

AFM+E

Aussenhandelsverband für Mineralöl und Energie e.V.



Mineralöl und Energie

Vorträge anlässlich der
AFM+E-Jahrestagung 2016

INHALT

- 3 Eröffnungsrede von Nikolaus Gehrs**
AFM+E Aussenhandelsverband für Mineralöl
und Energie e. V.

- 4 Der Welt-Klimagipfel von Paris:
Welche Herausforderungen stellen sich für die Wirtschaft?**
Dr. Antonio Pflüger, Bundesministerium für Wirtschaft und
Energie

- 5 Straßen- und Schiffstransporte ohne Dieselmotor?
Gedanken zu einer Energiewende im Güterverkehr**
Dr. Valerie Wilms, Mitglied der Bundestagsfraktion
Bündnis 90/Die Grünen

- 6 Der Dieselmotor im Fokus von Politik und Verbrauchern –
Betrachtungen zur Affäre rund um den
Volkswagen-Konzern**
Claus Döring, Chefredakteur der Börsen-Zeitung

- 7 Neue politische Entwicklungen im
Mobilitäts- und Wärmemarkt**
Dr. Steffen Dagger, Hauptgeschäftsführer des MEW
Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e. V.

Die AFM+E-Jahrestagung fand am 2. Juni 2016 in Berlin statt.

Herausgeber:

AFM+E

**AFM+E Aussenhandelsverband
für Mineralöl und Energie e. V.**

Geschäftsführer: Rainer Winzenried
Büro Berlin: Georgenstraße 23 · D-10117 Berlin
Telefon +49 (0)30 22 605 976
www.afm-verband.de

Der AFM+E ist Mitglied im MEW Mittelständische
Energiewirtschaft Deutschland e. V.

Eröffnungsrede anlässlich der Jahrestagung des AFM+E Aussenhandelsverbandes für Mineralöl und Energie e. V. am 2. Juni 2016 in Berlin

*Nikolaus Gehrs,
Vorsitzender des Vorstandes des AFM+E*



Sehr geehrte Gäste und Mitglieder des AFM+E,

seit fast 60 Jahren tritt der AFM+E nun bereits für die Interessen der unabhängigen, mittelständisch orientierten Energieanbieter ein. Ursprünglich in Hamburg zuhause, hat der AFM+E vor sechs Jahren seinen Sitz in die Bundeshauptstadt verlegt, ist weiter gewachsen und zählt heute 28 Mitgliedsunternehmen. Anlässlich unserer Jahrestagung haben wir sehr interessante Referenten eingeladen. Ihre Meinungen zu energie- und umweltpolitischen Themen können uns Impulse für eine fruchtbare Debatte in der Branche geben.

Seit Ende vergangenen Jahres haben die Ergebnisse des UN-Klimagipfels in Paris die Energiewende-Debatte weiter verstärkt. Dr. Antonio Pflüger vom Bundeswirtschaftsministerium widmet sich daher der Frage, welche Herausforderungen sich nach Paris für die Wirtschaft stellen. Denn das Ziel, die Klimaerwärmung auf maximal zwei Grad zu beschränken, wirft Fragen nach Maßnahmen zur Treibhausgasreduktion auf.

Ideen für ein umweltfreundliches Transportwesen stellt die Bundestagsabgeordnete Dr. Valerie Wilms vor, deren Sachkenntnis und starke Haltung zur intermodalen Logistik und alternativen Kraftstoffen wie Liquefied Natural Gas (LNG) wir sehr schätzen. Denn der Gütertransport ist auch eines unserer Schwerpunktthemen, da die AFM+E-Mitglieder in diesem Bereich umfassende geschäftliche Interessen haben. Die Option, mehr Güter über Schienen zu transportieren, ist eine echte Herausforderung. Es müssen neue Strecken gebaut werden, und der Sanierungsbedarf der bestehenden Infrastruktur ist enorm. So weist fast ein Drittel der rund 26.000 Eisenbahnbrücken laut der Wochenzeitung „Die Zeit“ schwere bis irreparable Schäden auf. Die geplante Schließung von 215 Güterbahnhöfen sehe ich auch nicht als Zeichen für Expansion im Schienenverkehr.

LNG als Kraftstoff ist eine Option, die wir unterstützen. Der Entwurf des „Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energie- und des Stromsteuergesetzes“ vom Bundesfinanzministerium regelt die

künftige Besteuerung von Autogas und Compressed Natural Gas (CNG) als Kraftstoff. Es ignoriert aber leider eine spezifische Steuergestaltung für LNG, die dringend erforderlich ist, um diesen Kraftstoff im Güterfernverkehr zu etablieren. Wir fordern deshalb eine von CNG unabhängige steuerliche Behandlung von LNG.

Als Chefredakteur der Börsen-Zeitung schaut Claus Döring aus ordnungspolitischer Sicht auf die Diesellaffäre rund um den Volkswagen-Konzern. Verschiedene NGOs instrumentalisieren das Thema nun und setzen Autohersteller und das Bundesverkehrsministerium mit dem Ziel unter Druck, den Diesel- oder gar den Verbrennungsmotor in seinen Grundfesten zu erschüttern. Als unabhängige Ölonternehmen beobachten wir diese komplexe Debatte unter der Frage, inwieweit sie unser Kerngeschäft, den Import- und Großhandel sowie das Endverbrauchergeschäft mit Diesel, dämpfen wird.

Dr. Steffen Dagger, Hauptgeschäftsführer unseres Dachverbandes MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e. V., schließt an das klimapolitische Thema an und geht abschließend auf die Herausforderungen und Perspektiven ein, die sich für die Verbände der Mineralölwirtschaft ergeben.

Wir stehen mitten in einer großen Debatte und gesellschaftlichen Auseinandersetzung darüber, wie wir den Klimaschutz gestalten wollen. Es gibt viele Wege, sicherlich aber keinen Königsweg. Wir sollten vor allem vermeiden, dass es zu schweren Verwerfungen in unserer Volkswirtschaft kommt.

Der Welt-Klimagipfel von Paris: Welche Herausforderungen stellen sich für die Wirtschaft?

*Dr. Antonio Pflüger,
Bundesministerium für Wirtschaft und Energie,
Abteilung Umwelt, Klima, Bio-Ökonomie*



Zusammenfassung:

Nicht erst seit dem UN-Klimagipfel in Paris Ende 2015 wird die nationale und internationale Klimapolitik von der Wirtschaft mit großer Aufmerksamkeit verfolgt. Der Schutz des Klimas ist eine zentrale Herausforderung unserer Zeit. Dass selbst Nationen, die Gas oder Erdöl fördern, die Ergebnisse der Pariser UN-Klimakonferenz mitgetragen haben, verdeutlicht die Brisanz des Themas.

Die deutsche Wirtschaft wächst kontinuierlich. Die Beschäftigung befindet sich auf einem Rekordniveau. Aus dieser relativ sicheren Position können die großen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Herausforderungen, die sich aus den im November 2015 vereinbarten Klimazielen ergeben, angegangen werden.

Bei einer feierlichen Zeremonie in New York am 22. April 2016 haben 175 Staaten das Pariser Abkommen gezeichnet und sich damit das Ziel gesetzt, die Klimaerwärmung auf maximal zwei Grad, besser noch 1,5 Grad, zu begrenzen. Gemäß der Bewertung der EU-Kommission stimmen die EU-Klimaziele mit den Zielen des Pariser Abkommens überein. Die EU-Staaten wollen unter anderem bis 2030 ihre Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 um 40 Prozent senken, den Energiebedarf durch mehr Effizienz um 27 Prozent reduzieren und den verbleibenden Verbrauch zu 27 Prozent über erneuerbare Energien decken. Eine Begrenzung auf 1,5 Grad erfordert jedoch höhere Ambitionen.

Das Pariser UN-Klimaabkommen soll das Kyoto-Protokoll ablösen und weiterführen. Die 1997 in Japan verhandelten Zielvereinbarungen traten 2005 in Kraft. Deutschland verpflichtete sich im Rahmen einer EU-internen Lastenverteilung und vor dem Hintergrund der Wiedervereinigung, seine Treibhausgas-Emissionen bis 2012 um 21 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Damit entfielen Dreiviertel der Minderungsleistung der EU-15-Staaten auf die Bundesrepublik. Tatsächlich wurden sogar 23,6 Prozent erreicht. Heute stößt die Bundesrepublik gerade noch 2,4 Prozent der weltweiten Emissionen aus.

Der ursprüngliche Anspruch des Kyoto-Protokolls lag in einem Abkommen zwischen den Ländern, die 25 Prozent der Treibhausgase weltweit emittierten. Am Ende erfasste es nur noch 15 Prozent der globalen Emissionen. Zum einen produzieren große Schwellenländer wie China heute deutlich mehr Treibhausgase als 1990, zum anderen waren Staaten wie Japan, Kanada, Russland und Neuseeland nicht bereit, sich im Rahmen einer zweiten Verpflichtungsperiode ab 2012 mit verbindlichen Minderungszielen zu beteiligen.

Das Pariser Klimaabkommen gibt die großen Linien für ein neues Klimaregime vor. Ein „level playing field“ für die Wirtschaft wurde mit dem Abkommen jedoch noch nicht geschaffen. So lange unter den Industrienationen so unterschiedliche Rahmenbedingungen bestehen wie zur Zeit, sind national bzw. europäisch Regelungen gegen „Carbon Leakage“ bzw. „Investment Leakage“ erforderlich. Eine solche Abwanderung von Emissionen und Arbeitsplätzen in Regionen mit weniger strikten Standards gefährdet nicht nur die Wirtschaft von Staaten mit höheren Standards, sondern würde auch den Beitrag zum Klimaschutz infrage stellen.

In den kommenden Jahren müssen daher noch viele konkrete Beschlüsse zur Umsetzung folgen. Für die Wirtschaft sollten dabei möglichst keine zusätzlichen bürokratischen oder finanziellen Belastungen entstehen.

Die nächste Klimakonferenz findet im November 2016 in Marrakesch statt. Die marokkanische Präsidentschaft sieht die kommende Konferenz als Konferenz des Handelns. Die Themen Klima und Entwicklung sollen hier eng miteinander verknüpft werden, mit besonderem Fokus auf Afrika. Es wird darauf ankommen, entsprechende Angebote vorlegen zu können. Dies kann für international tätige Unternehmen vielfältige Chancen bedeuten.

Straßen- und Schiffstransporte ohne Dieselmotor? Gedanken zu einer Energiewende im Güterverkehr

*Dr. Valerie Wilms,
MdB Fraktion Bündnis 90/Die Grünen*



Zusammenfassung:

Der durch den Deutschen Bundestag eingesetzte Untersuchungsausschuss zur Diesellaffäre kann neben ihrer Aufklärung auch entscheidende Anstöße für den Aufbruch in ein neues Mobilitätszeitalter geben. Der Diesel hat den Gütertransport nachhaltig geprägt. Der LKW mit Dieselantrieb ist heute das beherrschende Transportmittel an Land. Schiffe auf See fahren jedoch mit Schweröl und sind trotz des relativ geringen CO₂-Ausstoßes pro Ladungseinheit für die meisten kritischen Emissionen wie Schwefeldioxid, Stickoxide und krebserzeugende Partikel verantwortlich. Wenn wir mit den heutigen Antriebstechniken fortfahren, wird das unser Leben und Wirtschaften massiv beeinträchtigen. Es ist daher in unser aller Interesse, Alternativen zu den bisher dominanten Antriebstechniken und Kraftstoffen zu entwickeln.

Für einen bezahlbaren globalen Warenaustausch müssen die Antriebstechniken und die Logistik selbst weiterentwickelt werden. Schon heute könnten wir einen viel klimafreundlicheren Transport umsetzen, indem wir die Stärken der Transportmittel kombinieren und nicht versuchen, ihre Schwächen auszumerzen. Trotz massiver Subventionierung des sogenannten Kombinierten Verkehrs (KV) seit den 1960er Jahren funktioniert er nicht, wie er müsste. Dem Verkehrsministerium ist es jahrelang nicht gelungen, selbst die bewilligten Haushaltsmittel auszugeben.

Auch die Deutsche Bahn muss sich diesbezüglich weiterentwickeln. Sie betreibt zwar Verladeterminale, die vollständig aus Bundesmitteln finanziert wurden, bietet aber keine regelmäßigen Verbindungen für KV-Züge auf den Fernstrecken an. Der Konzern will vielmehr den Gesamtauftrag vom Verloader zum Kunden bekommen und sieht sich als Konkurrenz zu den Speditionen und nicht als Dienstleister für den Ferntransport.

Der Kombinierte Verkehr der Zukunft muss als Netz funktionieren, damit die Kapazitäten als Ganzes verfügbar werden. Das Prinzip des „Physical Internet“ überträgt die Logik des Internets

in die Welt des Transports von Materialien, um diese möglichst effizient ans Ziel zu bringen. Die Vernetzung aller Lager- und Transportmöglichkeiten weltweit erschließt riesige Kapazitäten. Für eine standardisierte Einheit würde so nach Algorithmen die optimale Transportmöglichkeit ausgewählt werden. Mit jedem dadurch besser ausgelasteten Transportmittel würde der Ausstoß klimaschädlicher Gase verringert.

Damit ein solches „physisches Internet“ der Gütertransporte die bestmögliche Wirkung entfaltet, müssten die tatsächlichen Kosten preislich abgebildet und entsprechend die Besteuerung von Diesel, Kerosin und Schiffskraftstoffen neu gestaltet werden. Da die Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße verzerrt sind, besteht auch hier Handlungsbedarf. Trassenpreise und LKW-Maut sollten nach einem einheitlichen System berechnet werden. Optimal wäre ein weltweites CO₂-Besteuerungssystem, das den gesamten industriellen Treibhausgasausstoß berücksichtigt.

Künftig könnten Warentransporte so aussehen: Vom Verloader geht es via batterieelektrischem LKW zur Verladestation, dann mit der elektrifizierten Bahn zum Hafen und weiter mit durch verflüssigtes Erdgas (LNG) angetriebenen Schiffen über das Meer. Langfristig muss LNG mittels Power-to-Gas aus erneuerbarem Strom gewonnen werden, sonst geht es mit dem Klimaschutz schief. Für den Luftverkehr ist die Power-to-Liquid-Technologie eine Option. In der Übergangszeit ist im Landverkehr durchaus Platz für den Gasantrieb, wenn dieser durch die Teilelektrifizierung konsequent hybridisiert wird.

Das Ziel ist es, die Mobilität der Zukunft in Deutschland zu entwickeln. Wenn die Wirtschaft die richtigen Schlüsse zieht, können wir gemeinsam daran arbeiten.

Der Dieselmotor im Fokus von Politik und Verbrauchern – Betrachtungen zur Affäre rund um den Volkswagen-Konzern

Claus Döring,
Chefredakteur der Börsen-Zeitung

Zusammenfassung:

Unter dem journalistischen Blick auf ökonomische Themen, wie ihn die Börsen-Zeitung pflegt, werden die Entwicklungen beim Volkswagen-Konzern als bedeutendes börsennotiertes Unternehmen stets beobachtet und bewertet. Als Journalist muss man den Motorenspezialisten von VW eigentlich dankbar sein, denn dieser Skandal löste eine ernsthafte Debatte um fortschrittliche Antriebstechnologien aus. Leider wird die fachliche immer mehr zu einer politischen Debatte und von verschiedenen Interessengruppen für eigene Zwecke instrumentalisiert. Das Denken vieler Politiker im Vier-Jahres-Rhythmus der Wiederwahl steht dabei einer kontinuierlichen, produktiven Diskussion um einen nachhaltigen technologischen Fortschritt ebenfalls häufig entgegen.

Der Ausgangspunkt des VW-Skandals liegt in dem Ziel des Konzerns, mit einem konkurrenzfähigen Diesel-PKW, dem „Clean-Diesel“, den US-amerikanischen Markt zu erschließen. Da die strengen Abgasnormen in den USA aber nicht mit dem angestrebten finanziellen Aufwand eingehalten werden konnten, nutzte man eine Software, die die Motorsteuerung auf dem Prüfstand entsprechend manipulierte, um die Zulassung zu erhalten. In der Kritik steht neben diesem nicht nur rechtlich verwerflichen Verhalten besonders, dass bisher nur 0,6 Prozent der 8,5 Millionen betroffenen Autos ein Softwareupdate erhalten haben.

Infolge der Diesellaffäre erlitten die VW-Aktien einen drastischen Wertverlust. Auch in Deutschland klagen nun Anleger vor dem Landgericht Braunschweig wegen dieses Kurseinbruches. Sie führen an, VW hätte seine Aktionäre eher informieren müssen, denn kursrelevante Informationen sind den Anlegern unverzüglich („ad hoc“) mitzuteilen. Dies wäre demnach bereits 2014 angebracht gewesen, als der VW-Vorstand scheinbar bereits informiert war, spätestens aber nach der Information des VW-Vorstands durch die US-Umweltbehörde Mitte September 2015.

Die Diskussion richtet den Blick über die aktuelle Problematik hinaus auf die auf halbem Wege stecken gebliebene Privatisie-



rung von Volkswagen. Sie gilt als eine Voraussetzung für die Defizite in der VW-Unternehmensführung und für die Diesellaffäre. Nach der Besatzungszeit infolge des Zweiten Weltkrieges wurde VW an das Land Niedersachsen übergeben. Es folgte eine Teilprivatisierung auf Basis des sogenannten VW-Gesetzes mit einer Reihe von Sonderregelungen bezüglich der Stimmrechte im Aktionärskreis. Allerdings wurde der Privatisierungsprozess nicht abgeschlossen. Niedersachsen hält unverändert an seiner Beteiligung von 20 Prozent fest.

1960 wurde mit dem VW-Gesetz ein Schutzwall vor allem gegen den Wettbewerbsdruck um das Unternehmen errichtet. Zudem förderte es Governance-Strukturen, die dem Vorstand eine deutlich größere Macht zugestehen, als laut Aktiengesetz und Corporate-Governance-Kodex vorgesehen. Einige Regelungen wie die Beschränkung des Stimmrechts auf 20 Prozent wurden 2007 nach dem ersten EuGH-Urteil beseitigt. Das Vetorecht Niedersachsens bei Kapitalmaßnahmen oder Satzungsänderungen blieb durch seine 20-Prozent-Sperrminorität jedoch bestehen.

Die Arbeitnehmerbank im Aufsichtsrat und damit faktisch der Betriebsrat und die Gewerkschaft IG Metall können durch die im VW-Gesetz festgehaltene paritätische Mitbestimmung Beschlüsse zur Errichtung und Verlegung von Produktionsstätten, die eines Mehrheitsbeschlusses des Aufsichtsrates von zwei Dritteln bedürfen, verhindern. Aufgrund der Fokussierung der Aufsichtsratsmehrheit auf standortpolitische und personalwirtschaftliche Themen ist die Kontrolle des Vorstands bei anderen Themen nur eingeschränkt gegeben.

Die Diesellaffäre schadet nicht nur Volkswagen als einem deutschen Unternehmen und dem Ruf des „Made in Germany“. Deutsche Technologie muss dem hohen Anspruch, den sich deutsche Hersteller international erarbeitet haben, heute mehr denn je genügen.

Neue politische Entwicklungen im Mobilitäts- und Wärmemarkt

*Dr. Steffen Dagger,
Hauptgeschäftsführer des MEW Mittelständische Energie-
wirtschaft Deutschland e. V.*



Zusammenfassung:

Die Pariser UN-Klimakonferenz hat bekräftigt, was die EU sich schon zuvor als Ziel gesetzt hatte: Die Erderwärmung soll auf maximal zwei Grad beschränkt werden. Die Maßnahmen dazu wurden ebenfalls im Vorfeld definiert: Bis 2050 sollen unsere Gesellschaft und Wirtschaft derart umgestaltet werden, dass ab diesem Zeitpunkt keine industriellen Treibhausgase mehr emittieren werden. Wo das nicht möglich ist, sollen CO₂-Senken als Ausgleich dienen. Ein Zieldreieck soll bei der Energiepolitik der Orientierung dienen. Es verdeutlicht, dass die Prinzipien Umweltverträglichkeit, Versorgungssicherheit und Wirtschaftlichkeit in den Überlegungen gleichermaßen beachtet werden müssen.

Allerdings beobachten wir in den letzten Monaten und Jahren auch im Rahmen des Klimaschutzplanes 2050 eine Entwicklung weg von einem ausgewogenen Dreieck hin zu einer Stecknadel zu Gunsten der Umweltverträglichkeit, die vor allem die Wirtschaftlichkeit vernachlässigt. Auch eine Balance von Anreizen und Regulierungen gerät immer mehr ins Ungleichgewicht. Die Preisentwicklung auf dem Rohölmarkt treibt die ordnungsrechtlichen Diskussionen zusätzlich voran. Dabei wirken Regulierungen in einer Alles-oder-nichts-Mentalität eher hemmend als fördernd. Sie nehmen den Sanierern den Freiraum, eigene Lösungen umzusetzen. Im Zweifelsfall modernisieren Hausbesitzer, unter anderem aus finanziellen Gründen, gar nicht.

Anstelle den Fokus auf Restriktionen zu legen, möchten wir den Blick in die Zukunft richten und auf den bereits erzielten Erfolgen aufbauen. Beispielsweise hat sich der Heizölabsatz in Deutschland während der vergangenen 20 Jahre halbiert, obwohl die Anzahl der Ölheizungen nur leicht abgenommen hat. Diese Einsparung ist das Ergebnis der Effizienzsteigerung von Ölheizgeräten aber auch einer verbesserten Brennstoffqualität sowie der Kombination von Heizöl mit erneuerbaren Energien in Hybridgeräten. Mit dem Ziel, den Treibhausgasausstoß kontinuierlich zu reduzieren, entwickelt die Energiebranche weitere Lösungen. In Hybridheizungen mit Power-to-Heat-Technologie liegt unserer

Ansicht nach großes Potenzial für die Wärmeversorgung. Sie nutzt bisher abgeregelten, erneuerbar erzeugten Strom und speichert ihn als Wärmeenergie. Ist zu wenig Strom im Netz, kommt die hocheffiziente Ölbrennwerttechnik zum Einsatz. Diese Technologie ist heute schon verfügbar und erhöht den Bedarf an gesicherter Kraftwerksleistung nicht, wie es beispielsweise monovalente Strom-Wärmepumpen würden.

Im Mobilitätssektor ist Elektromobilität im urbanen Individualverkehr eine praktikable Lösung. Hier treten wir für Hybridantriebe ein, also eine Kombination aus Diesel oder Benzin und Strom. Für die Logistikbranche gilt das nur sehr eingeschränkt. Liquefied Natural Gas (LNG) sehen wir als künftigen Kraftstoff im Schwerlastverkehr. Auch Biokraftstoffe werden weiterentwickelt und sollten Teil der Lösung sein. Damit ein Wandel überhaupt eintreten kann, muss in absehbarer Zeit eine belastbare Infrastruktur für diese neuen Antriebssysteme geschaffen werden.

Klimaschutz muss möglichst in größeren Zusammenhängen gedacht werden. Deshalb sprechen wir uns etwa gegen separate Klimaschutzgesetze für Bundesländer aus. Der Klimawandel macht nicht an Ländergrenzen Halt. Wir unterstützen den regelmäßigen Austausch zwischen Wirtschaft und Politik, um realisierbare Klimaschutzmaßnahmen zu entwickeln, die wirtschaftlich sinnvoll umsetzbar sind.

Über den AFM+E

Mineralöl steht für 34 Prozent der in Deutschland eingesetzten Primärenergie. Damit ist es der führende Energieträger. Raffinerien in Deutschland und Europa können den Bedarf an Schlüsselerzeugnissen wie Diesel, Heizöl und Flugturbinenkraftstoff nicht aus eigener Produktion bedienen. Deshalb erfolgt die Versorgung mit Mineralölprodukten zusätzlich über den hauptsächlich mittelständisch organisierten Importhandel. Angesichts sich abzeichnender Raffinerieschließungen in Europa werden Produktimporte weiter an Relevanz gewinnen.

Konzernunabhängige Händler führen etwa 50 Prozent der Waren in diesem Segment ein. Ein Großteil der Import- und Großhändler von Mineralölerzeugnissen ist im AFM+E Aussenhandelsverband für Mineralöl und Energie e. V. organisiert. Die hinter dem Verband stehenden Unternehmen sind eine tragende Säule der Energieversorgung in Deutschland. Der AFM+E vertritt die Interessen dieser unabhängigen, mittelständisch strukturierten Energieunternehmen gegenüber der Politik in der Bundeshauptstadt Berlin und in den Bundesländern.

Unsere Mitglieder