

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Rudy (AfD)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft

AdBlue-Mangel im Transportwesen

Der Zusatzstoff AdBlue wird in Fahrzeugmotoren seit über zehn Jahren zur Abgasreinigung verwendet. Der Großteil der europäischen Lkw-Flotte wie auch Fahrzeuge im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs sind auf dieses Produkt angewiesen. Werden sie ohne AdBlue betrieben, steigen nicht nur die Stickstoff-Emissionen. Vielmehr sind ihre Motoren mit Sensoren ausgestattet, welche bei leerem AdBlue-Behälter nur noch einen Notlauf (Schritttempo) ermöglichen.

Die Herstellung von AdBlue hängt an der Ammoniak- beziehungsweise Stickstoffproduktion, für die vorrangig Erdgas benötigt wird. Wegen der weltweit explosionsartig gestiegenen Gaspreise haben die Hersteller die Produktion von AdBlue als nicht mehr wirtschaftlich gegenwärtig stark gedrosselt, dass Lieferengpässe drohen.

Das **Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft** hat die **Kleine Anfrage 7/2594** vom 10. November 2021 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 14. Dezember 2021 beantwortet:

1. Was hat die Landesregierung bisher in Kooperation mit anderen politischen und gewerblichen Akteuren unternommen, um sicherzustellen, dass die Lieferketten im Handel, Gewerbe und in der Industrie des Freistaats Thüringen bei einem sich weiter verschärfenden akuten AdBlue-Mangel gewährleistet bleiben?

Antwort:

Seit Einführung der Abgasnorm Euro VI für schwere Nutzfahrzeuge und Kraftomnibusse im Jahr 2014 werden in nahezu allen Lkw und Bussen Katalysatoren zur selektiven katalytischen Reduktion von Stickstoffoxid (SCR-Katalysator) verbaut, die den Zusatzstoff AdBlue benötigen.

AdBlue ist eine Marke für Produkte und Dienstleistungen zur Abgasnachbehandlung bei Dieselmotoren mittels SCR-Katalysator des Deutschen Verbands der Automobilindustrie. Bei dem in Frage stehenden Zusatzstoff für den SCR-Katalysator handelt es sich um eine wässrige, als AUS 32 in ISO 22241 genormte Harnstofflösung.

Im Freistaat Thüringen ist nach Kenntnis der Landesregierung kein Chemieunternehmen ansässig, welches Ammoniak- beziehungsweise Stickstoffprodukte herstellt, die im weiteren Verarbeitungsprozess für die Produktion von AdBlue benötigt werden. Ebenso wenig wird der Zusatzstoff AdBlue in Thüringen produziert.

Nach Auskunft des Logistiknetzwerks Thüringen e.V. wurden bei seinen Thüringer Mitgliedern bisher noch keine Lieferengpässe bei AdBlue beklagt.

Für eine belastbare Bewertung zukünftiger Ereignisse liegen der Landesregierung keine Angaben vor.

2. Wie viele Fahrzeuge gibt es in Thüringen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs, die ohne die Zugabe von AdBlue nicht mehr fähig sind?

Antwort:

Derzeit setzen drei Eisenbahnverkehrsunternehmen in Thüringen Fahrzeuge ein, die AdBlue benötigen. Die Fahrzeuge verkehren zum Teil auch in anderen Bundesländern. Die Gesamtanzahl sowie die davon überschlägig in Thüringen im Einsatz stehenden Fahrzeuge werden wie folgt angegeben:

Eisenbahnverkehrsunternehmen	Verkehrsvertrag	Gesamtanzahl	davon in Thüringen
Abellio Rail Mitteldeutschland GmbH	Dieselnetz Sachsen-Anhalt	54	circa 4
Erfurter Bahn GmbH	Dieselnetz Ostthüringen	37	circa 32
Die Länderbahn GmbH	Vogtlandnetz	8	circa 8
Summe		99	circa 44

Zahlen, wie viele der rund 2.200 Linienbusse in Thüringen die Zusatzbetankung mit AdBlue benötigen, liegen der Landesregierung nicht vor. Das geschilderte Problem wurde seitens der Branche des öffentlichen Personennahverkehrs noch nicht gegenüber der Landesregierung thematisiert. Bei einer Verknappung von AdBlue durch Aufzehrung von Lagerbeständen wäre mit Flottenstilllegungen und damit einhergehenden Angebotseinschränkungen zu rechnen.

3. Wie hoch sind die AdBlue-Lagerbestände der kommunalen Verkehrsverbände und wie lange würden sie ausreichen, den bisherigen Regelbetrieb uneingeschränkt fortzuführen?

Antwort:

Über die Höhe von AdBlue-Lagerbeständen bei kommunalen und privaten Verkehrsunternehmen in Thüringen liegen der Landesregierung keine Zahlen vor. Nach Auskunft des Verbands Mitteldeutscher Omnibusunternehmer e.V. hat der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung bei der weiterhin liefernden SKW Stickstoffwerke Piesteritz GmbH im benachbarten Sachsen-Anhalt Kontingente geordert, welche auch den Mitgliedsbetrieben des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen zur Verfügung stehen.

Rückmeldungen zum Thema AdBlue kommen eher von kleineren Unternehmen des Straßenpersonennahverkehrs. Diese scheinen stärker betroffen zu sein und erwarten erst im Februar 2022 eine Entspannung der Lage zu höheren Marktpreisen als bisher.

Für eine belastbare Bewertung zukünftiger Ereignisse liegen der Landesregierung keine Angaben vor.

4. Besteht technisch und logistisch die Möglichkeit, die im öffentlichen Personennahverkehr benötigten Fahrzeuge umzurüsten, um ihren Einsatz zeitweilig auch ohne AdBlue zu sichern?
5. Wie lange würde die Umrüstung dauern und wie hoch wären die dafür nötigen Kosten?

Antwort zu den Fragen 4 und 5:

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Da es sich beim SCR-Katalysator um eine außermotorische Nachbehandlung des Abgases handelt, ist der Betrieb des Motors und somit des Fahrzeugs trotz Abschaltung oder Entfernung eines solchen Systems theoretisch möglich. Die einzelnen technischen Möglichkeiten, die im öffentlichen Personennahverkehr benötigten Fahrzeuge zeitweilig ohne "AdBlue" betreiben zu können, vermutlich Softwarelösungen, gegebenenfalls auch zusätzliche Hardware, sind fahrzeug- und herstellerspezifisch und können ebenso wie die logistische Umsetzbarkeit, nicht im Einzelnen beurteilt werden. Das betrifft auch die Frage nach Dauer und Kosten derartiger Umrüstungen. Aussagen hierüber können nur fahrzeug- beziehungsweise -serienspezifisch durch die jeweiligen Fahrzeughersteller getroffen werden.

Als Rechtsfolge einer solchen Umrüstung würde sich gemäß § 19 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) infolge Verschlechterung des Abgasverhaltens das Erlöschen der Betriebserlaubnis des Fahrzeugs ergeben. Gemäß § 19 Abs. 2 Satz 3 StVZO dürfen Fahrzeughersteller, Importeure oder Gewerbetreibende keine Änderungen vornehmen oder vornehmen lassen, die nach Satz 2 zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen.

§ 19 Abs. 2 Satz 3 StVZO gilt nicht, wenn unverzüglich eine Betriebserlaubnis nach § 21 StVZO für das Gesamtfahrzeug eingeholt wird. Hierfür wäre eine Ausnahmegenehmigung nach § 70 Abs. 1 Nr. 2 StVZO für das nicht vorschriftsmäßige Abgasverhalten (§ 47 StVZO) erforderlich.

Das Thüringer Landesverwaltungsamt als zuständige Behörde teilte auf Anfrage mit, dass die Erteilung einer solchen Genehmigung nicht befürwortet werden könnte und dass es im Falle einer Entscheidung voraussichtlich zur Versagung der Genehmigung und Verwaltungskosten in Höhe von bis zu 511 Euro kommen würde.

Seitens der Landesregierung können hinsichtlich der Schienenfahrzeuge keine Aussagen zu möglichen Umrüstungen getroffen werden. Es wird jedoch eingeschätzt, dass im Falle einer technisch realisierbaren Umrüstung die gültige Zulassung der Fahrzeuge erlischt und neu beantragt werden muss.

Ungeachtet dessen geht die Landesregierung derzeit davon aus, dass keine Notwendigkeit zur Umrüstung der Schienenfahrzeuge besteht. Aufgetretene temporäre Lieferschwierigkeiten von AdBlue konnten von den Eisenbahnverkehrsunternehmen bislang durch ausreichende Lagerhaltung ausgeglichen werden.

Zu Kosten und Dauer von Umrüstungen bei Schienenfahrzeugen liegen der Landesregierung keine Informationen vor. Die Umrüstungsdauer und die Umrüstungskosten hängen von vielfältigen Faktoren (beispielsweise dem Fahrzeughersteller und dem Fahrzeugtyp) ab und wären individuell zwischen Fahrzeughersteller und Eisenbahnverkehrsunternehmen zu verhandeln.

6. Was beabsichtigt die Landesregierung zu unternehmen, um den Transport- und Verkehrsverbänden des Landes unterstützend entgegenzukommen, sollte die verkehrstechnische Mobilität im Bereich Handel, Gewerbe, Industrie und öffentlicher Personennahverkehr unter einem sich verschärfenden AdBlue-Mangel weiter akut in Gefahr geraten?

Antwort:

Der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) hat mit dem Ad-Blue-Hersteller SKW Stickstoffwerke Piesteritz GmbH in Wittenberg eine Vereinbarung abgeschlossen, die den BGL-Mitgliedsunternehmen den Zugang zu einem reservierten Bestand bei SKW gewährt, um bei akutem Ad-Blue-Mangel einen drohenden Fahrzeugstillstand zu vermeiden.

Branchenverbände wie der Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmen und DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e.V. sowie der ADAC schätzen ein, dass zwar von einem Anstieg der Ad-Blue-Preise, nicht aber von einem Engpass oder gar einer dramatischen Lage die Rede sein könne. Diese Einschätzung wird von der Landesregierung geteilt.

7. Welche Haltung nimmt die Landesregierung notfalls gegenüber einer gesetzlichen Regelung zur Produktverfügbarkeit von AdBlue ein?

Antwort:

Bezüglich einer gesetzlichen Regelung zur Produktverfügbarkeit von AdBlue ist auf die Zuständigkeit des Bundes zu verweisen.

Auch wenn eine Drosselung der AdBlue-Herstellung unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten begründet sein kann, stellt sich die Frage, wie knapp AdBlue tatsächlich zu werden droht. Vor dem Hintergrund einer tatsächlich flächendeckenden Nichtverfügbarkeit des Zusatzstoffs wäre es notwendig, nicht nur auf die im öffentlichen Personennahverkehr benötigten Fahrzeuge zu schauen, sondern auch die Fahrzeuge der gesamten Logistikbranche, Kraftfahrzeuge der Polizei, des Rettungsdienstes, der Feuerwehren und des Katastrophenschutzes und nicht zuletzt auch der Privathaushalte zu betrachten.

Sollte der Einbruch der AdBlue-Verfügbarkeit drohen, hätte dieser Umstand erhebliche Auswirkungen auf das Gebiet aller Bundesländer beziehungsweise der Europäischen Union. In diesem Fall wäre eine Lösungsfindung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur beziehungsweise das Europäische Parlament und den Europäischen Rat ratsam.

In Vertretung

Weil
Staatssekretär