

# CORONAVIRUS

## INFO-SERVICE FÜR BETRIEBE



## Mineralölindustrie

### Faktencheck zur Mineralölindustrie

Antworten auf wichtige Fragen

Die Fragen im Überblick:

- [Sind E-Fuels eine CO<sub>2</sub>-arme Alternative zu konventionellen Kraftstoffen?](#)
- [Sind E-Autos klimafreundlicher als Wasserstofffahrzeuge?](#)
- [Welchen Beitrag leistet die Mineralölindustrie für die österreichische Wirtschaft?](#)
- [Wie viele Tankstellen gibt es in Österreich?](#)
- [Was ist das „Dieselprivileg“?](#)
- [Wie setzt sich der Kraftstoffpreis zusammen?](#)
- [Wieviel verdienen die Tankstellen am Kraftstoff?](#)
- [Warum sind die Preise an Autobahntankstellen höher?](#)

### Sind E-Fuels eine CO<sub>2</sub>-arme Alternative zu konventionellen Kraftstoffen?

Um die weltweiten Klimaschutzziele im Verkehrsbereich zu erreichen, sind Verbrennungsmotoren und Flugturbinen, die mit E-Fuels betrieben werden, eine der Möglichkeiten im künftigen Mosaik von Antriebsformen. Vereinfacht ausgedrückt wird dabei Wasserstoff aus erneuerbarer Stromerzeugung mit Kohlendioxid, entweder aus Industrieabgasen oder aus der Luft (Direct Air Capture), zu einem treibhausgasneutralen Kohlenwasserstoff zusammengesetzt. Für diese Verfahren haben sich die Begriffe Power-to-X (PtX), Power-to-Liquid (PtL), Power-to-Gas (PtG) oder E-Fuels durchgesetzt.

#### Vorteile:

- E-Fuels sind EN-590-ähnliche synthetische bzw. paraffinische Kraftstoffe (gem. EN 15940), wenn sie über den Pfad der Fischer-Tropsch-Synthese hergestellt werden – über die Methanolsynthese werden vorzugsweise EN-228-ähnliche Fuels erzeugt. Werden E-Fuels ausschließlich mit erneuerbaren Energien hergestellt, sind sie weitgehend treibhausgasneutral.
- Im Gegensatz zu Biokraftstoffen stehen E-Fuels nicht in Konkurrenz zu Nahrungsmitteln.
- Die meisten E-Fuels unterscheiden sich technisch nicht von ihren herkömmlichen (fossilen) Pendanten (EN 590 Dieselnorm und EN 228 Benzinnorm) – es gibt aber auch deutlich abweichende Varianten, wie DME (Dimethyl Ether) oder OME (Oxymethylenether)-Fuels. Die meisten E-Fuels können jedoch genauso eingesetzt, über das bestehende Tankstellennetz vertrieben und (im Rahmen der technischen EN 228 bzw. EN 590-Vorgaben) beigemischt werden.
- E-Fuels lassen sich wie alle flüssigen Kraftstoffe gut speichern, transportieren und sind vielseitig einsetzbar.
- E-Fuels produzieren keinen Ruß und können zur Verringerung der Stickoxidemissionen beitragen.

#### Aber:

Der flächendeckende Einsatz von E-Fuels ist allenfalls langfristig denkbar. Die Produktion müsste hochskaliert werden. Und selbst unter günstig(st)en Bedingungen wären E-Fuels immer noch zwei bis dreimal so teuer wie fossile Kraftstoffe. Schließlich ist da die Herstellung von E-Fuels sehr aufwendig.

## Sind E-Autos klimafreundlicher als Wasserstofffahrzeuge?

Eine Studie des deutschen Fraunhofer Instituts für Solare Energiesysteme (ISE) im Auftrag der H2 Mobility GmbH hat gezeigt, dass nur Batteriefahrzeuge mit einer Reichweite bis 250 Kilometer klimafreundlicher sind als Wasserstofffahrzeuge. Entscheidend ist bei dem Vergleich, dass E-Autos durch die Produktion der Batterie ein wesentlich größeres CO<sub>2</sub>-Päckchen zu tragen haben. Darum schneiden Batteriefahrzeuge mit großem Akku schlechter ab.

Die Studie zeigt vor allem, dass sich unterschiedliche Antriebsformen ideal ergänzen können und es daher eine Akzeptanz aller verfügbaren Energieträger benötigt. So senken beispielsweise Fahrzeuge mit mittleren bis kleinen Batterien (< 50 kWh) und Reichweiten bis 250 Kilometer die Emissionen im Verkehr, während Brennstoffzellenfahrzeuge mit Wasserstoff für höhere Reichweiten aus Sicht des Klimaschutzes zunehmende Vorteile vorweisen.

[> mehr Informationen](#)

## Welchen Beitrag leistet die Mineralölindustrie für die österreichische Wirtschaft?

Mit rund 11.000 Beschäftigten in der Mineralölindustrie inkl. Tankstellenpartner und deren Arbeitnehmern (ohne Energiehandel) gilt die Branche als wichtiger Arbeitgeber des Landes. Mit Förderung, Aufbereitung und Vertrieb erwirtschaftet die Mineralölindustrie in Österreich einen Umsatz (abgesetzte Produktion) von rund 10 Mrd. Euro und zeichnet sich für etwa 2,6 % des österreichischen BIP verantwortlich. Die Mineralölindustrie ist in weitläufige Leistungsnetzwerke fest eingebunden, welche direkt sowie indirekt massive Konsum- und Investitionseffekte auslösen.

Die Unternehmen der österreichischen Mineralölindustrie leisten nicht nur einen beträchtlichen Beitrag zum österreichischen Steueraufkommen und zur Wertschöpfung im Land, sondern sorgen darüber hinaus auch für Arbeitsplätze und zukunftsorientierte Ausbildungsplätze für junge Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Mineralölunternehmen bieten Österreich nachhaltige und flächendeckende Versorgungssicherheit - 365 Tage im Jahr und oft rund um die Uhr. Sie versorgen nicht nur Ballungsräume, sondern auch weniger zentrale Randlagen und haben dafür weite Transportwege und eine aufwändige Lagerhaltung.

Mehr über die Mineralölindustrie in Österreich: [> Video](#)

## Wie viele Tankstellen gibt es in Österreich?

Die zum 1.1.2020 erhobenen 2.739 öffentlich zugänglichen Tankstellen (davon 1.353 sogenannte Major Branded Stationen der FVMI-Mitgliedsunternehmen BP, Eni, JET, OMV, Shell) sorgen dafür, dass die Lenker von rund 5 Mio. PKW ein dichtes Netz zur Kraftstoffbetankung vorfinden. Dazu kommen noch hunderttausende Motorräder und Motorfahrräder, Autobusse und Lastkraftwagen, die ebenfalls an den Tankstellen mit Kraftstoffen versorgt werden. Darüber hinaus dienen viele Tankstellen als Servicestationen und Rasteinrichtungen auf Reisen aber vielerorts auch als Nahversorger für schnelle Einkäufe.

Mehr zur Entwicklung des Tankstellenbestandes: [> Tankstellenstatistik](#)

## Was ist das „Dieselprivileg“?

Beim sogenannten „Dieselprivileg“ handelt es sich um einen Begriff, der auf die um 8,5 Cent pro Liter niedrigere Mineralölsteuer auf Diesel zurückzuführen ist. Regelmäßig ist auch von einer (angeblichen) Subvention für fossile Energieträger die Rede.

Tatsächlich wird Diesel aber nicht subventioniert, sondern nur weniger stark mit Abgaben belastet wird. Eine Subvention suggeriert, dass Steuergeld dafür ausgegeben würde, was nicht der Fall ist.

Neben 20 % Umsatzsteuer fallen bei Diesel zusätzlich 39,7 Cent und bei Superbenzin 48,2 Cent Mineralölsteuer pro Liter an. Derzeit wandern also in Summe pro verkauftem Liter Diesel 51 %, bei Superbenzin 57 % des Verkaufspreises in den Staatshaushalt.

Ein Detail am Rande: Für den Straßengüterverkehr – den mit Abstand wichtigsten Dieselverbraucher – ist nicht nur die Höhe des Dieselpreises bzw. der Dieselbesteuerung relevant, sondern das nach Emissionsklassen ökologisch differenzierte Road-Pricing. Dabei wird die klassische Vignette durch eine leistungsabhängige Maut ersetzt: Je mehr Kilometer mit einem Fahrzeug zurückgelegt werden, desto höher ist die Maut.

## Wie setzt sich der Kraftstoffpreis zusammen?

Kraftstoffe gehören zu den am höchsten besteuerten Produkten des Landes. Neben 20 % Umsatzsteuer fallen bei Diesel zusätzlich 39,7 Cent und bei Superbenzin 48,2 Cent Mineralölsteuer pro Liter an. Derzeit wandern also pro verkauftem Liter Diesel 57 %, bei Superbenzin sogar 64 % des Verkaufspreises in den Staatshaushalt (Stand Ende Juni 2020).

Im Jahr 2019 flossen insgesamt rund 4,5 Milliarden Euro an Mineralölsteuer in das Bundesbudget, mehr als 3 Milliarden Euro davon aus dem Dieselverkauf. Mit der Differenz bestreiten die Mineralölunternehmen unter anderem die Kosten für Anschaffung, Transport, Verarbeitung und Veredelung des Rohstoffes in der Raffinerie sowie den Vertrieb.

## Wieso können sich Tankstellenpreise und Rohölpreise niemals 1:1 verändern?

Für die Bildung der Tankstellenpreise sind insbesondere die internationale Preisentwicklung für Kraftstoffe, der Produktenmarkt in Rotterdam und der Wechselkurs zwischen US-Dollar und Euro wesentliche Faktoren. Diese Aspekte sind von den Tankstellenunternehmen weder beeinflussbar noch im Vorfeld kalkulierbar.

Preisveränderungen am Rohölmarkt schlagen sich prozentuell immer nur in abgeschwächter Form beim Kraftstoffpreis an der Tankstelle nieder. Das gilt sowohl für Preisschwankungen nach unten als auch für solche nach oben.

Autofahrer tanken kein Rohöl, sondern raffinierte Kraftstoffe. Um aus Rohöl die Produkte Benzin oder Diesel zu erhalten, ist eine kostenintensive Verarbeitung in den Raffinerien notwendig. Des Weiteren sind Transport- und Vertriebssysteme sowie umfassende Forschungsarbeiten erforderlich, die Personal- und Betriebsaufwendungen erfordern und von den Rohölpreisschwankungen unabhängig sind. Zu beachten ist auch, dass es sich bei der Mineralölsteuer um eine betragsmäßig fixe Verbrauchsabgabe handelt, unabhängig vom jeweiligen Preisniveau (Mineralölsteuer bei Benzin derzeit 48,2 Cent/Liter, bei Diesel 39,7 Cent/Liter). Über die Hälfte des Kraftstoffpreises (51 bis 57 %) wandert demnach in den Staatshaushalt.

## Wieviel verdienen die Tankstellen am Kraftstoff?

In nur wenigen Ländern Europas liegen die Ertragsmöglichkeiten beim Kraftstoffverkauf unter jenen Österreichs. Laut einer Erhebung für 2019 von Wood Mackenzie sind die Brutto-Tankstellenmargen bei Eurosuper lediglich in Großbritannien (10,75 Cent) geringer als in Österreich (11,68 Cent). Bei Diesel liegen die Margen nur in Frankreich (9,66 Cent), Großbritannien (10,61 Cent) und Deutschland (10,97 Cent) unter jenen von Österreich (11,40 Cent). Die jeweils erstplatzierten Länder können sich im Vergleich über fast dreimal so hohe Bruttomargen freuen: Norwegen bei Eurosuper mit 28,84 Cent und die Schweiz bei Diesel mit 30,10 Cent.

Die Brutto-Tankstellenmargen dürfen jedenfalls nicht mit dem Gewinn verwechselt werden. Dieser ist um Kosten, die für Transport, Investitionen, Betrieb, Instandhaltung und Pächterprovision anfallen, zu bereinigen. Auf das Jahr gerechnet bleibt den Mineralölunternehmen bei ihrem Tankstellengeschäft im Durchschnitt oft nur ein Betrag zwischen 0,5 bis 1 Cent pro verkauftem Liter Kraftstoff übrig.

## Warum sind die Preise an Autobahntankstellen höher?

Kurz zusammengefasst: Autobahntankstellen lassen sich nicht mit herkömmlichen Stationen vergleichen

Abgesehen vom umfangreichen Service, der den Reisenden an den 72 österreichischen Autobahntankstellen (plus etwa 15 an Schnellstraßen) geboten wird, sind die Kosten für die Tankstellenunternehmen aus mehreren Gründen deutlich höher als an Standorten abseits der Autobahn.

Allein beim Bau der Station fallen überdurchschnittlich hohe Kosten an. So muss es gemäß den Verträgen eine bestimmte Mindestanzahl an Zapfsäulen geben. Es muss ein gut ausgebauter Parkplatz vorhanden sein und die Tankstelle sowie der Shop müssen 24 Stunden in Betrieb sein, was einen entsprechenden Personaleinsatz erfordert.

All das verursacht deutlich mehr Kosten als an Standorten abseits von Autobahnen. Außerdem wird die Anlage nach der Errichtung durch die Mineralölunternehmen an den Bund übergeben und muss dann von diesem zurückgepachtet werden, was zusätzliche Kosten bedeutet.

## Umfangreiches Serviceangebot für Autofahrer

Die Autobahntankstellen bieten umfassenden Service für Autofahrer und ihre Begleitpersonen im Shop-, Bistro- und Sanitärbereich. Zusätzlich stehen den Konsumentinnen und Konsumenten an den Autobahnstationen Rasthäuser mit einem umfangreichen Angebot an Speisen und Getränken zur Verfügung.

In diesem Sinn spricht man von Full-Service-Stationen, die nicht nur die Versorgung entlang der österreichischen Autobahnen rund um die Uhr sicherstellen, sondern auch als Raststationen für Reisende dienen.

Der undifferenzierte Vergleich mit den günstigsten Stationen abseits der Autobahn, möglicherweise sogar mit Automatentankstellen ohne Personalkosten, wäre daher kein korrekter Vergleich.