

## **Sicherstellung der Kraftstoffversorgung im Krisenfall**

Die ausgelaufene Vereinbarung mit einer ortsansässigen Firma sowie die sich stetig zuspitzende Versorgungslage machten es zu Beginn des Jahres 2022 erforderlich, ein Kraftstoffkonzept von Grund auf neu zu entwickeln.

Dabei ist das Augenmerk nicht auf den Regelbetrieb, sondern insbesondere auf einen flächendeckenden Stromausfall zu lenken. Hierbei ist von einem erhöhten Einsatzaufkommen auszugehen, dazu sind öffentliche Tankstellen wegen nicht vorhandener Notstromversorgung nicht verfügbar. Die kreiseigene Reserve beträgt 1.960 Liter Diesel, wobei die Nachschublage in einer solchen Situation unklar ist.

Um im Krisenfall handlungsfähig bleiben zu können, bedarf es insofern einer möglichst autarken Kraftstoffversorgung. Um diese zu erreichen, sind die drei Komponenten

- Bereitstellung,
- strategische Betankung und
- Transport

o zu betrachten.

- **Bereitstellung des Kraftstoffes**

Hierbei geht es darum, sich die erforderliche Menge an Kraftstoff und deren Verfügbarkeit zu sichern. An dieser Stelle erscheint eine Kooperation mit einem Tanklager aufgrund der dort zur Verfügung stehenden Kraftstoffmenge als die sinnvollste Variante. Eine Option stellt das Tanklager in Lünen als Anbieter dar, da zum einen Kraftstoff in erforderlicher Menge vorrätig ist und es zum anderen verkehrsgünstig im Kreisgebiet liegt. Bisher besteht dort keine Notstromversorgung, diese könnte aber problemlos hergestellt werden. Die Fa. VARO Energy Tankstorage GmbH als Betreiberin des Tanklagers hat die Machbarkeit durch eine Fachfirma bestätigt. Allerdings gibt es weitere Tanklager, die sich in der Umgebung des Kreisgebietes befinden z.B. in Dortmund und Hamm. Insofern ist bei einer Beschaffung in Abstimmung mit der Stabsstelle RV ein Vergabeverfahren durchzuführen.

- **strategische Betankung**

Im Bedarfsfall muss der Kraftstoff an die Nutzer (Kommunen, Rettungsdienst, Feuerwehr, Polizei etc.) verteilt werden. Eine Verteilung über den Kreis oder die einzelnen Kommunen ist – auch mit Blick auf den Transport des Kraftstoffes – nicht umsetzbar. Als Behelfstankstellen kommen deshalb die Busdepots der VKU in Kamen und Lünen in Betracht, die über einen 60.000 bzw. 50.000 Liter-Tank und zwei Zapfsäulen in ihren Hallen verfügen. Zudem sind die Hallen durchfahrbar, so dass eine Einbahnstraßenregelung erfolgten könnte. Aktuell gibt es dort ebenfalls keine Notstromversorgung, diese ist nach Abstimmungsgesprächen mit der VKU derzeit aber in Umsetzung.

- **Transport des Kraftstoffes**

Im Bedarfsfall ist es erforderlich, den Kraftstoff aus einem Tanklager in die Tanks der VKU zu verbringen. Hierzu ist beim größten Kraftstofftransporteur der Region angefragt worden, ob er im Krisenfall bereit und

in der Lage wäre, den kurzfristigen Transport großer Mengen Kraftstoff zu gewährleisten. Dies ist von dort zugesichert worden.

Nachdem das grundsätzliche Vorgehen verabredet und auch als realisierbar eingeschätzt wurde, fand am 05.05.2022 eine Besprechung mit den kreisangehörigen Kommunen statt, um ihnen die Überlegungen vorzustellen und ihren Bedarf abzufragen. In dieser Besprechung sagten alle Kommunen zu, das Konzept zu unterstützen und die jeweiligen Bedarfe intern abzustimmen.

Parallel wurde der Bedarf seitens der KPB Unna abgefragt.

Insgesamt werden nach den vorliegenden Informationen für eine Dauer von sieben Tagen Stromausfall ca. 500.000 Liter Dieselmotorkraftstoff für den Kreis Unna, den Rettungsdienst, die Polizei und die kreisangehörigen Kommunen benötigt.

Der vorgeplante Zeitraum deckt sich mit der Landesvorgabe für die Polizei. Außerdem setzt sich in der Arbeitsgruppe KatS-Planung im Regierungsbezirk Arnsberg eine Unterarbeitsgruppe aktuell differenziert mit dem Thema „Kraftstoffversorgung“ auseinander. Danach wird bezirkswelt ebenfalls davon ausgegangen, im Falle des Krisenfalls sieben Tage abdecken zu müssen.

Aufgrund vorhandener Zweifel an der Zuständigkeit für die Kraftstoffversorgung im Krisenfall wurde diese Fragestellung genauer beleuchtet.

Formal sind die unteren Katastrophenschutzbehörden zuständig für die letzte Meile von den Ausgabestellen (organisiert durch Bund/Land) zu den strategischen Tankstellen. Die Bereitstellung in strategischen Lagern erfolgt durch Bund und Land.

Hinsichtlich der adäquaten Wahrnehmung dieser Zuständigkeiten bestehen Zweifel, ob der Bund und das Land kurzfristig auf eine derartige Mangellage reagieren können. Insbesondere die Erfahrungen aus der Covid-Pandemie haben gezeigt, dass es einige Zeit dauert, bis entsprechende Strukturen etabliert sind.

Diese Auffassung vertritt ebenfalls das Büro für Technikfolgen-Abschätzung beim Deutschen Bundestag in seiner Studie »Was bei einem Blackout geschieht«. Demnach bestehen aufgrund der Vielzahl der Akteure im Katastrophenschutz, der Zuständigkeitsregelungen, Einschränkungen der Infrastruktur sowie des komplexen Verfahrens im Erdölbevorratungsgesetz Zweifel, inwieweit die Kapazitäten von Bund und Ländern aktiviert und bedarfsgerecht genutzt werden können (Petermann et al., 2011; S.43/S. 233-235).

Ergänzend wurde mehrfach bei den Aufsichtsbehörden zu dieser Problematik nachgefragt, eine aussagekräftige Antwort liegt bis heute nicht vor.

Aus dem Ergebnis der Arbeitsgruppe KatS-Planung geht hervor, dass bezirkswelt bereits Vorkehrungen hinsichtlich der Kraftstoffversorgung getroffen wurden, jedoch keine der teilnehmenden Gebietskörperschaften ein abschließendes Konzept erarbeitet hat. Insgesamt erscheint das durch das SG 32.3 erarbeitete Konzept für den Kreis Unna ein hohes Maß an Versorgungssicherheit im Bedarfsfall zu bieten.

Es ist zu erwarten, dass die Handlungsfähigkeit der Gefahrenabwehr im Kreis Unna auf diese Weise annähernd uneingeschränkt erhalten bleibt. Dies wäre bei einer Abwicklung durch Bund und Land aufgrund vorgenannter Gründe zu bezweifeln. Sollten die Strukturen von den übergeordneten Behörden nicht

kurzfristig aufgestellt werden, würde die Gefahrenabwehr im Kreis Unna nach spätestens drei Tagen nicht mehr gewährleistet sein.

Insofern ist mit Dez IV vereinbart worden, die konzeptionellen Überlegungen wie erarbeitet umzusetzen. Aufgrund der aktuellen geopolitischen Lage mit stetig knapper werdenden Einlagerungskapazitäten und der damit verbundenen Angebotsverknappung ist eine kurzfristige Beschaffung des Kraftstoffes verbunden mit entsprechender Lagerung erforderlich.

Der Verwaltungsvorstand hat in seiner Sitzung am 17.08.2022 entschieden, mit Blick auf die kontinuierlichen Preissteigerungen unverzüglich den Kraftstoff in der erforderlichen Menge zu beschaffen. Hierzu soll die Entscheidung des Kreistages im Rahmen eines Dringlichkeitsbeschlusses erfolgen.

Darüber hinaus gibt es konkrete Hinweise darauf, dass aufgrund sehr hoher Nachfrage die Lagerkapazitäten im Tanklager Lünen deutlich sinken und möglicherweise kurzfristig eine Beschaffung und/oder Einlagerung nicht mehr möglich sein wird.

Der aktuell geltende »Tankrabatt«, eine vom 1. Juni bis zum 31. August 2022 befristete Senkung der Energiesteuer auf Dieselmotorkraftstoffe von ca. 0,14 €, hat auf die Beschaffung des Kraftstoffes mit direkter Einlagerung keine Auswirkung, da die Energiesteuer gem. § 8 Abs. 1 Energiesteuergesetz (EnergieStG) erst dadurch entsteht, dass Kraftstoff zum Zwecke des Verbrauchs aus dem Lager entnommen wird. Bei Beschaffung der Ware »im Tank« fällt keine Energiesteuer an, da es sich bei dem Tanklager der Fa. VARO um ein Steuerlager handelt und die Ware demzufolge unbesteuert gelagert wird. Bei der Entnahme per TKW wird Energiesteuer fällig, die mittels Energiesteueranmeldung nachträglich entrichtet werden muss.

Die Refinanzierung im Falle einer Inanspruchnahme durch den jeweiligen Nutzer wird im Rahmen der konzeptionellen Arbeit im Nachgang mit allen beteiligten Organisationen abgestimmt.

gez. Schulte-Waßen