

AFM+E Jahrestagung 2011

Eröffnungsrede von Dr. Christian Flach

Vorsitzender des Vorstandes des AFM+E

Vortrag „Welche Zukunft haben Europas Raffinerien angesichts sinkender Nachfrage, ambitionierter Dekarbonisationsziele und strikterer Produktqualitäten?“

Dr. Josef Waltl, Präsident EUROPIA – European Petroleum Industry Association

Vortrag „Zukünftige Entwicklungen auf den europäischen Mineralölmärkten“

Johannes Benigni, Geschäftsführer JBC Energy GmbH, Wien

Vortrag „Kraftstoffe der Zukunft – die europäische Sicht“

Dr. Franz Xaver Söldner, stellv. Referatsleiter „Sauberer städtischer und intelligenter Verkehr“, EU-Kommission Generaldirektion Mobilität und Verkehr

Vortrag „Die energiepolitischen Herausforderungen in Deutschland nach dem Atomkraftwerksunglück in Japan“

MinDirig Franzjosef Schafhausen, Leiter der Unterabteilung Umwelt, Klimaschutz, Energie im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich begrüße Sie ganz herzlich zu unserer Mitgliederversammlung 2011. Ich freue mich, dass Sie den Weg nach Venedig gefunden haben.

Ich möchte heute gern die Gelegenheit dazu nutzen, auf die Rolle des unabhängigen Mineralölhandels und seine Aussichten einzugehen. Am Ende meiner Ausführungen werde ich auch kurz etwas zum Thema Verbände und Mineralöl-Mittelstand sagen.

Das Mineralölgeschäft im vergangenen Jahr 2010 war durchaus zufriedenstellend für den Importhandel.

Die Einfuhren von Gasölen nach Deutschland legten insgesamt zu, ebenso der Inlandsabsatz an Dieselmotorkraftstoff und leichtem Heizöl. Während beim Heizöl der kalte Winter 2009/2010 die Verbraucher veranlasste, ihre Tanks wieder aufzufüllen, profitierte das Dieselmotorgeschäft von der guten Konjunktur.

Der Importhandel konnte vor diesem Hintergrund seine Versorgerrolle weiter stärken. Er führte rund 48 Prozent aller Produkte ein. Das waren drei Prozentpunkte mehr als im Jahr 2009. Im Marktsegment „Gasöl“ lag der Anteil der Importeure gar bei 50 Prozent, gegenüber 48 Prozent in 2009. Die bei uns im AFM+E organisierten Handelsfirmen verantworteten in 2010 rund ein Drittel aller Gasöl-Einfuhren.

Ich denke, diese Zahlen unterstreichen eindrucksvoll unseren Beitrag zur Energieversorgung Deutschlands.

Aber schon Ende 2010 zeichneten sich dunkle Wolken am Mineralöl-Himmel ab, die sich auch bis jetzt leider nicht verzogen haben.

Zwar legte die Inlandsnachfrage für Kraftstoffe deutlich zu, insbesondere für Diesel, aber das Heizölgeschäft verzeichnete einen deutlichen Absatzeinbruch.

So richtig die Laune verdorben hat uns die Einführung des Kraftstoffes Super 95 E10 im ersten Quartal des Jahres. Selten habe ich so eine Anti-Stimmung gegen ein Produkt gesehen. Die Boulevard-Medien haben diese Haltung aufgegriffen – und auch verstärkt. Es war die Rede von E10-Debakel, Biosprit-Irrsinn, E10-Chaos, Bio-Plörre, Ökosprit-Wahnsinn. Man könnte darüber lachen, wenn die Sache nicht so ernst und kostspielig für uns wäre. Es gibt viele, die zu der Misere beigetragen haben, in erster Linie aber die Automobilbranche mit ihrer Weigerung, eine rechtsverbindliche Garantie für die E10-Tauglichkeit ihrer Fahrzeuge auszusprechen.



Dr. Christian Flach
Vorsitzender des Vorstandes
des AFM+E

Ich meine, dass wir dennoch an Super E10 festhalten sollten. Die Sorte hat durchaus eine Chance, sich einen respektablen Marktanteil zu erobern. Ich hoffe, dass die großen Mineralölfirmen die neue Kraftstoffsorte nun auch bald im Norden und Westen der Bundesrepublik einführen, sodass – zusammen mit dem Angebot des Mittelstandes – ein flächendeckendes Super E10-Angebot entsteht.

Welche Aussichten hat der unabhängige Mittelstand?

Zuerst möchte ich festhalten: Die AFM+E-Mitglieder und einige weitere Handelsfirmen haben eine zentrale strategische Bedeutung für die heutige und künftige Energieversorgung Deutschlands. Der unabhängige Mittelstand garantiert eine zuverlässige, umweltverträgliche und bezahlbare Versorgung mit Energien aller Art.

Ohne uns unabhängige Mittelständler stünde es schlecht um den Wettbewerb im Energiegeschäft. Außerhalb von Fachkreisen wird unsere Rolle in der Marktversorgung leider nicht immer in dem Maße wahrgenommen, wie es von der Sache her geboten wäre.

Ich bin davon überzeugt, dass beide Funktionen, die des Versorgers und die des Wettbewerbskorrektivs, in Zukunft an Bedeutung gewinnen werden. Denn die internationalen Mineralölgesellschaften ziehen sich zunehmend aus den schrumpfenden europäischen Märkten zurück. Die jüngsten Beispiele: der Verkauf der Shell Raffinerie- und Vertriebsaktivitäten in einigen Ländern Nordeuropas sowie die Schließung der Shell Raffinerie in Harburg. In ihrer Heimat Großbritannien haben

sich BP und Shell mittlerweile völlig aus dem Raffineriegeschäft verabschiedet.

Die internationalen Ölgesellschaften hinterlassen also in vielen Ländern in puncto Versorgung und Vertrieb Lücken, die uns neue Chancen und Möglichkeiten eröffnen, selbst in schrumpfenden Märkten zu wachsen und erfolgreich zu sein.

Lassen Sie mich einige Anmerkungen speziell zu Kraftstoffen und zum Wärmemarkt machen:

Die gute Nachricht: Der Pkw-Bestand wird noch weiter steigen. Je nach Prognose dürfte er von heute rund 42 auf 44 Millionen im Jahre 2030 zunehmen – oder gar 50 Millionen, wenn man die stillgelegten Fahrzeuge mit einschließt. Und eine wachsende Wirtschaft lässt auch den Güterfernverkehr expandieren, wodurch sich die Nachfrage nach Diesel weiter erhöht. Vor diesem Hintergrund werden die zwei bis drei Millionen Elektro-Pkw, die 2030 vielleicht auf Deutschlands Straßen fahren dürften, nicht sonderlich ins Gewicht fallen. Elektromobilität bleibt auf absehbare Zeit sehr teuer – und der staatliche Subventionstopf ist begrenzt. Batteriebetriebene Pkw können in den nächsten Jahren nicht mit konventionellen Pkw mithalten, zumal deren Potenzial noch lange nicht am Ende ist.

Und nun die weniger gute Nachricht: Der Mineralölmarkt wird in den kommenden Jahrzehnten schrumpfen, vor allem das Segment der Ottokraftstoffe, da sich energiesparende Lösungen wie etwa die Hybridtechnik zunehmend durchsetzen. Folgt man der jüngsten Esso-Studie, wird der Markt für fossile Ottokraftstoffe in 2030 nur noch bei sechs Millionen Tonnen liegen – gegenüber 29 Millionen Tonnen in 2000 bzw. 19 Millionen Tonnen im vergangenen Jahr.

Zum Trost: Der Dieselmotor, in dem der Mittelstand gut vertreten ist, wird Dank des zunehmenden Güterverkehrs und zusätzlicher Pkw mit Dieselmotor bis 2020 noch um zwei auf 32 Millionen Tonnen zulegen. Dann schrumpft er bis 2030 auf 27 Millionen Tonnen.

Welche Rolle Biokraftstoffe in 2030 spielen werden, ist schwer zu beurteilen. Auf absehbare Zeit werden leider nur Biokraftstoffe der ersten Generation nennenswert verfügbar sein. Auf größere Mengen hochwertiger synthetischer Biokraftstoffe der nächsten Generation, die auf der Verwertung von Bioabfällen basieren, müssen wir wohl noch lange warten. Die Forschung und Entwicklung scheint recht langsam voranzukommen.

Die Diskussion um die Benzinsorte E10 hat gezeigt, wie schnell die konventionellen Biokomponenten an Akzeptanzgrenzen stoßen. Versuche, nun gar E15- oder E20-Benzin zu einführen, werden es noch schwerer haben. Auch höhere

Bioanteile im Diesel – Stichwort B10 und B30 – dürfte die Politik nun eher mit spitzen Fingern anfassen, da dort ähnliche Debatten zu befürchten sind wie bei Super E10.

Für eine weiter gehende und sozial akzeptierte Verbreitung von Biokraftstoffen ist es wichtig, dass wir internationale und allgemein anerkannte Kriterien und Indikatoren bekommen im Hinblick auf die Nachhaltigkeit von Biomasse.

Was das Heizöl betrifft, sind die Herausforderungen sicherlich am größten. Auf jeden Fall wird der Heizölmarkt schrumpfen. Die Frage ist nur: wie schnell? Das Einsparpotenzial durch effizientere Heizungen und eine konsequente Gebäudesanierung ist enorm groß.

Heizöl wird gelegentlich als eine Energie von gestern gesehen. Nüchtern betrachtet bleibt eine moderne Ölheizung jedoch – in Kombination mit erneuerbarer Energie, etwa Solarstrom für die Warmwasseraufbereitung – eine vernünftige Lösung gerade auch im Hinblick auf die Versorgungssicherheit. Sie ist bezahlbar und führt schnell zu einer deutlichen CO₂-Minderung. Und der Energieträger Heizöl hat einen besonderen Vorteil: Er ist leicht zu lagern. Ein modernes Ölheizungssystem ist gerade für den ländlichen Raum außerdem unverzichtbar.



Diese Vorteile können aber schnell durch politische Eingriffe vor allem auf Landes- und lokaler Ebene zunichte gemacht werden. Wir werden daher branchenübergreifend unser Augenmerk auf die Bundesländer richten müssen, um Fehlentscheidungen der Politik rechtzeitig erkennen und hoffentlich korrigieren zu können.

Wir müssen einen ideologiefreien und technologieoffenen Weg beschreiten, wenn wir die Ziele der Energieeinsparung und des Klimaschutzes schnell und effizient erreichen wollen. Politische Lösungen zugunsten bestimmter Energien oder Techniken sind dagegen meist teuer und verzerren den Markt – wie am Beispiel Solartechnik ersichtlich ist.

Die Zahlen sprechen eine klare Sprache: Die Kosten für ein neues Ölbrennwertgerät liegen bereits bei 8.000 Euro. In Kombination mit einer Solaranlage zur Trinkwassererwärmung sind bereits rund 13.000 Euro fällig. Noch teurer wird es, die Hauswände und das Dach zu sanieren. Für die Komplettisanierung eines Einfamilienhauses kommen insgesamt

schnell 80.000 bis 100.000 Euro zusammen. Da muss spitz gerechnet werden, teure politische Lösungen sind nicht angebracht.

Eine Heizungssanierung können Verbraucher also am ehesten schultern. Daher hoffe ich, dass der vom IWO vorgelegte Heizölfonds – das branchenübergreifenden Förderprogramm zur Modernisierung von Ölheizungsanlagen – vom Kartellamt genehmigt wird, und zwar bald. Wenn es so weit ist, müssen wir alle zusammenstehen und ihn entsprechend stärken.

Ich unterstütze auch das von der Verbändeinitiative Energieeffizienz und Klimaschutz vorgeschlagene Steuer-Abschreibungsmodell für anlagentechnische Investitionen im Heizungsbereich.

Lassen sich mich an dieser Stelle festhalten: Fossile Energien bleiben auf absehbare Zeit wesentlicher Teil des Energiemixes. Ich erwarte, dass sie eine prominentere Rolle spielen werden und müssen als das von vielen „Energie-Wendlern“ gewünscht wird. Zumindest, wenn wir den Industriestandort Deutschland nicht opfern wollen. Daher kommt es darauf an, dass wir uns für

„klimagerecht eingesetzte fossile Energieträger“

engagieren, um einen Begriff der Ethikkommission Sichere Energieversorgung aufzugreifen, die kürzlich im Auftrag von Bundeskanzlerin Merkel den Ausstieg aus der Nutzung der Kernenergie untersucht hat.

Mineralöl behält in den nächsten Dekaden ebenfalls eine Schlüsselfunktion, auch wenn sein Absatz abnehmen wird.

Erneuerbare Energien gewinnen durch politische Vorgaben und technologischen Fortschritt an Bedeutung. Wir Mittelständler wollen und werden den Wandel der Energieversorgung von fossilen hin zu erneuerbaren Energien weiter aktiv mitgestalten. Einige Mitgliedsfirmen des AFM+E haben sich im Geschäft mit den Erneuerbaren ja bereits einen Namen gemacht – als Produzenten und als Vermarkter. Sie werden dieses Geschäftsfeld sicherlich weiter ausbauen.

Bei der Gestaltung der Zukunft soll der AFM+E uns Mittelständler weiterhin tatkräftig unterstützen, wenn es um die Wahrnehmung unserer Interessen in Berlin geht. Und natürlich unser Dachverband MEW – Die Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland, der die Interessen des AFM+E, des Bundesverbandes Freier Tankstellen (bft) und des Unabhängigen Tanklagerverbandes (UTV) vereint.

Ich bedauere es, dass die UNITI seit Jahresbeginn nicht mehr Mitglied im MEW ist. Denn wenn wir uns die Sachthemen anschauen, dann findet sich eigentlich kaum eines, wo wir unterschiedlicher Meinung waren und sind. Deshalb erwarte ich auch, dass die mittelständischen Mineralölverbände in Zukunft wieder enger zusammenrücken. Meine Idealvorstellung ist ein Energieverband, unter dessen Dach alle Mittelständler vereint sind.

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kollegen, auf uns kommen in der zweiten Jahreshälfte und im kommenden Jahr wichtige energiepolitische Weichenstellungen zu. Ich denke zum Beispiel an die geplante Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung, oder die Arbeiten der „Future Transport Fuels Expert Group“ in Brüssel, oder die Überarbeitung der Energieeinsparverordnung.

Wir werden überall auf faire Bedingungen drängen, sodass auch der unabhängige Mittelstand seinen Beitrag zum Wandel der Energielandschaft leisten kann. Die Verbände – der AFM+E, MEW und UPEI, aber auch das IWO als „Thinktank“ für den Wärmemarkt, werden viel zu tun haben. Bitte unterstützen Sie diese Organisationen auch in der Zukunft mit aller Kraft.

Welche Zukunft haben Europas Raffinerien angesichts sinkender Nachfrage, ambitionierter Dekarbonisationsziele und strikterer Produktqualitäten?

Dr. Josef Walzl, Präsident EUROPIA – European Petroleum Industry Association

Die Raffinerieindustrie geht durch eine schwierige Phase – und diese Phase wird noch schwieriger werden. Eine so große industrielle Basis, wie sie das Raffinerie-Geschäft in Europa darstellt, erfordert auch Innovationen, Technologien und nicht zuletzt natürlich Investitionen. Diese Industrie investiert im Jahr, obwohl es ihr nicht sehr gut geht, 5 Milliarden Dollar. EUROPIA-Präsident Walzl sieht in der Klimaschutzagenda der Europäischen Union die größte Herausforderung für das Raffineriegeschäft. Angesichts des Nachfragerückgangs und der immer strengeren Klimaschutzauflagen meint Dr. Walzl: Wir haben die goldenen Jahre des Raffineriezeitalters hinter uns. Zusätzlich belastet der Benzin-Diesel-Shift, die Verlagerung von Benzin hin zum Diesel im Transportbereich, das Raffineriegeschäft in Deutschland und Europa. Den wachsenden Dieselbedarf decken zunehmend effiziente Raffinerien in der ehemaligen Sowjetunion und im Mittleren Osten. Dem gegenüber steht das große Problem, dass die Benzinexporte in die USA zurückgehen. Die europäischen Raffineure leben in dem



Dr. Josef Walzl
Präsident EUROPIA – European
Petroleum Industry Association

Paradox, dass sie einerseits auf den Benzinexport angewiesen sind, um ihre Anlagen gut auszulasten, andererseits aber nicht den Bedarf an Mitteldestillaten decken können. Tatsache ist, dass in Europa Raffinerien verkauft und zunehmend auch geschlossen werden. In den letzten zwei Jahren sind schon sechs Raffinerien verkauft worden, sieben stehen zum Verkauf. Im Hinblick auf die drei Säulen der europäischen Energiepolitik – Versorgungssicherheit, Wettbewerbsfähigkeit und Klimaschutz – brauchen wir eine Raffinerielandschaft, die profitabel, robust und gesund genug ist, um den Anforderungen in einem vernünftigen Maß zu begegnen, so Dr. Walzl.

Der Volltext des Vortrags sowie die Präsentationscharts stehen hier zum Download bereit:

→ **Vortrag**

→ **Präsentationscharts**

Zukünftige Entwicklungen auf den europäischen Mineralölmärkten

Johannes Benigni, Geschäftsführer JBC Energy GmbH, Wien

Für Benigni stehen als Hauptfaktoren, die den Ölmarkt beeinflussen, die Finanzmärkte und das Rohölangebot der OPEC an vorderster Stelle. Eine Angebotsausweitung auf dem Rohölmarkt ist geboten, da die Weltnachfrage im 3. Quartal 2011 steigen dürfte, etwa um 1,5 Millionen Fass je Tag.

Der politische Wandel in einer Reihe von Staaten in Nordafrika/Naher Osten wirkt sich kritisch auf das Energieangebot aus. Heikel für Europa wäre ein Umbruch in Algerien, da dieses Land ein Schwergewicht unter den Energielieferanten ist. Mit Blick auf die Mineralölprodukten-Märkte zeigen sich folgende Trends:

In den USA, die für über 40 % des weltweiten Benzinkonsums stehen, wird die Nachfrage massiv zurückgehen, da die Regierung in Washington die Weichen für eine verbesserte Kraftstoffeffizienz gestellt hat. Dazu kommt die Substitution von mineralölbasiertem Benzin durch Ethanol. Zudem ist ein gewisser Ersatz von Benzin durch Erdgas denkbar, seitdem die USA durch die Erschließung unkonventioneller Ressourcen über reichlich Erdgas verfügen. Die Benzinexporte Europas in die USA sind in der jüngsten Vergangenheit kräftig zurückgegangen. Amerika versorgt sich jetzt weitestgehend selbst, ist sogar dazu übergegangen, selbst Benzin auszufüh-



Johannes Benigni
Geschäftsführer JBC Energy GmbH,
Wien

ren (nach Mexiko). Damit ist für Europa ein Schlüsselmarkt verloren gegangen.

Während die europäischen Raffinerien bei ihrem größten Exportprodukt Benzin heftig an Boden verlieren, holt die amerikanische Konkurrenz im Gasölgeschäft auf, das angesichts der starken „Dieselfizierung“ Europas und der großen Heizölnachfrage in einigen Ländern wie Deutschland ein Kerngeschäft ist. Auch im Mittleren Osten steigen die Gasölkapazitäten, sodass auch von dort der Druck steigt. Dagegen kann man bezüglich der traditionellen Versorgerrolle Russlands, was Rohöl, Gasöle und schweres Heizöl betrifft, nicht damit rechnen, dass alles beim Alten bleibt. So bestehen beispielsweise neue Exportrouten nach China, zum anderen ändern sich die Abgaben auf Produktenexporte.

Der Volltext des Vortrags sowie die Präsentationscharts stehen hier zum Download bereit:

→ **Vortrag**

→ **Präsentationscharts**

Kraftstoffe der Zukunft – die europäische Sicht

Dr. Franz Xaver Söldner, stellv. Referatsleiter „Sauberer städtischer und intelligenter Verkehr“, EU-Kommission Generaldirektion Mobilität und Verkehr

Dr. Söldner thematisiert die Entwicklungen in Richtung zukünftige Kraftstoffstrategie, wie sie im neuen Weißbuch der Kommission zum Verkehr skizziert ist. Die europäische Strategie zu alternativen Kraftstoffen sollte den gesamten Verkehrsbereich (Straße, Schiene, Luftfahrt, Schifffahrt) umfassen und einen Lösungsweg zum Ziel haben, wie Öl als Energiequelle für den Verkehr langfristig ersetzt werden kann.

Die Optionen, wie sie in dem Bericht einer Expertengruppe von der Industrieseite dargestellt sind, sind klar priorisiert: Die erste Priorität gilt der Kombination von Elektromobilität und Biokraftstoffen. Die verschiedenen Formen von Biokraftstoffen – erste, zweite oder dritte Generation – sollten einen wesentlichen Teil abdecken. Methan wäre eine komplementäre Lösung und böte die Möglichkeit, einen „weichen“ Übergang von fossilen zu erneuerbaren Energieträgern zu schaffen. Synthetische Kraftstoffe würden ebenfalls einen unproblematischen Übergang ermöglichen. LPG ist ebenfalls eine Option, die Perspektive liegt zwischen 5 und 10 % Marktanteil. LNG könnte wegen der hohen Energiedichte im Prinzip fast alle Verkehrsträger abdecken.



Dr. Franz Xaver Söldner
EU-Kommission Generaldirektion
Mobilität und Verkehr

Bei der Infrastruktur sollte ein EU-weites System für die Haupt-Kraftstoff-Optionen aufgebaut werden – und zwar in harmonisierter Weise. Derzeit haben wir in Europa höchst unterschiedliche Präferenzen. Etwa E85-Benzin in Schweden, LPG in Holland, Erdgas in Italien. Das ist kontraproduktiv. Daher wird auch über verbindliche Regelungen für ganz Europa nachgedacht.

Der Well-to-wheel-Ansatz, das heißt, die Betrachtung der Gesamtkette von der Energiequelle bis zur Energienutzung, ist ganz wesentlich, wenn es um die CO₂-Verminderung geht. Hier muss der Politik ein Überblick geschaffen werden, damit sie optimale Entscheidungen trifft.

Der Volltext des Vortrags sowie die Präsentationscharts stehen hier zum Download bereit:

→ **Vortrag**

→ **Präsentationscharts**

Die energiepolitischen Herausforderungen in Deutschland nach dem Atomkraftwerksunglück in Japan

MinDirig Franzjosef Schafhausen, Leiter der Unterabteilung Umwelt, Klimaschutz, Energie im Bundesministerium für Umwelt Naturschutz und Reaktorsicherheit

BMU-Ministerialdirigent Schafhausen skizziert in seinem Vortrag den derzeitigen Entwicklungsstand des Energiekonzepts der Bundesregierung und macht darin deutlich, dass eine integrierte Herangehensweise für die erfolgreiche Umsetzung unabdingbar ist: Integriert in Bezug auf die Ziele Versorgungssicherheit, Preiswürdigkeit der Energieversorgung, Umwelt- und Klimaschutz, auf die einzelnen Sektoren, private Haushalte, Kleinverbrauch, Verkehr, Industrie und Energiewirtschaft, nicht zuletzt aber auch integriert im Hinblick auf regionale, europäische und internationale Befindlichkeiten. Energiewirtschaft heute national zu denken, wäre absolut falsch. Das geht nicht mehr, sondern man muss auch die europäische und die internationale Dimension berücksichtigen. Diese Zielsetzung wird in der Präambel des Energiekonzepts zu finden sein.

Deutschland soll eine der energieeffizientesten und klimafreundlichsten Volkswirtschaften der Welt werden. Der Erfolg dieses Vorhabens hängt nicht unerheblich von den Rahmenbedingungen ab, denn in anderen Ländern finden sich mit



MinDirig Franzjosef Schafhausen
Leiter der Unterabteilung Umwelt,
Klimaschutz, Energie im BMU

unter bessere Bedingungen zur Nutzung der erneuerbaren Energien als in der Bundesrepublik. Zudem gebe es mehr und mehr fluktuierende Energiequellen im Energiemix. Die traditionell entwickelte Energieversorgung in Deutschland setzt sehr stark auf zentrale Energieerzeugung – insbesondere im Strombereich. Daher muss sich auch diese Infrastruktur verändern. Schließlich nimmt Deutschland für Europa eine Art Dispatcher-Funktion wahr. Schafhausen schlussfolgert: Zur Entwicklung des auf vier Jahrzehnte angelegten Energiekonzepts wird zweifellos Zeit gebraucht. Für den Aufbau einer neuen Infrastruktur ist Kapital vonnöten. Aber ein ganz zentraler Punkt ist die Akzeptanz, an der es in Deutschland derzeit mangelt.

Der Volltext des Vortrags sowie die Präsentationscharts stehen hier zum Download bereit:

→ **Vortrag**

→ **Präsentationscharts**