

# 2018

BRANCHENREPORT  
MINERALÖL



# KENNZAHLEN

## ÖSTERREICHISCHE MINERALÖLINDUSTRIE

		2018	2017	2016	2015	2014
<b>Mitgliedsunternehmen, Produktion, Beschäftigte</b>						
Anzahl der Mitgliedsunternehmen		28	27	27	28	28
Abgesetzte Produktion	Mio €	10.171	8.319	7.228	8.097	10.124
Beschäftigte insgesamt		4.145	4.054	3.999	4.412	4.269
davon Arbeiter		796	787	787	876	847
davon Angestellte		3.261	3.172	3.107	3.422	3.322
davon Lehrlinge		88	95	105	113	100
<b>Förderung, Import, Transport</b>						
Erdölförderung Inland (inkl. NGL)	Mio t	0,68	0,74	0,81	0,91	0,94
Erdgasförderung Inland	Mrd m <sup>3</sup> n	0,97	1,74	1,25	1,18	1,24
Rohölimport	Mio t	8,31	7,32	7,21	8,11	7,51
Erdgasimport	Mrd m <sup>3</sup> n	7,55	8,13	7,18	5,72	7,40
Rohöltransport <sup>1</sup>	Mio t	8,4	7,4	7,3	8,1	7,7
Rohölverarbeitung (inkl. Halbfabrikate)	Mio t	9,8	9,0	8,9	9,5	9,3
<b>Verbrauch, Produkte</b>						
Mineralölverbrauch Inland <sup>2</sup>	Mio t	11,28	11,26	11,13	10,80	10,65
Mineralölimport – Produkte <sup>2</sup>	Mio t	6,67	6,70	6,65	6,16	6,02
Mineralölexport – Produkte <sup>2</sup>	Mio t	3,30	2,90	2,91	2,94	2,77
Erdgasverbrauch Inland (Endkunden)	Mrd m <sup>3</sup> n	8,00	8,30	7,85	7,55	7,00
<b>Tankstellen, Fahrzeuge</b>						
Anzahl der Tankstellen <sup>3</sup>		2.699	2.685	2.670	2.641	2.622
davon Major-branded Tankstellen		1.357	1.347	1.352	1.357	1.373
Zugelassene Kraftfahrzeuge		6.895.596	6.771.395	6.654.504	6.545.818	6.466.166
davon Pkw und Kombi		4.978.852	4.898.578	4.821.557	4.748.048	4.694.921

<sup>1</sup> Adria-Wien Pipeline (2016 verschmolzen mit OMV Refining & Marketing GmbH)

<sup>2</sup> Ohne Petrochemie bzw. zum Teil ohne reine Biokraftstoffe

<sup>3</sup> Zuzüglich 286 Dieselabgabestellen für die Landwirtschaft (2017: 286; 2016: 285; 2015: 285; 2014: 298)

# BRANCHEN- REPORT MINERALÖL 2018

ÖSTERREICH WAR STETS VORREITER IN DER AUFSUCHUNG UND NUTZUNG VON ERDÖL. DIE ERSTE FUNDSTÄTTE LAG IN GALIZIEN AM NORDÖSTLICHEN RAND DER DONAUMONARCHIE. IN ÖSTERREICH BEFINDEN SICH ERDÖL- UND ERDGASLAGERSTÄTTEN IM WIENER BECKEN UND IN DER MOLASSEZONE. DIE FÖRDERMENGEN SIND JEDOCH KONTINUIERLICH RÜCKLÄUFIG. DERZEIT WERDEN RUND 7 % DES JÄHRLICHEN ROHÖL- UND ETWA 11 % DES ERDGASBEDARFS IN ÖSTERREICH AUFGEBRACHT.

- 04** Vorwort
- 05** Österreichs Wirtschaft 2018
- 06** Über den Fachverband
- 07** Funktionäre und Mitarbeiter
- 08** English Summary 2018



**14** Aufsuchung und Bohrtätigkeit



**19** Aufbringung



- 25** Verarbeitung und Versorgung
- 28** Verbrauch



- 33** Preisentwicklung
- 38** Exkurs: Mobilität der Zukunft



- 40** Klima, Umwelt und Energie
- 44** Exkurs: 60 Jahre Eni in Österreich

- 45** Energieversorgung in Krisenzeiten
- 46** Transport und Versorgung

- 48** Sicherheits Zertifikat Contractoren
- 49** Kollektivvertragsabschlüsse

- 50** Globale Rohöl- und Mineralölbilanz
- 51** Mitglieder des FVMI



**DI Thomas Gangl, FVMI-Obmann**

Ende Juni 2019 hat Vorstandsdirektor Mag. Manfred Leitner, OMV, seine langjährige Obmannschaft im Fachverband der Mineralölindustrie zurückgelegt und mich als seinen Nachfolger vorgeschlagen. Ich bin bereits seit November 2016 Mitglied des Fachverbandsausschusses und freue mich, den Vorsitz im Fachverbandsausschuss übernehmen zu dürfen. Ich möchte Sie ersuchen, den Fachverband der Mineralölindustrie weiterhin tatkräftig zu unterstützen und mit ihm in bewährter Weise zusammen zu arbeiten. Herzlichen Dank dafür. Gleichzeitig möchte ich anlässlich dieser Publikation ein paar Gedanken zum Thema „Klimawandel“ und zu den Herausforderungen, die in den nächsten Jahren auf die Mineralölindustrie zukommen, mit Ihnen teilen.

Die EU verfolgt seit mehr als zwei Jahrzehnten das ambitionierte Ziel, in der internationalen Klimaschutzpolitik weltweit führend zu sein. Die europäische Mineralölindustrie kann dazu einen wesentlichen Beitrag leisten, sowohl durch die Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen in Raffinerien als auch durch die Reduktion der Treibhausgasemissionen bei den flüssigen Kraft- und Brennstoffen. Die Entwicklung innovativer Energietechnologien und hocheffizienter Energieträger gibt einer Wirtschaft Flexibilität und die Möglichkeit, für jeden Sektor und jede Anwendung optimale Lösungen zur Energieversorgung zu finden. Dabei haben flüssige Kraftstoffe dank ihrer spezifischen Eigenschaften insbesondere am Verkehrssektor eine große Bedeutung.

Antriebskonzepte und Kraftstoffe der Zukunft sind von zentraler Bedeutung für die Weiterentwicklung der Mobilität. Ohne kohlenwasserstoffbasierte Kraftstoffe wird es aber auch in den kommenden Jahrzehnten nicht gehen. Bis mögliche Alternativen den Status einer Massentauglichkeit und der Marktdurchdringung erreicht haben, wird es noch eine

Vielzahl an Innovationen und hohe Investitionen brauchen. Langjährige Trendszenarien zeigen, dass Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren auch zur Jahrhundertmitte noch eine wichtige Rolle einnehmen werden, vor allem im Straßengüterverkehr und bei Langstreckenfahrten von Pkw und Bussen, in der Luftfahrt und auch in der Schifffahrt. Verbesserungen in der Fahrzeugeffizienz schreiten kontinuierlich voran. Mittelfristig wird eine Vielzahl verschiedener Antriebe, wie mit Batterie, Wasserstoff und mit konventionellen Kraftstoffen, nebeneinander existieren und miteinander kombiniert werden.

Ziel der „Vision 2050“ von FuelsEurope, dem Dachverband der europäischen Raffinerieunternehmen, ist es, die spezifischen Vorteile von Benzin, Diesel und weiteren Mineralölprodukten für Wirtschaft und Verbraucher zu erhalten sowie gleichzeitig die ehrgeizigen EU-Klimaziele zu erreichen. Zur Herstellung treibhausgasarmer flüssiger Energieträger gibt es unterschiedliche technologische Verfahren, die in allen Verkehrssektoren über den gesamten Lebenszyklus hinweg eine emissionsarme Mobilität ermöglichen können; dazu zählen Biokraftstoffe, Wasserstoff, strombasierte flüssige Kraftstoffe (*Power-to-Liquids*) sowie Verfahren zur Kohlenstoffabscheidung und -nutzung (*Carbon Capture and Utilization bzw. Carbon Capture and Storage*). Wenn man sich Wachstum und Anforderungen des Flug-, Schiffs- oder auch Lkw-Verkehrs ansieht, wird das mit Elektromobilität allein nicht machbar sein. Flüssige Kraftstoffe werden weiterhin benötigt werden, unabhängig davon, wie stark E-Mobilität forciert oder wie sehr das Verkehrsaufkommen begrenzt und verteuert wird.

Gestatten Sie mir noch einen Gedanken zum Erdöl als Rohstoff bei der Herstellung von Kunststoffprodukten. Kunststoff hat an sich eine gute Ökobilanz, ist hygienisch, leicht und ist in vielen Bereichen, wie etwa beim Leichtbau von Automobilen, in der Energieversorgung und bei medizinischen Produkten, die nachhaltigere Alternative. Ohne Kunststoffe wären beispielhaft weder Wind- noch Fotovoltaikanlagen denkbar. Bei der Entsorgung von Kunststoffen geht der Trend ganz klar in Richtung Recycling und Kreislaufwirtschaft. Während die globale Nachfrage gemäß Prognosen nach Benzin und Diesel ab 2035 stagnieren wird, legt sie in der Petrochemie stetig zu. In Zukunft wird der wichtigste Wachstumstreiber bei der Ölnachfrage also nicht mehr der Verkehrssektor, sondern die Kunststoffindustrie sein. Wir werden daher Erdöl künftig nicht nur als Energieträger, sondern vor allem auch als einen wertvollen und unverzichtbaren Rohstoff für unseren Lebensstandard ansehen.

**DI Thomas Gangl**  
**Fachverbandsobmann**

*Vorstandsdirektor Refining & Petrochemical Operations,  
OMV Aktiengesellschaft*

*August 2019*

# WIRTSCHAFTS- WACHSTUM REAL PLUS 2,7%

**Wirtschaftswachstum** Die weltweite Wachstumsrate lag mit einem Plus von 3,7% um 0,1 Prozentpunkte unter dem Vorjahresniveau. Österreichs Wirtschaft wuchs laut Wirtschaftsforschungsinstitut WIFO 2018 real um 2,7% und nominell um 4,4%. Damit expandierte das reale Bruttoinlandsprodukt etwas stärker als 2017 (+2,6%), wengleich der Wachstumshöhepunkt bereits zu Anfang des Jahres erreicht wurde. Das Wachstum stand auf breiter Basis und wurde sowohl von der Binnennachfrage als auch vom Außenhandel getragen. Der private Konsum erwies sich als stabile Wachstumsstütze und trug 0,9 Prozentpunkte zur BIP-Steigerung bei, auch der Außenhandel entwickelte sich erneut positiv (+0,9 Prozentpunkte). Der Index der Industrieproduktion stieg mit 4,7% nahezu genauso kräftig wie im Vorjahr. Das nominelle Bruttoinlandsprodukt Österreichs betrug 2018 rund 386,1 Mrd €.

**Exportwirtschaft** Der Warenaußenhandel, der durch Ausfuhr von Maschinen, Fahrzeugen und bearbeiteten Waren maßgeblich bestimmt wird, expandierte 2018 nominell mit 5,7% erneut stark und erreichte 150 Mrd €. Die wichtigsten Absatzmärkte waren abermals Deutschland, die USA und Italien. Die kräftigsten Nachfragesteigerungen unter den zehn größten Exportmärkten wurden in Polen, China, den USA, Italien und Großbritannien verzeichnet. Die Einfuhren wuchsen um 5,5% auf 155,7 Mrd €. Die Handelsbilanz war mit 5,7 Mrd € negativ, wobei die Energienettoimporte auf 9,2 Mrd € (+17%) anstiegen. Betrachtet man Waren und Dienstleistungen gemeinsam, erhöhte sich der Leistungsbilanzüberschuss 2018 auf 8,99 Mrd €.

**Inflationsrate** Laut WIFO betrug die Inflationsrate 2018 (gemessen am VPI) 2,0%. Sie lag damit leicht unter dem Vorjahr (2,1%), deutlich aber über den Werten von 2016 und 2015 (jeweils 0,9%). Die Inflationsdynamik wurde hauptsächlich vom Anstieg der Preise in den Bereichen Wohnen, Wasser und Energie, Verkehr sowie Restaurants und Hotels geprägt. Gemessen am HVPI übertraf die Inflationsrate in Österreich mit 2,1% (2017: 2,2%) abermals den Durchschnitt des Euro-Raums (+1,8%).

Die Kraftstoffpreise stiegen im Jahresdurchschnitt um 7% (Benzin) bzw. 10% (Diesel). Der Preisindex für Mobilität und Verkehr, der zusätzlich auch verkehrsrelevante Ausgabenkategorien, wie Instandhaltung, Reparatur sowie Verkehrsdienstleistungen enthält, erhöhte sich um 2,9%. Der Kraftstoffverbrauch von Benzin und Diesel (inkl. biogenem Anteil) entwickelte sich mit Zuwachsraten von 2,4% bei Benzin (1,66 Mio t) und 0,6% bei Diesel (6,99 Mio t).

**Einkommensentwicklung** 2018 erhöhten sich die Bruttolöhne und -gehälter pro Kopf (einschließlich Teilzeit- und geringfügig Beschäftigter) um 2,5%. Das Lohnwachstum war damit spürbar höher als im Vorjahr (+1,4%), in erster Linie aufgrund des Konjunkturaufschwungs, der 2017 eingesetzt hatte und auch 2018 anhielt. Nach Abzug der Inflationsrate von 2% ergab sich ein Pro-Kopf-Reallohnwachstum von 0,5%. Die Entwicklung der Bruttolöhne wurde maßgeblich durch die Lohnverhandlungen bestimmt, insbesondere durch die Lohnrunde im Herbst 2017. Die gute Konjunktur mit einer kräftigen Zunahme der Beschäftigung und die gleichweise hohen Lohnabschlüsse ließen 2018 die Lohn- und Gehaltssumme um 4,7% steigen.

**Beschäftigung** Dank der anhaltend guten Konjunktur verstärkten sich 2018 der Beschäftigungsaufbau sowie der Abbau der Arbeitslosigkeit. Die Zahl der unselbstständig aktiv Beschäftigten stieg gegenüber dem Vorjahr um 88.039 Personen (+2,5%) auf 3.661.127, davon vielfach Vollzeit-arbeitsplätze. Die Arbeitslosenquote sank nach nationaler Methode um 0,8 Prozentpunkte auf 7,7%. Die von Eurostat nach international üblicher Methode ausgewiesene Arbeitslosenquote ging um 0,7 Prozentpunkte auf 4,9% zurück. Selbst Langzeitbeschäftigungslose profitierten von diesem Aufschwung. Die Zahl der Selbstständigen erhöhte sich hingegen im Jahresdurchschnitt 2018 laut WIFO-Berechnung nur geringfügig auf 498.500 (+0,7%).



**Dr. Christoph Capek, FVMI-Geschäftsführer**

Der Fachverband der Mineralölindustrie (FVMI) basiert als bundesweiter Industrieverband auf dem Wirtschaftskammergesetz und ist eine Körperschaft öffentlichen Rechts. Er bildet im Rahmen der WKÖ gemeinsam mit den gewählten Funktionären sowie dem Team im FVMI-Büro die fachliche Interessenvertretung für seine Mitglieder. Diese sind österreichische Unternehmen, die Rohöl aufsuchen und fördern (upstream), in Pipelines transportieren und lagern (midstream) sowie in eigenen oder konzernverbundenen Raffinerien verarbeiten und Mineralölprodukte vertreiben (downstream). Derzeit gehören dem Fachverband 28 Mineralölunternehmen aus dem Up-, Mid- und Downstream-Bereich an.

Das FVMI-Büro betreut in fachlicher und organisatorischer Hinsicht branchenrelevante Bereiche wie Umwelt- und Energiethemen (Energieeffizienz, Klimastrategie, Emissionshandel, Kraftstoff- und Biokraftstoffbestimmungen, Normen, Abwasser und Abfall) sowie steuer-, gewerberechts- und sozialpolitische Themen. Zur täglichen Arbeit zählen auch die Erstellung und Koordinierung von branchenspezifischen Informationen sowie Mitteilungen an die Mitgliedsunternehmen über allgemeine wirtschaftliche Themen. Wesentlich ist auch die Koordinierung und Verfassung von Stellungnahmen im Rahmen der Begutachtung von EU-Richtlinien und nationalen Gesetzes- und Verordnungsentwürfen gegenüber Ministerien und Behörden. Wichtig dabei ist die Zusammenarbeit und die Abstimmung mit den zuständigen

WKÖ-Fachabteilungen, der Bundessparte Industrie und auf Basis eines langjährigen Kooperationsabkommens mit dem Fachverband der chemischen Industrie.

Neben der gesetzlichen Interessenvertretung ist auch die wöchentliche Erhebung der Kraftstoff-Tankstellenpreise gemäß Preistransparenzgesetz ein wesentlicher Aufgabebereich des Fachverbands. Die firmenneutrale Auswertung dient dem öffentlich zugänglichen EU-weiten Vergleich durch die Europäische Kommission. Der FVMI erstellt jährlich für die Mineralölwirtschaft auch eine Tankstellenstatistik, aus der die Anzahl der heimischen Tankstellen nach Marken, die Veränderungen zu den Vorjahren und die Verteilung nach Bundesländern zu entnehmen ist.

Jedes Jahr im Jänner verhandelt der Fachverband mit der Gewerkschaft der Privatangestellten, Druck, Journalismus, Papier (GPA-djp) sowie der Gewerkschaft PRO-GE für rund 4.100 Beschäftigte einen Kollektivvertrag, der üblicherweise mit Anfang Februar in Kraft tritt. Der gemeinsame Kollektivvertrag für die Dienstnehmer (Arbeiter, Angestellte) in der heimischen Mineralölindustrie wird als ein Druckwerk, auf der FVMI-Website (auch in englischer Sprache) und in der Kollektivvertragsdatenbank der WKÖ veröffentlicht.

Das Fachverbandsbüro betreut in organisatorischer und fachlicher Hinsicht regelmäßige bzw. anlassbezogene stattfindende Arbeitskreissitzungen zu den Bereichen Retail, Commercial, Statistik, HSSE, REACH, Transportlogistik, Tankstellentechnik, Biokraftstoffe und Abfall. Beispiele für die Zusammenarbeit mit anderen Organisationen aus dem Mineralölbereich sowie für fachliche Unterstützung sind die Österreichische Gesellschaft für Erdölwissenschaften (ÖGEW) mit ihrer jährlichen Herbstveranstaltung, die Hauptstelle für das Grubenrettungs- und Gasschutzwesen GmbH sowie die Plattform für SCC (Sicherheits Zertifikat Kontraktoren).

Das FVMI-Büro ist auch Bindeglied zwischen Wirtschaft und Öffentlichkeit. Abhängig von den mehr oder weniger wechselhaften Entwicklungen auf den Rohöl- und Produktmärkten werden regelmäßig Anfragen von Medien sowie öffentlichen und privaten Institutionen beantwortet. Der FVMI sieht sich in seiner Öffentlichkeitsarbeit als Sprachrohr der Mineralölwirtschaft – Presseaussendungen, ein Newsletter sowie die Broschüre „Key Facts zum heimischen Mineralölmarkt“ sind Beispiele dafür. Auch die Betreuung der FVMI-Website zählt dazu. Im jährlich erscheinenden Branchenreport können die maßgeblichen Daten und Fakten zur österreichischen Mineralölindustrie über einen längeren Zeitraum nachgelesen werden.

# FACHVERBANDS- AUSSCHUSS

## OBMANN

DI Thomas GANGL  
Vorstandsdirektor Refining & Petrochemical Operations  
OMV Aktiengesellschaft

### Stellvertreter

Gerlinde HOFER  
Geschäftsführerin Zweigniederlassung BP Austria  
BP Europa SE

Dr. Gert SEYBOLD  
Vorsitzender der Geschäftsführung  
Shell Austria GmbH

## MITGLIEDER

Dott. Ing. Giuseppe BUSÀ  
Geschäftsführer Eni Austria GmbH

Mag. Michael GERBAVSITS  
Aufsichtsratsvorsitzender Netz Burgenland GmbH

Dr. Michael LÄNGLE  
Gesellschaftsvertreter RAG Energy Drilling GmbH

Dr. Alessio LILLI  
Geschäftsführer Transalpine Ölleitung  
in Österreich Ges.m.b.H.

DI Markus MITTEREGGER  
Generaldirektor RAG Austria AG

Dipl. Wi. Ing. (FH) Johann PLEININGER  
Aufsichtsratsvorsitzender  
OMV Austria Exploration & Production GmbH

Mag. Christina REICHART  
Prokuristin OMV Solutions GmbH

Dr. Rainer SEELE  
Vorstandsvorsitzender und Generaldirektor  
OMV Aktiengesellschaft

Mag. Armin SPRINGER  
Gewerberechtlicher Geschäftsführer  
Eni Marketing Austria GmbH

Dr. Stefan TOMANN  
Geschäftsführer  
Erdöl-Lagergesellschaft m.b.H.

Hannes WARTBICHLER  
Geschäftsführer  
JET Tankstellen Austria GmbH

### Kooptiertes Mitglied

Mag. Isabell HAMETNER  
SVP Human Resources  
OMV Aktiengesellschaft

## GESCHÄFTSSTELLE FVMI

Dr. Christoph CAPEK  
Geschäftsführer

Dr. Susanne GFATTER  
Abfall- und Chemikalienrecht

DI Dr. Reinhard THAYER  
Umwelt und Energie

Gabriela EDER  
FVMI-Sekretariat, SCC

Alessandra FABRO  
FVMI-Sekretariat, Statistik

Sabine RAVASZ  
ÖGEW-Sekretariat



**Thomas Gangl, APIA President**

At the end of June 2019, Manfred Leitner, OMV Executive Board member, retired from his many years of service at the helm of the Austrian Petroleum Industry Association (APIA), proposing to appoint me as his successor. Having become a member of the APIA Board in November 2016, it will be an honour for me to chair the executive board. I would ask you to continue your effective support for the Association and extend our successful cooperation, for which I want to express my appreciation. At the same time let me use this publication to share with you some ideas on “climate change” and the challenges facing us in the petroleum industry over the coming years.

For more than two decades, the European Union has been pursuing the ambitious goal to be a world leader in international climate policy. The European petroleum industry can make a critical contribution to this objective, both by reducing CO<sub>2</sub> emissions in refineries and by cutting down on greenhouse gas emissions from liquid fuels. Developing innovative energy technologies and highly efficient sources of energy provides business with flexibility and an opportunity to find the optimum solution for the supply of energy to every sector and for every application. Given their specific properties, liquid fuels are very important, especially in the transport sector.

Powering concepts and future fuels are the key to progress in mobility. But for the next decades we cannot do without hydrocarbon-based fuels. It will take plenty of innovation and large-scale investment until the time when feasible alternatives have come into widespread use and penetrated the market. Long-term trend scenarios show that combustion engine-powered vehicles will still play a major

role in mid-century, especially when it comes to road transport and long-distance travel by passenger cars and coaches, in aviation and even in shipping.

Improvements in vehicle efficiency are constantly progressing. In the medium term, many types of engines, from battery-powered to hydrogen-powered and those running on conventional fuels, will co-exist and be combined in a multitude of ways.

Vision 2050 by FuelsEurope, the umbrella organisation of European refineries, aims to preserve for business and consumers the specific advantages of petrol, diesel and other petroleum products while still striving to achieve the ambitious climate targets in Europe. Liquid fuels with a low content of greenhouse gas can be produced by a range of technological processes that enable low-emission mobility for all transport sectors across the entire life cycle. They include biofuels, hydrogen, electricity-based liquid fuels (*power-to-liquids*) and processes to separate and utilise carbon. When we look at the growth rates of and requirements by aircraft, ships and lorries, electric mobility by itself will not suffice. Liquid fuels will continue to be needed, regardless of how greatly electric mobility is encouraged and traffic is reduced and made more expensive.

Permit me a further thought regarding crude oil as a raw material for producing synthetic substances. Plastic basically is good in terms of the ecological balance, and it is hygienic and light-weight. In many fields, such as light-weight cars, energy supply and medical products, it is the more sustainable alternative. Without plastics there would not be wind-powered or photovoltaic plants. When it comes to their disposal, the trend clearly points at recycling and closed substance cycles. While global demand for petrol and diesel is projected to stagnate from 2035 onward, demand for petrochemicals is set to grow continually. Accordingly, demand for oil will in the future be mostly driven by the plastic industry rather than the transport sector. In the future, we will therefore conceive of crude oil not just as a source of energy but – even more and mostly so – as a valuable and indispensable raw material to support our standard of living.

**Thomas Gangl**  
**President of the Austrian Petroleum**  
**Industry Association (APIA)**

*Executive Board member for*  
*Refining & Petrochemical Operations,*  
*OMV Aktiengesellschaft*

*August 2019*

# ECONOMIC GROWTH REAL PLUS 2.7%

**Economic growth** At a plus of 3.7% the global economy was 0.1 percentage points below last year's growth level. According to figures by the Austrian Institute of Economic Research WIFO, the Austrian economy in 2018 managed a real growth rate of 2.7%, against a nominal growth rate of 4.4%. Increasing by 2.6%, the real gross domestic product (GDP) thus expanded at a slightly faster rate than in 2017, even though the growth apex was already reached at the start of the year. Throughout 2018, growth was propelled by the economy as a whole, driven by domestic demand as much as by foreign trade. Private consumption once again produced a stable base, contributing 0.9 percentage points to the increase in GDP. Since exports expanded at a stronger pace than did imports, foreign trade once again fuelled GDP growth (also by 0.9 percentage points). The index of industrial production recorded a plus of 4.7%, almost as positive as in the previous year. Austria's nominal GDP was about € 386.1bn in 2018.

**Exports** Austria's foreign trade in goods, principally characterised by the export of machines, vehicles and processed goods, continued to thrive in 2018, growing at a nominal rate of 5.7% to € 150bn. The main sales markets for Austrian exports were once again Germany, the US and Italy. The biggest increase in demand from the ten top Austrian export markets came from Poland, China, the US, Italy and the UK. Imports rose by 5.5% to € 155.7bn. At a minus of € 5.7bn, the trade balance was negative in 2018, with energy net imports rising to € 9.2bn or a plus of 17%. When looking at goods and services together, the current account surplus went up to € 8.99bn in 2018.

**Inflation rate** In 2018, the WIFO Economic Report found an inflation rate (measured against the CPI) of 2.0%, slightly below the level for 2017 (2.1%) and clearly above those for 2016 and 2015 (0.9% each). Inflation in 2018 was driven mostly by an increase of prices for housing, water and energy, transport, restaurants and hotels. Set against

the Harmonised Index of Consumer Prices, inflation in Austria, at 2.1% compared to 2.2% in 2017, was once again higher than the euro zone average of 1.8%.

Prices for petrol and diesel rose by 7% and 10% respectively, as an annual average. The price index for mobility and transport, which comprises several categories of expenditure of relevance for transport such as maintenance and repairs of vehicles and transport services, increased by 2.9%. Consumption of petrol and diesel (including biogenic share) had growth rates of 2.4% for petrol (1.66mn tons) and 0.6% for diesel (6.99mn tons).

**Incomes** Per capita wages and salaries before tax (including those for part-time workers and marginal part-timers) rose by 2.5% in 2018, a markedly higher rate of increase than in the previous year (+1.4%), mostly due to the economic upswing that had started in 2017 and continued on into 2018. Reduced by an inflation rate of 2%, the per capita real growth amounted to 0.5%. Before-tax pay in 2018 was greatly influenced by collective bargaining, especially the negotiation round of autumn 2017. A booming economy that boosted employment, together with relatively high pay rises, increased the wage bill by 4.7% in 2018.

**Employment** Thanks to the flourishing economy, employment rates went up and unemployment sank compared to 2017. The number of active dependently employed rose by 88,039 or 2.5% to a total of 3,661,127, many of them full-time jobs. The unemployment rate as counted by the national method dropped by 0.8 percentage points to 7.7%. When calculated by the internationally customary Eurostat method, the rate declined by 0.7 percentage points to 4.9%. Even the long-term unemployed profited from the upswing. Self-employment went up only slightly to 498,500 (a plus of 0.7%) as an average of 2018, according to WIFO's computation.

# KEY FIGURES

## AUSTRIAN PETROLEUM INDUSTRY

		2018	2017	2016	2015	2014
<b>Member companies, sold production, employees</b>						
Number of association companies		28	27	27	28	28
Sold production	€ mn	10,171	8,319	7,228	8,097	10,124
Total employees		4,145	4,054	3,999	4,412	4,269
thereof blue-collar		796	787	787	876	847
thereof white-collar		3,261	3,172	3,107	3,422	3,322
thereof apprentices		88	95	105	113	100
<b>Production, import, transport</b>						
Domestic oil production (incl. NGL)	tons mn	0.68	0.74	0.81	0.91	0.94
Domestic natural gas production	m <sup>3</sup> n bn	0.97	1.74	1.25	1.18	1.24
Crude oil import	tons mn	8.31	7.32	7.21	8.11	7.51
Natural gas import	m <sup>3</sup> n bn	7.55	8.13	7.18	5.72	7.40
Oil transport <sup>1</sup>	tons mn	8.4	7.4	7.3	8.1	7.7
Oil refining (incl. semifinished products)	tons mn	9.8	9.0	8.9	9.5	9.3
<b>Consumption, products</b>						
Domestic oil consumption <sup>2</sup>	tons mn	11.28	11.26	11.13	10.80	10.65
Petroleum imports – products <sup>2</sup>	tons mn	6.67	6.70	6.65	6.16	6.02
Petroleum exports – products <sup>2</sup>	tons mn	3.30	2.90	2.91	2.94	2.77
Domestic gas consumption (end consumer)	m <sup>3</sup> n bn	8.00	8.30	7.85	7.55	7.00
<b>Filling stations, vehicles</b>						
Number of filling stations total <sup>3</sup>		2,699	2,685	2,670	2,641	2,622
thereof major branded		1,357	1,347	1,352	1,357	1,373
Approved vehicles		6,895,596	6,771,395	6,654,504	6,545,818	6,466,166
thereof cars and station wagons		4,978,852	4,898,578	4,821,557	4,748,048	4,694,921

<sup>1</sup> Adria-Wien Pipeline (2016 merged with OMV Refining & Marketing GmbH)

<sup>2</sup> Without petrochemicals or in part without pure biofuels

<sup>3</sup> Excluding 286 agricultural diesel outlets (2017: 286; 2016: 285; 2015: 285; 2014: 298)



**Christoph Capek, APIA Managing Director**

The Austrian Petroleum Industry Association (APIA, or FVMI to give it its proper German title) operates within the scope of the Austrian Federal Economic Chamber (WKÖ). Together with its elected functionaries and staff members at the FVMI office it acts as expert interest group for its members. As an Austrian-wide association of petroleum-based industries it is organised, on the basis of the Act Governing Economic Chambers, as a corporation under public law. Its members are Austrian companies that operate upstream (exploration and production of crude oil), midstream (transport in pipelines and storage) and downstream (processing at their own or associated refineries and sale of petroleum products). At present, the Association comprises 28 petroleum companies active in the up-, mid- and/or downstream sectors.

The FVMI provides specialised and organisational coverage of issues of relevance to the industry, such as environment and energy (energy efficiency, climate strategy, emissions trading, regulations governing fuels and biofuels, standards, waste water and garbage, etc.), taxation, commercial law and social policy. On a daily basis it gathers and coordinates sector-specific information and communications to members on general economic subjects.

One of its primary tasks is to coordinate and draft comments within the scope of reviewing EU directives and national draft laws and regulations for ministries and other government authorities. In doing so, it consults and harmonises its work with the respective expert departments of the Austrian

Economic Chamber, its industrial department and, within the frame of a long-term cooperation agreement, with the Chemical Industry Association.

Next to comprehensively representing its members' interest at the legal level, one of the Association's priority responsibilities is the weekly poll of petrol station prices which requires a neutral assessment by the FVMI office and serves to facilitate a publicly accessible EU-wide comparison by the European Commission.

Once a year, the FVMI produces statistics on petrol stations to serve the entire petroleum industry, which reflect the number of petrol stations broken down by brands and changes vis-à-vis the previous years, as well as a breakdown by Austrian Länder (states).

Each January, the Association negotiates a new collective bargaining agreement with the Union of Salaried Private Sector Employees and the Print, Journalism and Paper Sector (GPA-djp) and the Production Workers Union PRO-GE for about 4,100 employees, which enters into force at the start of February. The collective bargaining agreement covering all employees of the Austrian petroleum industry is published in a paper version as well as on the Association's homepage (also in English) and is filed in the database of collective bargaining agreements kept by the Austrian Economic Chamber.

The FVMI office organises regular and ad-hoc working group meetings for segments such as retail sector, commercial business, statistics, HSSE, REACH, transport logistics, petrol station technology, biofuels and waste management. Examples of cooperation with other organisations in the field and the technical and financial assistance frequently extended are Österreichische Gesellschaft für Erdölwissenschaften (Austrian Society for Petroleum Sciences; ÖGEW) and its annual autumn event, the main office of Grubenrettungs- und Gasschutzwesen GmbH (mine rescue and gas protection services) and the Platform for SCC (Safety Certificate Contractors).

The Austrian Petroleum Industry Association acts as a link between business and the public. Reflecting the vagaries of the crude oil and product markets, the Association repeatedly receives enquiries from media as well as public and private institutions, which need to be responded to. Accordingly, the Association perceives itself and its PR work as the mouthpiece of the petroleum industry. Press releases, newsletters and fact sheets on the petroleum market in Austria are typical examples of its work, as is its homepage. The FVMI's annual report includes all the relevant facts and figures on the Austrian petroleum industry across many years.

## CRUDE OIL AND NATURAL GAS PRODUCTION IN AUSTRIA

OMV and RAG Austria explore and produce crude oil and natural gas in economically relevant quantities in the Vienna Basin (Lower Austria) and the molasse zone (Upper Austria and Salzburg). In 2018, production of crude oil continued its decline, by 8.1% to 681,842 tons including NGLs (of which 664,009 tons were crude oil in the narrower sense). As to natural gas, production contracted substantially vis-à-vis the previous year, by 44% to 969,223mn m<sup>3</sup>n, of which 827,327mn m<sup>3</sup>n were natural gas in the narrower sense (i.e. without petroleum gas). Of the crude production (including NGLs), OMV was responsible for 88%, with RAG contributing 12%. Total production amounted to about 682,000 tons, of which 89% were obtained in the Vienna Basin and the remaining 11% of the crude (including NGLs) came from the molasse zone. Of the natural gas production (including petroleum gas), 85.5% derived from OMV and 14.5% from RAG, with 50.5% pumped from the Vienna Basin and 49.5% contributed by the molasse zone.

The assessments and estimates of Austrian hydrocarbon reserves carried out by the Geological Survey of Austria GBA found reserves of crude oil (including NGLs) of about 5.6mn tons as of end of 2018. This figure covers total proven deposits. The scope of reserves on Austrian territory has thus remained unchanged and will cover about eight annual production volumes if the lower production figures of 2018 are maintained. Proven reserves of natural gas (excluding inerts) that have a high potential of being exploited amount to 7.6bn m<sup>3</sup>n, which covers not quite eight years at the production volume of 2018.

## NATURAL GAS STORAGE

In Austria, natural gas is stored by OMV at Schönkirchen and Tallesbrunn and by RAG at Puchkirchen, Haidach, Nussdorf/Zagling, Aigelsbrunn and 7Fields. The reservoirs are generally filled during the summer months and partially emptied during the heating season. Austria has recently built up capacities of about 8.4bn m<sup>3</sup>, of which 2.4bn m<sup>3</sup> are stored by OMV and 6.0bn m<sup>3</sup> by RAG. The total reservoir volume is used by Austrian as well as international enterprises.

## CRUDE OIL IMPORTS

In 2018, OMV imported altogether 8.3mn tons of crude oil into Austria, a plus of 13.5% over the previous year. Imports came from 14 countries, which contributed greatly varying quantities. First in importance was Kazakhstan which supplied almost 3.1mn tons, followed by Libya (1.9mn tons), Iran (1.0mn tons) and Azerbaijan (0.8mn tons).

To safeguard domestic supply it is necessary every year to import considerable quantities of finished products. Diesel imports remained the same as in the previous year (about 4.5mn tons), petrol imports made for 725,000 tons and imports of extra light heating oil came at 591,000 tons, provided chiefly by Germany, Italy, Slovakia and Slovenia. Altogether about 5.8mn tons of fuels and extra light heating oil were imported in 2018. Total imports of petroleum products (excluding crude oil) amounted to 6.9mn tons in 2018. Total exports of petroleum products were about 3.6mn tons (liquefied petroleum gas, petrol, diesel, extra light heating oil, lubricants and bitumen).

Two pipelines supply the Schwechat refinery near Vienna with crude oil from abroad: the Transalpine Pipeline TAL and in a row the Adria-Vienna Pipeline AWP, owned by OMV.

## CRUDE OIL PROCESSING

Refineries process crude oil into a large number of high-quality products, ranging from various gaseous and liquid fuels to petrochemical basics, lubricants and bitumen. Underlying processes are typically highly complex and require a multiplicity of plants. The four key stages of processing crude oil are distilling, desulphurisation, refinement and blending.

The Schwechat refinery owned by OMV is the only refinery operating in Austria. Schwechat has the requisite capacities to process 9.6mn tons of crude oil per year, and in 2018 it employed 739 staff (including trainees).

In 2018, the total processing volume was 9.1mn tons of crude oil (2017: 8.1mn tons). Capacity utilisation was thus 94% (2017: 86%). Seven percent of the processed crude oil came from domestic production and about 93% derived from non-domestic sources. Semi-finished products made up 0.7mn tons (2017: 0.9mn tons). From the quantities supplied, the refinery in 2018 produced diesel fuels (39%), petrol (23%), extra light, light and heavy heating oils (11%), petrochemical basics (11%), jet fuel JET A1 (9%), bitumen (4%) and other products (3%). Diesel and petrol had biogenic components admixed, altogether about 210,000 tons of FAME and 90,000 tons of ethyl alcohol in 2018.

In combination with the depots at Lobau and St. Valentin, the refinery at Schwechat constitutes Austria's largest industrial complex. The refinery and its depots at Schwechat, Lobau and St. Valentin have storage capacities totalling some 3.4mn m<sup>3</sup>.

At its Schwechat refinery, OMV pursues research projects, chief among them the so-called ReOil process that converts plastic waste into synthetic crude oil. The ReOil pilot plant has a throughput capacity of up to 100 kg of plastic waste per hour and became operational in early 2018.

## STORAGE TANKS

Daily supply of fuels and heating oils to the population and business in Austria is ensured not just by the OMV depots at Lobau, St. Valentin, Graz and Lustenau, but also by product depots operated by BP, Danuol, Eni, MOL and Shell. The compulsory emergency reserves (CERs) of petroleum products prescribed under the Oil Stockholding Act of 2012 are mostly kept at the depots run by Erdöl-Lagergesellschaft (ELG), TAL (in Trieste), OMV and RAG.

## PETROLEUM CONSUMPTION

In 2018, consumption of petroleum in Austria remained almost unchanged at 11.3mn tons (+0.24%) when including all petroleum products such as fuels, gas oil for heating purposes (extra light heating oil), light and heavy heating oil, lubricants and bitumen, but excluding petrochemical basics. Petrol and diesel consumption in Austria amounted to 8.65mn tons (just below 10.5bn litres), according to statistics run by the Federal Ministry of Sustainability and Tourism. Petrol sales rose by 2.5% against 2017, diesel sales increased by 0.6%, once again exceeding the previous year's peak figure. Jet fuel consumption was 831,000 tons in 2018, 12.4% more than in the previous year. Extra light heating oil sales were 1.07mn tons or 9.4% less than in 2017. Translated into volume, this figure corresponded to just below 1.3bn litres of extra light heating oil.

## DEVELOPMENT OF PETROL AND DIESEL PRICES

The petrol price averaged for 2018 was € 1.26 per litre, against € 1.18 per litre in 2017. In the EU, Eurosuper petrol on average cost 17 cents more or € 1.43 per litre in 2018. Diesel sold for € 1.22 per litre at petrol stations in Austria

as an annual average, about 11 cents above the previous year. With the weighted average for all EU countries at € 1.34 per litre in 2018, the EU price for diesel was thus higher by 12 cents per litre and continued to be clearly above the Austrian average.

As of mid-July 2019, petrol prices were mostly made up of the following components: a 56% levy in the form of petroleum tax and VAT, 36% for the product itself, and 8% for distribution. Diesel carried a tax of 51%, with the product costing 41% and distribution 8%. The greatest part of the receipts from petrol pumps thus went to the state.

## PUMP STATISTICS

In its survey of petrol stations, the Austrian Petroleum Industry Association (APIA) distinguishes between two principal groups: the so-called major branded stations which total 1,357 and include brands by APIA members BP, Eni, JET, OMV (including Avanti) and Shell; and the other group which consists of 1,342 petrol stations, including those run for example by Turmöl, Genol, Avia, A1, DISKONT and IQ. As of the end of 2018, APIA counted altogether 2,699 publicly accessible petrol stations – a slight increase over the 2,685 stations in the previous year. Added to this figure are 286 diesel sales points for farmers. Of the 1,357 major branded stations, 323 are operated by Eni, 266 by BP, 262 by Shell, 213 by OMV, 154 by JET and 139 by Avanti (OMV).

## FUEL COVERAGE IN THE AUTUMN OF 2018

After a hot summer and dry autumn, low water levels of the Rhine and Danube obstructed river shipping for many months. The oil tankers were forced to drastically reduce their loads, petroleum companies had to redirect their supply routes to road and rail transport. In Austria this caused delivery difficulties for diesel and petrol from Germany, its main source of imports, and spot markets tensed up. The higher logistics costs impacted on consumer prices for diesel, petrol and extra light heating oil. Nevertheless, the Austrian petroleum companies were able to satisfactorily meet their contractual obligations to supply their customers with diesel and petrol at all times in spite of a difficult procurement situation.

# ÖL UND GAS FÜR ENERGIE- SICHERHEIT

Erdöl hat als verarbeitetes Produkt für Verkehrs- und Transportmittel als Benzin, Diesel oder Fluggastturbinenkraftstoff nach wie vor sehr große Bedeutung. Ebenso ist Erdöl in der chemischen Industrie zur Herstellung von Kunststoffen und anderen Chemieprodukten unverzichtbar und nimmt als Schmiermittel eine wichtige Position ein. Auch wenn sich die politische Diskussion zunehmend gegen Heizöl richtet, wird es am Wärmemarkt für bestehende Anlagen ein wichtiger Energieträger bleiben, da Heizöl Extraleicht oft nur schwer und kostenintensiv ersetzbar ist.

Erdöl findet sich hauptsächlich fein verteilt im Sandstein und im klüftigen Kalkstein, der von undurchlässigen Schichten bedeckt ist. Es ist ein natürlich vorkommendes Gemisch vorwiegend aus Kohlenwasserstoffen. Farbe und Konsistenz variieren von transparent und dünnflüssig bis tiefschwarz und dickflüssig. Im Erdöl kommen in wesentlich geringeren Mengen und in unterschiedlicher Konzentration auch Schwefel, Stickstoff, Sauerstoff und Methan vor, in Spuren sind auch die Metalle Vanadium und Nickel enthalten. Erdöl hat aufgrund der Schwefelverbindungen einen charakteristischen Geruch. Rohöl ist das stabilisierte, das heißt von leichten Gasen befreite Erdöl, wie es zur Verarbeitung in der Raffinerie gelangt.

Erdgas ist eine Sammelbezeichnung für brennbare, überwiegend aus Methan bestehende Naturgase, deren weitere Bestandteile Ethan, Propan, Stickstoff, Kohlenstoffdioxid und in einigen Fällen auch Schwefelwasserstoff sind. Erdgas ist zum Teil gemeinsam mit Erdöl entstanden, zum Teil hat es sich aus Kohle gebildet. Erdgas ist ein ungiftiges, brennbares farb- und in der Regel geruchloses Naturgas, das in unterirdischen Lagerstätten vorkommt.

In Österreich suchen und fördern OMV und RAG Austria Erdöl und Erdgas im Wiener Becken und in der Molassezone (Oberösterreich, Salzburg). Seit Jahrzehnten werden Erdöl und Erdgas in Österreich gefördert und tragen somit zur Energieversorgung für Haushalte, Verkehr, Industrie und Stromerzeugung bei.

## OMV-INLANDSAKTIVITÄTEN

Im August 2018 starteten in Gänserndorf die Bauarbeiten zur Errichtung des Innovation & Technology Centers. Im ITC werden in Zukunft die Spitzentechnologien der OMV im Upstream-Bereich auf nationaler und internationaler Ebene einem großen Auditorium präsentiert.

### Bohrmeterleistungen in Österreich

in m	Aufschlussbohrungen	Erweiterungsbohrungen	Produktionsbohrungen	Hilfsbohrungen	2018	2017	Veränd.
OMV	3/8.983	2/5.292	3/6.637	1/2.373	23.285	24.322	-4,3%
RAG Austria	1/1.950	-	-	-	1.950	5.851	-66,7%
<b>Gesamt</b>	<b>4/10.933</b>	<b>2/5.292</b>	<b>3/6.637</b>	<b>1/2.373</b>	<b>25.235</b>	<b>30.173</b>	<b>-16,4%</b>

Quelle: Firmenangaben



### Seismik

Von Jänner bis März wurden im Weinviertel seismische Messungen durch die Deutsche Montan Technologie (DMT) durchgeführt, die im vierten Quartal am Nordrand Wiens und im östlichen Weinviertel fortgeführt wurden (insgesamt über 1.500 km<sup>2</sup>). Diese Messungen sollen Aufschluss über bestehende Felder geben und neue Explorationsprojekte ermöglichen. Im Zuge der seismischen Feldarbeiten wurde nach dem Prinzip der Vibroseismik verfahren.

### Bohrtätigkeit

2018 hat OMV Austria Exploration & Production GmbH drei Aufschlussbohrungen (eine Bohrung war Ende des Jahres noch nicht beendet), zwei Erweiterungsbohrungen, drei Produktionsbohrungen sowie eine Hilfsbohrung abgeteuft, die im Aufsuchungsgebiet OMV Niederösterreich durchgeführt wurden. Die Bohrkampagne startete im Februar mit der Bohrung Bernhardsthal 9. Weiters wurden drei Ölsonden sowie eine Gassonde in Produktion gesetzt und insgesamt elf Bohrplätze errichtet sowie die ersten

Bohrungen und Inproduktionssetzungen für 2019 geplant und behördlich eingereicht.

Um sicherzustellen, dass 2019 ein unterbrechungsfreies Bohrprogramm durchgeführt werden kann, wurden die Bohrplätze bereits 2018 gebaut. Die längste Vorbereitungszeit wurde für die Aufschlussbohrungen Altlichtenwarth T1 und Maustrenk T1 benötigt, die aufgrund ihrer vielfältigen Herausforderungen zu den wohl komplexesten und schwierigsten Bohrungen der OMV überhaupt gehören.

OMV Austria Exploration & Production brachte 2018 insgesamt 23.285 Bohrmeter nieder, davon entfielen 8.983 m auf Aufschluss-, 5.292 m auf Erweiterungs-, 6.637 m auf Produktions- und 2.373 m auf Hilfsbohrungen. Die seichten Bohrkampagnen wurden 2018 mit der RAG Energy Drilling durchgeführt, eine Tiefbohrung wurde im Frühjahr 2019 mit einer Bohranlage der MND Drilling & Services abgeteuft. Der OMV-Anteil an der heimischen Bohrmeterleistung belief sich auf 92,3%. Insgesamt waren fünf Bohrungen kohlenwasserstoffündig.



## OMV-AUSLANDSAKTIVITÄTEN

OMV setzte 2018 die Optimierung des Upstream-Portfolios mit dem Fokus auf verbesserte Qualität der Assets und dem Ausbau der Reserven fort. Maßgeblich dafür waren die Übernahme der Upstream-Assets von Shell in Neuseeland und der Erwerb eines 20%-Anteils an Offshore-Konzessionen in Abu Dhabi, aber auch die Veräußerung des Upstream-Geschäfts in Pakistan, eines Teils der Upstream-Assets in Tunesien, marginaler Felder in Rumänien und der Polarled-Pipeline in Norwegen. Darüber hinaus wurden strategische Partnerschaften mit bedeutenden Akteuren in wachstumsstarken Regionen geschlossen bzw. ausgebaut. OMV unterzeichnete mit Gazprom das Basic Sales Agreement über einen 24,98%-Anteil an den Blocken Achimov 4A/5A und bildete eine strategische Partnerschaft mit Sapura.

### Mittel- und Osteuropa

Die Optimierung des Portfolios wurde mit Vereinbarung zur Übertragung von neun Feldern an Mazarine Energy fortgesetzt. Die Transaktion ist seit März 2019 wirksam. Der Verkauf dieser Felder mit einer kumulierten Öl- und Gasproduktion von 1.000 boe pro Tag in der Region Moinesti Zemes (Rumänien) ist Teil der Optimierung des Upstream-Portfolios von OMV Petrom. OMV setzte die Bohraktivitäten 2018 mit durchschnittlich 13 Bohrtürmen, die in von OMV Petrom betriebenen Lizenzen aktiv sind, auf hohem Niveau fort. Bis Ende 2018 wurden 110 neue Bohrungen und Sidetracks abgeteuft.

### Russland

Nach der Etablierung von Russland als neue Kernregion im Jahr 2017 und Erwerb des 24,99%-Anteils am Erdgasfeld Juschno Russkoje unterzeichnete die OMV ein „Basic Sale Agreement“, das die mögliche Übernahme von 24,98% an der Entwicklung der Phasen Achimov 4A/5A im Gas- und Kondensatfeld Urengoi vorsieht. Zusätzlich stärkte die OMV ihre Partnerschaft mit Gazprom durch Unterzeichnung einer Absichtserklärung zur strategischen Kooperation.

### Nordsee

Zur Optimierung ihres Portfolios verkaufte die OMV 2018 ihre Anteile an der Polarled-Pipeline (9,1%) und an der Gasaufbereitungsanlage Nyhamna (3,8%) an CapeOmega. Die Transaktion ist seit Jänner 2019 wirksam.

### Mittlerer Osten und Afrika

Im Dezember 2018 unterzeichneten OMV und ADNOC einen Konzessionsvertrag mit einer Laufzeit von 40 Jahren, mit dem ein 5%-Anteil an der Ghasha-Konzession an die OMV vergeben wurde. Die Konzession befindet sich vor der Küste Abu Dhabis und besteht aus drei großen Gas- und Kondensat-Entwicklungsprojekten sowie weiteren Offshore-Feldern für Öl, Gas und Kondensat. Laut Planung wird das Projekt etwa Mitte des nächsten Jahrzehnts mit der Produktion beginnen. Im April 2018 unterzeichneten OMV und ADNOC ein neues Offshore-Konzessionsabkommen über die Vergabe eines 20%-Anteils an der Offshore-Konzession Abu Dhabi, die Vertragslaufzeit wurde ebenfalls mit 40 Jahre festgelegt.

Die Portfolio-Optimierung wurde 2018 mit dem Abschluss der Veräußerungen des Upstream-Geschäfts in Pakistan im Juni 2018 sowie eines Teils des Upstream-Geschäfts in Tunesien fortgesetzt.

#### **Asien-Pazifik**

Mit der Übernahme der Upstream-Assets von Shell in Neuseeland setzte OMV 2018 einen wichtigen Schritt, um den asiatisch-pazifischen Raum zu einer Kernregion zu entwickeln. Die Akquisition wurde im Dezember abgeschlossen und umfasst einen 48 %-Anteil am Gaskondensatfeld Pohokura, einen 83,75 %-Anteil am Gaskondensatfeld Maui sowie die zugehörige Infrastruktur für Produktion, Lagerung und Transport. OMV war bereits zuvor an beiden Assets als Partner beteiligt und übernahm nach dem Closing die Betriebsführerschaft.

Im Einklang mit der Strategie der OMV, Partnerschaften mit wichtigen Akteurinnen und Akteuren in wachstumsstarken Regionen einzugehen, haben OMV und Sapura Energy Berhad die Vereinbarung zur Bildung einer strategischen Partnerschaft am 31. Jänner 2019 abgeschlossen.

#### **Neptun (Rumänien, OMV-Anteil 50 %)**

Neptun Deep repräsentiert den Tiefseesektor des Blocks XIX Neptun im rumänischen Schwarzen Meer, wo OMV Petrom durch ein Joint Venture mit ExxonMobil (Betreiber) aktiv ist. Nach der ersten Gasentdeckung 2011/12 wurden umfangreiche seismische Akquisitionen und weitere Explorations- und Erweiterungsbohrungen durchgeführt. 2018 erfolgten technische, vertragliche und regulatorische Tätigkeiten. Im November trat eine neue Gesetzgebung für den Offshore-Bereich in Kraft, die den rechtlichen Rahmen für Projekte im rumänischen Teil des Schwarzen Meeres bildet. Unter diesen Rahmenbedingungen sind derzeit die Voraussetzungen für eine Investitionsentscheidung nicht gegeben. OMV Petrom ist weiterhin an einer Entwicklung des Schwarzen Meeres interessiert und wird den Dialog mit den Behörden fortführen.

#### **Juschno Russkoje (Russland, OMV-Anteil 24,99 %)**

Um die Plateauproduktion in dem von Gazprom betriebenen Gasfeld Juschno Russkoje aufrechtzuerhalten, wurde im Oktober 2018 eine 135 Bohrungen umfassende Kampagne zur Förderung der Turon-Schicht gestartet. Neben den bestehenden drei produzierenden Turon-Bohrungen wurden vier weitere Bohrungen fertiggestellt, zusätzliche acht sollen 2019 abgeschlossen werden. Darüber hinaus hat der Betreiber ein Projekt zur Untersuchung der tieferen Schichten des Felds gestartet, das 2019 bewertet werden soll.

#### **Gullfaks (Norwegen, OMV-Anteil 19 %)**

Im Feld Gullfaks, wo 183 Fördersonden für Produktion und Injektion zur Verfügung stehen, wurden unter Betriebsführerschaft von Equinor 13 Bohrungen neu abgeteufelt und

fertiggestellt. Die neue CatJ-Bohrplattform traf im ersten Quartal 2018 in Norwegen ein und hat zwei Unterwasserbohrungen neu abgeteufelt und abgeschlossen.

#### **Gudrun (Norwegen, OMV-Anteil 24 %)**

Das Feld Gudrun unter Betriebsführerschaft von Equinor hat weiterhin eine sehr gute Produktion von den vorhandenen Bohrplattformen geliefert, die vor allem einem verzögerten Produktionsrückgang und gestiegenen Reserven zu verdanken ist. Die Lizenzpartner starteten 2018 ein Projekt zur Verbesserung der Ölförderung, das neue Bohrungen und eine Änderung der Förderstrategie durch Wasserinjektion umfasst. Dieses Projekt wird 2019 weiterverfolgt.

#### **Edvard Grieg (Norwegen, OMV-Anteil 20 %)**

Die Produktion in dem von Lundin betriebenen Offshore-Ölfeld Edvard Grieg lag aufgrund der hohen Anlagenverfügbarkeit im Jahr 2018 deutlich über den Erwartungen.

#### **Aasta Hansteen (Norwegen, OMV-Anteil 15 %)**

Die Plattform Aasta Hansteen wurde 2018 erfolgreich an den Standort transportiert, angeschlossen und in Betrieb genommen.

#### **Wisting (Norwegen, OMV-Anteil 25 %)**

Die Wisting-Ölfunde befinden sich im Hoop-Becken der Barentssee in PL537, ungefähr 310 km vom norwegischen Festland entfernt. Mit einer Beteiligung von 25 % ist OMV Betriebsführer von Wisting. Das aktuelle Referenzkonzept für die Wisting-Entwicklung ist ein FPSO mit einem Unterwasserproduktionssystem, das aus 19 Sonden und 15 Wasserinjektoren besteht. Zwei FPSO-Konzepte in Form eines runden und eines schiff förmigen Rumpfes sind herangereift. Die endgültige Auswahl des Konzepts in der Lizenzgruppe wird für 2020 erwartet.

#### **Nawara (Tunesien, OMV-Anteil 50 %)**

Die Entwicklung des Gaskondensatfelds Nawara unter Betriebsführerschaft der OMV war Ende 2018 zu rund 97 % abgeschlossen. OMV arbeitet mit Partner- und Vertragsunternehmen an Lösungen, um weitere Verzögerungen zu minimieren. Die erste Gaslieferung über die Nawara-Pipeline wird voraussichtlich gegen Ende 2019 erfolgen.

#### **Umm Lulu und SARB (VAE, OMV-Anteil 20 %)**

Die Offshore-Ölfelder Umm Lulu und Satah Al Razboot (SARB) befinden sich im Flachwasserbereich vor der Küste Abu Dhabis. Beide Felder sind über Pipelines mit eigenen Aufbereitungsanlagen, Lagern und Verladeeinrichtungen auf Zirku Island verbunden. Die Fertigstellung der kompletten Anlagen und Infrastrukturen des Feldes Umm Lulu wird für 2020 erwartet.



### Reservenentwicklung

Zu Jahresende 2018 stiegen die sicheren Reserven auf 1.270 Mio boe. Die jährliche Reservenersatzrate konnte mit 180% ähnlich dem Vorjahr (191%) weit über dem Durchschnitt gehalten werden. Die Erhöhung der sicheren Reserven ist vor allem bedingt durch den Kauf der 20%-Anteile an den Offshore-Konzessionen Umm Lulu und SARB in den Vereinigten Arabischen Emiraten und die Bohrtätigkeit im russischen Gasfeld Juschno Russkoje. Die sicheren und wahrscheinlichen Reserven stiegen auf 2.157 Mio boe.

### RAG AUSTRIA-AKTIVITÄTEN

In den Aufsuchungsgebieten „RAG Oberösterreich/Niederösterreich“ und „RAG Salzburg“ fanden im Berichtsjahr keine geophysikalischen Messungen statt. 2018 wurde im Aufsuchungsgebiet „RAG Oberösterreich/Niederösterreich“ eine Tiefbohrung niedergebracht. Die Bohrmeterleistung betrug 1.950 m. 2018 förderte RAG Austria 81.945 t Erdöl, (17.472 t in Niederösterreich und 64.473 t in Oberösterreich) und 309 t NGL, insgesamt waren es somit 82.253 t.

### RAG Austria-Geschäftsfelder

Die RAG-Unternehmensgruppe beschäftigt sich mit Aufsuchung, Gewinnung, Speicherung, Lagerung, Transport sowie mit Verkauf und Handel von Kohlenwasserstoffen.

Die RAG-Aufsuchungsgebiete liegen in Oberösterreich und Niederösterreich, Salzburg, Ungarn und Rumänien. Die Aufsuchungsgebiete in Deutschland wurden 2017 durch Veräußerung der Beteiligungsanteile abgegeben, die Beendigung der Geschäftstätigkeiten in Ungarn und Rumänien wurde 2018 eingeleitet.

Künftig wird RAG Austria ihre Geschäftstätigkeit auf die Speicherung von Erdgas und Energie, die damit zusammenhängende Bewirtschaftung der bestehenden Erdgaslagerstätten und -reserven sowie auf die Entwicklung und Anwendung zukunftsorientierter Gasttechnologien fokussieren.

Um dieser neuen Geschäftsausrichtung Rechnung zu tragen, wurde das Unternehmen von Rohöl-Aufsuchungs AG in RAG Austria AG (RAG) umbenannt. Zu Jahresende 2017 wurde der Teilbetrieb der Ölproduktion – bestehend aus der Öl- und Begleitgasproduktion sowie gebietszugehörigen Erdgasfeldern – in die neu gegründete Tochtergesellschaft RAG Exploration & Production GmbH ausgegliedert. Durch diese Maßnahme soll eine Konzentration auf das Kerngeschäft erreicht werden. 100%-Tochterfirmen der RAG sind die Speichervermarktungstochter RAG Energy Storage GmbH, bis Mitte 2019 die Bohrtochter RAG Energy Drilling GmbH und die RAG Exploration & Production GmbH. Weiters ist RAG zu 50% Partner am Geothermie-Unternehmen Silenos Energy in Bayern.

# 8,3 MIO TONNEN ROHÖLIMPORTE IN ÖSTERREICH

## ERDÖL

### Erdölförderung in Österreich

in t	2018	2017	Veränd.
OMV (87,7 %)	582.064	609.092	-4,4 %
davon in NÖ	582.064	609.092	-4,4 %
RAG (12,3 %)	81.945	95.586	-14,3 %
davon in NÖ	17.472	18.136	-3,6 %
davon in OÖ	64.473	77.450	-16,8 %
<b>Rohölförderung</b>	<b>664.009</b>	<b>704.678</b>	<b>-5,8 %</b>
<b>NGL-Förderung</b>	<b>17.833</b>	<b>37.213</b>	<b>-52,1 %</b>
davon OMV	17.525	36.801	-52,4 %
davon RAG	309	412	-25,0 %

Quelle: Firmenangaben

OMV und RAG Austria fördern Erdöl und Erdgas im Wiener Becken (Niederösterreich) und in der Molassezone (Oberösterreich, Salzburg). Bei Erdöl war die Förderung 2018 neuerlich um 8,1 % rückläufig und betrug inklusive Natural Gas Liquids (NGL) 681.842 t (davon 664.009 t Erdöl ohne NGL). Bei der Erdölförderung (inklusive NGL) verzeichnete OMV 2018 einen Anteil von 88 % (599.589 t), bei RAG Austria waren es 12 % (82.253 t). Von den Gesamtfördermenge entfielen auf das Wiener Becken 89 %, die restlichen 11 % wurden in der Molassezone aufgebracht.

### Erdölförderung weltweit

Die weltweite Ölförderung (Erdöl, Schieferöl, Kondensate und NGL) belief sich laut BP Statistical Review im Jahr 2018 auf 94,7 Mio Barrel pro Tag (bbl/d), was einem Anstieg von 2,4 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. In Tonnen waren dies umgerechnet knapp 4,5 Mrd t. Nicht enthalten darin sind LPG, Biomasse sowie Derivate von Kohle und Erdgas. Die OPEC-Förderung war neuerlich rückläufig, hingegen legte jene in den OECD-Ländern um 10 % zu. In den USA betrug der Anstieg 16,6 % auf 15,3 bbl/d, gefolgt

von Saudi-Arabien mit 12,3 Mio bbl/d und Russland mit 11,4 Mio bbl/d an dritter Stelle.

### Erdölreserven in Österreich

Die von der Geologischen Bundesanstalt durchgeführten Berechnungen und Schätzungen der österreichischen Kohlenwasserstoffreserven ergaben zum Jahresende 2018 Erdölreserven (inklusive NGL) von rund 5,6 Mio t. Dieser Wert bezieht sich auf die Summe der sicheren Vorräte. Die Reichweite der österreichweiten Reserven ist somit gleichgeblieben und umfasst bei Fortsetzung der 2018 geringeren Förderaktivitäten rund acht Jahresförderungen.

### Erdölreserven weltweit

Die weltweiten Erdölreserven betragen laut BP Statistical Review zum Jahresende 2018 rund 244 Mrd t. Ein Jahr davor waren es 239 Mrd t, was einem Anstieg von 2,1 % entspricht. Das bedeutet, dass die Erdölreserven bei einer jährlichen Fördermenge von rund 4,5 Mrd t noch für 54 Jahre reichen. Zu beachten ist, dass bei dieser Berechnung nur jene Vorkommen berücksichtigt wurden, die mit heutigen Techniken und zu heutigen Preisen wirtschaftlich gewinnbar und durch Bohrungen tatsächlich bestätigt sind.

Das Land mit den weltweit größten Erdölreserven ist das derzeit politisch und wirtschaftlich krisengeschüttelte Venezuela, das laut BP Statistical Review 48,0 Mrd t aufweist (weltweiter Anteil 17,5 %). An zweiter Stelle steht Saudi-Arabien mit 40,9 Mrd t, danach folgen Kanada (27,1 Mrd t), Iran (21,4 Mrd t), Irak (19,9 Mrd t), Russland (14,6 Mrd t), Kuwait (14,0 Mrd t) und die Vereinigten Arabischen Emirate mit 13,0 Mrd t Erdölreserven. Die USA weisen rund 7,3 Mrd t auf. Die OPEC-Länder kommen gemeinsam auf 174,8 Mrd t Ölreserven und verfügen damit über rund 72 % der weltweiten Vorräte. Im Vergleich weist die Europäische Union insgesamt rund 0,6 Mrd t Erdölreserven auf.

**Importe von Rohöl und Mineralölprodukten**

2018 hat OMV insgesamt 8,3 Mio t Rohöl nach Österreich importiert, das ist eine Steigerung von 13,5 % gegenüber dem Vorjahr. Der Rohölbezug erfolgte in unterschiedlichen Größenordnungen aus vierzehn Ländern, an deren Spitze stand Kasachstan (3,1 Mio t), gefolgt von Libyen (1,9 Mio t), Iran (1,0 Mio t) und Aserbaidschan (0,8 Mio t).

Laut BMNT-Importstatistik betrug 2018 der durchschnittliche Importwert je Tonne Rohöl 461 € (2017: 367 €/t), was einem Anstieg von 26 % entspricht. 2016 ergab sich ein Durchschnittswert von 295 €/t, 2015 waren es 378 €/t. Der Höchstwert von 659 €/t wurde im Jahr 2012 erreicht.

Zur Sicherstellung der inländischen Mineralölversorgung sind auch beachtliche Importmengen von Fertigprodukten erforderlich. Bei Diesel inklusive Bio waren es – im Vergleich zum Vorjahr geringfügig mehr – rund 4,8 Mio t, bei Benzin beliefen sich die Importe auf 725.000 t und bei Heizöl Extraleicht auf 554.000 t (siehe dazu Tabelle auf Seite 27). Die Lieferländer waren insbesondere Deutschland, Italien, Slowakei und Slowenien. Insgesamt betrug die Importmengen bei Kraftstoffen und Heizöl Extraleicht rund 6,1 Mio t. Die gesamte Importmenge an Mineralölprodukten (ohne Rohöl) belief sich auf 6,7 Mio t, die Exporte betrug rund 3,3 Mio t (vom Flüssiggas über Benzin, Diesel, Heizöl Extraleicht und Schmiermittel bis hin zu Bitumen).

**Rohöltransport per Pipeline**

Für die Versorgung der Raffinerie in Schwechat bei Wien mit Rohöl aus dem Ausland sind zwei Pipelines verantwortlich: die Transalpine Ölleitung und in Folge die Adria-Wien Pipeline.

**• Transalpine Ölleitung (TAL)**

Seit der Inbetriebnahme im Jahr 1967 hat die TAL rund 1,5 Mrd t Rohöl vom Hafen in Triest Richtung Norden transportiert, dafür wurden mehr als 19.000 Tankschiffe entladen (2018 waren es 465). 2018 betrug die verpumpte Rohölmenge 41,6 Mio t, die an acht Raffinerien in Österreich, Deutschland und Tschechien geliefert wurde.

Die TAL-IG führt von Triest über die Alpen nach Österreich und weiter nach Ingolstadt in Bayern. Von dort wird das Rohöl durch die TAL-OR nach Baden-Württemberg zum Oberrhein nach Karlsruhe verpumpt sowie über die TAL-NE-Leitung nach Neustadt an der Donau. Die TAL ist auch mit anderen Pipelinesystemen verbunden: Eine Übergabestation in Österreich mit der Adria-Wien Pipeline versorgt die OMV-Raffinerie in Schwechat bei Wien, eine weitere in Deutschland beliefert die OMV-Raffinerie in Burghausen und eine dritte die tschechischen Raffinerien in Kralupy und Litvínov. Damit erspart die TAL den Regionen im Trassenverlauf täglich mehr als 10.000 Lkw-Fahrten. Die TAL ist die wichtigste Rohölpipeline Europas und die Hauptschlagader der mitteleuropäischen Mineralölwirtschaft. Sie deckt den Rohölbedarf in Österreich zu etwa 93 % ab, transportiert 100 % des Rohöls für Bayern und Baden-Württemberg (das sind rund 40 % des gesamten Rohölbedarfs in Deutschland) und versorgt Tschechien zu rund 50 % mit Rohöl.

Die TAL-IG hat einen Durchmesser von 40 Zoll und eine jährliche Nominalkapazität von 45 Mio t. Die Hafenanlage in Triest in der Bucht von Muggia ist mit vier Entladeanlagen ausgestattet. Dort kann die TAL Tanker mit einem Fassungsvermögen von bis zu 280.000 t (Gesamtverdrängung, das heißt Tankergewicht einschließlich Cargo)

**Rohölförderung in Österreich 2014 bis 2018**

in t	2014	2015	2016	2017	2018
Rohölförderung	883.016	847.185	752.420	704.678	664.009
Veränderung	35.064	-35.831	-94.765	-47.742	-40.669
in %	4,1 %	-4,1 %	-11,2 %	-6,3 %	-5,8 %

**Fördersonden in Österreich 2014 bis 2018**

	2014	2015	2016	2017	2018
Pumpsonden	572	559	542	546	516
Gasliftsonden	103	104	93	94	88
Eruptivsonden	16	12	14	5	8
Gesamt	691	675	649	645	612

Quellen: Firmenangaben, BMNT/Montanbehörde

löschen. Die Gesamtlänge des unterirdisch verlaufenden TAL-Pipelinesystems beträgt 753 km, davon 21,6 km durch drei Tunnel. Der Streckenabschnitt in Österreich ist 161 km lang. Den höchsten Punkt erreicht sie im Felbertauerntunnel mit 1.572 m Seehöhe.

In Salzburg hat die TAL 2018 das erste Rohölaufkraftwerk der Welt in Betrieb genommen. Die Anlage hat bis Mitte 2019 eine Gesamtenergiemenge von 14 GWh produziert.

Die TAL-Group besteht aus drei Ländergesellschaften in Deutschland, Österreich und Italien. Die TAL beschäftigt insgesamt 221 Mitarbeiter, 25 davon in Österreich. Inklusive Partnerfirmen sind rund 1.000 Mitarbeiter für TAL tätig. Gesellschafter der TAL sind OMV, Shell, Rosneft, Eni, C-Blue Limited (Gunvor), BP, ExxonMobil, Phillips 66/JET, Total und MERO ČR.

#### • Adria-Wien Pipeline (AWP)

Das für Österreich von Triest nach Kärnten gepumpte Rohöl übergibt die TAL in Würmlach (Gemeinde Kötschach-Mauthen) an die AWP, die es bis zur Übergabestation in der Raffinerie Schwechat weitertransportiert. Es sind Wartungszentren in Klagenfurt und in Würmlach eingerichtet, wo sich auch die Steuerzentrale befindet.

2018 hat die AWP 8,36 Mio t Rohöl in die Raffinerie nach Schwechat verpumpt. Die AWP ist rund 420 km lang und hat einen Durchmesser von 18 Zoll. Das Rohöl ist etwa

zweieinhalb Tage unterwegs. Die Transportgeschwindigkeit beträgt bis zu 10,6 km/h, die maximale Pumprate liegt bei 1.650 m<sup>3</sup>/h. Für das Verpumpen des Rohöls zur Raffinerie Schwechat sind zwölf Pumpstationen erforderlich. Die Serviceleistung „Verfügbarkeit“ war 2018 mit 99,8 % wieder sehr hoch. 34 Mitarbeiter sorgen im Schicht- und Tagdienst für einen reibungslosen Betrieb.

Eine 14 km lange Stichleitung verbindet die AWP mit dem Lager der Erdöl-Lagergesellschaft (ELG) in Lannach in der Steiermark, wo Teile der Pflichtnotstandsreserven der Mineralölfirmen gemäß Erdöl-Bevorratungsgesetz zur Krisenbewältigung gelagert sind. Bei einer Unterbrechung der Rohölimporte kann die Raffinerie Schwechat von Lannach über die AWP mit Rohöl versorgt werden. Betreiberin der AWP ist die OMV Refining und Marketing GmbH.

## ERDGAS

### Erdgasförderung Österreich

Bei der Naturgasproduktion kam es 2018 zu einem markanten Rückgang von 44,4 % auf 0,97 Mrd m<sup>3</sup>n (Normkubikmeter), exklusive Erdölgas waren es 0,83 Mrd m<sup>3</sup>n. Die Naturgasproduktion (inklusive Erdölgas) verteilte sich zu 85,5 % auf die OMV und zu 14,5 % auf RAG Austria. Im Wiener Becken betrug die Naturgasproduktion 50,5 % und in der Molassezone 49,5 %.

### Österreichs Rohöllieferanten

	2018		2017		Veränd. in %
	in t	in %	in t	in %	
Kasachstan	3.063.984	36,8 %	2.393.763	32,7 %	28,0 %
Libyen	1.908.383	23,0 %	975.543	13,3 %	95,6 %
Iran	988.053	11,9 %	286.692	3,9 %	244,6 %
Aserbaidshjan	781.720	9,4 %	954.643	13,1 %	-18,1 %
Irak	671.014	8,1 %	1.124.061	15,3 %	-40,3 %
Nigeria	412.389	5,0 %	573.163	7,9 %	-28,1 %
Russland	210.934	2,5 %	382.862	5,2 %	-44,9 %
Algerien	168.020	2,0 %	396.959	5,5 %	-57,7 %
Saudi-Arabien	76.486	0,9 %	127.034	1,7 %	-39,8 %
Tschechien	22.312	0,3 %	23.903	0,3 %	-6,7 %
Slowakei	5.277	0,1 %	5.738	0,1 %	-8,0 %
Deutschland	2.683	0,0 %	3.262	0,0 %	-17,7 %
Frankreich	36	0,0 %	185	0,0 %	-80,5 %
Mexiko	0	0,0 %	76.198	1,0 %	-100,0 %
<b>Gesamt</b>	<b>8.311.291</b>	<b>100,0 %</b>	<b>7.324.006</b>	<b>100,0 %</b>	<b>13,5 %</b>

Quelle: Statistik Austria/Außenhandel



### Erdgasreserven in Österreich

Zum 31. Dezember 2018 betragen die sicheren Erdgasreserven in Österreich laut Geologischer Bundesanstalt für Erdgas exklusive LPG und inerer Anteile 7,6 Mrd m<sup>3</sup>n (gemäß internationalen Normen werden Erdgasreserven ohne Anteile von CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>, H<sub>2</sub>S und H<sub>2</sub>S berichtet). Bei einem jährlichen Fördervolumen wie 2018 entspricht dies knapp acht Jahresförderungen.

### Erdgasspeicherung

In Österreich betreiben OMV mit Schönkirchen und Tallesbrunn sowie RAG Austria mit Puchkirchen, Haidach, Nussdorf/Zagling, Aigelsbrunn und 7Fields Erdgasspeicher. Die Speicher werden generell im Sommerhalbjahr befüllt und in der Heizperiode teilweise geleert. Österreich hatte zuletzt Kapazitäten von rund 8,4 Mrd m<sup>3</sup> Arbeitsvolumen, die sich auf mit 2,4 Mrd m<sup>3</sup> auf OMV und 6,0 Mrd m<sup>3</sup> auf RAG Austria aufteilten. Das Gesamtspeichervolumen wird von österreichischen und internationalen Unternehmen genutzt. Kaum ein anderes EU-Land verfügt – gemessen am Verbrauch – über so hohe Speicherkapazitäten.

Als Erdgasspeicher werden große, zumeist unterirdische Speicheranlagen bezeichnet, mit denen jahreszeitliche Bedarfsschwankungen und Lieferengpässe ausgeglichen werden können. Durch den Ausbau der von RAG Austria betriebenen Gasspeicher in Oberösterreich und Salzburg wird ein wichtiger Beitrag zur Steigerung der Versorgungs-

sicherheit in Österreich und Europa geleistet. Die Form der Erdgasspeicherung, wie sie in Österreich erfolgt, ist jene in einer natürlichen Erdgaslagerstätte. Sie ist die effizienteste, umweltfreundlichste und sicherste Methode, Energie zu speichern. In die Poren im Sandstein, wo sich über Millionen von Jahren Erdgas in über tausend Meter Tiefe angesammelt hat, wird nach dem Ende der Erdgasförderung wieder Erdgas eingebracht.

RAG Austria konnte sich in den letzten Jahren als einer der führenden Speichererrichter und -betreiber in Europa etablieren und betreibt nunmehr Anlagen mit einem Arbeitsgasvolumen von rund 6 Mrd m<sup>3</sup>. Strategische Entwicklungs- und Forschungsprojekte zur Energiespeicherung in Gasspeichern werden bereits seit Jahren intensiv verfolgt, um langfristig durch Umwandlung von Strom zu Gas (Power-to-Gas) eine Verbindung der aufstrebenden, aber un stetig produzierenden erneuerbaren Energien mit der bestehenden Gas-Infrastruktur zu erreichen, für RAG Austria in Form der Gasspeicher.

Das Forschungsprojekt „Underground Sun Storage“ zur Speicherung von erneuerbarer Energie in Form von Gas hat RAG Austria erfolgreich und plangemäß vorangetrieben. Aufgrund der positiven Erkenntnisse wurde ein weiteres Forschungsprojekt gestartet, das die Herstellung von erneuerbarem Gas durch Umwandlung von Wasserstoff und Kohlendioxid mittels Mikroorganismen in einer unterirdischen Lagerstätte zu Methan verfolgt.

**Erdgasförderung weltweit**

Die weltweite Erdgasförderung erhöhte sich 2018 mit einem Plus von 190 Mrd m<sup>3</sup> (Billion cubic meters, bcm) um 5,2% auf 3.868 bcm, was einen neuerlichen Spitzenwert im Verlauf der bisherigen globalen Erdgasförderung darstellte. Die größten Produzenten waren die USA (832 bcm), Russland (670 bcm), Iran (240 bcm), Kanada (185 bcm) und Katar mit unverändert 176 bcm. In China wurden 162 bcm und in Norwegen 121 bcm Erdgas produziert. Die weltweite Gesamtproduktion verteilt sich mit 36,8% auf OECD-Länder (1.423 bcm) und mit 63,2% auf Nicht-OECD-Staaten (2.445 bcm).

**Erdgasreserven weltweit**

Die bestätigten Gasreserven lagen laut BP-Statistical Review zum Jahresende 2018 weltweit bei 196.900 Mrd m<sup>3</sup> (196,9 Trillion cubic meters, tcm). Russland liegt mit 38,9 tcm an erster Stelle, gefolgt vom Iran mit 31,9 tcm und Katar mit 24,7 tcm. Die „Gasreichweite“, die das Ver-

**Erdgasförderung in Österreich**

in 1.000 m <sup>3</sup> n	Erdgas	Erdölgas	2018	2017	Veränd.
OMV	707.768	121.375	829.143	916.774	-9,6%
davon in W/NÖ	613.347	121.375	734.722	803.146	-8,5%
davon in OÖ	94.421	0	94.421	113.628	-16,9%
RAG Austria	119.559	20.521	140.080	825.461	-83,0%
davon in NÖ	0	2.392	2.392	2.893	-17,3%
davon in OÖ/S	119.559	18.129	137.688	822.568	-83,3%
<b>Gesamt</b>	<b>827.327</b>	<b>141.896</b>	<b>969.223</b>	<b>1.742.235</b>	<b>-44,4%</b>

**Erdgasproduktion in Österreich 2014 bis 2018**

in 1.000 m <sup>3</sup> n	2014	2015	2016	2017	2018
Erdgassonden	165	171	159	174	137
Erdgas	991.988	981.230	1.083.368	1.588.300	827.327
Erdölgas	242.842	200.755	169.614	153.935	141.896
<b>Gesamt</b>	<b>1.234.830</b>	<b>1.181.985</b>	<b>1.252.982</b>	<b>1.742.235</b>	<b>969.223</b>
Veränderung	-9,1%	-4,3%	6,0%	39,0%	-44,4%

**Erdgasimporte nach Österreich 2014 bis 2018**

in 1.000 m <sup>3</sup> n	2014	2015	2016	2017	2018 <sup>1</sup>
<b>Gesamt</b>	<b>7.322.730</b>	<b>5.722.370</b>	<b>7.175.845</b>	<b>8.128.530</b>	<b>7.546.871</b>

<sup>1</sup> Kalorischer Wert: 11,2 kWh/m<sup>3</sup> (vorläufige Daten)

Quellen: Firmenangaben, GBA

hältnis der bestätigten weltweiten Reserven zur weltweiten Förderung des jeweiligen Jahres darstellt, betragen etwa 51 Jahre. Unter Berücksichtigung der dabei nicht berücksichtigten unkonventionellen Gasvorräte sollte die Reichweite von Erdgas jedoch mehrfach darüber liegen.

### Erdgas-Pipelinennetz

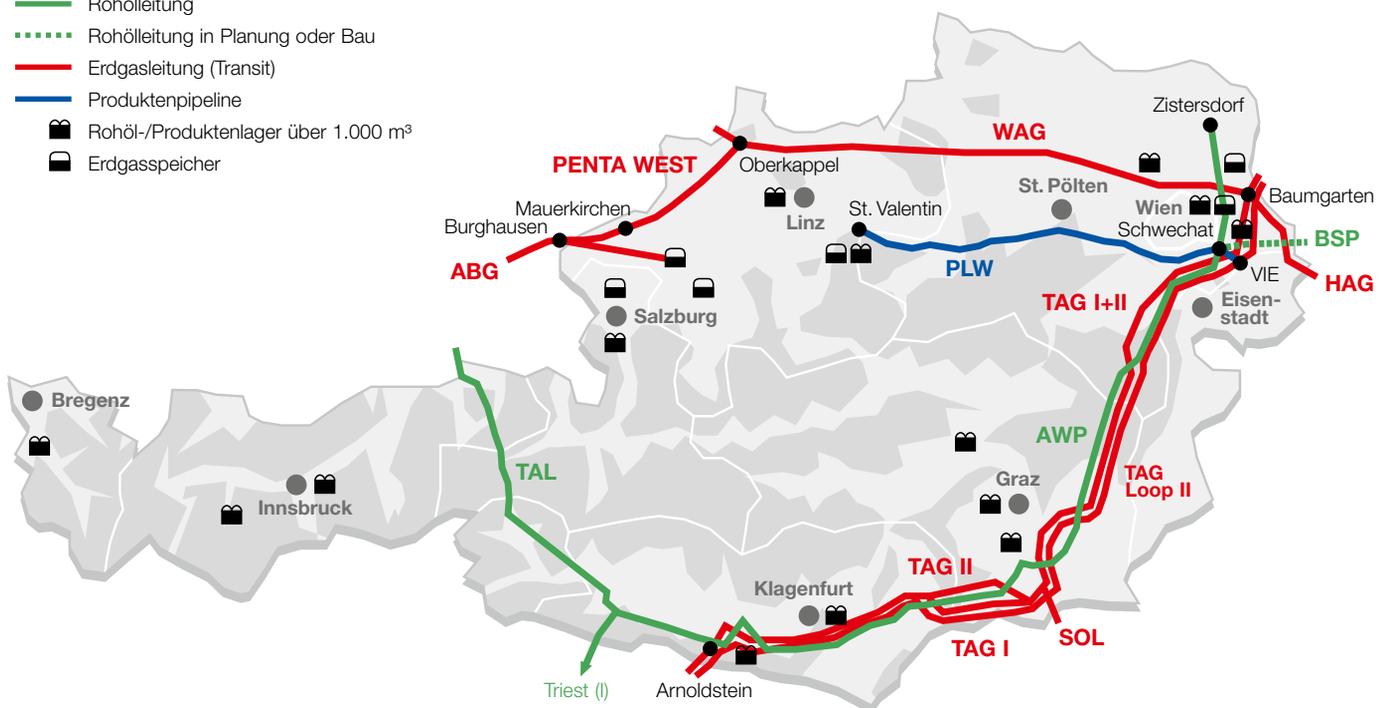
Das österreichische Erdgasnetz besteht aus Fernleitungen, die in den meisten Fällen auch reverseflow-fähig sind, und Verteilerleitungen. Bei Fernleitungen handelt es sich um Anlagen zum Zweck des Transports von Erdgas durch eine Hochdruckleitung oder ein Hochdrucknetz, sofern diese Leitungsanlagen auch für grenzüberschreitende Transporte oder den Transport zu anderen Fernleitungen oder Verteilerleitungen bestimmt sind. Verteilerleitungen sind Leitungen,

die vorwiegend oder ausschließlich der unmittelbaren Versorgung von Kunden dienen.

Die Übernahmestation Baumgarten ist Österreichs größte Importstation für die Anlieferung und Verteilung von vorwiegend russischem Erdgas. Der Pipelineknotenpunkt Baumgarten setzt sich aus mehreren Systemen zusammen, die sternförmig in alle Himmelsrichtungen verlaufen. Für den Erdgastransit sind insbesondere die Gaspipelines TAG (Trans Austria Gasleitung, Länge 380 km), SOL (Süd-Ost-Gasleitung, Länge 26 km), WAG (West-Austria Gasleitung, Länge 245 km), HAG (Hungaria-Austria Gasleitung, Länge 46 km) und PENTA (Länge 95 km) von Bedeutung. Das österreichische Fernleitungsnetz hat laut E-Control eine Länge von rund 2.000 km, das Verteilerleitungsnetz ist über 44.000 km lang.

### Erdöl- und Erdgas-Fernleitungen in und durch Österreich

- Rohölleitung
- - - Rohölleitung in Planung oder Bau
- Erdgasleitung (Transit)
- Produktpipeline
-  Rohöl-/Produktenlager über 1.000 m<sup>3</sup>
-  Erdgasspeicher



# RAFFINERIE ALS WICHTIGER ARBEITGEBER

Raffinerien verarbeiten Rohöle zu hochwertigen Produkten, von diversen gasförmigen und flüssigen Kraft- und Heizstoffen bis hin zu petrochemischen Grundstoffen, Schmierstoffen und Bitumen. Die zugrundeliegenden Verfahren sind oft sehr komplex, die Anzahl der verschiedenen Anlagen ist dementsprechend hoch.

Der erste Verarbeitungsschritt ist die Destillation, bei der das Rohöl auf etwa 380° C erhitzt und in seine Bestandteile aufgespaltet wird. Je nach Siedepunkt verdampft dabei ein Großteil des Rohöls. Im Destillationsturm steigt das heiße Dampfgemisch empor und wird nach oben hin kälter. Die Gase verflüssigen sich während des Aufsteigens nach der für sie charakteristischen Siedetemperatur und werden in zahlreichen Zwischenböden gesammelt. Die gewonnenen Fraktionen reichen von Flüssiggas, Naphta (Rohbenzin),

Mitteldestillate (Flugturbinenkraftstoff, Diesel, Heizöl Extra-leicht) und Heizöle bis hin zum Rückstand. Danach werden die Zwischenprodukte abhängig von ihrer Beschaffenheit und Bestimmung in verschiedenen Prozessanlagen weiterverarbeitet. Die wichtigsten Verfahrensschritte bei der Rohölverarbeitung sind Destillation, Entschwefelung, Veredelung und Mischung.

## RAFFINERIE SCHWECHAT

Im April 1958 wurde in Schwechat der Grundstein gelegt, um die im Zweiten Weltkrieg zerstörte Raffinerie wieder aufzubauen. 2018 feierte sie ihr 60-jähriges Bestehen und zählt mittlerweile zu den größten und modernsten Binnen-



raffinerien Europas. Der Einstieg der OMV in die Petrochemie im Jahr 1969 war für die Raffinerie ein wichtiger Meilenstein. Ein Alltag ohne Raffinerieprodukte ist nicht vorstellbar, beispielhaft seien Straßenbeläge, Zahnbürsten, Fahrzeugteile, Computergehäuse oder Datenkabel erwähnt. Neben dem Ausbau des Petrochemie-Geschäfts und der zunehmenden Verlagerung der Produktion von klassischen Masseprodukten hin zu Kerosin investiert die Raffinerie laufend in die Umwelt- und Sicherheitstechnik.

Die OMV-Raffinerie in Schwechat umfasst eine Fläche von 1,42 km<sup>2</sup>. Sie ist die einzige Raffinerie Österreichs und hat sich zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor und wichtigen Arbeitgeber für rund 740 Mitarbeiter (inklusive Lehrlinge) entwickelt.

Etwa die Hälfte aller österreichischen Mineralölprodukte stammen aus Schwechat. Zum OMV-Raffinerieverbund zählen auch die Rohölverarbeitung in Burghausen (Deutschland) und in Petrobrazil (Rumänien).

Die Raffinerie-Gesamtverarbeitung in Schwechat betrug 9,1 Mio t Rohöl (2017: 8,1 Mio t), die Kapazitätsauslastung lag bei 94 % (2017: 86 %). 7 % des verarbeiteten Rohöls stammten aus heimischer Förderung. An Halbfabrikaten wurden 0,7 Mio t (2017: 0,9 Mio t) verarbeitet. Aus den eingesetzten Mengen hat die Raffinerie 39 % Dieselmotorkraftstoffe, 23 % Ottomotorkraftstoffe, 11 % Heizöle (Extraleicht, Leicht, Schwer), 11 % petrochemische Grundstoffe, 9 % Flugturbinenkraftstoff JET A1, 4 % Bitumen und 3 % sonstiges hergestellt. Dem Diesel und Benzin wurden biogene Treibstoffkomponenten zugemischt, insgesamt waren dies 2018 rund 210.000 t FAME und 90.000 t Ethanol.

Die Auslieferung von Mineralölprodukten aus Schwechat und der Lobau erfolgte zu 38 % über die Straße, zu 23 % per Schiene, zu 7 % per Schiff und zu 32 % per Pipelines (inklusive Tanklager St. Valentin und Flughafen Schwechat). 2018 betrug die per Produktenleitung West (PLW) ins Tanklager St. Valentin verpumpte Menge rund 1,4 Mio t.

Die Raffinerie Schwechat ist mit dem angeschlossenen Tanklager Lobau sowie dem Lager St. Valentin der größte Industriekomplex Österreichs. Die Gesamtlagerkapazität beträgt rund 3,4 Mio m<sup>3</sup>.

Anfang 2018 wurde die ReOil-Recyclinganlage präsentiert. In der Pilotanlage wird durch ein thermo-chemisches Verfahren aus Kunststoffabfällen synthetisches Rohöl hergestellt. Aus 100 kg Verpackungsmaterial können pro Stunde 100 l Rohöl gewonnen werden, das zu jedem Raffinerieprodukt weiterverarbeitet werden kann. Der Recyclingprozess beruht

auf thermischem Cracken bei über 300° C, einer bewährten Raffinerie-Technologie, die mittel- und langkettige Kohlenwasserstoffe in kurzkettige aufspaltet. So ist es möglich, Öl mehrfach zu verwenden, wodurch weniger Altkunststoffe verbrannt und Treibhausgase reduziert werden. Derzeit erfolgen weitere Verbesserungen an der Pilotanlage, um die nächsten Scale-up-Schritte vorzubereiten.

## TANKLAGER IN ÖSTERREICH

Das Tanklager Lobau ist ein Produktionslager. Neben der Lagerhaltung von Zwischen- und Endprodukten werden hier auch Benzin, Diesel und Heizöl Extraleicht gemischt. Versorgt wird das Tanklager mit vorwiegend Mineralöl-Halbfertigprodukten aus der Raffinerie über 20 Rohrleitungen über und unter der Donau.

Der Vertrieb der Mineralölprodukte kann über mehrere Wege erfolgen, wodurch die maximale Flexibilität des Tanklagers Lobau und somit der Raffinerie Schwechat gegeben ist. Die Tankwagenfüllstation weist eine Füllleistung von bis zu 2.400 l/min auf, die Füllzeit eines Tankwagens beträgt rund 20 Minuten. Für die Schiffsverladung stehen Pontons im Ölhafen Lobau zur Verfügung, die durchschnittliche Befüllzeit eines Schiffs beträgt drei Stunden. Über vier Ladegeleise können Kesselwaggons in nur 20 Minuten befüllt werden. Und letztlich steht die Produktenleitung West (PLW) als direkte Verbindung zum 172 km entfernten Tanklager St. Valentin zur Verfügung. Dieses Tanklager trägt dazu bei, den Westen Österreichs zu versorgen.

Die Kapazität des Tanklagers Lobau, das eine Fläche von rund 1 km<sup>2</sup> und 84 Tanks aufweist, beträgt 1,6 Mio m<sup>3</sup>. In der Lobau lagern auch große Mengen der von der Republik Österreich vorgeschriebenen Mindestreserven an Mineralölprodukten.

Für die tägliche Versorgung mit Kraftstoffen und Heizölen sind neben den Lagern Lobau und St. Valentin die Tanklager mit Kapazitäten über 1.000 m<sup>3</sup> in Graz, Lustenau, Linz, Salzburg, Klagenfurt, Innsbruck, Fürnitz, Zirl, Korneuburg und Trofaiach von Bedeutung. Für die vorgeschriebenen Pflichtnotstandsreserven an Mineralölprodukten zur Krisenbewältigung gemäß Erdölbevorratungsgesetz stehen insbesondere die Tanklager der Erdöl-Lagergesellschaft (ELG), der Transalpine Ölleitung (TAL) in Triest sowie jene von OMV und RAG Austria zur Verfügung.

## Aufbringung aus Inlandsproduktion und Importen (ohne Petrochemie)

Produkt	Jahr	Inlandsproduktion		Importe		Gesamt in t
		in t	in %	in t	in %	
Flüssiggas	2018	110.527	63,9%	62.349	36,1%	172.876
	2017	102.222	62,4%	61.620	37,6%	163.842
Normalbenzin mit beigem. biogenem Kraftstoff	2018	25.562	99,2%	29	0,1%	25.591
	2017	15.798	100,0%	0	0,0%	15.798
Super Plus mit beigem. biogenem Kraftstoff	2018	188.847	84,0%	36.087	16,0%	224.934
	2017	192.730	83,7%	37.524	16,3%	230.254
Eurosuper ohne beigem. biogenen Kraftstoff	2018	260.097	96,0%	10.873	4,0%	270.970
	2017	245.888	91,5%	22.899	8,5%	268.787
Eurosuper mit beigem. biogenem Kraftstoff	2018	1.485.028	69,1%	663.085	30,9%	2.148.113
	2017	1.288.967	62,5%	686.641	34,8%	1.975.608
100 % reiner biogener Kraftstoff für Beimengung zu Benzin	2018	8.400	36,1%	14.894	63,9%	23.294
	2017	51.318	80,8%	12.221	19,2%	63.539
Spezialbenzin	2018	G	G	15.263	100,0%	15.263
	2017	G	G	15.440	100,0%	15.440
Testbenzin	2018	G	G	2.907	100,0%	2.907
	2017	G	G	3.374	100,0%	3.374
Leuchtpetroleum	2018	232	35,3%	425	64,7%	657
	2017	228	38,2%	369	61,8%	597
Flugturbinenkraftstoff	2018	760.194	90,2%	82.934	9,8%	843.128
	2017	612.776	81,0%	144.129	19,0%	756.905
Dieselkraftstoff ohne beigem. biogenen Kraftstoff	2018	228.323	31,4%	498.050	68,6%	726.373
	2017	136.292	20,2%	539.818	79,8%	676.110
Dieselkraftstoff mit beigem. biogenem Kraftstoff	2018	3.243.474	44,7%	4.011.413	55,3%	7.254.887
	2017	3.181.074	44,5%	3.970.961	55,5%	7.152.035
100 % reiner biogener Kraftstoff für Beimengung zu Diesel	2018	0	0,0%	270.695	100,0%	270.695
	2017	0	0,0%	175.289	100,0%	175.289
Heizöl Extraleicht	2018	502.939	47,5%	554.814	52,5%	1.057.753
	2017	600.208	50,4%	591.043	49,6%	1.191.251
Heizöl Leicht	2018	64.021	99,6%	232	0,4%	64.253
	2017	83.987	99,7%	217	0,3%	84.204
Heizöl Schwer	2018	620.900	90,5%	65.109	9,5%	686.009
	2017	718.670	89,6%	67.567	10,4%	648.968
Motorenöle	2018	42.056	62,0%	25.750	38,0%	67.806
	2017	38.488	60,9%	24.746	39,1%	63.234
Kompressorenöle	2018	1.265	71,6%	502	28,4%	1.767
	2017	1.165	67,0%	573	33,0%	1.738
Hydrauliköle	2018	24.400	75,3%	7.991	24,7%	32.391
	2017	25.491	69,3%	11.297	30,7%	36.788
Weißöle	2018	1.889	62,7%	1.122	37,3%	3.011
	2017	1.672	54,2%	1.412	45,8%	3.084
Getriebeöle	2018	4.891	28,1%	12.524	71,9%	17.415
	2017	4.189	28,9%	10.294	71,1%	14.483
Metallbearbeitungsöle, Formöle, Korrosionsschutzöle	2018	10.098	73,7%	3.602	26,3%	13.700
	2017	9.157	64,8%	4.969	35,2%	14.126
Elektroisoleröle (Trafoöle)	2018	G	G	707	100,0%	707
	2017	G	G	1.734	100,0%	1.734
Andere Schmieröle und andere Öle	2018	12.905	58,9%	9.023	41,1%	21.928
	2017	10.685	52,8%	9.543	47,2%	20.228
Fette	2018	1.542	36,8%	2.645	63,2%	4.187
	2017	1.370	39,8%	2.068	60,2%	3.438
Zubereitete Schmiermittel aus Kapitel 3403	2018	4.213	60,6%	2.738	39,4%	6.951
	2017	3.670	58,3%	2.630	41,7%	6.300
Schmiermittel gesamt	2018	103.259	60,8%	66.604	39,2%	169.863
	2017	95.887	58,1%	69.266	41,9%	165.153
Bitumen	2018	368.945	54,1%	313.378	45,9%	682.323
	2017	306.368	51,4%	289.274	48,6%	595.642
Sonstige Produkte aus Kapitel 27	2018	0	0,0%	4.220	100,0%	4.220
	2017	190	1,6%	11.407	98,4%	11.597
<b>Gesamtaufbringung</b>	<b>2018</b>	<b>7.970.748</b>	<b>54,4%</b>	<b>6.673.388</b>	<b>45,6%</b>	<b>14.644.136</b>
	<b>2017</b>	<b>7.495.334</b>	<b>52,8%</b>	<b>6.700.861</b>	<b>47,2%</b>	<b>14.196.195</b>

G = Datenunterdrückung aufgrund Geheimhaltungsvorschriften

Quelle: BMNT

# HOHER DIESEL- VERBRAUCH IN ÖSTERREICH

## MINERALÖL- UND GAS- VERBRAUCH IN ÖSTERREICH

Der Mineralölverbrauch betrug 2018 in Österreich unter Einbeziehung aller Mineralölprodukte – wie Kraftstoffe, Gasöl für Heizzwecke (Heizöl Extraleicht), Heizöle (Leicht, Schwer), Schmiermittel und Bitumen, jedoch ohne petrochemische Grundstoffe – nahezu unverändert gegenüber dem Vorjahr 11,3 Mio t (+0,2%). Der Verbrauch von Benzin und Diesel belief sich 2018 laut Verbrauchsstatistik des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT) in Österreich auf 8,65 Mio t (+1,0%), was knapp 10,5 Mrd l entspricht. Im Jahr zuvor waren es 8,56 Mio t.

Der Absatz von Benzin erhöhte sich 2018 um 2,5% auf 1.659.000 t, das waren etwa 2,2 Mrd l. Bemerkenswert ist, dass der Benzinabsatz nach Jahren des Rückgangs wieder einen Anstieg verzeichnete. Hier machte sich bereits der

in 1.000 t	2018	2017	Veränd.
Normalbenzin <sup>1</sup>	15,3	16,1	-5,0%
Eurosuper <sup>1</sup>	1.557,5	1.521,8	2,3%
Super Plus <sup>1</sup>	85,4	80,8	5,7%
Ottokraftstoffe	1.658,2	1.618,7	2,4%
Diesekraftstoff <sup>2</sup>	533,5	428,2	24,6%
Diesekraftstoff <sup>1</sup>	6.455,2	6.516,9	-0,9%
Diesekraftstoffe	6.988,7	6.945,1	0,6%

<sup>1</sup> Mit beigemischem biogenem Kraftstoff

<sup>2</sup> Ohne Anteil an biogenem Kraftstoff

in 1.000 t	2018	2017	Veränd.
Heizöl Extraleicht	1.066,0	1.176,6	-9,4%
Heizöl Leicht	61,3	86,9	-29,5%
Heizöl Schwer	10,0	59,2	-83,1%

Keine Produktion von Heizöl Mittel in Österreich

aktuelle Trend der Konsumenten zurück zum Benzinmotor bemerkbar. Der Dieselverbrauch betrug 6.989.000 t, was rund 8,3 Mrd l entspricht. Er stieg gegenüber 2017 um 0,6% und übertraf damit die schon in den Vorjahren erzielten Höchstwerte.

2018 wurden rund 831.000 t Flugturbinenkraftstoff verbraucht, das waren um 12,4% mehr als im Jahr zuvor. Der Absatz von Heizöl Extraleicht betrug 1,07 Mio t (-9,4%), was rund 1,3 Mrd l bedeutete.

Den größten Anteil am österreichischen Mineralölverbrauch hatte Diesekraftstoff mit unverändert rund 62%, gefolgt von Benzin mit knapp 15% und Heizöl Extraleicht mit 9,4%. Flugturbinenkraftstoff erreichte einen Anteil von 7,3%, die Heizöle Leicht und Schwer hielten insgesamt nur einen Anteil von 0,6%. Die restlichen 5,7% teilten sich auf Bitumen (4,4%), Flüssiggas (0,7%) und Schmiermittel (0,6%) auf.

Der Mineralölmarkt stand im Herbst 2018 in Zentraleuropa vor logistischen Herausforderungen. Mehrere Faktoren haben diese Entwicklung verursacht und beschleunigt. Durch die gute Wirtschaftslage in Europa herrschte eine generell hohe Nachfrage nach Diesel. Zusätzlich führte der Ausfall der Raffinerie Vohburg in Bayern durch einen Brand zu einer Verknappung der Liefermöglichkeiten. Spürbar war diese Entwicklung insbesondere auf den Spotmärkten, wo der Mineralölhandel und dessen Kunden zeitweise mit einer angespannten Versorgungssituation konfrontiert waren.

Logistische Herausforderungen ergaben sich auch durch Niederwasser am Rhein und auf der Donau. Da die Flüsse zu wenig Wasser führten, konnten die Tankschiffe nicht voll beladen fahren, oft war nur ein Viertel bis ein Sechstel der üblichen Ladung möglich. Leider konnten auch die erforderlichen Transportkapazitäten durch die Schiene nicht ausgeglichen werden, der Lokführermangel bei den meisten Eisenbahn-Verkehrsunternehmen verschärfte die Situation zusätzlich. Ebenso waren die Transportkapazitäten auf der Straße bald erschöpft. Importe von Diesekraftstoffen



Shutterstock/nattann726

aus Deutschland waren daher nur eingeschränkt möglich. Ihren vertragsmäßigen Verpflichtungen konnten die FVMI-Mineralölunternehmen bei der Belieferung ihrer Kunden jedoch stets nachkommen, die heimische Kraftstoffproduktion lief auf Hochtouren.

Der Gasverbrauch durch Endkunden ist in Österreich im Berichtsjahr im Vergleich zu 2017 um 4,7 % gesunken und belief sich auf rund 8 Mrd m<sup>3</sup>. Ursache für den geringeren Verbrauch waren laut E-Control vor allem die relativ milden Temperaturen im Winter.

## WELTWEITER MINERALÖL- UND GASVERBRAUCH

Der globale Energieverbrauch stieg 2018 laut BP Statistical Review um 2,9 % und die weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen um rund 2 %, was doppelt so viel war wie der Durchschnitt der letzten Dekade mit 1,5 %. Der Ölverbrauch erhöhte sich 2018 im Durchschnitt um rund 1,5 % von 98,4 auf 99,8 Mio Barrel pro Tag (bbl/d) und lag damit neuerlich über dem Zehnjahresmittelwert von 1,2 %. Insbesondere die Mehrverbräuche in China von nahezu 0,7 Mio bbl/d und den USA (+0,5 Mio bbl/d) trugen zu diesem Anstieg bei.

Die Nachfrage der OECD-Länder (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) erhöhte sich geringfügig um 0,6 % auf 47,5 Mio bbl/d, die Nicht-OECD-Länder steigerten ihren Verbrauch deutlich um 2,3 % auf 52,4 Mio bbl/d. Der Verbrauchsanstieg in der EU reduzierte sich hingegen marginal von 13,6 Mio bbl/d im Vorjahr auf 13,3 Mio bbl/d. In Tonnen weist die Statistik für 2018 einen weltweiten Ölverbrauch von 4,66 Mrd t (Öl-Äquivalent inklusive Biokraftstoffe sowie Derivate von Kohle und Erdgas) aus.

Die USA waren auch 2018 mit 20,5 Mio bbl/d das Land mit dem größten Ölverbrauch (Verbrauchsanteil 20,5 %). China verbrauchte 13,5 Mio bbl/d, im Ranking des globalen Ölverbrauchs folgten Indien (5,2 Mio bbl/d), Japan (3,9 Mio bbl/d), Saudi-Arabien (3,7 Mio bbl/d), Russland (3,2 Mio bbl/d), Brasilien (3,1 Mio bbl/d), Kanada (2,5 Mio bbl/d) und Deutschland (2,3 Mio bbl/d). Die Europäische Union kam 2018 auf insgesamt 13,3 Mio bbl/d, der Anteil Österreichs am globalen Ölverbrauch belief sich auf 0,27 Mio bbl/d, das sind 0,3 % des Gesamtverbrauchs).

Der globale Edgasverbrauch erhöhte sich 2018 um 5,3 % auf 3.849 Mrd m<sup>3</sup> (bcm), was eine besonders starke Wachstumsrate in den letzten 30 Jahren darstellte. Länder mit dem größten Verbrauch waren die USA mit einem weltweiten Anteil von rund 21 %, gefolgt von Russland (knapp 12 %),



China (7,4 %), Iran (5,9 %), Japan (3,0 %) und Saudi-Arabien (2,9 %). Der Anteil der OECD-Länder am weltweiten Gasverbrauch belief sich auf 45,5 % (2017: 45,7 %), jener der Nicht-OECD-Länder auf 54,5 % (2017: 54,3 %). Die EU wies einen Verbrauch von 11,9 % (2017: 12,7 %) auf, Österreich hatte einen Anteil von 0,2 %.

österreich (933.682; 18,7 %), Steiermark (758.393; 15,2 %), Wien (709.288; 14,3 %), Tirol (407.014; 8,2 %), Kärnten (359.581; 7,2 %), Salzburg (313.335; 6,3 %), Vorarlberg (213.215; 4,3 %) und Burgenland (196.090; 3,9 %).

## KRAFTFAHRZEUGSTATISTIK

Zu Jahresende 2018 waren in Österreich 6.895.596 Kraftfahrzeuge (2017: 6.771.395) zum Verkehr zugelassen, davon waren 4.978.852 Pkw und Kombis (+1,6 %; 2017: 4.898.578). Der Anteil der Dieselfahrzeuge lag bei 55,8 % (2.776.332), 43,0 % waren Benziner (davon 5.769 Flex-Fuel). Etwa 0,9 % wiesen einen sonstigen Antrieb (Flüssiggas, Erdgas, Hybrid) auf, 20.831 Pkw (2017: 14.618) verfügten über einen Elektroantrieb. 341.068 Pkw (2017: 353.320) wurden im Berichtsjahr neu zugelassen, davon waren 184.150 Benziner (54,0 %) und 140.111 Dieselfahrzeuge. Der Dieselanteil betrug bei den Neuzulassungen 41,1 % und ist gegenüber 2017 um -20,1 Prozentpunkten gesunken – weit vom Rekordwert im Jahr 2003 mit 71,5 % entfernt.

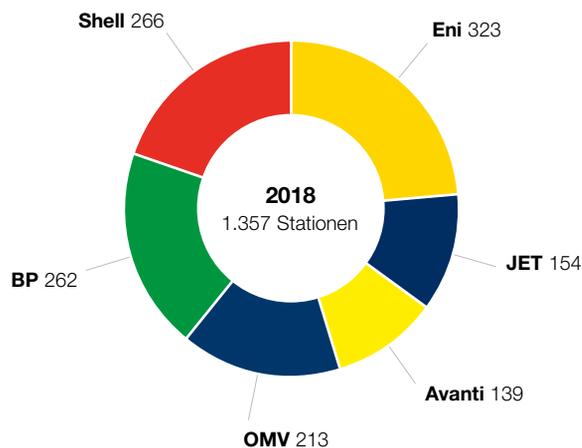
Insgesamt ergab sich 2018 bei allen neu zugelassenen Kraftfahrzeugen (Pkw und Kombis, Lkw, Autobusse, Motorräder und landwirtschaftliche Zugmaschinen) ein Rückgang auf 444.459 (-2,8 %; 2017: 457.174; 2016: 430.648; 2015: 401.039; 2014: 395.637).

Die 4.978.852 für den Verkehr zugelassenen Pkw und Kombis verteilten sich per Jahresende 2018 österreichweit wie folgt: Niederösterreich (1.088.254; 21,9 %), Ober-

## TANKSTELLEN

Der Fachverband der Mineralölindustrie hat per Jahresende 2018 insgesamt 2.699 öffentlich zugängliche Tankstellen in Österreich erhoben. Dies ergab einen leichten Anstieg von 15 Tankstellen im Vergleich zum Vorjahr. Hinzu kamen noch 286 Diesellabgabestellen für die Landwirtschaft. Damit trugen die österreichischen Mineralölunternehmen verlässlich zur hohen Versorgungssicherheit bei und sorgten für schnelle, komfortable und leistbare Mobilität.

### Tankstellen aus dem Bereich der FVMI-Mitgliedsunternehmen



## Mineralölproduktenverbrauch in Österreich und Export (ohne Petrochemie)

	Jahr	Export in t	Inlandsverbrauch in t	Veränd.
Flüssiggas (Heiz- oder Brenngas)	2018	85.766	82.945	-0,5 %
	2017	62.407	83.324	4,1 %
Normalbenzin mit beigem. biogenem Kraftstoff	2018	10.489	15.323	-4,7 %
	2017	0	16.073	-2,6 %
Super Plus mit beigem. biogenem Kraftstoff	2018	151.187	85.410	5,8 %
	2017	149.002	80.726	13,7 %
Eurosuper ohne beigem. biogenen Kraftstoff	2018	286.059	3	-50,0 %
	2017	266.036	6	-70,9 %
Eurosuper mit beigem. biogenem Kraftstoff	2018	611.323	1.557.458	2,3 %
	2017	448.521	1.521.846	-1,8 %
100 % reiner biogener Kraftstoff für Beimengung zu Benzin	2018	109.454	0	0,0 %
	2017	131.861	0	0,0 %
Spezialbenzin	2018	128	15.163	0,9 %
	2017	216	15.031	1,2 %
Testbenzin	2018	137	2.748	-3,6 %
	2017	236	2.850	-14,2 %
Flugbenzin unverbleit	2018	0	730	21,8 %
	2017	0	599	3,6 %
Flugturbinenkraftstoff	2018	19.187	831.036	12,4 %
	2017	28.522	739.476	-3,3 %
Leuchtpetroleum	2018	61	587	11,7 %
	2017	99	525	10,4 %
Dieselkraftstoff ohne beigem. biogenen Kraftstoff	2018	100.119	533.536	24,6 %
	2017	303.230	428.263	30,0 %
Dieselkraftstoff mit beigem. biogenem Kraftstoff	2018	897.382	6.455.166	-0,9 %
	2017	651.066	6.516.862	1,5 %
100 % reiner biogener Kraftstoff für Beimengung zu Diesel	2018	263.984	0	0,0 %
	2017	168.477	0	0,0 %
Heizöl Extraleicht	2018	10.430	1.066.005	-9,4 %
	2017	9.673	1.176.575	3,8 %
Heizöl Leicht	2018	2.001	61.287	-29,5 %
	2017	758	86.948	-29,2 %
Heizöl Schwer	2018	464.773	10.009	-83,1 %
	2017	436.181	59.153	-32,4 %
Motorenöle	2018	33.751	33.913	-0,3 %
	2017	29.002	34.008	4,1 %
Kompressorenöle	2018	700	939	-9,8 %
	2017	582	1.042	40,4 %
Hydrauliköle	2018	16.602	15.412	-1,1 %
	2017	21.290	15.589	24,4 %
Weißöle	2018	1.599	1.483	-0,4 %
	2017	1.496	1.490	6,1 %
Getriebeöle	2018	15.500	1.705	-13,0 %
	2017	12.701	1.960	-8,7 %
Metallbearbeitungsöle Formöle, Korrosionsschutzöle	2018	12.954	697	-41,3 %
	2017	12.939	1.188	-21,7 %
Elektroisoleröle (Trafoöle)	2018	19	689	-60,1 %
	2017	4	1.729	371,0 %
Andere Schmieröle und andere Öle	2018	15.935	5.952	-10,8 %
	2017	13.714	6.672	73,1 %
Fette	2018	2.354	1.819	-1,6 %
	2017	1.737	1.848	4,7 %
Zubereitete Schmiermittel aus Kapitel 3403	2018	2.772	4.136	-5,2 %
	2017	1.942	4.365	9,4 %
Bitumen	2018	187.475	494.551	10,6 %
	2017	144.094	447.237	-4,2 %
Sonstige Produkte aus Kapitel 27	2018	871	4.259	-57,4 %
	2017	1.481	10.001	94,9 %
<b>Gesamt</b>	2018	<b>3.303.012</b>	<b>11.282.987</b>	<b>0,2 %</b>
	2017	<b>2.897.267</b>	<b>11.255.422</b>	<b>1,2 %</b>

Etwa 57 % der Dieselmotorkraftstoffe wurden über das öffentlich zugängliche Tankstellennetz verkauft, 43 % über betriebliche Tanklager von Großkunden, wie Transport- und Bauunternehmen, Lkw-Autohöfe oder die öffentliche Hand. Bei Benzin erfolgte der Verkauf zu 99,6 % über Tankstellen.

Die Erhebung unterscheidet zwischen zwei Gruppen von Tankstellen: Unter die sogenannten 1.357 Major-branded Servicestationen fallen die Marken der FVMI-Mitgliedsunternehmen von BP, Eni, JET, OMV und Shell. Die andere Gruppe mit 1.342 Tankstellen setzt sich aus zahlreichen weiteren Tankstellenmarken, wie Turmöl, Genol, Avia, A1, IQ, Disk oder LM-Energy zusammen.

Nach langer Zeit gab es bei den Major-branded Servicestationen wieder ein geringfügiges Plus von zehn Tankstellen (2018: 1.357; 2017: 1.347), trotzdem zeigt sich im Zehnjahresverlauf ein Rückgang um 25 %: Ende 2008 erhob der FVMI bei seinen Mitgliedern noch 1.809 Major-branded Servicestationen, 2018 waren es um 452 weniger. Dieser Rückgang ist sowohl auf die Konzentration auf Standorte mit höherer Kundenfrequenz als auch auf Effizienzmaßnahmen innerhalb der Tankstellenunternehmen zurückzuführen. Die Anzahl der sonstigen Tankstellen stieg hingegen in den letzten zehn Jahren von 993 auf 1.342 Stationen, was einem Plus von rund 35 % entspricht.

Die Verteilung unter den 1.357 Major-branded Tankstellen stellte sich 2018 folgendermaßen dar: 323 Eni, 266 Shell, 262 BP, 213 OMV, 154 JET und 139 Avanti (OMV). Von diesen Servicestationen verfügten 1.142 über einen Shop und 795 über ein Bistro. Somit ist die Anzahl der Tankstellen mit Shop 2018 leicht gestiegen (2017: 1.134), während jene mit Bistros geringfügig abgenommen hat (2017: 798). 811 Major-branded Tankstellen boten im Kundenservice zusätzlich Portalwaschanlagen oder Waschstraßen an. Etwa ein Drittel der Major-branded Tankstellen (435) hatte rund um die Uhr geöffnet.

Eine Spezialform an Servicestationen stellen die Autobahntankstellen dar. Diese bieten insbesondere dem Transitverkehr rund um die Uhr umfassende Serviceleistungen im Shop-, Bistro- und Sanitärbereich. Die Anzahl der Autobahntankstellen (ohne Schnellstraßen) blieb im Berichtsjahr mit 72 konstant, jene der Automatentankstellen (Tankstellen ohne Personal) erhöhte sich 2018 auf insgesamt 956 und nahm damit bereits etwa ein Drittel aller öffentlich zugänglichen Tankstellen ein.

Weitere Informationen zur Tankstellenstatistiken finden Sie auf der FVMI-Website unter [www.oil-gas.at](http://www.oil-gas.at).



# ROHÖLPREIS MIT GROSSER SCHWANKUNGS- BREITE

## ROHÖLMARKT

Die Verlängerung der Produktionsbegrenzung der aus 24 Ländern bestehenden OPEC-Allianz und der Ausstieg der USA aus dem internationalen Atomabkommen mit dem Iran, der auch mit Sanktionsdrohungen verbunden war, bewirkten bis Mitte Mai 2018 einen Anstieg des Brent-Ölpreises von 66,5 US\$/bbl auf über 80 US\$/bbl. Nach einer vorübergehenden Preisberuhigung im Frühsommer stieg der Ölpreis von Mitte August bis Anfang Oktober um 25% auf ein Jahresmaximum von 86,2 US\$/bbl. Umso markanter war dann der Preisrückgang um 36 US\$/bbl auf einen Tiefstwert von 50,2 US\$/bbl bis zum Jahresende. Hauptgründe für diesen Preiseinbruch waren die deutlich höher als ursprünglich prognostizierte US-Förderung, die abgeschwächten US-Sanktionsdrohungen für Importe iranischen Rohöls sowie die zunehmende Sorge über eine konjunkturelle Nachfrageschwäche.

### Quartalsvergleich OPEC-Öl und Brent-Öl, Brent-Öl versus US\$-Kurs

	OPEC-Öl in US\$/bbl	Brent-Öl in US\$/bbl	Brent-Öl in €/t	1 € in US\$
Q1 2018	64,70	66,81	411,34	1,2295
Q1 2017	52,03	53,68	381,65	1,0647
Q2 2018	71,92	74,50	473,02	1,1922
Q2 2017	48,59	49,67	341,72	1,1003
Q3 2018	74,24	75,22	489,57	1,1631
Q3 2017	49,99	52,11	335,88	1,1744
Q4 2018	67,22	67,71	449,18	1,1412
Q4 2017	59,43	61,53	395,51	1,1777

Brent-Rohöl wurde 2018 mit einem Durchschnittswert von 71,31 US\$/bbl gehandelt und war damit um 32% teurer als im Vorjahr. Der Euro/US-Dollar-Wechselkurs bewegte sich 2018 in einer Bandbreite zwischen 1,25 und 1,13. Im Jahresverlauf zeigte sich die US-Währung etwas gefestigt, lag aber im Jahresdurchschnitt bei 1,18, was einem Wertverlust von 4,5% entsprach. Am Rotterdamer Mineralölproduktenmarkt erhöhten sich die auf Euro umgerechneten Preise für Hauptprodukte um 15% für Benzin und um 24% für Mitteldestillate sowie Heizöl Schwer.

## PREISENTWICKLUNG VON BENZIN UND DIESEL

Der Durchschnittspreis von Benzin bezogen auf das Gesamtjahr 2018 betrug in Österreich 1,26 € je Liter, 2017 waren es 1,18 € je Liter. Der Durchschnittswert für Eurosuper lag in der Europäischen Union 2018 bei 1,43 € je Liter und somit um 17 Cent über dem Preis in Österreich. Bei Diesel belief sich der heimische Tankstellenpreis im Jahresdurchschnitt mit 1,22 € je Liter um etwa 11 Cent über dem Wert des Vorjahres. Der gewichtete Diesel-Durchschnittspreis für alle EU-Länder betrug 2018 1,34 € je Liter. Damit lag der EU-Durchschnitt mit rund 12 Cent auch bei Diesel unverändert deutlich über dem Österreichwert.



Im globalen Vergleich sind die Kraftstoffpreise in Europa tendenziell hoch. Zurückzuführen ist dies vor allem darauf, dass Europa nicht in der Lage ist, seinen Rohöl- und Produktenbedarf aus eigener Produktion zu decken. Aufgrund der geringen Rohöl-Eigenförderungsquote ist Europa maßgeblich auf Importe angewiesen und daher von den weltweiten Ölmärkten abhängig. Es bestehen kaum Möglichkeiten, das internationale Marktgefüge zu beeinflussen. Zusätzlich sind die teureren Kraftstoffpreise auf die allgemein hohe Besteuerung in Europa zurückzuführen. Unterschiedlich hohe Lebenshaltungskosten in den einzelnen Ländern spielen bei den Kraftstoffpreisen in Europa hingegen eine vernachlässigbare Rolle.

Gemäß Preistransparenzgesetz erhebt der Fachverband der Mineralölindustrie (FVMI) jeweils zu Wochenbeginn bei seinen Mitgliedsfirmen die durchschnittlichen Tankstellen-

preise in ihren jeweiligen Tankstellennetzen. Diese Daten führt der FVMI zusammen, anonymisiert und gewichtet sie nach Marktanteilen und stellt sie dem Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT) zur Verfügung. Die Tankstellenpreise dienen dem wöchentlichen Preisvergleich der Europäischen Kommission, sowohl brutto – das heißt inklusive Mineralöl- und Umsatzsteuer – als auch netto. Die Preisentwicklung von Montag zu Montag ist in der Tabelle auf Seite 37 abgebildet.

Kraftstoffpreise zählen zu den transparentesten Preisen des täglichen Lebens. Der Konsument kann kundenfreundlich bereits im Vorbeifahren an den Tankstellen die Preise vergleichen oder sich auf den Websites der Autofahrerklubs bzw. auf Preisvergleichsplattformen informieren. Diese Transparenz hat über die Jahre dazu geführt, dass Kraftstoffe einer besonders hohen Preissensibilität ausgesetzt sind. Denn das Bewusstsein über den aktuellen Preis und etwaige

Veränderungen sind deutlich höher als bei vielen anderen Konsumgütern.

Bis Erdöl im Motor als hochwertiger Kraftstoff in Energie umgewandelt wird und so ein Auto in Bewegung bringt, legt es jedoch selbst viele Kilometer zurück. Die Preisgestaltung beginnt also nicht erst an der Tankstelle, sondern nimmt ihren Anfang bereits beim Bohrloch. Der große technische Aufwand, der mit der Erdölproduktion einhergeht, muss ebenso berücksichtigt werden wie die hohen Förderabgaben an örtliche Regierungen. Weiteren Einfluss nehmen Transport, Verarbeitung und Veredelung des Erdöls in der Raffinerie sowie die Kosten des Vertriebs bis hin zu den Verbrauchern. Schlussendlich beeinflussen ebenfalls weltweite Marktentwicklungen und Markterwartungen im Rohöl- und Produktssektor den Kraftstoffpreis.

Dass Kraftstoffe grundsätzlich zu den am höchsten besteuerten Produkten des Landes gehören, ist sicherlich kein Geheimnis. Neben 20 % Umsatzsteuer fällt bei Kraft-

stoffen zusätzlich die Mineralölsteuer, eine betragsmäßig fixe Verbrauchsabgabe an, die bei Diesel 39,7 Cent je Liter und bei Eurosuper 48,2 Cent je Liter beträgt. Derzeit wandern in Summe pro verkauftem Liter Diesel 51 % und bei Eurosuper sogar 56 % des Verkaufspreises in den Staatshaushalt.

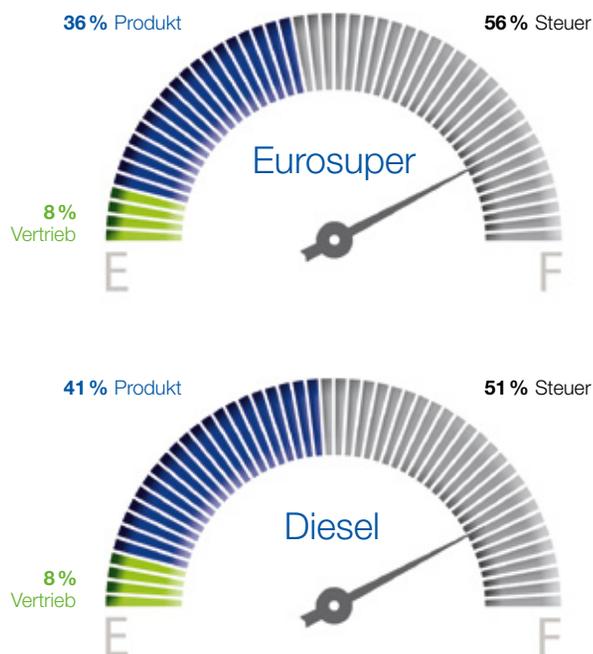
All das führt dazu, dass sich Preisveränderungen am Rohölmarkt prozentuell immer nur in abgeschwächter Form beim Kraftstoffpreis an der Tankstelle niederschlagen. Das gilt sowohl für Preisschwankungen nach unten als auch für solche nach oben.

Die Österreichische Energieagentur AEA hat für 2018 wieder die Kraftstoffpreise erhoben und diese mit den dazugehörigen Preisen aus dem Jahr 1986 verglichen. Trotz schwierigerer Lieferbedingungen im vergangenen Jahr war Eurosuper 95 inflationsbereinigt lediglich um rund 2,5 % teurer als vor 32 Jahren und Diesel sogar um 0,3 % je Liter günstiger.

### Mineralölpreise im Monatsvergleich (fob Rotterdam)

	Eurosuper		Diesel	
	in US\$/t	in €/t	in US\$/t	in €/t
Jän 2018	661	541	612	502
Jän 2017	555	523	486	458
Feb 2018	634	513	577	467
Feb 2017	560	527	493	463
Mär 2018	640	518	587	475
Mär 2017	519	486	464	434
Apr 2018	694	565	637	519
Apr 2017	546	509	478	445
Mai 2018	734	622	681	576
Mai 2017	527	477	456	412
Jun 2018	712	610	658	564
Jun 2017	507	451	425	379
Jul 2018	725	620	655	561
Jul 2017	517	449	454	394
Aug 2018	742	642	660	572
Aug 2017	568	481	482	409
Sep 2018	740	634	692	593
Sep 2017	621	521	532	446
Okt 2018	711	619	723	630
Okt 2017	571	486	535	455
Nov 2018	583	513	643	566
Nov 2017	626	534	562	478
Dez 2018	504	443	552	485
Dez 2017	593	501	560	473

### Zusammensetzung des Benzinpreises in Österreich (Stand Juli 2019)



Die wesentlichen Komponenten des Benzinpreises haben sich wie folgt zusammengesetzt: 56 % Mineralöl- und Umsatzsteuer, 36 % Produkt und 8 % Vertrieb (Stand Juli 2019). Bei Diesel betrug die steuerliche Belastung 51 %, der Produktanteil 41 % und der Vertrieb ebenfalls rund 8 %.

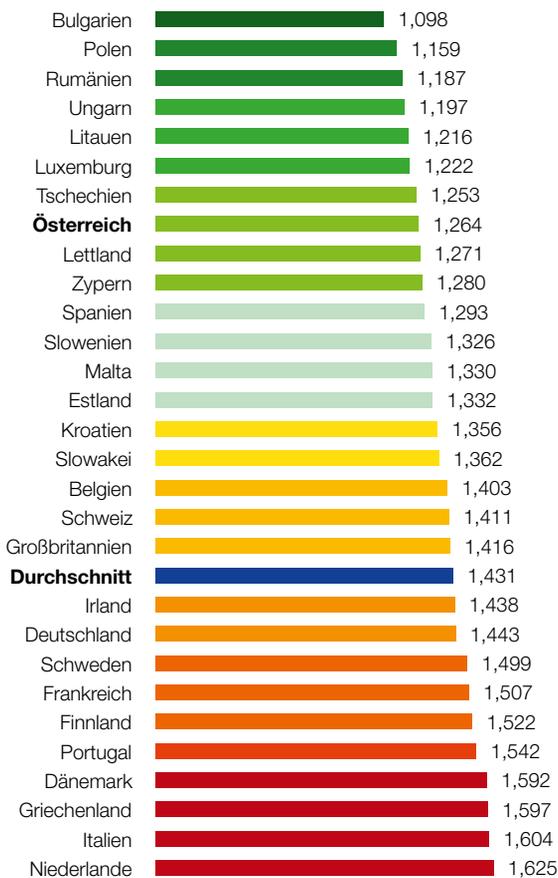
Der Vertriebsanteil des Kraftstoffs beinhaltet alle Aufwendungen für Transport zur Tankstelle, Investitionen, Betrieb, Instandhaltung und Pächterprovision. Letztendlich verbleibt den Mineralölunternehmen (nicht zu verwechseln mit den Pächtern) bei ihrem Tankstellengeschäft auf das Jahr gerechnet oft nur etwa ein Cent je verkauftem Liter Kraftstoff.

Die Tabelle der Kraftstoff- und Heizöl Extraleicht-Preise auf Seite 37 dokumentiert bei den drei Benzinsorten Normal, Eurosuper und Super Plus, bei Dieselmotorkraftstoff und bei Heizöl Extraleicht (HEL) die wöchentlichen Preisveränderungen. Bei den Angaben handelt es sich um Durchschnittspreise, die bei österreichischen Tankstellen unter Berücksichtigung des Selbstbedienungsanteils verrechnet wurden bzw. um HEL-Lieferungen mit einer Abgabemenge von 2.000 bis 5.000 Liter. In den Kraftstoff- und HEL-Preisen sind Mineralölsteuer und Umsatzsteuer enthalten. Ebenso kann die Entwicklung beim höchstzulässigen Konsumentenpreis bei Heizöl Leicht und Heizöl Schwer (inklusive Mineralölsteuer, exklusive Umsatzsteuer) entnommen werden.

### Oil-Bulletin 2018 – Eurosuper

EU-28 und Schweiz

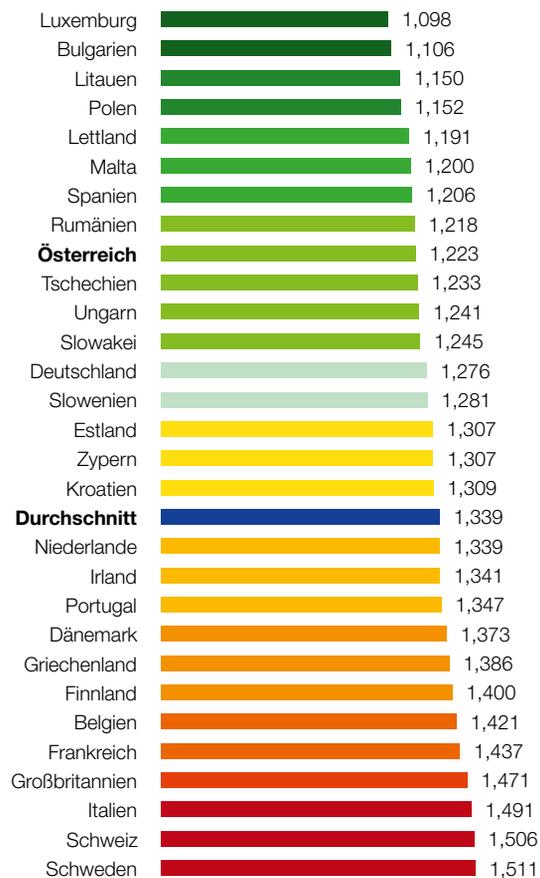
Durchschnittspreis (gewichtet) 1,431 €/l



### Oil-Bulletin 2018 – Diesel

EU-28 und Schweiz

Durchschnittspreis (gewichtet) 1,339 €/l



### Entwicklung der Kraftstoff- und Heizöl Extraleicht-(HEL-)Preise 2018

in €/l	Normal	Euro-super	Super Plus	Diesel	HEL <sup>1</sup>
01.01.	1,205	1,205	1,359	1,157	0,750
08.01.	1,204	1,205	1,355	1,156	0,750
15.01.	1,205	1,207	1,359	1,159	0,752
22.01.	1,204	1,205	1,355	1,155	0,744
29.01.	1,206	1,209	1,357	1,156	0,745
05.02.	1,207	1,210	1,358	1,154	0,735
12.02.	1,195	1,198	1,350	1,139	0,713
19.02.	1,192	1,195	1,348	1,132	0,705
26.02.	1,178	1,181	1,334	1,127	0,721
05.03.	1,182	1,180	1,332	1,134	0,720
12.03.	1,161	1,162	1,314	1,120	0,714
19.03.	1,162	1,161	1,312	1,122	0,714
26.03.	1,171	1,175	1,302	1,155	0,733
09.04.	1,204	1,205	1,351	1,154	0,740
16.04.	1,216	1,217	1,369	1,168	0,761
23.04.	1,225	1,225	1,375	1,173	0,763
30.04.	1,242	1,242	1,391	1,190	0,779
07.05.	1,250	1,250	1,401	1,195	0,786
14.05.	1,267	1,267	1,416	1,213	0,808
22.05.	1,285	1,285	1,447	1,233	0,832
28.05.	1,312	1,311	1,465	1,259	0,830
04.06.	1,308	1,308	1,464	1,258	0,825
11.06.	1,295	1,295	1,450	1,244	0,816
18.06.	1,295	1,294	1,445	1,243	0,808
25.06.	1,281	1,281	1,433	1,232	0,799
02.07.	1,288	1,288	1,444	1,240	0,813
09.07.	1,292	1,292	1,446	1,243	0,811
16.07.	1,285	1,287	1,440	1,233	0,801
23.07.	1,279	1,280	1,434	1,225	0,795
30.07.	1,283	1,283	1,434	1,228	0,807
06.08.	1,288	1,289	1,446	1,224	0,803
13.08.	1,293	1,294	1,454	1,226	0,811
20.08.	1,296	1,298	1,450	1,232	0,812
27.08.	1,296	1,297	1,449	1,235	0,824
03.09.	1,309	1,310	1,459	1,250	0,838
10.09.	1,316	1,316	1,465	1,266	0,851
17.09.	1,323	1,324	1,476	1,274	0,853
24.09.	1,326	1,327	1,479	1,275	0,847
01.10.	1,327	1,328	1,480	1,280	0,872
08.10.	1,333	1,334	1,486	1,308	0,905
15.10.	1,334	1,336	1,489	1,319	0,913
22.10.	1,330	1,331	1,484	1,324	0,918
29.10.	1,324	1,325	1,479	1,321	0,919
05.11.	1,327	1,329	1,481	1,323	0,920
12.11.	1,316	1,317	1,471	1,319	0,917
19.11.	1,311	1,313	1,469	1,315	0,899
26.11.	1,308	1,310	1,466	1,312	0,852
03.12.	1,280	1,282	1,437	1,284	0,808
10.12.	1,241	1,242	1,399	1,245	0,797
17.12.	1,211	1,212	1,371	1,219	0,779

<sup>1</sup> Kleinverbraucherpreis bei Abgabe von 2.000 bis 5.000 l

Quelle: FVMI

### Entwicklung der Heizölpreise 2018

in €/t	Heizöl Leicht <sup>1</sup>	Heizöl Schwer <sup>2</sup>	in €/t	Heizöl Leicht <sup>1</sup>	Heizöl Schwer <sup>2</sup>
01.01.	613,90	413,70	04.09.	718,90	–
02.01.	628,90	–	05.09.	–	483,70
08.01.	–	419,70	06.09.	738,90	–
01.02.	618,90	413,70	11.09.	–	477,70
09.02.	603,90	–	17.09.	–	484,70
12.02.	–	405,70	26.09.	748,90	–
14.02.	593,90	398,70	28.09.	–	490,70
16.02.	–	392,70	01.10.	763,90	–
26.02.	–	400,70	02.10.	–	499,70
28.02.	603,90	–	03.10.	788,90	–
05.03.	593,90	–	04.10.	803,90	509,70
09.03.	583,90	–	05.10.	–	515,70
12.03.	–	394,70	08.10.	–	522,70
22.03.	598,90	400,70	10.10.	–	530,70
26.03.	–	405,70	17.10.	–	522,70
27.03.	608,90	–	18.10.	–	517,70
05.04.	623,90	–	05.11.	783,90	–
13.04.	643,90	412,70	06.11.	–	508,70
26.04.	658,90	424,70	08.11.	–	501,70
02.05.	–	430,70	09.11.	–	496,70
03.05.	–	435,70	12.11.	773,90	–
11.05.	668,90	441,70	14.11.	–	490,70
14.05.	–	450,70	15.11.	763,90	–
15.05.	683,90	456,70	16.11.	–	483,70
17.05.	693,90	466,70	20.11.	753,90	475,70
22.05.	713,90	475,70	21.11.	–	470,70
23.05.	–	484,70	23.11.	733,90	463,70
25.05.	–	489,90	26.11.	718,90	–
01.06.	703,90	483,70	27.11.	698,90	452,70
05.06.	–	477,70	28.11.	–	446,70
07.06.	688,90	–	30.11.	683,90	438,70
19.06.	–	472,70	04.12.	668,90	432,70
26.06.	678,90	–	07.12.	–	438,70
02.07.	–	479,70	10.12.	648,90	–
03.07.	688,90	484,70	13.12.	628,90	433,70
05.07.	–	492,70	14.12.	–	426,70
13.07.	–	486,70	18.12.	–	421,70
19.07.	–	475,70	21.12.	–	406,70
20.07.	678,90	–	24.12.	613,90	399,70
30.07.	–	482,70	28.12.	–	391,70
01.08.	–	488,70	31.12.	–	385,70
03.08.	668,90	–			
07.08.	678,90	482,70			
09.08.	688,90	–			
17.08.	–	477,70			
30.08.	703,90	–			

Höchst zulässiger Konsumentenpreis ab Raffinerie (inkl. MwSt, exkl. USt) laut Kenntnisnahme durch den Preisunterausschuss der Paritätischen Kommission

<sup>1</sup> Einschließlich der 1981 vom Preisunterausschuss zur Kenntnis genommenen Handelsspanne von 18,90 € und der MwSt von 60 €/t

<sup>2</sup> Einschließlich der 1981 vom Preisunterausschuss zur Kenntnis genommenen Handelsspanne von 7,70 € und der MwSt von 60 €/t

Quelle: FVMI

# WOHIN FÜHRT DIE MOBILITÄT DER ZUKUNFT?

**GEGENWÄRTIG SIND FAHRZEUG- UND KRAFTSTOFFHERSTELLER DARAU FOKUSSIERT, NEUE MOBILITÄTSOPTIONEN ZU ENTWICKELN. DOCH WELCHES SIND DIE ZIELE? HIER SIND ZU ALLERERST POLITIK UND GESELLSCHAFT GEFRAGT: SOLL AUSSCHLIESSLICH EINE SPEZIFISCHE TECHNOLOGIE WIE ELEKTROMOBILITÄT ETABLIERT WERDEN ODER IST EINE ENERGIE- UND KOSTENEFFIZIENTE CO<sub>2</sub>-REDUZIERUNG DAS ULTIMATIVE ZIEL, UM DER KLIMAERWÄRMUNG ENTGEGENZUWIRKEN?**

Ziel einer jeden künftigen Mobilität muss sein, Null- oder nahe Null-Emissionen in der gesamten Wirkkette von Produktion, Betrieb und Recycling unseres Transportsystems zu erreichen. Dabei besitzt die CO<sub>2</sub>-freie Energieerzeugung und deren Umwandlung im Fahrzeug die größte Bedeutung.

Während für Zweirad oder Pkw auf Kurzstrecken batterieelektrische Antriebe mit CO<sub>2</sub>-freier Elektrizität ein großes Potenzial haben, ist der Regelbetrieb von Seeschiffen oder Verkehrsflugzeugen nach heutigem Technikstand ohne chemisch gespeicherte Energie nicht möglich; dabei sollte die gespeicherte Energie auch aus erneuerbaren Quellen stammen. Wasserstoff aus erneuerbaren Energien in Brennstoffzellen stellt die beste Option für große Pkw, im Straßengüterfernverkehr sowie im Non-Road-Bereich dar. Eine weitere Option sind nachhaltige Biokraftstoffe – flüssig oder gasförmig als BioLNG für schwere Nutzfahrzeuge.

Diese unterschiedlichen Technologien für die Verkehrsmittel sind mit den speziellen Anforderungen der verschiedenen Nutzermärkte zu kombinieren. Die Vielzahl der Kombinationen verursacht einen hohen Entwicklungs- und Investitionsaufwand – für eine durchgängige und marktgerechte Versorgung mit CO<sub>2</sub>-freier Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffen oder auch e-fuels. Die Defossilisierung des Verkehrs hat ihren Preis – die anfallenden Kosten müssen von der jeweiligen Volkswirtschaft bzw. letztendlich vom Nutzer getragen werden.

Heute sind wir gefordert, sektorale Einzelziele zu verfolgen, wie beispielsweise die CO<sub>2</sub>-Vorgaben der Europäischen Union für Pkw oder Nutzfahrzeuge bis 2030. Die fahrzeugseitigen CO<sub>2</sub>-Reduzierungskosten liegen hier zurzeit bei rund 500 € je t CO<sub>2</sub>, während wir beim EU-Emissionshandel für die Industrie heute bei 25 € je t CO<sub>2</sub> liegen. Wir müssen daher früher oder später über eine Integration der Sektoren nachdenken.

Wenn CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht vermieden werden können, bietet Shell schon heute in einigen Märkten seinen Kunden die Option an, freiwillig über Zertifikate ihren CO<sub>2</sub>-Footprint für verbrauchten fossilen Kraftstoff zu kompensieren – und das für nur geringe Mehrkosten, die im Cent-Bereich je Liter liegen. Auch die Fahrzeugindustrie bietet inzwischen die Möglichkeit der CO<sub>2</sub>-Kompensation, zum Beispiel für den nicht unerheblichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Batterieherstellung (häufig in der Größenordnung von rund 5 t CO<sub>2</sub> je Pkw-Batterie).

In diesem Sinn möchte ich einerseits für Ziele werben, die konkret, gesamtheitlich und zugleich technisch sinnvoll sind. Aber auch für ein ganzheitliches Wirken, ein integriertes Handeln und Kooperation aller beteiligten Industrien im Mobilitätssektor. Zugleich benötigen wir Klarheit und Sinn-

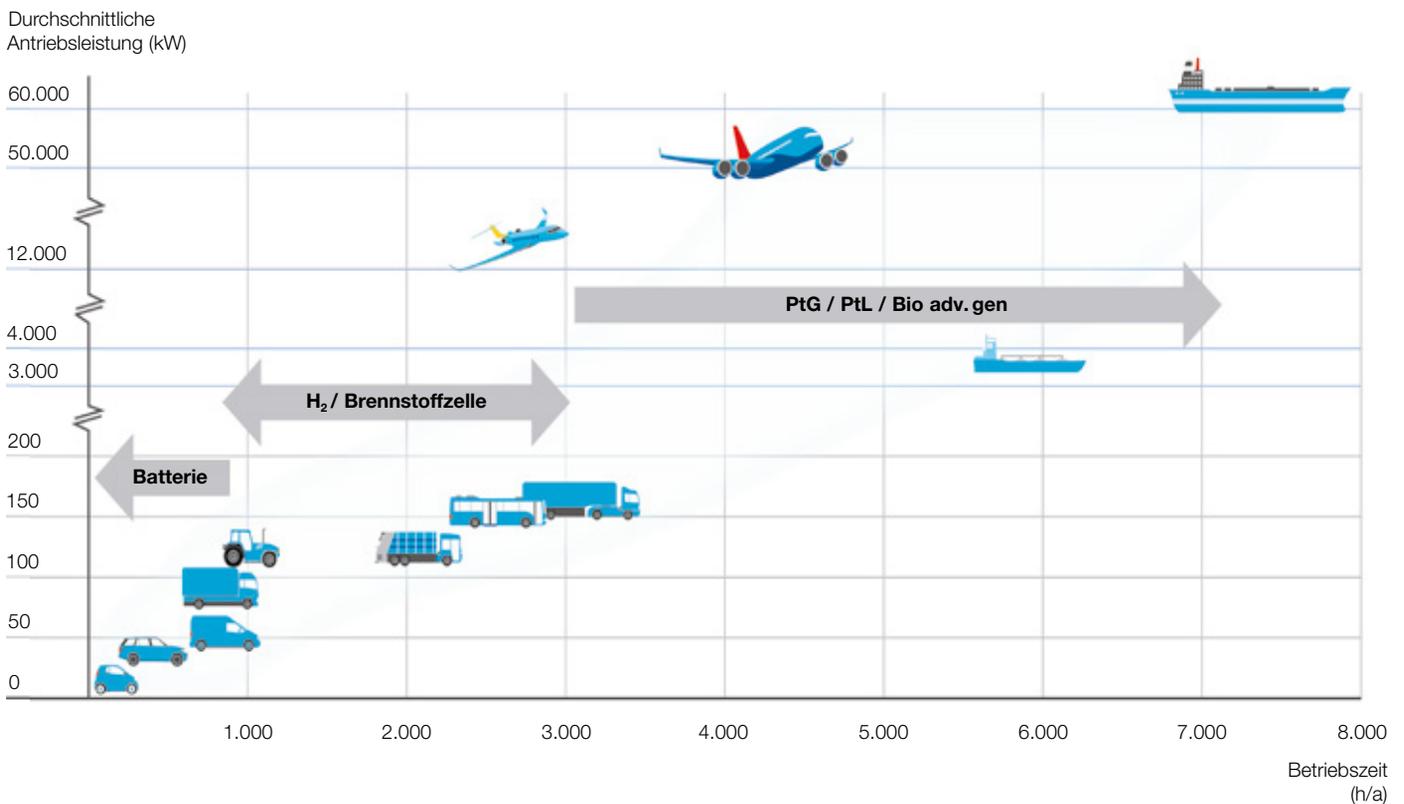
haftigkeit von der Politik. Wichtig ist es, hierbei den Nutzer mitzunehmen. Denn nur bei Nutzerakzeptanz schaffen wir es, eine substanzielle Emissionsminderung umzusetzen.

*Beitrag von Dr. Wolfgang Warnecke,  
Chief Scientist Mobility for Shell*

*Referenzen:  
500 € je t CO<sub>2</sub>-Reduzierungskosten im Automobil heute:  
Matthias Kratzsch, Managing Director IAV, Vortrag Wiener  
Motorensymposium 2019*

*25 € je t CO<sub>2</sub>: European Emission Allowances,  
Stand 28. Mai 2019: 25,61 €*

## Vision und Einschränkung der Elektrifizierung im Verkehr



# KLIMAPOLITIK ZENTRALES THEMA

## INTERNATIONALE KLIMAPOLITIK

Das wichtigste klimapolitische Ereignis war die UN-Klimakonferenz (COP 24) im Dezember 2018 im polnischen Kattowitz, die gleichzeitig als 14. Treffen zum Kyotoprotokoll und als dritte Konferenz der Vertragsparteien des Paris-Agreements 2015 abgehalten wurde. Zentrale Themen der COP 24 waren ein Regelwerk zur Überarbeitung und Vergleichbarkeit nationaler Zielbeiträge, ein transparentes Berichtswesen und die Weiterentwicklung der internationalen Klimafinanzierung.

Im Vorfeld der Konferenz veröffentlichten der Weltklimarat den Sonderbericht zur globalen Erwärmung von 1,5° C und das UN-Umweltprogramm (UNEP) den Emissions Gap Report 2018. >> [https://www.de-ipcc.de/media/content/SR1.5-SPM\\_de\\_barrierefrei.pdf](https://www.de-ipcc.de/media/content/SR1.5-SPM_de_barrierefrei.pdf) >> [https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/26879/EGR2018\\_ESEN.pdf?sequence=10](https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/26879/EGR2018_ESEN.pdf?sequence=10)

Der Sonderbericht konstatierte für 2017 einen weiteren Anstieg der globalen Treibhausgasemissionen um 1,3% auf 53,5 Gigatonnen (Gt). Für 2030 wäre für die Begrenzung der globalen Erwärmung bei einem 2° C-Ziel ein maximales Emissionsniveau von 40 Gt anzustreben, das bei einem 1,5° C-Ziel nur noch 24 Gt erreichen dürfte. Die Zusagen der nationalen Beiträge zur Emissionsminderung signalisieren für 2030 eine Bandbreite von 53 bis 55 Gt CO<sub>2</sub>-Äquivalent und damit eine Verfehlung der globalen Zielambition.

Diesen Trend bestätigt auch der Mitte November 2018 veröffentlichte IEA World Energy Outlook, bei dem im Szenario „New Policies“ die energiebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Zeitraum 2017–2030 um 2 Gt auf 34,6 Gt ansteigen. Dieses Szenario lässt erkennen, dass für die EU-28 im Zeitraum 1990–2030 eine Reduktion um 44% auf 2,25 Gt möglich sein könnte, während gleichzeitig die Emissionen außerhalb der EU um 96% auf 32,3 Gt erhöht werden.

## EUROPÄISCHE INITIATIVEN IN DER KLIMAPOLITIK

Kurz vor Beginn der COP 24 verstärkte die Europäische Kommission ihre klimapolitischen Ambitionen ein weiteres Mal und stellte ihre Vision eines klimaneutralen Europas 2050 vor. >> [https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050\\_en#tab-0-1](https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_en#tab-0-1)

Die Vision „Netto-Null-Emissionen“ soll bei Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der EU-Wirtschaft, Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze und sozialer Ausgewogenheit erreicht werden. Prioritäten und Maßnahmen sind demzufolge in folgenden strategischen Bereichen zu setzen:

- Energieeffizienz
- Nutzung erneuerbarer Energien
- Saubere, sichere und vernetzte Mobilität
- Wettbewerbsfähige Industrie und Kreislaufwirtschaft
- Infrastruktur und Netzverbindungen
- Biowirtschaft und natürliche CO<sub>2</sub>-Senkungen
- CO<sub>2</sub>-Abscheidung und -Speicherung

Im Zuge der Stakeholder-Diskussion hat sich auch der europäische Downstream-Dachverband FuelsEurope konstruktiv eingebracht und seine „Vision 2050 – Pathways for the Evolution of the Refining Industry and Liquid Fuels“ vorgestellt. >> <https://www.fuelseurope.eu/vision-2050>

Die neue EU-Langfriststrategie ersetzt die 2011 vorgestellte „2050 Low Carbon Economy Roadmap“, die von 1990 bis 2050 eine 80%ige Treibhausgasreduktion vorsah. Begleitend wurde eine rund 400 Seiten umfassende Analyse mit acht Technologieszenarien erstellt. Die Diskussion über die Umsetzung der Maßnahmen wird ab November 2019 von den in neuer Zusammensetzung agierenden EU-Institutionen weitergeführt werden.

Im Jahr 2018 erfolgten bei den bestehenden EU-Klimaschutzinstrumenten weitere wesentliche Schritte zur Festlegung verschärfter klimapolitischer Zielsetzungen für den Zeitraum nach 2020.

*Beitrag von Ing. Wolfgang Ernst, OMV*

## KLIMA- UND ENERGIE-STRATEGIE IN ÖSTERREICH

Die Bundesregierung hat sich im Regierungsprogramm zur Umsetzung des Pariser Klimaschutzabkommens und zur Einhaltung europäischer Klima- und Energieziele bekannt. Besondere Bedeutung kommt dabei der Klima- und Energiestrategie zu, deren wichtigste Aufgabe die Umsetzung der EU-Effort-Sharing-Verordnung mit dem Ziel einer Reduktion der österreichischen Treibhausgasemissionen im Non-ETS-Sektor von 36 % bis 2030 (Basis 1990) ist. Zusätzlich soll die Klima- und Energiestrategie die Anforderungen der EU-Governance-Verordnung erfüllen und einen ersten Ausblick auf das Ziel der Dekarbonisierung bis 2050 geben. Einige Eckpunkte der Klima- und Energiestrategie waren bereits im Regierungsprogramm im Dezember 2017 enthalten, Konkretisierungen erfolgten im Beschluss des

Sonderministerrats im Jänner 2018. Im April 2018 präsentierten Elisabeth Köstinger, Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus, und Norbert Hofer, Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, unter dem Titel „#mission 2030“ den Entwurf der Klima- und Energiestrategie; am 28. Mai wurde die Klima- und Energiestrategie schließlich im Ministerrat beschlossen. Das Papier übernahm Grundsätze des Regierungsprogramms, wie insbesondere die Stärkung des Standorts Österreich, den Verzicht auf neue Steuern und Abgaben, die Vermeidung von Gold Plating sowie den Vorrang von Motivation und Anreizen vor Verboten. Aus Sicht des Fachverbands beinhaltet die Klima- und Energiestrategie eine Reihe von Zielen und Maßnahmen, die positive Beiträge zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit heimischer Unternehmen leisten können; einzelne Ziele und Aussagen wurden aber kritisch bewertet.

## EMISSIONSHANDELS-RICHTLINIE

Die Revision der Emissionshandels-Richtlinie (ETS-RL) sieht für die vierte Handelsperiode von 2021 bis 2030 eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 43 % gegenüber 2005 vor. Die Richtlinie wurde im März 2018 im EU-Amtsblatt veröffentlicht, trat am 8. April 2018 in Kraft und ist bis





Shutterstock/raffi

9. Oktober 2019 in nationales Recht umzusetzen. Starke Wirkung zeigte der in der Emissionshandels-Richtlinie für 2019 vorgesehene operative Start der Marktstabilitätsreserve, bei der nicht genutzte Zertifikate in eine Reserve übertragen und ab 2023 stillgelegt werden können. Von Anfang 2018 bis Mitte Juli 2019 hatte sich der Preis für CO<sub>2</sub>-Zertifikate bis auf knapp unter 30 € je t nahezu vervierfacht.

>> [https://ec.europa.eu/clima/policies/ets/revision\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/ets/revision_en)

## ENERGIEEFFIZIENZ- RICHTLINIE UND -GESETZ

Die Richtlinie 2018/2002 zur Änderung der EU-Energieeffizienz-Richtlinie trat im Dezember 2018 in Kraft und ist innerhalb von 18 Monaten national umzusetzen. Das übergreifende Energieeffizienzziel für die gesamte EU beträgt mindestens 32,5% bis 2030. Im Jahr 2023 wird das Ziel durch die EU-Kommission bewertet, und es kann nach oben korrigiert werden, falls sich wesentliche Kostensenkungen ergeben oder dies zur Einhaltung der internationalen Verpflichtungen der EU notwendig ist. Für die einzelnen Mitgliedstaaten sind keine Ziele vorgegeben. Sie setzen diese selbst in den nationalen Energie- und Klimaplänen nach Maßgabe der Governance-Verordnung.

Die Verpflichtung des Artikels 7 ist nun wie folgt geregelt: Die Mitgliedstaaten haben von 2021 bis 2030 kumulierte Endenergieeinsparungen zu erreichen, die neuen jährlichen Einsparungen in Höhe von mindestens 0,8% des Endenergieverbrauchs entsprechen. Es handelt sich dabei um ein reales Ziel inklusive Eigenverbrauch, wobei mögliche

Flexibilitäten bereits abgezogen sind. Die Wahlmöglichkeit für Mitgliedstaaten zwischen Verpflichtungssystem und alternativen Maßnahmen zur Erreichung des Zieles ist wie erwartet erhalten geblieben.

Aufgrund der Änderungen in der Energieeffizienz-Richtlinie muss auch das österreichische Energieeffizienzgesetz, das zudem Ende 2020 ausläuft, angepasst werden. Im Oktober 2018 hat das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT) einen Evaluierungsprozess der bestehenden Regelung unter Einbindung des Fachverbands gestartet. Unter anderem wurden in Themen-Workshops mit ausgewählten Stakeholdern und Online-Befragungen die Erfahrungen mit dem Energieeffizienzgesetz erhoben und Verbesserungen diskutiert. >> <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/energy-efficiency/energy-efficiency-directive>

## BIOKRAFTSTOFFE

Mit dem am 30. November 2016 durch die Europäische Kommission veröffentlichten Paket „Clean Energy for all Europeans“ wurde unter anderem ein Vorschlag für die Umgestaltung der Erneuerbaren-Energie-Richtlinie (RED II) vorgestellt. Der Richtlinienentwurf sieht auch eine maßgebliche Umgestaltung der europäischen Biokraftstoffpolitik bis 2030 vor.

Nach intensiven Verhandlungen wurde diese Richtlinie schlussendlich im Dezember 2018 im EU-Amtsblatt veröffentlicht und soll bis Ende Juni 2021 in nationales Recht umgesetzt werden.

Kernpunkt der Einigung ist ein Ausbauziel von 32 % bei erneuerbaren Energien bis 2030. Das Ziel ist auf EU-Ebene verbindlich, die nationalen Ziele werden über die Governance-Verordnung festgelegt. Es wurde eine Revisions-Klausel aufgenommen, wodurch im Jahr 2023 eine Überprüfung mit der Möglichkeit einer Anhebung des Ziels vorgesehen ist. Zusätzlich zu diesem übergeordneten Erneuerbaren Ziel sieht die Einigung auch Sektorziele im Verkehrsbereich vor. Im Gegensatz zum ursprünglichen Kommissionsvorschlag wurde nun ein 14 %-Erneuerbaren-Ziel im Verkehrsbereich bis 2030 definiert. Der 7 %-Deckel für Biokraftstoffe der ersten Generation soll beibehalten werden und nicht, wie ursprünglich von der Kommission vorgeschlagen, auf 3,8 % gesenkt werden. Außerdem soll das Mindestziel für fortschrittliche Biokraftstoffe bis 2030 auf 3,5 % steigen – eine Doppelanrechnung der fortschrittlichen Biokraftstoffe auf das Verkehrsziel ist möglich.

Der Fachverband hat den Revisionsprozess zur RED II begleitet und sich im Rahmen einer WKÖ-Expertenarbeitsgruppe eingebracht. >> <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/renewable-energy/renewable-energy-directive>

## FEUERUNGSANLAGEN-VERORDNUNG

Die Novelle der Feuerungsanlagen-Verordnung (FAV) dient der Umsetzung der europäischen MCP-Richtlinie (Medium Combustion Plant Directive). Die offizielle Begutachtung hat im Mai 2018 begonnen, der Erlass der Verordnung steht jedoch noch aus. Aus Sicht des Fachverbands ist insbesondere die Umsetzung der EU-Richtlinie ohne Gold Plating von Bedeutung. Außerdem sollten bestehende Ausnahmeregelungen auf europäischer Ebene ebenfalls in die nationale Gesetzgebung aufgenommen werden, um Doppelregulierungen zu vermeiden. Zur Umsetzung der MCP-Richtlinie ist zusätzlich noch eine Novellierung des Emissionsschutzgesetz Kesselanlagen (EG-K) erforderlich. Die oben genannten Forderungen gelten sinngemäß auch für die noch anstehende Novellierung des EG-K.

## CHEMIKALIENGESETZGEBUNG

Ende Mai 2018 war es soweit: die letzte Übergangsphase für die Registrierung von Stoffen unter der Chemikalien-Verordnung REACH ging zu Ende. Nun müssen alle Stoffe, die in über einer Jahrestonne hergestellt oder importiert werden, registriert sein. Mit der Übermittlung der Dossiers an die europäische Chemikalienagentur ECHA ist aber nur der erste Schritt getan. Die eventuell darauffolgenden

Behördenevaluierungen sind bei weitem ressourcenintensiver. Aktuelle Diskussionen drehen sich darum, dass Unternehmen künftig mindestens jährlich überprüfen müssen, ob ihr Registrierungsdossier aktuell ist. Daneben ist die Substitution von besorgniserregenden Stoffen eines der erklärten Ziele im EU-Stoffrecht. Auch der Aufwand zur Erfüllung der Verpflichtungen nach der Einstufungs-, Kennzeichnungs- und Verpackungs-Verordnung CLP wird nicht weniger. 2019 steht für viele Mitgliedsunternehmen im Zeichen der Vorbereitung auf die neue Rezepturmeldung von Gemischen an die Vergiftungsinformationszentralen; auch wenn das Ziel der EU-weiten Vereinheitlichung und der Aufbau eines zentralen Übermittlungsportals, wofür sich der Fachverband intensiv eingesetzt hat, auf längere Sicht Einsparungspotential mit sich bringt.

Auf nationaler Ebene wurde 2018 die Änderung des Chemikaliengesetzes veröffentlicht, die eine weitere Anpassung an die Vorgaben der CLP-Verordnung beinhaltet. Insbesondere werden die Bestimmungen über die harmonisierten Informationen für die gesundheitliche Notversorgung verankert. Hier konnten auf Initiative des Fachverbands die Beibehaltung nationaler Sonderbestimmungen und das Einführen von Gebühren verhindert werden.

## ARBEITNEHMERSCHUTZ

Vor mehr als zwei Jahren wurde auf EU-Ebene der Fokus beim Arbeitsschutz auf krebserzeugende Arbeitsstoffe gerichtet, um unionsweite Regelungen für Arbeitsplatzgrenzwerte zu erreichen. Seitdem wurden 26 Grenzwerte beschlossen, die sukzessive mit Änderungen der Karzinogene-Richtlinie in Kraft treten. Die ersten beiden Teile wurden bereits als Änderungspaket der EU-Karzinogene-Richtlinie im EU-Amtsblatt veröffentlicht, der dritte Teil folgt 2019. Für die Mineralölindustrie sind unter anderem Arbeitsplatzregelungen zu Benzol, Dieselmotoremissionen sowie polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffgemische und Mineralöle, die zuvor in Verbrennungsmotoren zur Schmierung und Kühlung der beweglichen Teile des Motors verwendet wurden, relevant. Um dieses Pensum an Grenzwertableitungen erreichen zu können, hat sich die Kommission Verstärkung bei der Ableitung von sogenannten Occupational Exposure Limits (OELs) geholt. Die Europäische Chemikalienagentur ECHA gibt seit 2017 regelmäßig Empfehlungen für OELs ab, ab 2020 wurden jährlich vier bis fünf vertraglich vereinbart. National gilt es nun, die neuen Anforderungen in der Grenzwertverordnung zu verankern.

# 60 JAHRE ENI IN ÖSTERREICH

Im Jahr 1959 brachte Eni-Gründer Enrico Mattei Eni nach Österreich. Als Visionär und Pionier etablierte er die ersten Servicestationen in Österreich. Diese Innovation sollte sich als bahnbrechend herausstellen und zu einem Netz von heute 320 Servicestationen in Österreich heranwachsen. In einer Ausstellung, die anlässlich der Jubiläumsgala im Frühjahr 2019 in der Italienischen Botschaft präsentiert wurde, widmet sich Eni Austria dem außergewöhnlichen Leben und Wirken von Enrico Mattei. Das originale Logo wurde vom Bildhauer Luigi Brogгинi entworfen und von Giuseppe Guzzi im Rahmen eines Wettbewerbs 1952 präsentiert.

## Wie alles begann

Der Bau der CEL-Pipeline stellte für Eni die lang erwartete Gelegenheit zur Expansion auf den europäischen Markt dar. Im Jahr 1959 wurden Agip Austria mit Sitz in Innsbruck und Agip Suisse mit Sitz in Lausanne gegründet, gefolgt von Agip Deutschland zu Beginn des Jahres 1960.

Für den Aufbau des Tankstellennetzes in Österreich setzte Agip auf ihr Corporate-Identity-Konzept, das inzwischen weltweites Renommee genoss. Ab 1959 wurde die Tankstelle Bacciocchis intern weiterentwickelt. Das Markenzeichen – das weitausgreifende Flugdach – blieb als Wiedererkennungselement erhalten. Die Tankstelle wurde jedoch in modulare Bestandteile zerlegt, die bei Bedarf verschieden miteinander kombiniert werden konnten. Zentrales Element war das

Tankwart-Gebäude mit integrierten Toiletten, damals ein Alleinstellungsmerkmal der Agip. Die freistehenden Elemente „Espresso“ und „Servicehalle“ konnten je nach Platzangebot und Nachfrage hinzugesetzt werden.

Die Pläne für die Tankstellen wurden in Rom ausgearbeitet, die Umsetzung und die Anpassung an die örtlichen Bauvorschriften und Gegebenheiten nahmen die Ingenieure der Agip vor Ort vor. Für exponierte, innerstädtische Standorte wurden in Einzelfällen Sonderanfertigungen geplant, wie für die Tankstelle in der Ignaz-Harrer-Straße in Salzburg. Aufgrund der örtlichen Bauvorschriften konnten sie jedoch nicht immer so umgesetzt werden, wie es der Idealplan vorsah. Die alpenländische Variante, also eine Holz- oder Natursteinverkleidung des Tankwart-Gebäudes zur Anpassung an die lokale Bautradition, kam oft zum Einsatz.

In Österreich wurden bis zum Tode Enrico Matteis im Jahr 1962 knapp 50 Tankstellen errichtet, bis in die Mitte der 1970er Jahre konnte in dem von angloamerikanischen Konzernen dominierten österreichischen Markt das Netz auf 160 Tankstellen erweitert werden. Ein Meilenstein war die Übernahme der österreichischen Esso-Tankstellen im Jahr 2010. Heute gibt es in Österreich über 320 Eni-Tankstellen. Der markante Werbespruch „Amore Motore Agip“ ist bis heute in Erinnerung.

*Beitrag von Dott. Ing. Giuseppe BUSÀ, Eni Austria*



Max Carrara

# ZENTRALE BEVORRATUNGS- STELLE

Die Erdöl-Lagergesellschaft m.b.H. (ELG) wurde 1976 gegründet. Als nicht gewinnorientiertes Unternehmen agiert die ELG seit 2012 als „Zentrale Bevorratungsstelle“ für die Republik Österreich und kann auf eine langjährige Erfahrung in der Haltung von Pflichtnotstandsreserven zurückblicken. Neben der Erfüllung internationaler Verpflichtungen sowie der Sicherung ausreichender Tankraumkapazitäten für die Lagerung von Krisenbeständen gilt es auch zukünftig, eine rasche und effiziente Versorgung des Marktes mit marktadäquaten Produkten im Krisenfall sicherzustellen.

Die ELG kooperiert mit den am inländischen Mineralölmarkt tätigen Unternehmen, dies auch unter dem Gesichtspunkt der Nutzung vorhandener Tankraumkapazitäten und logistischer Infrastrukturen zur raschen Verbringung von Krisenbeständen in den Markt. Die ELG hat die Haltung von Mineralölprodukten derart gestaltet, dass ein Großteil gemeinsam mit operativen Beständen gelagert wird. Dies ermöglicht die Aufrechterhaltung der vom Markt geforderten Qualitäten durch permanentes Produkt-Refreshing und sichert die rasche Versorgung im Krisenfall. Die Flexibilität der Haltestruktur erfordert es, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Eigen- und Drittbeständen zu wahren. Diese Zielsetzung wird im Rahmen von privatrechtlichen Verträgen realisiert und in regelmäßigen Abständen evaluiert.

Qualitätspolitik im Bestandsmanagement verlangt regelmäßige Kontrolle von Vorratsbeständen, vor allem bei jenen, die getrennt von operativen Beständen gelagert werden. Dies betrifft vorwiegend Rohölbestände und in geringerem Ausmaß ungefärbte und ungeblendete Gasöle. Durch periodische Kontrollen wird sichergestellt, dass die Bestände zu jeder Zeit den gültigen Spezifikationen entsprechen. Ein regelmäßiger, internationaler Erfahrungsaustausch sowie die softwareunterstützte Auswertung der Qualitätsanalysen und daraus errechnete Langzeitprognosen helfen dabei, die Produktqualität langfristig zu sichern. Eine strategische

Lagerpolitik sichert eine den Anforderungen entsprechende Zusammensetzung der Bestände, die in erster Linie den aktuellen Mineralölbedarf bestmöglich widerspiegeln.

Um im Krisenfall eine effiziente Versorgung gewährleisten zu können, werden aktuelle sowie zukünftige Entwicklungen und mögliche Verbrauchsveränderungen (Elektromobilität, Dekarbonisierung) analysiert und in der Lager- und Bevorratungsstrategie entsprechend berücksichtigt. Im Rahmen einer periodischen Betrachtung der Versorgungslogistik werden erwartete Entwicklungen des Mineralölmarktes der Haltestruktur gegenübergestellt, um so Handlungserfordernisse frühzeitig erkennen zu können.

Auch das Thema „Sicherheitspolitik“ hat in der ELG Group hohen Stellenwert, als Seveso-Betrieb wird der regelmäßige brancheninterne Informationsaustausch gepflegt und der laufende Dialog mit Nachbarbetrieben und relevanten Stakeholdern gesucht. Durch interne und externe Audits sowie behördliche Inspektionen wird sichergestellt, dass alle technischen und organisatorischen Sicherheitsmaßnahmen immer auf höchstem Niveau stehen.

Krisenmanagement als Teil der Sicherheitspolitik bedeutet für die ELG, sich regelmäßig und laufend mit verschiedenen Krisenszenarien zu beschäftigen sowie entsprechendes Know-how und Kapazitäten aufzubauen bzw. bereitzuhalten.

*Beitrag von Mag. Klaus Messerklinger, ELG*

# TECHNISCHE VORGABEN UND VORSCHRIFTEN

## NEUFASSUNG DER VERORDNUNG BRENNBARE FLÜSSIGKEITEN

Nach langem Warten und vielen informellen Gesprächen zwischen dem Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort (BMDW) und der WKÖ kam im Mai 2018 die Neufassung der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten „VbF Neu“ endlich in das offizielle Begutachtungsverfahren, in welchem alle Interessenvertreter ihre Hinweise einbringen konnten. Seitens des FVMI, der eine Stellungnahme abgegeben hat, handelte es sich dabei im Wesentlichen um Konkretisierungen und juristische Details, wie beispielsweise die Klassifizierung von Ottokraftstoff.

Die langwierigen Diskussionen über eine neue Verordnung über brennbare Flüssigkeiten – die derzeit gültige stammt aus 1991 – haben aber gezeigt, dass eine Verordnung nicht das richtige Mittel zur Definition technischer Standards ist. Gerade dieser einheitliche technische Standard war aber ursprünglich der zentrale Zweck einer neuen VbF. In dieser Form wird er nun nicht kommen. So wurde beschlossen, dass die WKÖ unter FVMI-Mitwirkung und mit Zustimmung des zuständigen Ministeriums ein Schriftstück erarbeiten soll, in dem die einzelnen Textpassagen der VbF Neu erklärt, aber auch technische Lösungen und Umsetzungen definiert werden. Erst mit einem derartigen Dokument wird erreicht werden, dass beispielsweise die technischen Details einer Tankstelle in Ostösterreich jenen einer im Westen – im Unterschied zu heute – zumindest ähneln.

Mit dem Abschluss des Begutachtungsverfahrens war die Hoffnung verbunden, dass bald ein Inkrafttreten erfolgen würde und die unsichere Rechtsituation endlich ein Ende hat. Leider hat sich die Hoffnung nicht erfüllt und nach aktuellem Informationsstand ist erst ab 2020 mit der neuen Verordnung über brennbare Flüssigkeiten zu rechnen.

## FRÄCHTER-AUDITS

Zur Reduktion der Vielzahl von Audits bei den beauftragten Frächtern der Mineralölindustrie wurde vor fünf Jahren die Idee eines von allen betroffenen Mineralölgesellschaften gemeinsam durchgeführten Frächteraudits unter Koordination des FVMI geboren.

Die ersten Audits 2014/15 zeigten positive Ergebnisse und bestätigten, dass die Sicherheit beim Transport von Mineralölprodukten in Österreich auf hohem Niveau liegt. Nach drei Jahren wurden 2017/18 die Wiederholungsaudits durchgeführt. Aufgrund der Erstergebnisse – aber auch der erwarteten weiteren Verbesserungen – waren die Erwartungen seitens der Mineralölindustrie hoch. Die tiefgreifenden Diskussionen und fachkompetenten Gespräche im Rahmen der Audits unterstreichen die Professionalität der von der Mineralölbranche eingesetzten Frächter für den sicheren Mineralöltransport auf Österreichs Straßen.

## LÄNDERÜBERGREIFENDES TKW-HANDBUCH

Ein erfolgreiches Dauerprojekt im FVMI ist das modulare länderübergreifende Tankwagenfahrerhandbuch, in dem die Verhaltensvorschriften sowohl im Straßenverkehr als auch bei der Be- und Entladung für alle Mineralölgesellschaften zusammengefasst sind. Über ein Online-Tool kann das Handbuch von jedem Frächter individuell zusammengestellt werden. Damit hat die Mineralölindustrie einen wichtigen Standard im Bereich soziale Verantwortung, Sicherheit und Umweltschutz geschaffen.

2018 fand neben der redaktionellen Überarbeitung eine Online-Befragung der Transportunternehmen statt, um Überlegungen für eine Funktionserweiterung und vor allem

die Mehrsprachigkeit des Handbuchs zu erkunden, die den hohen Sicherheitsstandard weiterhin gewährleisten soll. Die gute Konjunktur in der EU und die hohen Anforderungen an die Ausbildung von Tankwagenfahrern resultieren aktuell in einem massiven Fahrermangel. Dadurch werden auch verstärkt Fahrer mit geringeren Deutschkenntnissen eingesetzt. Diese reichen für die alltägliche Kommunikation, aber nicht für Fachausdrücke und Formulierungen im Tankwagenfahrerhandbuch. Daher sollte dieses auch in die Muttersprache der eingesetzten Fahrer übersetzt werden, um die Vorschriften richtig zu kommunizieren.

## MINERALÖLVERSORGUNG BEI STROMMANGEL

Schwerpunkt bei einem weiträumigen Strommangel ist die Versorgung mit Kraftstoffen. Diesel und Benzin werden nicht nur an Tankstellen für die Blaulichtorganisationen, für den Transport von Gütern auf der Straße (z. B. Lebensmittel) oder für den Bahnverkehr mit Dieselloks benötigt, sondern auch in erheblichen Mengen zur Versorgung von Notstromaggregaten, ohne die die Bewältigung einer solchen Krise nicht vorstellbar ist. Diese Notstromaggregate müssen die Funktionstüchtigkeit kritischer Infrastruktur wie Wasserversorgung, Kommunikationseinrichtungen, Spitäler und Behörden sicherstellen.

Die Verfügbarkeit der Mineralölmengen, deren Zugänglichkeit über ein dichtes Tankstellennetz sowie deren Verteilung aus den Mineralöltanklagern ist derzeit in Österreich sichergestellt. Der aktuell von der Politik angestrebte „Carbon-Ausstieg“ kann jedoch zu Problemen in der Stromverfügbarkeit führen, da durch den steigenden Bedarf die Verteilungssysteme überlastet werden und Backups für alternative Stromproduktionsformen oft fehlen. Zusätzlich schwächt der vieldiskutierte Ausstieg aus fossilen Energieträgern die in einer Strommangellage oder bei einem flächendeckenden Blackout dringend benötigte Sicherstellung einer Mineralölversorgung. Es ist daher die Politik gefordert, begleitende Maßnahmen und Rahmenbedingungen zur Sicherstellung der Versorgung der Bevölkerung bei Strommangel oder Blackout umzusetzen, wozu auch die Versorgung mit Kraftstoffen zählt. Der FVMI ist seit Jahren diesbezüglich mit den zuständigen Behörden in Kontakt.

## EU-DATENSCHUTZ- GRUNDVERORDNUNG

Die DSGVO mitsamt ihren länderspezifischen Begleitgesetzen ist im Mai 2018 in Kraft getreten. Auch wenn es in der Substanz gegenüber der österreichischen Datenschutzgesetzgebung nicht viele Neuerungen gab, zeigte sich durch die deutlich erhöhten Strafdrohungen bei den Unternehmen ein massiver Anstieg der Anstrengungen, Gesetzeskonformität herzustellen. Auch bei Hinzuziehung zahlreicher Fachspezialisten, Datenschutzbeauftragten und Juristen war es aufgrund der allgemeinen Gesetzesformulierung und der fehlenden Judikatur nicht immer möglich, eine eindeutige Vorgangsweise zur Erfüllung der zahlreichen Erfordernisse zu definieren. Es wurde daher für die Vielzahl der Datenanwendungen in den Mineralölkonzernen ein Konzept erarbeitet, das höchstmögliche Eindeutigkeit und Rechtssicherheit gewährleistet.

Es wurde auch ein Standard-Verarbeitungsverzeichnis für die Logistik erarbeitet und den FVMI-Mitgliedern als Basis für die eigenen Anwendungen zur Verfügung gestellt. Zur Unterstützung und als Ansprechpartner für den Erfahrungsaustausch im Bereich Datenschutz war der FVMI speziell in der ersten Jahreshälfte 2018 tätig.

Die teilweise divergenten Positionen in den Diskussionen zeigten auch die große Rechtsunsicherheit. Jedes Unternehmen muss unter Abschätzung der zu erwartenden Risiken die passenden Entscheidungen selbst treffen.

*Beitrag von Ing. Bernhard Dewitz,  
Technischer Konsulent des FVMI*



Shutterstock/668Stock

# BEREITS 636 SCC-ZERTIFIKATE

Kontraktoren sind Unternehmer, die aufgrund eines Vertrags für ihren Auftraggeber bestimmte technische Dienst- oder Werkleistungen erbringen. Personaldienstleister sind Unternehmen, die Personal anderen Unternehmen überlassen und dort Arbeiten gemäß Arbeitskräfteüberlassungsgesetz ausführen. In Österreich werden vor allem in der Mineralöl-, der chemischen und in der Papierindustrie Kontraktoren für technische Dienstleistungen und Personaldienstleister eingesetzt. Sowohl durch ihr Sicherheitsmanagementsystem als auch durch das Verhalten ihrer Mitarbeiter wirken Kontraktoren und Personaldienstleister wesentlich auf den Sicherheits-, Gesundheits- und Umweltschutz-(SGU)-Standard ihrer Auftraggeber ein. Daher prüfen Auftraggeber die SGU-Managementsysteme der Kontraktoren und Personaldienstleister.

Um das Prüfverfahren zu vereinheitlichen, wurden bereits 1994 in den Niederlanden die Checklisten VCA (Veiligheids Checklist Aannemers) und VCU (Veiligheids Checklist Uitzendorganisaties) entwickelt. In abgewandelter Form entstanden 1995 daraus in Deutschland das SCC (Sicherheits Zertifikat Kontraktoren) und das SCP (Sicherheits Zertifikat Personaldienstleister). Nach deren erfolgreicher Einführung etablierten sich 1998 beide Zertifizierungsverfahren als eigenständige Systeme auch in Österreich. Für die Pflege der entsprechenden Dokumente und der SCC-Website ist das SCC Sektorkomitee Austria zuständig, das beim Fachverband der Mineralölindustrie angesiedelt ist.

Das SCC-Regelwerk beschreibt die Vorgehensweise, die bei der Zertifizierung von Kontraktoren oder Personaldienstleistern nach SCC anzuwenden ist. Es behandelt den eigentlichen Zertifizierungsprozess und die Anforderungen, die an alle daran Beteiligten gestellt werden und enthält die SCC-Checkliste für Kontraktoren des produzierenden Gewerbes und die SCP-Checkliste für Personaldienstleister.

Zertifizierungsfähig sind Gesellschaftsformen wie z. B. GmbH oder KG. Unter bestimmten Voraussetzungen sind auch Niederlassungen von Unternehmen zertifizierungsfähig. Hat die juristische Person/Einheit mehr als 35 Beschäftigte, ist grundsätzlich nach SCC\*\* oder SCP zu zertifizieren, auch wenn nur Niederlassungen oder organisatorische Einheiten dieses Unternehmens mit bis zu 35 Beschäftigten zertifi-

ziert werden wollen. Wenn es der Auftraggeber nicht anders fordert, benötigen Unternehmen mit weniger als zehn Beschäftigten kein SCC/SCP-Zertifikat, sofern sie keine Subunternehmer einsetzen.

Ein wesentlicher Bestandteil von SCC sind Forderungen, die an die Ausbildung von Mitarbeitern und Führungskräften der Kontraktoren gestellt werden. Um einen einheitlichen Ausbildungsstandard zu gewährleisten, wurden Inhalte, Zeiten und Prüfkriterien verbindlich festgelegt.

Das SCC/SCP-Zertifikat hat eine Gültigkeitsdauer von drei Jahren. Während dieser Zeit führt der Zertifizierer jährlich sogenannte Überwachungsaudits durch. 2018 waren 113 Unternehmen nach SCC\*, 325 nach SCC\*\*, 96 nach SCCP und 102 nach SCP zertifiziert. Die Zertifikate können auch gemeinsam mit anderen Zertifikaten, wie beispielsweise ISO 9001 (Qualitätsmanagement) oder ISO 14001 (Umweltmanagement), erworben werden.

Die SCC-Sektorkomitees in Belgien, Deutschland, den Niederlanden und Österreich haben sich zur europäischen SCC-Plattform zusammengefunden. Im Rahmen dieser Plattform ist auch Frankreich mit dem Vorsitzenden von MASE (einem ähnlichen Zertifizierungsverfahren) vertreten. Hauptaufgabe der Plattform ist es, die Vergleichbarkeit der Systeme und die gegenseitige Anerkennung zu gewährleisten. Aufgrund sich ändernder Gesetze und Vorschriften sowie internationaler Entwicklungen unterliegt das Regelwerk einer permanenten Aktualisierung. Derzeit gültig sind das normative SCC-Regelwerk Version 2011 sowie der SGU-Prüfungsfragenkatalog Version 06/2018.

Der Vertrieb des normativen Regelwerks und des SGU-Prüfungsfragenkatalogs erfolgt durch den Fachverband der Mineralölindustrie, wo das österreichische SCC-Komitee auch seinen Sitz hat. Über die Website [www.scc-austria.at](http://www.scc-austria.at) können weitere Informationen bezogen werden, auch eine Auflistung aller in Österreich zertifizierten Unternehmen kann heruntergeladen werden.

# KOLLEKTIV- VERTRAGS- ABSCHLÜSSE



In Vorbereitung auf die KV-Verhandlungen im Jänner 2018 fand im November 2017 in der WKÖ das Wirtschaftsgespräch mit der Arbeitnehmerseite statt. Die FVMI-Vertreter haben anhand aktueller Daten die österreichische Mineralölindustrie präsentiert und die wirtschaftliche Lage diskutiert, anschließend hat die Arbeitnehmerseite ihr Forderungsprogramm überreicht. Die rahmenrechtlichen Forderungen der Arbeitnehmerseite umfassten zehn Punkte.

Am 24. Jänner 2018 fanden dann die KV-Verhandlungen statt. Spät in der Nacht einigten sich der FVMI auf Arbeitgeberseite und die Gewerkschaftsvertreter von GPA-djp und PRO-GE auf Arbeitnehmerseite auf einen neuen Lohn- und Gehaltsabschluss für etwa 4.000 Beschäftigte, davon 3.100 Angestellte und 900 Arbeiter (inklusive Lehrlinge). Das Verhandlungsergebnis ergab ab 1. Februar 2018 eine Erhöhung der KV-Mindestbezüge um 3,1 % und der monatlichen Ist-Bezüge für die Arbeiter und Angestellte um 3,0 %. Die Lehrlingsentschädigungen und Zulagen wurden um 3,1 %, die Reise-Aufwandsentschädigungen um 2,55 % und die Vorrückungsbeträge um 1,3 % erhöht. Im Rahmenrecht einigten sich die KV-Partner auf Flexibilisierung zwischen Zeit und Geld beim Jubiläumsgeld, volle Karenzanrechnung für alle dienstzeitabhängigen Ansprüche sowie die Einrichtung einer Arbeitsgruppe „Förderung der Frauen zur Erreichung von Führungspositionen“.

Das Verhandlungsteam umfasste im Jänner 2018 auf Arbeitgeberseite folgende Personen: Hametner/OMV (Vorsitz), Csencsits/Eni, Kavossi/Shell, Konar/BP, Gagliano/Eni, Hussler/MOL, Krenn/OMV R+M, Kroat-Reder/OMV, Oswald/OMV Austria E+P, Pachner/RAG, Unterleuthner/OMV sowie Stelzer/BSI und Capek/FVMI-Büro. Die Arbeitnehmerseite war mit 28 Personen vertreten.

Am 23. Jänner 2019 fanden die nächsten KV-Verhandlungen statt. Im Vorbereitung dazu trafen sich am 19. November 2018 die Vertreter von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite, um die wirtschaftliche Situation sowie die Aussichten für

2019 zu diskutieren und um der Gewerkschaft Gelegenheit zu bieten, ihr Forderungsprogramm für die KV-Verhandlungen im Jänner zu präsentieren. Die Rahmenforderungen waren diesmal sehr umfassend und enthielten 17 Punkte.

In der Nacht vom 23. auf 24. Jänner 2019 einigten sich die KV-Partner auf einen neuen Lohn- und Gehaltsabschluss für etwa 4.100 Beschäftigte, davon rund 3.200 Angestellte und 900 Arbeiter (inklusive Lehrlinge). Die FVMI-Vertreter waren Hametner/OMV (Vorsitz), Prossl-Hainisch/BP, Kerezsi/Eni, Csencsits/Eni, Sommer/MOL, Hußler/MOL, Dubsky/OMV, Helm/OMV, Krenn/OMV, Kroat-Reder/OMV, Oswald/OMV, Pachner/RAG, Posch-Lindpaintner/Shell sowie Stelzer/BSI und Capek/FVMI-Büro. Auf Arbeitnehmerseite waren 30 Teilnehmer anwesend.

Das Verhandlungsergebnis sah ab 1. Februar 2019 für die Arbeiter und Angestellten eine Erhöhung der KV-Mindestbezüge und der monatlichen Ist-Bezüge um 3,4 % vor. Die Lehrlingsentschädigungen und Zulagen wurden um 3,4 %, die Reise-Aufwandsentschädigungen um 2,7 % und die Vorrückungsbeträge um 1,5 % erhöht.

Zusätzlich wurden einige Modernisierungen und Anpassungen im KV-Rahmenrecht vereinbart, wie beispielsweise bei den angeordneten Überstunden, beim Jubiläumsgeld, der Prüfungsvorbereitung oder der Schlechtwetterzulage. Die Kollektivvertragspartner betonten übereinstimmend, dass das Verhandlungsergebnis der wirtschaftlichen Situation in der Mineralölindustrie Rechnung trägt und gleichzeitig die Kaufkraft der Beschäftigten stärkt.



Der Kollektivvertrag (inklusive Rahmenvertrag) liegt in einem einheitlichen Druckwerk auf und ist unter [www.oil-gas.at](http://www.oil-gas.at) herunterladbar. Auch eine Arbeitsfassung in Englisch ist dort erhältlich.

## ROHÖLRESERVEN

	2014	2015	2016	2017	2018	2018	Veränd.
	TSD Mio t	%	%				
OPEC-Länder	170,5	169,9	171,2	171,0	174,8	71,6%	2,2%
davon Saudi-Arabien	36,7	36,6	36,6	36,6	40,9	16,8%	11,7%
davon Iran	20,2	19,3	21,8	21,6	21,4	8,8%	-0,9%
davon Kuwait	14,0	14,0	14,0	14,0	14,0	5,7%	0,0%
davon Irak	21,7	21,7	20,6	20,1	19,9	8,2%	-1,0%
Nordamerika/Mexiko	35,3	35,9	34,5	34,2	35,4	14,5%	3,5%
Europa/GUS	20,9	21,0	21,8	21,4	21,5	8,8%	0,5%
davon Russland	14,1	14,0	15,0	14,5	14,6	6,0%	0,7%
davon Norwegen	0,8	1,0	0,9	1,0	1,1	0,5%	10,0%
davon in Großbritannien	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,1%	0,0%
davon Kasachstan	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	1,6%	0,0%
<b>Gesamt</b>	<b>239,8</b>	<b>239,4</b>	<b>240,7</b>	<b>239,3</b>	<b>244,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>2,0%</b>

Quelle: BP Statistical Review (2019)

## ROHÖLFÖRDERUNG

	2014	2015	2016	2017	2018	2018	Veränd.
	Mio t	%	%				
OPEC-Länder	1.764,4	1.830,1	1.885,8	1.873,7	1.854,3	41,4%	-1,0%
davon Saudi-Arabien	543,8	568,0	586,7	559,3	578,3	12,9%	3,4%
davon Iran	174,0	180,2	216,3	235,6	220,4	4,9%	-6,5%
davon Kuwait	150,0	148,1	152,5	144,8	146,8	3,3%	1,4%
davon Irak	158,8	195,6	217,6	222,2	226,1	5,1%	1,8%
Nordamerika/Mexiko	869,5	909,7	881,3	918,7	1.027,1	23,0%	11,8%
Europa	159,7	166,5	167,8	164,7	162,9	3,6%	-1,1%
davon Norwegen	84,8	87,5	90,2	88,6	83,1	1,9%	-6,2%
davon Großbritannien	40,0	45,4	47,5	46,6	50,8	1,1%	9,0%
GUS	675,8	681,3	692,2	696,1	709,1	15,8%	1,9%
davon Russland	535,1	541,8	555,9	554,4	563,3	12,6%	1,6%
davon Kasachstan	81,1	80,2	78,6	87,0	91,2	2,0%	4,8%
<b>Gesamt</b>	<b>4.223,2</b>	<b>4.354,8</b>	<b>4.368,0</b>	<b>4.379,9</b>	<b>4.474,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>2,2%</b>

Quelle: BP Statistical Review (2019; includes crude oil, shale oil, oil sands and NGL)

## MINERALÖLVERBRAUCH

	2014	2015	2016	2017	2018	2018	Veränd.
	Mio t	%	%				
Nordamerika/Mexiko	1.065,3	1.080,0	1.091,1	1.096,6	1.112,5	23,9%	1,4%
Europa	699,7	715,7	733,3	746,2	742,0	15,9%	-0,6%
davon Deutschland	114,5	114,2	116,5	119,0	113,2	2,4%	-4,9%
davon Frankreich	79,6	79,2	78,7	79,1	78,9	1,7%	-0,3%
davon Italien	58,5	61,1	61,6	62,0	60,8	1,3%	-1,9%
davon Großbritannien	73,5	75,3	77,5	78,0	77,0	1,7%	-1,3%
davon Spanien	60,3	62,2	64,5	65,0	65,0	1,4%	0,0%
Japan	204,0	196,5	191,0	187,8	182,4	3,9%	-2,9%
China	539,3	573,3	587,0	610,7	641,2	13,8%	5,0%
<b>Gesamt</b>	<b>4.385,3</b>	<b>4.465,8</b>	<b>4.548,3</b>	<b>4.607,0</b>	<b>4.662,1</b>	<b>100,0%</b>	<b>1,2%</b>

Quelle: BP Statistical Review (2019; consumption of biogasoline (such as ethanol) biodiesel and derivatives of coal and natural gas are included)

**BP Europa SE**

Industriezentrum Niederösterreich Süd  
2355 Wiener Neudorf, Straße 6, Objekt 17

**Danuoil Mineralöllager- u. Umschlagsges.m.b.H.**

1100 Wien, Wienerbergstraße 3

**Eni Austria GmbH****Eni Marketing Austria GmbH****Eni Mineralölhandel GmbH**

1200 Wien, Handelskai 94–96

**Erdöl-Lagergesellschaft m.b.H.**

8502 Lannach, Radlpaßstraße 6

**Erdöl-Tanklagerbetrieb GmbH**

1220 Wien, Uferstraße 16, Ölhafen Lobau

**Halliburton Company Austria GmbH**

2201 Seyring, Helmaweg 2

**JET Tankstellen Austria GmbH**

5020 Salzburg, Samergasse 27

**LUKOIL Lubricants Europe GmbH**

1220 Wien, Ölhafen Lobau, Uferstraße 8

**MB Well Services GmbH**

4873 Frankenburg am Hausruck,  
Neukirchner Straße 17

**MOL Austria Handels GmbH**

1020 Wien, Walcherstraße 11a

**Netz Burgenland GmbH**

7000 Eisenstadt, Kasernenstraße 10

**OMV Aktiengesellschaft****OMV Exploration & Production GmbH****OMV Refining & Marketing GmbH****OMV Solutions GmbH**

1020 Wien, Trabrennstraße 6–8

**OMV Austria Exploration & Production GmbH**

2230 Gänserndorf, Protteser Straße 40

**Österreichischer Verband für Flüssiggas**

1010 Wien, Schubertring 14

**RAG Austria AG****RAG Exploration & Production GmbH**

1010 Wien, Schwarzenbergplatz 16

**RAG Energy Drilling GmbH**

4851 Gampern, Schwarzmoos 28

**RDG E&P GmbH**

1010 Wien, Schwarzenbergplatz 16

**Services Petroliers Schlumberger**

Zweigniederlassung Ennsdorf

4482 Ennsdorf, Brunnenstraße 15

**Shell Austria GmbH**

1220 Wien, Donau-City-Straße 1, Tech Gate

**Transalpine Ölleitung in Österreich Ges.m.b.H.**

9971 Matrei in Osttirol, Kienburg 11

**Tuboscope Vetco Österreich GmbH**

2242 Prottes, Bahnhofstraße 49a

**Weatherford Oil Tool GmbH**

2183 Neusiedl/Zaya, Gewerbestraße Mitte 6



HALLIBURTON



RAG.ENERGY.DRILLING

Schlumberger



TAL  
transalpine pipeline

Tuboscope

Weatherford



## FACHVERBAND DER MINERALÖLINDUSTRIE

Wiedner Hauptstraße 63  
1045 Wien, Österreich

T +43 (0)5 90900-4892  
F +43 (0)5 90900-4895  
office@oil-gas.at  
www.oil-gas.at

