

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lars Schieske, Stephan Protschka, Peter Felser, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 21/6767 –**

Versorgungssicherheit bei Schmierstoffen für Landwirtschaft und Lebensmittellogistik vor der Ernte 2026

Vorbemerkung der Fragesteller

Ohne Schmierstoffe steht die Landwirtschaft still. Motoren-, Hydraulik-, Getriebe- und Universalöle sind die unverzichtbare Betriebsgrundlage jeder modernen Landmaschine; ein Ausweichen auf nicht herstellereigene Ersatzprodukte ist nur unter Inkaufnahme von Schäden sowie Garantie- und Haftungsverlusten möglich. Die Ernte 2026 steht unmittelbar bevor und kennt kein Zeitfenster zum Nachholen – wer in den wenigen Erntetagen nicht dreschen kann, verliert Ertrag unwiederbringlich.

Auslöser des sich abzeichnenden Engpasses ist die seit Ende Februar 2026 infolge des Iran-Krieges faktisch blockierte Straße von Hormus, durch die der Schiffsverkehr nach Einschätzung der Brookings Institution nahezu zum Erliegen gekommen ist (Brookings Institution, www.brookings.edu). 2 Prozent bezog im vergangenen Jahr nach Daten der US-Energieinformationsbehörde (EIA) und des Datendienstes Kpler rund 72 Prozent seiner Importe von Basisölen der Gruppe III, der Ausgangsstoffe synthetischer Schmierstoffe, aus dieser Region. Die Preise für diese Grundöle haben sich laut der Preisbeobachtung der Argus Media seit Kriegsbeginn Ende Februar 2026 in den USA mehr als verdoppelt und sind in Europa um rund 70 Prozent gestiegen (Argus Media, www.argusmedia.com). Mehrere Marktteilnehmer rechnen damit, dass die Lagerbestände bereits im Juni 2026 erschöpft sein könnten, genau zum Beginn der Erntesaison. Dass dies die Landtechnik unmittelbar trifft, ist keine Spekulation: Gruppe III-Basisöle liefern ausdrücklich auch die kritischen Schmierstoffe für industrielle Fertigung, Landwirtschaft und Verteidigung (Fortune, <https://fortune.com>). Argus-Media-Expertin Gabriella Twining warnt überdies, ein Mangel an hochwertigen Basisölen könne innerhalb weniger Monate zu schwerwiegenden Störungen in der gesamten Logistikbranche führen, weil sie für Motoröle für Nutzfahrzeuge unverzichtbar seien (CNBC, www.cnbc.com). Bereits deutsche Automobilhersteller können ihren Bedarf an Gruppe III-Grundölen nach Medienberichten nicht mehr vollständig decken und sind auf zugeteilte Mengen angewiesen (Frankfurter Rundschau, www.fr.de).

Dass dieser Engpass auf staatlicher Ebene bekannt ist und bekannt sein muss, belegen die Reaktionen nationaler wie internationaler Stellen. Die Internationale Energieagentur (IEA) bezeichnete die Lage an der Straße von Hormus als

die „größte Energiesicherheitsbedrohung aller Zeiten“ und verwies ausdrücklich darauf, dass die Folgen über Rohöl, Düngemittel und Helium hinaus bis zu den Basisölen reichen (CNBC, www.cnbc.com). Die United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) bestätigt, dass die Störungen Energie, Düngemittel und Transport gleichermaßen erfassen und sich rasch über die vernetzten Märkte ausbreiten (UNCTAD, <https://unctad.org>). Der US-amerikanische Schmierstoffverband ILMA warnte bereits Mitte März 2026 förmlich vor einer drohenden globalen Knappheit bei Grundölen der Gruppe III (ILMA, <https://ilma.org>). Er wandte sich an das US-Energieministerium (DOE) und benannte ausdrücklich die Landwirtschaft, den Transportsektor und die Verteidigung als betroffene kritische Bereiche; das DOE erkannte die Schwere der Lage in einem Treffen am 6. und 7. April 2026 ausdrücklich an (ILMA, <https://ilma.org>).

Auf europäischer Ebene hat die EU-Kommission als Reaktion auf die Krise eine Beobachtungsstelle für Kraftstoffe eingerichtet, die Erfassung der Raffineriekapazitäten angekündigt und die Überarbeitung der Erdölvorrats-Richtlinie eingeleitet, einschließlich der Prüfung, ob spezifische Bevorratungsanforderungen für einzelne Erdölerzeugnisse erforderlich sind (Unterrichtung, Bundestagsdrucksache 239/26).

Die Bundesregierung selbst hat auf die durch die Hormus-Blockade ausgelösten Verwerfungen bereits reagiert. Sie richtete eine Taskforce zu den Energiemärkten ein und kündigte die Freigabe von 2,4 Millionen Tonnen aus der nationalen Ölreserve an, wobei sie wiederholt betonte, die Energieversorgung sei gesichert (Regierungspressekonferenz vom 11. März 2026, www.bundesregierung.de). Wenige Wochen später setzte sie ein Kraftstoffmaßnahmenpaket in Kraft und befasste sich öffentlich mit der Verfügbarkeit von Diesel, Kerosin und Düngemitteln (Regierungspressekonferenz vom 8. April 2026, www.bundesregierung.de). Eine Befassung mit der Versorgungslage bei Schmierstoffen und deren Grundölen, einer aus derselben Lieferkette gespeisten und für die Landwirtschaft wie die Lebensmittellogistik gleichermaßen systemkritischen Betriebsgrundlage, ist demgegenüber bislang nicht erkennbar geworden.

Diese Lücke wiegt umso schwerer, als Deutschland seinen Grundölbedarf von jährlich rund 700 000 Tonnen nur zu einem Bruchteil aus heimischer Produktion deckt. Zwar entsteht im Energy and Chemicals Park Rheinland in Wesseling eine Gruppe III-Grundölanlage mit einer Kapazität von 300 000 Tonnen jährlich, was rund 40 Prozent des deutschen Bedarfs entspricht, diese Anlage soll jedoch erst 2028 in Betrieb gehen und kann die akute Lücke der Ernte 2026 nicht schließen (Shell Deutschland, www.shell.de). Weitere heimische Kapazitäten, etwa die aus Altöl re-raffinierten Basisöle der PURAGLOBE im Industriepark Zeitz mit einer Kapazität von rund 45 000 Tonnen Gruppe III-Basisöl jährlich (Umweltbundesamt, www.umweltbundesamt.de) sowie die Standorte der H&R-Gruppe in Salzbergen und Hamburg (en2x, <https://en2x.de>), ändern an der strukturellen Importabhängigkeit nichts.

Die Fragesteller sehen vor diesem Hintergrund dringenden Handlungsbedarf. Die belegten Warnungen, die Verteuerung der Vorprodukte und die für Juni 2026 befürchtete Erschöpfung der Lagerbestände fallen mit dem Beginn der Ernte zusammen. Nachdem sich die Bundesregierung mit den Folgen der Hormus-Blockade für Energie, Diesel und Düngemittel bereits befasst hat, ist sie gefordert, auch die Versorgungslage bei Schmierstoffen belastbar zu bewerten, systemrelevante Bereiche zu sichern und Vorsorge zu treffen, bevor ein Versorgungsausfall in der Landwirtschaft und Lebensmittelversorgung eintritt.

1. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die aktuelle Verfügbarkeit und Bestellbarkeit von Motoren-, Hydraulik-, Getriebe- und Universalölen (STOU bzw. UTTO) für die Landwirtschaft in Deutschland, insbesondere bei herstellereigabepflichtigen Spezialölen, vor, wenn ja, welche; und wenn nein, plant die Bundesregierung, solche Erkenntnisse zu erheben (bitte begründen)?

Laut Branchenangaben ist die Lage im Bereich der Schmieröle angespannt und im Großhandel sind die Preise deutlich gestiegen. Von Versorgungsengpässen wird derzeit nicht ausgegangen.

2. Liegen der Bundesregierung Meldungen, Beschwerden oder Hinweise von Landwirtschaftsbetrieben, Landhändlern, Maschinenringern oder Herstellern über Lieferengpässe oder Nichtverfügbarkeit von Schmierstoffen vor, wenn ja, seit wann, und in welchem Umfang?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

3. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die Verfügbarkeit von Motorenölen auf Basis von Grundölen der Gruppe II für Lastkraftwagen und Nutzfahrzeuge, die im gewerblichen Güterverkehr, insbesondere in der Belieferung des Lebensmitteleinzelhandels, eingesetzt werden, vor, und wenn ja, welche?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen vor, die auf eine akute Nichtverfügbarkeit von Motorenölen für LKW und Nutzfahrzeuge hindeuten würden.

4. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Argus Media sowie die Bewertung der Internationalen Energieagentur, wonach die Verknappung hochwertiger Basisöle binnen weniger Monate zu schwerwiegenden Störungen in der gesamten Logistikbranche führen kann, und welche Erkenntnisse hat sie über entsprechende Warnungen oder Beschwerden aus dem Speditions- und Transportgewerbe?

Laut Branchenangaben kann ein Teil der weggefallenen Produktion durch zuvor umgenutzte Kapazitäten – insbesondere in Südkorea – kompensiert werden. Schwerwiegende Störungen der Logistik sind derzeit nicht zu sehen. Eine Verschlechterung der Versorgungslage kann jedoch nicht ausgeschlossen werden.

5. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung für die Sicherheit der Lebensmittelversorgung und die Belieferung von Supermärkten und Lebensmittelmärkten, wenn Speditionen ihre Lkw-Flotten mangels verfügbarer Schmierstoffe nicht uneingeschränkt betreiben oder vorgeschriebene Wartungsintervalle nicht einhalten können?

Derzeit sind keine negativen Auswirkungen auf die Lebensmittelversorgung absehbar.

6. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die Abhängigkeit der deutschen und europäischen Schmierstoffproduktion von Importen von Grundölen der Gruppen II und III sowie von Polyalphaolefinen (PAO) aus dem Nahen Osten, den USA und Asien vor, etwa aus Daten des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) oder der Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe (BGR), und wenn ja, welche?

Bei den genannten Grundstoffen gibt es eine hohe Importabhängigkeit. Insbesondere bei Grundölen der Gruppe III besteht eine hohe Abhängigkeit von Importen aus der Golfregion. Ein Teil der Mengen kann über alternative Quellen kompensiert werden (v. a. Südkorea).

7. Verfügt die Bundesregierung über eigene oder ihr vorliegende Erkenntnisse zur Preisentwicklung bei Grundölen und fertigen Schmierstoffen (insbesondere für landwirtschaftliche und Nutzfahrzeug-Anwendungen) seit Jahresbeginn 2026, etwa aus Erzeugerpreisindizes des Statistischen Bundesamtes?

Der Bundesregierung liegen dazu keine eigenen Zahlen vor. Die Preisentwicklung kann im Internet recherchiert werden. Danach sind insbesondere die Preise für Grundöle der Gruppe III um über 200 Prozent gestiegen.

8. Teilt die Bundesregierung die in der Vorbemerkung der Fragesteller vorgetragene Einschätzung, wonach sich ein Versorgungsengpass zunächst über längere Lieferzeiten, fehlende einzelne Viskositäten bzw. Herstellerfreigaben und die Priorisierung von Großkunden ankündigt, und wie bewertet sie dieses Risiko für die Ernte- und Feldsaison 2026 sowie für die Transportkette der Lebensmittelversorgung?

Die Bundesregierung sieht keinen Versorgungsengpass für die Erntesaison 2026.

9. Verfügt die Bundesregierung über ein Monitoring der Versorgungslage bei Schmierstoffen für systemrelevante Bereiche (Landwirtschaft, Ernährungswirtschaft, Lebensmittellogistik, Daseinsvorsorge), wie ist dieses ausgestaltet, und welche strategischen Reserven oder Bevorratungsmechanismen bestehen für Schmierstoffe bzw. deren Grundöle (vergleichbar der Pflichtbevorratung für Mineralölerzeugnisse nach dem Erdölbevorratungsgesetz)?

Es gibt für diesen Bereich weder ein spezielles Monitoring noch einen Bevorratungsmechanismus vergleichbar dem nach Erdölbevorratungsgesetz.

10. Hält die Bundesregierung die Einbeziehung von Schmierstoffen für die Land-, Ernährungs- und Logistikwirtschaft in eine strategische Bevorratung oder in Notfall-Priorisierungsregelungen für erforderlich, auch vor dem Hintergrund der von der EU-Kommission eingeleiteten Überarbeitung der Erdölvorrats-Richtlinie (wenn nein, bitte begründen)?

Die Bundesregierung hält eine strategische Bevorratung von Schmierstoffen nicht für erforderlich, da die benötigten Mengen im Vergleich zu Kraftstoffen sehr gering sind und Engpässe durch Marktkräfte bzw. alternative Bezugsquellen ausgeglichen werden können.

11. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über mögliche technische Schäden, Garantie- und Haftungsrisiken vor, wenn landwirtschaftliche Betriebe oder Fuhrunternehmen mangels Verfügbarkeit freigegebener Öle auf nichtfreigegebene Ersatzprodukte ausweichen müssen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

12. Plant die Bundesregierung eine Entschädigung oder finanzielle Absicherung land- und ernährungswirtschaftlicher Betriebe sowie von Unternehmen des Transport- und Logistikgewerbes für den Fall, dass diese mangels Verfügbarkeit freigegebener Schmierstoffe auf nicht vom Hersteller empfohlene oder nicht freigegebene Ersatzprodukte zurückgreifen müssen und ihnen hierdurch Schäden, Garantie- oder Gewährleistungsverluste, Reparaturkosten oder Betriebsausfälle entstehen, wenn ja, in welcher Form, und in welchem Umfang (wenn nein, bitte begründen)?
13. Welche kurzfristigen Maßnahmen plant die Bundesregierung gegebenenfalls, um die Versorgung der Landwirtschaft und der Lebensmittellogistik mit Schmierstoffen während der Ernte 2026 sicherzustellen?

Die Fragen 12 und 13 werden gemeinsam beantwortet.

Nach Einschätzung der Bundesregierung besteht derzeit keine Notwendigkeit eine der genannten Maßnahmen zu ergreifen.

14. Aus welchen Gründen wurden Schmierstoffe und ihre Grundöle, anders als Diesel, Kraftstoffe und Düngemittel, bislang nicht ausdrücklich in die öffentliche Lagebewertung der Bundesregierung zu den Folgen der Hormus-Blockade einbezogen (vgl. Regierungspressekonferenzen vom 11. März und 8. April 2026), und inwieweit wird die Schmierstofflage künftig in die Gesamtbewertung einbezogen?

Die öffentliche Lagebewertung der Bundesregierung kann nicht sämtliche Rohstoffe abdecken. Gleichwohl beobachtet die Bundesregierung auch die Verfügbarkeit dieser Rohstoffe und steht mit den jeweiligen Verbänden in Kontakt.

15. Welche Vorkehrungen trifft die Bundesregierung gegebenenfalls, um die Importabhängigkeit Deutschlands und der EU bei Grundölen und Schmierstoffvorprodukten mittel- und langfristig zu verringern (z. B. Diversifizierung der Bezugsquellen, Stärkung heimischer Produktionskapazitäten)?

Die Umrüstung der Raffinerie in Wesseling wird im Bereich der Grundöle absehbar für Entlastung sorgen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.