

MEW

Mineralölwirtschaft 2018 Fakten und Perspektiven



Sehr geehrte Damen und Herren,



wir möchten Ihnen mit unserer neu aufgelegten Broschüre „Mineralölwirtschaft 2018 – Fakten und Perspektiven“ eine kompakte Übersicht über den deutschen Mineralölmarkt geben. Unser Fokus liegt auf den konzernunabhängigen, mittelständischen Anbietern, die wesentlich zu einem fairen Wettbewerb in diesem Markt beitragen.

Mineralöl ist weiterhin Energieträger Nr. 1 im deutschen Energiemix. Flüssige Kraft- und Brennstoffe bleiben wegen ihrer guten Lagerfähigkeit und der hohen Energiedichte für viele Einsatzzwecke etwa im Straßengüter-, Flug- oder Schiffsverkehr auch in Zukunft unverzichtbar.

Wollen wir die gesteckten Klimaschutzziele langfristig gemeinsam erreichen, benötigen wir wirksame, effiziente und bezahlbare Lösungen. Die konzernunabhängigen, mittelständischen Unternehmen sind überzeugt, dass eine weitere Reduktion der CO₂-Emissionen nur mit einer Vielzahl an Instrumenten erreicht werden kann. Dazu zählen auch flüssige Energieträger, die mit Hilfe erneuerbaren Stroms gewonnen werden („E-Fuels“), oder fortschrittliche Biokraftstoffe. Die politischen Weichenstellungen für eine technologieoffene Entwicklung müssen jetzt erfolgen!

Wir hoffen, dass diese Broschüre Ihr Interesse findet. Wir stehen Ihnen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Steffen Dagger

Dr. Steffen Dagger

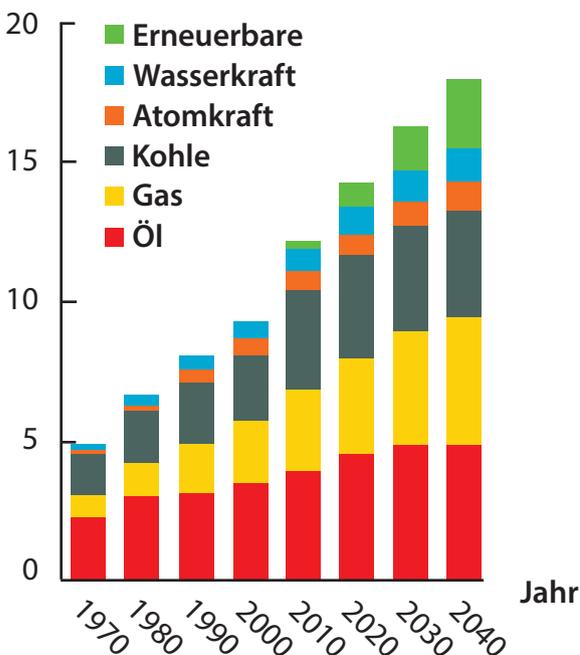
Öl bleibt eine Wachstumsenergie

In ihrem „World Energy Outlook 2017“ unterstreicht die Internationale Energie-Agentur (IEA), Paris, dass der Welt-Energiebedarf weiter steigen wird. Als Ursachen werden genannt: die bis 2040 auf etwa 9 Milliarden Menschen wachsende Weltbevölkerung, die zunehmende Verstädterung und das Wirtschaftswachstum mit einer durchschnittlichen Rate von +3,4 Prozent pro Jahr.

Der steigende Energiebedarf wird zu einem guten Teil gedeckt durch ein rasch wachsendes Angebot an erneuerbaren Energien, an Erdgas und eine höhere Energieeffizienz - aber auch durch ein vermehrtes Angebot an Mineralöl. Damit bleibt Öl eine Wachstumsenergie – auf jeden Fall auf globaler Ebene. Allerdings erwartet die IEA sinkende Wachstumsraten; mehr Öl wird vor allem im Verkehrsbereich (Straße, Schiff- und Luftfahrt) sowie in der Petrochemie benötigt. Auch der aktuelle „BP Energy Outlook“ sieht einen zunehmenden Ölbedarf bis in die 2030iger Jahre voraus; dabei wird aber der Anteil des Öls zurückgehen, da erneuerbare Energien progressiv wachsen.

Welt-Energiebedarf

Mrd. t ÖE



Quelle: BP Energy Outlook 2018

Primärenergie in Deutschland: Mineralöl unverändert Hauptenergieträger

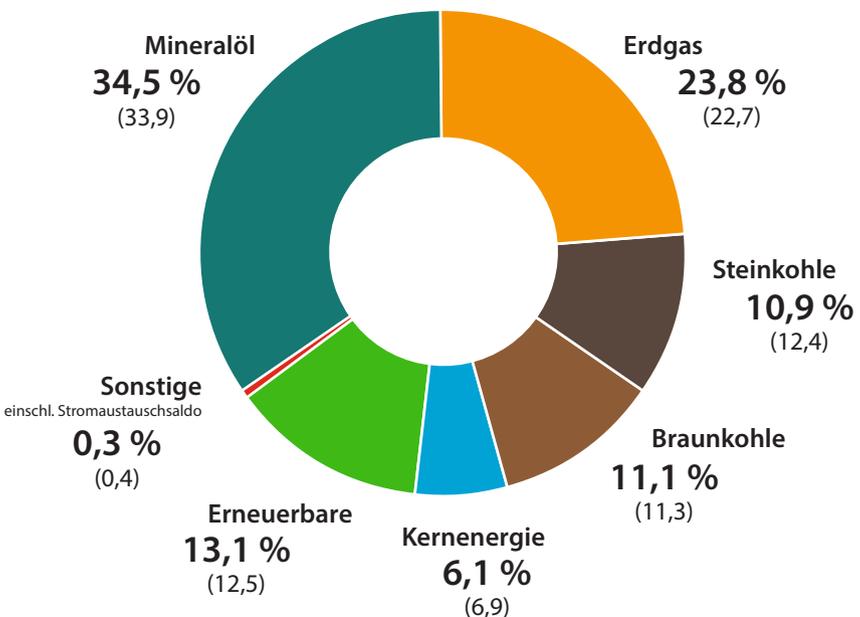
Der Primärenergieverbrauch in Deutschland ist im Jahr 2017 gegenüber dem Vorjahr um 0,9 Prozent auf 462,3 Millionen Tonnen Steinkohleeinheiten (SKE) gestiegen. Trendbestimmend war das Wachstum der deutschen Wirtschaft.

Der Mineralölverbrauch erhöhte sich ebenfalls, und zwar überproportional um 2,7 Prozent auf 159,5 Millionen Tonnen SKE. Wachstumsprodukte waren beispielsweise Rohbenzin für die chemische Industrie, Diesel- und Ottokraftstoffe, Heizöle und Flugkraftstoff.

Auch Erdgas war stark gefragt und erreichte sogar einen Verbrauchsanstieg von 6,2 Prozent. Zusammen kamen Mineralöl und Erdgas auf einen Anteil am Primärenergieverbrauch von knapp 60 Prozent.

Erneuerbare Energien lagen ebenfalls weiter im Aufwind und steigerten den Anteil am gesamten Verbrauch auf über 13 Prozent. Unter den erneuerbaren Energien steht Biomasse auf Platz 1. Windkraft steht an zweiter Stelle, Solarenergie an dritter. Bezieht man die Windenergie auf den Primärenergieverbrauch insgesamt, so beläuft sich ihr Anteil auf 2,8 Prozent.

Struktur des Primärenergieverbrauchs 2017



() Vorjahreswerte 2016

Quelle: AGEB, Werte gerundet

Auf Rekordniveau: Absatz von Diesel und Flugturbinenkraftstoff

Mit 38,6 Millionen Tonnen war Dieselmotorkraftstoff im Jahr 2017 mehr gefragt als jemals zuvor. Aufgrund der vielfältigen Einsatzmöglichkeiten im Straßen- und Schienenverkehr, in der Binnen- und Küstenschifffahrt sowie im stationären Bereich (etwa Stromerzeugungsaggregate) wird Dieselmotorkraftstoff schätzungsweise nur zu rund 70 Prozent über öffentliche Tankstellen vertrieben, im Gegensatz zum Ottomotorkraftstoff, der zu weit über 90 Prozent über Tankstellen abgegeben wird.

Der Absatz an Flugturbinenkraftstoff hat im Jahr 2017 mit 9,7 Millionen Tonnen ebenfalls einen neuen Höchststand erreicht. Im Vergleich zu den frühen 1990er Jahren hat sich der Absatz inzwischen mehr als verdoppelt. Flugturbinenkraftstoff wird weltweit in Turbinentriebwerken der zivilen Luftfahrt eingesetzt. Die Versorgung Deutschlands mit Mineralölen erfolgt durch die heimischen Raffinerien und den Importhandel, der sich hauptsächlich auf Dieselmotorkraftstoff, Heizöl und Flugturbinenkraftstoff konzentriert, da von diesen Erzeugnissen weitaus mehr nachgefragt als hierzulande hergestellt wird. Aber auch der Export von Mineralölprodukten ins benachbarte Ausland spielt eine signifikante Rolle.

Der AFM+E Aussenhandelsverband für Mineralöl und Energie e.V., in dem ein Großteil der unabhängigen Import- und Großhändler für Mineralöl organisiert ist, ist Mitglied des MEW.

Mineralölabsatz 2017

Produkt	Inlandsabsatz in Mio t.	Import in Mio t.	Export in Mio t.	Anteil Importe am Inlandsabsatz in %
Ottomotorkraftstoff	18,5	1,4	3,4	7,6
Diesel	38,6	15,4	7,4	40,0
Heizöl leicht	15,9	3,2	1,3	20,1
Heizöl schwer	3,1	0,7	0,9	22,6
Flugturbinenkraftstoff	9,7	5,6	1,4	57,7
Sonstige	21,4	15,4	9,1	70,0
Gesamt	107,2	41,7	23,5	38,9

Zahlen für Deutschland, Quelle: BAFA, eigene Berechnung



Volatiler erneuerbarer Strom und sichere flüssige Energieträger

Eine Energiewendepolitik im Mobilitäts- und Wärmesektor sowie in anderen Bereichen wird nicht umhinkommen, Alternativen zu den enormen Vorteilen zu entwickeln, die sich aus der historisch gewachsenen Diversität der Lager- und Transportinfrastruktur für Mineralölprodukte ergeben. Wenn dies nicht gelingt, wird die Neuausrichtung der genannten Sektoren nicht wunschgemäß vorankommen.

Millionen von Unternehmen und privaten Verbrauchern halten Vorräte an Kraftstoffen, Heizölen und sonstigen ölbasierten Produkten, die ihnen eine hohe Versorgungssicherheit, Flexibilität und Unabhängigkeit gewährleisten. Und die dahinter stehende Infrastruktur im In- und Ausland gewährleistet, dass die Mineralölerzeugnisse praktisch immer zur Verfügung stehen und einen hohen Komfort sichern. Allein die Lagerbestände an Mineralöl, wie sie von der Mineralölwirtschaft, den Autofahrern und Heizungsbesitzern gehalten werden, weisen einen Energiegehalt von umgerechnet etwa 535 TWh auf, wie die Studie „Die Rolle von Mineralöl als Energiespeicher in der Energiewende-Debatte“ des Instituts ETR – Economic Trend Research ermittelte (vgl. www.mew-verband.de).

Auf der anderen Seite hängt die Stromwirtschaft zunehmend von nicht kontinuierlich zur Verfügung stehenden Wind- und Solaranlagen ab. Trotz der volatilen Einspeisung der erneuerbaren Energien gibt es derzeit nur minimale Speicherkapazitäten, sodass die Stromnachfrage zu jedem Zeitpunkt genau gedeckt werden muss. Dies wird offensichtlich immer schwieriger, wenn erneuerbarer Strom zusätzlich auch noch den Energiebedarf für Wärme und Mobilität decken soll. Die Herausforderung besteht aber nicht nur in der Bereitstellung der Energie, sondern auch darin, eine Infrastruktur zu errichten, die Strom aus Sicht der Wirtschaft und Verbraucher in allen Anwendungsbereichen genauso sicher und an jedem Ort in der jeweils gewünschten Menge bereitstellt, wie es bislang bei den konventionellen Energien der Fall ist.

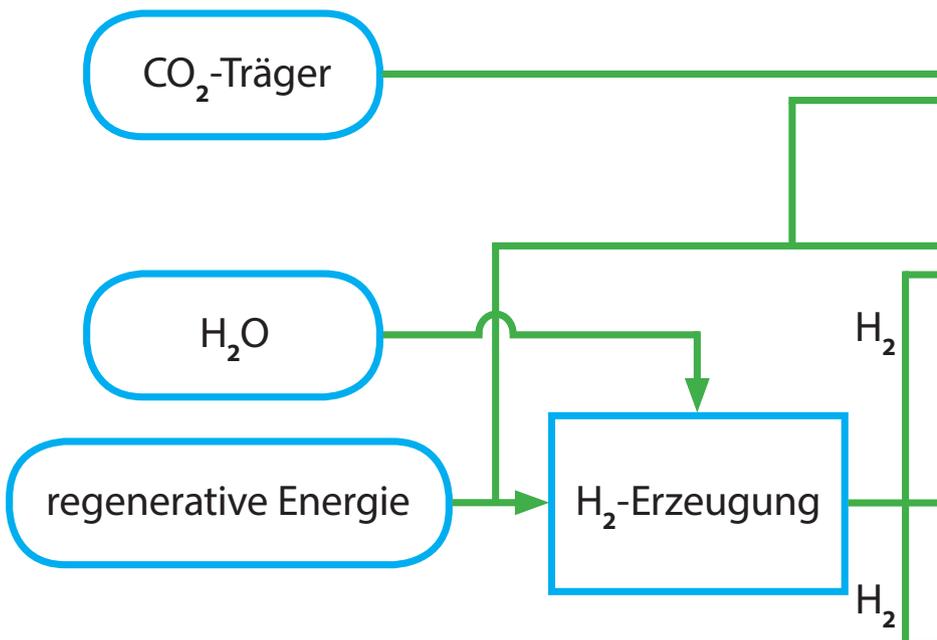
Vor diesem Hintergrund sollte die CO₂-Reduktion in diesen Sektoren nicht über eine weitere Elektrifizierung, sondern zum Beispiel über flüssige Energieträger erfolgen, die mit Hilfe von erneuerbarem Strom gewonnen werden (E-Fuels).

E-Fuels – unverzichtbar für künftige Mobilität

Die politische Aufmerksamkeit für den Verkehrs- und Wärmesektor mit Blick auf den Klimaschutz kann größer nicht sein. Zentral für die Debatte ist die Prämisse der Technologieoffenheit. Die Elektrifizierung steht in der öffentlichen Diskussion stark im Vordergrund. Dort, wo sie technisch möglich, ökologisch und ökonomisch sinnvoll ist, kann sie weiter verfolgt werden. Doch wie steht es um die Speicherleistung und die Klimabilanz von Batterien? Wie um den Ausbau erneuerbarer Energien in der Bundesrepublik? Was tun mit der Pkw-Bestandsflotte, mit Lkw, Bussen, Flugzeugen und Schiffen?

Flüssige synthetische Kraft- und Brennstoffe auf der Basis erneuerbaren Stroms (E-Fuels) stehen nicht im Widerspruch zur E-Mobilität. Sie sind eine weitere Zukunftsoption angesichts unschlagbarer Vorteile: Ihre Energiedichte ist hoch, sie sind gut zu lagern und zu transportieren – und zwar in der bestehenden, weltweit vorhandenen Infrastruktur (z. B. Schiffe, Kesselwagen, Tanklager und Tankstellen).

Forscher arbeiten seit Jahren an E-Fuels. Im Kern wird mit Hilfe von erneuerbarem Strom aus Wasser Wasserstoff gewonnen und dieser mit Kohlendioxid in komplexen Verfahren zu neuen Kohlenwasserstoffen, jenen Molekülen, aus denen auch fossile Kraftstoffe bestehen, geformt. Die Herausforderungen für diesen grünen Energieträger liegen nicht im technischen Bereich. Es bedarf angesichts hoher Kosten und hohen Strombedarfs zügig eines Forschungs- und Investitionshochlaufs, um Lernkurven zu durchlaufen und Skaleneffekte zu erreichen.

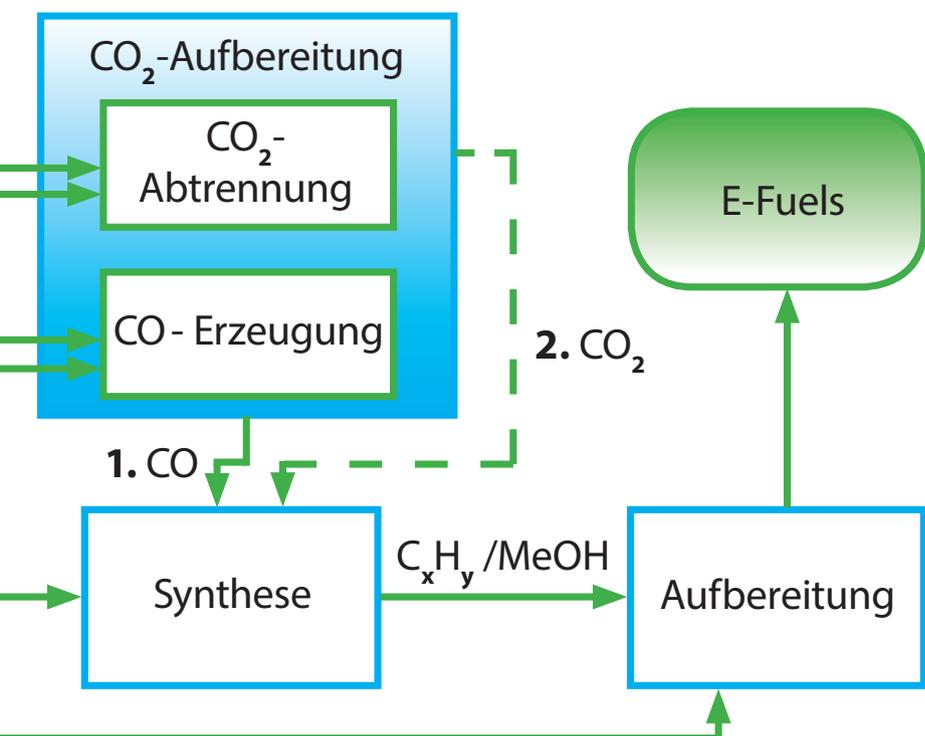


Synthetische Kraftstoffe wettbewerbsfähig

Die Mineralölwirtschaft arbeitet aktuell an Optionen, mit denen die Klimaschutzziele auch langfristig erreicht werden können. Der Blick ist vornehmlich auf E-Fuels gerichtet, sie wurden in einer Machbarkeitsstudie durch die renommierten Forschungsinstitute Prognos, DBFZ und Fraunhofer Umsicht untersucht. Die Ergebnisse liegen seit Juni 2018 vor (www.mew-verband.de).

Die Studie belegt, dass E-Fuels notwendig für eine CO₂-neutrale Zukunft sind. Die Autoren vergleichen darin ein Referenzszenario, das bis 2050 eine CO₂-Minderung von 60 Prozent erreicht, mit zwei weiteren Szenarien: Eines strebt eine Reduktion von 80 Prozent, das andere von 95 Prozent an. Die Studie legt dar, dass in Teilen des Mobilitätssektors, im Wärmemarkt und der chemischen Industrie synthetische Energieträger nicht oder nur schwer zu ersetzen sind.

Bis 2050 können E-Fuels, je nach Standortbedingungen für die Erzeugung erneuerbaren Stroms, bereits zu Kosten zwischen 0,70 € und 1,30 € je Liter hergestellt werden und in den jeweiligen Anwendungen damit preislich wettbewerbsfähig sein. Wind- und sonnenreiche Länder als Standorte sollten daher in die Betrachtung eingebunden werden, besonders jene, die derzeit viel Erdöl, Erdgas oder Kohle exportieren. Die künftige Erzeugung von flüssigen E-Fuels kann diesen Ländern eine vielversprechende Wachstumsperspektive bieten.



Hohe Steuerbelastungen für Autofahrer

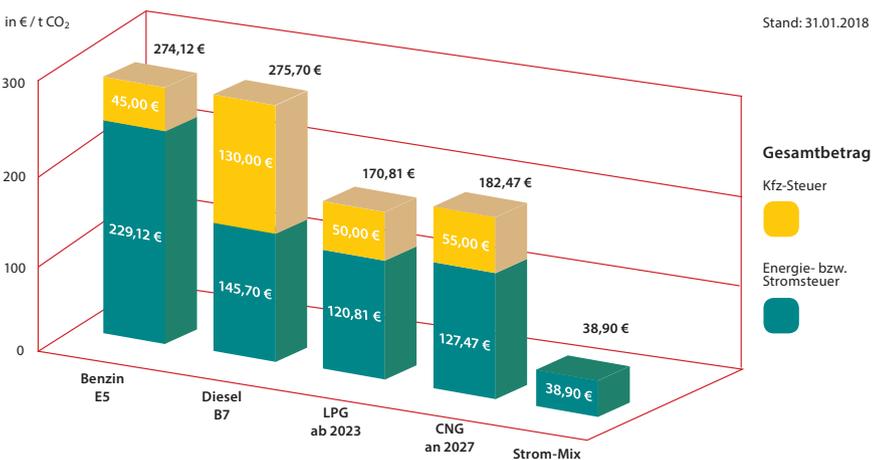
Die Energiesteuereinnahmen des Bundes haben sich 2017 deutlich erhöht – um über 2 Prozent auf 41 Milliarden Euro. Die Energiesteuer ist die aufkommenstärkste Bundessteuer. Sie trägt über einen längeren Zeitraum betrachtet rund 13 Prozent zum Bundeshaushalt bei.

Maßgeblich für das Volumen der Energiesteuer ist – mit einem Anteil am Aufkommen von über 89 Prozent – die Besteuerung des Kraftstoffverbrauchs, insbesondere von Benzin und Diesel. Hier stiegen die Steuereinnahmen im Vorjahrsvergleich um 0,4 Prozent. Das Aufkommen aus der Energiesteuer auf Heizöl legte um 4,1 Prozent zu, das Aufkommen aus der Erdgasbesteuerung um 30,4 Prozent.

Die verkehrsbedingten Steuern insgesamt – Energiesteuern auf Kraftstoffe zuzüglich Mehrwertsteuer auf Kraftstoffe plus Kfz-Steuer – beliefen sich in 2017 auf rund 54 Milliarden Euro.

Umgerechnet auf die CO₂-Emissionen, sind Nutzer von Benzin- und Dieselfahrzeugen mit außerordentlich hohen Belastungen (Summe Energie- und Kfz-Steuer) konfrontiert: Dem Mineralölwirtschaftsverband zufolge sind es beim Diesel mehr als 275 Euro pro emittierter Tonne CO₂, bei Autos mit Benzinmotor rund 274 Euro. Fahrer von E-Autos schneiden dagegen deutlich günstiger ab, wie die Grafik zeigt. Weiterführende Informationen unter www.mew-verband.de.

Steuerbelastung pro Tonne CO₂ in der Mobilität



Hinweise zu den CO₂-Emissionen:
 Fossile Kraftstoffe: Berechnung aus den Standardwerten gem. Richtlinie 2015/652
 Biokraftstoffe: Berücksichtigung mit einer durchschnittlichen Minderung von 77 % (BLE Pressemitteilung vom 27.10.2017)
 Strom-Mix: Bericht des Bundesumweltamtes „Entwicklung der spezifischen Kohlendioxid-Emissionen des deutschen Strom-Mix in den Jahren 1990 bis 2016“

Energie- und Stromsteuersatz zum Vergleich:
 Benzin: 0,65 Euro/L; Diesel: 0,47 Euro/L; LPG ab 2023: 0,41 Euro/kg; CNG ab 2027: 31,80 Euro/MWh; Strom-Mix: 20,50 Euro/MWh

Hinweis zur Kfz-Steuer:
 Durchschnittswerte aus folgenden Fahrzeugbeispielen: Mercedes B-Klasse, VW Golf, Renault Clio/ZOE, Ford Focus; umgelegt auf einen Kilometer; unterstellte jährliche Fahrleistung: 12.000 km; Economic Trends Research, Energiepreise transparent gemacht – Faktensammlung, Hamburg, August 2017

Quelle: Mineralölwirtschaftsverband e.V.

Stabile Tankstellenlandschaft

Seit Jahren ist die Tankstellenlandschaft in Deutschland recht stabil. Auch bei den Marktanteilen hat es keine auffälligen Verschiebungen gegeben. Der Mineralöl-Mittelstand hat seine Position als Wettbewerbskorrektiv behaupten können.

Zu Beginn des Jahres 2018 belief sich die Zahl der Straßentankstellen in Deutschland auf 14.118. Die zum BP-Konzern gehörige Marke Aral stellt mit 2.334 Stationen den Löwenanteil, gefolgt von Shell mit 1.924 Tankstellen. 4.729 Stationen sind weiteren internationalen „Playern“ zuzurechnen. Nationale Gesellschaften unterschiedlicher Größe - bis hin zur Einzeltankstellen – betreiben 5.131 Tankstellen.

In der sehr wettbewerbsintensiven Branche differenzieren sich die Anbieter vor allem über ausgefeilte Shops und Bistros.

Der Bundesverband Freier Tankstellen und Unabhängiger Deutscher Mineralölhändler e.V. ist eines der vier Mitglieder des MEW. Dort zusammengeschlossen sind 501 Firmen mit zusammen 2.499 Straßentankstellen (Stand 30.10.2018). Damit tragen sie zur Versorgungssicherheit im deutschen Mineralölmarkt bei.



Versorgungssicherheit – Infrastruktur für flüssige Energien langfristig nutzen

Mineralölprodukte sind im Vergleich zu anderen Energieträgern leicht zu transportieren und zu lagern. Die Logistik für die überwiegend flüssigen Erzeugnisse liegt in Deutschland zu einem großen Teil in den Händen konzernunabhängiger, meist mittelständisch strukturierter Unternehmen. Allein die im UTV Unabhängiger Tanklagerverband e.V. – Mitglied des MEW - organisierten Tanklagerunternehmen betreiben rund 80 Läger an 69 Standorten.

Die flächendeckende Infrastruktur trägt zugleich zu einer hohen Versorgungssicherheit bei. Flexibilität und Design der Tanklager ermöglichen es auch, bereits heute die Kraftstoffe der Zukunft wie zum Beispiel fortschrittliche Biokraftstoffe oder synthetisch hergestellte Kraftstoffe sicher und jederzeit verfügbar zu lagern und an den Endverbraucher auszuliefern.

Darüber hinaus wird es aus strategischer Sicht auch weiterhin unabdingbar sein, die Bevorratung für etwaige Krisenfälle in Form flüssiger Energieträger dezentral zu betreiben.

Große Energiemengen lassen sich in naher Zukunft und mittelfristig nur in flüssiger Form verbrauchernah speichern. In der anhaltenden Diskussion um die Energiewende in Deutschland und die oft geforderte Elektrifizierung unterschiedlicher Sektoren und Verkehrsträger wird dieser Aspekt oftmals unzureichend thematisiert. Daher ist es wichtig, dass die logistische Infrastruktur erhalten bleibt, um einen Übergang von konventionellen Mineralölprodukten hin zu klimaschonenden Produkten wie E-Fuels oder fortschrittlichen Biokraftstoffen (etwa aus Algen) in größeren Mengen logistisch zur Verfügung stellen zu können.



Entscheidende Weichenstellungen für die Schifffahrt im Umweltschutz

Die Schifffahrt bleibt unverzichtbarer Träger globalen Wachstums, steht aber zugleich in der Pflicht, negative Umweltwirkungen zu mindern. Verlässlich kann das nur über die UN-Seeschiffahrtsorganisation (IMO) erreicht werden.

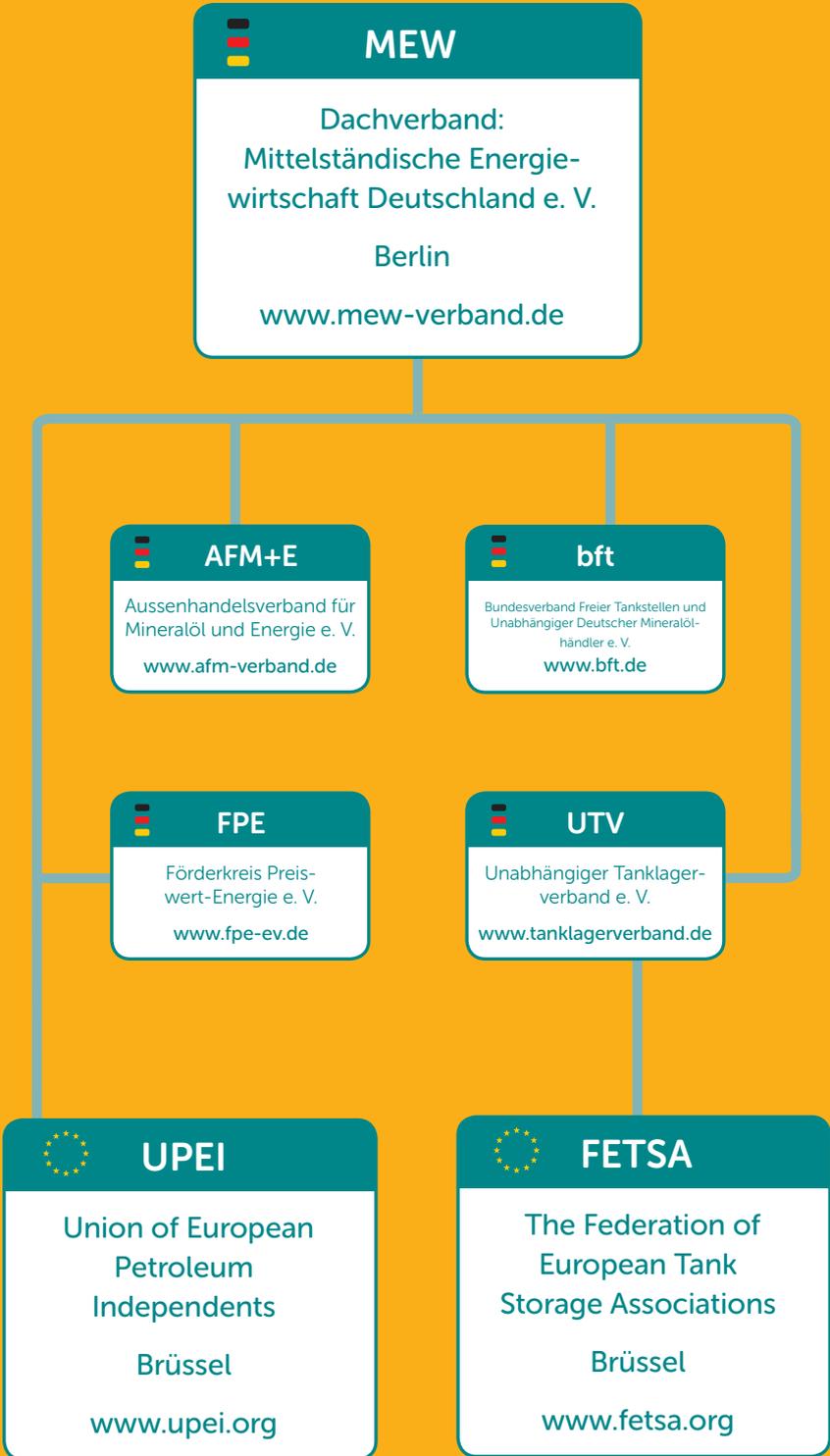
In der Luftreinhaltung und der Klimapolitik wurden gute Fortschritte erzielt. So gelten in Nordamerika und Europa ab 2021 deutlich schärfere Stickoxid-Grenzwerte für neue Schiffe. Wichtigster Meilenstein bleibt jedoch der IMO-Beschluss für den Schwefelgehalt: Ab 1. Januar 2020 dürfen Schiffe nur noch Brennstoffe mit höchstens 0,50 Prozent Schwefel in den Bunkertanks vorhalten. Weltweit nutzt der Sektor jährlich etwa 220 Millionen Tonnen Rückstandsöle mit bis zu 3,5 Prozent Schwefel aus den Raffinerien. Brennstofflieferanten und Reeder müssen diesen Umbruch nun „über Nacht“ bewältigen. Für Schiffsbetreiber wird sich der Brennstoff wohl spürbar verteuern.

In der Klimapolitik hat die IMO Erfolge vorzuweisen, z.B. mit verpflichtenden Energieeffizienzstandards für Schiffe. Die Schifffahrt ist zwar nicht Teil des Pariser Klimaübereinkommens, dennoch haben die IMO-Staaten im April 2018 eine vorläufige Klimaschutzstrategie 2050 verabschiedet - angesichts der vielschichtigen Interessen eine bemerkenswerte Leistung. Für eine CO₂-arme Schifffahrt spielen mittel- bis langfristig Alternativen wie verflüssigtes Erdgas (LNG) und E-Fuels aus erneuerbarem Strom eine überragende Rolle.

Zahlreiche Bunkerlieferanten sind im „Arbeitskreis Bunkeröle“ vereint, einem Zusammenschluss der MEW-Mitgliedsverbände AFM+E und FPE.



Verbände der konzernunabhängigen Mineralöl- und Energiewirtschaft



Das ist der MEW

Mittelständische Energiewirtschaft
Deutschland e.V.

Der Dachverband MEW ist die Stimme der unabhängigen Mineralöl- und Energiewirtschaft in Deutschland. Wir stehen für Vielfalt und fairen Wettbewerb im Mineralöl- und Energiemarkt.

Der MEW steht auch für eine schnelle Marktkommunikation und liefert Informationen und Zahlen aus der gesamten Breite des Geschäfts der mittelständisch strukturierten Mineralöl- und Energieunternehmen – vom Import/Großhandel über Infrastruktur/Tanklager bis hin zu den Freien Tankstellen.

Wir repräsentieren über unsere Mitgliedsverbände in Deutschland*

- 85 Prozent der Tanklagerkapazität**
- 40 Prozent der Importe von Diesel/Heizöl
- 15 Prozent des gesamten Tankstellenmarktes (Freie Tankstellen)
- 3.000 Betriebe von 550 Mitgliedsunternehmen mit rund 25.000 Arbeitnehmern

* Alle Angaben sind circa-Angaben, Stand: 5/2018

** oberirdisch, außerhalb von Raffinerien

Ihre Ansprechpartner:

Duraïd El Obeid – Vorstandsvorsitzender
Dr. Steffen Dagger – Hauptgeschäftsführer
Axel Münch – Geschäftsführer
Frank Schaper – Geschäftsführer
Stephan Zieger – Geschäftsführer

Kontakt:

Georgenstraße 23, 10117 Berlin
Tel.: +49 (0)30 - 20 45 12 53
Fax: +49 (0)30 - 20 45 12 55
E-Mail: info@mew-verband.de
www.mew-verband.de
twitter.com/MEWev

