

AVENUE



Ausgabe Herbst 2019

Aus Erdöl-Vereinigung
wird Avenergy Suisse

Alles zum neuen Auftritt

«Die Umbenennung ist
folglich kein Neuanfang,
sondern ein Zeichen
der Kontinuität auf einem
längst eingeschlagenen,
zukunftssträchtigen Weg.»

Daniel Hofer
Präsident Avenergy Suisse

Beinahe 60 Jahre lang stand der Name «Erdöl-Vereinigung» grundsolide wie ein Fels in der schweizerischen Verbandslandschaft. Der Name war Programm. Die Vereinigung der schweizerischen Mineralölimporteure zählt heute etwas mehr als zwei Dutzend Mitglieder – vom internationalen Konzern bis zum familiengeführten KMU ist fast jede Unternehmensgrösse dabei. Nun haben diese Mitglieder entschieden, ein neues Kapitel in der Verbandsgeschichte aufzuschlagen und ihren Verband in «Avenergy Suisse» umzubenennen. Der neue Name ist ebenfalls Programm: Er steht für die Zukunft («avenir» auf Französisch) der Energie («energy» auf Englisch) in der Schweiz. Die Mineralölbranche unterstreicht damit mit Zuversicht und einer gesunden Portion Kampfgeist, dass sie bei der Entwicklung der schweizerischen Energielandschaft eine aktive Rolle einnimmt.

Die Abkehr von den fossilen Energieträgern ist eine Aufgabe globalen Ausmasses. Als Mitglied des Schweizerischen Energierats konnten wir diesen Herbst am World Energy Congress in Abu Dhabi teilnehmen. Über die «energy transition» wurde hier ausgiebig gesprochen. Geprägt war die Veranstaltung schliesslich aber von der Einsicht, dass auf viele Jahre hinaus kein Weg an den fossilen Energieträgern vorbeiführen wird, sofern soziale Gerechtigkeit und Wohlstand für alle zu den übergeordneten Zielen zählen sollen. Unsere Branche nimmt ihre Verantwortung wahr, ihren Teil zu einer klimafreundlichen Energiezukunft beizutragen. Ebenso wichtig und anspruchsvoll ist das Kerngeschäft unserer Mitglieder: die Sicherstellung der täglichen Energieversorgung unseres Landes. Als Importeure und Produzenten des mit Abstand bedeutendsten Energieträgers haben wir für das reibungslose Funktionieren unserer Wirtschaft und unserer Gesellschaft Gewähr zu bieten.

Seit dem Bestehen unserer Vereinigung haben sich die Bereiche Mobilität und Wärmemarkt stark gewandelt, und der Wandel wird sich zweifelsohne noch beschleunigen. Mit dem neuen Namen «Avenergy Suisse» tragen wir dieser Entwicklung Rechnung. Die Umbenennung ist folglich kein Neuanfang, sondern ein Zeichen der Kontinuität auf einem längst eingeschlagenen, zukunftssträchtigen Weg.



Daniel Hofer

Präsident Avenergy Suisse

4 Von der Erdöl-Vereinigung zu Avenergy Suisse

An der diesjährigen Generalversammlung der Erdöl-Vereinigung haben die Mitglieder entschieden, ihren Verband per 1. Juli 2019 in «Avenergy Suisse» umzubenennen.

Von der Erdöl-Vereinigung zu Avenergy Suisse: Der Branchenverband der Mineralölimporteure vollzieht damit einen Schritt, der längst überfällig war, denn seine Mitglieder sind von reinen Importeuren von Erdölprodukten zu vielseitig engagierten Energiedienstleistern für Mobilität und Gebäude geworden. Sie gewährleisten mit ihrer Tätigkeit die jederzeit und überall verfügbare und wirtschaftlich tragbare Energieversorgung unseres Landes.



«Mineralölprodukte sind und bleiben die Stütze unserer Energieversorgung.»

Roland Bilang
Geschäftsführer Avenergy Suisse

Branche seit Jahren im Wandel

Der Umbenennung liegt ein Wandel zugrunde, der bereits seit Jahren im Gange ist: So investieren die Mitglieder von Avenergy Suisse seit jeher viel Energie in die Entwicklung von erneuerbaren Lösungen im Bereich der flüssigen Brenn- und Treibstoffe. Bio-Diesel etwa oder Ethanol, aus Biomasse hergestellt, die herkömmlichem Diesel oder Benzin beigemischt werden, machen heute im Schnitt rund 3,5 Prozent einer jeden Tankfüllung aus. Mit derlei erneuerbaren Biotreibstoffen leistet die Branche einen ganz konkreten Beitrag zur Reduktion der CO₂-Emissionen – wohlgemerkt ohne dieses Engagement an die grosse Glocke zu hängen.

Wasserstoff: Mobilität der Zukunft

Auch der nächste Schritt in der Entwicklung hin zur erneuerbaren Mobilität wird massgeblich von den Mitgliedern von Avenergy Suisse geprägt: Die Mineralölbranche investiert derzeit viel Energie in die Förderung der Wasserstoffmobilität. Dabei wird aus erneuerbarem Strom mittels Elektrolyse Wasser in Wasserstoff und Sauerstoff gespalten. Dieser Wasser-



Neupositionierung der Erdöl-Vereinigung anlässlich der Mitgliederversammlung vom 28. Juni 2019 (Bild: Avenergy Suisse)

stoff wird in der Brennstoffzelle des Fahrzeugs im umgekehrten Verfahren wieder in Strom umgewandelt, mit dem sodann der Elektromotor des Fahrzeugs angetrieben wird – ohne Abgase versteht sich, denn aus dem Auspuff kommt reiner Wasserdampf. Die Vorteile gegenüber der heute geläufigen, reinen Batteriemobilität liegen auf der Hand: Brennstoffzellenfahrzeuge lassen sich in wenigen Minuten betanken, haben eine grössere Reichweite und benötigen keine schwere Batterie.

Es überrascht nicht, dass Avenergy Suisse grosses Potenzial in dieser Technologie sieht. Einige der namhaftesten Verbandsmitglieder haben daher zusammen mit Akteuren aus anderen Branchen (Transporteuren, Grossverteilern, Autoimporteuren) im vergangenen Jahr den *Förderverein H₂-Mobilität* gegründet, der sich die Etablierung der Wasserstoffmobilität im Markt zum Ziel gesetzt hat – explizit ohne staatliche Unterstützung.

Die Aufzählung wäre nicht komplett ohne Erwähnung der enormen Kompensationsleistung, die die Branche erbringt: So war die Erdöl-Vereinigung Mitte der Nullerjahre massgeblich an der Gründung der *Stiftung Klimarappen* beteiligt und ist auch Stifterin von deren Nachfolgeorganisation KliK, die im Namen der Branche Klimaschutzprojekte in der ganzen Schweiz unterstützt und damit einen grossen Teil des verkehrsbedingten CO₂-Ausstosses kompensiert.

Kein Neuanfang, sondern Zeichen der Kontinuität

All diese unterschiedlichen Tätigkeitsfelder zeigen, dass sich eine Namensänderung praktisch aufgedrängt hat. Die Mitglieder der Erdöl-Vereinigung beschäftigen sich längst nicht mehr nur mit fossilen Energieträgern, das Wort «Erdöl» im Verbandsnamen stellt daher eine unnötige Einschränkung dar. Nichtsdestotrotz: «Mineralölprodukte sind das Rückgrat unserer Energieversorgung, und das werden sie wohl noch eine ganze Weile bleiben», sagt Roland Bilang, der Geschäftsführer von Avenergy Suisse. «Die Geschäftsfelder unserer Mitglieder beweisen es: Es geht um das Nebeneinander verschiedener Energieträger und Technologien, nicht um das Entweder-oder. Erdölprodukte haben Vorteile wie etwa die hohe Energiedichte und die Lagerfähigkeit, die in absehbarer Zeit nicht durch alternative Energien generiert werden können.»



Avenergy Suisse vertritt als Branchenverband der Importeure flüssiger Brenn- und Treibstoffe die Interessen der Mineralölbranche in der Schweiz.

Die Mitglieder von Avenergy Suisse liefern die Energie für den allergrössten Teil des motorisierten Verkehrs und für rund 40 Prozent der Gebäude in der Schweiz. Sie wickeln den Import der Energieträger ab und organisieren ihre Lagerung und Verteilung im Markt. Sie betreiben Pflichtlager für Brenn- und Treibstoffe, damit den Haushalten und der Wirtschaft auch bei einem allfälligen Nachschubproblem die Energie nie ausgeht. Die Mitglieder von Avenergy Suisse gewährleisten damit die Sicherheit der Versorgung mit den wichtigsten Energieträgern des Landes.

Auch im Bereich der alternativen Treibstoffe nehmen die Mitglieder von Avenergy Suisse eine führende Rolle ein: Sie verantworten unter anderem die Verteilung von erneuerbaren Biotreibstoffen im Markt und setzen sich ausserdem für die Förderung der Wasserstoffmobilität ein.

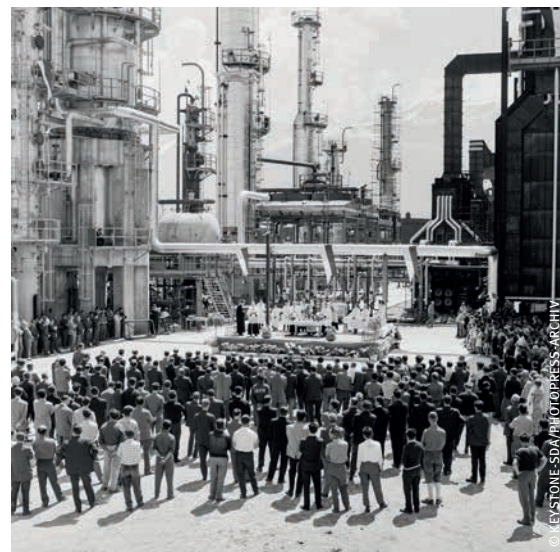
Die Mitglieder von Avenergy Suisse unterhalten zudem eines der dichtesten Tankstellennetze in Europa und setzen in ihren Tankstellenshops auch in Sachen Sozialpartnerschaft neue Massstäbe: Als erste Branche des Detailhandels haben die Tankstellenshops 2018 einen allgemeinverbindlichen Gesamtarbeitsvertrag eingeführt, der allen Mitarbeitenden einheitliche und faire Arbeitsbedingungen garantiert.

Avenergy Suisse in Kürze

Mitglieder: 27
Gründungsjaar: 1961 (bis Juni 2019 als *Erdöl-Vereinigung*)
Präsident: Daniel Hofer, CEO Migrol AG
Geschäftsführer: Roland Bilang
Sitz der Geschäftsstelle: Zürich
www.avenergy.ch

6 Die Geschichte von Avenergy Suisse

Das Erdöl kam Ende des 19. Jahrhunderts in Holzfässern über den Ozean in die Schweiz und gewann als Brenn- und Treibstoff schnell an Bedeutung. Die Nachkriegsgeneration entwickelte einen Lebensstil, der nicht mehr von Knappheit und Zurückhaltung geprägt war. Die wirtschaftliche Bedeutung des vielschichtigen und diversifizierten Schweizer Erdölmarkts ab den 1950er-Jahren verlangte nach einer besseren Organisation: Eine gemeinsame Plattform der Produktanbieter für ein einheitliches Auftreten gegenüber den Behörden drängte sich auf. In der Folge wurde 1961 die Erdöl-Vereinigung gegründet. Diese übernahm fortan die politische Vertretung der Erdölindustrie in der Schweiz.



1966 Raffinerie Cressier

Im Mai wird die Raffinerie unter dem Namen Compagnie de raffinage Shell in Betrieb genommen, mit Shell als Mehrheitsaktionärin und einer Beteiligung von Gulf Oil.



1973 Nahostkrise führt zu autofreien Sonntagen

Anfang der 1970er-Jahre kommt es durch die Entwicklungen im Nahen Osten zu einer schweren politischen und wirtschaftlichen Krise. Der Preis pro Barrel Öl steigt von 3 \$ auf 12 \$. Der Bundesrat verfügt am 21. November 1973 ein Sonntagsfahrverbot für Autofahrende.



1961 Gründung Erdöl-Vereinigung

Am 26. Januar 1961 wird die Erdöl-Vereinigung von 27 Mineralölgesellschaften in Zürich gegründet.



1962 Einführung Zolzzuschläge

Als Ergänzung zur Benzinsteuer, die 1932 vom Bund initiiert wurde, führt die Schweizer Regierung unter dem Namen «Zolzzuschläge» eine neue Steuer ein. Mit diesem Geld wird der Bau der Autobahnen finanziert.

1963 Raffinerie Collombey und erste Pipeline der Schweiz

Die erste Raffinerie der Schweiz wird von ENI in Collombey (VS) eröffnet. Der Verladebahnhof zum Abtransport der Produkte entsteht in der Nachbargemeinde Aigle (VD). Gleichzeitig wird die erste Rohölpipeline der Schweiz Oléoduc du Rhône gebaut, die die Raffinerie ab Genua beliefert.



Die Raffinerie Cressier ist heute die einzige Erdölraffinerie der Schweiz. Sie wird in Cressier im Kanton Neuenburg von Varo Energy betrieben.

1972 Eröffnung Pipeline für Fertigprodukte

Sapro nimmt ihren Betrieb auf und beliefert die Schweiz via Pipeline aus Marseille mit Fertigprodukten. Die Pipeline ist ans europäische Netz angeschlossen und wird von verschiedenen französischen Raffinerien und Fertigproduktelagern gespeist.



Bleifreies Benzin

Migrol beginnt an vier Tankstellen im Raum Zürich bleifreies Benzin zu verkaufen. Bald bieten weitere Unternehmen in diversen Kantonen bleifreies Benzin an.

Seit 1985 fördert der Bund durch eine stärkere Besteuerung von Bleibenzin den Verbrauch des «bleifreien Benzins» fiskalisch.



1990 warf der Irak Kuwait und den VAE vor, mehr als die im Rahmen der OPEC vereinbarte Menge an Erdöl zu fördern und damit die Preise zu drücken sowie im Ölfeld entlang der gemeinsamen Grenze aus «irakischen» Ölfeldern Erdöl gefördert zu haben. So seien dem Irak Verluste entstanden. Der Irak drohte, seine Forderungen wenn nötig militärisch durchzusetzen.

Aus für verbleites Superbenzin

Ab dem 1. Januar 2000 wird in der Schweiz kein verbleites Motorenbenzin mehr verkauft. Gleichzeitig wird der Anteil des Benzols von fünf Prozent auf ein Prozent gesenkt. Mit dieser Regelung wird die Umweltbelastung durch Benzin massgeblich reduziert.

Prix Evenir

Die Erdöl-Vereinigung initiiert einen Nachhaltigkeitspreis – den Prix Evenir.

Expo.02

Die Erdöl-Vereinigung ist Sponsorin des Palais de l'Equilibre auf der Expo-Arteplage Neuenburg, der das Prinzip der Nachhaltigkeit thematisiert.

Gründung Stiftung Klimarappen

Die Stiftung Klimarappen setzt sich für ausländische Projekte zur Verminderung von Treibhausgasen ein. Finanziert wird die Stiftung durch eine Abgabe von 1,5 Rappen pro Liter auf Benzin- und Dieselimporten.

Ökoheizöl schwefelarm

Ökoheizöl schwefelarm, der Brennstoff mit besonders niedrigem Schwefel- und Stickstoffgehalt, wird in der Schweiz angeboten.



Katalysatoren für Neuwagen

Der Abgaskatalysator wird 1956 in den USA patentiert, kommt aber erst in den 1980ern mit der Einführung von bleifreiem Benzin zur Anwendung. In Europa schreibt die Schweiz als erstes Land für alle Neuwagen Katalysatoren vor.

Energieartikel wird in die Verfassung aufgenommen

Die Erdöl-Vereinigung wehrt sich erfolglos gegen den Energieartikel, der in die Verfassung aufgenommen wird und somit den Weg für die ungleiche Behandlung sowie die Förderung verschiedener Energien öffnet.

Zweiter Golfkrieg

Am 2. August greift Irak Kuwait an. Dies führt zum Zweiten Golfkrieg.



Einsatz biogener Treibstoffe

Die ersten Produkte mit Biogemischen kommen auf den Markt. Eine stärkere Verwendung von Biotreibstoffen im Verkehrsbereich ist Teil des 1997 beschlossenen Kyoto-Protokolls.

2008 Einführung CO₂-Abgabe

Bundesrat Moritz Leuenberger führt per 1. Januar die CO₂-Abgabe auf fossile Brennstoffe ein. Sie wird durch die Eidgenössische Zollverwaltung erhoben, entweder beim Grenzübertritt oder beim Inverkehrbringen aus einem zugelassenen steuerfreien Lager.

Erdölpreis

Rohöl übersteigt die 100-\$-Marke. Höchststand Mitte Jahr: 147 \$.



Februar 2011 Krieg in Libyen

Frankreich, Grossbritannien und die USA greifen Libyen an, das über die grössten Erdölreserven Afrikas verfügt.



Das **Fracking** war in den USA 2014 so erfolgreich, dass Mineralölkonzerne der USA erstmals seit der Ölkrise der 1970er-Jahre **wieder Rohöl ausführen wollten**.



Fracking ist eine Technologie, bei der unterirdische Felsformationen so aufgesprengt werden, dass Erdöl und -gas fliessen können. Durch diese Methode können gewaltige unterirdische Reservoirs erschlossen werden.

2016 Tiefer Erdölpreis

Der Preis für Erdöl fällt unter die 50-\$-Marke. Dafür gibt es verschiedene Gründe: Das Ölembargo gegen den Iran wird aufgehoben. Auch schafften die USA Ende 2015 ihr Ölexportverbot ab. Die OPEC verkürzt die Fördermengen nicht. Der Fracking-Boom überschwemmt die Märkte.

Im Januar 2012 beschloss die EU wegen des iranischen Nuklearprogramms umfassende **Wirtschaftssanktionen**, die sich unter anderem gegen die Erdölindustrie und die Zentralbank des Irans richteten. In deren Rahmen galt von 2012 bis 2016 ein **Ölembargo**, für dessen Verhängung der Vizepräsident Irans bereits Ende 2011 eine Sperrung der für die weltweite Ölversorgung wichtigen Strasse von Hormus angedroht hatte.



2011 EV feiert 50 Jahre

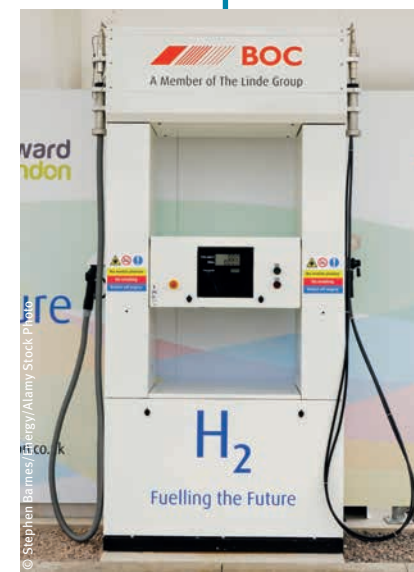
Die Erdöl-Vereinigung, die Drehscheibe für Informationen zum Energieträger Erdöl für die allgemeine Öffentlichkeit und für die Branche selbst, feiert 50-jähriges Bestehen.

2013 Pflichtlager für Ökoheizöl schwefelarm

Die Ölbrenner der neusten Generation können ausschliesslich mit Ökoheizöl betrieben werden. Darum wird das Ökoheizöl in das Pflichtlagersortiment des Bundes aufgenommen.

2018 Gründung Förder- verein H₂ Mobilität

Die Erdöl-Vereinigung ist eine der Initiantinnen des Fördervereins H₂ Mobilität Schweiz mit dem Ziel, in der Schweiz ein flächendeckendes Netz an Wasserstofftankstellen innerhalb von fünf Jahren aufzubauen.



«Der Umbenennung liegt ein Wandel zugrunde.»

Roland Bilang
Geschäftsführer Avenergy Suisse
(siehe Seite 4)



2019 Von der Erdöl- Vereinigung zu Avenergy Suisse

Die Mitglieder haben sich in den vergangenen Jahrzehnten für die Beschaffung und Vermarktung erneuerbarer Treib- und Brennstoffe engagiert. Als konsequenten nächsten Schritt gibt sich der Verband einen neuen Namen.

Aus Erdöl-Vereinigung wird Avenergy Suisse.

Blick in die Zukunft

Blick in die Zukunft

Im Gespräch mit dem Meteorologen Thomas Bucheli

Der Blick in die Zukunft – zumindest in die nahe Zukunft – ist nicht nur sein täglich Brot, sondern spürbar seine Leidenschaft. Thomas Bucheli, Leiter von SRF Meteo, war zu Gast an der ersten Jahresversammlung von Avenergy Suisse.

Der sympathische Meteorologe vom SRF-Dach im Leutschenbach braucht im Berner Hotel Bellevue nur ein paar Sätze, um das Publikum in seinen Bann zu ziehen. Am Beispiel der Wettervorhersage beleuchtet Thomas Bucheli die Herausforderungen, eine Prognose zu erstellen, und erläutert wie sich diese Aufgabe in den vergangenen fast 200 Jahren verändert hat. 1829 meinte Goethe noch: «Das Studium der Witterungslehre geht, wie so manches andere, nur auf Verzweiflung hinaus.» Heute kann man sich in der SRF-Meteo-App minutengenau über Regen, Wind und Sonne informieren.

«Die Entwicklung der Computer- und Rechenleistung in den vergangenen 20 Jahren hat die Arbeit von uns Meteorologen grundlegend verändert», sagt Bucheli und ergänzt: «Die Wettervorhersagen werden dank modernen Rechnern immer genauer.» Dann gewährt er den Anwesenden einen Blick auf seinen Arbeitsplatz von früher und von heute, und schnell wird klar, was der Meteo-Mann mit grundlegender Veränderung meint. Wo an seinem ersten Arbeitsplatz von 1987 ein paar Papierzettel mit Datenreihen hängen und das Pult dominiert wird von einem riesigen Telefon mit Wählscheibe und Kurzwahltasten so gross wie Kinderhände, blickt er heute auf acht Bildschirme, angeordnet im Halbkreis in zwei Reihen übereinander, wie man es von Börsenhändlern kennt.

Doch auch mit modernster Computertechnik sind Prognosen, die über wenige Tage hinausgehen, äusserst schwierig zu erstellen und schnell mit grossen Unsicherheiten versehen. Allein für die Prognose der nächsten Stunde müssen die Meteorologen von SRF Wetterdaten von bis zu 10 000 Quadratkilometern Fläche kennen. Für den nächsten Tag benötigen sie Daten von ganz Europa inklusive Atlantik, und für den vierten Tag müssen sie die ganze Welt überblicken.

Dass eine Prognose für den nächsten Tag wohl genauer als diejenige für die nächste Woche ist, scheint offensichtlich. Doch wie kommuniziert man diese Unsicherheit, die Wahrscheinlichkeit, dass es eben doch anders kommen kann als prognostiziert? Auch darauf haben Bucheli und das Meteo-Team eine spannende Antwort. Der Wetterexperte zeigt dem Publikum zwei Fotografien aus einer Meteo-Sendung. Während auf der Schweizer Karte die Prognose für den nächsten Tag mit vielen Details, Wolkenfeldern und lokalen Regenschauern dargestellt wird, finden sich auf den Karten für die nächsten Tage nur noch ein paar rudimentäre Symbole: Sonne und Wolke über der Westschweiz, Wolke und Regen über der Ostschweiz und dem Tessin.

«Das eine ist die Prognose an sich und wie sie zustande kommt», meint Bucheli, «das andere ist die Frage: Was sieht, hört und interpretiert der Empfänger? Was erwartet die Öffentlichkeit?» Unsicherheit darstellen, klarmachen, dass man nicht alles im Voraus bestimmen kann, und transparent



Thomas Bucheli
Schweizer Meteorologe und Fernsehmoderator



zeigen, was man noch nicht weiss – das gehört genauso zu einer Prognose wie die Vorhersage an sich.

Der Mensch als Nachfrager, Empfänger, Interpret und Prüfer einer Prognose ist denn auch der wohl komplizierteste und unvorhersehbarste Faktor im Spiel. Und auch zum Thema Mensch hat Bucheli Unterhaltsames für das Publikum dabei: anonymisierte Mails an die Meteo-Redaktion.

Da möchte jemand wissen, warum ein Regenbogen rund ist. Die nächste Nachricht interessiert sich für die Haarfarbe von Kollegin Sandra Boner und will wissen, woher sie denn wohl ihre Tönung habe. Und die dritte beschwert sich darüber, dass die Vorhersagen von Bucheli und seinem Team jetzt schon seit einem halben Jahr kaum mehr stimmen würden. Auch Bucheli kann sich an dieser Stelle ein Lächeln nicht verkneifen, garantiert aber: «Wir versuchen, alle Fragen unserer Zuschauerinnen und Zuschauer auch zu beantworten, manchmal sogar mit kleinen Exkursen in unseren Sendungen.»

«Eigentlich ist die Aufgabe der Prognose einfach zu beschreiben», leitet Bucheli sein Abschlusssstatement ein. «Es geht darum, Richtung, Geschwindigkeit, Natur und Art des stetigen Wandels – ob persönlich, gesellschaftlich, wirtschaftlich oder technisch – frühzeitig zu erkennen und sinnvoll zu agieren oder zu reagieren.»

Ob Bucheli dies gelingt, wird das Publikum schon am nächsten Tag mit einem Schritt vor die Türe wieder prüfen können. Sicher ist schon mal eines: Seine Zuhörerinnen und Zuhörer an diesem Tag werden am Abend mit neuem Blick auf die Wettervorhersage schauen.



Im Nachgang an die Jahresversammlung hat AVENUE noch mal bei Thomas Bucheli angeklopft und nachgefragt.

Herr Bucheli, ganz generell: Was macht – unabhängig von der Wettervorhersage – eine gute Prognose aus?

Unter einer «guten» Prognose verstehe ich eine Prognose mit hohem «Nutzwert». Sie soll verbindlich sein mit konkreten Aussagen zu dem, was Sache sein wird. Mit Wischiwaschi lässt sich schlecht planen.

Man wird den Eindruck nicht los, Prognostiker aus anderen Bereichen könnten einiges von Ihnen und Ihrem Team lernen. Ist die Wettervorhersage so etwas wie die Mutter aller Prognosen, und hat die Meteorologie einen Wissens- und Erfahrungsvorsprung, was das Erstellen von Prognosen betrifft?

Das Wetter war tatsächlich seit jeher Gegenstand jeglicher Prophetie. Doch sind es die Naturgesetze und die Physik, die hier bestimmen. Wetter ist daher berechenbar – im Gegensatz zu Prozessen, wo primär die menschliche Psyche das Sagen hat ...

Sind Sie nach mehr als 20 Jahren bei Meteo noch stolz, wenn Sie mit Ihren Prognosen besonders genau lagen, oder noch enttäuscht, wenn Sie mal komplett danebenliegen?

Wenn die Unsicherheiten und das Risiko für eine Fehleinschätzung besonders gross sind, dann freut mich ein Treffer ganz speziell. Heisst auch, dass mich Fehlprognosen sehr fuchsen. Auch heute noch.

Kann man als Meteorologe überhaupt das Wetter geniessen, oder fragt man sich ständig, was als Nächstes passiert?

Meteorologen können das Wetter durchaus geniessen – vor allem dann, wenn es sich an die Prognose hält (lacht). Aber es ist natürlich schon so: Jeder Meteorologe erstellt beim Blick zum Himmel stets eine imaginäre Wetterkarte – und vergleicht diese mit der Prognose.

Eine globale Sicht auf Energiesysteme

Alle drei Jahre lotet der Weltenergierat in verschiedenen Szenarien mögliche Entwicklungen des globalen Energiesystems aus.

Die Weltenergieszzenarien beschreiben das globale Energiesystem und liefern eine Vorstellung davon, wie es sich unter bestimmten Rahmenbedingungen bis 2040 und darüber hinaus weiterentwickeln könnte. Massgeblich sind die Wechselwirkungen zwischen Technologien, Akteuren, Märkten und der Politik.

Szenarien mit klingenden Namen

Die drei Szenarien heissen «Modern Jazz», «Unfinished Symphony» und «Hard Rock». «Modern Jazz» legt einen Schwerpunkt auf agile Märkte, die sich vergleichsweise frei entwickeln können, und auf eine hohe Dynamik technischer Innovationen. In diesem Modell könnte sich beispielsweise das Verbraucherverhalten infolge der Digitalisierung sprunghaft und durchgreifend ändern. Im Szenario «Unfinished Symphony» dagegen nehmen Regierungen einen deutlich grösseren Einfluss auf die Entwicklung des Energiesystems, beispielsweise durch Gesetze, langfristig stabile Rahmenbedingungen und Subventionen; die einzelnen Teilnehmer agieren wesentlich kooperativer.

Im dritten Szenario, «Hard Rock», sind die einzelnen Staaten und ihre Wirtschaft mehr auf sich bezogen, woraus weniger kooperative Massnahmen und weniger Handel resultieren. Die Sicherheit der Energieversorgung und der Schutz der eigenen Wirtschaft sind von besonderer Bedeutung, während Umweltaspekte in den Hintergrund treten. Auch geht man hier von einem geringeren Wirtschaftswachstum aus als in den beiden anderen Szenarien. Allen drei Szenarien ist unter anderem gemein, dass die Bedeutung der Elektrizität zunimmt. Gegenüber 2015, als Strom einen Anteil von 17 Prozent am weltweiten Endenergieverbrauch hatte, steigt dieser Anteil bis 2040 auf 20 Prozent in «Hard Rock» beziehungsweise auf 31 Prozent in «Unfinished Symphony».

Keine Entlastung für das Klima in Sicht

Die im September anlässlich des Weltenergiekongresses in Abu Dhabi publizierte neuste Studie zeigt, dass in keinem der Szenarien das Pariser Klimaziel eingehalten wird, wonach die Erwärmung der Atmosphäre unter zwei Grad Celsius gehalten werden sollte. Laut den Studienverfassern müsste dazu im besten Szenario, «Unfinished Symphony», die Energieeffizienz zusätzlich nochmals um 15 Prozent verbessert werden. Dazu braucht es mehr CO₂-freie Stromproduktion

und Technologien, um CO₂ nachhaltig aus der Luft zu entfernen. Die energiewirtschaftlichen Rahmenbedingungen dafür sind gemäss Studie im Szenario «Unfinished Symphony» am ehesten gegeben (siehe «Nachgefragt»).

Stark beteiligt an der Entwicklung der Energieszenarien ist das Paul Scherrer Institut (PSI) in Villigen. Das Labor für Energiesystemanalysen des PSI wendet ein computergestütztes Modell des weltweiten Energiesystems an, das im Verlauf der letzten Jahre aufgebaut und kontinuierlich weiterentwickelt wurde. Das Modell bildet die heutigen Strukturen des Energiesystems mit seinen Wechselwirkungen sowie eine Vielzahl möglicher zukünftiger Optionen für die gesamte Energieversorgungskette ab. Es erlaubt nicht nur qualitative, sondern vor allem quantitative, also auf konkreten Zahlen basierende Aussagen.

Die Schweiz führt den Trilemma-Index des Weltenergierats an

Das Energie-Trilemma beschreibt den natürlichen Konflikt zwischen den drei energiepolitischen Zielen «Energieversorgungssicherheit», «soziale Gerechtigkeit» und «Umweltverträglichkeit». Der Weltenergierat erfasst seit 2011 jährlich den sogenannten Trilemma-Index und erstellt ein Ranking der Energiesysteme von 128 Ländern. Die Schweiz führt 2019 dieses Ranking an, nachdem sie sich in den Jahren 2018 und 2017 bereits auf den Plätzen zwei und drei wiedergefunden hatte. Im internationalen Vergleich löst unser Land die Herausforderungen einer ausgewogenen Energiepolitik demzufolge in hervorragender Weise.



Tom Kober: «Es gibt zunehmend «Hard Rock»-Tendenzen.»

Nachgefragt

AVENUE sprach mit Dr. Tom Kober, einem der Hauptautoren der Studie. Er leitet am PSI die Forschungsgruppe Energiewirtschaft.

Herr Kober, nach welchem Szenario verhält sich das derzeitige globale Energiesystem am ehesten?

Es gibt regional unterschiedliche Ausprägungen. Es gibt sehr dynamische Märkte mit vielen Innovationen zum Beispiel im Bereich Smart Cities, wo intelligent vernetzte Verbrauchs- und Erzeugungsmanagementsysteme und Speichertechnologien zum Einsatz kommen – das wäre dann «Modern Jazz». «Unfinished Symphony» sehe ich da, wo koordinierte energiepolitische Massnahmen umgesetzt werden, wie bei länderübergreifenden Emissionsstandards für Fahrzeuge oder umfassenden und effektiven Handelssystemen für Emissionszertifikate. Man kann aber auch zunehmend «Hard Rock»-Tendenzen beobachten – gerade dort, wo der freie Handel eingeschränkt wird und Protektionismus anderen Zielen vorangestellt wird.

Wirken sich diese Unterschiede auch auf die jeweilige Klimapolitik aus?

So ist es in der Tat. Im Szenario «Unfinished Symphony» kommen klimapolitische Entscheidungen und andere Nachhaltigkeitsaspekte viel stärker zum Tragen als in den beiden anderen Szenarien. Unterschiedliche Regionen der Welt arbeiten in diesem Fall koordiniert darauf hin, den Ausstoss von Treibhausgasen zu reduzieren, die Effizienz des Energiesystems zu erhöhen und neue Technologien zu fördern. Mit diesem Szenario befindet man sich auf einem Emissionspfad, der dazu führt, dass sich die Atmosphäre nur um etwas mehr als zwei Grad Celsius erwärmt.

Unterscheiden Sie die Szenarien auch bezüglich des Energieverbrauchs?

In «Modern Jazz» sehen wir einen moderaten Anstieg des Primärenergieverbrauchs bis 2040, in «Hard Rock» einen deutlich stärkeren, weil in diesem Szenario weniger Wert auf Energieeffizienz gelegt wird. In «Unfinished Symphony» mit mehr Einflussnahmen von Regierungen und übergeordneter

Kooperation zum Zweck des Klimaschutzes sehen wir, dass der Energieverbrauch annähernd auf heutigem Niveau bleibt. In diesem Szenario sinkt also der Energieverbrauch pro Kopf langfristig stärker als in den anderen beiden Szenarien.

Energieszenarien des Weltenergierats

www.worldenergy.org/publications/entry/world-energy-scenarios-2019-exploring-innovation-pathways-to-2040

Paul Scherrer Institut

www.psi.ch

16 CO₂-Kompensation vor neuer Ära

CO₂-Emissionen des motorisierten Verkehrs werden seit 2013 in steigendem Ausmass kompensiert. Um diesen Weg weiter zu gehen, werden in den nächsten Jahren auch Kompensationsgeschäfte im Ausland möglich und notwendig.

Diesen Sommer hat der Bundesrat die Klimaziele der Schweiz verschärft. Bis 2050 soll das Land keine Klimagase mehr ausstossen. Offen ist, wie dieses Ziel erreicht werden soll. Nichts Neues, denn seit Ende 2017 ist der Entwurf für das künftige CO₂-Gesetz bekannt. So sind bis zu 90 Prozent der durch den Verkehr verursachten CO₂-Emissionen zu kompensieren. Diskutiert wird noch die Frage, welche Anteile jeweils mit Massnahmen im In- und im Ausland zu erwirken sind.

Kompensation im Inland ist etabliert, aber ausgereizt

Das heutige Gesetz schreibt vor, dass im Schnitt der Jahre 2013 bis 2020 fünf Prozent der Emissionen zu kompensieren sind, und zwar ausschliesslich mit Massnahmen im Inland. Mit dem künftigen Gesetz kommen also neue Herausforderungen auf die Branche zu, insbesondere was das Ausmass der Kompensation und die Projekte im Ausland anbelangt. Grundsätzlich neu ist allerdings auch Letzteres nicht: Bereits zwischen 2005 und 2012 erhob die Mineralölbranche 1,5 Rappen pro Liter Diesel und Benzin, wobei die Einnahmen von mehr als 700 Millionen Franken in Klimaschutzprojekte im Ausland flossen.

Laut CO₂-Gesetz sind es die Mineralölgesellschaften, die der Kompensationspflicht unterstellt sind. Diese können ihre Verpflichtung an die Stiftung «Klimaschutz und CO₂-Kompensation», kurz KliK, delegieren. Mit ihren Programmen und Projekten gewährleistet die Stiftung bereits heute, dass die Branche ihre gesetzliche Kompensationspflicht der aktuellen Periode 2013–2020 erfüllen wird. Im Hinblick auf die neue Ära bereitet sich KliK nun auf vermehrte Kompensationsgeschäfte im Ausland vor.

Die Schweizer Volkswirtschaft importiert viele CO₂-intensive Produkte, ihr CO₂-Fussabdruck im Ausland ist grösser als der im Inland. Die im Inland verursachten Emissionen tragen wenige Promille zum globalen Ausstoss bei. Im Rahmen des Pariser Abkommens sind Auslandkompensationen denn auch vorgesehen; die Regeln dafür sollten anlässlich der Klima-

konferenz in Chile im Dezember Konturen annehmen. Dies alles sind gute Gründe, einen namhaften Teil der Klimaschutzmassnahmen im Ausland zu tätigen. Für Marco Berg, Geschäftsführer der Stiftung KliK, gibt es aber noch einen weiteren triftigen Grund: «Die Massnahmen im Inland, bei denen sich mit vertretbarem Aufwand eine wirksame CO₂-Reduktion erzielen lässt, sind weitgehend ausgeschöpft.»

Schweizer Mineralölwirtschaft in der Vorreiterrolle

Unter dem Pariser Abkommen sollten also ab 2021 die internationale Klimapolitik und der Handel mit Emissionszertifikaten klar geregelt sein. Im Vordergrund steht dabei das Bestreben, Doppelzählungen von Emissionsreduktionen zu verhindern: Was dem Land angerechnet wird, in dem das Projekt durchgeführt wird, kann nicht dem Land des Geldgebers angerechnet werden und umgekehrt.

Ebenfalls muss klar sein, dass die Projekte eine zusätzliche Senkung des CO₂-Ausstosses bewirken. Marco Berg ist zuversichtlich, dass diese Fragen dereinst zufriedenstellend geklärt werden können.

Weil die globalen Regeln noch nicht eingeführt sind, die Mineralölbranche in der Schweiz aber bereits ab 2021 von Gesetzes wegen internationale Kompensationsgeschäfte zu tätigen hat, bemüht sich KliK zusammen mit dem Bund bereits seit drei Jahren um Pilotprojekte in einzelnen Ländern. «Wir gehören zu den Ersten, die solche Partnerverträge ausarbeiten. Meist gibt es in den Partnerländern dafür noch keine Strukturen», führt Berg aus. Derzeit werden Pilotprojekte unter anderem in Peru, Thailand und Mexiko vorangetrieben. «Ein Land kann erst auf unsere Finanzierungsangebote eintreten, wenn seine Regierung weiss, wie sie ihr eigenes Klimaziel umsetzen will. Das führt im Moment zu einer Verzögerung der Prozesse. In Zukunft werden wir aber mit den Pilotprojekten eine Orientierungsgrösse haben, die sicher beschleunigend wirkt», so Marco Berg. Sowohl bei der Stiftung als auch beim Bund ist man zuversichtlich, dass 2021 die ersten bilateralen Staatsverträge stehen werden.



Marco Berg
Geschäftsführer Stiftung KliK

Alfa Romeo Spider Veloce,
Cabriolet, 1976



Martin Weber war nicht immer ein Autonarr. Im Gegenteil: Er war 30 Jahre lang Deux-Chevaux-Fahrer. Dann der Umstieg auf einen kleinen Japaner. Und dann – ja dann – verliebte er sich in den Alfa Romeo Spider Veloce, ein 1976er-Cabriolet namens «Coda Tronca», was «gerade abgeschnittenes Heck» heisst.

Mit dem Alfa ist es eine längere Geschichte. Als ehemaliger Hausarzt hatte Tinu, wie er in Bern nur genannt wird, nicht nur Kontakt zu vielen Patientinnen und Patienten, sondern dank seiner kommunikativen Art auch zu zahlreichen anderen Menschen. Eines Tages kommt eine Italienerin um die 40 in seine Praxis in einem Berner Aussenquartier – wohlverstanden keine Patientin – und klagt über ihren Sohn. Er tue nichts Gutes, er sei schwierig, gehorche nicht, wolle nicht auf sie hören und sowieso, der Arme, poverino, wie könne er denn auch? Wenn doch sein Vater bloss drei- bis viermal pro Jahr zu Hause sei? Den Vater, einen Hochseekapitän, hat Martin nie kennengelernt, wohl aber seinen Sohn. Den brachte die verzweifelte Mutter nämlich die Woche drauf gleich mit in die Praxis von Signor dottore.

Tinu half, sozial, wie er ist. Der 15-jährige Bengel hörte auf ihn, er fing an zu gehorchen, nicht nur dem «Ersatzvater», sondern auch der eigenen Mutter. Der Junge wuchs heran und wollte zum Glück auch einen Beruf erlernen: Automechaniker, aber nicht auf irgendeiner, sondern auf einer italienischen Marke, am liebsten Alfa Romeo. Automech hat er gelernt, eine Freundin gefunden, ein Auto gekauft, die Freundin wieder verloren, das Auto, den weissen Alfa Romeo Spider, nicht.



«Ich habe eigentlich kein Benzin im Blut»

Der ehemalige Hausarzt Martin Weber und seine Frau Augusta Theler, Hebamme, brausen mit ihrem Alfa Romeo über die Grimsel. Hier die Geschichte ihres Autos.





Tinu kaufte das Auto,
obwohl er gar nicht
wusste, was er mit diesem
anfangen sollte.

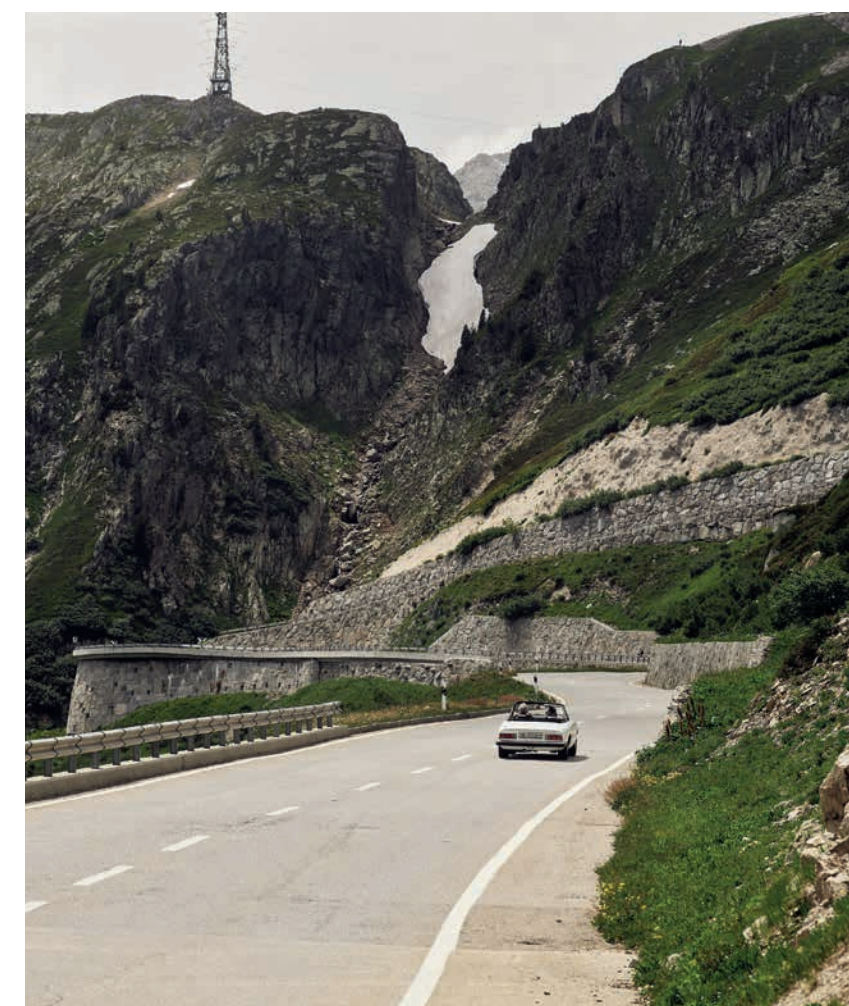


Eines Tages ist der inzwischen erwachsene Mann wieder in der Praxis aufgetaucht, erzählt Martin, und hat geklagt, er könne das Auto nicht mehr fahren. Er habe das Cabriolet damals seiner Liebe wegen gekauft und die traurige Erinnerung an die Verfllossene nehme ihm jeden Spass am Spider.

Tinu kaufte das Auto, obwohl er gar nicht wusste, was er mit diesem anfangen sollte. Es verbrachte deshalb auch die nächsten 25 Jahre in einer Berner Garage, unter einer roten, gebrandeten Originalhaube, bevor es sein zweites Leben unter die Räder nahm.

Heute steht der Alfa im Wallis, in der Garage eines Bruders seiner Frau Augusta, und teilt sein Oldtimer-Dasein als Zweitwagen mit einem kleinen Jeep, den das Paar für die Bewirtschaftung seines Weinbergs braucht. Wenn aber heute ausgefahren wird, dann mit dem Alfa, denn etwas hat Martin Weber, was er vor gut 20 Jahren noch nicht hatte: mehr Benzin im Blut.

Heute hat Martin Weber
etwas, was er vor gut
20 Jahren noch nicht hatte:
mehr Benzin im Blut.



Autoland Schweiz

Der Treibstoffverbrauch sinkt von Jahr zu Jahr.

1996
-34%
 Treibstoffverbrauch
 2015



2017 waren in der Schweiz 6,13 Millionen Motorfahrzeuge registriert, davon mehr als 4,6 Millionen Personenwagen. Die technischen Entwicklungen in der Automobilbranche haben einen grossen Einfluss auf den Klimaschutz. Und die Branche nimmt ihre Verantwortung wahr. Jahr für Jahr steigt die Energieeffizienz der Neuwagen oder – anders gesagt – sinkt der Treibstoffverbrauch. Dies zeigen die Zahlen des Bundesamts für Statistik.

Der durchschnittliche spezifische Treibstoff-Normverbrauch der Benzinfahrzeuge beträgt 5,88 Liter Benzin pro 100 Kilometer. Bei Erhebungsbeginn 1996, also vor 20 Jahren, hat er noch bei 9 Litern gelegen.

Bei den Dieselfahrzeugen ist der Treibstoff-Normverbrauch im gleichen Zeitraum von fast 8 Liter Diesel pro 100 Kilometer auf noch 5,19 Liter zurückgegangen. Diesel enthält pro Liter mehr Energie als Benzin; 1 Liter Diesel entspricht 1,12 Liter Benzin äquivalent.

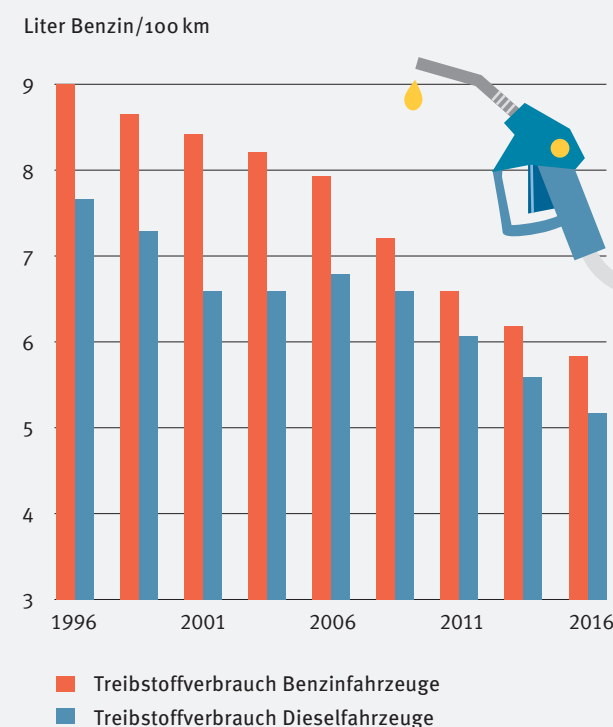
Personenwagen verursachen rund einen Viertel des CO₂-Ausstosses in der Schweiz. Um den CO₂-Ausstoss zu reduzieren, setzen die Autohersteller eine ganze Palette von technischen Lösungen ein. Dazu gehören Gewichtsreduktion, Steigerungen des Wirkungsgrades von Motor und Kraftüber-

tragung, Downsizing (Verkleinerung des Hubraums) oder alternative Treibstoffe. Mit solchen fortschrittlichen Lösungen konnten der Treibstoffverbrauch und damit auch die CO₂-Emissionen seit 2002 um fast 30 Prozent verringert werden.

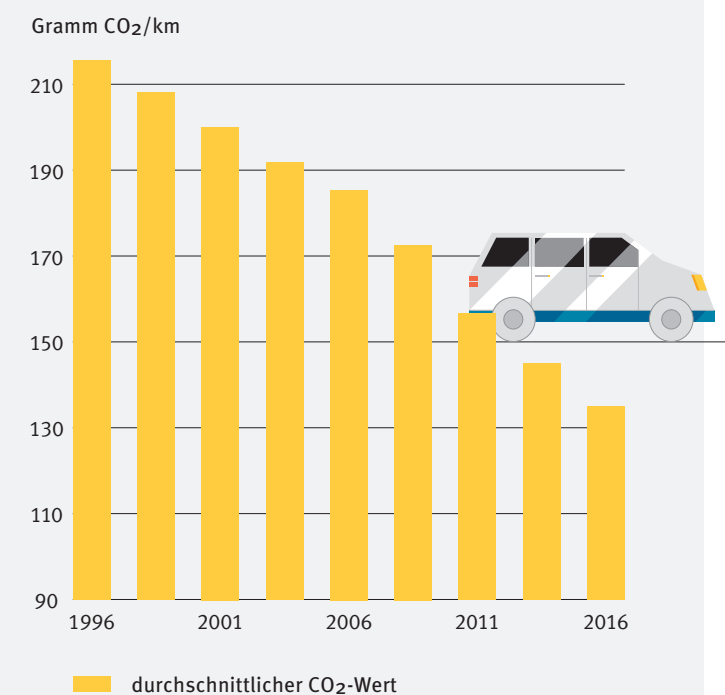
Heute sind mehr als 2 300 Fahrzeugmodelle erhältlich, die den Energieeffizienzkategorien A und B angehören und durchschnittlich höchstens 5 Liter Treibstoff auf 100 Kilometer verbrauchen. Die steigenden Verkaufszahlen in diesen beiden Kategorien zeigen einen erfreulichen Trend hin zu modernen, energieeffizienten Fahrzeugen.

Ob Diesel, Benzin, Gas oder Strom: Die Effizienz der Motoren wird laufend verbessert – die Automobilindustrie ist eine der innovativsten Branchen überhaupt.

Treibstoffverbrauch neuer Personenwagen; 1996–2016



CO₂-Ausstoss neuer Personenwagen; 1996–2016



Grünabfall im Tank

Biotreibstoffe vermindern den CO₂-Ausstoss beträchtlich und sind ein weitgehend verkannter Hoffnungsträger für eine sauberere Mobilität. Sie haben ihren Absatz in der Schweiz in den vergangenen fünf Jahren rund verzwanzigfacht.

25

Schlagzeilen wie «Trotz Bio und Elektro: CO₂-Emissionen von Treibstoffen bleiben hoch» machen die Runde und werfen unweigerlich die Frage auf, wo heute wie viel eingespart wird und was noch möglich ist. Als wichtigste Hoffnungsträgerin wird seit Jahren auf fast allen Kanälen die Elektromobilität gepriesen. Für das Fernziel einer emissionsfreien Mobilität kann sie ein Pfeiler sein, sie vermag die hochtrabenden Erwartungen punkto Marktanteilwachstum aber bisher nicht einmal ansatzweise zu erfüllen. Im Jahr 2018 wurden in der Schweiz rund 5000 reine Batterieautos eingelöst. Damit können pro Jahr rund 10 000 Tonnen CO₂ eingespart werden.

Im Vergleich dazu die ökologische Wirkung von Biotreibstoffen: Seit der Bund 2013 mit der Lancierung des CO₂-Gesetzes die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure eingeführt hat, ist das Volumen der hiezulande verkauften Biotreibstoffe von 11,3 Millionen Liter (2013) auf 231 Millionen Liter im Jahr 2018 emporgeschnellt. Dies entspricht einem rekordhohen Anteil von über 3,5 Prozent der gesamten Treibstoffmenge von 6,5 Milliarden Liter. Die wesentliche Botschaft: Dank Biotreibstoffen konnten im vergangenen Jahr 540 000 Tonnen CO₂ eingespart werden, also über 50-mal mehr als durch die Elektroautos.

2020: eine Million Tonnen weniger CO₂

Lange hatten es die Biotreibstoffe indes schwierig, sich durchzusetzen. So gehört die Schweizer Gesetzgebung zu den weltweit strengsten und erlaubt lediglich die Herstellung auf Basis von Abfällen und Reststoffen, also keinerlei Konkurrenz mit Nahrungs- und Futtermitteln. Folglich sind Biotreibstoffe

einiges teurer als fossile Treibstoffe. Gegensteuer gab der Bund, als er die Biotreibstoffe 2008 von der Mineralölsteuer befreite. Zum definitiven Durchbruch verhalfen ihnen neben der Steuererleichterung die Förderbeiträge durch die Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation (KliK).

Die Argumente für eine weiterhin aktive Förderung der Biotreibstoffe liegen auf der Hand. Beim Diesel dürfen sieben Prozent Biodiesel, beim Benzin fünf Prozent Bioethanol beigemischt werden. Da besteht noch zusätzliches Potenzial, das im Interesse einer klimaverträglicheren Mobilität genutzt werden sollte. Experten sprechen von bis zu 90 Prozent weniger Treibhausgasen als bei fossilen Treibstoffen. Ein gewichtiger Vorteil von Biotreibstoffen ist zudem, dass bestehende Tankinfrastrukturen sowie die bestehende Fahrzeugflotte weiterhin uneingeschränkt genutzt werden können.

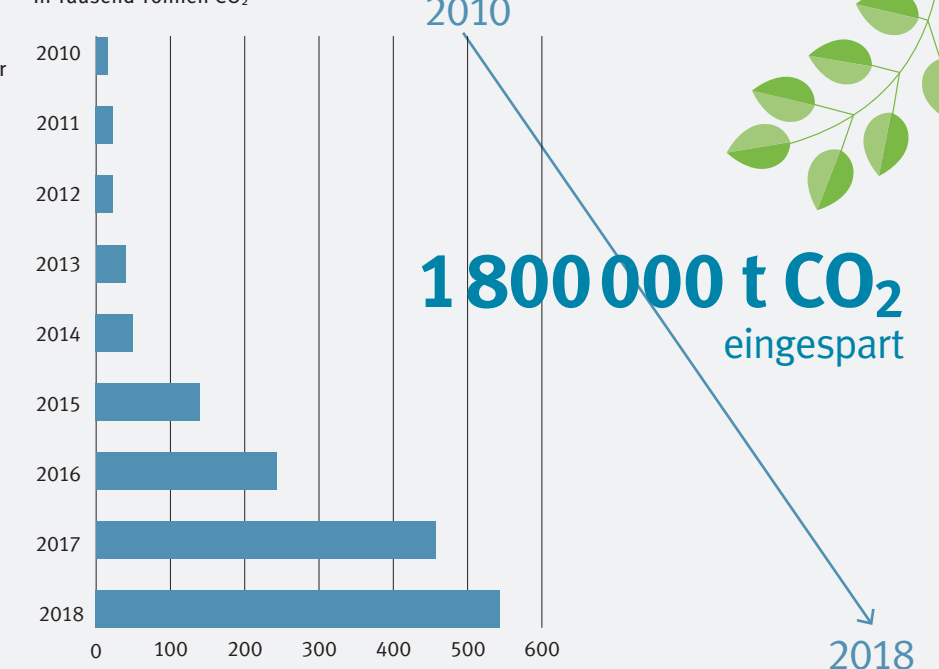
Wenn der politische Wille besteht, können die biogenen Anteile im Treibstoffmarkt nochmals deutlich wachsen. Neben dem Rahmen, den der Bund mit dem CO₂-Gesetz weiterhin vorgibt, dürfte auch eine anhaltende Befreiung der Biotreibstoffe von der Mineralölsteuer wesentlich sein. Diese läuft Mitte 2020 aus und wird vom Parlament vorläufig bis Ende 2021 verlängert. Auch wenn Biotreibstoffe allein nicht das Potenzial haben, den gesamten Treibstoffbedarf von rund 6 Milliarden Liter jährlich zu decken: Sie zeigen, wie klimaverträgliche Technologien Schritt für Schritt in den bestehenden Markt integriert werden können.

Gekürzte Fassung eines Beitrages in der Handelszeitung vom 29. August 2019

Kompensation CO₂

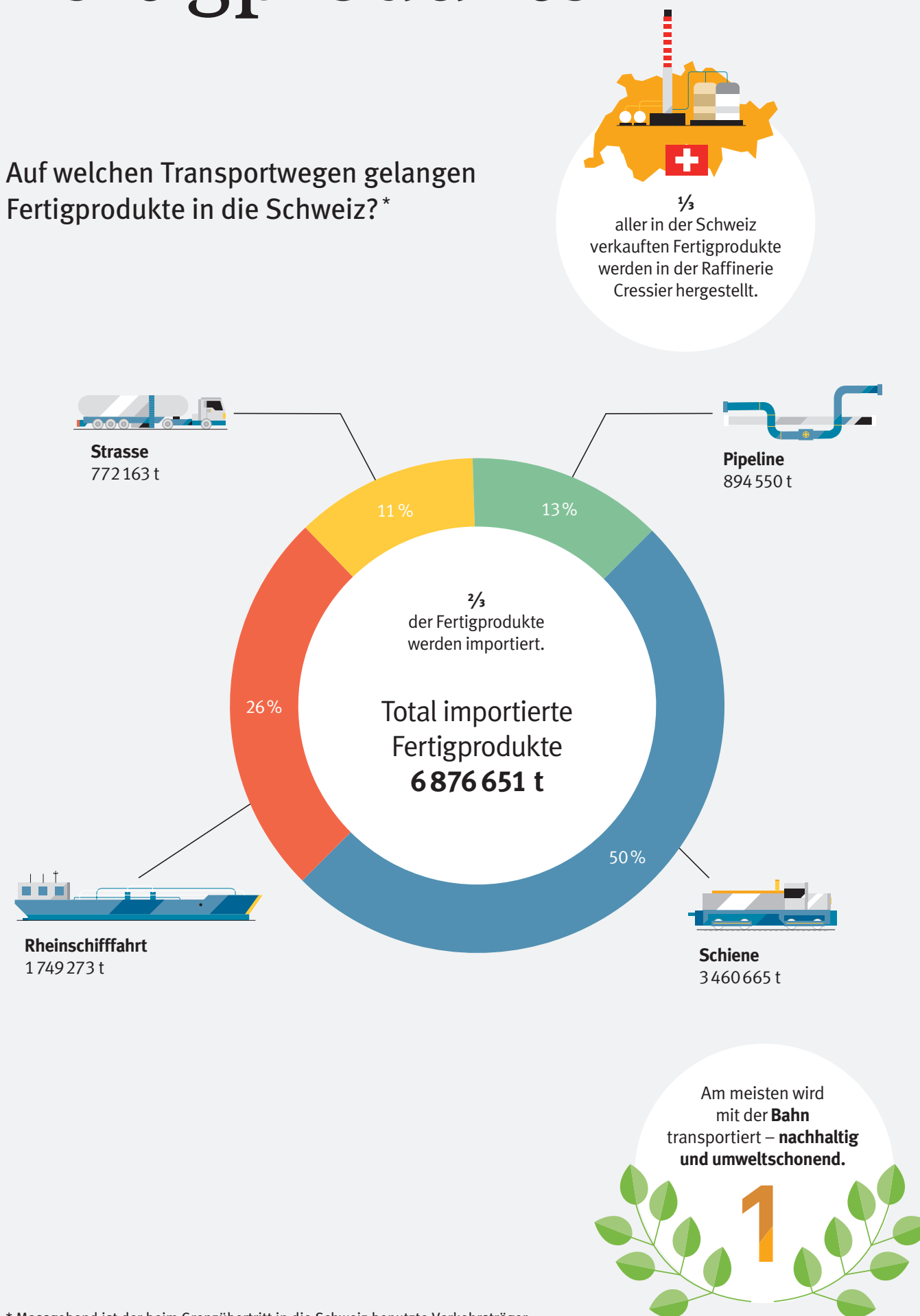
Dank dem Einsatz von Biotreibstoffen können erhebliche Mengen CO₂ im Verkehr eingespart werden.
(2018: geschätzt, Daten: Biofuels)

in Tausend Tonnen CO₂



Fertigprodukte

Auf welchen Transportwegen gelangen Fertigprodukte in die Schweiz? *



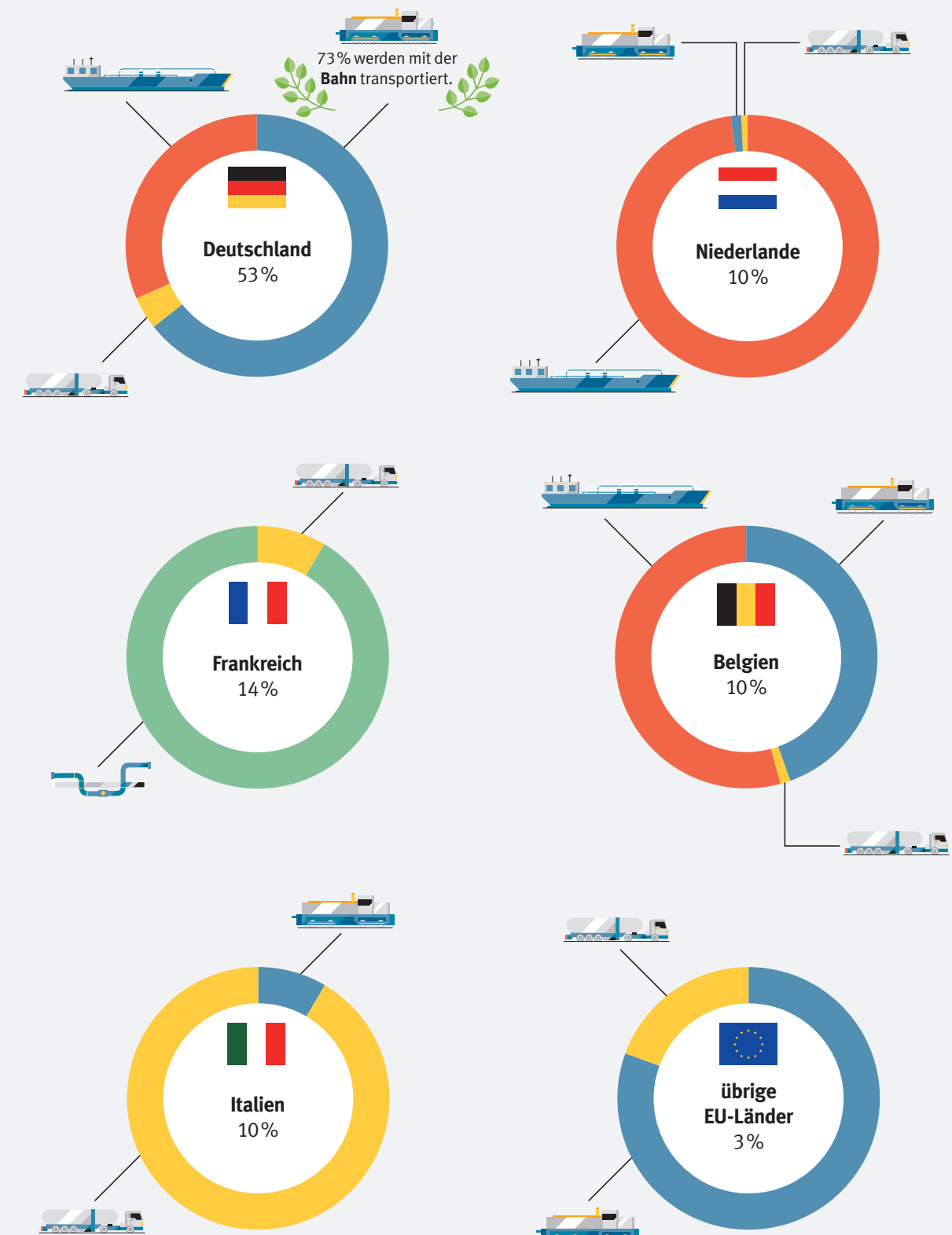
* Massgebend ist der beim Grenzübertritt in die Schweiz benutzte Verkehrsträger. Einfuhren auf dem Luftweg sind in dieser Grafik nicht abgebildet.

Fertigprodukte sind ...

Treibstoffe (Benzin, Diesel, Kerosin)
Flüssiggase (Propan, Butan)
Brennstoffe (verschiedene Heizöle)
Schmierstoffe (z. B. Motorenöle)

Schauen Sie unser Infovideo zum Thema Erdölprodukte auf avenergy.ch an.

Woher gelangen die Fertigprodukte mit welchem Transportmittel in die Schweiz?



Seite 4

Die Geschichte von Avenergy Suisse



Impressum

Auflage

D 41160 / F 12150

Redaktion

Avenergy Suisse, wapico ag

Gestaltung

wapico ag

Kontakt

Avenergy Suisse

Spitalgasse 5

8001 Zürich

T 044 218 50 10

F 044 218 50 11

info@avenergy.ch

www.avenergy.ch

Twitter @avenergysuisse

Gedruckt auf FSC-zertifiziertes Papier

Seite 16

CO₂-Kompensation vor neuer Ära



Seite 18

«Ich habe eigentlich kein Benzin im Blut»



Seite 22

Autoland Schweiz

