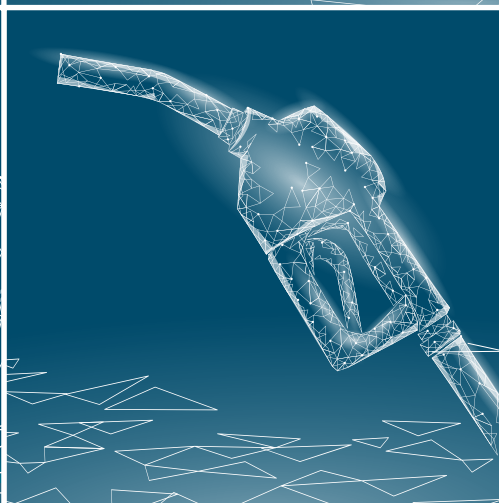
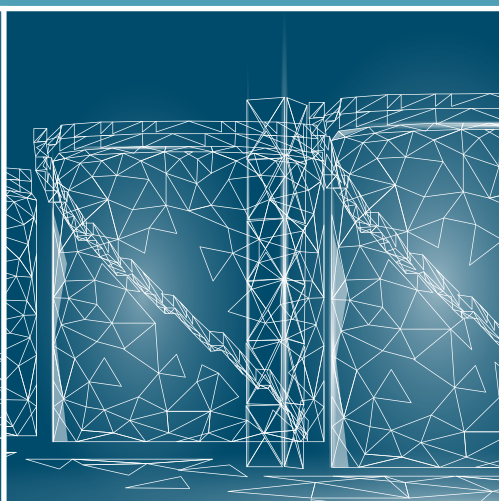
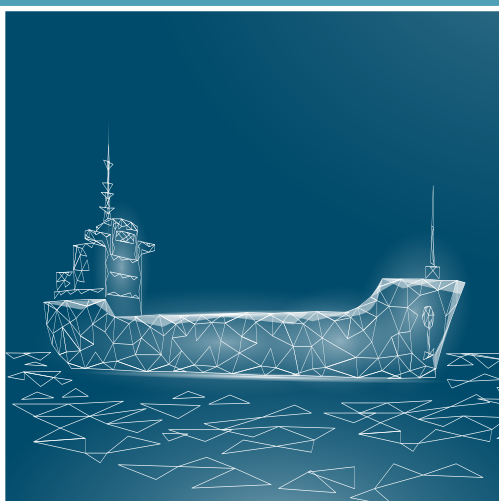



# MEW

## MINERALÖLWIRTSCHAFT 2020 FAKTEN UND PERSPEKTIVEN



# Der MEW ist der Dachverband der konzernunabhängigen Mineralöl- und Energiewirtschaft

Der Dachverband MEW ist die Stimme der unabhängigen Mineralöl- und Energiewirtschaft in Deutschland. Wir stehen für Versorgungssicherheit und fairen Wettbewerb im Mineralöl- und Energiemarkt. MEW und UTV sind Mitglied in den europäischen Verbänden UPEI bzw. FETSA.



**UPEI**

Union of Europe's  
Independent Fuel Suppliers  
[www.upei.org](http://www.upei.org)



**FETSA**

Federation of European  
Tank Storage Associations  
[www.fetsa.org](http://www.fetsa.org)



**MEW**

Mittelständische Energiewirtschaft  
Deutschland e.V.  
[www.mew-verband.de](http://www.mew-verband.de)



**AFM+E**

Aussenhandelsverband für  
Mineralöl und Energie e.V.  
[www.afm-verband.de](http://www.afm-verband.de)



**bft**

Bundesverband Freier Tankstellen  
und Unabhängiger Deutscher  
Mineralöhländler e.V.  
[www.bft.de](http://www.bft.de)



**FPE**

Fuel Power Energy e.V.  
[www.fpe-ev.de](http://www.fpe-ev.de)



**UTV**

Unabhängiger  
Tanklagerverband e.V.  
[www.tanklagerverband.de](http://www.tanklagerverband.de)



Hauptgeschäftsführer  
Matthias Plötzke

Die unabhängigen Unternehmen des Mineralöl-Mittelstands tragen durch Import, Lagerung und Inverkehrbringen von Mineralölprodukten zu mehr Vielfalt und fairem Wettbewerb bei. Flüssige Energieträger gehören fest zum Energiemix der Zukunft, ihre Vorteile (hohe Energiedichte, leichte Handhabbarkeit) liegen auf der Hand. Künftig sollen sie klimaneutral sein. Technologieoffenheit muss dafür Priorität genießen, um einen wirksamen Mix aus Bio- und synthetischen Kraftstoffen neben der E-Mobilität zu ermöglichen.

Der MEW engagiert sich aktiv im europäischen Dachverband UPEI. Die UPEI Vision 2050 ist unsere Antwort auf die vielfältigen europäischen Herausforderungen. Diese Broschüre gibt Einblick in zentrale Fakten und Perspektiven des MEW. Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre.

Matthias Plötzke

Wir repräsentieren über unsere Mitgliedsverbände in Deutschland\*:

**85%**

der Tanklagerkapazität  
oberirdisch, außerhalb von Raffinerien

der Importe von Diesel

**36%**

**30%**

der Importe von Heizöl

des gesamten Tankstellenmarktes  
(Freie Tankstellen)

**15%**

\*Alle Angaben sind circa-Angaben, Stand: 2020

## Erfahrung nutzen – Veränderung gestalten

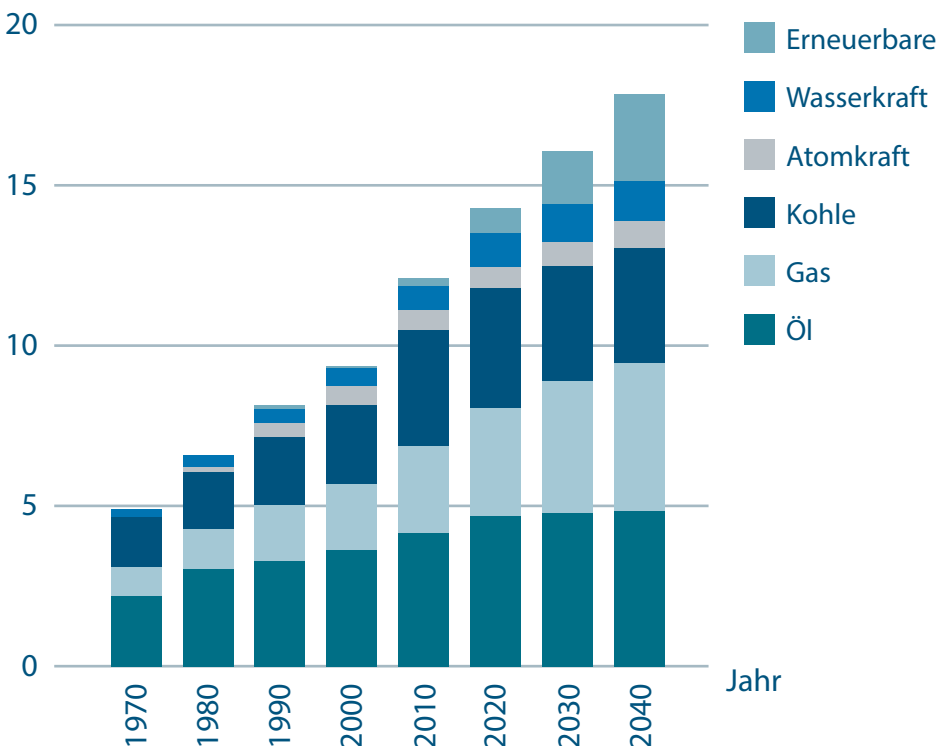
Für den Klimaschutz hat der Ausbau der Erneuerbaren Energien eine historisch große Bedeutung. Die klassischen Energieträger werden noch auf lange Sicht einen nicht unbedeutenden Teil der Energienachfrage bedienen. In den Szenarien der Internationalen Energie Agentur (IEA) sowie BP Energy Outlook bleibt Mineralöl auf absehbare Zeit eine Säule der Energieversorgung.

Es bedarf politischer Entscheidungen und Rahmenbedingungen, um einerseits die Mineralölversorgung sicherzustellen und darüber hinaus Investitionsanreize für die schnelle Dekarbonisierung, besser De-Fossilisierung, flüssiger Energieträger zu geben. Erneuerbare Energien erreichen in der Energieversorgung bisher einen kleinen Anteil, jedoch mit steigendem Trend.

Die mittelständischen Unternehmen der Energiewirtschaft haben eine lange Tradition, auf Veränderungen rasch reagieren zu können. Bei der Energiewende und ihren wirtschaftlichen Rückwirkungen für die Branche sollte jedoch der solide, nachhaltige Umbau im Vordergrund stehen.

## Welt-Primärenergieverbrauch

Mrd. t ÖE (Öleinheiten)



Quelle: BP Energy Outlook 2019

## Primärenergieverbrauch Deutschland

Mit einem Anteil von mehr als einem Drittel dominiert Mineralöl den Primärenergieverbrauch in Deutschland. So stieg der Mineralölverbrauch um 2 % auf 154,6 Mio. t SKE (Steinkohleeinheiten) bzw. 4.519 PJ (Petajoule) gegenüber 2018.

### Struktur des Primärenergieverbrauchs 2019

Energieträger in Mio. t SKE	2019	2018/19	Ant. 2019	Ant. 2018
Mineralöl	154,6	+ 2,0 %	35,3 %	33,9 %
Erdgas	108,9	+ 3,3 %	24,9 %	23,6 %
Steinkohle	38,7	- 20,5 %	8,8 %	10,9 %
Braunkohle	39,8	- 20,3 %	9,1 %	11,2 %
Kernenergie	28,0	- 1,1 %	6,4 %	6,3 %
Erneuerbare Energien	64,7	+ 5,2 %	14,8 %	13,8 %
Stromaus- tauschsaldo	- 4,0	+ 33,3 %	- 0,9 %	- 1,3 %
Sonstige	7,2	- 4,5 %	1,7 %	1,7 %
<b>Summe</b>	<b>437,8</b>	<b>- 2,1 %</b>	<b>100,0 %</b>	<b>100,0 %</b>

Quelle: AGEB AG Energiebilanzen e. V. (Stand März 2020)

Der Energiemix in Deutschland verändert sich: der Einsatz von Kohle ist rückläufig. Die Erneuerbaren steigerten ihren Beitrag auf beinahe 15 %.

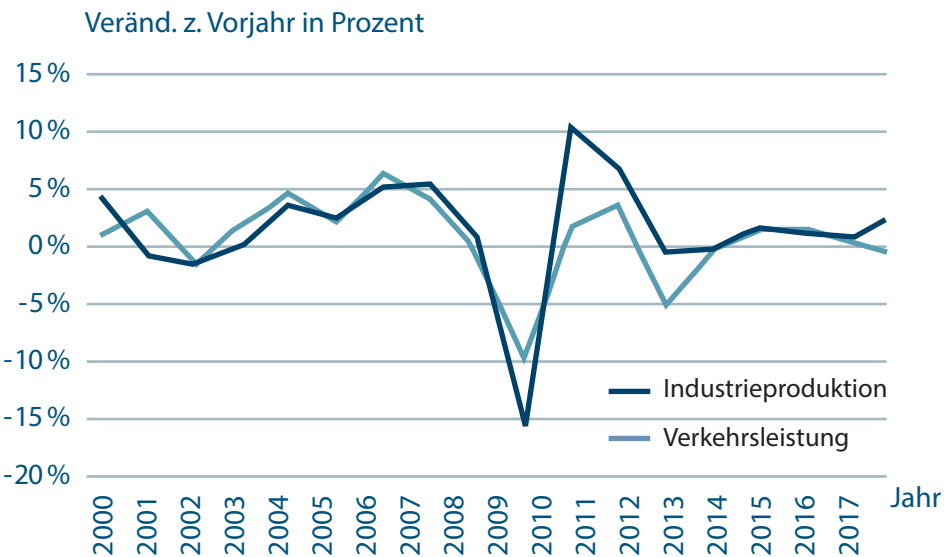
# Flüssige Energieträger und Klimawandel

Mit dem Pariser UN-Klimaabkommen hat sich die Weltgemeinschaft verpflichtet, die Erderwärmung auf deutlich unter 2 °C zu begrenzen. Die Europäische Union und Deutschland haben ihre Beiträge zu diesem Abkommen in Klimaschutzgesetzen festgelegt. Der Sektor Verkehr muss 40 % seiner CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 vermeiden. Die aktuellen Verhandlungen zum Green Deal, mit dem die EU die Klimaneutralität bis 2050 sichern will, sehen ein noch strengeres Ziel vor.

Flüssige Energieträger bleiben zentral für die Mobilität: Gründe dafür sind ihre hohe Energiedichte und Praxistauglichkeit sowie die zuverlässige Logistik. Es kommt künftig darauf an, fossile durch erneuerbare Energie zu ersetzen, um die Systemeffizienz weiterhin zu erhalten<sup>1</sup>. Die Herausforderungen sind groß, denn die Mobilität ist kein einfach zu dekarbonisierender Sektor. Aber Erfolge wurden bereits erzielt: Aktuell sind 34 MJ Energie für 100 Pkm (Personenkilometer) notwendig, 1990 waren es noch 55 MJ<sup>2</sup>. Die Verkehrsleistung ist eng mit der Wirtschaftskraft verbunden<sup>3</sup>. Tragfähige politische Rahmenbedingungen müssen passgenau sein und wirtschafts- und gesellschaftspolitische Entwicklungen berücksichtigen. Prämisse dafür muss Technologieoffenheit bleiben.

Quellen: <sup>1</sup> dena-Studie, Prognos-Studie, IW/Frontier-Studie, <sup>2</sup>VDA, <sup>3</sup>IW Köln S 16, MEW-Studie

## Industrieproduktion und Verkehr bedingen einander



Quelle: IW Köln

## Verkehrssektor: Markt in Bewegung

Über die letzte Dekade hinweg ist ein Trend zu einem höheren Dieserverbrauch erkennbar. Gleichzeitig sinkt der Ottokraftstoffverbrauch leicht<sup>1</sup>. Während Ottokraftstoff vorrangig für den Antrieb von Pkw genutzt wird, findet Diesel breite Anwendung sowohl im Straßen- und Schienenverkehr als auch in der Schifffahrt und stationär zur Stromerzeugung. Mit weniger als der Hälfte des Absatzes seit 2011 verliert insbesondere das schwere Heizöl zunehmend an Bedeutung.

In Deutschland sind 58,2 Mio. Kraftfahrzeuge (Kfz) zugelassen, davon 47,7 Mio. Personenkraftwagen. Knapp 98 % aller Pkw fahren mit Ottokraftstoff (65,9 %) oder Diesel (31,7 %). Alternative Antriebe haben geringe Anteile, jedoch mit steigender Tendenz: Elektro- (0,3 %), Hybridfahrzeuge (1,1 %), Plug-in-Hybridfahrzeuge (0,2 %), flüssiggasgetriebene Pkw (0,8 %), erdgasgetriebene Pkw (0,2 %), wasserstoffbetriebene Pkw (507 Stück).<sup>2</sup>

Verbrennungsmotoren haben weiterhin ein großes Effizienzsteigerungspotenzial. Zusammen mit nachhaltigen Biokraftstoffen und klimaneutralen synthetischen E-Fuels kann die Technologie einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Quellen: <sup>1</sup> BAFA, <sup>2</sup> Kraftfahrzeugbundesamt

## Entwicklung der Inlandsablieferungen 2019

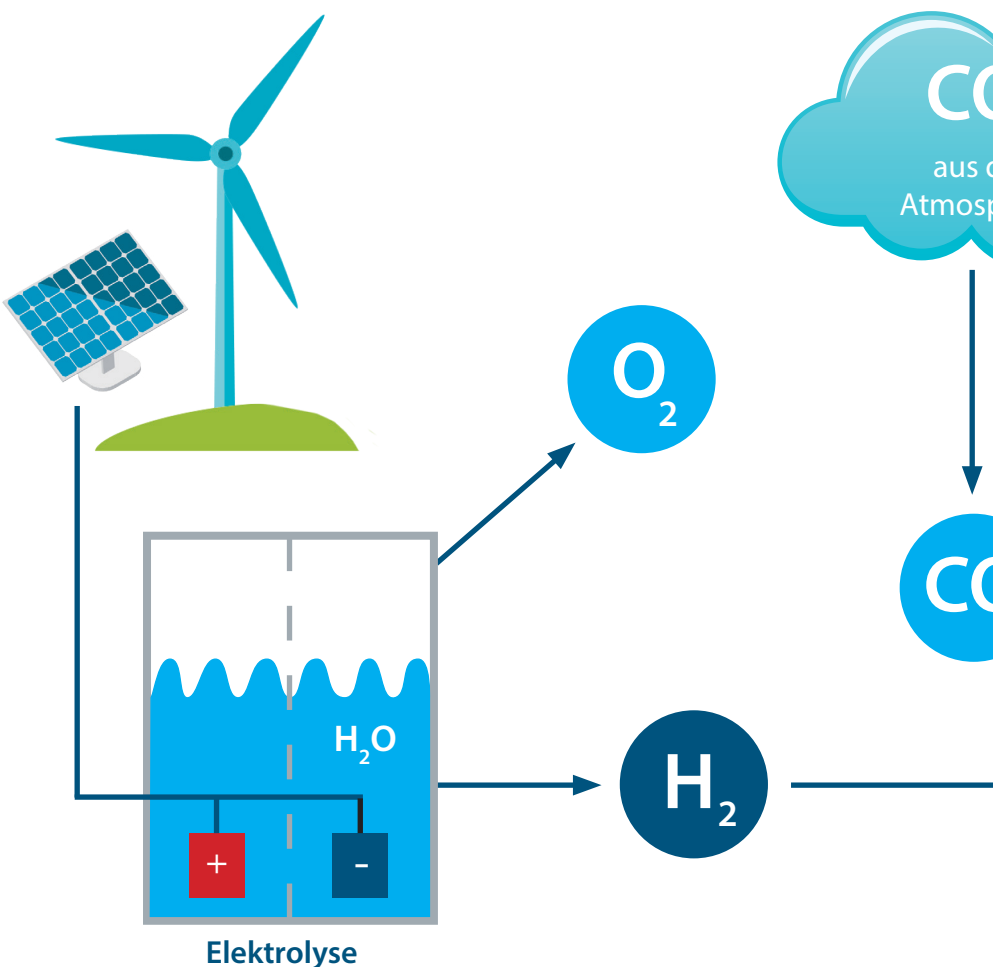
Produkt	Inlandsabsatz in Mio. t	Import in Mio. t	Export in Mio. t	Anteil Importe am Inlandsabsatz
Ottokraftstoff	18,0	2,0	2,7	11,1 %
Diesel	37,8	15,9	6,5	42,1 %
Heizöl leicht	15,1	3,3	1,0	21,9 %
Heizöl schwer	1,8	0,2	1,3	11,1 %
Flugturbinenkraftstoff	10,2	6,7	1,4	65,7 %
Sonstige	20,5	13,9	9,1	67,8 %
<b>Gesamt</b>	<b>103,4</b>	<b>42,0</b>	<b>22,0</b>	<b>40,6 %</b>

Quelle: BAFA, eigene Berechnungen

## Synthetische Kraftstoffe – unverzichtbar für künftige klimaneutrale Mobilität

Der Wandel von fossilen zu alternativen und zunehmend klimaneutralen Kraftstoffen nimmt Fahrt auf. Klar ist, dass synthetische Kraftstoffe zum Erreichen der Klimaziele unverzichtbar sind. Neben der Elektromobilität gehören sie für hocheffiziente Verbrennungsmotoren dazu.

Die Elektrifizierung steht im politischen Maßnahmenkatalog im Vordergrund. Doch wie gelingt es, in der Bestandsflotte schnell Reduktionen zu erzielen – bei den aktuell rund 47,7 Mio. Pkw in Deutschland, im Schwerlastverkehr, bei Flugzeugen und Schiffen? Erfolgversprechend sind strombasierte synthetische Kraftstoffe. Sie werden aus erneuerbarer Energie hergestellt, konkret wird aus Wasser mithilfe von erneuerbarem Strom Wasserstoff gewonnen. Dieser grüne Wasserstoff wird mit Kohlendioxid in komplexen Verfahren verarbeitet. Man erhält so durch chemische Prozesse Kohlen-Wasserstoff-Ketten, aus denen



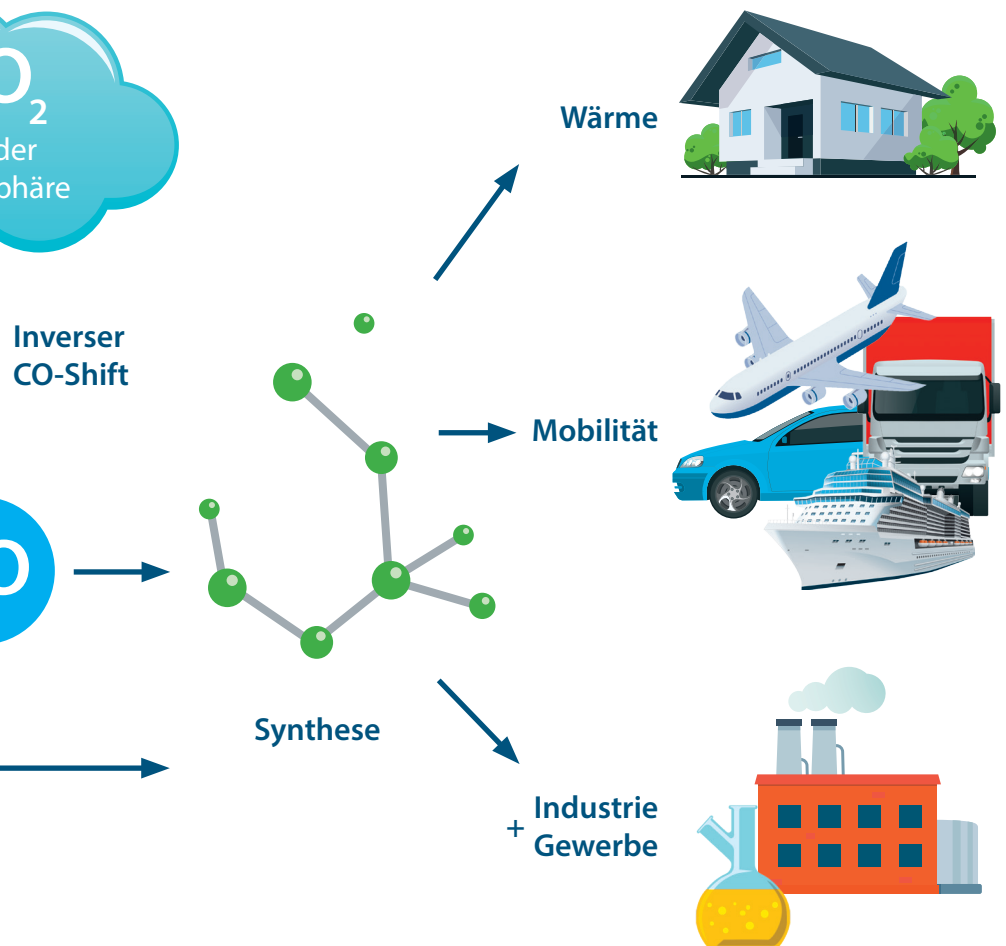


fossile Kraftstoffe auch bestehen. Sie wären sofort einsatzbereit. Unschlagbarer Vorteil: Fluktuierende Wind- und Sonnenenergie lässt sich speichern und über große Distanzen günstig transportieren. Die Herausforderungen: Ihre Produktion ist aufwändig und kostspielig. Notwendig sind attraktive Rahmenbedingungen, um Lernkurven zu durchlaufen, Skaleneffekte zu erzielen und einen spürbaren Markthochlauf zu erreichen. Studien der Mineralölwirtschaft belegen, dass sich sowohl Produktionspreise im Bereich von 1,30 Euro pro Liter<sup>1</sup> als auch maßgebende Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte<sup>2</sup> generieren lassen.

Politisch liegt das Augenmerk auf vier Kernforderungen:

- Technologieoffenheit und -vielfalt wahren
- Förderung von Projekten in industriellen Größenordnungen
- Anrechenbarkeit der CO<sub>2</sub>-Reduktion auf die EU-CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwertvorgaben für Automobilhersteller
- Attraktivität für Verbraucher steigern, beispielsweise durch Freistellung von oder Senkung der Energiesteuer

Quellen: <sup>1</sup> Prognos, <sup>2</sup> Frontier Economics



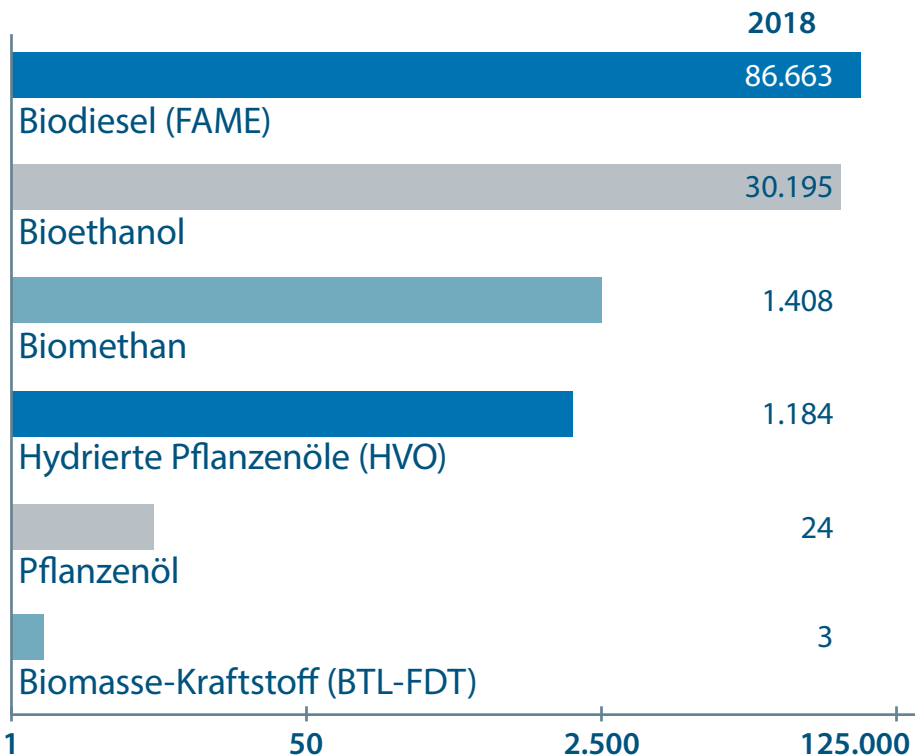
## Einsatz von Biokraftstoffen in 2018

Kraftstoffe aus Biomasse werden überwiegend in Verbrennungsmotoren eingesetzt. Sie ersetzen fossile Kraftstoffe und senken so die Treibhausgasemissionen der Mobilität. Biodiesel, Bioethanol und Biomethan haben im Jahr 2018 den Ausstoß von rund 9,5 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalent vermieden. Eingesetzt wurden dafür mehr als 3,5 Mio. t Biokraftstoff mit einem Energiegehalt von 120 PJ. Bei den Biobrennstoffen wurden ca. 30 PJ verstromt und damit 2,6 Mio. t CO<sub>2</sub>-Emissionen vermieden.

Im deutschen Straßenverkehr werden vor allem Biodiesel (sog. Fettsäuremethylester, FAME) und hydrierte Pflanzenöle bei Diesel- sowie Bioethanol bei Ottokraftstoffen (E5, E10) eingesetzt. FAME hat mit 72 % den größten Anteil (ca. 2,5 Mio. t), Bioethanol macht etwa 26 % (ca. 1,1 Mio. t) aus.

Für Biokraftstoffe gibt die Erneuerbare-Energien-Richtlinie strenge Nachhaltigkeitskriterien vor. So werden in Europa nur ca. 1 % der Anbaufläche, in Deutschland unter 2 % für die Herstellung von Bioethanol genutzt. Biokraftstoffe können einen wichtigen Beitrag leisten, um die nationalen Klimaziele zu erreichen.

## Absatz von Biokraftstoffen 2018 in TJ



Darstellung mit logarithmischer Skalierung.  
Quelle: Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung

## bft – Stabile Tankstellenlandschaft

Zum Bundesverband Freier Tankstellen und Unabhängiger Deutscher Mineralölhändler e.V. gehören 514 Firmen mit zusammen 2.636 Straßentankstellen<sup>1</sup>. Damit tragen sie entscheidend zur Versorgungssicherheit im deutschen Mineralölmarkt bei.

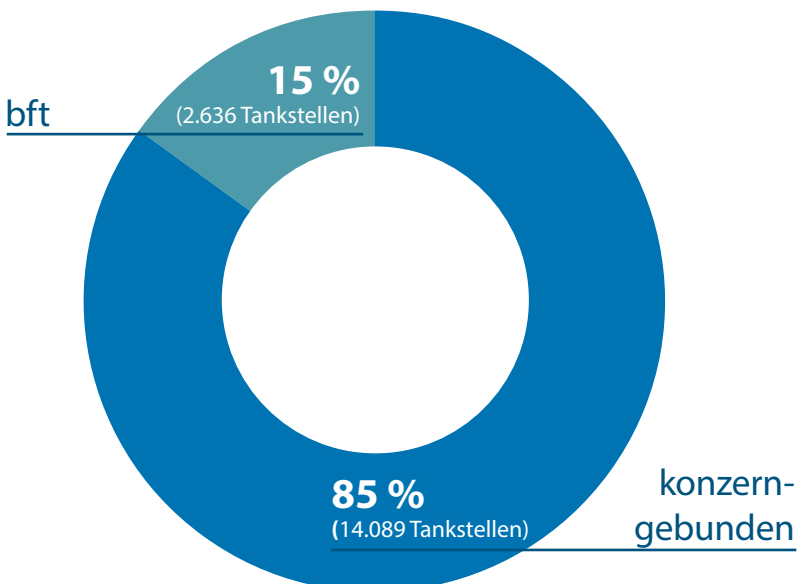
Der Mineralöl-Mittelstand hat seine Position auch 2019 als Wettbewerbskorrektiv behaupten können. Im Kraftstoffmarkt, der insgesamt im vergangenen Jahr wieder angezogen hat, konnten die bft-Mitglieder sich behaupten bzw. im Dieselgeschäft konstante Umsätze erzielen. Der Marktanteil der bft-Mitglieder liegt bei knapp über 15 %<sup>2</sup>. In der sehr wettbewerbsintensiven Branche differenzieren sich die Anbieter vor allem über ausgefeilte Shop- und Bistrokonzeppte. Im laufenden Jahr hat die Corona-Pandemie die bft-Tankstellen vor große Herausforderungen gestellt.

Zum Klimaschutz tragen auch Tankstellen bei und gewinnen dabei immer mehr an Bedeutung. Der bft ist sich der Verantwortung bewusst, seine Mitglieder stellen sich deshalb auf die notwendigen Veränderungen ein: Strom, Wasserstoff und Biokraftstoffe werden bereits heute eingesetzt bzw. getestet und zukünftig werden auch E-Fuels hinzukommen.

Quellen: <sup>1</sup>EID Tankstellen II/2020 (Anzahl der konzerngebundenen Tankstellen: 14.089),

<sup>2</sup>Branchenstudie Tankstellenmarkt Deutschland 2018

## 15 % des deutschen Tankstellenmarkts

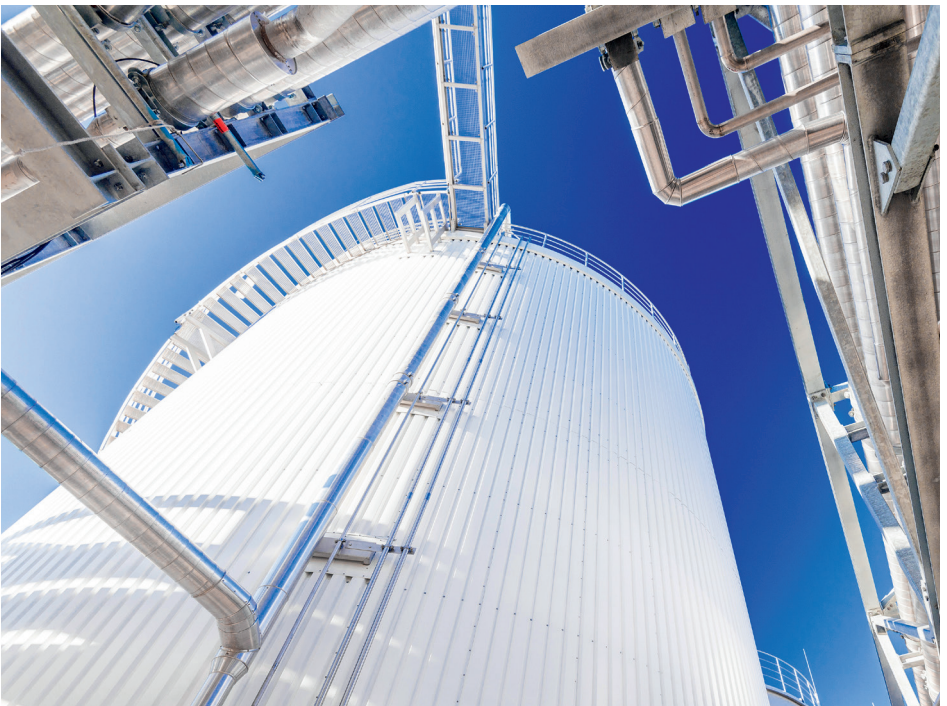


## UTV: Versorgungssicherheit – Infrastruktur für flüssige Energien langfristig nutzen

Mineralölprodukte sind leicht zu transportieren, zu lagern und über einen längeren Zeitraum zu speichern. Die Logistik für die überwiegend flüssigen Erzeugnisse liegt vorrangig in den Händen konzernunabhängiger, mittelständisch strukturierter Unternehmen. Die im UTV Unabhängiger Tanklagerverband e.V. organisierten 27 Unternehmen betreiben 107 Tanklager auf dem Gebiet der Bundesrepublik.

Die flächendeckende Infrastruktur trägt zu einer hohen Versorgungssicherheit bei. Flexibilität und Design der Tanklager ermöglichen es auch, Kraftstoffe der Zukunft wie fortschrittliche Bio- oder synthetische Kraftstoffe sicher und jederzeit verfügbar zu lagern und auszuliefern. Dieser Aspekt ist wesentlich in der Diskussion um die Kosten der Energiewende und im Zusammenhang mit der Umstellung der Sektoren Verkehr und Wärme auf treibhausgasneutrale Energieträger. Denn der Übergang von konventionellen Mineralölerzeugnissen hin zu klimaschonenden Produkten wie E-Fuels oder fortschrittlichen Biokraftstoffen in größeren Mengen kann so auf Bewährtem aufbauen.

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



Quelle: Inter Terminals Mannheim

## FPE: Supporter für effizienten weltweiten Transport

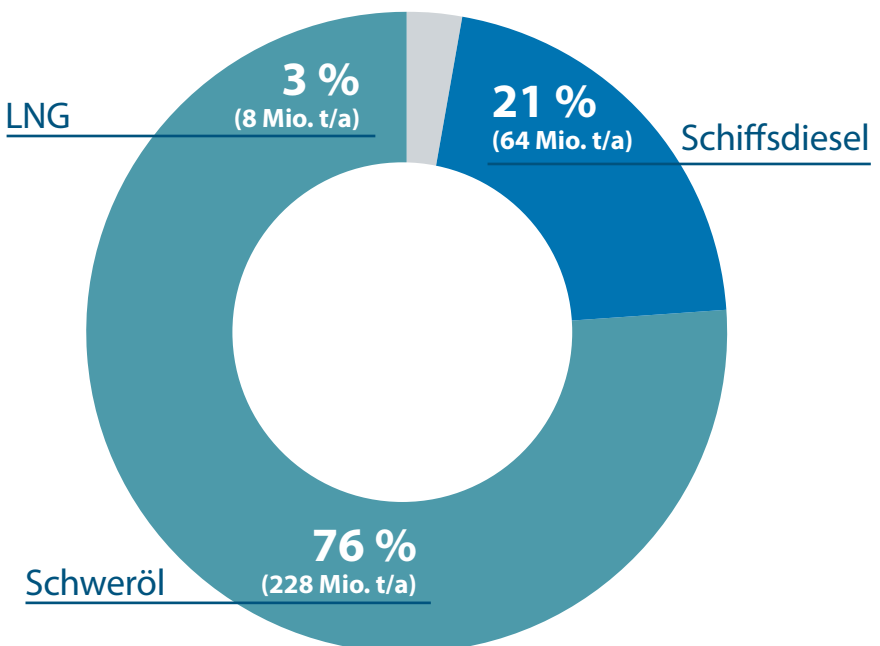
Die Schifffahrt bleibt unverzichtbarer Träger globalen Wachstums, rund 80 % des weltweiten Warenverkehrs wird über den Seeweg transportiert. Schiffe sind das energieeffizienteste Transportmittel und werden noch überwiegend mit Schweröl angetrieben, 21 % mit Schiffsdiesel und 3 % mit verflüssigtem Erdgas.

Seit 2020 ist der maximale Schwefelgehalt bei Bunkerölen auf 0,50 % abgesenkt worden. Neben den Schwefelreduktionen werden auch die Treibhausgasemissionen bei Schiffen streng überwacht und sollen bis zum Jahr 2050 um mindestens 50 % reduziert werden.

Die Corona-Pandemie wirkt sich auf den weltweiten Handel und damit auch die Seeschifffahrt und den Absatz von Bunkerölen stark mindernd aus. Davon sind auch die FPE-Mitglieder betroffen.

FPE - Fuel Power Energy ist Spezialist auf dem Gebiet der Schweröle, des technischen Supports und für Substitutionsprodukte wie E-Fuels und berät und vertritt mittelständische Unternehmen. Darüber hinaus sind zahlreiche Bunkerlieferanten im „Arbeitskreis Bunkeröle“ vereint, einem Zusammenschluss der MEW-Mitgliedsverbände AFM+E und FPE.

### Schiffskraftstoffverbrauch



Grafik: Concawe - Marine fuel facts

## AFM+E: Zuverlässige Versorgung mit Energie durch Importeure und Großhandel

Der Aussenhandelsverband für Mineralöl und Energie e.V. (AFM+E) ist seit 1960 die Stimme der konzernunabhängigen, mittelständischen Energiehandelsunternehmen und -importeure. Seine 29 Mitgliedsunternehmen sichern über eine zuverlässige Lieferkette die Versorgung mit Kraft- und Brennstoffen. Sie tragen mit ihrem Engagement zu einem vitalen Wettbewerb bei: 2019 führte Deutschland insgesamt rund 41 Mio. t Mineralölprodukte ein, der Anteil der AFM+E-Mitglieder lag mit ca. 8,2 Mio. t bei rund 20 %. Diesel ist das mengengrößte Importprodukt mit 15,7 Mio. t, wovon die unabhängigen Importeure mit 5,3 Mio. t 33 % übernahmen.

Flüssige Energieträger gehören fest zum Energiemix der Zukunft. Unsere Vision ist es, für den aktiven Klimaschutz die aktuellen Kraft- und Brennstoffe CO<sub>2</sub>-neutral zu stellen. Dazu gehören Biokraftstoffe ebenso wie neue synthetische Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien.



Quelle: Archiv Essberger

# UPEI

UPEI repräsentiert fast 2.000 unabhängige europäische Importeure und Händler von Energieprodukten für den Transport- und Wärmesektor. Die Mitglieder decken mehr als ein Drittel der EU-Nachfrage.



## VISION 2050

### POLITIK EMPFEHLUNGEN

- Technologieoffener Ansatz
- Stabiler politischer Rahmen für Investitionen
- Langfristige Ziele statt Marktverbote
- Soziale Akzeptanz und Bezahlbarkeit
- Innovationsanreize für klimafreundliche Kraftstoffe

## 2030

### Kurzfristige Maßnahmen

- ▶ Höhere Energieeffizienz bestehender Anlagen
- ▶ Beimischung nachhaltiger Biokraftstoffe
- ▶ Alternative Kraftstoffe

## 2050

### Langfristige Maßnahmen

- ▶ Kraftstoffe und Gase aus Biomasse
- ▶ E-Fuels und PtX
- ▶ Recycling-Kraftstoffe

---

MEW

Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e. V.

Georgenstraße 23, 10117 Berlin

Tel.: +49 (0)30 - 80 95 045 - 40

Fax: +49 (0)30 - 20 45 12 55

E-Mail: [info@mew-verband.de](mailto:info@mew-verband.de)

[www.mew-verband.de](http://www.mew-verband.de)

[twitter.com/MEWev](https://twitter.com/MEWev)