

Jahresbericht

2020



Kennzahlen

Rohöl und Produkte			
	2019	2020	2019/2020
in Tonnen			%
Inlandabsatz	10 285 273	8 566 305	-16,7
Benzin- und Dieselabsatz	5 199 307	4 797 005	-7,7
Absatz von Heizölen	2 673 475	2 538 579	-5,0
Absatz von übrigen Produkten	538 201	524 664	-2,5
Importe von Rohöl und Erdölprodukten	10 929 720	9 187 005	-15,9
Importe von Rohöl	2 738 910	2 815 492	2,8
Importe von Erdölprodukten	8 190 810	6 371 513	-22,2
Exporte von Erdölprodukten	1 079 411	569 330	-47,3
Ausstoss der Inlandraffinerie	2 763 177	2 805 547	1,5

Inhalt

- 2 Editorial
- 4 Interview
- 10 Veranstaltungen

Erdöl International

- 14 Das Jahr im Überblick
- 16 Reserven und Produktion

Erdöl Schweiz

- 18 Herkunftsländer
- 20 Inlandabsätze
- 22 Klimapolitik im Schatten der Pandemie
- 24 KKW Gösgen: Diesel sichert Notstromversorgung
- 28 Brennstoffe: Chaostage im Tessin
- 30 Neue Ölheizung in alten und neuen Gebäuden
- 32 Folgen der Covid-Pandemie
 - 32 Automobilmarkt
 - 36 Luftfahrt
 - 38 Rheinhäfen
- 40 Mineralölprodukte der Schweiz
- 41 Rohöl- und Fertigproduktimport

Ergänzende Energieträger

- 42 Auf dem Weg zur CO₂-Neutralität

Organisation

- 44 Mitglieder
- 46 Geschäftsstelle, Aussendienst, Vorstand

Statistiken

- 47 Tabellen

Avenergy Suisse in Kürze

Avenergy Suisse vertritt die Interessen der Importeure flüssiger Brenn- und Treibstoffe. Die Mitglieder von Avenergy Suisse gewährleisten die Versorgungssicherheit mit diesen wichtigsten Energieträgern des Landes. Sie tätigen unter anderem rund 95% der schweizerischen Importe von Rohöl und Erdölprodukten.

Die Aufgabe von Avenergy Suisse besteht zum einen darin, für die allgemeine Öffentlichkeit, wie auch für die Branche selbst, eine Drehscheibe für Informationen zu den flüssigen Energieträgern zu sein. Für alle Fragen, die den Transport, die Verarbeitung und den Einsatz dieser Produkte betreffen, ist Avenergy Suisse die erste Anlaufstelle in der Schweiz. Zum anderen vertritt Avenergy Suisse in allen branchenrelevanten Fragen die Anliegen ihrer Mitglieder nach aussen.

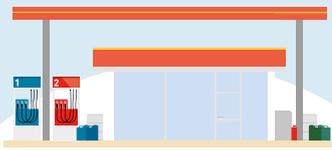
Avenergy Suisse engagiert sich für den Erhalt respektive die Schaffung des freien Wettbewerbs zwischen den Energieträgern, die Behandlung von Gesetzgebungsvorhaben und Vollzugsfragen im Energie-, Umwelt- und Fiskalbereich, die qualitative Normierung von flüssigen Energieträgern sowie die Bereitstellung von Informationen rund um die Erdölprodukte. Hinzu kommen die Unterstützung und Förderung von innovativen CO₂-neutralen Energieträgern wie biogenen Brenn- und Treibstoffen, synthetischen Treibstoffen und Wasserstoff.

Avenergy Suisse steht zu einer demokratisch fundierten, liberalen und privatrechtlich gestalteten Wirtschaftsordnung und greift in keiner Weise in den brancheninternen Wettbewerb ein. Avenergy Suisse ist politisch neutral, betreibt keine Handelsgeschäfte und bezweckt keinen Gewinn.

ECKWERTE

8,6

Der Gesamtabsatz an Erdölprodukten sank von 10,3 Mio. Tonnen 2019 auf 8,6 Mio. Tonnen 2020.



3357

Am 1. Januar 2021 betrug die Anzahl öffentlich zugänglicher Tankstellen in der Schweiz 3357 – im Vorjahr waren es 3362.

-18,3

Die Einfuhr an Mineralölprodukten über die Schweizer Rheinhäfen sank im «Corona-Jahr» 2020 um 18,3 Prozent.



-62,3

Einbruch der Flugbranche im Coronajahr: 2020 wurden in der Schweiz rund 62,3 Prozent weniger Flugtreibstoffe eingesetzt als im Vorjahr.

1357

Die Zahl der Tankstellenshops stieg 2020 von 1338 im Vorjahr auf neu 1357.



2,6

Gegenüber 2019 sind die weltweiten Erdölreserven 2020 um 2,6 Prozent gestiegen.

Das Corona-Jahr wirft mehr Fragen auf, als man denkt

Die Corona-Pandemie hinterlässt tiefe Spuren in Gesellschaft und Wirtschaft. Es überrascht nicht, dass das Virus in den Jahresberichten 2020 der Unternehmen und Verbände zentrales Thema ist – so auch bei Avenergy Suisse. Der Vergleich der Marktzahlen der Jahre 2019 und 2020 spricht für sich (ab Seite 47). Unser Präsident und der scheidende sowie der neue Vizepräsident werfen im ausführlichen Gespräch auf den Seiten 4 bis 9 einen Blick zurück auf die Ereignisse des vergangenen Jahres.

Die Pandemie liefert aber auch Erkenntnisse, über die zu reflektieren es sich lohnt.

Erstens mussten wir erfahren, dass es in unserem Land Versorgungsengpässe bei materiellen Gütern geben kann. Denken wir an die zu Beginn der Pandemie kaum vorhandenen Hygienemasken oder Sterilisierungsmittel, die zeitweise leeren Regale in den Supermärkten, die Sorge der Bevölkerung um die Verfügbarkeit der Waren des täglichen Bedarfs. Fehlplanungen und Fehleinschätzungen insbesondere in den Verwaltungen des Bundes und der Kantone führten vielerorts zu grosser Verunsicherung.

Zweitens wurden Grenzen der Digitalisierung sichtbar. Die mit Hochdruck und hervorragendem Fachwissen innert kürzester Zeit entwickelte Tracing-App konnte nie einen namhaften Beitrag zur Kontrolle der Pandemie leisten. Die Registrierung im Restaurant erfolgte erstaunlich oft von Hand auf einem Kassenzettel. Die Entwicklung eines digitalen Impfpasses harzt. Andernorts sind solche Ansätze von mehr Erfolg gekrönt. Das Versagen bei uns ist nicht à priori der Technologie anzulasten. Vielmehr zeigte sich die hohe und nicht immer rational begründbare Hemmschwelle weiter Teile unserer Bevölkerung, Kontrolle aus dem analogen in den digitalen Raum abzugeben. Dies mag an mangelnder Erfahrung, ungenügender Sensibilisierung oder einer unrealistischen Vorstellung zur Datensicherheit und zum Datenschutz liegen. Was immer die Gründe sind, wir erkennen, dass das psychologische Moment bei solch einem Lösungsversuch keinesfalls unterschätzt werden darf.



Roland Bilang, Geschäftsführer Avenergy Suisse

Drittens kam die Kluft zum Vorschein, die sich zwischen Plan und Wirklichkeit, zwischen der Idee und deren Umsetzung auftun kann. So manche Kriterien und Eckwerte wurden festgelegt, die als Entscheidungsgrundlage hätten dienen sollen, nur um sie nach wenigen Wochen wieder zu verwerfen oder einfach zu ignorieren. Ziele zu stecken und zu verkünden ist das eine, sie unter den Unwägbarkeiten und Unbekannten einer physischen und wirtschaftlichen Realität zu erreichen, etwas anderes. Entscheidungsträger, die mit unerreichbaren Zielen führen, verlieren früher oder später das Vertrauen ihrer Gefolgschaft.

Corona wirft Fragen auf – auch zur Energiewirtschaft und zu ihrem politischen Rahmen. Erhält die Versorgungssicherheit in den Strategiepapieren der Behörden und Politikerinnen und Politiker genügend Gewicht? Wie klug ist es, bestehende und bestens funktionierende Versorgungsinfrastrukturen zur Disposition zu stellen, noch bevor sich adäquate Alternativen bewährt haben? Wie erfolgsversprechend ist es, zufällige Stromproduktion und steigende Nachfrage mittels digitaler Applikationen in Einklang bringen zu wollen und den Energiekonsum durch Algorithmen kontrollieren zu lassen? Wie vernünftig ist es angesichts des Wirtschafts- und Bevölkerungswachstums, auf viele Jahre hinaus Absenkungspfade beim Gesamtenergieverbrauch und CO₂-Ausstoss zu definieren und Ziele zu stecken, die kaum je erreicht werden können?

Hinter all diesen Fragen steckt jene nach den Rollen des Staats und der Privatwirtschaft. Das Corona-Jahr 2020 bietet genügend Anlass, darüber zu reden.

Dringende Problemlösungen sollte man nicht dem Staat überlassen

Die privatwirtschaftliche Versorgung hält mancher Krise stand. Kein Ruhmesblatt ist dagegen das Krisenmanagement des Bundes. Was heisst das für die Energieversorgung unseres Landes? Erkenntnisse und Fragen nach dem Corona-Jahr 2020.

Die Massnahmen des Bundesrats im Kampf gegen die Corona-Pandemie haben die Schweiz 2020 mit voller Wucht getroffen. Auch die Mineralölbranche blieb nicht verschont. Doch: Gibt es auch positive Aspekte, die man in der Branche aus dieser Zeit mitnimmt? Was sind die Lehren? Welche Schlussfolgerungen ziehen die Führungskräfte im Rückblick? Ein Gespräch mit Daniel Hofer, Präsident von Avenergy Suisse und CEO von Migrol, Andreas Flütsch, dem abtretenden Vizepräsidenten von Avenergy Suisse und Mitglied der Konzernleitung der VARO Energy Gruppe, sowie mit Edgar Bachmann, Socar-CEO und nachfolgender Vizepräsident von Avenergy Suisse.

Avenergy Suisse: Über die negativen Auswirkungen der Massnahmen gegen die Covid-19-Pandemie wurde schon viel berichtet. Welche Lehren wurden in der Branche aus der Krise gezogen?

Edgar Bachmann (EB): Ich sehe zwei Punkte. Erstens: Unser Business-Continuity-Plan wurde einem harten Realitätstest unterzogen. Und er hat sich bewährt. Zweitens: Wir waren bereits vor den Massnahmen gegen die Pandemie voll ausgerüstet. Alle Mitarbeitenden verfügen über Laptops und können im Prinzip ortsunabhängig arbeiten. Darum gelang uns die Umstellung auf Home-Office problemlos.





Unser Business-Continuity-Plan wurde einem harten Realitätstest unterzogen. Und er hat sich bewährt.

Edgar Bachmann

Andreas Flütsch (AF): Das kann ich nur unterschreiben. Die Umstellung auf Home-Office ist uns innert kürzester Zeit ohne Schwierigkeiten gelungen. Ich möchte hier auch unseren Mitarbeitenden ein Kränzchen winden. Sie haben sich als ausserordentlich flexibel erwiesen. Alle haben miteinander am Karren gezogen.

Daniel Hofer (DH): Bei Migrol gelang die Umstellung ebenfalls praktisch reibungslos. Das gleiche gilt auch für Avenergy Suisse. Auch hier wurde die Infrastruktur schon im Vorfeld des Lockdowns vollständig Home-Office-tauglich aufgestellt. Diese Voraussicht und auch die entsprechenden Investitionen in Hard- und Software haben sich ausgezahlt, weil der Verband seine Dienstleistungen jederzeit erbringen konnte und die Mitarbeitenden von Avenergy Suisse problemlos von zu Hause aus arbeiten konnten.

AF: Andererseits sehen wir in der Raffinerie und im Lagerbereich auch die Grenzen des Home-Office. Man kann zwar den Bürobetrieb von zu Hause aus aufrechterhalten. Bei der Produktion ist das aber naturgemäss schwieriger. Darum haben wir bei den Schichten in der Produktion einige Umstellungen vorgenommen. Ich räume ein, dass es zwischenzeitlich etwas enger wurde, insbesondere, wenn es in einem Team zu einem Krankheitsfall kam. Gemeinsam haben wir das aber gestemmt und hervorragend gemeistert. So gerieten wir bei

den Personalbeständen zu keiner Zeit in einen kritischen Bereich. Die Hauptlehre aus meiner Sicht ist darum die folgende: Die Gesamtbranche hat bewiesen, dass wir die Volatilität des Marktes auffangen können.

EB: Das scheint auch mir ein wichtiger Punkt zu sein: Die Versorgungssicherheit war immer garantiert. Das ist eine wichtige Lehre aus der Corona-Zeit.

Für die Tankstellenshops war die Umstellung aber auch nicht nur einfach, oder?

EB: In den Shops haben wir sehr rasch alle Massnahmen umgesetzt und bspw. innert kürzester Zeit Plexiglasscheiben zum Schutz der Kundinnen und Kunden sowie der Mitarbeitenden installiert. Bei Socar kam uns in dieser Zeit unser Filialsystem zugute, denn die Shopbetreiberinnen und -betreiber mussten sich nicht selbst um alle Massnahmen kümmern. Dies wurde von der Zentrale her sichergestellt.

DH: Auch bei Migrol mussten die Konzepte für die Sicherheitsmassnahmen nicht von Franchise-Partnerinnen und -Partnern erstellt werden. Wir haben sie von der Zentrale aus voll unterstützt und ihnen zum Beispiel Plexiglasscheiben geliefert. Was für die Shopbetreiberinnen und -betreiber die grösste Herausforderung war, konnten wir ihnen aber nicht abnehmen: Sie mussten zwingend die Quadratmeterbegrenzungen beachten und sicherstellen, dass niemals zu viele Kundinnen und Kunden zeitgleich im Shop waren. Diese Herausforderung haben sie aber mit Bravour bestanden.

EB: Was mir aufgefallen ist: Die Mitarbeitenden haben sehr wohl registriert, dass sie in unserer Branche während der ganzen Zeit arbeiten und ihre Jobs behalten konnten, anders als beispielsweise in der Gastronomie. Aufgrund dessen sind Loyalität und Zufriedenheit bei den Mitarbeitenden stark angestiegen. Socar hat auch niemanden entlassen. Zwar wurde Kurzarbeit eingeführt – wir haben die Löhne aber stets zu 100 Prozent ausbezahlt.



Die Gesamtbranche hat bewiesen, dass wir die Volatilität des Marktes auffangen können.

Andreas Flütsch



Daniel Hofer, Präsident



Andreas Flütsch, Vizepräsident

Wie sah es bei mit den Umsätzen und insbesondere in den Shops aus?

EB: Zwischenzeitlich registrierten wir an den Tankstellen deutlich tiefere Kundenfrequenzen.

DH: Bei uns sind die Shops gut gelaufen, tiefere Absätze registrierten wir aber bei den Treibstoffen. Gerade in den Monaten April und Mai sank der Absatz deutlich. Wir holten das dann im Jahresverlauf auch nicht mehr auf. Darum sind die Umsätze übers Jahr gesehen tiefer als 2019.

AF: Zusätzlich zum Einbruch der Treibstoffmengen ist auch der Flugverkehr zwischenzeitlich völlig zum Erliegen gekommen. Dafür kam es aufgrund der günstigen Preise beim Heizöl zu einem eigentlichen Boom. Das hat uns sicher geholfen – insbesondere im zweiten Quartal. Wir mussten die Raffinerie nie abschalten, mussten sie aber für einige Monate auf reduziertem Durchsatz fahren. Das Herunterfahren einer Raffinerie ist ein grösserer Prozess und keine einfache Übung. Deshalb sind wir sehr zufrieden, dass wir trotz der widrigen Marktverhältnisse die Anlagen in Cressier ständig in Betrieb halten konnten. Die Kollegen in der Raffinerie verdienen unserer Hochachtung!

EB: Bei uns registrierten wir bei Flugpetrol einen Umsatzeinbruch von bis zu 90 Prozent. Neben dem Mengenmanagement lag auch eine grosse Heraus-

forderung beim Betreiben der Betankungs-JVs, die aufgrund der Krise teilweise in Schieflage gerieten. Die Partnerfirmen mussten unterstützen und konkret Geld einschiessen, damit die wenigen Flugzeuge, die noch unterwegs waren, ihren Betrieb aufrechterhalten konnten.

DH: Auch dieses Beispiel zeigt die Robustheit unserer Branche inmitten einer Krise auf.

Was haben die Führungskräfte in der Schweizer Mineralölbranche aufgrund des Lockdowns in Bezug auf die Leitung der Unternehmen gelernt?

DH: Jede moderne Organisation wird im Prinzip immer mehr auf Distanz geführt. Wir hatten schon vor der Pandemie Mitarbeitende, die zwischen Büro und Home-Office abwechselten. Hier kam es zu einer graduellen Veränderung. Einzig die Verkaufsteams kann man auf diese Weise nicht ganz optimal führen. Darum haben wir in diesem Bereich ein Schichtsystem eingeführt. Während der eine Teil der Mitarbeitenden von zu Hause aus arbeitet, findet sich ein anderer Teil im Büro ein. Und dann wird gewechselt. Aber es ist schon seltsam: Wir haben Leute eingestellt, die ich noch nie gesehen habe. Insgesamt stelle ich aber fest, dass sich die Führungsprinzipien nicht fundamental geändert haben. Was sich geändert hat – und ich erachte dies durchaus



Edgar Bachmann

auch als positiv – ist die Reisetätigkeit. Viele Sitzungen, die früher nur schon aufgrund der Anreise einen Tag in Anspruch genommen haben, kann man mithilfe von Videokonferenzen auf einen Bruchteil der Zeit verkürzen. Aber natürlich vermisst man die persönlichen Kontakte.

EB: Die Unternehmenskultur entscheidet mit, wie man eine solche Situation meistert. Wir gaben

« Viele Sitzungen, die früher nur schon aufgrund der Anreise einen Tag in Anspruch genommen haben, kann man mithilfe von Videokonferenzen auf einen Bruchteil der Zeit verkürzen. Aber natürlich vermisst man die persönlichen Kontakte.

Daniel Hofer

schon immer viel Verantwortung an die Mitarbeitenden ab. Ich stelle insgesamt folgende Entwicklung fest: Einzelne Teams wuchsen während der Pandemie stärker zusammen. Das gilt aber nicht für die Unternehmung insgesamt. Darum bin ich dazu übergegangen, alle 14 Tage eine Telefonkonferenz mit den Mitarbeitenden bis auf Stufe Tankstellenleiter abzuhalten. Ein wichtiges Thema war dabei stets die Information über die Businessperformance. Dies hilft, den Mitarbeitenden die Furcht vor einem Jobverlust zu nehmen. Vor der Pandemie habe ich weniger mit den Leuten direkt geredet. Mit den Videocalls ist es nun gelungen, unternehmensintern ein Gemeinschaftsgefühl zu schaffen. Generell zwingt die besondere Lage die Führungskräfte, mehr zu telefonieren und die persönlichen Kontakte zu intensivieren.

AF: Als Raffineriebetreiber und grösster Versorger der Schweiz verfügten wir vor der Pandemie naturgemäss nicht über eine ausgeprägte Home-Office-Kultur. Nachdem wir diese einführten, stellten wir fest: Es funktioniert. Allerdings gestaltet sich die Effizienzmessung der Gesamtstruktur als eher schwierig. Interessanterweise nehmen wir aber auch wahr, dass die Mitarbeitenden nach der ersten Freude über die Möglichkeit von zu Hause aus zu arbeiten, jetzt durchaus wieder gerne in den Betrieb kommen würden. Eine Lehre war, dass man in den Team-Meetings mehr Platz für den sozialen Austausch schaffen muss. Es ist dieser Aspekt an der Arbeit, den die Menschen am meisten vermissen, wenn sie nur im Home-Office arbeiten.

EB: Bei all den durchaus positiven Aspekten des Home-Office mache ich aber auch einen negativen Punkt aus. Er betrifft die Innovationskraft. Ich habe den Eindruck, dass bei vielen die Kreativität eingeschlafen ist. Ich persönlich habe immer viele Ideen. Aber ich entwickle diese Ideen meist nicht alleine zu Hause, sondern im Gespräch mit anderen Menschen, beispielsweise beim gemeinsamen Mittagessen.

DH: Das kann ich bestätigen. Das ist aber offenkundig auch in anderen Wirtschaftszweigen der Fall. Man hört ähnliches aus der IT-Branche.

Gibt es – wenn die Corona-Pandemie unter Kontrolle ist – dann irgendwann im Herbst das grosse Zusammenkommen?

DH: Ich denke nicht, dass wir wieder vollständig in den Modus der Zeit vor Corona zurückkehren. So



stelle ich beispielsweise fest, dass in den virtuellen Vorstandssitzungen meist 100 Prozent der Mitglieder anwesend sind. Das liegt daran, dass die Reise-tätigkeit wegfällt. Wir werden darum wohl eher abwechseln: Einmal treffen wir uns vor Ort, wobei dann eben der soziale Aspekt stärker betont wird. Das andere Mal findet das Meeting virtuell statt – und ist dann dafür etwas speditiver.

EB: Wir tendieren dazu, dass die Mitarbeitenden – sobald es die Lage erlaubt – wieder möglichst oft im Betrieb präsent sind. Wie gesagt: Für die Innovationskraft des Unternehmens und die Kreativität der Mitarbeitenden ist das einfach besser.

AF: Auch bei uns ist der Drang gross, die Meetings physisch durchzuführen. Aber dies wird künftig viel bewusster geplant werden. Vielleicht geht man auch einen Tag länger an ein Meeting im Ausland, weil der soziale Aspekt wichtiger wird. Fakt ist: Die Diskussionsqualität ist bei physischen Treffen grösser, der gegenseitige Austausch wird lebendiger.

DH: Wobei sich gerade in digitalen Treffen jeder recht einfach einbringen kann.

EB: Das stimmt zwar. Aber die physische Interaktion fehlt. Man merkt zum Beispiel weniger, wenn man jemandem mit einer Aussage zu nahetritt.

Was wurde während der Corona-Krise aus Ihrer Sicht in Bezug auf die Aufstellung Ihrer Unternehmen besonders wichtig?

DH: Dies ist meines Erachtens eine entscheidende Frage. Denn man sieht natürlich in einer solchen Krise recht genau, welche Bereiche es im Unternehmen wirklich braucht und welche eher «nice to have» sind. Man erkennt, welche Funktionen unabdingbar sind und auch, welche noch fehlen. Diese Erkenntnisse werden nicht nur in unserer Branche zu Umschichtungen führen. Das bedeutet nicht, dass es weniger Jobs geben wird. Es bedeutet aber, dass es sich gegebenenfalls um andere Jobs handelt. Bei einem Umbau stellt sich dann immer die Frage: Sind die Mitarbeitenden, die jetzt bei uns sind, für den Umbau qualifiziert oder brauchen wir in einzelnen Bereichen noch Unterstützung?

Wie schätzen Sie den Einfluss von Corona auf die Energie- und die Klimapolitik ein?

AF: Gerade im Fluggeschäft gehe ich von einem gewaltigen Nachholeffekt aus. Sobald es wieder mehr oder weniger uneingeschränkt möglich ist, wird die Zahl der Flugreisen massiv steigen. Dies betrifft voraussichtlich vor allem private Reisen, nicht aber unbedingt Geschäftsflüge. Und: Der



Trend zu umweltbewussterem Reisen wird ebenfalls zunehmen. Und dies auch ohne staatliches Hinzutun.

DH: Dieser Trend besteht zweifellos. Und die Menschen werden ihr Bewusstsein noch stärker verändern und sich gewahr werden, dass es auch immer wieder zu Krisen kommen kann. Trotzdem rechne ich damit, dass die Nachfrage nach grünen Lösungen im Energiebereich steigen wird. Und in diesem Punkt kann unsere Branche mit wichtigen Lösungsansätzen punkten: Denken wir an den Wasserstoff und die synthetischen Treibstoffe im Bereich Mobilität oder an die biogenen und CO₂-neutralen Brennstoffe für die Heizung. Aber die staatlichen Instrumente sind meines Erachtens bei der Bevölkerung je länger desto weniger populär. Was für viele Menschen recht offensichtlich ist: Das Bundesamt für Gesundheit, BAG, hatte in der Bewältigung der Krise nicht seine beste Stunde. Das Vertrauen in die Behörden ist bei vielen Bürgerinnen und Bürgern nicht wirklich gestiegen. Und man darf mit Fug und Recht die Frage aufwerfen, ob denn die anderen Bundesämter so viel besser unterwegs sind als das BAG. Aus meiner Sicht bedeutet dies, dass der Druck zur Dekarbonisierung vom Markt kommt und kommen muss, nicht aber von Beamten

oder Politikern erzeugt werden soll. Eine solche Krise, wie wir sie erlebt haben und noch erleben, ist nämlich ein Stück weit immer auch ein Brandbeschleuniger für Entwicklungen, die ohnehin früher oder später eingesetzt hätten. Ein Beispiel ist die Mobilität. Die Leute beginnen sich vielleicht zu überlegen, ob sie wirklich noch ein eigenes Auto benötigen.

EB: Meine Sicht deckt sich hier mit jener des Präsidenten. In der Bewältigung der Corona-Krise hat sich der Bund nicht gerade einen Lorbeerkrantz verdient. Wieso sollten die für unsere Branche relevanten Bundesämter besser sein als das BAG? Da dürfte in der Bevölkerung mehr und mehr Skepsis aufkommen. Darum stellt sich am Ende des Tags die Gretchenfrage: Wie viel sind die Schweizerinnen und Schweizer bereit, für den Klimaschutz zu bezahlen? Und vor allem: Sind die staatlichen Stellen imstande, die Herausforderung zu meistern? Ich persönlich glaube das nicht. Ich bin der Auffassung, dass private Akteure in dieser Frage über mehr Kompetenz verfügen.

DH: Bringen wir es doch auf den Punkt: In der Bewältigung der Pandemie hat der Staat über weite Strecken versagt. Es ist zu befürchten, dass dies auch in anderen Bereichen der Fall ist. Ich sehe in der Klimapolitik ein Desaster auf uns zukommen, welches schliesslich unsere Landesversorgung mit Energie aufs Spiel setzt.

AF: Auch das ist eine Erkenntnis aus der Pandemie: Die privatwirtschaftliche Versorgung hält jeder Krise stand. Der Staat hat das nicht im Griff. Die Covid-19-Krise hat exemplarisch gezeigt, dass man dringende Problemlösungen nicht dem Staat überlassen sollte.



Das Thema Versorgungssicherheit stand im Zentrum der Jahresversammlung von Avenergy Suisse am 26. Juni 2020.

Wenige – aber erfolgreiche – physische Anlässe

Cornabedingt fanden 2020 weniger physische Veranstaltungen statt als in den Vorjahren. Umso grösser waren die positiven Echos auf den Branchenkurs mit den Lernenden des Lehrbetriebsverbands, die erste von Avenergy Suisse veranstaltete Bioheizöltagung sowie die Jahresversammlung.

Eine starke Branche garantiert jederzeit die Versorgungssicherheit. So lautete das Fazit der Jahresversammlung von Avenergy Suisse am 26. Juni 2020. Präsident Daniel Hofer verwies auf die vorangegangenen Monate, die im Zeichen von Covid-19 standen: «Trotz stark gesunkener Treibstoffnachfrage und damit eines potenziell unrentablen Tankstellenbetriebes waren wir die ganze Zeit für die Bevölkerung da, hatten nie Versorgungsengpässe und

konnten damit die während der schlimmsten Phase des Lockdowns verbleibende Mobilität sicherstellen. Das hat dem ganzen Land geholfen.» Kritisch äusserte sich der Präsident in Bezug auf das vom Nationalrat beschlossene CO₂-Gesetz.

Dies tat auch der Gastreferent des Anlasses. Der Historiker und Journalist Markus Somm zog spannende Parallelen der heutigen CO₂-Diskussion zur Elektrifizierung der Schweiz zu Beginn des vergange-



Biogene und synthetische Flüssigbrennstoffe könnten einen Beitrag zur CO₂-Reduktion leisten, lautete das Fazit der ersten von Avenergy Suisse organisierten Bioheizöltagung in Olten am Mittwoch, 26. Februar 2020.

nen Jahrhunderts. Damals habe die Industrie vorge-macht, was möglich sei – während die SBB und der Staat zunächst gezögert hätten. Als Referenzanlage haben sich die privaten Akteure wie Brown Boveri und die Maschinenfabrik Oerlikon laut Markus Somm an ein Projekt gewagt, welches in der Umsetzung besonders schwierig war: Die Elektrifizierung der Gotthardstrecke. Auch die Simplonstrecke sei von BBC auf eigene Rechnung elektrifiziert worden.

Heute sei es die Mineralölbranche in der Schweiz, welche die Entwicklung zu CO₂-neutralen Brenn- und Treibstoffen auf eigene Rechnung vorantreibe. Markus Somm verwies auf die Bestrebungen der Branche, Wasserstoff und in der Folge Syn-fuels als Ergänzungen zu fossilen Treibstoffen zu etablieren. Diese Initiative diene dem Klimaschutz weit mehr als staatliche Interventionen.

Der Journalist und Medienunternehmer begrüßte die Anstrengungen der Mineralölbranche auch in seiner Kolumne in der Sonntagszeitung. «Um CO₂-neutrale Alternativen zu fossilen Brenn- und Treibstoffen zu entwickeln, benötigt es CO₂-freien Strom in grossem Ausmass. Zudem sind die Finanzmittel auf die Entwicklung zu fokussieren.»

Forschung und Entwicklung sind entscheidend

Dies hatte auch Roland Bilang nur wenige Tage vor der Jahresversammlung in einem Referat im Rahmen eines Webinars der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) am 17. Juni 2020 betont. Es sei wichtig, sich von linearen Reduktionszielen zu verabschieden, erklärte der Geschäftsführer von Avenergy Suisse. Noch benötige es einige Jahre an Forschung und Entwicklung.

Dann aber könne die Einführung «sehr rasch» erfolgen. «Mit diesem Vorgehen ist die Versorgungssicherheit garantiert. Im Gegensatz zu anderen Energieträgern droht bei den flüssigen Treibstoffen kein Versorgungsengpass», sagte Roland Bilang. Allerdings: Nur wenn genügend erneuerbarer und im besten Fall CO₂-freier Strom zur Verfügung stehe, könne die Umstellung auf CO₂-freie Brenn- und Treibstoffe gelingen.

Erfolgreiche erste Bioheizöltagung

Biogene und synthetische Flüssigbrennstoffe könnten künftig einen Beitrag zur CO₂-Reduktion im Wärmemarkt leisten – sofern sämtliche beteiligten Partner gemeinsam ihren Teil beitragen. So lautet auch



Interessante Gespräche an der Bioheizöltagung.

das Fazit der ersten von Avenergy Suisse organisierten Bioheizöltagung in Olten, die noch vor den Corona-Lockdown-Massnahmen durchgeführt werden konnte. Rund 120 Gäste aus der Branche wohnten dem Anlass am Mittwoch, 26. Februar 2020, im Hotel Arte in Olten bei.

Moritz Belling, Präsident des Europäischen Heizölverbands Eurofuel, beleuchtete Themen wie die Akzeptanz regenerativer flüssiger Brennstoffe und die verschärften CO₂-Grenzwerte: «In Norwegen wurde ein absolutes Nutzungsverbot von Ölheizungen ausgesprochen, ausser beim Einsatz von 100% Bioheizöl», hielt er fest. Die Schweiz gehe andere Wege. Sie erlasse Anforderungen, die kaum zu erfüllen seien. Belling skizzierte eine sogenannte «Roadmap Heizöl». Ziel sei es, von der neuen Brennwertheizung über die Hybridheizung zu den sogenannten «Future Fuels» zu gelangen. Eine Massnahme auf diesem Weg könne bis 2030 der Einsatz von Bioheizöl sein.

Ueli Bamert, Leiter Politik bei Avenergy Suisse, beleuchtete unter anderem das Energiedilemma «Denuklearisierung vs Dekarbonisierung» und ordnete die Umsetzung der MuKE sowie die Revision des CO₂-Gesetzes ein. Die Stossrichtung müsse

sein, auch Bioheizöl als Chance zur Erfüllung der Vorgaben einzusetzen. Allerdings sei die Politik «wenig begeistert». Man wolle am liebsten überhaupt keine Brenner mehr in den Gebäuden haben.

Ungleich lange Spiesse

Beat Gasser, Leiter Wärmetechnik bei Avenergy Suisse, erläuterte das technische Umfeld in der Schweiz. Bemerkenswert sei, dass elektrisch betriebene Wärmepumpen beim Bund als CO₂-neutral geführt würden. Dies gelte selbst wenn die entsprechenden Kriterien nicht erfüllt und die Anlagen mit Strom aus der EU betrieben werden, so Gasser. Man müsse hier schon von «ungleich langen Spiessen» sprechen.

Günther Köb, Hoval SA/AG, informierte über den aktuellen Stand der Freigabe von Ölheizungen für Bioheizöl. Zu berücksichtigen seien die Normierungen, die Additivierung, die Installationsempfehlungen, die Anlageneffizienz und die Materialverträglichkeiten. So ist beispielsweise bei den meisten Öltanks die Beimischung von bis zu 20 Prozent FAME «kein Problem».

Martin Joss, Projektleiter bei Biofuels Schweiz, berichtete über den Bereich der Normierung von

FAME als Brennstoff. Entscheidend sei der Konsens aller interessierter Kreise. «Das sind beispielsweise Behörden, Institute und Anwender.» Nur wenn die Produzenten gemäss anerkannten Normen produzieren und die Händler entsprechende Normprodukte vertreiben, sei für die Verbraucherinnen und Verbraucher garantiert, dass die Heizung auch tadellos funktioniere.

Gianluca Joerin, CEO Suter Joerin AG, stellte den Leitfaden Verkaufsberatung für Bioheizöl vor. Das Produkt trage die Bezeichnung «Heizöl Bio20». Dieser Name zeige genau, worum es gehe, so Gianluca Jörin: «Es handelt sich um Heizöl, es ist biologisch und der Anteil an FAME beträgt 20 Prozent.»

Daniel Hofer: «Wir müssen es jetzt tun!»

Daniel Hofer sprach über seine Überlegungen zur Vermarktung von Bioheizöl. Bis 2030 werde in der Schweiz rund 30 Prozent weniger Heizöl vertrieben als 2018, prognostizierte der Präsident von Avenergy Suisse und CEO von Migrol. Als Haupttreiber für die Entwicklung neuer Produkte nannte er den Preis, gesellschaftliche Trends, die Gesetzgebung und Regulierungen sowie Umwelteinflüsse. In jüngerer Zeit seien vor allem die gesellschaftlichen Trends für Innovationen ausschlaggebend gewesen. Daniel

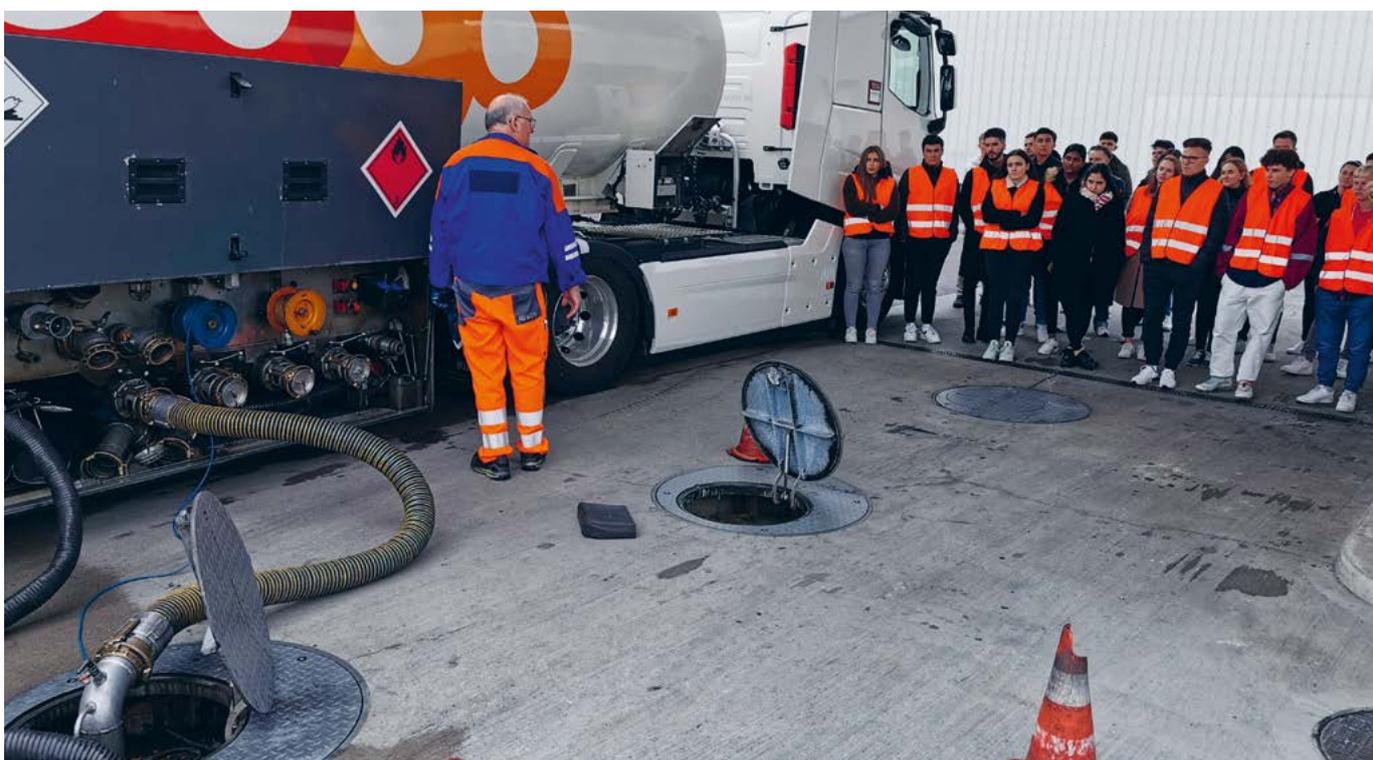
Hofers Fazit in Bezug auf die Entwicklung von Bioheizöl lautete: «Wir müssen es jetzt tun!»

Roland Bilang wies darauf hin, dass die Branchenverbände in Zusammenarbeit mit den Fachleuten in den Unternehmen miteinander gute Lösungen finden werden. Es handle sich um ein eigentliches Puzzle, bei dem die unterschiedlichsten Partner einen wichtigen Teil beitragen, sagte der Geschäftsführer von Avenergy Suisse.

Weiterbildung im Lehrbetriebsverbund

Wie entstand Erdöl? Wie wird es raffiniert? Welche Produkte entstehen dabei? Wie und über welche Absatzkanäle werden sie vertrieben? Aber auch: Welche CO₂-neutralen alternativen Produkte bietet die Branche jetzt schon und in Zukunft noch vermehrt an?

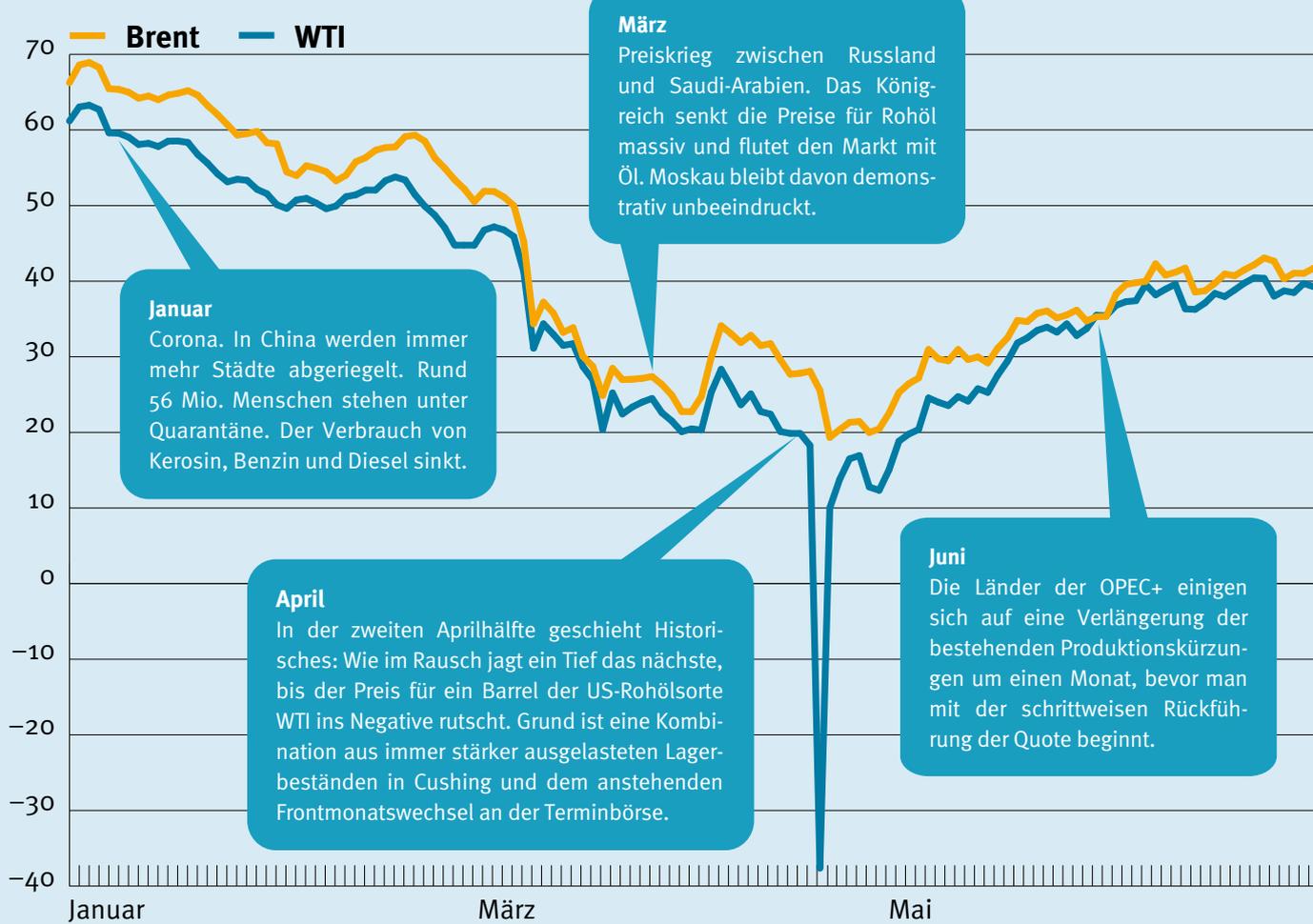
Antworten auf diese und weitere Fragen rund um die Branche erhielten die Lernenden des Lehrbetriebsverbunds im Rahmen des Branchenkurses. Auf dem Programm stand unter anderem der Besuch einer Tankstelle mit einem Blick hinter die Kulissen sowie eine Besichtigung des Basler Rheinhafens. Nachdem Avenergy Suisse den Branchenkurs 2019 in Magglingen organisiert hatte, fand diese Veranstaltung vom 5. und 6. Oktober 2020 im Tagungszentrum von Coop in Muttenz statt.



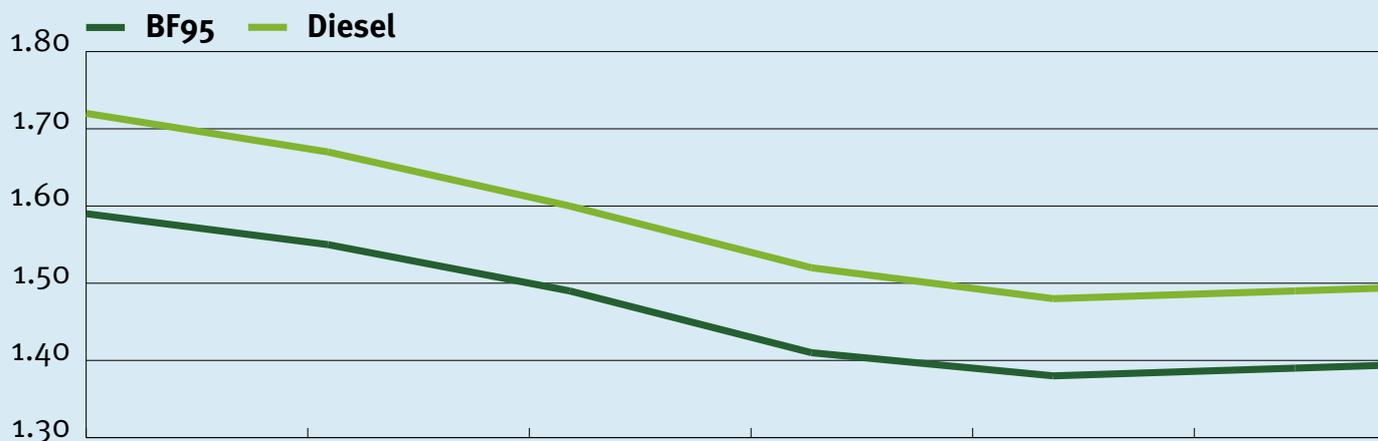
Im Rahmen des Branchenkurses vom 5. und 6. Oktober 2020 konnten die Lernenden des Lehrbetriebsverbunds eine Tankstelle mit all ihren Facetten entdecken.

Das Jahr im Überblick

Rohölpreis – in Dollar pro Fass



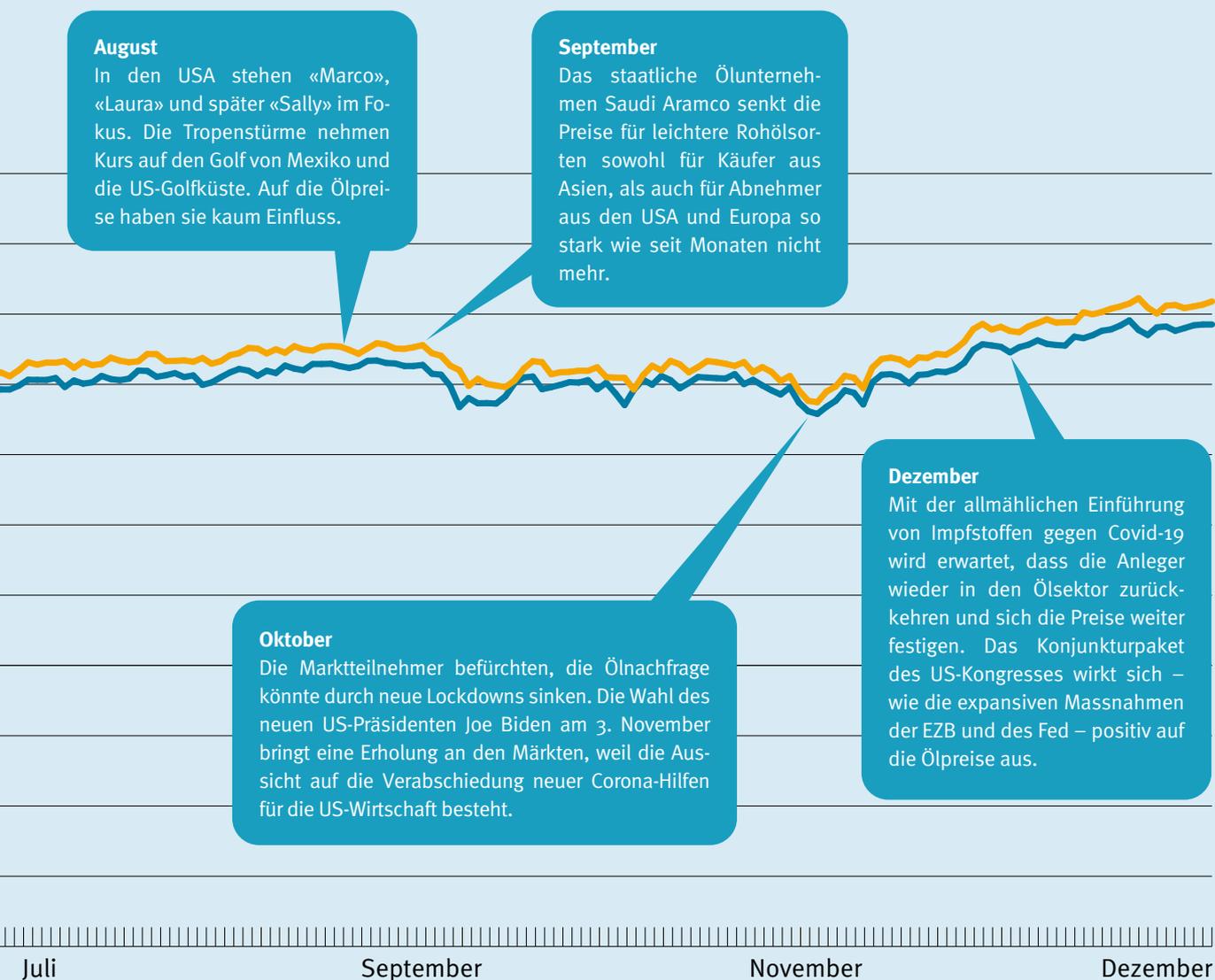
Durchschnittlicher Treibstoffpreis an den Schweizer Zapfsäulen – in CHF



Quelle: BFS

Anders als der volatile Ölpreis blieb auch 2020 der Preis für Benzin und Diesel an den Schweizer Zapfsäulen vergleichsweise stabil. Massive Preisschwankungen an den Schweizer Zapfsäulen gibt es selbst bei

internationalen Krisen in den Erdölfördergebieten oder bei Produktionsbeschränkungen durch die Förderländer nur in geringem Ausmass. Auch die weltweiten Massnahmen zur Eindämmung der Corona-



Pandemie hatten kaum Auswirkungen auf den Preis für Treibstoffe in der Schweiz. Das liegt daran, dass der Benzinpreis in der Schweiz nur zu einem geringen Teil vom Rohölpreis bestimmt wird. Viel entscheiden-

der sind Mineralölsteuer, Mineralölsteuerzuschlag und Importabgaben. Die staatlichen Abgaben machen mehr als die Hälfte des Benzinpreises aus. Hinzu kommen Vertriebs-, Beschaffungs- und Frachtkosten.

Reserven leicht gestiegen – Produktion gesunken

Gegenüber 2019 sind die weltweiten Erdölreserven im vergangenen Jahr um 2,6 Prozent gestiegen. Treiber dieser Entwicklung waren die Staaten der Organisation erdölexportierender Länder (OPEC) – insbesondere der Iran.

Für die weltweite Erdölindustrie bedeutete der Ausbruch der Covid-19-Pandemie zu Beginn des Jahres 2020 und die danach von zahlreichen Staaten verhängten Massnahmen einen tiefen Einschnitt. Die Welt bewegte sich 2020 buchstäblich langsamer. Zeitweise kam der Luftverkehr fast ganz zum Erliegen.

Laut dem Reisedatendienst OAG war die Talsohle Anfang Mai 2020 erreicht. Damals betrug das Minus der Anzahl Starts und Landungen im Luftverkehr gegenüber dem Vergleichszeitraum im Vorjahr mehr als 70 Prozent.¹⁾

Auch die Mobilität auf der Strasse reduzierte sich markant. Dies verdeutlicht ein Blick auf die Zahlen der Schweiz exemplarisch. Wie das statistische Amt des Kantons Zürich meldet (Mobilitäts-Monitoring Covid-19) sanken die in der Schweiz zurückgelegten Tagesdistanzen mit dem Auto und dem Motorrad von durchschnittlich rund 30 Kilometer im Februar auf rund 12 Kilometer im März 2020.²⁾

Nachfragetief aufgrund von Covid-19-Massnahmen

Mit der tieferen Nachfrage nach Benzin, Diesel und Kerosin kamen die Preise für den Rohstoff dieser Produkte im Laufe des ersten Halbjahrs regelrecht ins Rutschen. Bezahlte man für ein Fass Brent im Januar noch fast 64 Dollar, sank der Preis in der ersten Jahreshälfte auf unter 22 Dollar. Und wegen der überfüllten Lager im US-amerikanischen Cushing (und ablaufender Termingeschäfte) rutschten die Preise für WTI zwischenzeitlich sogar ins Minus.³⁾

Laut der Organisation erdölexportierender Länder, OPEC, sank die weltweite Ölnachfrage im Berichtsjahr gegenüber 2019 um 9,8 mb/d (Megabarrel pro Tag) auf durchschnittlich 90,0 mb/d (Stand Januar 2021). Die Nachfrage nach OPEC-Rohöl lag

bei 22,2 mb/d, rund 7,1 mb/d niedriger als 2019.⁴⁾ Hintergrund der gesunkenen Nachfrage sind die weltweit getroffenen Massnahmen zur Bekämpfung der Covid-19-Pandemie. Während die OPEC für die OECD-Region Amerika – angeführt von den USA – ihre Prognose aufgrund der schleppenden Erholung bei den Treibstoffen weiter nach unten korrigierte, sieht die Organisation in den Nicht-OECD-Regionen eher eine Erholung und führt insbesondere eine besser als erwartete Entwicklung in China und Indien ins Feld. «Die starke Nachfrage nach petrochemischen Rohstoffen sowie ein gesunder Anstieg des Benzinbedarfs unterstützten die Aufwärtsrevision in beiden Ländern», schreibt die OPEC.

Produktionsdrosselungen zur Preisstabilisierung

Um die in der ersten Jahreshälfte enorm volatilen Preise zu stabilisieren, beschlossen die OPEC und andere ölproduzierende Länder einschliesslich Russland (OPEC+), ihre Produktion zu drosseln. Andere Produzenten auf der ganzen Welt, insbesondere die USA und Kanada, hatten als Reaktion auf den Einbruch der Ölnachfrage ebenfalls ihre Produktion gedrosselt und Investitionen zurückgestellt. Deswegen sank die globale Ölproduktion 2020 um rund 5,4 Prozent auf durchschnittlich 88,65 Mio. b/d (Fass pro Tag) gegenüber 93,73 Mio. b/d im Jahr 2019.⁵⁾

Das gesamte OPEC-Ölangebot hat 2020 rund 31,34 Mio. b/d betragen, im Vorjahr waren es noch 34,43 Mio. b/d. Die grösste Produktionskürzung hat Saudi-Arabien vorgenommen. Auch Venezuelas Ölversorgung sank – nicht zuletzt unter dem Druck der US-Sanktionen – um rund 34 Prozent. Einen Rückgang von rund 8,0 Prozent verzeichnete die Produktion in Russland. Aserbaidschan produzierte

8,3 Prozent und Kasachstan 5,4 Prozent weniger Öl als 2019. Auch die US-Ölproduktion sank um rund 7,8 Prozent. Weitere Produktionsenkungen meldeten Kanada und Grossbritannien sowie die Länder im asiatisch-pazifischen Raum – mit Ausnahme von China (+2%) und Australien, das eine geringfügige Produktionssteigerung verzeichnet.

Leicht zugelegt haben auch Mexiko – dank einer ausserordentlich hohen Produktion zu Beginn des Jahres noch vor den Auswirkungen der Pandemie – sowie Brasilien dank starker Investitionen und erhöhter Produktion (Presalt-Horizontal). Andernorts in Lateinamerika hingegen lag die Ölproduktion unter dem Niveau des Vorjahres.

Entgegen dem globalen Trend und trotz freiwilliger Drosselungen legte die norwegische Ölproduktion 2020 dank der Inbetriebnahme des Johan-Sverdrup-Feldes um 16 Prozent auf 2,02 Mio. b/d zu.

Rohölreserven nehmen zu

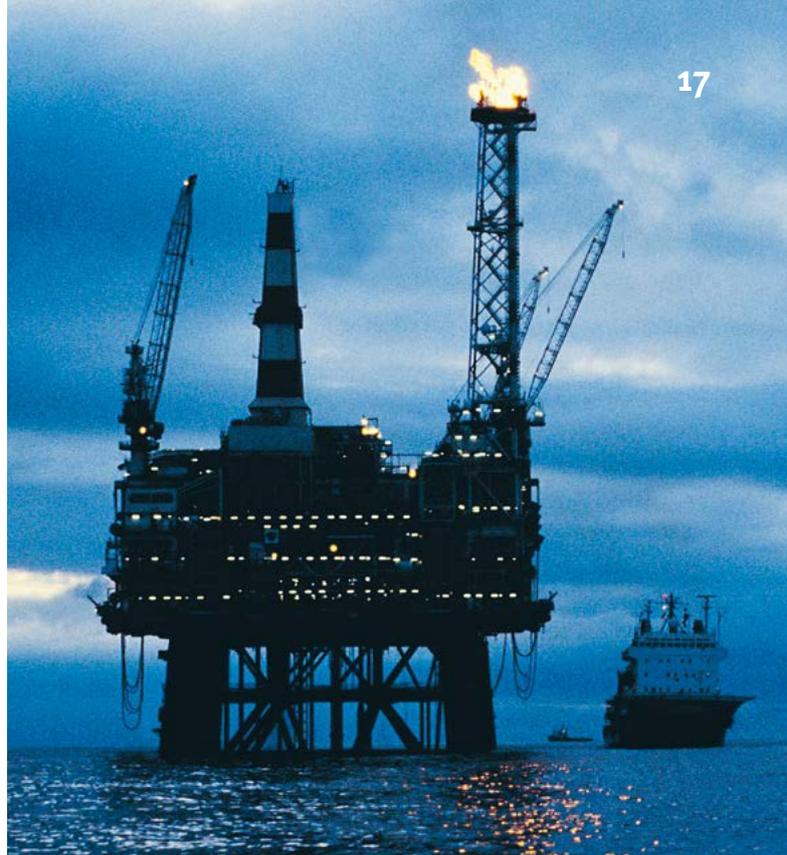
Während die globale Ölförderung coronabedingt abgenommen hat, sind die nachgewiesenen weltweiten Ölreserven gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Laut der jährlichen Einschätzung des Oil & Gas Journals lagen diese zum Jahresende bei 1730 Milliarden Fass. Dies entspricht einer Steigerung um 2,6 Prozent gegenüber 2019. Die theoretische Reichweite liegt weiterhin bei rund 50 Jahren. Ausschlaggebend für die Zunahme war ein markantes Wachstum der iranischen Ölreserven. Diese stiegen von 155,6 Milliarden im Jahr 2019 auf 208,6 Milliarden Fass im Berichtsjahr. Beim Rohölfund von 53 Milliarden Fass handelt es sich laut einem hochrangigen iranischen Regierungsmitglied um das zweitgrösste bekannte Ölvorkommen im Land.

Steigende Ölreserven verzeichnen unter anderem auch die USA, Indien, Pakistan, Kanada und Kolumbien. Sinkende Reserven verzeichnet hingegen Brasilien.

Für die OPEC-Länder wird insgesamt von einer um 3,8 Prozent gestiegenen Reserve auf 1,23 Milliarden Fass ausgegangen. Die derzeitigen Reserven der OPEC machen rund 72 Prozent der weltweiten Ölreserven und 36 Prozent der Gasreserven aus.

Raffinerien passen Prozesse an

Nach Jahren der Kapazitätserweiterungen, die darauf abzielten, die Produktion von Brenn- und Treibstoffen zu steigern, die den immer strengeren Umweltvorschriften entsprechen, sah sich die globale



Raffinerieindustrie 2020 mit noch nie dagewesenen Veränderungen der Nachfrage konfrontiert. Dies veranlasste viele Raffinerien dazu, die Betriebsabläufe zu überdenken. Noch mehr als bereits zuvor setzten sie darauf, ihre Prozesse anzupassen, um die langfristige betriebliche Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Dabei legten sie den Fokus darauf, die Kosten für die Einhaltung der staatlichen Standards für CO₂-arme Produkte zu senken. Dies führte zu einer Vielzahl von Plänen der globalen Raffinerien, die Betriebskonfigurationen und 78 Verarbeitungsmöglichkeiten anzupassen.

Während die Betreiber im asiatisch-pazifischen Raum, in Indien, Afrika und den Ländern der ehemaligen Sowjetunion ihre bereits geplanten Projekte zur Erhöhung der Kapazität meist weiter vorantrieben, starteten Raffinerien in anderen Regionen Programme zur Erweiterung ihres Portfolios in Richtung der erwähnten erneuerbaren Produkte. Andere entschieden sich dafür, bestehende konventionelle Rohölverarbeitungskapazitäten dauerhaft abzubauen. Am konsequentesten setzten 2020 die US-Raffinerien diese Kombination von Betriebsschliessungen und Anpassungen der betrieblichen Abläufe um.

- 1) <https://de.statista.com/infografik/21113/anzahl-der-abfluege-an-flughafen-weltweit/>;
<https://www.oag.com/coronavirus-airline-schedules-data>
- 2) https://www.intervista.ch/media/2020/03/Report_Mobilit%C3%A4ts-Monitoring_Covid-19.pdf
- 3) <https://www.finanzen.ch/rohstoffe/oelpreis>
- 4) OPEC Monthly Oil Market Report – Jan. 2021
- 5) Oil & Gas Journal | Dec. 7, 2020

Herkunftsländer

Herkunft des in die Schweiz importierten Rohöls



Russland
0,3%
8225 t



Kasachstan
6,0%
168739 t



Algerien
5,9%
165279 t



Libyen
12,1%
340208 t



USA
35,2%
992368 t



Nigeria
40,5%
1140673 t

Die Hauptwege in die Schweiz

Strasse
7,1%
647035 t

Schiffahrt
24,6%
2253468 t

Schiene
31,5%
2884870 t

Pipeline
36,7%
3358893 t

Rohöl
30,8%

Fertigprodukte
5,9%

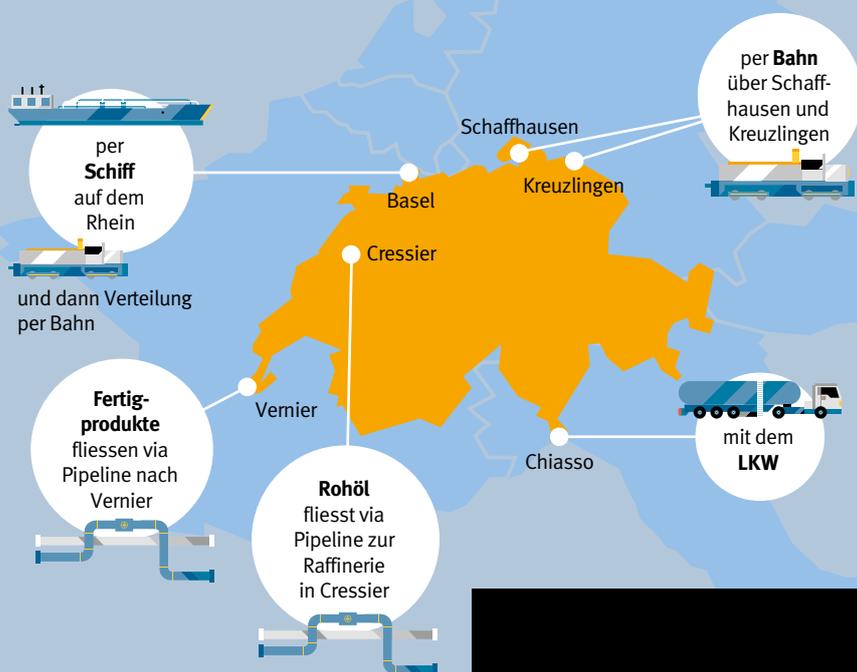


Prozentual gibt es zwischen 2019 und 2020 kaum einen Unterschied.



Herkunft der in die Schweiz importierten Fertigprodukte

Die wichtigsten **Handelspartner der Schweiz** sind Deutschland, Frankreich, Italien, Belgien und die Niederlande.



übrige EU-Länder
2,5%
142 611 t

Italien
8,3%
514 230 t

Frankreich
9,4%
587 762 t

Belgien
12,1%
753 776 t

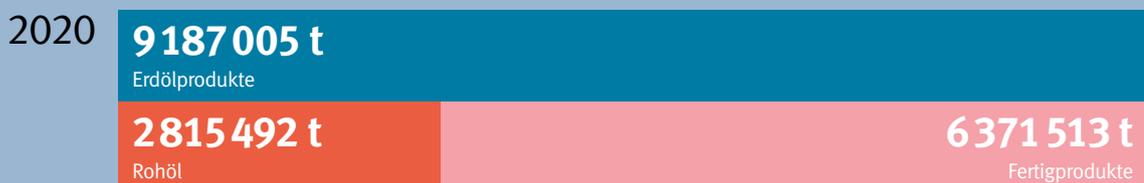
Niederlande
16,2%
1 008 329 t



Deutschland
53,6%
3 339 447 t

Fertigprodukte sind Benzine, Flugpetrol, Diesel, Heizöle, Bitumen, Petrolkoks, Schmierstoffe, Flüssiggase, übrige Produkte wie Kalzinat.

Total Erdölprodukteimport



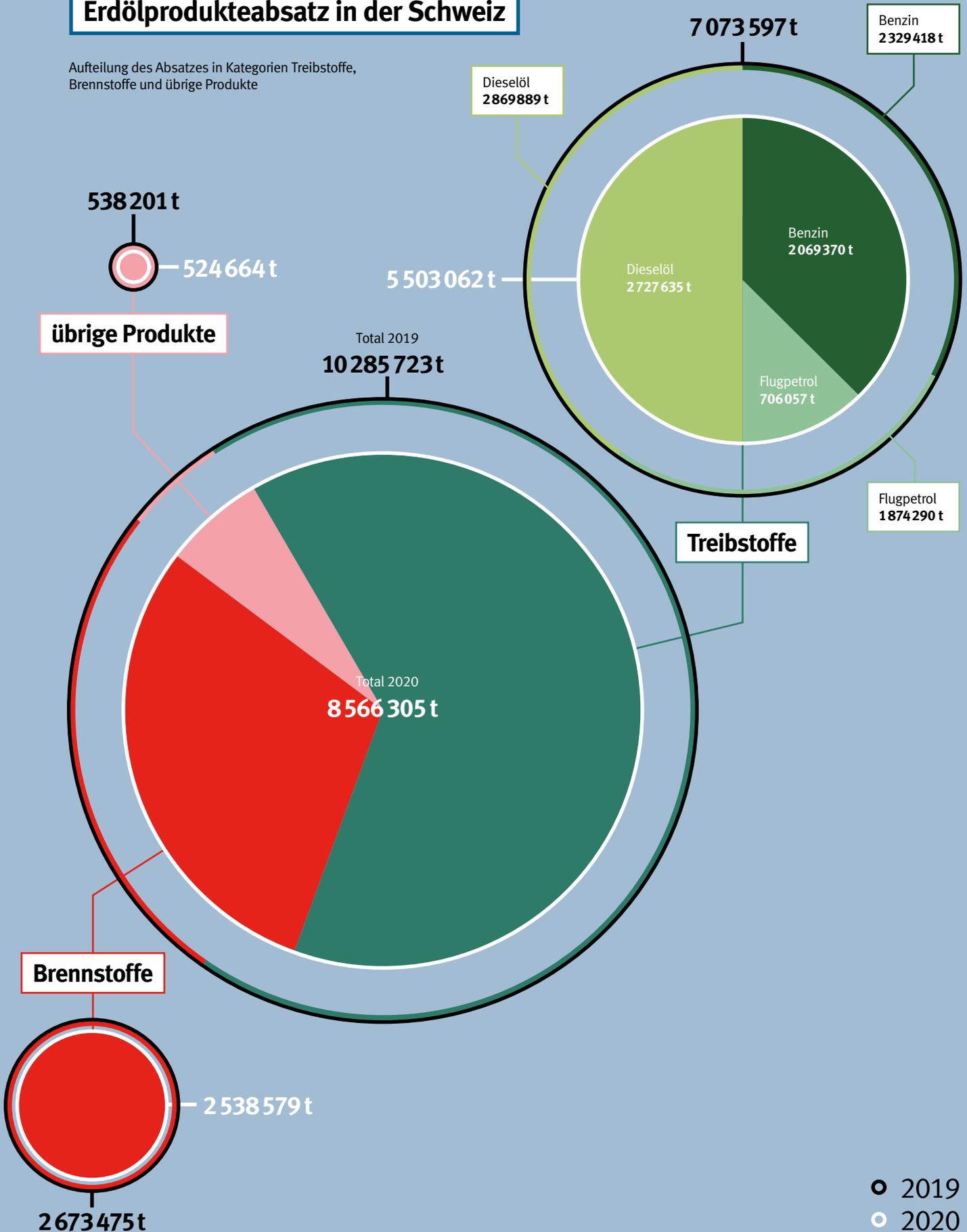
2020 betrug der Anteil an importierten Erdölprodukten im Vergleich zu 2019

-15,9%

Inlandabsätze

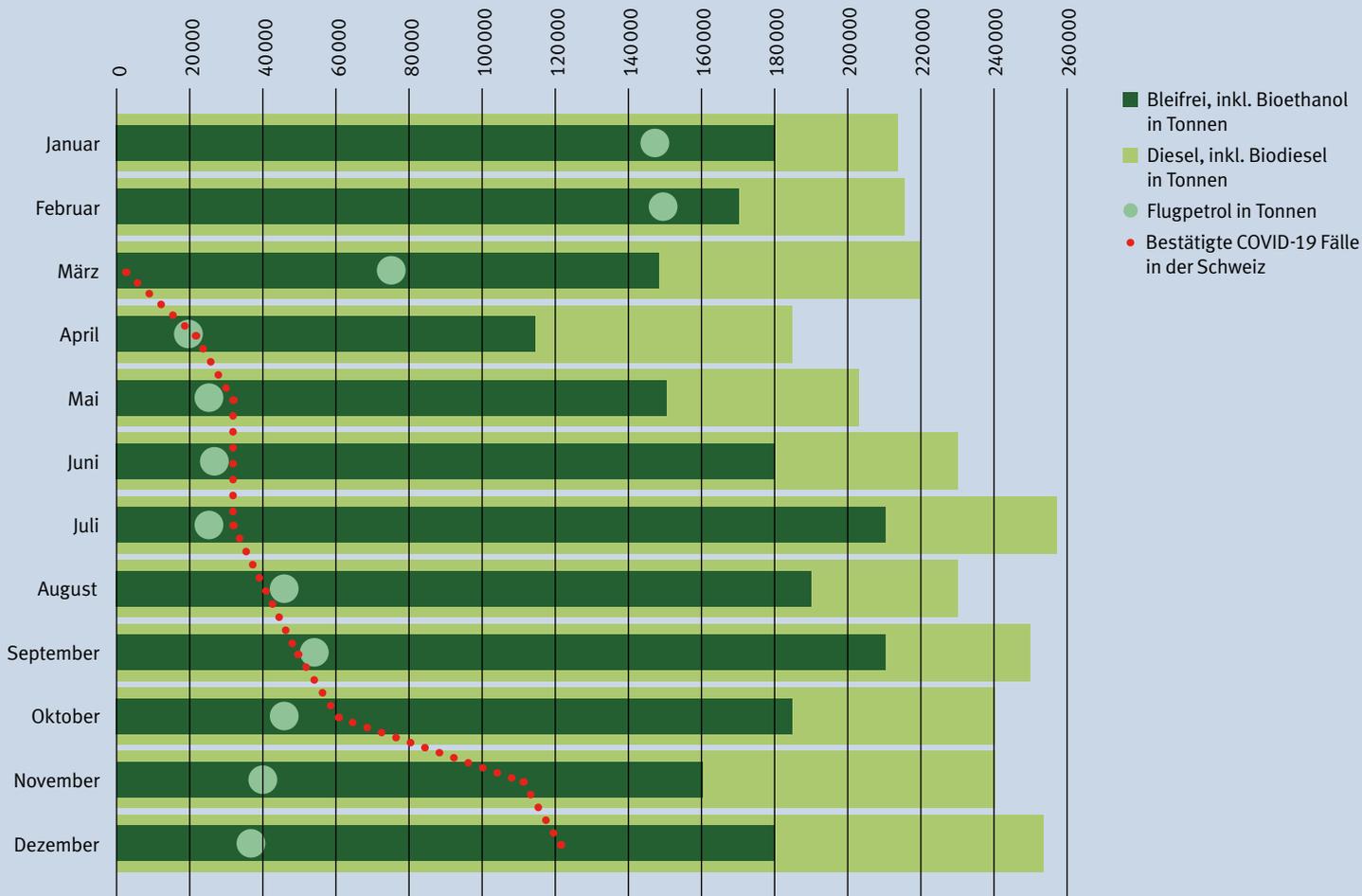
Erdölprodukteabsatz in der Schweiz

Aufteilung des Absatzes in Kategorien Treibstoffe, Brennstoffe und übrige Produkte

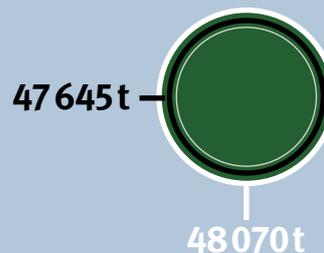
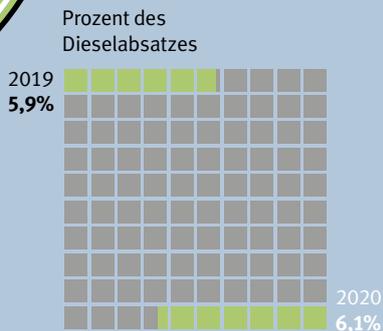
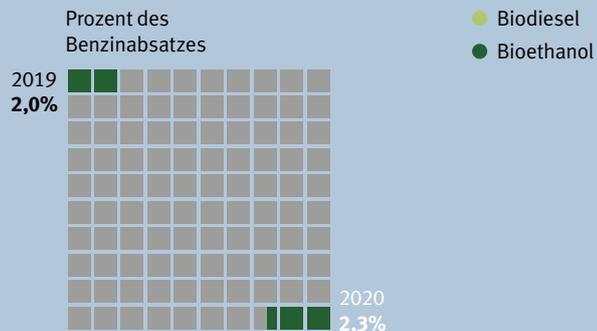
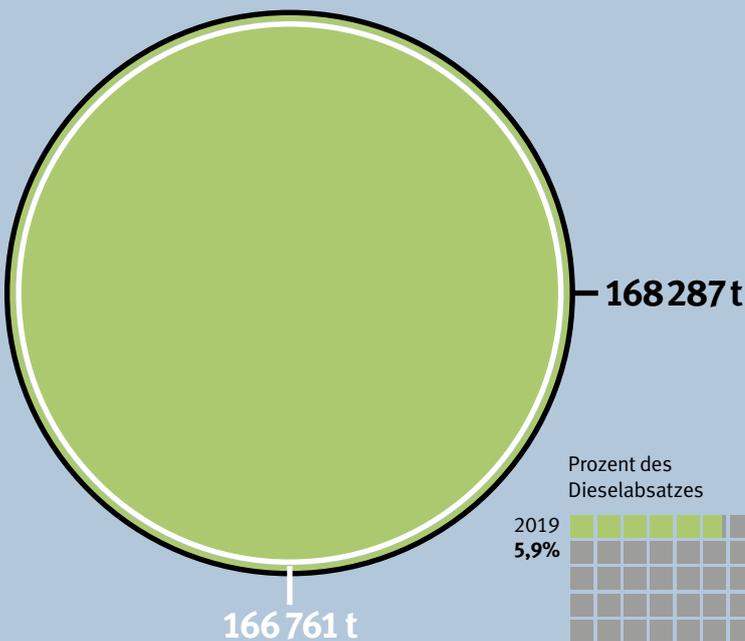


● 2019
○ 2020

Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Treibstoffabsatz in der Schweiz



Absatz der Biotreibstoffe in der Schweiz



● 2019
○ 2020



Klimapolitik im Schatten der Pandemie

2020 stand bekanntlich voll und ganz im Zeichen von Corona, womit alle anderen politischen Themen in den Hintergrund rückten. Die Klimabewegung, die das Jahr 2019 noch nach Belieben dominiert hatte, kämpfte verbissen gegen den drohenden Bedeutungsverlust. Dennoch wurden im Schatten der Pandemie bedeutende klimapolitische Weichen gestellt.

Zu Beginn des Jahres 2020 schien der Klimawandel noch das dominierende Thema in der Schweizer Politik zu sein. Dann kam die Corona-Pandemie und mit ihr der Lockdown für die Wirtschaft.

Ölpreise im Keller

Eine erste Auswirkung der weltweiten Krise war, dass der Ölpreis im Frühling auf einen nie dagewesenen Tiefststand fiel. Verantwortlich dafür war einerseits der globale Stillstand und der damit

einhergehende Nachfragerückgang nach Öl und andererseits der unerbittliche Preiskrieg, den sich Russland und Saudi-Arabien im Angesicht der Corona-Pandemie lieferten. Der tiefe Ölpreis wirkte sich auf die einheimische Mineralölindustrie sehr unterschiedlich aus: So wurde die Heizölbranche mit Bestellungen geradezu überrannt, da zahlreiche Hauseigentümer ihren Heizöltank füllten, unabhängig davon, wie voll oder leer dieser gerade war.

Flaute an Tankstellen

Deutlich düsterer präsentierte sich die Lage für die Schweizer Tankstellenbetreiber: da während mehrerer Monate im Frühling kaum noch jemand das Haus verliess, brach der Treibstoffumsatz auf breiter Front ein – ein Verlust, den die leicht steigenden Shop-Umsätze nur bedingt abzufedern vermochten. Am meisten zu leiden hatte jedoch das Geschäft mit Kerosin, da der Flugverkehr während der Coronapandemie bekanntlich fast komplett zum Erliegen kam.

Die andere Seite der Medaille: seit Jahrzehnten wurde nicht mehr so wenig CO₂ ausgestossen, wie 2020. Ein Umstand, der von den verschiedenen politischen Akteuren ganz unterschiedlich interpretiert wurde: Für die Klimastreikbewegung erbrachte der coronabedingt erzwungene Rückgang der Verkehrsbewegungen und damit der CO₂-Emissionen den Beweis, dass die Politik durchaus eine Veränderung herbeiführen kann – wenn sie denn will. Bei der «Klimakrise» fehle es, so die Klimajugend, halt schlicht und einfach am politischen Willen, durchzugreifen. Für die Gegner einer restriktiven und dirigistischen Klimapolitik hat die Coronakrise hingegen deutlich gemacht, welche katastrophale Folgen eine mit der Brechstange herbeigeführte Senkung der CO₂-Emissionen auf unseren Wohlstand haben kann.

MuKEn-Umsetzung schreitet voran

Obwohl sich die öffentliche Diskussion weg vom Klima hin zu Corona verlagerte und die Klimabewegung deutlich an Einfluss und Bedeutung verlor, blieb die Schweiz auch im vergangenen Jahr nicht vor weiteren klimapolitischen Verschärfungen verschont. Ein eigentlicher Dauerbrenner in der klimapolitischen Landschaft der Schweiz sind die sogenannten Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich MuKEn. Diese hätten eigentlich bereits bis 2018 in allen Kantonen umgesetzt werden sollen, ein Ziel, das bei Weitem nicht erreicht wurde. Auch vom ursprünglichen Vorhaben, die kantonalen Energiegesetze zu vereinheitlichen, ist kaum etwas übrig. Zu diesem «Flickenteppich» der kantonalen Gebäudevorschriften haben 2020 weitere Kantone ihren Beitrag geleistet: So haben Graubünden und Thurgau 2020 neue Energiegesetze in Kraft gesetzt, in denen die MuKEn relativ unverändert abgebildet sind. Der Kanton Neuenburg hingegen hat zusätzliche Verschärfungen in

sein neues Energiegesetz übernommen, welche es Hauseigentümern zukünftig beinahe verunmöglichen wird, noch eine neue Öl- oder Gasheizung zu installieren.

Einen ganz anderen Weg ging 2020 der Kanton Aargau, dessen Bevölkerung ein neues Energiegesetz in einer aufsehenerregenden Volksabstimmung im September knapp ablehnte. Damit steigt die Anzahl Kantone, in denen in den letzten Jahren kantonale Energiegesetze vom Volk verworfen wurden, auf vier, nämlich Baselland, Bern, Solothurn und Aargau. Demgegenüber hat nur die Luzerner Bevölkerung Verschärfungen im Gebäudebereich gutgeheissen. Es besteht also in klimapolitischen Fragen ganz offensichtlich eine Diskrepanz zwischen der Haltung der Bevölkerung und der etablierten Politik, die immer weitere Verschärfungen anstrebt.

Referendum in Rekordzeit

Diese Erkenntnis machte die Aussicht auf die energiepolitisch wichtigste Abstimmung des Jahrzehnts noch um einiges spannender: bekanntlich feilte das nationale Parlament seit Jahren an einem neuen CO₂-Gesetz, mit dem das angestrebte Ziel von netto null CO₂-Emissionen bis 2050 erreicht werden soll. Im September 2020 kamen diese Bemühungen mit dem deutlichen Ja des National- und Ständerats zum neuen CO₂-Gesetz zu einem vorläufigen Abschluss. Vorläufig deshalb, weil eine breite Allianz aus Mineralöl-, Auto- und Haustechnikverbänden – darunter auch Avenenergy Suisse – das Referendum gegen dieses Gesetz ergriffen hatte. Aus Sicht dieses «Wirtschaftskomitees gegen das CO₂-Gesetz» enthielt das beschlossene Gesetz einen ganzen Strauss an neuen Steuern, Verboten und verschärften Vorschriften, welche die Konsumentenschaft und das Gewerbe massiv belasten würden. Nicht ganz überraschend stiess die Unterschriftensammlung daher auch auf grosses Interesse bei der Bevölkerung und bereits nach rund zwei Monaten war die erforderliche Unterschriftenzahl von 50 000 erreicht – am Ende sollten rund 115 000 Unterschriften gegen das CO₂-Gesetz eingereicht werden. Das Ergebnis des Umengangs vom Juni 2021 stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Es wird aber – egal wie es ausfällt – die schweizerische Klimapolitik für die nächsten Jahre und Jahrzehnte deutlich prägen.

Kernkraftwerk Gösgen: Diesel sichert Notstromversorgung

Vier gewaltige Diesellaggregate stehen dem Kernkraftwerk Gösgen zur Versorgung des Notstromsystems zur Verfügung. Es handelt sich um modifizierte Schiffsmotoren für die Anwendung in Kernkraftwerken, ähnlich wie sie als Stromgeneratoren auf Tankern auf dem Ozean eingesetzt werden. Die Aggregate sorgen bei einem Anforderungsfall für die Kühlung der Anlage.

Noch ist es mäuschenstill im Notstromgebäude des Kernkraftwerks Gösgen (KKG). Vereinzelt geben Techniker letzte Anweisungen. Es herrscht höchste Konzentration. Plötzlich ertönt ein lauter Knall. Druckluft lässt ein rund fünf Meter hohes Diesellaggregat anspringen. Langsam, zuerst nur mit 1000 Umdrehungen pro Minute, wird die Anlage auf 1500 Umdrehungen pro Minute hochgefahren. Der Lärmpegel ist ohrenbetäubend. «Gehörschutz ist hier Pflicht», sagt André Egger, Leiter konventionelle Systeme im KKG, noch bevor der Motor – eine von vier Maschinen mit einer Leistung von je 2,9 Megawatt – zu laufen beginnt. Es handelt sich um einen wiederkehrenden Test eines Teils des Notstromsystems.

Solche Tests leisten einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit des Kernkraftwerks. Darum werden sie wiederkehrend mehrmals pro Jahr durchgeführt. Denn fällt die normale Stromversorgung aus und die Spannung sinkt während zwei Sekunden auf unter 80 Prozent, springen die Notstromaggregate automatisch an. Sie ermöglichen ein geordnetes Herunterfahren des nuklearen Bereichs und sichern die Kühlung.

Die Notstromdieselmotoren der Marke SACM (heutige Wärtsilä France SAS), die man in ähnlicher Art auf Schiffen auf den Weltmeeren findet, sind damit Teil eines ausgeklügelten Sicherheitssystems des Kraftwerks. Sie verfügen je über 16 Zylinder mit

Einzeleinspritzpumpen, die Durchmesser der Kolben betragen 240 Millimeter. Jedes der vier Aggregate könne den Strombedarf des entsprechenden sogenannten «Sicherheitssystemstranges» während mindestens 72 Stunden abdecken, sagt André Egger. Das oberste Ziel sei es, in einem Störfall Zeit und damit Handlungsfreiheit zu gewinnen.

Handlungsfreiheit schafft sich das KKG auch bei der Wartung der Notstromversorgung. So wurden in Deutschland mehrere ähnliche Motoren gekauft, die derzeit gelagert werden. «Alleine schon dadurch verfügen wir über Ersatzteile für mindestens zehn Jahre», sagt André Egger, der die Denkweise erläutert, welche hinter solchen Massnahmen steckt. Im Rahmen der Instandhaltung werde nicht nur auf externe Erfahrungswerte bspw. aus dem Ausland abgestützt, sondern auch auf die Empfehlungen des Erstausrüsters geachtet. Dass viele Motorenhersteller gar nicht mehr im Geschäft mit Grossanlagen seien, spiele auch für die Rekrutierung von Mitarbeitenden eine wichtige Rolle. «Wir müssen einerseits sicherstellen, dass wir jederzeit die notwendigen Ersatzteile an Lager haben, andererseits müssen wir hochqualifizierte Mitarbeitende einstellen, welche diese Aggregate in- und auswendig kennen», gibt André Egger zu Bedenken. Auch dies sei jetzt und in den kommenden Jahren garantiert.



Derzeit verfügt das KKG für jeden Motor über einen Ersatzmotor. Zudem sind sämtliche Teile für einen weiteren Motor bis auf den letzten Pleuel und den letzten Kolben vorhanden. «Die Idee dahinter ist es, dass wir pro Maschine quasi zwei zusätzliche Motoren an Lager haben», sagt André Egger. Das sei zwar sicher nicht billig, «aber für die Sicherheit ist diese Verfügbarkeit von Motoren und qualifizierten Ersatzteilen entscheidend».

Auffallend ist die fast peinliche Sauberkeit im Gebäude. «Auf Reinlichkeit achten wir ganz besonders», erläutert André Egger. So erkenne man allfällige undichte Stellen an den Motoren auf Anhieb. Zusätzlich zum Notstromsystem verfügt das KKG noch über zwei sogenannte Notstandssysteme. Diese kämen allerdings nur in einem äusserst unwahrscheinlichen Fall zum Einsatz, wenn nämlich zeitgleich die externe Spannungsversorgung und die vier Notstromdieselgeneratoren ausfallen würden. Auch diese Systeme laufen mit Dieselmotoren mit einer Leistung von je 900 Kilowatt und sind gebunkert. Das heisst: Sie sind gegen äussere Einflüsse wie bspw. einen Flugzeugabsturz oder Überflutung

geschützt. «Die beiden gebunkerten Systeme garantieren die Stromversorgung und Kühlung der wichtigsten Komponenten und Systeme zur Gewährleistung der nuklearen Sicherheit», sagt André Egger.

Redundanzen zu schaffen, sei entscheidend beim Thema Sicherheit, sagt der Leiter konventionelle Systeme im KKG. Dieses Prinzip werde auch in baulicher Hinsicht ersichtlich. Die sechs sogenannten Stränge, vier Notstrom- und zwei Notstandsnetze, umfassen derzeit sechs Diesellaggregate. Der Bereich des Notstromnetzes – also jener, in dem die vier grossen Motoren untergebracht sind – wurde in vier separate Teile getrennt. Und die zwei Diesellaggregate der gebunkerten Notstandsgruppe sind mehr als 60 Meter entfernt. «Mit dieser räumlichen Trennung berücksichtigen wir explizit die möglichen Folgen eines hypothetischen Flugzeugabsturzes auf das Kraftwerk», sagt André Egger, der noch einen letzten prüfenden Blick auf die Konsole des noch immer dröhnenden Diesellaggregats der Notstromgruppe wirft. Die Maschine läuft rund. Die Werte sind gut. Der Leiter konventionelle Systeme im KKG ist zufrieden mit «seiner» Anlage.





André Egger, Leiter konventionelle Systeme (l.), und Max Brugger, Leiter Information der Kernkraftwerk Gösgen-Däniken AG, vor einem der vier 2,9 Megawatt Notstromdieselmotoren der Marke SACM.

Kraftwerk setzt nur Brenn- und Treibstoffe ohne Bioanteile ein

Fast 1 Million Liter Diesel und Heizöl lagern im Kernkraftwerk Gösgen. Auf biogene Anteile wird verzichtet – wegen der Sicherheit.

Um die Notstromversorgung jederzeit sicherzustellen, verfügt das KKG über einen minimalen Dieseltreibstoffvorrat von 492 000 Litern. Doch auch unter regulären Bedingungen kommen Mineralöle zum Einsatz. Während der jährlich rund 20 bis 30 Tage dauernden Jahreshauptrevision, in denen die Anlage revidiert und der Brennelementwechsel durchgeführt wird, wird die Energie zur Dampferzeugung aus Heizöl gewonnen. Laut André Egger, Leiter konventionelle Systeme im KKG, umfasst das Heizöllager einen Minimalbestand von 428 000 Litern.

Sowohl beim Treibstoff für die Notstromgruppe als auch beim Brennstoff für die nichtnukleare Stromproduktion handelt es sich um rein fossile Produkte. «Wir achten peinlich genau darauf, dass die gelagerten Mineralölprodukte keinerlei biogene Anteile wie etwa FAME enthalten», macht André Egger deutlich. Insbesondere der vollständige Verzicht auf biogene Anteile sei eine Lehre, die man in den Neunzigerjahren gezogen habe, als es aufgrund der Bioanteile im Treibstoff zu einem Startversagen bei ei-

nem Notstandsdieselaggregat gekommen sei. Seither müsse der Lieferant die gesamte Lieferkette nachvollziehbar aufzeigen können. «Zudem ziehen wir bei jeder Dieseltreibstofflieferung eigene Proben und untersuchen diese unter anderem mithilfe eines Infrarot-Spektrometers.»

Damit die Reinheit der Brenn- und Treibstoffe jederzeit gesichert ist, werden darüber hinaus jährlich Proben aus den Tanks entnommen und geprüft. «Ausserdem haben wir bei jedem Dieseltank mit einem Volumen von mehr als 50 000 Litern spezielle Pflegeanlagen in Betrieb genommen», sagt André Egger. Mithilfe dieser Pflegeanlagen werden die Mineralölprodukte umgewälzt und regelmässig entwässert. Eine Alternative zu reinen fossilen Brenn- und Treibstoffen sieht André Egger für das KKG nicht. «Wenn es dereinst synthetische Produkte in grossen Mengen gibt, könnten wir deren Einsatz in Erwägung ziehen. Doch bis es so weit ist, bleiben Diesel und Heizöl ohne biogene Anteile aus Sicherheitsgründen alternativlos.»

Chaostage im Tessin

Weil die ehemalige Schweizer Enklave Campione auf Anfang 2020 ihren Spezialstatus verlor, ging es für die Brennstoffhändler jenseits des Gotthards in den ersten zwei Monaten des vergangenen Jahres drunter und drüber.

Eine Post, die plötzlich nicht mehr so pünktlich funktionierte, wie gewohnt, die Strassen voller Müllberge, weil die bisher von Schweizer Unternehmen entsorgten Abfallmengen liegen blieben. In Campione herrschte von Januar bis Anfangs März 2020 so etwas wie ein Ausnahmezustand.

Dies gilt auch für die Schweizer Brennstoffhändler in der Region. Sie konnten von heute auf morgen ihre Kundschaft in Campione nicht mehr beliefern. Hintergrund der chaotischen Zustände war ein Statuswechsel Campiones auf Anfang des vergangenen Jahres. Die bis zu diesem Zeitpunkt schweizerische Enklave wurde zolltechnisch in italienisches Recht überführt.

«Bis zum 31. Dezember 2019 bestand mit Italien ein Abkommen, wonach alles, was mit Grenzübertreten oder mit dem Zoll zu tun hat, wie in der Schweiz gehandhabt wird – mit anderen Worten: Campione wurde zolltechnisch genau gleich behandelt wie die Schweiz», sagt Paolo Righetti von der Righetti Combustibili SA. «Aber dann, am 1. Januar 2020, wurde Campione mit Italien gleichgestellt. Es gab keine gesonderte Vereinbarung mehr.» Die Folge: Die Tessiner Brennstoffhändler waren gewissermassen von ihren Kunden in Campione abgeschnitten.

«Wir wussten natürlich bereits 2019, dass diese Änderung ab dem neuen Jahr in Kraft treten würde», sagt Paolo Righetti. «Darum haben die Tessiner



Brennstoffhändler in der Altjahreswoche zwischen Weihnachten und Neujahr noch möglichst viele Kundinnen und Kunden beliefert und praktisch alle Heizöltanks in Campione gefüllt. Damit war gesichert, dass die Kundschaft im neuen Jahr nicht plötzlich frieren muss», sagt Paolo Righetti. Zudem habe man Zeit gewonnen, damit die Behörden einen gangbaren Weg finden können, um das Problem zu lösen.

Das geschah dann auch, wenngleich das neue Prozedere seither ungleich komplizierter ist als zuvor – sowohl für die Kundinnen und Kunden als auch für die Brennstoffhändler. «Um nach Campione zu liefern, müssen wir das Heizöl zunächst in einem un versteuerten Lager deponieren. Dieses ist mit einem speziellen Code gekennzeichnet, damit die Zollbehörden wissen, dass diese Ware für den Export bestimmt ist», führt Paolo Righetti aus. Dann müssen vor der Lieferung eine Rechnung und die Exportdokumente erstellt werden. «Wir schicken diese Papiere an den Schweizer Zoll, der die Dokumente bearbeitet. Danach gehen unsere Rechnungen an den italienischen Zoll und die Kundschaft in Campione.» Erst danach dürfe die Lieferung erfolgen.

Die Kundinnen und Kunden ihrerseits bekommen seither stets zwei Rechnungen: Eine vom Schweizer Brennstoffhändler für die Ware (bevor

diese geliefert wird) und eine zweite Rechnung für die Bezahlung der Zollgebühren an Italien. «Dabei müssen sich die Kundinnen und Kunden von sich aus beim italienischen Zoll melden, andernfalls können sie in Schwierigkeiten geraten – darauf machen wir sie natürlich explizit aufmerksam.»

Nachdem Campione seit Anfang 2020 nicht mehr über eine Schweizer, sondern über eine italienische Postleitzahl verfügt, haben viele Einwohnerinnen und Einwohner Campiones einen Briefkasten in der Schweiz gemietet, erzählt Paolo Righetti: «Seither verschicken wir die meisten Rechnungen an diese Schweizer Briefkästen oder direkt via E-Mail.»

Damit funktioniert im Grenzgebiet zwischen dem Tessin und Campione wenigstens dieser Teil des Geschäfts im Brennstoffhandel wieder annähernd so wie unter dem vorherigen Regime. Der Mehraufwand für die Mitarbeitenden der Schweizer Brennstoffhändler allerdings bleibt erheblich grösser als zuvor. «Der administrative Aufwand am Zoll und damit verbunden der Zeitverlust ist nicht zu unterschätzen», gibt Paolo Righetti zu verstehen.

Übrigens: In der Zwischenzeit hat sich auch die Situation in Bezug auf die Müllentsorgung in Campione wieder beruhigt. «Die Abfallberge sind jedenfalls verschwunden», sagt Paolo Righetti.





Karin Hunziker-Soland vor dem neuen H₂O FITGYM in Holziken.

Neue Ölheizung in alten und neuen Gebäuden

Die Ölheizung ist alles andere als aus der Mode. Sie eignet sich einerseits als Ersatz für eine in die Jahre gekommene Ölheizung als auch für Neubauten. Zwei Beispiele.

Karin Hunziker-Soland hat sich im aargauischen Holziken bereits vor Jahren mit ihrem H₂O FITGYM den Traum vom eigenen Wassersportcenter verwirklicht. 2020 eröffnete die Geschäftsfrau ihr neu erstelltes Zentrum – mit einer Ölheizung neuester Generation. «Besonders wichtig sind mir die Auf-

baukurse für Menschen, die beispielsweise einen Unfall erlitten haben und sich nun erholen müssen», sagt Karin Hunziker-Soland. «Um die beste Wirkung zu erzielen, benötigt es im fünf mal zehn Meter umfassenden Warmwasserbecken eine Wassertemperatur von 37 Grad.»

Da diese Aufbaukurse jeweils samstags stattfinden, muss das Wasser in der Nacht vom Freitag auf den Samstag um sieben Grad erhöht werden. «Deswegen muss die Heizung in dieser Zeit eine Leistung von mindestens 66 Kilowatt liefern.»

Aufgrund der Anforderungen hat sich die Geschäftsfrau für den Einbau einer modernen Ölheizung neuester Generation entschieden. Eine Wärmepumpe kam nicht infrage, weil diese nicht in der Lage ist, die benötigte Energie in der notwendigen Zeit zu liefern. «Wir hätten das Wasser mit viel Aufwand lediglich auf eine Temperatur von rund 32 Grad erwärmen können, doch das reicht für die Durchführung der Aufbaukurse einfach nicht aus», sagt Karin Hunziker.

Aufgrund der Wahl für die Ölheizung machte die Gemeinde eine Auflage zur Integration von Photovoltaik. Diese Technologie macht im neuen Heizsystem des H₂O FITGYM nun einen Anteil von rund 20 Prozent aus. Im Rahmen der Baueingabe schlug die Gemeinde vor, das Wärmesystem im Neubau auf Basis einer Pelletsheizung oder auf Gas aufzubauen. Die Pelletsheizung wäre sowohl im Betrieb als auch in der Investition und im Unterhalt teurer als die Ölheizung. «Zudem hätten wir Platzprobleme bekommen, und für die Gasheizung war das Netz gar nicht verfügbar.» Auch eine Erdsondenlösung wurde aufgrund der hohen Investitionskosten verworfen.

Nach eingehender Prüfung sämtlicher Varianten entschied sich Karin Hunziker für eine Ölheizung eines Schweizer Herstellers. «Die Technik ist ausgereift, es gibt im Wärmesektor nichts Besseres als die Ölheizung.» Besonders wichtig sei auch die Versorgungssicherheit, welche mit dem 16 000 Liter fassenden Öltank jederzeit garantiert sei.

Nicht nur die Leistungsfähigkeit vermochte zu überzeugen – der Leistungsbereich liegt zwischen 63 und 95 kW, die maximale Vorlauftemperatur beträgt 95 Grad. Daneben zeigten sich auch beim Kostenvergleich in der gesamtheitlichen Betrachtung Vorteile für die Ölheizung.

Bis Mitte 2020 hat Karin Hunziker ihre Aquakurse im eigenen Haus angeboten – mit entsprechender Einschränkung bei der Platzzahl. Mehr als sechs Personen konnten nie zeitgleich trainieren. Seit der Neueröffnung können im H₂O FITGYM bis zu 400 Personen pro Woche trainieren.

Während das H₂O FITGYM in Holziken zeigt, dass eine Ölheizung in neuen Gebäuden die beste Wahl sein kann, belegt ein Beispiel aus Winterthur,

dass dies auch für den Ersatz einer bestehenden Ölheizung in älteren Gebäuden gilt. Aufgrund der vor der Tür stehenden neuen gesetzlichen Bestimmungen und der Tatsache, dass die bestehende Ölheizung in die Jahre gekommen war, machte sich die Eigentümergemeinschaft Gedanken über den Ersatz. Da bis anhin die Ölheizung einwandfrei funktioniert hatte, wollte die Eigentümergemeinschaft ihr Heizungssystem durch eine gleichwertige Anlage ersetzen.

Die 19 Reihenhäuser werden über eine zentrale Wärme- und Brauchwarmwasserversorgung (Heizkessel, Ölbrenner, Boiler) via ein Fernleitungsnetz Heizung und ein zweites Fernleitungsnetz Brauchwarmwasser mit Wärme sowie Warmwasser versorgt. Zwei Öltanks à je 50 000 Liter wurden 2012 saniert. Der Ölverbrauch für Heizung und Brauchwarmwasser lag im Durchschnitt der vergangenen zehn Jahre bei 35 889 Litern, dies entspricht 1794 Liter pro Haus und Jahr.

An einer Eigentümerversammlung im Juni wurde der für das Heizsystem Verantwortliche damit beauftragt, drei Offerten einzuholen. Nach eingehendem Studium der Angebote entschieden sich die Eigentümerinnen und Eigentümer im September für den Ersatz der in die Jahre gekommenen Ölheizung und für die Variante, welche ihnen am zielführendsten erschien. Bereits in den ersten beiden Oktoberwochen wurde das alte System demontiert und die neue Anlage in Betrieb genommen.

Nun verfügt das System über einen neuen Brennwertkessel, einen neuen Wärmetauscher für den Primär- und den Sekundärkreislauf, neue Pumpen und nicht zuletzt über eine an die tiefere Abgastemperatur angepasste Kaminanlage. Die Anlage läuft seither einwandfrei.

Dass sich der Ersatz des 26-jährigen Heizsystems durch eine Ölheizung gelohnt hat, steht laut dem für das Heizsystem verantwortlichen Eigentümer fest: «Die Investitionskosten waren gegenüber anderen Systemen vergleichsweise gering und die bestehende Infrastruktur ist weiterhin nutzbar.» Gemeint sind insbesondere die Öltanks und die Radiatoren mit hoher Vorlauftemperatur. «Zudem haben wir im Vergleich zu einer Variante ohne Ölheizung geringere Unterhaltskosten.»

Beide Beispiele zeigen: Die Ölheizung ist alles andere als aus der Mode. In vielen Fällen ist sie sogar alternativlos – sei es aus technischen Gründen, sei es aus finanziellen.

Massiver Einbruch am (Neu-)Fahrzeugmarkt

Das Jahr, in dem Corona kam, war aus Sicht der Automobil-Branche ein schwarzes – zumindest beim Blick auf den Neuwagenmarkt. «Doch die Strasse bleibt ein Erfolgsprodukt, gerade während einer Pandemie», sagt auto-schweiz-Direktor Andreas Burgener.



Andreas Burgener, Direktor auto-schweiz

Um 24 Prozent sind die Immatrikulationszahlen neuer Personenwagen 2020 im Vergleich zum Vorjahr abgerutscht. Mit nicht einmal 237 000 Einheiten war es das schlechteste Auto-Jahr in der Schweiz und Liechtenstein seit der Öl-Krise Mitte der 1970er Jahre. Corona hat die Branche mit einem Schlag auf das Marktniveau von 1977 zurückgeworfen – Lockdowns mit Showroom- und Werksschliessungen in aller Welt «sei Dank».

Nicht viel besser lief es im vergangenen Jahr bei den Nutzfahrzeugen. Knapp ein Fünftel weniger Lieferwagen und 17 Prozent weniger Lastwagen als noch 2019 stehen zu Buche. Der Silberstreif am Horizont – ein positiver Effekt der Coronakrise – waren die Wohnmobile. Mehr als 6000 neue Camper und Motorhomes kamen 2020 auf unsere Strassen, so viele wie noch nie in einem Kalenderjahr. Und diese Stückzahl liegt gegenüber dem Rekordvorjahr um 26 Prozent höher. Die Kombination aus Freiheitsgefühl und Schutz vor dem Virus scheint im «Zuhause auf vier Rädern» einmalig.

Von dieser insgesamt negativen Marktentwicklung, vor allem bei den Personenwagen, darf man keinesfalls auf eine geringe Beliebtheit des motorisierten Individualverkehrs schliessen – im Gegenteil. «Im Auto ist man geschützt vor einer Corona-Infektion. Besonders hoch ist der Schutz, wenn man allein in einem Fahrzeug unterwegs ist. Eine niedrige Ausnutzungsziffer von Autos ist während einer Pandemie darum durchaus positiv», sagt Andreas Burgener, Direktor von auto-schweiz, der Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure.

Die Bevorzugung der motorisierten Individualmobilität in der Pandemie lässt sich an verschiedenen Zahlen ablesen. So ist zwar der Neuwagen-



Der Absatz an Neufahrzeugen ist 2020 eingebrochen.

markt im vergangenen Jahr eingebrochen, nicht jedoch der Handel mit Occasionen. Nur knapp zwei Prozent lag dieser unter dem Vor-Krisen-Niveau von 2019, dies zeigen Daten von auto-i-dat. Viele Menschen haben sich also während der Pandemie (wieder) ein Auto zugelegt, etwa um geschützt zur Arbeit zu kommen, und dabei bevorzugt zu Gebrauchtwagen gegriffen.

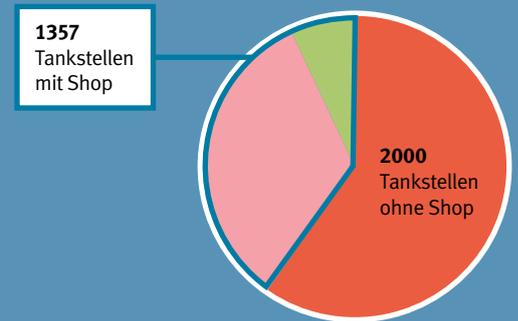
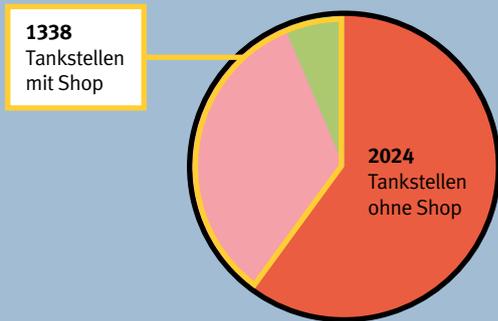
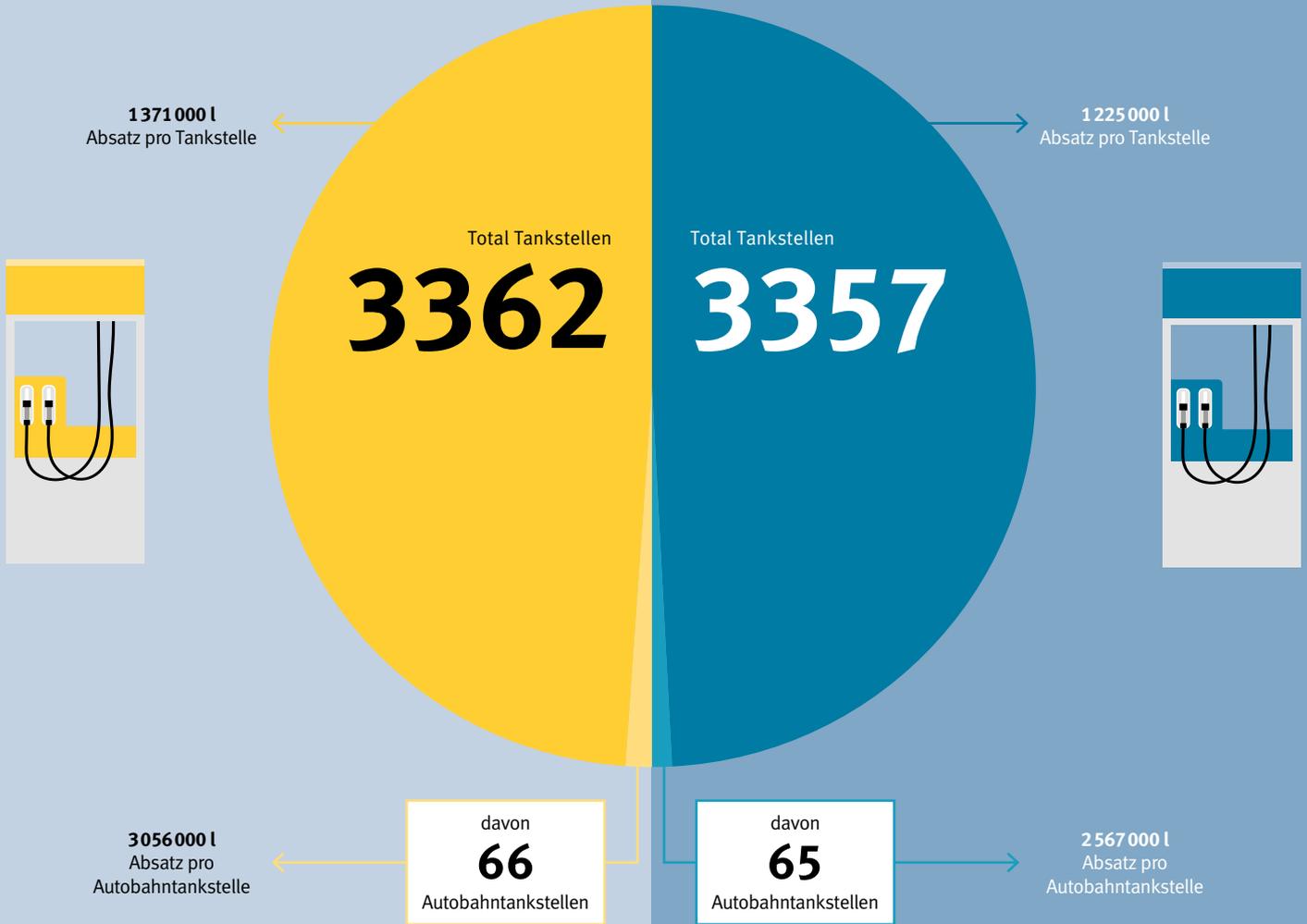
Dazu passen die Ergebnisse des «Mobilitätsmonitors» von auto-schweiz und gfs.bern: In der repräsentativen Studie vom September 2020 gaben 39 Prozent der Befragten an, mehr mit dem Auto unterwegs zu sein als vor der Krise, Home-Office hin oder her. Auch das Velo ist mit einem Fünftel Mehrnutzung ein Krisengewinner. Hingegen gaben 49 Prozent der Studienteilnehmer an, seltener in öffentliche Verkehrsmittel eingestiegen zu sein.

Diese Entwicklungen zeigen laut Andreas Burgener auf: «Mobilität ist kein mit ideologischen Ideen planbares Instrument, sondern wird von der Bevölkerung nach Praktikabilität und Vorteilen genutzt.» Es gehe um Fragen wie: Bin ich mit einem Verkehrsmittel schneller unterwegs als mit dem anderen? Muss ich etwas Grosses oder Schweres transportieren? Wie kann ich mich vor der Ansteckung mit einer gefährlichen Krankheit schützen? «Und auch, wenn die Alternativ-Antriebe 2020 mit gut 28 Prozent Marktanteil bei den Personenwagen einen neuen Höchststand erreicht haben: Knapp 92 Prozent der Neuwagen hatten einen Verbrennungsmotor unter der Haube, der mit Diesel, Benzin oder Erdgas angetrieben wird», gibt Andreas Burgener zu bedenken.

Tankstellen

2019

2020

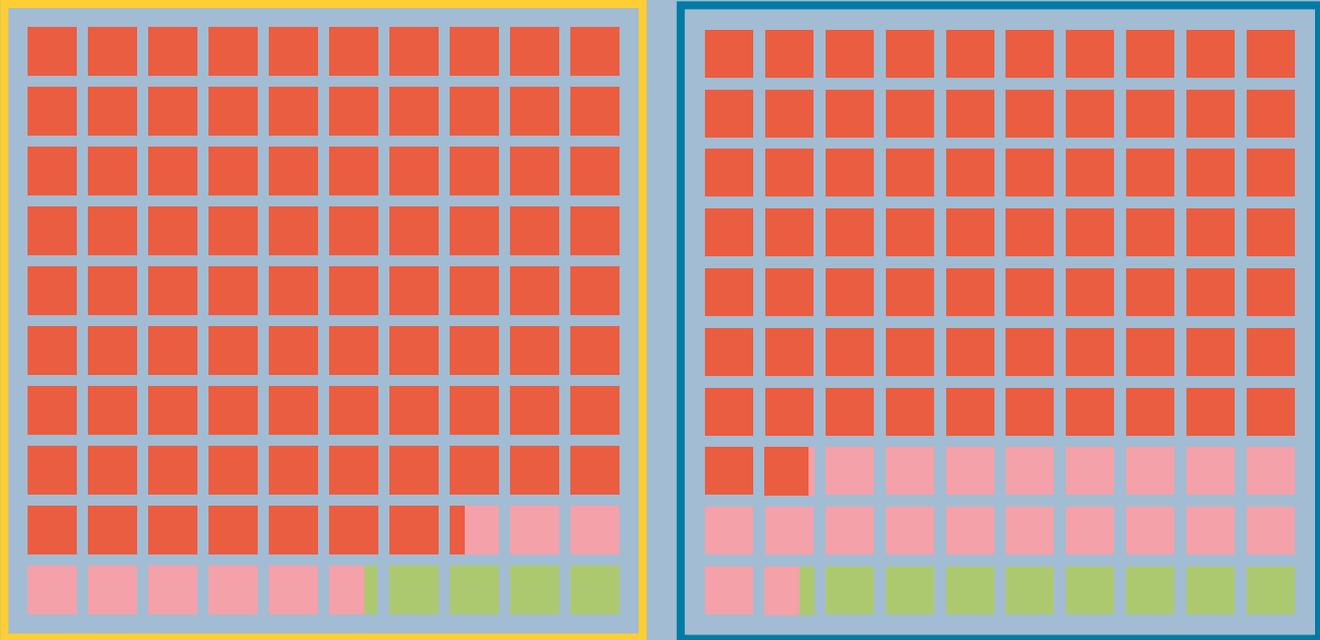


Personenwagen

Neue Inverkehrsetzungen

Quelle: BFS MFZ, 28.2.2021

- Verbrenner
- Hybrid
- Elektrisch
- 2019
- 2020



Strassenfahrzeugbestand nach Antrieb

Quelle: BFS MFZ, 30.9.2020

- 2019
- 2020

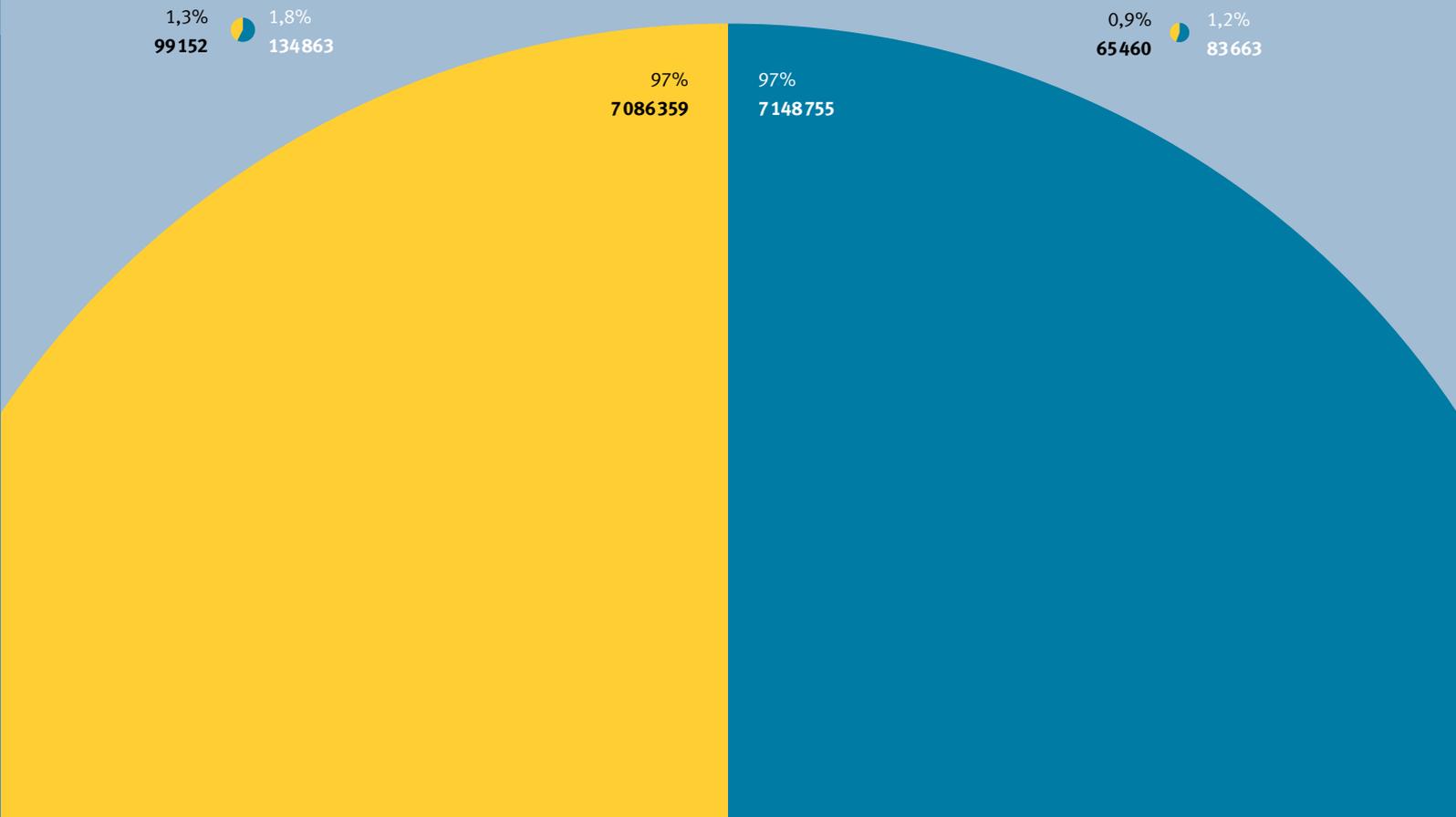
Hybrid
 1,3% 99152
 1,8% 134863

Verbrennungsmotor

97%
 7086359

Elektrisch
 0,9% 65460
 1,2% 83663

97%
 7148755



Einbruch in der Luftfahrt drückte den Absatz von Jet Fuel

Coronabedingt stellte das vergangene Jahr für die Betankungsgesellschaften auf den Schweizer Flughäfen eine grosse Herausforderung dar. Ohne klarere und eindeutige Regelungen vonseiten Politik, bleibe die Planbarkeit «schwierig, wenn nicht sogar unmöglich», sagt Dieter Weber von der IPS Intoplane Service Pool.

Aufgrund der Massnahmen im Kampf gegen Corona sind die Flugbewegungen im vergangenen Jahr massiv zurückgegangen. Wie der Flughafen Zürich-Kloten mitteilt, sanken dort die Flugbewegungen 2020 insgesamt um 59,6 Prozent. In Genf-Cointrin wurden 53,6 Prozent weniger Flugbewegungen registriert. In Basel-Mulhouse lag das Minus bei 48,1 Prozent. Der Passagierückgang lag bei 73,5 Prozent (Zürich), 68,8 Prozent (Genf) und 71,4 Prozent (Basel). Angesichts dieser Zahlen ist es wenig erstaunlich, dass es auch beim Absatz von Jet Fuel zu einem deutlichen Minus kam, sagt Dieter Weber,

Geschäftsführer der IPS Intoplane Service Pool, einer von drei Betankungsgesellschaften auf dem Flughafen Zürich-Kloten.

Avenergy Suisse: Herr Weber, wie präsentierte sich die Lage im Bereich Jet Fuel am Flughafen Zürich im vergangenen Jahr?

Dieter Weber: Der Gesamtabsatz auf dem Flughafen Zürich-Kloten lag in den ersten beiden Monaten des Jahres 2020 noch annähernd auf dem Vorjahresniveau. Im Monat März verzeichneten wir dann aber bereits ein Minus von rund 45 Prozent. Die





Dieter Weber, IPS Intoplane Service Pool

schlimmsten Monate waren April und Mai mit einem Minus von 90 respektive 86 Prozent gegenüber 2019. Danach erholte sich die Lage etwas und stabilisierte sich bei einem Minus von rund 72 Prozent. Übers ganze Jahr gesehen betrug der Volumenrückgang auf dem Flughafen beim Kerosin 63,7 Prozent. Das ist angesichts des massiven Rückgangs bei den Flugbewegungen natürlich wenig erstaunlich.

Was bedeutet das für Ihre Branche?

Leider gingen während des vergangenen Jahres sehr viele Arbeitsplätze auf dem Flughafen verloren. Auch die Betankungsgesellschaften blieben davon nicht verschont und mussten Personal abbauen. Das sind natürlich immer schmerzhaft Entscheidungen, denn man arbeitet ja gerne mit den Menschen zusammen. Trotz dieser negativen Vor-

kommnisse gingen die Mitarbeitenden aber sehr professionell ans Werk. Sie arbeiteten zuverlässig und unfallfrei. Darum ist der Optimismus für das laufende Jahr gemäss meiner Beobachtung bei den Mitarbeitern ungebrochen – dies, wie gesagt, trotz zahlreicher momentaner Unklarheiten.

Erwarten Sie, dass das Niveau von 2019 künftig wieder erreicht wird, oder handelt es sich um einen dauerhaften Rückgang, allenfalls auch um eine Konsolidierung auf tieferem Niveau?

Wir gehen davon aus, dass die Flugaktivitäten und dementsprechend auch das Betankungsvolumen ab Sommer 2021 wieder anziehen wird. Realistischerweise kann jedoch nicht vor 2025 mit einem ähnlichen Volumen wie 2019 gerechnet werden. Es wird eher mit einem stetigen, langsamen Wachstum zu rechnen sein.

Wer ist nun gefordert?

Nach Beendigung der Coronakrise wird der Tourismus-Sektor wieder schnell auf das Niveau von 2019 kommen. Unserer Meinung nach wird jedoch das lukrative Segment der Geschäftsfliegerei längerfristig leiden, da sich zwischenzeitlich die neuen Kommunikationssysteme international auch etabliert haben. Vor dem Hintergrund der nach wie vor schwierigen Lage müssen von der Politik bezüglich der Bewältigung der aktuellen Krise endlich klare, verbindliche Regelungen vorgegeben werden. Unter den jetzigen Umständen ist es schwierig, wenn nicht sogar unmöglich, eine sinnvolle Planung vorzunehmen.



Ein- und Ausfuhren über den Rhein deutlich gesunken

Über die Schweizer Rheinhäfen gelangten 2020 18,3 Prozent weniger Mineralölprodukte in die Schweiz. Hintergrund sind die Covid-19-Massnahmen des Bundes.



André Auderset,
Geschäftsführer SVS

Ruhig und gemächlich stampfen die gewaltigen mit Mineralölprodukten beladenen Transportschiffe seit Jahren den «Bach» hinauf, wie der Rhein in Basel umgangssprachlich genannt wird. Die stolzen Schiffe gehören zum Stadtbild wie das Münster. Doch 2020 war speziell. «Bleiben Sie wenn möglich zu Hause, arbeiten Sie im Home-Office.» Die Aufrufe des Bundesrats zeigten zu Beginn der Covid-19-Pandemie sichtbar Wirkung. Auf der einen Seite kam 2020 der Flugverkehr zeitweise

fast vollständig zum Erliegen. Auf der anderen Seite nahm auch die Mobilität auf den Schweizer Strassen merklich ab.

Die Folge: Im vergangenen Jahr wurden 18,3 Prozent weniger Mineralölprodukte über die Schweizer Rheinhäfen importiert als im Vorjahr. Insgesamt 2,25 Millionen Tonnen flüssige Treib- und Brennstoffe gelangten via Rheinhäfen in die Schweiz. «Es war anzunehmen, dass die Nachfrage nach Mineralölprodukten abnimmt», sagt André Auderset, Geschäftsführer der Schweizerischen Vereinigung für Schifffahrt und Hafengewirtschaft (SVS). «Nachdem der Flugverkehr praktisch eingestellt wurde, wurde die Lieferung von Jet Fuel vorübergehend praktisch auf Null heruntergefahren.»

Zwar spielt Jet Fuel für die Rheinhäfen eine untergeordnete Rolle. Hinzu kamen aber laut André Auderset zu Jahresbeginn in den ersten Monaten 2020 vergleichsweise niedrige Heizölpreise. Die Folge: «Die Leute haben ihre Heizöltanks bis oben

hin gefüllt. Im weiteren Jahresverlauf sank naturgemäß die Nachfrage – und damit ging auch eine Abflachung des Umschlags einher.»

Von den Corona-Massnahmen betroffen waren überdies die Produkte Motorenbenzin und ähnliche Leichtöle. «Zwar brachte die Empfehlung der Behörden, den öffentlichen Verkehr eher zu meiden, im ersten Quartal zunächst eine Steigerung. Aber mit dem verstärkten Wechsel auf Home-Office flachte dieser Effekt schon bald ab», sagt André Auderset.

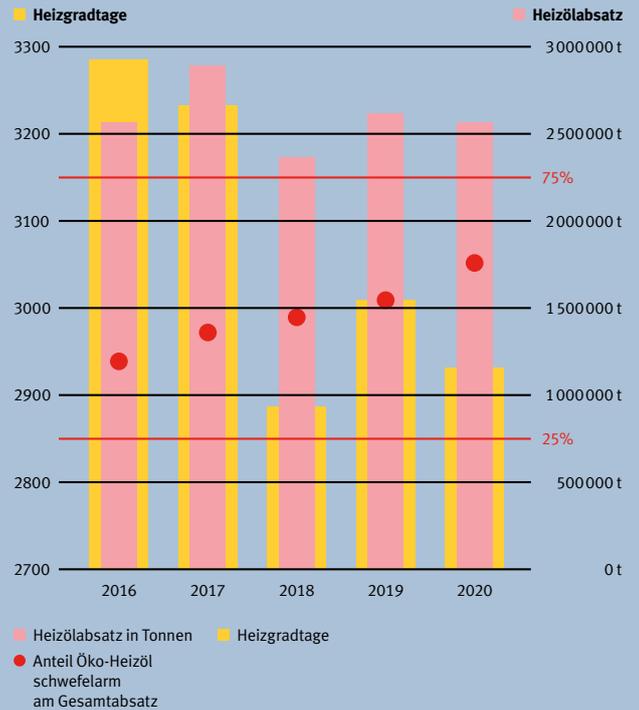
Nicht nur die Importe sanken 2020 aufgrund der Massnahmen im Kampf gegen Covid-19. Betroffen waren auch die Ausfuhren von Mineralölprodukten über die Rheinhäfen. «Der Export von Mineralölprodukten an den Schweizerischen Rheinhäfen ist um knapp 62 Prozent deutlich zurückgegangen», so der SVS-Geschäftsführer. Es handle sich um Schweröl, das in der Raffinerie anfallt, in der Schweiz nicht verwendet und per Schiff abtransportiert werde. «Im ersten Quartal fiel dieser Bereich nahezu auf Null, nach 12 Monaten wurden total knapp 23 000 Tonnen über die Häfen exportiert.»

Langfristig prognostiziert André Auderset einen tieferen Umschlag mit Mineralölprodukten in den Schweizer Rheinhäfen. Dies stehe im Zusammenhang mit der Schweizer Klimapolitik. «Allerdings wird der Rückgang wohl nur wenige Prozentpunkte betragen – und es dürfte auch noch mehrere Jahre dauern.» Benzin, Diesel und Heizöl seien für die Versorgung der Schweiz mit Energie einfach sehr zentral. Dies werde sich auch nicht so schnell ändern. «In meiner Amtszeit wird es jedenfalls kaum noch geschehen, dass es zu einem massiven Einbruch bei den Mineralölimporten kommt», sagt André Auderset mit einem Augenzwinkern.

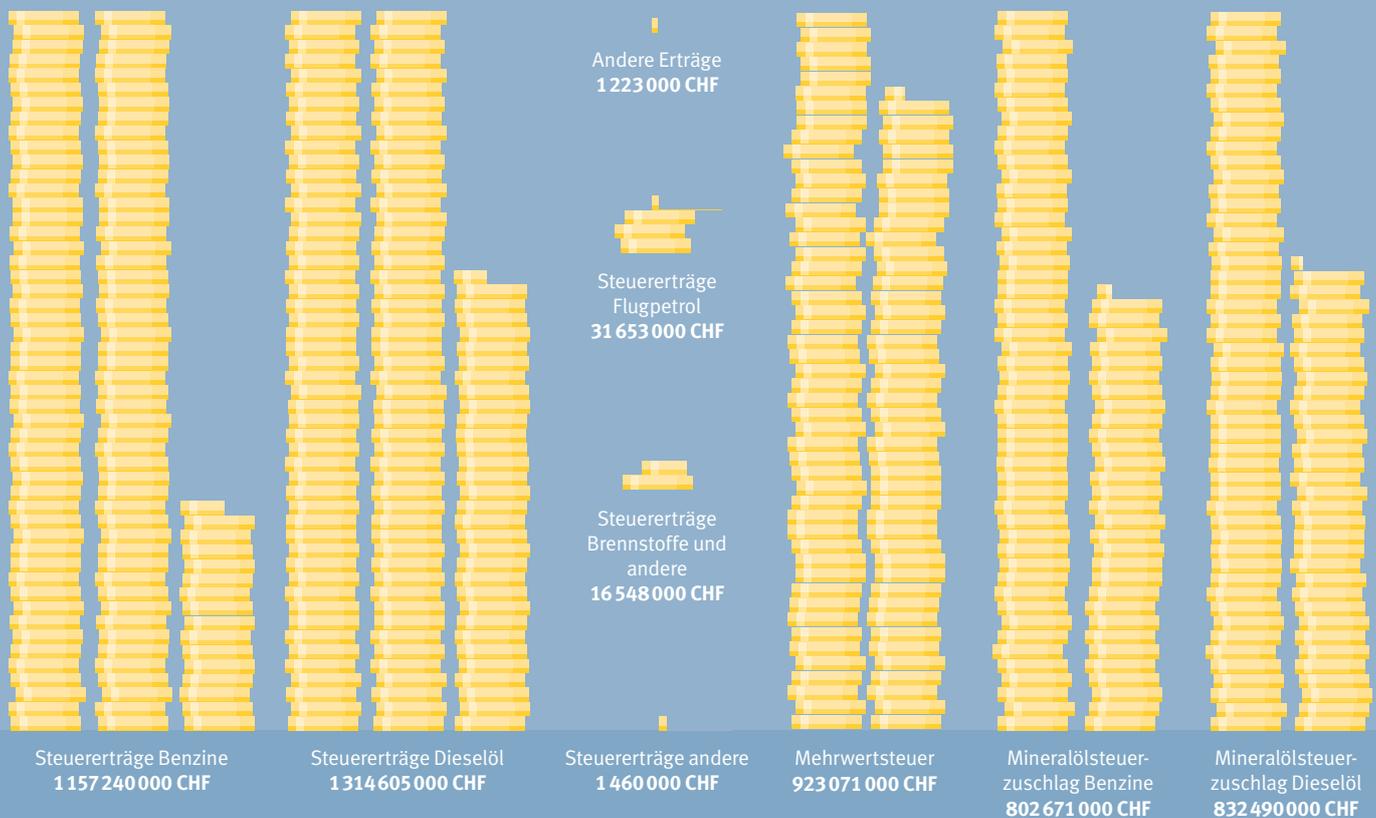


40 Mineralöl- produkte der Schweiz

Heizöl, Anteil Öko-Heizöl schwefelarm und Heizgradtage



Mineralölsteuern



Total Fiskalerträge 2019
5 703 148 000 CHF



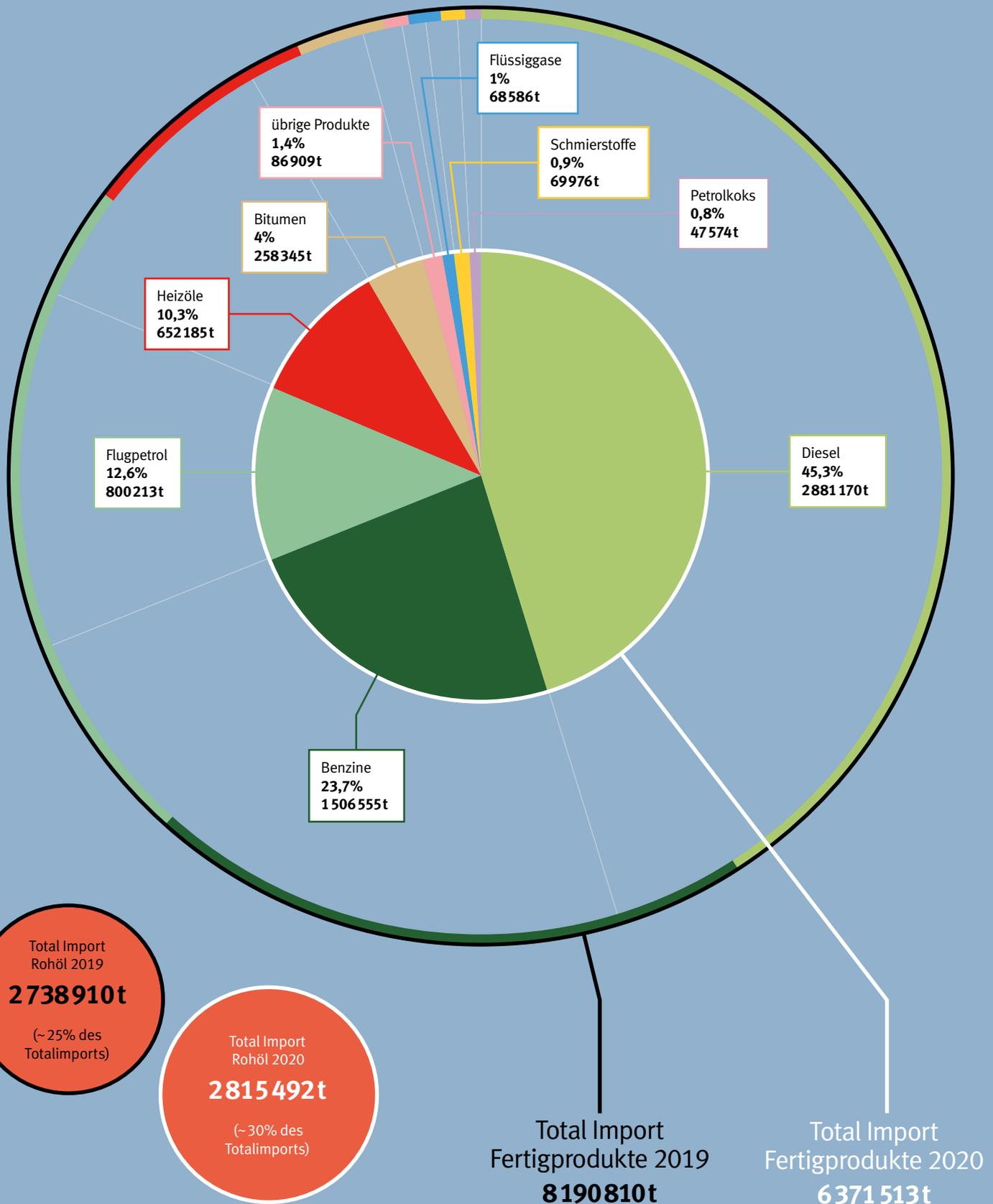
9,4% weniger Fiskalerträge
als im 2019

Total Fiskalerträge 2020
5 166 188 000 CHF

Rohöl- und Fertigproduktimport

● 2019
○ 2020

Was wird in welchen Mengen importiert



Auf dem Weg zur CO₂-Neutralität

2020 hat die Schweizer Mineralölbranche wie bereits in den vorangegangenen Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen, damit die Schweiz ihre Klimaziele erreicht. Die Innovationen wurden sowohl bei den Brennstoffen als auch bei den Treibstoffen vorangetrieben.

Die Schweizer Klimaziele sind ambitiös. Auch wenn der politische Mainstream dies 2020 anders gesehen hat: Die Klimaziele können nur zusammen mit der Mineralölbranche erreicht werden. Diese hat auch im vergangenen Jahr ihre Anstrengungen verstärkt, um bei den flüssigen Brennstoffen die CO₂-Bilanz zu verbessern.

Ein Beispiel sind die in verschiedenen Landesteilen laufenden Versuche mit Heizöl Bio. Denn die moderne Ölheizung wird auch künftig in vielen Regionen der Schweiz schlichtweg alternativlos bleiben. Dies gilt insbesondere in höheren Lagen. Dort benötigt es aufgrund der tiefen Temperaturen und oftmals grosser Temperaturunterschiede im Tagesverlauf Heizungssysteme, welche die erforderlichen Vorlauftemperaturen jederzeit bereitstellen können.

Umso wertvoller sind die Erkenntnisse, welche aus Feldversuchen mit biogenen Brennstoffen gerade in solchen Regionen gewonnen werden. Ein Beispiel ist das Heizungssystem von Alfred Riederer in St. Moritz: «Ich habe mein Haus im Jahr 2009 erbaut und schon damals Sonnenkollektoren zur alternativen Wärmegewinnung installiert», sagt Alfred Riederer. «Wenn aber die Sonne nicht scheint oder die gewonnene alternative Energie zur Warmwasseraufbereitung nicht ausreicht, kommt eine moderne Ölheizung mit Brennwerttechnologie zum Einsatz – anders geht es gar nicht in einer Region wie St. Moritz.»



Seit September läuft die Anlage mit einem Anteil von 20 Prozent biogenem Heizöl, sogenanntem FAME (Fatty-Acid-Methyl-Ester). Es handelt sich um Bioheizöl, das durch Umesterung pflanzlicher oder tierischer Fette und Öle gewonnen wird. Der Brennstoff ist also vollständig CO₂-neutral. «Das funktioniert problemlos, die Heizung hatte noch nie eine Störung», sagt Alfred Riederer. Die Bestätigung, dass das Heizsystem einwandfrei arbeitet, bekam er vom Servicetechniker. Nicht nur die Heizungsanlage sei völlig intakt, «auch der Kamin ist absolut sauber geblieben».

Der Wunsch von Alfred Riederer ist es, in Zukunft einen grösseren Anteil biogenen Brennstoff beizumischen. Nun sei es wichtig, dass die Politik der Branche bei der Entwicklung der biogenen Brennstoffe keine Steine in den Weg lege, «damit wir die Spitzen bei der Wärmeerzeugung an Orten wie St. Moritz und in anderen Regionen auch künftig mit dem Einsatz von Heizöl decken können». Nur mit einer Flamme könne die notwendige Wärme in der erforderlichen kurzen Zeit erzeugt werden. «Ich bin überzeugt, dass die Zukunft bei den biogenen Brennstoffen liegt», sagt Alfred Riederer. Testanlagen wie die seine wurden 2020 in verschiedenen Landesteilen betrieben.

Grosse Schritte in Richtung CO₂-Neutralität machte die Branche 2020 auch im Bereich Treibstoffe. So wohnten am 7. Juli rund 40 Medienschaffende und zahlreiche Branchenvertreterinnen und -vertreter der Eröffnung der AVIA-Wasserstofftankstelle in Sankt Gallen bei. AVIA nahm – nach Coop in Hunzenschwil – die zweite öffentliche Tankstelle für H₂ in der Schweiz in Betrieb. «Wir machen heute einen wichtigen Schritt hin zur ökologischen Tankstelle der Zukunft. Der grosse Unterschied: Für uns ist diese Zukunft schon Realität», sagte Martin Osterwalder, Verwaltungsrat der Osterwalder St. Gallen AG.

Im Rahmen eines feierlichen Anlasses wurde am 16. Oktober in Zofingen die erste Agrola-Wasserstoff-Tankstelle der fenaco-LANDI Gruppe eröffnet. «Angeboten wird ausschliesslich grüner Wasserstoff, welcher zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien stammt. Die Wasserstoff-Mobilität bietet alle Voraussetzungen, um die CO₂-Emissionen im Strassenverkehr nachhaltig zu reduzieren und die Energie- wende zu fördern», teilte das Unternehmen mit.

Aufgrund der Corona-Situation erfolgte der Ausbau mit Wasserstofftankstellen anders als geplant



Pionier: Alfred Riederer betreibt seine Ölheizung in St. Moritz mit biogenem Brennstoff.

nicht im vorgesehenen Tempo. In verschiedenen Fällen kam es zu Lieferengpässen im Vorfeld der Eröffnungen. Einzelne H₂-Tankstellen wurden erst 2021 eröffnet: Am 28. Januar 2021 nahm die schweizweit zweite AGROLA Wasserstoff-Tankstelle in Rothenburg (LU) ihren Betrieb auf. Gleichentags eröffnete die Coop Mineraloel AG (CMA) in Crissier (VD) ihre zweite Wasserstofftankstelle und damit auch die erste H₂-Tankstelle in der Romandie. Und auf dem Areal der LARAG AG an der Riedgrabenstrasse 26 in Rümlang (ZH) eröffnete die Osterwalder Zürich AG (AVIA) eine weitere Wasserstoff-tankstelle.

Die Vorteile der Wasserstoff-Elektromobilität für die Kunden und die Umwelt liegen auf der Hand: Die Produktion des Treibstoffs kann lokal und unabhängig erfolgen, die Mobilität wird emissionsfrei und – wenn der Wasserstoff wie in der Schweiz mithilfe von erneuerbarem Strom produziert wird – auch CO₂-neutral. Der Antrieb mit den Brennstoffzellenmotoren ist leise und effizient. Das Betanken dauert gleich lange wie bei einem herkömmlichen Fahrzeug – lange Ladezeiten entfallen. Anders als bei reinen Batterieautos verfügen mit Wasserstoff betriebene Brennstoffzellenfahrzeuge hingegen über eine hohe Reichweite. Dies ist insbesondere für den Nutzlastverkehr ein enormer Vorteil.

Die Eröffnung der verschiedenen Wasserstoff-tankstellen und die Feldversuche mit biogenem Heizöl zeigen, dass die Schweizer Mineralölbranche auch 2020 erhebliche Anstrengungen unternommen hat, damit die Schweiz ihre Klimaziele erreicht. Der Weg dahin ist lang. Es ist auch gewiss kein leichter Weg. Und es ist schon gar nicht ein Weg, auf dem es nicht erhebliche Investitionen von privater Seite – insbesondere von den Tankstellenbetreibern – erfordert. Doch die Branche geht diesen Weg konsequent, um ihren Beitrag an den Klimaschutz zu leisten. Das tat sie 2020. Sie wird es auch im laufenden Jahr tun.

Die Mitglieder von Avenergy Suisse am 1. Januar 2021

Verzeichnis der Mitgliederfirmen

A. H. MEYER & CIE. AG

Badenerstrasse 329, 8040 Zürich,
Tel. 044 498 15 15, www.ahmeyer.ch

AGROLA AG

Theaterstrasse 15a, 8401 Winterthur,
Tel. 058 433 80 00, www.agrola.ch

AIR TOTAL (SUISSE) SA

Route de l'Aéroport 10, 1215 Genève Aéroport 15,
Tel. 022 790 29 00, www.totalsuisse.ch

BENOIL SA

Via Cercera, Casella postale 8, 6862 Rancate,
Tel. 091 640 02 00, www.benoil.ch

BP EUROPA SE

Hamburg, Zweigniederlassung BP (Switzerland)
Zug, Baarerstrasse 139, 6302 Zug,
Tel. 058 456 91 11, www.bpswitzerland.ch

CICA S.A.

Hochbergerstrasse 60A, 4019 Basel,
Tel. 061 638 85 00, www.cica.ch

CITY CARBUROIL SA

Postfach 166, 6802 Rivera,
Tel. 091 935 93 63, www.citycarburol.ch

COOP MINERALOEL AG

Hegenheimermattweg 65, 4123 Allschwil,
Tel. 061 485 41 41, www.coop-mineraloel.ch

ECSA ENERGY SA

Via Luigi Favre 16, 6828 Balerna,
Tel. 058 211 95 00, www.ecsa.ch

EDUARD WALDBURGER AG

Teufener Strasse 176, 9001 St. Gallen,
Tel. 071 274 30 83, www.waldburger-oel.ch

ENI SUISSE S.A.

Av. de Gratta-Paille 1, 1018 Lausanne,
Tel. 021 644 31 11, www.enisuisse.ch

FRITZ MEYER AG

Sevogelstrasse 26, 4052 Basel,
Tel. 061 317 86 86, www.fmag.ch

HALTER AG WIL

St. Galler Strasse 75, 9501 Wil,
Tel. 071 913 33 33, www.halter-energie.ch

LANG ENERGIE AG

Seestrasse 13, 8280 Kreuzlingen,
Tel. 071 677 12 12, www.langenergie.ch

LAVEBA GENOSSENSCHAFT

Vadianstrasse 29, 9001 St. Gallen,
Tel. 058 400 66 66, laveba.ch

MIGROL AG

Badenerstrasse 569, 8048 Zürich,
Tel. 044 495 11 11, www.migrol.ch

OEL-POOL AG

Spittelweg 1, 5034 Suhr,
Tel. 062 836 85 25, www.oel-pool.com

OLÉODUC DU RHÔNE S.A. C/O ENI SUISSE SA,

Av. de Gratta-Paille 1, 1018 Lausanne,
Tel. 021 644 31 11, www.enisuisse.ch

OSTERWALDER ST. GALLEN AG

Oberstrasse 141, 9013 St. Gallen,
Tel. 071 272 27 27, www.osterwalder.ch/sg

OSTERWALDER ZÜRICH AG

Neunbrunnenstrasse 40, 8052 Zürich,
Tel. 044 307 88 88, www.osterwalder.ch/zh

SAPPRO SA

Route de Vernier 143, 1219 Châtelaine,
Tel. 022 979 05 50, www.sappro.ch

SCHÄTZLE AG

Landenbergstrasse 35, 6002 Luzern,
Tel. 041 368 60 00, www.schaetzle.ch

SHELL (SWITZERLAND) AG

Baareratte, 6340 Baar,
Tel. 041 769 44 44, www.shell.ch

SOCAR ENERGY SWITZERLAND GMBH

Nüscherstrasse 24, 8001 Zürich,
Tel. 044 214 41 11, www.socarenergy.ch

SUTER, JOERIN AG

Talstrasse 45, 4144 Arlesheim,
Tel. 061 705 15 15, www.suter-joerin.ch

TAMOIL (SUISSE) S.A.

Route de Pré-Bois 29, 1215 Genève 15 Aéroport,
Tel. 022 791 83 11, www.tamoil.ch

VARO ENERGY MARKETING AG

Riedstrasse 8, 6330 Cham, Tel. 041 747 23 00,
www.varoenergy.com

VARO REFINING (CRESSIER) SA

Zone industrielle Les Hugues, 2088 Cressier NE,
Tel. 032 758 62 04, www.varoenergy.com

VOEGLIN-MEYER AG

Aumattstrasse 2, 5210 Windisch,
Tel. 056 460 05 05, www.voegtlin-meyer.ch

REVISIONSSTELLE PRICEWATERHOUSECOOPERS AG,

Birchstrasse 160, 8050 Zürich

ADRESSE**AVENERGY SUISSE**

Spitalgasse 5, 8001 Zürich,
Tel. 044 218 50 10, Fax 044 218 50 11,
www.avenergy.ch

Mitarbeitende der Geschäftsstelle in Zürich am 1. Januar 2021

ROLAND BILANG

Geschäftsführer

UELI BAMERT

Leiter Politik

FABIAN BILGER

Stellvertretender Geschäftsführer

NATHALIE GEORGES

Finanzen

SAMIRA ILG

Assistentin der Geschäftsleitung

DANIEL SCHINDLER

Leiter Kommunikation

DENIS SCORZO

Projektmanager Events & Services

NATASCIA TURRÀ

Wissenschaftliche Mitarbeiterin

ROBERT WILLSCH

Projektmanager Online und Print

Aussendienstmitarbeiter am 1. Januar 2021

BEAT GASSER

Leiter Wärmetechnik

Regionalbüro Zürich/Innerschweiz

PAUL-ANDRÉ KILCHENMANN

Centre Information Mazout

Suisse romande

MARC UND EMANUEL SAGER

Regionalbüro

Mittelland/Nordwestschweiz

MORENO STEIGER

Regionalbüro

Ostschweiz/Graubünden

MARTIN STUCKY

Responsable Centre Information

Mazout Suisse romande/

Centro d'informazione

per l'olio combustibile

Vorstand

DANIEL HOFER

Migrol AG

Präsident

ANDREAS FLÜTSCH

Varo Energy Marketing AG

Vizepräsident

EDGAR BACHMANN

SOCAR Energy Switzerland GmbH

DANIEL BISCHOF

Agrola AG

LORENZ BURKHART

Shell Switzerland AG

MATTEO CENTONZE

ECSA Energy SA

GAETANO GRADINI

Eni Suisse SA

JÜRIG HORNISBERGER

Tamoil Suisse SA

ROGER OSER

Coop Mineralöl AG

URS SCHMIDLI

Schätzle AG

MARTIN THOMSEN

BP Switzerland

RAMON WERNER

Oel-Pool AG

Mineralölbranche der Schweiz

Hinweise zu den statistischen Angaben und Methoden

Per Berichtsjahr 2020 wurden die Methoden der Datenerhebung und Aufbereitung angepasst. Die Vergleichsjahre 2018 und 2019 wurden ebenfalls mit der neuen Methodik berechnet. Es kann deshalb im Vergleich mit den Berichten der Vorjahre zu Anpassungen kommen.

Die statistischen Angaben zum aktuellen Berichtsjahr beruhen teilweise auf Daten aus externen Quellen, die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Berichtes noch provisorisch sind. Die Daten für das aktuelle Berichtsjahr werden jeweils im Folgejahr konsolidiert.

Abhängig von der Methode der Aggregation können zwischen verschiedenen Tabellen Rundungsdifferenzen auftreten.



Zahlen

2020

1 Inlandabsatz an Erdölprodukten¹

Produkt	2018 t	2019 t	2020 t	2019/2020 %
Benzin	2 342 285	2 329 418	2 069 370 ²	-11,2
Flugpetrol	1 855 370	1 874 290	706 057	-62,3
Dieselöl	2 856 450	2 869 889	2 727 635 ³	-5,0
Subtotal Treibstoffe	7 054 105	7 073 597	5 503 062	-22,2
Heizöl Extra-Leicht	2 349 093	2 672 243	2 537 825 ⁴	-5,0
Heizöl Mittel und Schwer	1 154	1 232	754	-38,8
Subtotal Heizöle	2 350 247	2 673 475	2 538 579	-5,0
Flüssiggase	175 571	170 612	157 087	-7,9
Bitumen	279 626	261 782	257 261	-1,7
Petrollkoks	63 944	41 786	47 317	13,2
Schmierstoffe	45 796	44 325	41 454 ⁵	-6,5
Flugbenzin	3 052	2 853	2 897	1,5
Naphta und andere Benzine	14 853	7 501	9 572	27,6
Andere Petrole	2 189	1 855	1 955	5,4
Paraffine und Wachse	4 171	3 420	3 283	-4,0
White Spirit	4 551	4 067	3 838	-5,6
Subtotal übrige Produkte	593 753	538 201	524 664	-2,5
Total	9 998 105	10 285 273	8 566 305	-16,7

¹ Absatz in den steuerrechtlich freien Verkehr (ausser Flugpetrol).

² Davon biogen: 48 070 Tonnen.

³ Davon biogen: 166 761 Tonnen.

⁴ Davon Ökoheizöl schwefelarm: 1 507 612 Tonnen.

⁵ Wie in den Vorjahren wird hier nur der Absatz der Mitglieder vom Verband der Schweizerischen Schmierstoffindustrie ausgewiesen (mehr als 90% vom Total).

Quellen: Carbura, Eidgenössische Zollverwaltung und Verband der Schweizerischen Schmierstoffindustrie.

2 Verbrauchsrelevante Faktoren

	2018	2019	2020	2019/2020 %
BIP real in Mio. CHF (Referenzjahr 2015)	721 592	729 399	708 464 ¹	-2,9
Mittlere ständige Wohnbevölkerung (in 1000)	8 545	8 606	- ²	
Gesamtwohnungsbestand (in 1000)	4 529	4 582	- ²	
Heizgradtage	2 891	3 067	2 931	-4,4
Tankfüllgrad Heizöl Extra-Leicht (in Prozenten am Jahresende)	49,3	50,7	53,5	5,4
Industrielle Produktion (2015=100)	109,4	113,3	109,0	-3,7
Motorwagenbestand	5 374 400	5 415 700	5 469 600	1,0
Flugbewegungen (Flughäfen Zürich, Genf; Linien und Charterflüge)	390 216	389 478	137 661	-64,7

¹ provisorische Daten.

² Die Zahl war bei der Drucklegung noch nicht verfügbar.

Quellen: Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco), Bundesamt für Statistik (BFS), Bundesamt für Energie (BFE), Oil Link AG, strassschweiz, Flughafendirektion Zürich.

3 Struktur des schweizerischen Erdölabsatzes¹

	2018 %	2019 %	2020 %
Benzin	23,4	22,6	24,2
Flugpetrol	18,6	18,2	8,2
Dieselöl	28,6	27,9	31,8
Heizöle aller Sorten	23,5	26,0	29,6
Übrige Produkte	5,9	5,2	6,2
Total	100.00	100.00	100.00

¹ Ohne Eigenverbrauch der Raffinerie.

Quellen: Carbura, Eidgenössische Zollverwaltung und Verband der Schweizerischen Schmierstoffindustrie.

4 Importstatistik

Produkt	2018	2019	2020	2019/2020
	t	t	t	%
Benzine	1 592 856	1 695 493	1 506 555	-11,1
Flugpetrol	1 855 809	1 934 363	800 213	-58,6
Diesel	2 352 484	3 349 454	2 881 170	-14,0
Heizöle	570 728	678 777	652 185	-3,9
Bitumen	280 116	262 132	258 345	-1,4
Petrolkoks	64 327	42 157	47 574	12,8
Schmierstoffe	69 856	76 120	69 976	-8,1
Flüssiggase	62 892	80 871	68 586	-15,2
Übrige Produkte	71 932	71 443	86 909	21,6
Subtotal Fertigprodukte	6 921 000	8 190 810	6 371 513	-22,2
Rohöl	3 030 841	2 738 910	2 815 492	2,8
Total	9 951 841	10 929 720	9 187 005	-15,9

Quelle: Eidgenössische Zollverwaltung.

5 Herkunftsstatistik nach Regionen (Rohöl und Fertigprodukte)

	2018		2019		2020	
	t	%	t	%	t	%
EU	6 878 218	69,1	8 148 777	74,6	6 346 113	69,1
Übrige Länder Europa	2 519	0,0	36 783	0,3	12 149	0,1
Afrika	1 889 264	19,0	1 634 678	15,0	1 646 181	17,9
Asien/Ozeanien	1 148 989	11,5	791 805	7,2	1 720 23	1,9
Amerika	32 855	0,3	317 675	2,9	1 010 541	11,0
Total	9 951 845	100,0	10 929 718	100,0	9 187 007	100,0

Quelle: Eidgenössische Zollverwaltung.

6 Herkunftsstatistik

Rohöl ¹	2018		2019		2020	
	t	%	t	%	t	%
Algerien	27 921	0,9	89 219	3,3	165 279	5,9
Libyen	718 656	23,7	610 071	22,3	340 208	12,1
Nigeria	1 142 663	37,7	935 376	34,2	1 140 673	40,5
Subtotal Afrika	1 889 240	62,3	1 634 666	59,7	1 646 160	58,5
Russland	–	0,0	28 887	1,1	8 225	0,3
Kasachstan	1 141 601	37,7	785 912	28,7	168 739	6,0
USA	–	0,0	287 680	10,5	992 368	35,2
Aserbaidshjan	–	0,0	1 765	0,1	–	0,0
Total Rohöl	3 030 841	100	2 738 910	100	2 815 492	100
Fertigprodukte						
Deutschland	3 642 525	52,6	3 832 167	46,8	3 339 447	52,4
Frankreich	981 840	14,2	1 116 508	13,6	587 726	9,2
Italien	692 305	10,0	658 905	8,0	514 230	8,1
Niederlande	680 505	9,8	1 352 663	16,5	1 008 329	15,8
Belgien	687 442	9,9	1 098 090	13,4	753 776	11,8
Übrige EU-Länder	193 601	2,8	90 444	1,1	142 605	2,2
Subtotal EU	6 878 218	99,4	8 148 777	99,5	6 346 113	99,6
Übrige Länder Europa	2 518	0,0	7 896	0,1	3 922	0,1
Afrika	24	0,0	12	0,0	21	0,0
Asien/Ozeanien	7 388	0,1	4 128	0,1	3 284	0,1
Amerika	32 855	0,5	29 995	0,4	18 173	0,3
Total Fertigprodukte	6 921 003	100,0	8 190 808	100,0	6 371 513	100,0
Gesamttotal	9 951 844		10 929 718		9 187 005	

¹ Erfasst wird der Verladeort.

Quelle: Eidgenössische Zollverwaltung.

7 Herkunftsstatistik der Produkte

		Benzine t	Flugpetrol t	Diesel t	Heizöle t	Bitumen t	Petrol- koks t	Schmier- stoffe t	Flüssig- gase t	Übrige Produkte t	Total t
Deutschland	2019	1 068 186	1 401 686	1 124 458	20 490	123 739	28 209	26 826	20 306	18 262	3 832 162
	2020	1 144 583	605 238	1 192 891	151 340	137 481	38 437	25 896	11 967	31 613	3 339 446
Frankreich	2019	64 862	431 899	246 556	301 939	57 058	1	3 445	4 660	6 087	1 116 507
	2020	3 759	147 230	179 268	219 032	27 957	0	1 799	2 674	6 005	587 724
Italien	2019	307 283	3 797	126 371	144 914	61 441	1	13 120	859	1 121	658 907
	2020	196 874	2 770	90 844	143 614	65 538	–	12 455	413	1 716	514 224
Niederlande	2019	135 684	74 634	1 105 901	–	–	949	6 539	6 714	22 244	1 352 665
	2020	40 408	44 844	881 250	–	594	871	4 912	11 292	24 162	1 008 333
Belgien	2019	63 682	22 347	722 789	211 430	4 625	–	7 401	48 196	17 618	1 098 088
	2020	15 007	130	523 351	138 198	6 711	24	10 692	42 057	17 604	753 774
Rest-EU	2019	55 083	–2	1 124	4	15 269	7 072	9 467	70	2 368	90 455
	2020	105 924	1	12	–2	20 014	5 197	8 782	91	2 592	142 611
Subtotal EU	2019	1 694 780	1 934 361	3 327 199	678 777	262 132	36 232	66 798	80 805	67 700	8 148 784
	2020	1 506 555	800 213	2 867 616	652 182	258 295	44 529	64 536	68 494	83 692	6 346 112
Übrige Länder Europa	2019	713	1	49	0	0	5 890	559	19	665	7 896
	2020	0	0	8	3	50	3 045	287	32	495	3 920
Afrika	2019	–	–	–	–	–	0	0	0	12	12
	2020	–	–	–	–	–	–	0	0	21	21
Asien/ Ozeanien	2019	–	–	35	–	–	1	2 116	47	1 928	4 127
	2020	–	–	209	–	–	–	1 443	56	1 577	3 285
Amerika	2019	–	0	22 174	–	–	35	6 646	1	1 140	29 996
	2020	–	0	13 338	–	–	0	3 710	4	1 125	18 177
Total	2019	1 695 493	1 934 362	3 349 457	678 777	262 132	42 158	76 119	80 872	71 445	8 190 815
	2020	1 506 555	800 213	2 881 171	652 185	258 345	47 574	69 976	68 586	86 910	6 371 515

Hinweis: Eine 0 in der Tabelle bedeutet eine Importmenge von weniger als 500 Kilogramm.

Ist ein Feld leer, so fanden keine Importe statt.

Quelle: Eidgenössische Zollverwaltung.

8 Wert der Ölimporte

	2018	2019	2020	2019/2020
Gesamtwert	Mio. CHF	Mio. CHF	Mio. CHF	%
Produkte	4 885	5 351	2 662	-50,2
Rohöl	1 620	1 300	897	-31,0
Total	6 505.2	6 651.2	3 559.1	-46,5
Wert pro Tonne	CHF/t	CHF/t	CHF/t	%
Produkte	705.9	653.3	417.8	-36,0
Rohöl	534.4	474.8	318.6	-32,9
Total	620.2	564.0	368.2	-34,7

Quelle: Eidgenössische Zollverwaltung.

9 Exportstatistik

	2018	2019	2020	2019/2020
Produkt	t	t	t	%
Benzine	1 656	1 321	39	-97,0
Flugpetrol ¹	721 298	712 449	492 106	-30,9
Diesel	14 756	5 409	3 406	-37,0
Heizöle	321 101	260 836	30 274	-88,4
Bitumen	490	349	1 085	210,9
Petrolkoks	383	372	258	-30,6
Schmierstoffe	16 668	17 200	12 561	-27,0
Flüssiggase	20 973	19 679	9 538	-51,5
Übrige Produkte	20 182	61 796	20 063	-67,5
Total	1 117 507	1 079 411	569 330	-47,3

¹ Betankungen durch ausländische Fluggesellschaften im internationalen Flugverkehr; diese sind auch Bestandteil des Inlandabsatzes (Tab. 1).

Quelle: Eidgenössische Zollverwaltung.

10 Einfuhr von Rohöl und Fertigprodukten nach Verkehrsträgern

Verkehrsträger	2018		2019		2020	
	t	%	t	%	t	%
Schifffahrt	1 745 920	17,6	2 850 792	26,2	2 253 468	24,6
Schiene	3 457 518	34,9	3 520 623	32,3	2 884 870	31,5
Strasse	783 798	7,9	736 044	6,8	647 035	7,1
Luftweg	1 405	0,0	66	0,0	39	0,0
Pipeline	3 925 389	39,6	3 779 278	34,7	3 358 893	36,7
Total	9 914 030	100,0	10 886 803	100,0	9 144 305	100,0

Quelle: Eidgenössische Zollverwaltung.

11 Verkehrsträgerstatistik nach Ländern¹

Land		Schiff-	Schiene	Strasse	Luftweg	Pipeline	Pipeline	Total
		fahrt				Rohöl	Produkte	
		t	t	t	t	t	t	t
Deutschland	2019	1 133 065	2 540 986	145 995	33	–	–	3 820 079
	2020	1 081 146	2 087 503	161 874	27	–	–	3 330 550
Frankreich	2019	–	4 568	69 388	19	–	1 040 368	1 114 343
	2020	23	3 495	38 605	–	–	543 401	585 524
Italien	2019	–	190 303	465 724	–	–	–	656 027
	2020	–	122 277	383 781	–	–	–	506 058
Niederlande	2019	1 233 773	93 167	5 629	–	–	–	1 332 569
	2020	876 356	105 593	4 884	–	–	–	986 833
Belgien	2019	469 955	616 748	6 865	–	–	–	1 093 568
	2020	291 973	451 078	10 261	–	–	–	753 312
Übrige EU-Länder	2019	–	70 008	19 753	2	–	–	89 763
	2020	1	113 531	28 220	–	–	–	141 752
Subtotal EU	2019	2 836 793	3 515 780	713 354	54	–	1 040 368	8 106 349
	2020	2 249 499	2 883 477	627 625	27	–	543 401	6 304 029
Übrige Länder Europa	2019	5 827	1 395	557	–	–	–	7 779
	2020	3 007	445	402	–	–	–	3 854
Afrika	2019	–	1	11	–	1 634 666	–	1 634 678
	2020	–	–	18	–	1 646 160	–	1 646 178
Asien/Ozeanien	2019	730	1 410	1 956	–	787 677	–	791 773
	2020	962	668	1 604	–	1 687 39	–	1 719 73
Amerika	2019	7 445	2 035	20 165	4	287 680	–	317 329
	2020	–	283	17 386	3	992 368	–	1 010 040
Total	2019	2 850 795	3 520 621	736 043	58	2 710 023	1 040 368	10 857 908
	2020	2 253 468	2 884 873	647 035	30	2 807 267	543 401	9 136 074

¹ Massgebend ist der beim Grenzübertritt in die Schweiz benützte Verkehrsträger.

Hinweis: Eine 0 in der Tabelle bedeutet eine Importmenge von weniger als 500 Kilogramm.

Ist ein Feld leer, so fanden keine Importe statt.

Quelle: Eidgenössische Zollverwaltung.

12 Rohrleitungen

			2018	2019	2020	2019/2020
Name	Güterart					%
Oléoduc du Jura Neuchâtelois	Rohöl	t	3 018 407	2 732 024	2 804 390	3
	Spikes	t	0	0	0	0
	Total	t	3 018 407	2 732 024	2 804 390	3
	Durchschnittlicher Stundendurchsatz	t/h	479	458	455	-1
Sappro	Benzin	t	60 763	64 544	0	-100
	Flugpetrol	t	414 478	531 832	180 119	-66
	Heizöl/Dieselöl	t	430 431	341 108	392 722	15
	Total	t	905 672	937 484	572 841	-39
	Durchschnittlicher Stundendurchsatz	t/h	267	157	93	-41

Quellen: Oléoduc du Jura Neuchâtelois, Sappro.

13 Einfuhr über die Rheinhäfen

	2018	2019	2020	2019/2020
Produkt	t	t	t	%
Benzine	342 062	477 606	380 152	-20,4
Sonstige Treibstoffe	46 191	98 492	46 689	-52,6
Dieselöl und Heizöl	1 338 498	2 159 652	1 819 255	-15,8
Schmierstoffe	-	16	40	147,6
Bitumen	8 003	14 468	2 410	-83,3
Übrige Erdölprodukte ¹	2 048	6 321	4 207	-33,5
Total	1 736 802	2 756 555	2 252 751	-18,3

¹ Inkl. Rohöl.

Quelle: Schweizerische Rheinhäfen.

14 Öffentlich zugängliche Markentankstellen am 1. Januar 2021

Marke	Tankstellentyp			Art der Tankstelle				Total am 1.1.20	Total am 1.1.21	davon an Auto-bahnen	davon mit Dieselöl-abgabe
	Selbst-bedienung, unbedient	Selbst-bedienung, mit Kasse	bedient	Shop kleiner als 50 m ²	Shop grösser als 50 m ²	Anteil Shoptankstellen am Absatz (%)	Total am				
AGROLA	285	132	–	–	132	56	414	417	–	414	
AVIA	454	107	4	15	98	41	594	565	4	562	
BP	163	156	13	47	93	74	330	332	22	330	
CITY	1	20	–	3	17	98	21	21	2	21	
COMBUSTIA	32	–	–	–	–	–	32	32	–	32	
COOP	4	252	–	–	249	99	252	256	–	256	
ENI SUISSE	127	126	–	40	99	79	253	253	9	252	
JUBIN	90	28	–	12	16	39	115	118	–	116	
MIDLAND	13	–	–	–	–	–	12	13	–	11	
MIGROL	161	148	–	32	116	75	308	309 ¹	2	309	
OELTRANS	17	3	1	2	1	18	20	21	–	21	
OIL!	17	4	–	1	3	22	21	21	–	21	
POCO	1	–	–	–	–	–	1	1	–	1	
RUEDI RÜSSEL ²	281	29	–	2	27	19	297	310	–	308	
SHELL	54	108	7	44	71	91	180	169 ³	11	168	
SIMOND	30	–	–	–	–	–	26	30	–	30	
SOCAR	72	127	2	16	112	86	190	201	13	200	
SPURT	13	2	2	1	1	14	18	17	–	16	
TAMOIL	136	104	–	26	78	67	247	240	2	240	
VOEGLIN-MEYER	28	3	–	–	3	21	31	31	–	31	
Total	1979	1349	29	241	1116	71	3362	3357	65	3339	

¹ Davon 62 mit Shell-Logo.

² Inkl. Miniprix.

³ 65 davon mit migrolino-Shops.

Quelle: Avenenergy Suisse.

15 Tankstellen-Kenndaten

	2018	2019	2020
Gesamtbestand, davon:	3367	3362	3357
Tankstellen mit Dieselölabgabe	3340	3341	3339
Autobahntankstellen	66	66	65
unbemannte SB-Tankstellen	2023	1975	1979
SB-Tankstellen mit Kasse	1297	1333	1349
Tankstellen mit Bedienung	47	22	29
Tankstellen mit Shop kleiner als 50 m ²	266	213	241
Tankstellen mit Shop grösser als 50 m ²	1080	1125	1116
Absatz	Mio. l	Mio. l	Mio. l
pro Tankstelle	1,391	1,371	1,225
pro Autobahntankstelle	3,135	3,056	2,567
pro unbemannte SB-Tankstelle	0,636	0,746	0,597
pro SB-Tankstelle mit Kasse	2,456	2,314	2,142
pro Tankstelle mit Bedienung	4,522	2,257	1,458
pro Tankstelle mit Shop kleiner als 50 m ²	1,514	1,478	1,250
pro Tankstelle mit Shop grösser als 50 m ²	2,779	2,681	2,359

Quelle: Avenergy Suisse.

16 Anteil der Raffinerie am Inlandabsatz ¹

	2018	2019	2020
	%	%	%
Benzin	28,5	27,3	29,0
Flugpetrol	0,3	0,2	0,7
Dieselöl	31,8	28,2	33,9
Total Treibstoffe	22,5	20,5	27,8
Heizöl Extra-Leicht	36,8	29,9	30,4
Heizöl Mittel und Schwer	100,0	100,0	100,0
Total Brennstoffe	38,8	31,3	30,6
Flüssiggase	64,9	53,4	56,9
Total	27,2	24,0	29,2

¹ Absatz in den steuerrechtlich freien Verkehr (ausser Flugpetrol).

Quelle: Carburia.

17 Ausstoss der Inlandraffinerie für Inlandmarkt und Export

Art der Produkte	2019			2020		
	Inlandmarkt ¹ t	Export t	Total t	Inlandmarkt ¹ t	Export t	Total t
Flüssiggase	91 191	18 229	109 420	89 461	8 578	98 039
Naphta	1 749	17 464	19 213	3 602	8 896	12 498
Benzin	636 698	57	636 755	599 618	–	599 618
Flugpetrol	3 260	46	3 306	5 077	26	5 103
Dieselöl	810 132	–	810 132	925 994	–	925 994
Heizöl Extra-Leicht	798 762	16	798 778	772 575	–	772 575
Heizöl Mittel und Schwer	38 873	285 528	324 401	4 411	358 192	362 603
Schwefel	4 539	–	4 539	2 452	–	2 452
Andere Destillate und Produkte	243	31 754	31 997	–	–	–
Benzol	–	24 636	24 636	20 504	6 161	26 665
Total	2 385 447	377 730	2 763 177	2 423 694	381 853	2 805 547

¹ Absatz an Inlandlager und Endkonsumenten.
Quelle: Carbura.

18 Fiskalerträge ¹

	2018	2019	2020
	Mio. CHF	Mio. CHF	Mio. CHF
Mineralölsteuern			
Benzin	1 322,621	1 289,175	1 157,240
Dieselöl	1 381,775	1 376,818	1 314,605
Flugpetrol	37,406	36,538	31,653
Andere ²	1,767	1,833	1,460
Brennstoffe und andere ²	15,283	16,968	16,548
Subtotal Steuereinnahmen	2 758,852	2 721,332	2 521,506
Mineralölsteuerzuschlag Benzine	917,662	894,398	802,671
Mineralölsteuerzuschlag Dieselöl	874,469	872,326	832,490
Mineralölsteuerzuschlag Flugpetrol	25,516	24,930	21,596
Andere ²	1,719	1,716	1,223
Bezugsprovisionen	69,748	68,753	63,631
Mehrwertsteuer ³	1 106,258	1 119,693	923,071
Total der Fiskalerträge	5 754,224	5 703,148	5 166,188

¹ Nettoerträge nach Rückerstattungen, ohne Fürstentum Liechtenstein.

² Gemäss Art. 2 Mineralölsteuergesetz.

³ Geschätzter Wert.

Quellen: Avenergy Suisse, Bundesamt für Statistik, Carbura, Eidgenössische Zollverwaltung, Verband der Schweizerischen Schmierstoffindustrie.

19 Fiskalbelastung und übrige Abgaben

	Benzin	Dieselöl	Heizöl Extra-Leicht
	CHF/1000 Liter	CHF/1000 Liter	CHF/1000 Liter
Stand am 1. Januar 2021			
Mineralölsteuersatz	431,20	458,70	3,00
Mineralölsteuerzuschlag	300,00	300,00	0,00
Total Mineralölsteuer	731,20	758,70	3,00
CO ₂ -Abgabe			254,40
Importabgaben ¹	3,30	4,50	-15,00
Mehrwertsteuer (7,7%) ²	113,90	128,90	57,84
Belastung pro 1000 Liter	848,40	882,10	300,24
Belastung in Rp./l	84,84	88,21	30,02

¹ U. a. Pflichtlagerbeitrag.

² Geschätzter Wert.

Quellen: Carbura, Bundesamt für Statistik.

20 Bruttoenergieverbrauch

	2018		2019	
	TJ	%	TJ	%
Rohöl und Erdölprodukte	436 170	39,8	430 230	39,0
Wasserkraft	134 740	12,3	146 000	13,2
Kernenergie	266 330	24,3	275 780	25,0
Gas	119 510	10,9	122 610	11,1
Kohle	4 290	0,4	3 810	0,3
Holz und Holzkohle	42 330	3,9	44 010	4,0
Müll, Industrieabfälle	59 800	5,5	60 720	5,5
Übrige erneuerbare Energien	39 150	3,6	42 390	3,8
Elektrizität, Import/Export-Saldo	-5 720	-0,5	-22 530	-2,0
Bruttoverbrauch	1 096 600	100,0	1 103 020	100,0

Quelle: Bundesamt für Energie.

21 Endenergieverbrauch

	2018		2019	
	TJ	%	TJ	%
Erdölprodukte	409 930	49,3	406 670	48,7
Elektrizität	207 530	25,0	205 910	24,7
Gas	112 280	13,5	115 200	13,8
Kohle	4 290	0,5	3 810	0,5
Holzenergie	38 630	4,6	39 040	4,7
Industrieabfälle	11 070	1,3	11 670	1,4
Fernwärme	19 380	2,3	21 560	2,6
Übrige erneuerbare Energien	28 310	3,4	30 350	3,6
Endverbrauch	831 420	100,0	834 210	100,0

Quelle: Bundesamt für Energie.

22 Erdölbilanz der Schweiz 2020

	Rohöl		Treibstoffe ¹			
		Rohöl, Spikes und Additive 1000 t	Autobenzin 1000 t	Flugbenzin 1000 t	Flugpetrol 1000 t	Dieselöl 1000 t
Import inkl. Nettoproduktion Raffinerie ³	2019	2821	2285	3	1937	3192
	2020	2857	2063	3	809	2872
Export	2019	32	1	–	–	5
	2020	–	1	–	–	3
Produkte- umbuchungen	2019	–	–1	–	–	–198
	2020	–	–	–	–	–187
Delta Lager Grosshandel ⁵	2019	–8	–2	–	–63	–287
	2020	7	–42	–	–103	–121
Absatz Grosshandel	2019	–	2282	3	1874	2702
	2020	–	2021	3	706	2561
Energie umwandlung	2019	–	–	–	–	–3
	2020 ⁶	–	–	–	–	–3
Einkauf Konsumenten	2019	–	2282	3	1874	2699
	2020	–	2021	3	706	2588
Delta Lager Konsumenten ⁵	2019	–	–	–	–	–
	2020	–	–	–	–	–
Endverbrauch	2019	–	2282	3	1874	2699
	2020	–	2021	3	706	2558

¹ Ohne biogene Treibstoffe.

² Flüssiggase, andere Petrole, White Spirit.

³ Ohne Eigenverbrauch der Raffinerie.

⁴ Inkl. Schwefel, Benzol.

⁵ + = Abbau, – = Aufbau.

⁶ Provisorische Daten.

⁷ Geschätzter Wert.

Quellen: Avenenergy Suisse, Bundesamt für Energie, Carbura, Eidgenössische Zollverwaltung, Verband der Schweizerischen Schmierstoffindustrie.

Heizöle		Andere Produkte			Total 1000 t
Extra-Leicht 1000 t	Mittel und Schwer 1000 t	Petrolkoks 1000 t	übr. energetische Produkte ² 1000 t	nicht-energeti- sche Produkte 1000 t	
2389	312	15	87	542 ⁴	10763
2334	364	22	75	535	9078
13	325	–	20	88	452
17	362	–	10	66	459
198	–	–	–	–	–1
187	–	–	–	–	–
98	15	–	–	26	–265
34	–1	–	–	–8	–229
2672	1	15	68	480	10097
2538	1	22	65	463	8380
–7	–	–	–	–	–10
–7	–	–	–	–	–10
2656	1	15	68	480	10087
2531	1	22	65	463	8370
–132	–	–	–	–	–132
90⁷	–	–	–	–	90
2533	1	15	68	480	9955
2621	1	22	65	463	8460

Herausgeberin/Design

Avenergy Suisse

Autoren

Ueli Bamert, Roland Bilang,
Fabian Bilger, Daniel Schindler

Fotos

auto-schweiz, Avenergy Suisse (Archiv), AVIA
Osterwalder, St. Gallen, IPS, iStock, Kernkraftwerk
Gösgen (KKG), Port of Switzerland

Infografiken

wapico AG, Bern

Druck

Printlink AG, Zürich

