

Jahresbericht



Inhalt

- 2** Vorwort des Präsidenten
- 4** Im Gespräch: Dieter Weber und Frank Furrer
- 8** Veranstaltungen und Aktivitäten von Avenergy Suisse

- 22** Internationale Entwicklung
 - Das Jahr im Überblick

- 24** Politik Schweiz
 - Zurück zur Normalität

- 32** Erdöl in der Schweiz
 - Herkunftsländer des Erdöls und der Mineralölprodukte
 - Import und Absatz
 - Mobilität

- 38** International
 - Zahlreiche Konflikte gefährden die Energieversorgungsketten
 - Erdöl-Produktion, -Angebot, -Reserven und -Nachfrage weltweit

- 42** Organisation
- 45** Statistiken

Kennzahlen

Rohöl und Produkte			
	2022	2023	2022/2023
in Tonnen			%
Inlandabsatz	8 800 396	8 947 469	1,7
Benzin- und Dieselabsatz	4 786 894	4 826 680	0,8
Absatz von Heizölen	2 114 065	1 991 340	-5,8
Absatz von übrigen Produkten	1 899 437	2 129 449	12,1
Importe von Rohöl und Erdölprodukten	8 853 189	9 497 705	7,3
Importe von Rohöl	3 026 050	2 747 680	-9,2
Importe von Erdölprodukten	5 827 139	6 750 025	15,8
Exporte von Erdölprodukten	1 039 781	1 028 666	-1,1
Ausstoss der Inlandraffinerie	3 012 542	2 456 703	-18,5

Avenergy Suisse in Kürze

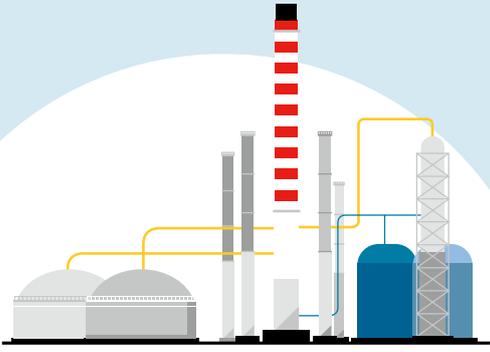
Avenergy Suisse vertritt die Interessen der Importeure flüssiger Brenn- und Treibstoffe. Die Mitglieder von Avenergy Suisse gewährleisten die Versorgungssicherheit mit diesen wichtigsten Energieträgern des Landes. Sie tätigen unter anderem rund 95% der schweizerischen Importe von Rohöl und Erdölprodukten.

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.

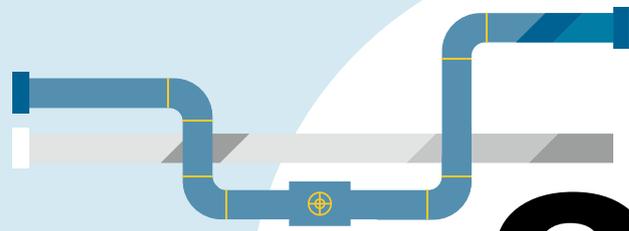
Avenergy Suisse steht zu einer demokratisch fundierten, liberalen und privatrechtlich gestalteten Wirtschaftsordnung und greift in keiner Weise in den brancheninternen Wettbewerb ein. Avenergy Suisse ist politisch neutral, betreibt keine Handelsgeschäfte und bezweckt keinen Gewinn.

ECKWERTE 2023



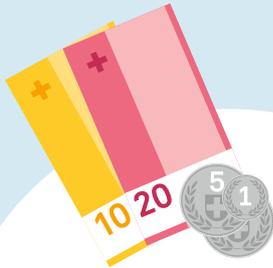
27,8%

der Produkte kommen aus der
Inlandraffinerie



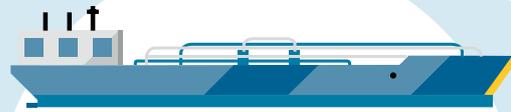
38%

der Importe erfolgen über Pipelines



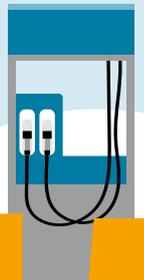
1,049 Mia. CHF

Mehrwertsteuern auf
Brenn- und Treibstoffe



2,5 Mio.

Tonnen Erdölprodukte werden
über den Rhein importiert



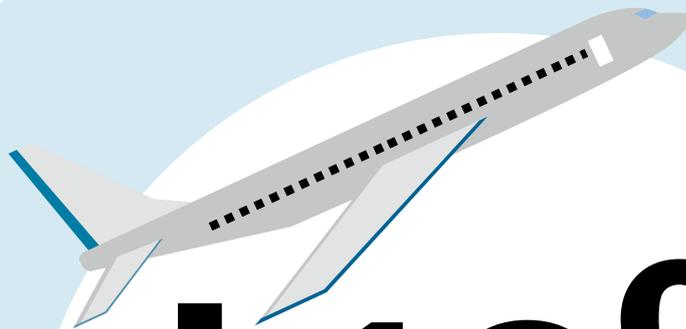
15

Tankstellen
mit H₂-Abgabe



5,391 Mia. CHF

Fiskalerträge
auf Brenn- und Treibstoffe



+19%

Zunahme des Flugpetrol-Absatzes

Neue Nüchternheit

Die Neue Zürcher Zeitung hielt am 19. März 2024 in einem Artikel mit der Überschrift «Geschäftsmodell schärfen statt Klimaziele verwässern» folgende Erkenntnis fest: «Die Energieriesen geben dem Druck der Mehrheit der Aktionäre nach, die eine hohe Rendite sehen wollen und keine vagen Versprechen mit erneuerbaren Energien.» Dabei gilt es zu beachten, dass die im Zitat erwähnten Aktionäre zu einem grossen Teil institutionelle Investoren sind, hinter denen gegenwärtige oder zukünftige Pensionäre stehen, die auf ein regelmässiges und sicheres Einkommen angewiesen sind.

Auch in der schweizerischen Politik werden nach dem grossen Versprechen von Netto-Null bis zum Jahr 2050, das vom Volk in der Abstimmung vom Juni 2023 abgesegnet wurde, bei der Umsetzung dieses Zieles eher kleine Brötchen gebacken. Aus Angst vor einem Referendum wurden in der Novelle des CO₂-Gesetzes mit wenigen Ausnahmen Massnahmen getroffen, die den Lebensstil der Bevölkerung kaum verändern oder erheblich verteuern werden. Bereits seit Jahren vorhandene Trends wie die Umstellung der Heizsysteme weg von fossilen Energieträgern hin zu mit Strom betriebenen Heizungen werden fortgesetzt, auch weil viele Hausbesitzer dies wollen. Dagegen werden die angestammten Treibstoffe für die Verbrennermotoren durch das Gesetz nicht noch mehr verteuert und die eher teuren Biotreibstoffe weniger als bisher unterstützt.

Mit diesen Rahmenbedingungen müssen die Anbieter von CO₂-armen Energieträgern für die Strassenmobilität nun beweisen, dass es genügend Kunden gibt, die bereit sind, für die ökologischere Mobilität freiwillig mehr zu bezahlen als sie es für die angestammten Antriebstechniken tun müssten. Nehmen wir den Ruf nach liberalen Marktbedingungen und nach der Eigenverantwortung der Bevölkerung ernst, müsste ein freier und ökologie-freundlicher Mobilitätsmarkt bestehen und wachsen können. Dafür braucht es aber mutige Unternehmen, die ihn bedienen und dafür investieren.

Was heisst das nun für die Unternehmen in der Branche der flüssigen Energieträger?



Daniel Hofer, Präsident Avenergy Suisse

Neben dem Ausstieg aus dem Markt für Ölprodukte bleiben grundsätzlich zwei strategische Optionen übrig. Trotz dem Ziel Netto-Null bis 2050 ist nicht zu erwarten, dass ölbasierte Energieträger bis in 26 Jahren nicht mehr gebraucht werden. Viele Länder im vom Wohlstand gesegneten Europa haben diese Zielsetzung zwar übernommen, und trotzdem steigt die weltweite Nachfrage nach Öl stetig. Die technischen Lösungen, die die Energiewende herbeiführen sollen, werden im gesetzten Zeitrahmen in der notwendigen Menge und Ausbreitung nicht zur Verfügung stehen. Auch wenn die Ölnachfrage in den nächsten Jahren zu sinken beginnt, wird es die schiere Grösse des Marktes erlauben, noch lange fossile Energieträger zu produzieren und zu verkaufen. Die bestehenden Infrastrukturen für Produktion, Lagerung und Vertrieb von Öl und -derivaten können also noch weiter gewinnbringend genutzt werden. Die so erwirtschafteten finanziellen Mittel können entweder den Eigentümern ausbezahlt und so einer neuen Verwendung zugeführt werden, oder sie werden für die Entwicklung neuer Märkte im Sinne der Energiewende eingesetzt. Letztlich bleibt die Entscheidung über das eine oder andere Vorgehen aber den einzelnen Unternehmen überlassen. In einer liberalen Wirtschaftsordnung spielt es an sich keine Rolle, für welchen Weg die Akteure sich entscheiden, denn die erwirtschafteten Mittel werden in beiden Fällen für das Gemeinwohl sinnvoll eingesetzt, sofern sie für zukunftssträchtige Projekte ausgegeben werden.

Für die Unternehmen unserer Branche heisst es also, mit wachem Auge weiterzuarbeiten sowie mit Mut und Zuversicht dem wachsenden Teil der Bevölkerung Lösungen für die Energiewende anzubieten, der auch bereit ist, dafür einen gewissen Aufpreis zu bezahlen.

Der Güterverkehr auf der Schiene ist ein komplexes Gesamtsystem

Der Gütertransport auf der Schiene ist für die Mineralölwirtschaft von entscheidender Bedeutung, da die grossen Gütermengen nur auf diesem Weg über längere Distanzen transportiert werden können.

In unserem Land werden jedes Jahr schätzungsweise 5 Millionen Tonnen Treibstoffe und Heizöl auf der Schiene von den Importstellen im Norden und Süden des Landes zu den Tanklagern und die Verteilzentren im Landesinnern transportiert. Ebenso wird der Flughafen Zürich zu 100% mit Kerosen per Bahn versorgt. Ein wesentlicher Teil der Produkte der Inlandraffinerie in Cressier wird ebenfalls per Bahn vertrieben. Auch im internationalen Verkehr spielt der Import auf der Schiene eine bedeutende Rolle (siehe Seite 38). Zusammen mit den Transporten von Aushubmaterial und Kies machen die Mineralöltransporte denn auch den mit Abstand grössten Teil des Schienengüterverkehrs in der Schweiz aus.

Avenergy Suisse sprach mit **Frank Furrer** und **Dieter Weber** über die Entwicklungen und aktuellen Herausforderungen im Schienengüterverkehr und deren Bedeutung für die Mineralölfirmen.

Avenergy Suisse (AS): Die vergangenen Jahre brachten einige Veränderungen beim Gütertransport auf der Schiene. Wodurch zeichnen sich diese im Allgemeinen aus und was bedeutet es für den VAP und die Mineralölbranche?

Dieter Weber (DW): Im Vergleich zu vor 10 Jahren sehen wir heute eine starke Bürokratisierung durch die Behörden und Politisierung der Prozesse auf verschiedenen Ebenen. Früher bestanden die Herausforderungen zum Beispiel darin, sich für genügend Trassen einzusetzen, oder für ausreichende Anschlussmöglichkeiten zu den Tanklagern. Unterdessen ist es zwangsläufig zu Schliessung von kleineren Lagern gekommen, es gibt eine Konzentration auf grössere Lager. Diese Themen sind heute damit etwas in den Hintergrund getreten, zum Teil haben wir auch wirklich gute Lösungen erzielen können. Der VAP unterstützt die Mitglieder von Avenergy Suisse beispielsweise beim Vertragswesen, das in den letzten Jahren sehr viel anspruchsvoller geworden ist. Somit ist auch die Rechtsberatung wichtiger geworden.

AS: Es fällt uns Aussenstehenden auch auf, dass die Webseite des VAP cargorail.ch neu sehr informativ und aktuell ist.

Frank Furrer (FF): Wir haben tatsächlich viel in die Kommunikation investiert. Der VAP konnte erfreulicherweise in den letzten 10 Jahren einen Ausbau



Im Vergleich zu vor 10 Jahren sehen wir heute eine starke Bürokratisierung durch die Behörden.»



Frank Furrer, Generalsekretär des Verbandes VAP

seiner Dienstleistungen und seines Personalbestandes vornehmen. Was sich weiter geändert hat ist die Arbeit auf europäischer Ebene, namentlich im Bereich der Gefahrguttransporte. Die Anforderungen seitens des Bundesamtes für Verkehr (BAV) steigen hier stets weiter, obwohl sich die Branche laufend an den neusten Stand der Sicherheitstechnik anpasst.

«Die Branche passt sich laufend an den neusten Stand der Sicherheitstechnik an.»

AS: Gibt es dazu ein konkretes Beispiel?

FF: Bei den Kesselwagen hat man enorme Fortschritte erzielt, was den Standard der Instandhaltung anbelangt, nicht zuletzt deshalb, weil mit der Digitalisierung viel mehr Möglichkeiten geschaffen wurden. Trotzdem wird seitens der Behörden bei einem Ereignis auch via die Medien der Eindruck erweckt, dass die Wagenhalter nicht seriös genug arbeiten. Die Vorverurteilung durch die Medien kommt dann oft einer seriösen gerichtlichen Abklärung eines Vorfalls zuvor. Nehmen wir zum Beispiel den Unfall vom August 2023 im Gotthardbasistunnel. Der Fokus in der öffentlichen Wahrnehmung wurde rasch



Dieter Weber, Mitglied des geschäftsleitenden Ausschusses des VAP

auf die schlechte Wartung der Wagen gelenkt. Dabei wissen wir heute noch nicht sicher, weshalb die Entgleisung stattgefunden hat.

AS: Das klingt nach einer grossen kommunikativen Herausforderung.

FF: In der Tat. In so einer Situation bleibt uns als Verband dann nichts anderes übrig, als der Bevölkerung überhaupt einmal die Funktionsweise des komplexen Gesamtsystems «Güterverkehr» zu erklären. Wir taten dies unter anderem mit einem Blog, in welchem wir sachlich darstellen, wie der Güterverkehr auf der Schiene funktioniert. Daneben haben wir natürlich diverse Auftritte in den klassischen Medien wahrgenommen. Nach der ersten Phase der Krise haben sich die Medien dann mehr Zeit für Hintergrundinformationen nehmen können, was für die Kommunikation wiederum sehr dienlich war.

AS: Werfen wir einen Blick in die Zukunft. Welche Entwicklungen stehen im technologischen Bereich an?

DW: Hier ist das Hauptthema der kommenden Jahre sicher die digitale automatische Kupplung (DAK). Dabei handelt es sich allerdings nicht bloss um ein

«Das Hauptthema der kommenden Jahre ist die digitale automatische Kupplung.»

Kupplungssystem der Wagen, sondern auch um eine Revolution bei der Datenübermittlung. Nur gilt zu beachten, dass dies ein europäisches Projekt ist, das extrem viel Geld verschlingen wird und die Zusage aller EU-Staaten voraussetzt. Das System kann nur mit Hilfe der öffentlichen Hand eingeführt werden, die Kosten können nicht vom Wagenhalter getragen und auf die Kundschaft abgewälzt werden. Auf der technischen Ebene hat man in letzter Zeit erfreulicherweise gute Fortschritte gemacht mit dem Test von zwei Varianten. Wir sind gespannt, für welche man sich entscheiden wird.

FF: Die Einführung der DAK ist ein riesiges, komplexes und sehr politisiertes Projekt. Jedes Land hat sein staatliches Eisenbahnunternehmen mit der eigenen Unternehmensphilosophie. Man bedenke: Die Hegemonie zwischen SNCF und DB

dauert nun schon seit 150 Jahren an! Zudem gibt es unter den EU Staaten Nettozahler und Subventionsempfänger, die funktionieren nicht im Gleichschritt. In der Schweiz sehen wir die DAK als Schlüssel für die Modernisierung des Bahnverkehrs und damit als Schlüssel, um den Einzelwagenverkehr in die Unabhängigkeit zu führen. Die Eidgenossenschaft ist daher bereit, eine Überbrückungsfinanzierung zu leisten, was wir sehr begrüßen. Wenn das Projekt in Europa nicht vorwärtskommt, können wir allerdings alleine in der Schweiz nichts umsetzen. Wir würden dies bedauern, denn wir haben kein Interesse an einer steten Verlängerung der Überbrückungsfinanzierung. Was uns zuversichtlich stimmt, ist das offensichtliche Interesse von Bundesrat Röstli, den Bahn-güterverkehr auf ein neues Niveau zu heben.

AS: Wie erwähnt, werden durch DAK viele neue Daten erhoben. Gibt es dazu Überlegungen?

FF: Wir stellen uns vor, dass eine Datenaustauschplattform im Schienengüterverkehr und für die multimodale Logistik geschaffen werden sollte. Das Bundesamt für Raumentwicklung arbeitet seit Jahren an der sogenannten Mobilitätsdateninfrastruktur. Das war aber ursprünglich ein Personenverkehrsprojekt. Dabei ist ja der multimodale Verkehr im Güterbereich bereits eine Realität und müsste in

«Die Finanzierung der Mobilitätsinfrastruktur ist ein Mega-Thema dieses Jahrzehnts.»



«Leider haben sich unsere Hoffnungen auf eine Privatisierung der SBB Cargo zerschlagen.»

diesem Gesetz berücksichtigt werden. Wir hoffen weiter, dass zumindest für den Güterverkehr ein PPP-Ansatz gefunden werden kann.

DW: Nebst den technischen Entwicklungen gehen wir davon aus, dass die Komplexität der Verträge und die Auflagen des BAV weiter zunehmen werden. Der Verband rüstet sich diesbezüglich und plant, seine Beratungen und Dienstleistungen auszubauen.

FF: Ein weiteres Mega-Thema dieses Jahrzehnts ist generell die Finanzierung der Mobilitätsinfrastruktur, sowohl der Strasse als auch der Schiene. Wir brauchen ja beide Verkehrsträger, also sind dem VAP auch Themen wie Mobility-Pricing oder die LSVA nicht fremd. Hier wären unseres Erachtens von Seiten der Wirtschaft viel mehr strategische Überlegungen angebracht, als dies heute der Fall ist. Das ist eine tickende Zeitbombe.

AS: Dieter, was sticht nach all den Jahren, in denen Du Avenergy Suisse im VAP vertreten hast, als negative und als positive Erfahrung hervor?

DW: Die Entwicklung bei SBB Cargo erachte ich insgesamt als frustrierend. Da hegten wir lange Zeit die Hoffnung, dass die Privatisierung des Unternehmens vorankommt; diese hat sich in letzter Zeit leider zerschlagen. Im Jahr 2023 kam der Tiefpunkt, als es hiess: zurück auf Feld eins, SBB Cargo ist ein subventionierter staatlicher Monopolbetrieb ohne



Kostentransparenz und ohne Willen zur Veränderung. Eine private Firma hat in diesem Umfeld praktisch keine Möglichkeit, zu existieren.

AS: Und auf der positiven Seite?

DW: Erfreulich war, dass der VAP immer wieder vor allem kleineren Firmen helfen konnte. Ich denke aber auch beispielsweise an die grossen Probleme betreffend Anschlussgleise in Genf, die während langer Zeit bestanden hatten, und die wir lösen konnten.

Frank Furrer ist Generalsekretär des Verbandes VAP. Der VAP vertritt rund 300 Unternehmen der verladenden Wirtschaft und Logistik aus der Schweiz und dem angrenzenden Ausland. Diese betreiben 850 Anschlussgleise und Terminals, Umschlagseinrichtungen, Traktionsmittel und 45 000 private Güterwagen. Dementsprechend sind zahlreiche Mitglieder von Avenergy Suisse auch Mitglied im VAP.

Dieter Weber vertritt seit 8 Jahren die Anliegen von Avenergy Suisse im VAP. Er ist Mitglied des geschäftsleitenden Ausschusses des VAP. Im Sommer 2024 wird er von dieser Funktion zurücktreten.

cargorail.ch

Mitglieder- und Jahresversammlung

Unter den statutarischen Geschäften der 66. Mitgliederversammlung von Avenergy Suisse standen Ergänzungswahlen in den Vorstand auf der Agenda. Zudem haben die Mitglieder einer wichtigen Statutenänderung zugestimmt.

Die 66. Mitgliederversammlung von Avenergy Suisse fand am Freitag, den 30. Juni 2023 im Hotel Bellevue Palace in Bern statt. Bei den statutarischen Geschäften standen drei Vorstandswahlen auf der Agenda. **Andrea Laanio**, Präsidentin des Verwaltungsrats und CEO der Shell Schweiz AG, ersetzt ihren Vorgänger **Lorenz Burkart**. **Barbara Mühlemann**, Country President Switzerland der VARO Energy Marketing AG, löst **Gilles Vollin** ab. Das dritte neue Avenergy-Vorstandsmitglied ist **Paolo de Juliis**, Präsident und Delegierter des Verwaltungsrats von Enilive Suisse S.A., der auf **Gaetano Gradini** folgt.

Die Vereinsstatuten wurden von den Mitgliedern ebenfalls angepasst. Dadurch kann eine neue Mitgliederkategorie eingeführt werden, jene der «assozierten Mitglieder». Dies ermöglicht es dem Verband, auf die schnellen Veränderungen in der Energiewelt zu reagieren und künftig auch Firmen als Mitglieder aufzunehmen, die nicht nur fossile, sondern auch erneuerbare oder synthetische flüssige Energieträger anbieten oder entwickeln. Die Firma Helvoil AG ist das erste assoziierte Mitglied, das vom Vorstand per 1. Januar 2024 begrüsst wurde (siehe Seite 11).



Erstmals in der Geschichte von Avenergy Suisse nehmen mit Barbara Mühlemann (links) und Andrea Laanio zwei Firmenchefinnen Einsitz in den Vorstand des Verbands.



Begrüßungskaffee

Schafft die Mineralölbranche «Netto Null»?

Avenergy-Präsident **Daniel Hofer** sprach in seiner Ansprache vor Vertretern aus Wirtschaft, Behörden und Politik über die Abstimmung vom 18. Juni zum neuen Klimaschutzgesetz. Er hob die Bemühungen der Branche hervor, das Ziel «Netto-Null-CO₂» bis 2050 zu erreichen und nannte drei mögliche Strategien für die Unternehmen der Mineralölbranche angesichts eines schrumpfenden Marktes: erstens, die Prozesse optimieren und so lange wie möglich im gewohnten Geschäftsmodell bleiben; zweitens, das Geschäftsmodell schrittweise an die neuen Rahmenbedingungen und Kundenbedürfnisse anpassen und drittens, den gewohnten Markt verlassen und auf ein neues Geschäftsmodell umsteigen. An den Staat appellierte der Avenergy-Präsident, sich auf die Schaffung von geeigneten Rahmenbedingungen zu konzentrieren und nicht in Mikromanagement zu verfallen.

Inflationsgefahr nicht gebannt

Nach Daniel Hofer gab der bekannte Volkswirtschaftler **Aymo Brunetti**, Leiter des volkswirtschaftlichen Instituts der Universität Bern, einen Einblick in die aktuelle wirtschaftliche Lage. Diese sei ange-

spannt: Die Arbeitslosenquote sei zwar historisch niedrig, aber es gebe auch einen Fachkräftemangel und die Teuerung sei weiterhin hoch – ein Umstand, der teilweise, aber nicht ausschliesslich mit den hohen Energiepreisen im Zusammenhang mit dem Ukrainekrieg zusammenhänge. Es bestehe nach wie vor die Gefahr einer Lohn-Preis-Spirale, die entstehen kann, wenn Unternehmen die Löhne erhöhen und dadurch auch die Preise steigen, was zu höheren Lohnansprüchen führt. Aymo Brunetti beendete seine Ausführungen mit einer optimistischen Botschaft: Die Schweiz habe sich immer durch eine bemerkenswerte Resilienz ausgezeichnet und sei daher in den letzten Jahrzehnten auch besser durch die verschiedenen Krisen gekommen als ihre Handelspartner. Dies gelte glücklicherweise auch in der jetzigen Krise.

Synthetische Treibstoffe ganz oben auf der Agenda

Den Schlusspunkt der Veranstaltung setzte ein interessantes Referat von **Brigitte Buchmann**, Direktionsmitglied der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt Empa. Frau Buchmann zeigte in ihren Ausführungen zum Thema «Energiesystem Schweiz» die Schwierigkeiten der



Daniel Hofer, Präsident Avenergy Suisse

schweizerischen Energiepolitik auf, bis 2050 das Ziel Netto-Null-CO₂ zu erfüllen, und gleichzeitig den wachsenden Strombedarf von Bevölkerung und Wirtschaft zu decken. Die Empa suche sich dieser Herausforderung offen zu stellen und forsche daher

in alle möglichen Richtungen, um die anstehenden Probleme zu lösen. Ganz oben auf der Agenda der Empa seien synthetische Treibstoffe, denen Brigitte Buchmann ein grosses Potenzial zur CO₂-Reduktion zuspricht.



Prof. Dr. Aymo Brunetti



Dr. Brigitte Buchmann

Helvoil ist das erste assoziierte Mitglied von Avenergy Suisse



Im Jahr 2026 plant die Firma Helvoil AG in Monthey (VS) eine neue Produktionsstätte für HVO (Hydrogenated Vegetable Oil) in Betrieb zu nehmen. In Zukunft sollen hier Diesel aus gebrauchtem Speiseöl und Abfallfetten synthetisiert werden. Der erneuerbare Treibstoff soll sowohl die Selbstversorgung der Schweiz im Bereich Verkehr verbessern als auch die Energiewende vorantreiben. Zurzeit importieren wir sämtliche erneuerbaren HVO-Treibstoffe, die hierzulande verwendet werden. Laut der Eidgenössischen Zollverwaltung sind dies jährlich rund 50 000 Tonnen. Mit der geplanten Anlage in Monthey soll einen wesentlichen Beitrag zur Selbstversorgung des Landes mit erneuerbaren Treibstoffen und zur Erreichung der Klimaziele geleistet werden. Der HVO-Treibstoff wird mittels Hydrierung von Altspeiseölen und tierischen Abfallfetten hergestellt. Den hierfür notwendigen Wasserstoff produziert Helvoil selbst, und auch die Nebenprodukte aus dem Produktionsprozess gelangen wieder in den Kreislauf. «Wir arbeiten im gesamten Produktionsprozess mit bewährten Technologien, die geringe Risiken mit sich bringen und die Umwelt schonen», sagt **Luca Schenk**, Präsident des Verwaltungsrats der Helvoil AG. Mit der neuen Anlage, deren Inbetriebnahme im ersten Halbjahr 2026 geplant ist, sollen jährlich 100 000 Tonnen der erneuerbaren Treibstoffe HVO und SAF (Sustainable Aviation Fuel) hergestellt werden.



Schlussendlich führt kein Weg an einer individuellen Beratung vorbei.

ist noch lange nicht tot. Wer heute mit Öl heizt, ist durch die Behördeninformation in vielen Fällen stark verunsichert, ob er bei dieser Lösung bleiben kann und falls ja, unter welchen Umständen und für wie lange noch. In der Tat fordert es auch die Informationsstelle Heizöl heraus, die jeweiligen Regelungen in den Kantonen laufend zu verfolgen, um den Kundinnen und Kunden eine inhaltlich korrekte Beratung anzubieten. Diese wird in den allermeisten Fällen sehr dankbar angenommen, denn nur in wenigen Fällen muss man den Leuten die ermutigende Botschaft überbringen, dass sie sich von ihrer Ölheizung tatsächlich verabschieden müssen.

Kantonaler Flickenteppich

Flankiert werden die Beratungen der Informationsstelle Heizöl durch das Magazin Infoil, welches im Jahr 2023 dreimal publiziert wurde und jeweils in den Sprachen Deutsch, Französisch und Italienisch erscheint. Mit den Beiträgen im Infoil soll die Realität des Heizölmarktes möglichst unfiltriert darge-

stellt werden. So muss beispielsweise immer wieder darauf hingewiesen werden, dass aktuell nirgendwo in der Schweiz Ölheizungen verboten sind. Ihr Ersatz kann allerdings je nach Kanton sehr hohen Auflagen unterstellt werden, wenn strenge Energiegesetze in Kraft sind. Auf diesen kantonalen Flickenteppich weist die Informationsstelle Heizöl wiederholt hin. Schlussendlich führt kein Weg an einer individuellen Beratung vorbei. Zum nüchternen Blick gehört auch der Hinweis, dass laut Plänen des Bundes in den nächsten 25 Jahren im ganzen Land 900 000 fossile Heizsysteme zu ersetzen sind, um bis 2050 das Netto-Null-Ziel zu erreichen. Also Tag für Tag 100 Stück, pausenlos. Es wird jeweils den Leserinnen und Lesern überlassen, sich die praktische Bedeutung solcher Ideen zu vergegenwärtigen. «Manchmal reichen eben schon einfache Primarschul-Mathematikkenntnisse, um politische Luftschlösser zu entlarven», ist dem Infoil vom Frühjahr 2023 denn auch folgerichtig zu entnehmen.

Branchentag Avenergy Suisse

Avenergy Suisse führte im Berichtsjahr für Mitglieder und Gäste zwei Veranstaltungen durch, die die Auswirkungen des revidierten CO₂-Gesetzes zum Thema hatten.

Der **Marketingtag** vom 28. März 2023 drehte sich um die Frage, wie der Markt auf die Klimaziele der Politik reagieren wird. Ein Thema war die geplante Kompensation der Treibstoffemissionen mit Massnahmen im Ausland. Weil sie noch nicht erprobt sind und Neuland beschritten wird, braucht die Stiftung KliK für diese Projekte einen längeren Planungs- und Ausführungshorizont, als das zukünftige CO₂-Gesetz vorsieht. Zudem verlangten die Teilnehmenden eine offene Debatte über die Kosten, die durch die künftigen Kompensationspflichten entstehen werden. Die Branche bemängelt, dass sowohl der Kompensationssatz als auch die Kostenobergrenze für die Massnahmen festgelegt werden sollen. Um die Klimaziele zu erreichen,

müssen genügend alternative Energieträger beschafft werden, und das kostet Geld, so der Tenor der Veranstaltung.

Am **Branchentag** vom 31. Oktober 2023, welcher traditionsgemäss von **Reto Brennwald** moderiert wurde, ging es nebst der Kompensationspflicht auch um die zu diesem Zeitpunkt noch offene Frage der Verpflichtung zur Umstellung auf erneuerbare Strassentreibstoffe – diese wurde später vom Parlament abgelehnt – und um weitere Neuerungen, die im künftigen CO₂-Gesetz vorgesehen sind. Avenergy-Präsident **Daniel Hofer** hinterfragte das Kosten/Nutzenverhältnis des Gesetzes. Er betonte, dass immer neue behördliche Regulierungsmassnahmen keinem Klimaschutz dienen. Stattdessen



Reto Brennwald moderiert das Podium mit Lukas Groebke, Marco Berg, Daniel Hofer und Reto Burkard (v.l.n.r.)



würden sie kleinere Unternehmen benachteiligen, die immer mehr unter dem unproduktiven Administrationsaufwand litten. Geschäftsführer **Roland Bilang** monierte das falsche Versprechen der Politik, dass das nächste CO₂-Gesetz an der Zapfsäule keine Preiserhöhung auslösen werde. Auch andere Referenten sprachen über die Kosten des Klimaschutzes. **Reto Burkard** vom Bundesamt für Umwelt BAFU hielt die Preisobergrenze von jeweils 5 Rappen pro Liter Treibstoff, die das Parlament sowohl für die Erfüllung der Kompensations- als auch der

Überführungspflicht vorschreiben will, für nicht zielführend. Das bestätigte **Marco Berg** von KliK. Er erklärte, dass allein die Kompensationspflicht ab nächstem Jahr 8 Rappen pro Liter kosten wird. Ein weiteres neues und kostspieliges Element im Klimaschutzarsenal wird der Herkunftsnachweis für erneuerbare Brenn- und Treibstoffe sein. **Lukas Groebke** von der Pronovo AG informierte über den Stand des Projektes, das 2024 in die Pilotphase starten soll. Ein weiteres Thema im CO₂-Gesetz ist die Beimischpflicht von Sustainable Aviation Fuels (SAF) bei den Flugtreibstoffen. **Emanuel Fleuti** vom Flughafen Zürich betonte die zentrale Bedeutung der Massnahme für den Klimaschutz im Flugverkehr. Für easyJet ist hingegen auch Wasserstoff als Flugtreibstoff eine ernsthaft geprüfte klimaneutrale Alternative zu Jet-A, wie CEO **Jean-Marc Thévenaz** darlegte. Dass die Produktion von SAF bald auch in der Schweiz beginnen wird, ging aus dem Vortrag von **Luca Schenk** von Helvoil SA hervor. Zuletzt wird es auch genügend Abnehmer geben, wie zum Beispiel die Luftwaffe der Schweizer Armee, wie die Präsentation von **Christian Messerli** vom Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport VBS zeigte.

Avenergy Suisse bleibt am Thema Wasserstoff dran



Roland Bilang (Avenergy Suisse), Daniela Decurtins (VSG), Reto Brennwald (Moderation), Nadine Brauchli (VSE) an der Powerfuel-Conference 2023

In einer Sonderausgabe des Magazins Avenue* wurden die Kernaussagen der 32 Fachleute wiedergegeben, welche im Mai 2023 während zweier Tage zu den Themen Wasserstoff und E-Fuels respektive Power-to-X-Lösungen das Wort ergriffen haben. In seiner Einführungsrede konnte Geschäftsführer Roland Bilang nicht ohne Stolz auf die im Verlauf der letzte 12 Monate neu hinzugekommenen Wasserstofftankstellen verweisen. Sie stehen stellvertretend für das Engagement der Avenergy-Mitglieder für eine klimaverträgliche Energieversorgung der Zukunft. Nicht verschwiegen wurde an der Tagung allerdings auch, dass der staatliche Elan für die Unterstützung des Wasserstoffs bis anhin eher zu wünschen übrig liess.

*alle Ausgaben der Avenue sind unter www.avenergy.ch abrufbar.



Medienarbeit

Avenegy Suisse fällt mitunter die Aufgabe zu, die Energiepolitik aus der nüchternen Sicht des Machbaren zu beurteilen. Die Perspektive des Verbands kommt dabei in zahlreichen Medienbeiträgen zum Ausdruck, die auch mal mit spitzer Feder geschrieben sein können. Im Magazin «Avenue» werden zudem Inhalte von nachhaltigem Wert zusammengefasst.

Die angespannte Lage bei der Energieversorgung beschäftigt die Mineralölbranche nicht zum ersten Mal, wie dem ersten Editorial des Jahres in der Automobil-Revue zu entnehmen ist*:

«Wenn es hart auf hart kommt, wird die Schweiz ihre Stromversorgung in den kommenden Wintern mit Dieselgeneratoren zu sichern wissen. Die Analogie zu früheren Phasen des Erdölzeitalters ist frappant. Nach dem Zweiten Weltkrieg hinkte die Stromproduktion dem wirtschaftlichen Aufschwung hinterher. Die Gesellschaft zerstritt sich ob der Frage, ob Gas-, Öl- oder Kernkraftwerke die Lösung bringen sollten, wodurch wertvolle Zeit verloren ging.» (Januar 2023)

Wertvolle Zeit geht auch heute beim Aufbau eines weiteren neuartigen Energiesystems verloren:

«Europa schickt sich an, ein Pipeline-System aufzubauen, das dereinst grosse Mengen des Gases von den Produktionsstandorten im Norden und Süden zu den Industriezentren leiten wird. Dazu braucht es aus der Sicht unserer Nachbarn nicht zwingend eine Passage durch die Schweiz. Die Sorgen hierzulande, dass der Wasserstoff-Aufbau ohne uns stattfinden könnte, sind nachvollziehbar. Im Interesse des fairen Wettbewerbs und der Versorgungssicherheit ist auch bei uns das Erwachen der Politik und Behörden wichtig, je früher, desto besser.» (Juni 2023)

Die Zurückhaltung des Bundes bei der Förderung von Alternativen erstaunt die Beobachter immer wieder:

«Bundesrätin Viola Amherd hat Mitte März im Nationalrat einen Vorstoss von Bastien Girod (Grüne) zur Ablehnung gebracht, der die Armee aufgefordert hätte, eine Syntheseanlage für die Produktion von klimaneutralem Methanol als Treibstoff zu bauen. Erneuerbares Methanol sei nur eine von vielen Möglichkeiten. Noch könne man nicht sagen, wie gross das Einsatzpotenzial von Methanol als Treibstoff für Fahrzeuge und Flugzeuge wirklich sei, liess sich die Bundesrätin im Rat vernehmen. Eine merkwürdige Argumentation, wenn im gleichen Atemzug das neue Klimagesetz und das CO₂-Gesetz debattiert werden, bei denen man offensichtlich in Bundesbern der Meinung ist, sehr genau zu wissen, wie die Zukunft aussieht und welche Technologien nun förderungswürdig seien und welche nicht. Gesetzgeber und Regierung scheinen keine Probleme mit Verboten, Vorschriften, Beimischquoten und nebulösen Fördertöpfen zu haben. Wenn es aber darum geht, für einmal ein visionäres Projekt zu realisieren, welches einen realen Impact hätte und der Schweizer Wirtschaft und Forschung die Möglichkeit böte, ihre Pionierrolle im Bereich neuer Energietechnologien weiter auszubauen, will man unter Hinweis auf die Technologieneutralität dann doch plötzlich lieber abwarten. Schade, es ist eine verpasste Chance für die Förderung erneuerbarer Treibstoffe.» (April 2023)

À propos Vorschriften und Verbote: zu denken gab natürlich das angekündigte Verbot von Neuwagen mit Verbrennungsmotoren in der EU und dessen Bedeutung für unser Land:

«Im PW-Bestand [in der Schweiz] machen die Batteriefahrzeuge (BEV) derzeit laut Bundesamt für Statistik rund 2.5 Prozent aus. Es dürfte nicht überraschen, dass beispielsweise in der Zuger Gemeinde Risch mit 7.5 Prozent mehr Elektrofahrzeuge immatrikuliert sind als etwa im bündnerischen Safiental, wo auf 250 Personenwagen ein BEV entfällt (0.41 Prozent). In der wohlhabenden Schweiz dürfte dieser Unterschied nicht unbedingt mit der Kaufkraft der

jeweiligen Bevölkerung zusammenhängen, sondern mit der persönlichen Einschätzung, ob das Elektromobil jenseits des Modetrends alltagstauglich ist. Ob der Staat dies dereinst besser beurteilen kann?» (Mai 2023)

Ab und an müssen Fakten in Erinnerung gerufen werden, die in den Mainstream-Medien gerne vergessen gehen:

«Jahr für Jahr nimmt die Fahrleistung des motorisierten Individualverkehrs zu, und die Rohölpreise verharren auf hohem Niveau. Trotzdem braucht der durchschnittliche Schweizer Haushalt für den Kauf von Diesel und Benzin nicht tiefer in die Taschen zu greifen als vor 15 Jahren. Die Haushaltbudgeterhebung des Bundesamtes für Statistik zeigt, dass die Ausgaben für Benzin und Diesel betragsmässig annähernd stabil geblieben sind, ja tendenziell sogar sinken.» (September 2023)

Im Berichtsjahr wurden ausserdem 3 Ausgaben des Magazins «Avenue» publiziert. Die Ausgabe im Januar mit dem Titel «Erdöl – treibende Kraft und zuverlässige Stütze» widmete sich der historischen und aktuellen Bedeutung des Erdöls als Garant für die Versorgungssicherheit. Im Herbst erschien die Avenue erstmals nur als Online-Ausgabe und drehte sich um den aktuellen Stand der nachhaltigen Treibstoffe. Eine Sonderausgabe der Avenue rekapitulierte zudem die Powerfuel-Week vom Mai 2023 (siehe auch Seite 15). Alle Ausgaben der Avenue sind unter www.avenergy.ch abrufbar. Darüber hinaus hat Avenergy Suisse mit den Powerfacts im Vorfeld der eidgenössischen Wahlen eine viel beachtete und umfangreiche Sammlung von Fakten zur Energieversorgung publiziert, die online unter powerfacts.ch abgerufen werden kann und laufend aktualisiert wird.

*Die Zitate entstammen den von der Geschäftsstelle von Avenergy Suisse verfassten Editorials in der Automobil-Revue. Sie können auf der Webseite von Avenergy Suisse abgerufen werden. Daneben erschienen Artikel in der Schweizerischen Gewerbezeitung, in einer Verlagsbeilage der NZZ, in Auto-Inside, im ACS-Bulletin und in weiteren Print-Organen.

Die Branche steht für Qualität und Verlässlichkeit

Die Qualität der Treibstoffe, die Sicherheit der Tankstellenanlagen, die Verlässlichkeit der Versorgung – all das benötigt ständiges Engagement von den Expertinnen und Experten innerhalb der Branche. Dank dem Einsatz unserer Mitgliedsfirmen hat die Schweiz nicht nur eines der dichtesten, sondern auch besten Tankstellennetze der Welt.

Selbstverständliche Qualität

Dass Kundinnen und Kunden an Schweizer Tankstellen, qualitativ hochwertige und normkonforme Treibstoffe bekommen, gehört zu den Selbstverständlichkeiten dieses Landes. Dennoch ist für diese Qualitätsgarantie viel Aufwand im Hintergrund nötig. In den halbjährlichen Surveys überprüft der Verband als Service für seine Mitglieder laufend die Einhaltung der Treibstoffnormen. Auch 2023 waren die Resultate der Surveys mehr als zufriedenstellend. In beiden Surveys im Sommer und Winter waren von jeweils 140 Proben nur 10% in Bezug auf einen getesteten Parameter zu beanstanden. Einmal mehr hat sich die breite Etablierung der biogenen Treibstoffe als Blendkomponente gezeigt. Sowohl in Benzin wie auch Diesel sind mittlerweile in mehr als 80% aller Treibstoffproben signifikante Bioanteile zu finden.

Sicher auf der Tankstelle

Hunderttausende Automobilistinnen und Automobilisten darf die Branche jeden Tag auf ihren Tankstellen begrüßen. Leider kommt es dabei auch immer mal wieder zu kleineren Zwischenfällen: es wird der falsche Treibstoff getankt, Treibstoff verschüttet, abgelenkt vom Handy der Verkehr ausser Acht gelassen, Treibstoff in Behälter gefüllt, die dafür nicht vorgesehen sind und vieles mehr. Damit der Besuch der Tankstelle für alle Kundinnen und Kunden sicher und reibungslos verläuft, gilt es über die grundlegenden Verhaltensregeln informiert zu sein. Zu diesem

Gut zu wissen

Haben Sie aus Versehen Treibstoff verschüttet, oder haben Sie eine Treibstofffläche angetroffen?

Bitte melden Sie dies umgehend beim Tankstellpersonal.

Sind sie losgefahren ohne vorher die Zapfpistole herauszuziehen, und haben diese abgerissen?

Bitte melden Sie dies umgehend beim Tankstellpersonal.

Sie wollen Treibstoff in einen Kanister füllen zum Beispiel für Ihren Rasenmäher?

Benutzen Sie hierfür nur zugelassene Treibstoffkanister, und lassen sie diese zum Befüllen nicht im Auto, sondern stellen sie diese auf den Boden. In der Schweiz dürfen maximal 60 Liter Treibstoff in Kanistern mit je maximal 200 Liter Inhalt im Auto transportiert werden.

Haben Sie aus Versehen statt Benzin Diesel getankt, oder umgekehrt?

Starten Sie auf keinen Fall den Wagen, da sonst ein Schaden am Motor entsteht! Informieren Sie das Tankstellpersonal und rufen Sie den Pannendienst, der Ihnen weiter hilft.

Bedeutung der Treibstoffbezeichnungen

<p>ES / E10 / E85 Sind die Standardbezeichnungen für die Oktanzahl. Bestimmte Motoren benötigen min. 98 Oktan.</p> <p>E5 / E10 / E85 Die Ziffer nach dem E geben an, wie viele Prozent Bio-Ethanol dem Benzin maximal beigemischt sind. Standardbenzin kann bis 5% Ethanol enthalten. Nicht alle Motoren sind für mehr als 5% Ethanolanteil geeignet.</p>	<p>Diesel Bei Diesel gibt es meist nur ein Standardprodukt, welches sich für alle Dieselfahrzeuge eignet.</p> <p>B7 / B10 / B100 Die Ziffer nach dem B geben an, wie viele Prozent Bio-Diesel dem Diesel maximal beigemischt sind. Standarddiesel kann bis 7% Bio-Diesel enthalten. Nicht alle Motoren sind für mehr als 7% Bio-Dieselanteil geeignet.</p>
---	--



Tipps und Tricks

rund ums Tanken



Zweck hat der Verband zusammen mit den Experten der Arbeitsgruppe Tankstellen einen Flyer erstellt, der die wichtigsten Informationen rund um den sicheren Besuch auf der Tankstelle informiert.

Zoll: Fortschritt DaziT und neuer Euromarker

In ständigem Wandel befinden sich die Zollbehörden und -Prozesse in der Schweiz. Nach der Neuorganisation zum Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit BAZG wurde im Berichtsjahr das IT-Projekt DaziT weiter vorangetrieben. In der Begleitgruppe Wirtschaft war auch Avenergy Suisse das ganz Berichtsjahr über eng im Prozess involviert.

Wesentlich stärker betroffen als von DaziT war die Branche 2023 von der Einführung des neuen Euromarker Accutrace™ für Heizöl in der europäischen Union. Dank dem guten Dialog mit den Zoll-

behörden konnte für die Schweiz eine einfache Parallellösung gefunden werden, die sowohl den bisher verwendeten Marker wie auch den neuen Euromarker in der Mineralölsteuerverordnung zulässt. Damit können sowohl bereits gefärbte Heizöle aus dem EU-Raum importiert, gleichzeitig aber auch die noch vorhandenen Markerbestände in der Schweiz aufgebraucht werden.

Herkunftsnachweisregister für erneuerbare Treib- und Brennstoffe

Mit dem Herkunftsnachweisregister HKN befasst sich der Verband bereits mehrere Jahre. Das HKN-System soll über eine Web-Plattform erneuerbare flüssige und gasförmige Treib- und Brennstoffe von der Produktion bis zum Endverbraucher nachverfolgen. Die verantwortlichen Bundesämter für Energie BFE und Umwelt BAFU lassen das Projekt durch ein Soundingboard aus Wirtschaftsvertretern begleiten. Diesem gehört auch Avenergy Suisse an.

Insgesamt überwiegt sowohl beim Verband wie auch bei den Mitgliedern die Skepsis gegenüber dem HKN. Da das Parlament in den Beratungen zum CO₂-Gesetz für die Jahre 2025–2030 die vom Bundesrat vorgeschlagene Überführungspflicht für erneuerbare Treibstoffe gestrichen hat, fehlt im Treibstoffmarkt ein Klimainstrument, welches den Aufwand für ein HKN-System für flüssige Treibstoffe rechtfertigen würde. Im Heizölmarkt wiederum ist das vorgeschlagene System nicht flexibel genug, da einige Kantone die Abgabe von entsprechenden Zertifikaten für Bioheizöl viele Jahre im Voraus fordern, was wiederum mit dem HKN-Register nicht möglich wäre.

Aufwand und Nutzen des Registers stehen also nach Einschätzung der Branche in keinem sinnvol-

len Verhältnis. Nach Ansicht der Branche sind kritische Punkte noch ungeklärt, das Geschäft wird den Verband noch auf unbestimmte Zeit beschäftigen.

Die Energiekrise im Hinterkopf

Das Wirtschaft und Behörden in der Schweiz auch konstruktiv zusammenarbeiten können, zeigt das Engagement des Verbandes in der Miliz der Wirtschaftlichen Landesversorgung WL. In dieser leitet die Geschäftsstelle nun schon mehrere Jahre die Abteilung Betriebsmittel, die sich insbesondere mit der Resilienz der Treibstoffversorgung im Falle von Blackouts und Strommangellagen beschäftigt. Zwar sind die Sorgen um die Stabilität der Stromversorgung im Berichtsjahr wieder verblasst, dennoch müssen behördliche Organisationen für Rettung und Sicherheit (BORS) aber auch Betreiber von kritischen Infrastrukturen und Fahrzeugflotten ihre Treibstoffversorgung gegen Stromausfälle und Unterbrüche absichern.

Nachdem in den Vorjahren bereits ein Leitfaden für die BORS veröffentlicht werden konnte, lag der Fokus der Arbeiten 2023 vor allem in den Themenbereichen Nachschublogistik, Sensibilisierung der Bevölkerung und Privatwirtschaft sowie der Stärkung der Kommunikationsinfrastruktur innerhalb der Mineralölbranche im Falle von Stromausfällen.

Für viele Organisationen ist es das erste Mal, dass sie sich mit Themen der Treibstoffversorgung beschäftigen. Dementsprechend viele Fragen zum Funktionieren der Tankstellen- und Treibstofflogistik tauchen bei den Verantwortlichen in den Führungsstäben auf. Hier stand auch 2023 die Geschäftsstelle als erste Anlauf- und Auskunftsstelle bereit und beantwortete zahlreiche Anfragen aus den Kantonen.



Vorstand/Fachgremien

Im Berichtsjahr bearbeiteten zahlreiche Gremien verschiedensten aktuelle ordentliche und ausserordentliche Themen. Zudem stand eine Studienreise zum Thema Wasserstoff auf dem Programm.

Politische Geschäfte

Im Berichtsjahr hat Avenergy Suisse zu folgenden eidgenössischen Vorlagen Stellung bezogen:

- Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen für den Schweizer Gütertransport
- Änderung der Automobilsteuerverordnung: Aufhebung der Befreiung der Elektroautomobile von der Automobilsteuer
- Verordnungsentwurf über die Koordination des Verkehrs zur Bewältigung von Ausnahmesituationen (VKOVA)

- Änderungen des Stromversorgungsgesetzes (StromVG)
- Verschiedene kantonale Vorlagen

Arbeit von Vorstand und Fachgremien

Der Vorstand hielt sechs reguläre Sitzungen ab. Ein wichtiges Thema, das schon im Vorjahr auf der Agenda stand, war der Eintritt der Verbandsmitglieder in eine Selbstregulierungsorganisation, um die Anforderungen des Geldwäschereigesetzes zu erfüllen. Der Vorstand entschied an seiner Sitzung



Die vollzählig anwesenden Vorstandsmitglieder an ihrer Sitzung vom 7. Dezember 2023.



Mitglieder von Avenergy Suisse lassen sich die Wasserstoff-Logistik im Busbahnhof der Stuttgarter Strassenbahnen erklären.

vom 30. März 2023, dass mit dem VQF als Selbstregulierungsorganisation und einem Pilotunternehmen ein exemplarischer Beitritt unternommen wird. Um das Geschäft fachlich zu bewerten, wurde im August 2023 eine Arbeitsgruppe mit den Fachleuten aus den betroffenen Mitgliedunternehmen gebildet, die bei Bedarf in den Prozess eingebunden wurde. Das Geschäft konnte jedoch im Berichtsjahr noch nicht zum Abschluss gebracht werden.

Im Verlauf des Jahres zeichnete sich ab, dass das künftige CO₂-Gesetz eine Überführungspflicht für biogene Treibstoffe vorsehen könnte. Dabei wäre die Option gegeben gewesen, dass sich die pflichtigen Unternehmen zu einer Überführungsgemeinschaft zusammenschliessen. Avenergy Suisse organisierte im September und Oktober 2023 zwei Workshops mit allen interessierten Mitgliedfirmen, um die Opportunitäten einer Überführungsgemeinschaft zu prüfen. Der Nationalrat hat jedoch die Überführungspflicht im Dezember 2023 aus dem Gesetzesentwurf gestrichen, womit auch

die Frage einer Überführungsgemeinschaft vom Tisch war.

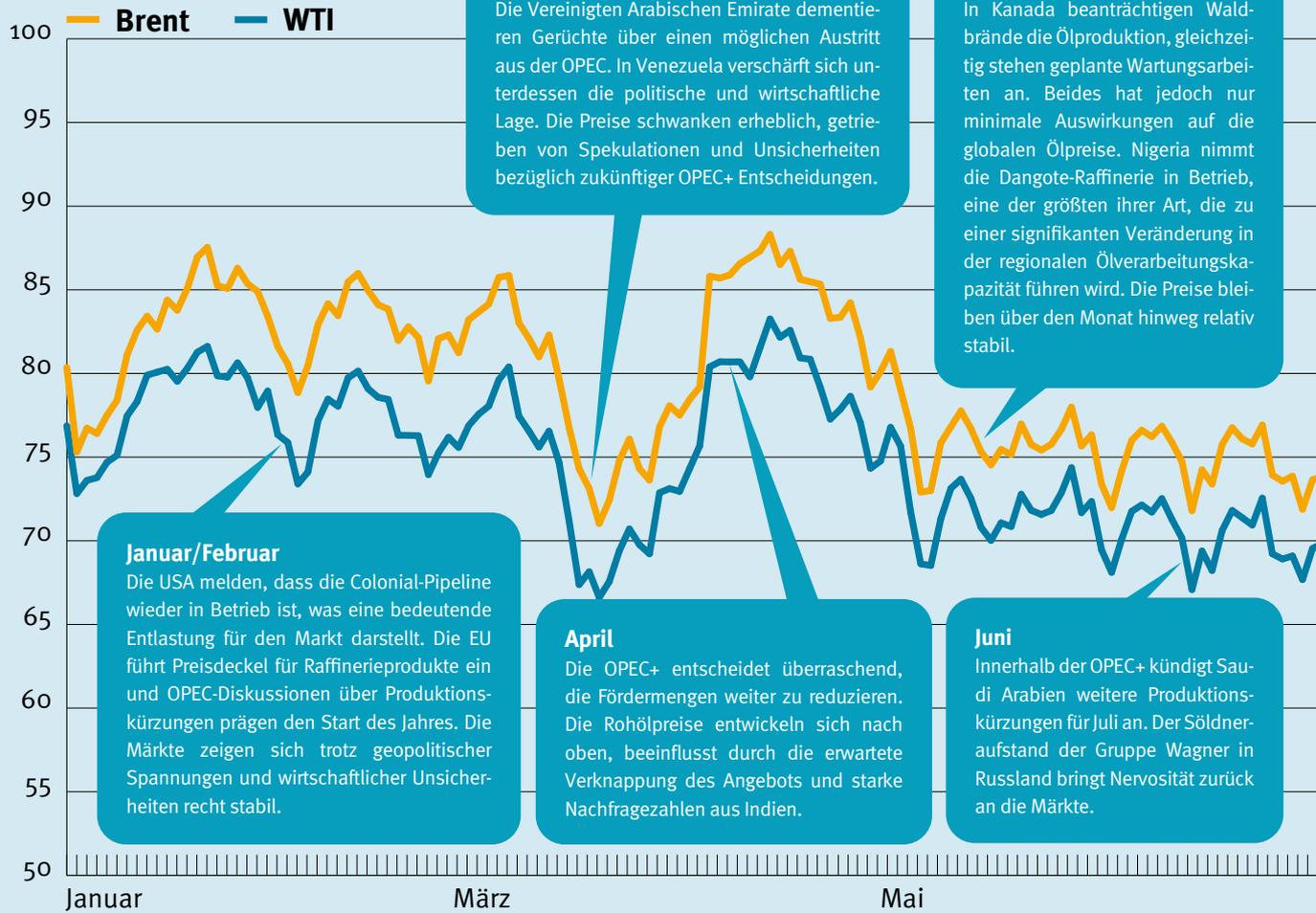
Die Arbeitsgruppe Tankstelle, die Technische Kommission und die Arbeitsgruppe Elektronischer Zahlungsverkehr tagten je zweimal. Die Arbeitsgruppe «H₂-Tankstellentechnik» traf sich im Berichtsjahr ebenfalls zweimal. Im Verlauf des Jahres wurde zudem die Führung der Geschäftsstelle des Fördervereins H₂ Mobilität an Avenergy Suisse übertragen.

Studienreise

Am 28. und 29. November 2023 begaben sich zahlreiche Vertreter von Mitgliedfirmen auf eine durch die Geschäftsstelle organisierte Studienreise in den Raum Stuttgart. Auf dem Programm standen verschiedene Wasserstoff-Projekte im Bundesland Baden-Württemberg. Besucht wurden unter anderem das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt und der Busbahnhof der Stuttgarter Strassenbahnen, wo seit Dezember 2023 mit Wasserstoff betriebene Brennstoffzellenbusse im regulären Verkehr stehen.

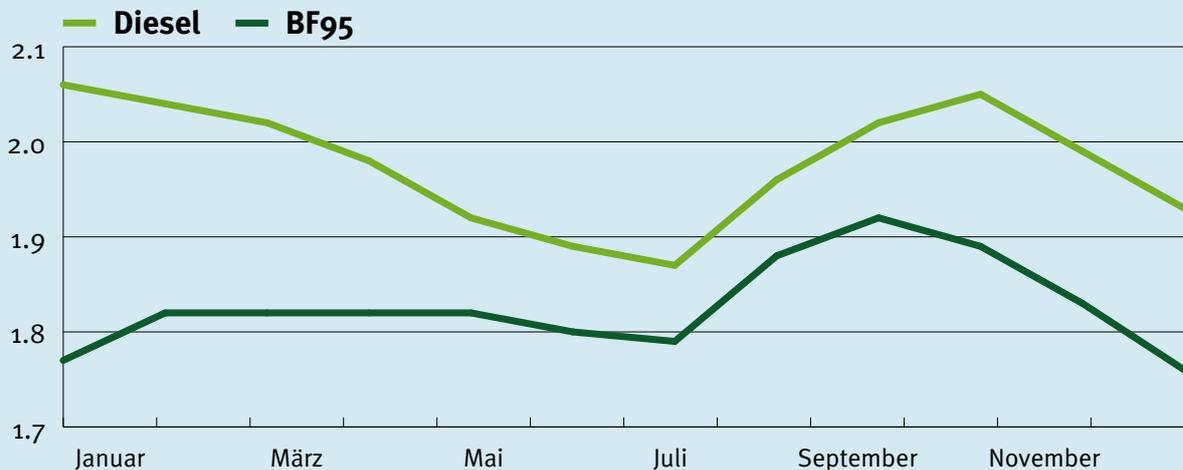
Das Jahr im Überblick

Rohölpreis – in Dollar pro Fass



Quelle: EIA

Durchschnittlicher Treibstoffpreis an den Schweizer Zapfsäulen (in CHF/Liter)



Quelle: BFS, Landesindex der Konsumentenpreise (LIK)

Zurück zur Normalität

Eine Energiekrise, die zum Glück glimpflich verlaufen ist, ein neues Klima- und Innovationsgesetz, das dem Klima kaum etwas nützt und dafür die Berner Bürokratie aufbläht, und ein Markt, der nach mehreren pandemie- und kriegsbedingten Krisenjahren langsam zur Normalität zurückfindet – das war das energiepolitische Jahr 2023.





Die strukturellen Probleme der Schweizer Stromversorgung sind nicht nur nicht gelöst, sondern dürften sich in Zukunft gar noch verschärfen.»

Mit grosser Sorge und spürbarer Anspannung startete die Schweiz in das Jahr 2023. Nach einem veritablen Krisenjahr – wir sprachen vor Jahresfrist an dieser Stelle von einem Annus horribilis – befand sich nicht nur die Schweiz, sondern der ganze Kontinent zu Jahresbeginn immer noch im Bann der drohenden Strom- und Gasknappheit, welche die Bevölkerung bereits den ganzen Winter 2022/2023 in Atem gehalten hatte. Parlamentarische Vorstösse ohne Ende, eine nicht enden-wollende mediale Debatte zum Strommangel und behördliche Aufrufe, Strom zu sparen, waren an der Tagesordnung.

Mit einem blauen Auge davongekommen

Glücklicherweise zeichnete sich bald ab, dass der von vielen Seiten befürchtete Energie-Blackout nicht eintrat. Verantwortlich dafür war allerdings nicht eine besonders ausgeprägte Stromsparfreude der Bevölkerung – davon konnte nämlich kaum die Rede sein –, sondern der ausserordentlich milde Winter. Die Schweiz war dem Super-GAU einer Strommangellage oder gar eines Blackouts also gerade nochmal entgangen. Als eigentliche Nutzniesserin der Krise konnte sich dagegen die Mineralölbranche positionieren: Die Lieferanten von Benzin, Diesel und Heizöl wussten sich im Rahmen der öffentlichen Diskussion rund um die latente Energieknappheit geschickt als eigentliche «Lebensversicherung» der Schweizer Energieversorgung in Szene zu setzen. Nur wer im Winter 2023 einen Heizöltank im Keller hatte, konnte wirklich sicher sein, jederzeit eine warme Stube zu haben; und nur wer mit einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor unterwegs war, blieb mit Sicherheit nicht stehen. Das eigentliche Rückgrat der Notfall-Energieversorgung bilden aber seit jeher die tausenden

von dieselbetriebenen Notstromaggregaten, die Spitäler, Industrieanlagen und sonstige kritische Infrastrukturen im Fall eines Blackouts mit überlebenswichtiger elektrischer Energie versorgen würden. Und selbstverständlich sorgte auch der Bau des mit Öl betriebenen Notkraftwerks im aargauischen Birr für hitzige Diskussionen, welches im Notfall die Stromversorgung in weiten Teilen des Mittellands sicherstellen würde.

Stromversorgung sicherstellen

Auch wenn die Strommangellage vorletzten Winter knapp verhindert werden konnte, dürfte die Diskussion rund um die kriselnde Energieversorgung das Land noch viele weitere Jahre beschäftigen: Steigender Strombedarf, die mittelfristig wegfallende Atomkraft, der beschlossene Ausstieg aus Öl und Gas und erneuerbare Energien, deren Ausbau nicht so recht vom Fleck kommen will – all diese strukturellen Probleme der Schweizer Stromversorgung sind nicht nur nicht gelöst, sondern dürften sich in Zukunft gar noch verschärfen. Im Lichte dieser Entwicklungen erarbeitete das Parlament im Verlauf des Jahres ein neues Bundesgesetz über eine sichere Stromversorgung mit erneuerbaren Energien, oder kurz: «Mantelerlass». Eine Vorlage, die verschiedene Massnahmen zur Sicherstellung der Schweizer Stromversorgung auf der Basis erneuerbarer Energien vorsieht, unter anderem die Beschleunigung von Einspracheverfahren. Mit dem Gesetz beabsichtigte eine parteiübergreifende, breite Parlamentsmehrheit, die Weichen für einen zügigeren Ausbau der erneuerbaren Energien zu stellen. Aufgrund eines Referendums aus Kreisen von Landschaftsschützern wird 2024 über die Vorlage abgestimmt.



Die Gegner des Klimagesetzes argumentierten unter anderem mit explodierenden Energiepreisen. Ihre Argumente sollten nicht verfangen.

Klimagesetz überzeugt die Bevölkerung

A propos Referendum: Im Juni 2023 fand die wichtigste energiepolitische Abstimmung des Jahres statt: Die Bevölkerung hatte über das Klima- und In-

novationsgesetz zu befinden, welches vom Parlament als direkten Gegenvorschlag zur Gletscherinitiative beschlossen worden war und gegen welches die SVP letztlich erfolglos das Referendum ergriffen

Heizungersatz: Die Kantone ziehen die Schraube an

Im Gebäudebereich ist Energiepolitik bekanntlich eine kantonale Angelegenheit: Es liegt in der Kompetenz der Kantone, den Hauseigentümerinnen und Hauseigentümern Vorschriften zu Heizungersatz, Gebäudetechnik oder Eigenstromerzeugung zu machen. Folgerichtig wurden im Rahmen der Umsetzung der Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich («MuKE») in den letzten Jahren in zahlreichen Kantonen Gesetze erlassen, mit denen die Installation von Ölheizungen erschwert oder ganz verboten wurde. Nur wenige Kantone kennen heute noch keine entsprechenden Gesetze, namentlich das Wallis, die Waadt, Genf, Zug und Baselland. Doch auch in diesen Kantonen haben die Parlamente 2023 die Umsetzung der MuKE an die Hand genommen. Verschärfungen beim Heizungersatz sind mittlerweile überall mehrheitsfähig und somit auf politischem Wege kaum noch zu vermeiden, der uneingeschränkte Einbau einer Ölheizung wird also bald in keinem Kanton der Schweiz mehr möglich sein.

Unser Partnerverband Swissoil, der Verband der schweizerischen Heizölhändler, hat sich in den letzten Jahren im Rahmen der kantonalen Gesetzgebungsprozesse stets für möglichst hausesigentümerfreundliche Heizungsgesetze eingesetzt, so auch im vergangenen Jahr. Nicht zuletzt diesem Engagement ist es zu verdanken, in den allermeisten Kantonen die Installation neuer Ölheizungen grundsätzlich nach wie vor erlaubt ist. Ginge es nach der Politik, soll sich dies aber ändern: aus diesem Grund haben die kantonalen Energiedirektoren neue Mustervorschriften erarbeitet («MuKE 2025»), die den Einbau von Ölheizungen endgültig verbieten sollen. Swissoil und der Informationsstelle Heizöl wird die Arbeit also noch lange nicht ausgehen.



Die Politik hat es sich angewöhnt, die finanzielle Mehrbelastung der Bevölkerung geschickt hinter komplizierten Gesetzesparagrafen zu verstecken.»

hatte. Kern des Gesetzes ist die erstmalige gesetzliche Verpflichtung der Schweiz auf das Ziel Netto-Null CO₂ bis 2050, also die endgültige Abkehr von fossilen Energien bis Mitte des Jahrhunderts. Im Gegensatz zur Gletscherinitiative sieht das Gesetz aber kein striktes Verbot der Nutzung von Benzin, Diesel, Heizöl oder Flugpetrol vor. Auch sonst enthält das Gesetz kaum konkrete Verbote oder Vorschriften für Bevölkerung und Wirtschaft. Nicht zuletzt aus diesem Grund stimmte die Stimmbevölkerung dem mit viel Symbolpolitik beladenen Klima- und Innovationsgesetz am 18. Juni 2023 mit rund 60% Ja-Anteil

deutlich zu. Es zeigte sich einmal mehr: Herr und Frau Schweizer stellen an der Urne gerne ihr Umweltbewusstsein zur Schau – aber nur, solange es im Porte-Monnaie nicht weh tut. Dies bedeutet aber nicht, dass das neue Gesetz komplett zahnlos daherkommt: die Bürokraten in den Berner Bundesbehörden werden kaum zögern, das neue Gesetz als Vorwand für noch mehr Klima-Aktivismus zu nutzen. Die Abstimmung war übrigens ein Erfolg für Energieminister Albert Rösti, der gleich bei seiner ersten Abstimmungskampagne als Bundesrat gegen seine eigene Partei antreten musste.



«2023 markierte das Jahr, in dem der oft geschmähte Energieträger Öl in der öffentlichen Diskussion wieder vermehrt als Garant der Versorgungssicherheit wahrgenommen wurde.»

Tankstellenshops: Neuer Gesamtarbeitsvertrag endlich in Kraft

Was lange währt, wird endlich gut. Mit diesem altbekannten Motto liesse sich die Geschichte des Gesamtarbeitsvertrags (GAV) für das Tankstellenshop-Personal treffend umschreiben. Bereits bei der ersten Inkraftsetzung dauerte es über zwei Jahre von der Unterschrift der Vertragspartner im November 2015 bis zur Inkraftsetzung im März 2018. Grund waren zahlreiche ausführliche Einsprachen, deren Beantwortung grossen Aufwand erforderte. 2021 setzten sich der Verband Tankstellenshops Schweiz VTSS und die Gewerkschaften Unia und Syna sowie der kaufmännische Verband Schweiz erneut an den Tisch, um eine Überarbeitung des GAV zu verhandeln. Bereits vor den Sommerferien konnten die Vertragspartner eine Einigung erzielen. Das Ziel wäre gewesen, den drei Jahre gültigen GAV auf den 1. Januar 2022 in Kraft zu setzen. Doch es kam erneut zu Verzögerungen, diesmal wegen personellen Engpässen im zuständigen Staatssekretariat für Wirtschaft SECO. Auch diesmal dauerte es über zwei Jahre, bis der GAV vom Bundesrat auf den 1. November 2023 endlich allgemeinverbindlich in Kraft gesetzt wurde.

Eine ärgerliche und unnötige Verzögerung, aber wie heisst es so schön: besser spät als nie. Der neue GAV bringt für die Angestellten in Tankstellenshops eine Mindestloohnerhöhung von 130 Franken, eine feste Anzahl freier Wochenenden sowie zusätzliche Freitage für Weiterbildung. Im Gegenzug dazu erhalten die Tankstellenshops mehr Flexibilität bei der Kompensation von Überstunden sowie bessere Bedingungen bei der Anstellung von Mitarbeitenden im Stundenlohn. Die Sozialpartner haben vereinbart, bereits 2024 mit der Verhandlung eines neuen GAV zu beginnen.



Win-Win-Situation: Der neue GAV Tankstellenshops bringt Vorteile für die Angestellte und Arbeitgeber.

Zapfsäulenpreise geben zu reden



Auch 2023 riss die Debatte über die Zapfsäulenpreise nicht ab.

Eine konstante in der öffentlichen Debatte rund um den Energieträger Mineralöl sind die Preise von Benzin und Diesel. Kaum bewegt sich der Zapfsäulenpreis auffällig stark nach oben oder unten, läuten auf der Medienstelle von Avenergy Suisse die Drähte heiss, was seit Ausbruch des Ukrainekriegs und den in der Folge explodierenden Energiepreisen mehrmals der Fall war. Einen neuen Höhe- oder besser Tiefpunkt erreichte die Diskussion 2023, als der Eidgenössische Preisüberwacher medienwirksam und mit reichlich Polemik garniert die Einführung einer Preisvergleichs-App für Tankstellen forderte, um damit die Preistransparenz an der Zapfsäule zu verbessern. Die App sollte es Autofahrern ermöglichen, auf einen Blick die günstigsten Tankstellen in der Umgebung zu finden.

Avenergy Suisse setzte sich im Parlament gegen die Einführung einer solchen App ein. Die dahinterstehende Idee mag auf den ersten Blick sinnvoll klingen, bei genauerem Hinsehen kommen die Mängel aber rasch zu Tage: die Speisung der App würde bei den Tankstellenbetreibern viel administrativen Aufwand provozieren, während sich der Nutzen für die Kundschaft in engen Grenzen halten würde. Ausserdem sei es, nach Ansicht der Branche, nicht Aufgabe des Staates, eine solche App zu betreiben – zumal es mit der TCS-Benzinpreis-App bereits eine private Alternative gibt. Das Geschäft fand im Parlament letztendlich keine Mehrheit.

Wenig ambitioniertes CO₂-Gesetz

Das Parlament beugte sich 2023 noch über ein weiteres wichtiges Projekt, nämlich die Neufassung des 2021 an der Urne gescheiterten CO₂-Gesetzes. Das neue Gesetz soll für die nächsten Jahre das Erreichen der Schweizer Klimaziele gewährleisten und mithelfen, den Ausstoss an klimaschädlichen

Treibhausgasen kontinuierlich zu senken. Wie schon beim oben erwähnten Klimagesetz scheute sich die Parlamentsmehrheit allerdings auch bei diesem Geschäft, der Bevölkerung allzu viele Lasten aufzubürden, was bei Umweltverbänden sowie linken und grünen Parteien prompt zu Kritik führte: Das Gesetz sei zu wenig ambitioniert, trage den In-

Mineralölprodukte 2023: Treibstoffe im Plus, Rückgang beim Heizöl



Trotz Rückgang ist Heizöl immer noch der mit Abstand bedeutendste Energieträger im Gebäudebereich.

Flüssige Treibstoffe blieben auch 2023 im Trend: Der Absatz von Benzin und Diesel stieg gegenüber dem Vorjahr um rund 0,9 Prozent. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr knapp 6.13 Mia. Liter Treibstoffe für den Strassenverkehr in Umlauf gebracht. Erfreulich dabei die Tendenz bei den Biotreibstoffen: Der Absatz von Bioethanol ist gegenüber dem Vorjahr um 10,8 Prozent gestiegen (von 93 auf 103 Mio. Liter) und beim Biodiesel beträgt der Zuwachs gar 13,6 Prozent (von 140 auf 159 Mio. Liter). Zum zweiten Mal in Folge stark zugenommen hat der Absatz von Flugpetrol, dies um 19 Prozent, von 1,74 auf 2,07 Mia. Liter. Damit nähert sich die Flugbranche immer mehr dem Vor-Corona-Niveau an.

Erwartungsgemäss keine Erholung zeigt sich beim Heizöl: Hier ist der Absatz im Jahr 2023 einmal mehr zurückgegangen, von 2,51 Mia auf 2,36 Mia. Liter (minus 5,8 Prozent). Damit ist Heizöl aber nach wie vor der mit Abstand bedeutendste Energieträger im Gebäudebereich. Aus Umweltsicht erfreulich: Öko-Heizöl schwefelarm gilt seit 1. Juni 2023 als Standardqualität, laut Luftreinhalteverordnung darf Heizöl der Qualität Euro, welches einen höheren Schwefelanteil enthält, nur noch in sehr wenigen Ausnahmefällen eingesetzt werden. Was das Preisniveau im Heizölhandel angeht, zeichnete sich das Jahr 2023 durch eine leichte Entspannung aus: Obwohl Heizöl im langfristigen Jahresvergleich immer noch überdurchschnittlich teuer war, nahm die extreme Preisexplosion im Zuge des Ukrainekrieges und der Russlandsanktionen und die damit verbundenen Unsicherheit bei der Kundschaft ein Ende.



Die grüne Welle, die die Schweiz seit 2018 geprägt hat, ist zu einem unbedeutenden Rinnsal verkommen.»

teressen kommender Generationen zu wenig Rechnung und ein Erreichen der Klimaziele rücke damit in weite Ferne.

Tatsächlich setzt das Parlament dieses Mal vor allem auf Anreize und technische Lösungen, weniger auf Verbote und zusätzliche Steuern. Aus liberaler Sicht ist dies zweifelsohne zu begrüßen. Die Zurückhaltung lässt sich mit einem früheren Volksentscheid erklären: 2021 lehnte die Stimmbewölkerung überraschend die erste Version des CO₂-Gesetzes ab. In der öffentlichen Diskussion wurde dieser Entscheid zurecht als Absage an einen Klimaschutz interpretiert, der vor Allem über Steuern, Verbote und Vorschriften funktioniert. Um das Risiko eines erneuten Scheiterns zu minimieren, verzichtete man beim neuen CO₂-Gesetz also folgerichtig auf eine direkte finanzielle Belastung der Bevölkerung: Keine Benzinsteuern, keine Flugticketabgabe, keine Technologieverbote. Die Angst vor einem erneuten Totalschaden an der Urne überwiegte und bewog das Parlament, in der Klimapolitik auf kleine Schritte zu setzen.

Klimaschutz zum Nulltarif?

Im Gegenzug wird mit dem neuen CO₂-Gesetz die Wirtschaft in die Pflicht genommen: auf die Mineralölbranche kommen weitergehende Kompensationsverpflichtungen zu, die Autobranche muss strengere Emissionsvorschriften für Neuwagen einhalten und die Flugwirtschaft wird verpflichtet, den Anteil an erneuerbarem Flugtreibstoff – sustainable aviation fuels, kurz «SAF» – über die nächsten Jahre kontinuierlich zu erhöhen. Wie sehr diese Massnahmen das Autofahren und das Fliegen für den Konsumenten letztendlich verteuern werden, steht noch in den Sternen. Man lehnt sich mit der Fest-

stellung, dass Klimaschutz eben doch nicht zum Nulltarif zu haben ist, allerdings nicht allzu weit zum Fenster raus. Die Politik hat es sich einfach angewöhnt, die finanzielle Mehrbelastung der Bevölkerung geschickt hinter komplizierten Gesetzesparagrafen zu verstecken.

Das neue CO₂-Gesetz befand sich 2023 erst in der parlamentarischen Beratung und wird 2024 verabschiedet. Es ist keine nennenswerte Opposition gegen das Projekt zu erwarten – auch nicht von Avenergy Suisse oder unseren Partnerverbänden aus den Energie- und Autobranchen.

Die Klimabewegung verliert an Schlagkraft

Wenn es für das Jahr 2023 aus energiepolitischer Sicht eines Fazits bedürfte, so würde sich folgende Metapher anbieten: Die grüne Welle, die die Schweiz seit 2018 geprägt hat, ist zu einem unbedeutenden Rinnsal verkommen. Der Bedeutungsverlust der Klimabewegung zeigte sich 2023 in vielen Bereichen: klare Verluste der grünen Parteien bei den Nationalratswahlen im Herbst, ein wenig ambitioniertes CO₂-Gesetz und eine komplett eingeschlafene Klimaprotestbewegung. Es ist offensichtlich: die multiplen Krisen der letzten Jahre haben die Sicht auf den Klimawandel in der breiten Öffentlichkeit stark relativiert. Die Versorgungssicherheit hat angesichts der Energiemangellage deutlich an Bedeutung gewonnen und die Preissensibilität in der Bevölkerung hat in Zeiten stark steigender Kosten in allen Lebensbereichen zugenommen. Für die Mineralölbranche bedeutet diese Entwicklung eine klare Stärkung: 2023 markierte das Jahr, in dem der oft geschmähte Energieträger Öl in der öffentlichen Diskussion wieder vermehrt als Garant der Versorgungssicherheit wahrgenommen wurde.

Herkunft des in die Schweiz importierten Rohöls



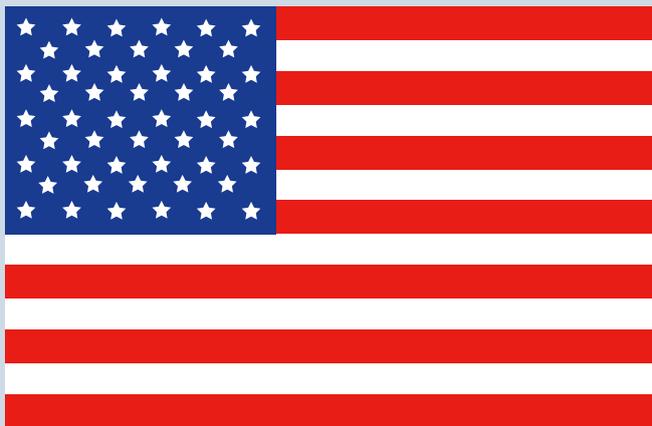

 Kasachstan
1,7%
 47 885 t


 Libyen
4,2%
 114 951 t


 Algerien
6,7%
 184 227 t



Nigeria
31,6%
 869 552 t



USA
54,1%
 1 487 600 t

Details s. Tabelle 6

Die Hauptwege in die Schweiz

Strasse
 6,2%
 581 830 t

Schiffahrt
 25,6%
 2 422 179 t

Schiene
 30,2%
 2 850 780 t

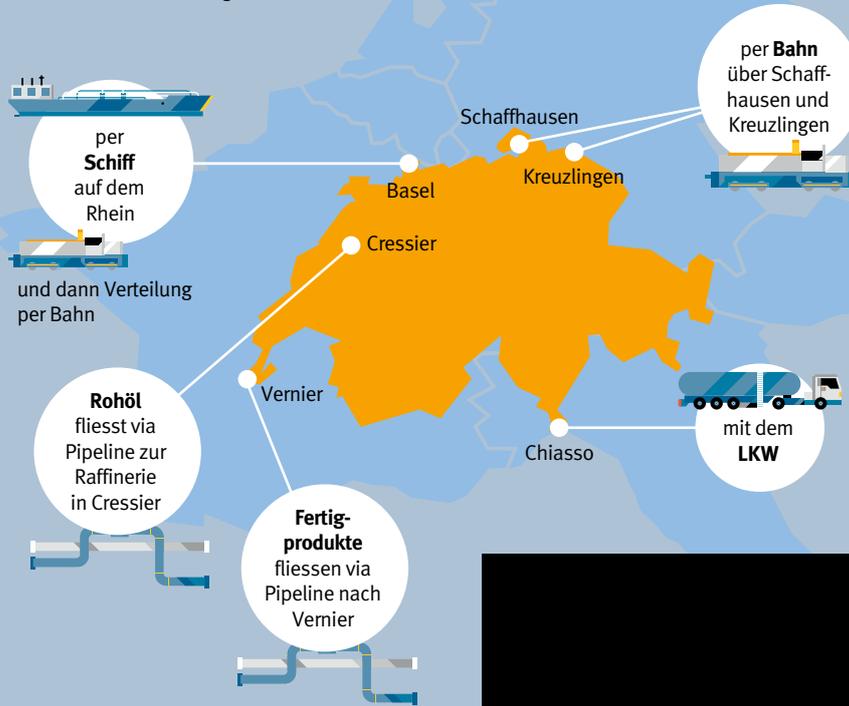
Pipeline
 38,1%
 3 596 718 t



Details s. Tabelle 10

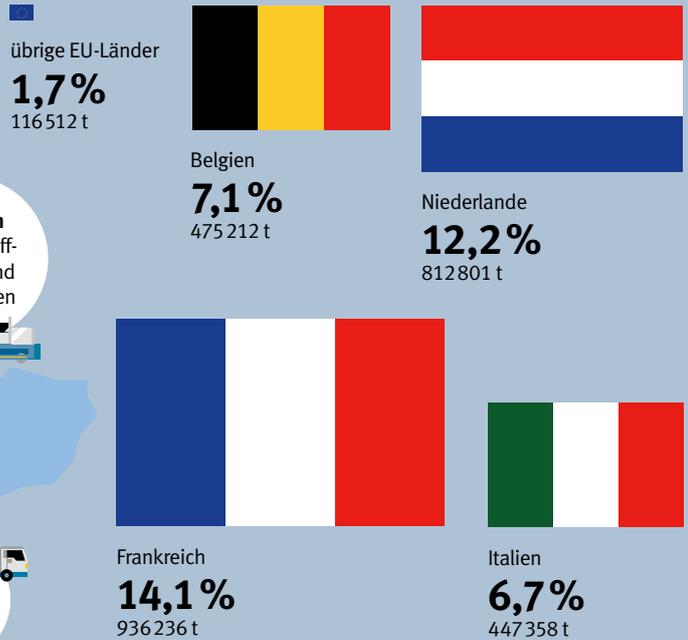
Herkunft der in die Schweiz importierten Fertigprodukte

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



Details s. Tabelle 11

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



Rohöl- und Produkteimporte

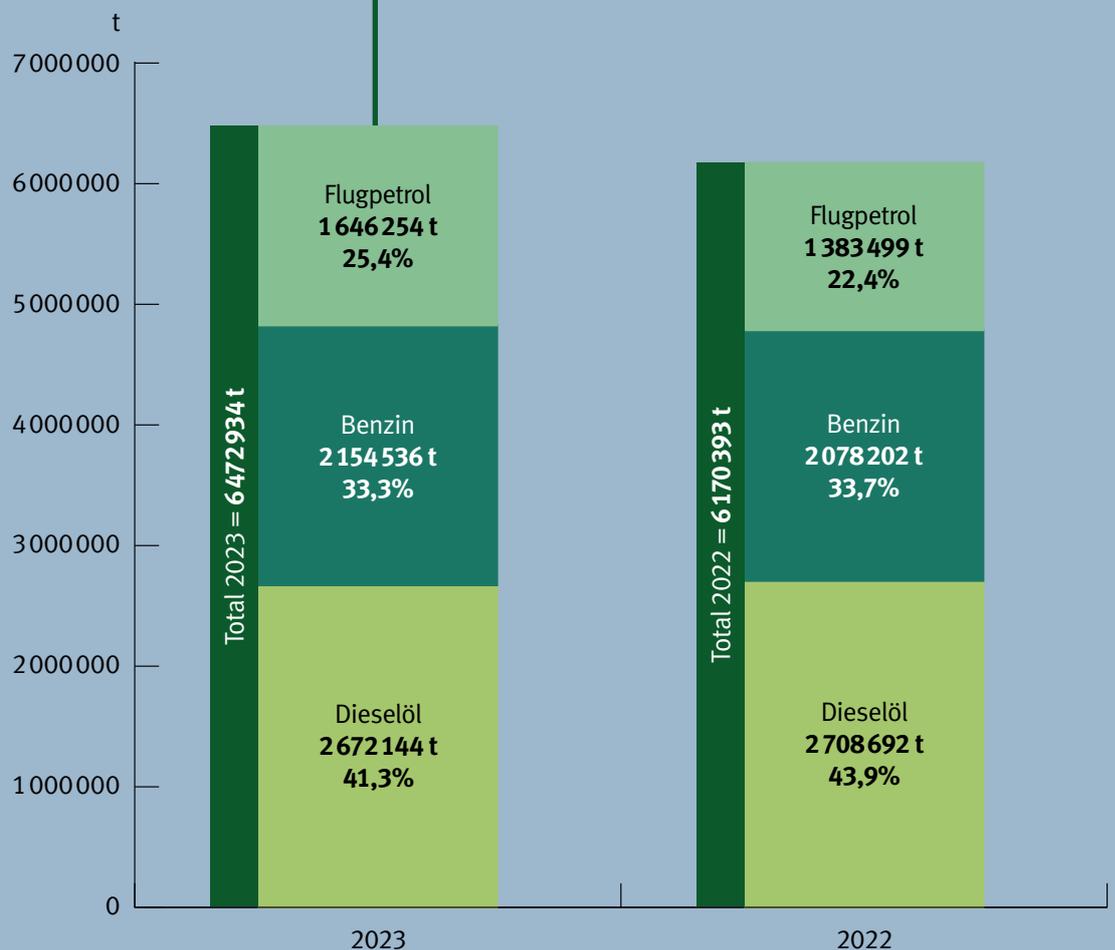
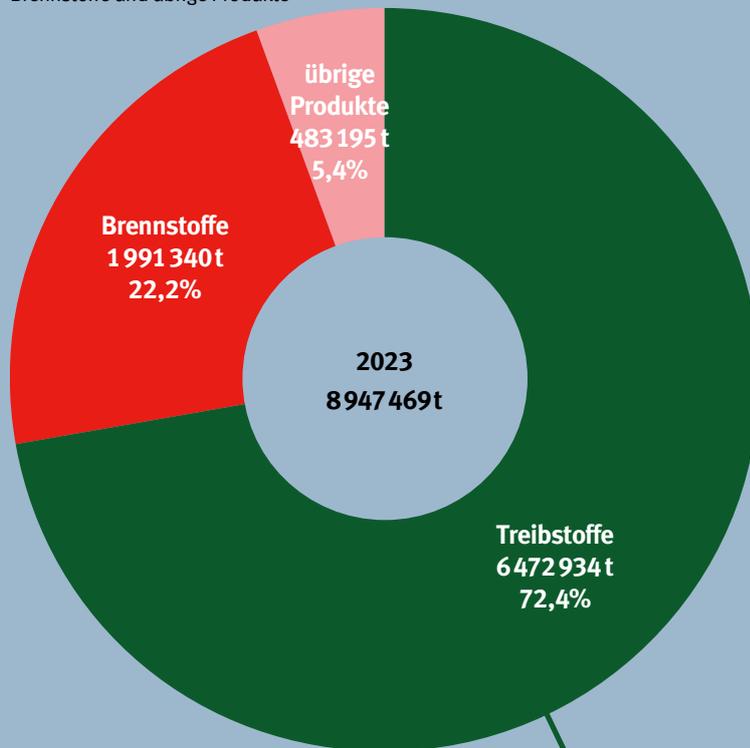
Details s. Tabelle 6



+7,2%
änderte sich 2023 die Importmenge gegenüber 2022

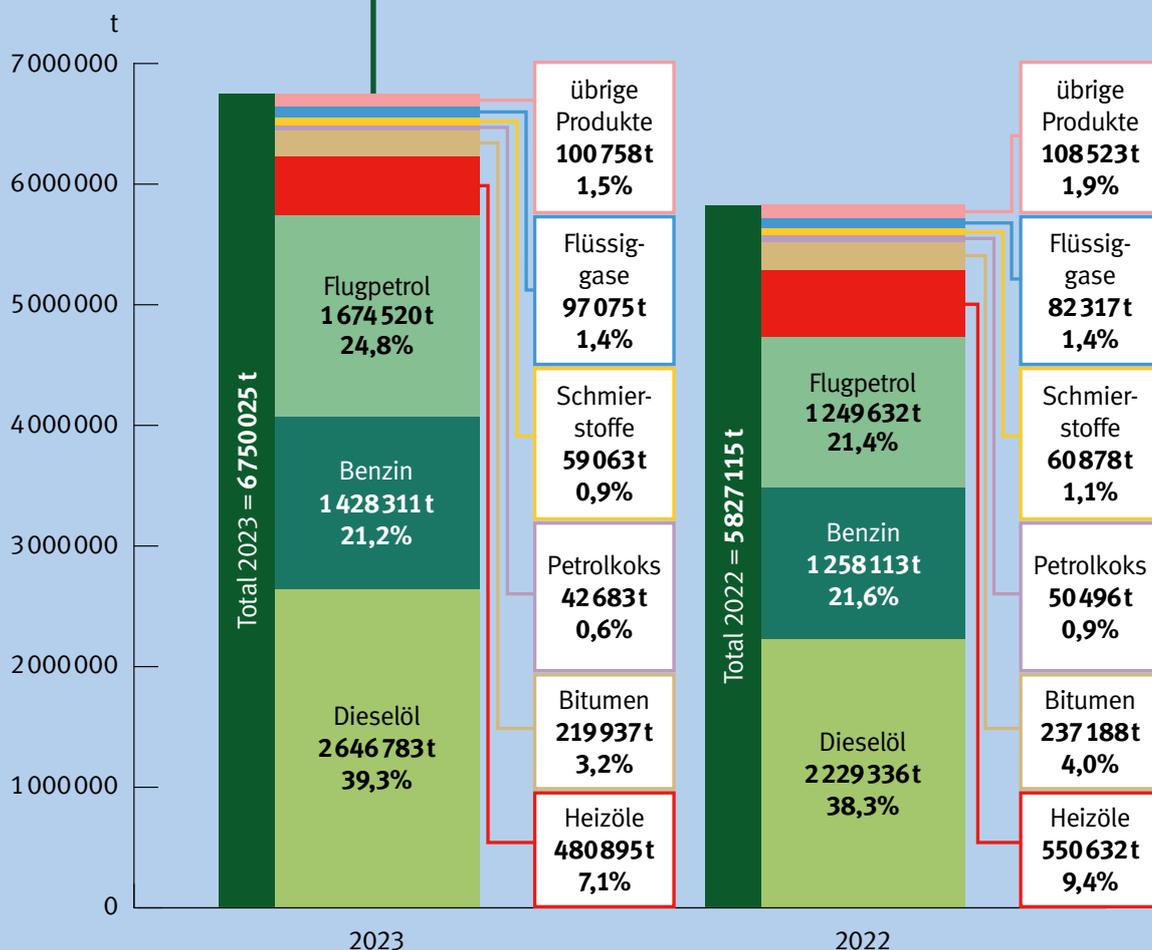
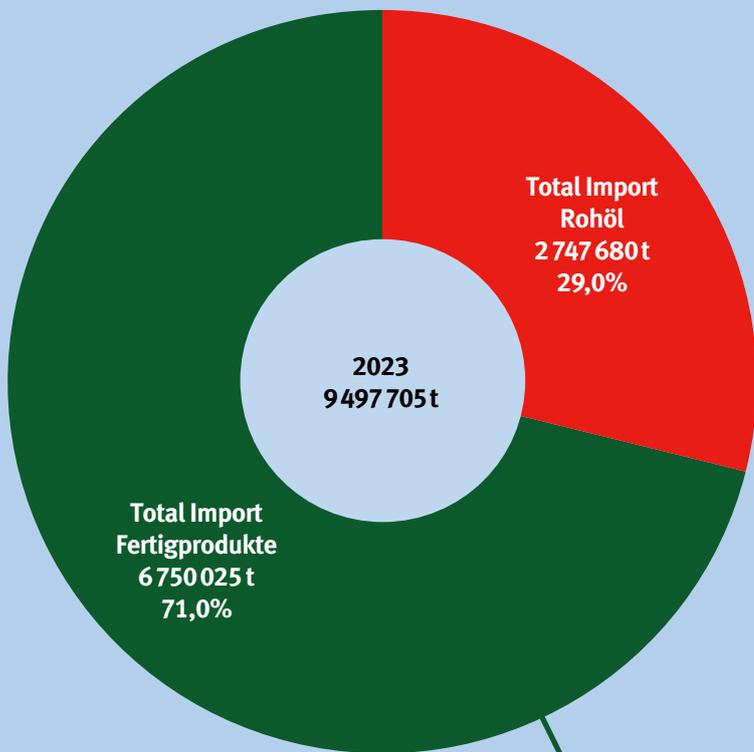
Erdölprodukteabsatz in der Schweiz

Aufteilung des Absatzes in Kategorien Treibstoffe, Brennstoffe und übrige Produkte



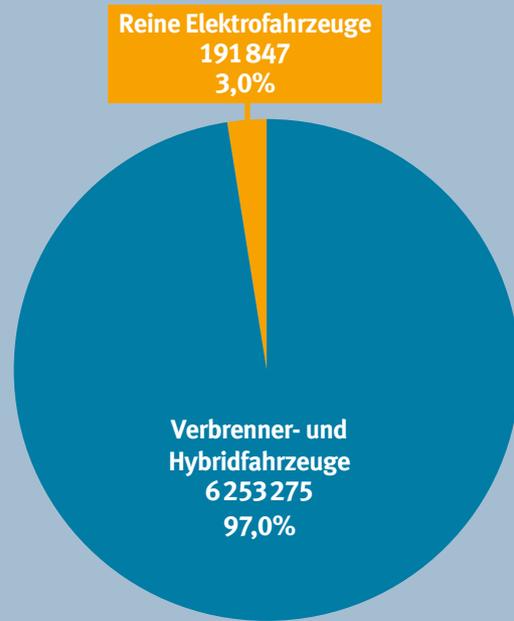
Details s. Tabelle 1

Rohöl- und Fertigproduktimport



Details s. Tabelle 4

Strassenfahrzeugbestand nach Antrieb



Quelle: BFS, MFZ, 2023

Mineralölsteuern

Details s. Tabelle 18

10 000 000 CHF



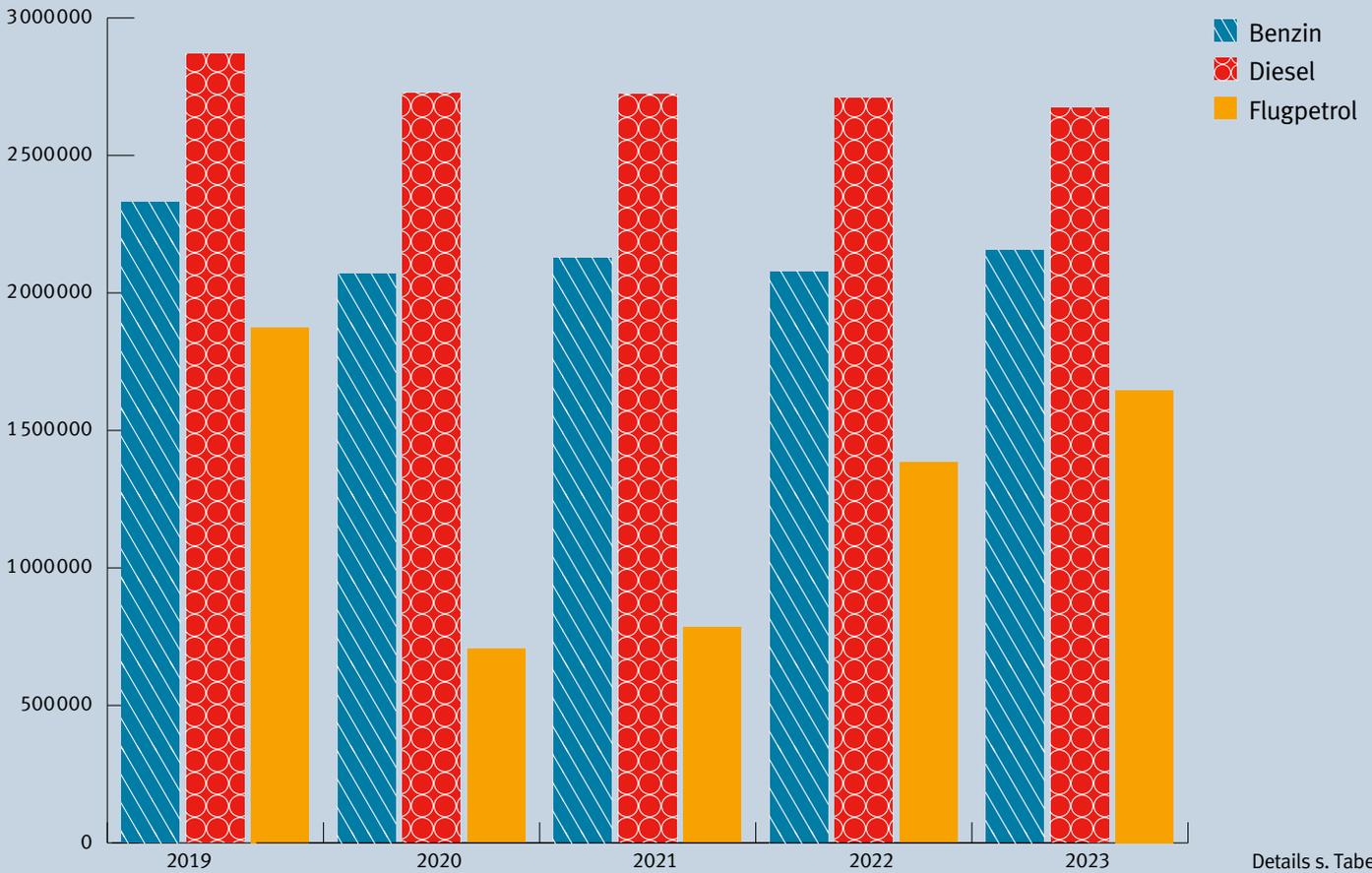
Total Fiskalerträge 2022
5 549 360 000 CHF



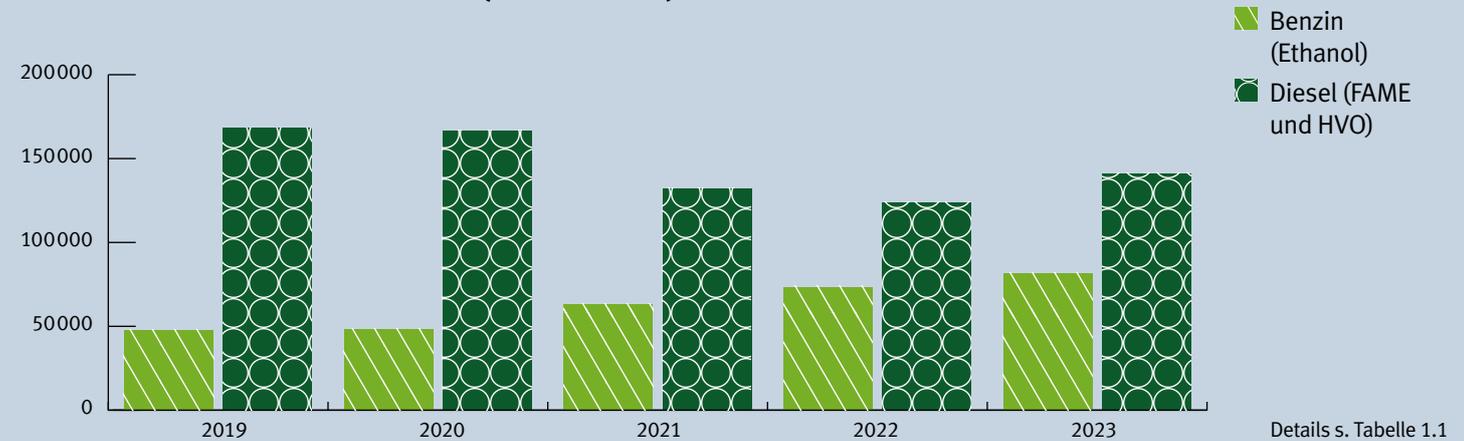
-2,9%
weniger Fiskalerträge
als im Jahr 2022

Total Fiskalerträge 2023
5 390 688 000 CHF

Treibstoffabsatz in den letzten 5 Jahren (in Tonnen)



Absatz der Biotreibstoffe (in Tonnen)



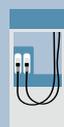
Tankstellen 2023

Total Tankstellen
3321

Details s. Tabelle 15



Total Elektro-Schnellladestationen
163



Total H₂-, CNG- und LPG-Tankstellen
15 H₂-Tankstellen
113 CNG-Tankstellen
45 LPG-Tankstellen



Total Tankstellen mit/ohne Shops
1379 Tankstellen mit Shops
1942 Tankstellen ohne Shops

Zahlreiche Konflikte gefährden die Energieversorgungsketten

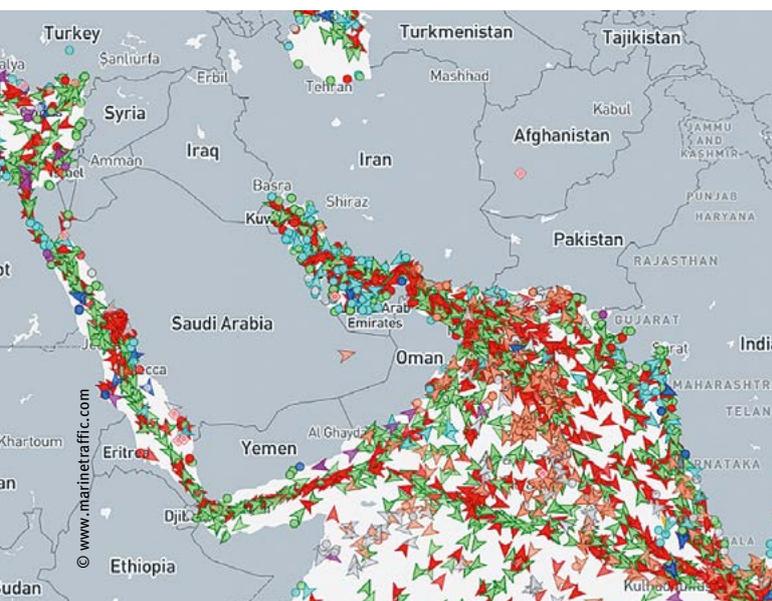
Die militärischen Konflikte in der Ukraine und im Gazastreifen prägten und prägen weiterhin die geopolitische Situation. Auf die Versorgung der Rohölmärkte hatte dies im Berichtsjahr noch kaum Auswirkungen. Jedoch hat die Häufung verschiedener Ereignisse in unserer Nachbarschaft zu einer angespannten Versorgungslage mit Mineralölprodukten geführt.

Wer davon ausging, dass 2022 mit dem Ukrainekrieg ein Höhepunkt der kriegerischen Auseinandersetzungen erreicht sein sollte, musste sich 2023 eines Besseren belehren lassen. Der terroristische Angriff der Hamas auf Israel löste im Oktober eine Eskalation des schwelenden Nahostkonflikts aus, deren Auswirkungen auf die weltweite Energieversorgung auch Monate später noch nicht abschätzbar sind. Während die Folgen des Ukrainekrieges für die westeuropäische Energieversorgung im Vorjahr erstaunlich rasch im Zaum gehalten werden

konnten, birgt der Krieg im Gazastreifen ein beachtliches Eskalationsrisiko.

Exponierte Versorgungslinien

Bedeutende Meeresengpässe des globalen Erdöltransitverkehrs könnten in den Konflikt gezogen zu werden: die Strasse von Hormuz, der Golf von Aden und der Suez-Kanal. Die Strasse von Hormuz ist die schmale Wasserstrasse zwischen dem Iran und Oman, die den Persischen Golf mit dem Golf von Oman verbindet. Etwa ein Fünftel der weltweiten Ölproduktion werden durch diese Strasse transportiert, die von iranischen Streitkräften bedroht werden könnte, wenn sich der Konflikt ausweitet. Der Golf von Aden ist eine Meeresbucht zwischen dem Horn von Afrika und der Arabischen Halbinsel, die den Indischen Ozean mit dem Roten Meer verbindet. Die von Piraterie und politischer Instabilität in Somalia und Jemen bedrohte Route wurde im Herbst Schauplatz verschiedener Angriffe jemenitischer Milizen, die sich nicht nur auf israelische Schiffe beschränkte. Länder haben Kriegsschiffe in die Region entsandt, um die Sicherheit der Schifffahrt zu gewährleisten. Der Krieg im Gazastreifen könnte auch zu einer Unterbrechung oder Schließung des Suez-Kanals führen, wenn sich die Gewalt auf Ägypten ausbreitet oder Israel eine militärische Intervention durchführt. Laut IEA betrug 2023 der Anteil des Ölhandels auf See über diese Route rund 10%, was etwa 7.2 Millionen Fass pro Tag entspricht.



Bedeutende Meeresengpässe sind von den Konflikten betroffen.

Quelle: www.marinetraffic.com



Terminal Fos-sur-Mer

Streiks und Rheinpegel strapazierten die Versorgungslage in der Schweiz

Die regionale Lage in unserer Umgebung hatte einen größeren Einfluss auf unsere Versorgungssituation als die geopolitische Situation. Arbeitskämpfe in den Ländern um uns herum wirkten sich während des gesamten Jahres stark aus.

Der Schienentransport in Deutschland funktionierte fast das ganze Jahr über ziemlich reibungslos, bis im Dezember die Lokführer streikten und erhebliche Lieferengpässe verursachten. Die Versorgungssituation vor Weihnachten war besonders kritisch, denn gleichzeitig machte das Hochwasser den Rhein teilweise unbefahrbar für Schiffe, was zu zusätzlichen erheblichen Lieferproblemen führte.

Streiks in Frankreich verursachten zudem bereits im Frühjahr 2023 Probleme für unsere Energie-

versorger. Im März haben Streikende einige Rheinschleusen blockiert, und in Fos-sur-Mer wurden die Rohöltanker nicht entladen. Diese Streiks brachten viel Unsicherheit in die Planung des Raffineriebetriebs in Cressier, aber auch Produktionsausfälle in französischen Raffinerien und damit eine Einschränkung der Produktverfügbarkeit in der Schweiz. Hinzu kamen vereinzelt Bahnstreiks in Deutschland, die vor Ostern 2023 zu einer sehr knappen Versorgungslage führten. In beiden Fällen, sowohl vor Ostern als auch vor Weihnachten, konnte die Lage bewältigt werden, ohne auf Pflichtlagermengen zurückzugreifen. Zur Sicherung der Versorgung mit Flugpetrol mussten zu Beginn des Jahres allerdings teilweise Pflichtmengen bezogen werden.



Tankgüterwagen

Erdöl-Produktion, -Angebot, -Reserven und -Nachfrage weltweit

Die geopolitischen Turbulenzen des Jahres 2023 blieben weitgehend ohne Auswirkungen auf den globalen Erdölmarkt. Sowohl Produktion und Nachfrage stiegen erneut leicht an. Während des ganzen Jahres standen konjunkturell bedingte Nachfragesorgen den durch die Kriege in der Ukraine und im Gazastreifen bedingten Versorgungsrisiken gegenüber. Dies widerspiegelte sich auch im Erdölpreis, der sich auf das ganze Jahr bezogen seitwärts bewegte (siehe Seite 22).

Erdölproduktion (in Millionen Fass pro Tag, gerundet)

Die Internationale Energieagentur IEA geht davon aus, dass die weltweite Ölproduktion im Jahr 2023 um 1,6% gestiegen ist und durchschnittlich 95,3 Mio. Fass pro Tag (b/d) betrug, gegenüber einem geschätzten Durchschnitt von 93,85 Mio. b/d im Jahr 2022. Der Krieg zwischen Israel und der Hamas, der im Oktober 2023 begann, hat bislang keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ölversorgungsströme gehabt.

Das gesamte OPEC-Ölangebot im Jahr 2023 wird auf durchschnittlich 33,56 Mio. b/d geschätzt, gegenüber 34,16 Mio. b/d im Jahr 2022. Das Ölangebot Saudi-Arabiens dürfte um 4% auf 11,64 Mio. b/d zurückgegangen sein. Die Rohölproduktion des Landes ist von 10,53 Mio. b/d im Jahr 2022 auf 9,64 Mio. b/d im Jahr 2023 zurückgegangen, was die Entscheidung des Landes widerspiegelt, seine Produktionskürzungen auszuweiten.

Im Jahr 2023 dürfte das Angebot ausserhalb der OPEC um 4% oder 2,1 Mio. b/d auf insgesamt

Erdölproduktion (in Millionen Fass pro Tag, gerundet)

Region	2022	2023 (Schätzung)
Asien und Pazifischer Raum	7,3	7,4
Westeuropa	3,0	3,0
Osteuropa	13,8	13,7
Mittlerer Osten	30,7	30,0
Afrika	7,1	7,1
Nord- und Südamerika	31,8	34,1
Welt	93,9	95,3
OPEC-Staaten	34,2	33,6

Nachfrage (in Millionen Fass pro Tag, gerundet)

Region	2022	2023	Differenz (%)	Prognose 2024	Differenz
OECD	46,1	45,8	-0,7	45,5	-0,7
Nicht-OECD	53,8	56,0	+4,1	57,3	+2,3
Welt	99,9	101,7	+1,8	102,8	+1,1

Quelle: Oil&Gas Journal, Januar 2024, gestützt auf IEA

61,8 Mio. b/d gestiegen sein. Es wird erwartet, dass die USA mit einem jährlichen Produktionsanstieg von 1,4 Millionen b/d am meisten zu diesem Wachstum beigetragen und dabei einen neuen Produktionsrekord von 19,3 Millionen b/d aufgestellt hat.

Das kanadische Ölangebot dürfte durchschnittlich 5,6 Millionen b/d betragen haben und damit geringfügig höher sein als 2022. Die brasilianische Ölproduktion ist 2023 voraussichtlich sogar um 12% angestiegen. Die sechs neuen schwimmenden Produktions-, Lager- und Entladungsschiffe (FPSO), die seit Anfang 2022 in Betrieb genommen wurden, liefen weiter auf Hochtouren und arbeiteten mit hoher Produktionseffizienz.

Im Jahr 2023 ist die norwegische Produktion um 4% auf etwa 2 Mio. b/d angestiegen, was auf den Beginn neuer Projekte zurückzuführen ist. Im Gegensatz dazu ist die Ölproduktion in Großbritannien im Laufe des Jahres voraussichtlich um 11% gesunken.

Die russische Ölproduktion hat im Jahr 2023 schätzungsweise durchschnittlich 10,7 Mio. b/d betragen, was einem Rückgang von 2% gegenüber dem Vorjahreswert von 10,9 Mio. b/d entspricht.

Die Ölproduktion Kasachstans dürfte um 5% gestiegen sein, während jene Aserbaidschans im Jahr 2023 um 7% gesunken ist.

Die IEA prognostiziert für das Jahr 2023 ein Nachfragewachstum von 1.8 Millionen b/d, und für 2024 ein solches von 1.1 Millionen b/d. Trotz der abgeschwächten Wachstumsrate wird die weltweite Ölnachfrage laut diesen Schätzungen bis Ende 2024 auf ein Rekordjahreshoch von 102,8 Millionen b/d steigen.

Reserven

Ende 2023 belaufen sich die Schätzungen der nachgewiesenen Ölreserven der Welt auf 1.755 Milliarden Fass, was erneut einem Anstieg gegenüber dem Vorjahr (1.747 Milliarden Fass) entspricht. Vor allem die westliche Hemisphäre stand bei diesem Wachstum an der Spitze. Die Änderungen der Reserven reflektieren bekanntlich nicht nur den Erdölverbrauch, sondern auch das Ausmass der Explorationstätigkeit. Entscheidender als die Reserven sind für den Markt die Lagerbestände. Diese befanden sich während des ganzen Jahres im Bereich historischer Tiefststände.

Die Länder mit den grössten ausgewiesenen Ölreserven

Land	Geschätzte Reserven 1.1.2024 (Millionen Fass)
Venezuela	303 221
Saudi-Arabien	267 192
Iran	208 600
Kanada	163 108
Irak	145 019
Vereinigte Arab. Emirate	113 000
Kuwait	101 500
Russland	80 000
USA	74 417
Welt	1 754 621

Quelle: Oil&Gas Journal, Dezember 2023

Die Mitglieder von Avenergy Suisse am 1. Januar 2024

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

BENOIL SA

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

CICA SA

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.citycarburoil.ch

CONRAD-STORZ AG

Via Somplaz 37, 7500 St. Moritz,
Tel. 081 377 73 73, www.conrad-storz.ch

COOP PRONTO AG

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

ENILIVE SUISSE SA

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

FRITZ MEYER AG

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

Helvoil S.A.

Route de l'Île-au-Bois 1c, 1870 Monthey
www.helvoil.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

Soodstrasse 52, 8134 Adliswil,
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 SA C/O ENILIVE SUISSE SA,

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

OSTERWALDER ST. GALLEN AG

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

OSTERWALDER ZÜRICH AG

Neunbrunnenstrasse 40, 8052 Zürich,
Tel. 044 307 88 88, www.osterwalder-zuerich.ch

SAPPRO SA

Route de Vernier 143, 1219 Châteline,
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

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

SOCAR ENERGY SWITZERLAND GMBH

Nüschelerstrasse 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 SA

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

TOTALENERGIES AVIATION SUISSE

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

VARO ENERGY MARKETING AG

Neuhofstrasse 22, 6340 Baar,
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, www.avenergy.ch

Mitarbeitende der Geschäftsstelle in Zürich am 1. Januar 2024

ROLAND BILANG

Geschäftsführer

FABIAN BILGER

Stellvertretender Geschäftsführer

UELI BAMERT

Leiter Politik

SAMIRA ILG

Leiterin Services & Events

ROBERT WILLSCH

Projektmanager Online und Print

BERNHARD WÜEST

Alternative Energien

NATHALIE GEORGES

Finanzen

Aussendienstmitarbeiter am 1. Januar 2024

EMANUEL SAGER

Regionalbüro Zürich, Innerschweiz,
Mittelland und Nordwestschweiz

MORENO STEIGER

Regionalbüro Ostschweiz und
Graubünden

MARTIN STUCKY

Responsable Centre Information
Mazout Suisse romande/
Centro d'informazione
per l'olio combustibile

Vorstand am 1. Januar 2024

DANIEL HOFER

Präsident

EDGAR BACHMANN

SOCAR Energy Switzerland GmbH
Vizepräsident

DANIEL BISCHOF

Agrola AG

MATTEO CENTONZE

ECSA Energy SA

PAOLO DE JULIIS

Eni Suisse SA

ANDREAS FLÜTSCH

Migrol AG

JÜRIG HORNISBERGER

Tamoil Suisse SA

ANDREA LAANIO

Shell (Switzerland) AG

BARBARA MÜHLEMANN

VARO Energy Marketing AG

ROGER OSER

Coop Mineraloel AG

URS SCHMIDLI

Schätzle AG

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.

Statistiken



1 Inlandabsatz an Erdölprodukten¹

Produkt	2021 t	2022 t	2023 t	2022/2023 %
Benzin	2 127 922	2 078 202	2 154 536	3,7
Flugpetrol	784 498	1 383 499	1 646 254	19,0
Dieselöl	2 721 622	2 708 692	2 672 144	-1,3
Subtotal Treibstoffe	5 634 042	6 170 393	6 472 934	4,9
Heizöl Extra-Leicht Öko	1 758 169	1 957 757	1 981 427	1,2
Heizöl Extra-Leicht Euro	662 743	156 256	9 157	-94,1
Heizöl Mittel und Schwer	0	52	756	1353,8
Subtotal Heizöle	2 420 912	2 114 065	1 991 340	-5,8
Flüssiggase	165 613	154 336	163 162	5,7
Bitumen	234 658	228 445	206 731	-9,5
Petrolkoks	49 196	50 124	42 451	-15,3
Schmierstoffe	42 346	43 591	41 816 ²	-4,1
Flugbenzin	3 184	3 061	2 921	-4,6
Naphta und andere Benzine	17 359	26 606	18 580	-30,2
Anderer Petrole	2 467	1 887	1 501	-20,5
Paraffine und Wachse	3 892	4 301	2 598	-39,6
White Spirit	3 993	3 587	3 435	-4,2
Subtotal übrige Produkte	522 708	515 938	483 195	-6,3
Total	8 577 662	8 800 396	8 947 469	1,7

¹ Absatz in den steuerrechtlich freien Verkehr (ausser Flugpetrol)

² Wie in den Vorjahren wird bei den Schmierstoffen nur der Absatz der Mitglieder vom Verband der Schweizerischen Schmierstoffindustrie ausgewiesen (rund 90% vom Total).

1.1 Inlandabsatz ausgewählte biogene Produkte

Produkt	2021 t	2022 t	2023 t	2022/2023 %
Benzin (Ethanol)	63 419	73 599	81 419	10,6
Diesel (FAME und HVO)	131 977	123 716	140 991	14,0
Total	195 396	197 315	222 410	12,7

Quellen: Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit, Carbura und Verband der Schweizerischen Schmierstoffindustrie

2 Verbrauchsrelevante Faktoren

	2021	2022	2023	2022/2023 %
BIP real in Mio. CHF (Referenzjahr 2015)	741 543	760 588	766 035 ¹	0,7
Mittlere ständige Wohnbevölkerung	8 738 791	8 812 728	8 960 817 ¹	1,7
Gesamtwohnungsbestand	4 688 288	4 762 010	4 816 137 ¹	1,1
Heizgradtage	3 378	2 796	2 846	1,8
Tankfüllgrad Heizöl Extra-Leicht (in Prozenten am Jahresende)	55	54	52	-3,2
Industrielle Produktion (2015=100)	119	125	125	0,6
Motorwagenbestand	5 548 230	5 578 785	5 639 469	1,1
– davon PW mit Tank	4 632 316	4 605 488	4 600 644	-0,1
Flugbewegungen (Flughäfen Zürich, Genf; Linien und Charterflüge)	1 539 64	296 550	343 676	15,9

¹ provisorische Daten

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

3 Struktur des schweizerischen Erdölabsatzes¹

	2021 %	2022 %	2023 %
Benzin	24,8	23,6	24,1
Flugpetrol	9,1	15,7	18,4
Dieselöl	31,7	30,8	29,9
Heizöle aller Sorten	28,2	24,0	22,3
Übrige Produkte	6,2	5,9	5,4
Total	100,00	100,00	100,00

¹ Ohne Eigenverbrauch der Raffinerie

Quellen: Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit, Carbura und Verband der Schweizerischen Schmierstoffindustrie

4 Importstatistik

Produkt	2021 t	2022 t	2023 t	2022/2023 %
Benzine	1 470 962	1 258 113	1 428 311	13,5
Flugpetrol	732 676	1 249 632	1 674 520	34,0
Diesel	2 805 066	2 229 336	2 646 783	18,7
Heizöle	587 254	550 632	480 895	-12,7
Bitumen	242 025	237 212	219 937	-7,3
Petrolkoks	49 552	50 496	42 683	-15,5
Schmierstoffe	68 448	60 878	59 063	-3,0
Flüssiggase	90 890	82 317	97 075	17,9
Übrige Produkte	97 098	108 523	100 758	-7,2
Subtotal Fertigprodukte	6 143 971	5 827 139	6 750 025	15,8
Rohöl	2 311 723	3 026 050	2 747 680	-9,2
Total	8 455 694	8 853 189	9 497 705	7,3

Quelle: Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit

5 Herkunftsstatistik nach Regionen (Rohöl und Fertigprodukte)

	2021		2022		2023	
	t	%	t	%	t	%
EU	6 121 450	72,4	5 803 945	65,6	6 718 023	70,7
Übrige Länder Europa	8 169	0,1	6 807	0,1	5 227	0,1
Afrika	1 521 034	18,0	1 439 272	16,3	1 181 946	12,4
Asien/Ozeanien	66 880	0,8	611 589	6,9	81 708	0,9
Amerika	738 160	8,7	991 577	11,1	1 510 800	15,9
Total	8 455 693	100,0	8 853 190	100,0	9 497 704	100,0

Quelle: Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit

6 Herkunftsstatistik

Rohöl ¹	2021		2022		2023	
	t	%	t	%	t	%
Top 5 Berichtsjahr	2 296 908	99,4	2 742 387	90,6	2 704 215	98,4
Nigeria	899 383	38,9	1 021 531	33,8	869 552	31,6
USA	728 332	31,5	981 862	32,4	1 487 600	54,1
Kasachstan	62 366	2,7	430 903	14,2	47 885	1,7
Algerien	40 804	1,8	153 786	5,1	184 227	6,7
Libyen	566 023	24,5	154 305	5,1	114 951	4,2
Rest der Welt	14 815	0,6	283 663	9,4	43 465	1,6
Total	2 311 723	100,0	3 026 050	100,0	2 747 680	100,0
Fertigprodukte						
EU	6 121 450	99,6	5 803 944	99,6	6 713 891	99,5
Deutschland	3 673 546	59,8	3 993 207	68,5	3 889 481	57,6
Frankreich	625 961	10,2	749 135	12,9	934 099	13,8
Italien	507 632	8,3	446 096	7,7	451 731	6,7
Niederlande	727 577	11,8	287 120	4,9	843 081	12,5
Belgien	504 091	8,2	267 960	4,6	478 815	7,1
Übrige EU-Länder	82 643	1,3	60 426	1,0	116 684	1,7
Rest der Welt	22 518	0,4	23 197	0,4	36 136	0,5
Total Fertigprodukte	6 143 968	100,0	5 827 141	100,0	6 750 027	100,0
Gesamttotal	8 455 691		8 853 191		9 497 707	

¹ Erfasst wird der Verladeort.

Quelle: Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit

7 Herkunftsstatistik der Produkte

		Benzine	Flugpetrol	Diesel	Heizöle	Bitumen	Petrol-	Schmier-	Flüssig-	Übrige	Total
		t	t	t	t	t	koks	stoffe	gase	Produkte	t
Deutschland	2022	1 049 636	911 423	1 658 995	125 141	141 688	41 902	25 588	10 558	28 278	3 993 209
	2023	1 078 274	1 195 088	1 312 016	73 499	133 181	38 398	23 811	8 041	27 171	3 889 479
Frankreich	2022	1 425	321 403	125 496	239 557	37 064	24	2 085	15 960	6 121	749 135
	2023	445	416 475	163 450	273 779	45 549	86	2 513	26 245	5 557	934 099
Italien	2022	131 159	3 672	105 327	146 428	49 681		7 513	757	1 559	446 096
	2023	163 953	3 301	110 522	126 932	32 651		10 870	2 048	1 453	451 730
Niederlande	2022	31 819	13 134	182 970	4 551	50	1 171	3 940	2 659	46 827	287 121
	2023	85 090	55 664	652 066	1 701	25	1 173	4 507	1 058	41 797	843 081
Belgien	2022	5 183		156 511	34 954	26		7 006	47 820	16 460	267 960
	2023	15 596	1 502	408 420	4 983		24	6 064	26 100	16 127	478 816
Rest-EU	2022	38 878	-1	6	1	8 703	4 631	6 207	135	1 865	60 425
	2023	84 948	1 171	244	1	8 503	2 656	3 701	13 624	1 840	116 688
Subtotal EU	2022	1 258 100	1 249 631	2 229 305	550 632	237 188	47 728	52 339	77 889	101 110	5 803 922
	2023	1 428 306	1 673 201	2 646 718	480 895	219 909	42 337	51 466	77 116	93 945	6 713 893
Übrige Länder	2022	12	0	31	0	0	2 481	96	3 363	823	6 806
	2023	5	0	65	0	28	52	110	4 519	448	5 227
Afrika	2022									116	116
	2023									115	115
Asien/ Ozeanien	2022	1					1	2 119	73	4 363	6 557
	2023		1 317				1	2 146	37	4 089	7 590
Amerika	2022		1				286	6 324	993	2 112	9 716
	2023		3				293	5 341	15 403	2 161	23 201
Subtotal	2022	13	1	31	0	0	2 768	8 539	4 429	7 414	23 195
	2023	5	1 320	65	0	28	346	7 597	19 959	6 813	36 133
Total	2022	1 258 113	1 249 632	2 229 336	550 632	237 188	50 496	60 878	82 318	108 524	5 827 117
	2023	1 428 311	1 674 521	2 646 783	480 895	219 937	42 683	59 063	97 075	100 758	6 750 026

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

Ist ein Feld leer, so fanden keine Importe statt.

Quelle: Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit

8 Wert der Ölimporte

	2021	2022	2023	2022/2023
	Mio. CHF	Mio. CHF	Mio. CHF	%
Gesamtwert				
Produkte	3 704	6 124	5 686	-7,2
Rohöl	1 116	2 208	1 573	-28,8
Total	4 820	8 332	7 258	-12,9
Wert pro Tonne				
	CHF/t	CHF/t	CHF/t	%
Produkte	602.84	1 050.91	842.30	-19,9
Rohöl	482.93	729.62	572.41	-21,5
Total	570.06	941.09	764.22	-20,5

Quelle: Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit

9 Exportstatistik

	2021	2022	2023	2022/2023
Produkt	t	t	t	%
Benzine	22	15	10	-33,3%
Flugpetrol ¹	496 085	785 943	957 548	21,8%
Dieselöl	4 267	40 440	4 118	-89,8%
Heizöle	15 486	136 489	21 482	-84,3%
Bitumen	7 367	8 768	13 206	50,6%
Petrolkoks	356	372	232	-37,6%
Schmierstoffe	16 030	19 123	17 592	-8,0%
Flüssiggase	69	8 159	3 816	-53,2%
Übrige Produkte	21 015	40 472	10 662	-73,7%
Total	560 697	1 039 781	1 028 666	-1,1%

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

Quelle: Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit

10 Einfuhr von Rohöl und Fertigprodukten nach Verkehrsträgern

Verkehrsträger	2021		2022		2023	
	t	%	t	%	t	%
Schifffahrt	2 308 789	27,4	1 661 724	18,9	2 422 179	25,6
Schiene	2 558 623	30,4	2 850 056	32,4	2 850 780	30,2
Strasse	660 407	7,8	582 274	6,6	581 830	6,2
Luftweg	69	0,0	103	0,0	79	0,0
Pipeline	2 889 166	34,3	3 709 259	42,1	3 596 718	38,1
Total	8 417 054	100,0	8 803 416	100,0	9 451 586	100,0

Quelle: Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit

11 Verkehrsträgerstatistik nach Ländern¹

Land		Schifffahrt t	Schiene t	Strasse t	Luftweg t	Pipeline Produkte t	Total t
Deutschland	2022	1 379 238	2 475 176	133 004	29		3 987 447
	2023	1 327 040	2 437 792	119 255	49		3 884 136
Frankreich	2022	0	15 964	47 896	1	683 209	747 070
	2023		25 822	57 244	2	853 168	936 236
Italien	2022		77 865	365 520	0		443 385
	2023		79 396	367 962	0		447 358
Niederlande	2022	217 382	35 199	5 114	23		257 718
	2023	788 591	17 434	6 776	0		812 801
Belgien	2022	57 189	196 312	5 442	24		258 967
	2023	303 174	165 745	6 292	1		475 212
Übrige EU-Länder	2022	2 554	41 975	15 466	0	0	59 995
	2023	2 628	99 131	14 752	1	0	116 512
SubtotalEU	2022	1 656 363	2 842 491	572 442	77	683 209	5 754 557
	2023	2 421 433	2 825 320	572 281	53	853 168	6 672 255
Übrige Länder Europa	2022	2 425	3 766	573	1	0	6 765
	2023	0	4 857	366	1	0	5 224
Afrika	2022			115	1	1 439 156	1 439 272
	2023			115	0	1 181 831	1 181 946
Asien/Ozeanien	2022	2 919	1 315	2 275	5	605 032	611 546
	2023	739	4 018	2 750	3	74 119	81 629
Amerika	2022	18	2 483	6 868	19	981 862	991 250
	2023	7	16 583	6 317	21	1 487 600	1 510 528
Total	2022	1 661 725	2 850 055	582 273	103	3 709 259	8 803 415
	2023	2 422 179	2 850 778	581 829	78	3 596 718	9 451 582

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: Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit

12 Rohrleitungen

			2021	2022	2023	2022/2023
Name	Güterart					%
Oléoduc du Jura	Rohöl	t	2 276 257	3 042 188	2 809 424	-7,7
Neuchâtelois	Spikes	t	95 233	20 321	9 415	-53,7
	Total	t	2 371 490	3 062 509	2 818 839	-8,0
	Durchschnittlicher Stundendurchsatz	t/h	516	470	469	-0,2
Sapro	Heizöl/Dieselöl	t	428 063	355 051	439 740	23,9
	Flugpetrol	t	158 695	317 771	412 324	29,8
	Total	t	586 758	672 822	852 064	26,6
	Durchschnittlicher Stundendurchsatz	t/h	244	248	266	7,3

Quellen: Oléoduc du Jura Neuchâtelois, Sapro

13 Einfuhr über die Rheinhäfen

	2021	2022	2023	2022/2023
Produkt	t	t	t	%
Benzine	464 348	382 950	578 694	51,1
Sonstige Treibstoffe	7 801	15 522	59 683	284,5
Dieselöl und Heizöl	1 843 310	1 252 792	1 828 094	45,9
Schmierstoffe	16	0	4 263	
Bitumen	9 277	2 000	0	-100,0
Übrige Erdölprodukte ¹	8 066	6 851	3 781	-44,8
Total	2 332 818	1 660 115	2 474 515	49,1

¹ Inkl. Rohöl

Quelle: Schweizerische Rheinhäfen

14 Öffentlich zugängliche Markentankstellen am 1. Januar 2024

Marke	Tankstellentyp			Art der Tankstelle				Total am 1.1.24	davon an Autobahnen	mit Schnell-lade-station
	Selbst-bedie-nung, unbe-mant	Selbst-bedie-nung, mit Kasse	bedient	Shop kleiner als 50 m ²	Shop grösser als 50 m ²	Anteil Shoptank-stellen am Absatz (%)	Total am 1.1.23			
AGROLA	264	144	0	0	144	62	405	408	0	54
AVIA	417	108	2	10	99	39	527	527	4	16
BP	170	155	0	43	112	77	326	325	22	1
COMBUSTIA	31					0	32	31		
COOP	2	257		0	255	99	258	259		6
ENI SUISSE	118	147	0	41	117	80	266	265	11	12
JUBIN	96	30	0	13	17	36	121	126		
MIDLAND	11	0	0	0	0	0	12	11	0	
MIGROL	158	148	0	28	120	75	307	306 ¹	2	30
OELTRANS	17	3	1	2	1	17	21	21		0
OIL!	17	2	0	1	1	27	20	19	0	0
RUEDI RÜSSEL ²	305	30	0	30	0	17	327	335		0
SHELL	43	118	0	36	81	92	170	161 ³	10	10
SIMOND	31	0	0	0	0	0	31	31	0	0
SOCAR	79	125	2	14	112	85	200	206	13	19
SPURT	15			1		8	16	15		0
TAMOIL	139	96	0	23	73	67	237	235	2	15
VARO	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0
VOEGLIN-MEYER	33	5	0	0	5	26	36	38	0	0
Total	1 948	1 368	5	242	1'137	71	3 314	3 321	64	163

¹ Davon 62 mit Shell-Logo

² Inkl. Miniprix

³ 65 davon mit migrolino-Shops

Quelle: Avenenergy Suisse

15 Tankstellen-Kenndaten

	2021	2022	2023
Gesamtbestand	3 325	3 314	3 321
Autobahntankstellen	65	65	64
unbemannte SB-Tankstellen	1 951	1 945	1 948
SB-Tankstellen mit Kasse	1 353	1 362	1 368
Tankstellen mit Bedienung	21	7	5
Tankstellen mit Shop kleiner als 50 m ²	211	228	242
Tankstellen mit Shop grösser als 50 m ²	1 147	1 144	1 137
Anlagen mit Dieselölabgabe	3 297	3 297	3 303
Anlagen mit E85	24	21	20
Anlagen mit CNG	110	114	113
Anlagen mit LPG	43	43	45
Anlagen mit Wasserstoff	8	11	15
Anlagen mit Schnellladestation	100	135	163
Absatz	Mio. l	Mio. l	Mio. l
pro Tankstelle	1,290	1,228	1,229
pro Autobahntankstelle	2,523	2,338	2,391
pro unbemannte SB-Tankstelle	0,720	0,621	0,609
pro SB-Tankstelle mit Kasse	2,077	2,079	2,100
pro Tankstelle mit Bedienung	2,171	1,452	0,540
pro Tankstelle mit Shop kleiner als 50 m ²	1,247	1,143	1,107
pro Tankstelle mit Shop grösser als 50 m ²	2,418	2,255	2,292

Quelle: Avenergy Suisse

16 Anteil der Raffinerie am Inlandabsatz ¹

	2021	2022	2023
	%	%	%
Benzin	26,2	33,8	32,8
Dieselöl	29,9	37,1	37,0
Flugpetrol	0,1	0,1	0,0
Total Treibstoffe	24,4	27,7	26,2
Heizöl Extra-Leicht	24,6	32,2	32,1
Heizöl Mittel und Schwer	100,0	100,0	29,9
Total Brennstoffe	24,9	33,1	32,1
Übrige Fertigprodukte	45,2	47,1	40,8
Flüssiggase	45,2	47,1	40,8
Total	25,0	29,4	27,8

¹ Absatz in den steuerrechtlich freien Verkehr (ausser Flugpetrol), in Prozent des Inlandabsatzes

Quelle: Carburia

17 Ausstoss der Inlandraffinerie für Inlandmarkt und Export

Art der Produkte	2022			2023		
	Inlandmarkt ¹ t	Export t	Total t	Inlandmarkt ¹ t	Export t	Total t
Flüssiggase	72 678	7 499	80 177	66 611	3 292	69 903
Naphta	11 716	5 203	16 919	4 072	0	4 072
Benzin	702 154	0	702 154	705 964	0	705 964
Flugpetrol	1 368	20	1 388	355	9	364
Dieselöl	1 004 413	26 441	1 030 854	988 330	15	988 345
Heizöl Extra-Leicht	680 608	7 920	688 528	639 668	1 312	640 980
Heizöl Mittel und Schwer	19 605	421 999	441 604	226	0	226
Schwefel	3 690	0	3 690	2 409	0	2 409
Andere Destillate und Produkte	0	0	0	0	0	0
Benzol	31 302	15 926	47 228	25 094	19 346	44 440
Total	2 527 534	485 008	3 012 542	2 432 729	23 974	2 456 703

¹ Absatz an Inlandlager und Endkonsumenten

Quelle: Carbura

18 Fiskalerträge ¹

	2021	2022	2023
	Mio. CHF	Mio. CHF	Mio. CHF
Mineralölsteuern			
Benzine	1 241.032	1 206.470	1 215.085
Dieselöl	1 412.172	1 379.272	1 329.388
Flugpetrol	31.297	37.044	35.234
Brennstoffe und andere ²	16.420	14.317	13.543
Andere ²	1.488	1.682	1.507
Subtotal Steuereinnahmen	2 702.409	2 638.785	2 594.757
Mineralölsteuerzuschlag Benzine	861.075	836.719	831.561
Mineralölsteuerzuschlag Dieselöl	899.816	864.902	824.498
Mineralölsteuerzuschlag Flugpetrol	21.356	25.278	24.042
Andere ²	1.362	1.585	1.351
Bezugsprovisionen	68.327	66.287	64.914
Mehrwertsteuer ³	925.808	1 115.804	1 049.565
Andere Erträge	2 777.744	2 910.575	2 795.931
Total der Fiskalerträge	5 480.153	5 549.360	5 390.688

¹ Nettoerträge nach Rückerstattungen, ohne Fürstentum Liechtenstein

² Geschätzter Wert, ohne Mehrwertsteuer der Flugwirtschaft

³ Geschätzter Wert

Quellen: Avenegy Suisse, Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit, Carbura, 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 2024			
Mineralölsteuersatz	453.00	481.10	3.00
Mineralölsteuerzuschlag	315.20	314.60	0.00
Total Mineralölsteuer	768.20	795.70	3.00
CO ₂ -Abgabe	0.00	0.00	318.00
Importabgaben ¹	0.00	1.50	-15.00
Mehrwertsteuer ²	137.39	144.84	81.09
Übrige Abgaben	137.39	146.34	384.09
Belastung pro 1000 Liter	905.59	942.04	387.09
Belastung in Rp./l	90.56	94.20	38.71

¹ Importabgaben enthalten u.a. den Pflichtlagerbeitrag und Rückerstattungen.

² Die Mehrwertsteuerbelastung wird geschätzt auf Basis der zum Berichtsdatum verfügbaren LIK-Daten.

Quellen: Carbura, Bundesamt für Statistik

20 Bruttoenergieverbrauch

	2021		2022	
	TJ	%	TJ	%
Rohöl und Erdölprodukte	368 870	36,3	372 720	36,3
Wasserkraft	142 200	14,0	120 600	11,8
Kernenergie	202 150	19,9	252 140	24,6
Gas	129 750	12,8	106 720	10,4
Kohle	3 700	0,4	3 850	0,4
Holz und Holzkohle	52 540	5,2	47 710	4,7
Müll, Industrieabfälle	59 930	5,9	58 540	5,7
Übrige erneuerbare Energien	47 860	4,7	50 920	5,0
Elektrizität, Import/Export-Saldo	8 690	0,9	12 180	1,2
Bruttoverbrauch	1 015 690	100,0	1 025 380	100,0

Quelle: Bundesamt für Energie

21 Endenergieverbrauch

	2021		2022	
	TJ	%	TJ	%
Erdölprodukte	344 920	43,4	347 090	45,4
Elektrizität	209 210	26,3	205 310	26,8
Gas	122 280	15,4	101 650	13,3
Kohle	3 700	0,5	3 850	0,5
Holzenergie	46 390	5,8	41 270	5,4
Industrieabfälle	12 030	1,5	12 280	1,6
Fernwärme	23 090	2,9	21 360	2,8
Übrige erneuerbare Energien	33 100	4,2	32 260	4,2
Endverbrauch	794 720	100,0	765 070	100,0

Quelle: Bundesamt für Energie

22 Erdölbilanz der Schweiz 2023

	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	2022	3 098	1 934	3	1 255	2 628
	2023	2 851	2 091	3	1 675	2 808
Export	2022	0	0	0	0	34
	2023	0	0	0	0	4
Produkte- umbuchungen	2022		0	0	0	-148
	2023		-1	0	0	-110
Delta Lager	2022	-19	71	0	128	139
Grosshandel ⁵	2023	48	-18	0	-29	-163
Absatz	2022		2 005	3	1 383	2 585
Grosshandel	2023		2 073	3	1 646	2 531
Einkauf	2022		-2 005	-3	-1 383	-2 585
Konsumenten	2023		-2 073	-3	-1 646	-2 531

¹ Ohne biogene Treibstoffe

² Flüssiggase, andere Petrole, White Spirit

³ Ohne Eigenverbrauch der Raffinerie

⁴ Inkl. Schwefel, Benzol

⁵ + = Abbau, - = Aufbau

Quellen: Avenegy Suisse, Bundesamt für Energie, Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit, Carburra, 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	
1871	429	24	76	522 ⁴	11840
1934	7	25	74	501	11969
24	441	0	8	103	610
10	5	0	4	72	95
148	0			0	0
110	0			0	-1
119	12		0	50	500
-43	-1		0	3	-203
2114	0	23	68	470	8651
1991	1	24	70	432	8771
-2114	0	-23	-68	-470	-8651
-1991	-1	-24	-70	-432	-8771

Herausgeber/Design

Avenergy Suisse

Autoren

Roland Bilang, Ueli Bamert, Fabian Bilger

Fotos

Cover: [istockphotos.com/bortnikau](https://www.istockphotos.com/bortnikau)

Avenergy Suisse (Archiv), [gettyimages.ch](https://www.gettyimages.ch),
[keystone-sda.ch](https://www.keystone-sda.ch), [istockphotos.com](https://www.istockphotos.com), [shutterstock.com](https://www.shutterstock.com),
[flughafen-zuerich.ch](https://www.flughafen-zuerich.ch), www.marinetraffic.com

Druck

Galledia Print AG, Altstätten SG

