

**AEROSUISSE**

Dachverband der  
schweizerischen  
Luft- und Raumfahrt

Fédération faïtière de  
l'aéronautique et de  
l'aérospatiale suisses

Associazione mantello  
dell'aeronautica e  
dello spazio svizzeri

Umbrella Organization  
of Swiss Aviation and  
Space Related Companies

Bundesamt für Umwelt  
Abteilung Ökonomie und  
Umweltbeobachtung  
3003 Bern

Bern, 7. März 2011-KH/pa

Sekretariat:  
Monbijoustrasse 14  
Postfach 5236  
CH-3001 Bern

T +41 (0)31 390 98 90  
F +41 (0)31 390 99 03

aerosuisse@centrepatronal.ch  
www.aerosuisse.ch

---

**Vernehmlassung zu  
09.499 pa.lv. UREK-Nationalrat „Agrotreibstoffe. Indirekte  
Auswirkungen berücksichtigen“**

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Die AEROSUISSE ist der Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt. Ihr sind alle wichtigen Unternehmen und Organisationen aus allen Sparten der schweizerischen zivilen Luftfahrt sowie aus der schweizerischen Raumfahrt-industrie angeschlossen.

Obwohl die AEROSUISSE nicht direkt eingeladen worden ist, nehmen wir mit Bezug auf Bundesblatt Nr. 49 vom 14. Dezember 2010 zu oben erwähnter Vernehmlassung und den von der UREK-Nationalrat vorgelegten Änderungen des Mineralölsteuer- und Umweltschutzgesetzes kurz Stellung.

**1) Antrag der AEROSUISSE**

Die AEROSUISSE unterstützt grundsätzlich den Vernehmlassungsvorschlag der UREK-Nationalrat, die sie im Rahmen der parlamentarischen Initiative 09.499 UREK-N erarbeitet hat. Der Vorschlag nimmt berechtigte Anliegen der ursprünglichen parlamentarischen Initiative Rechsteiner (09.480) auf, ohne aber durch zu radikale Forderungen auf ein Moratorium jegliche künftige Weiterentwicklung im Bereich von nachhaltigen alternativen Treibstoffen praktisch unmöglich zu machen.

**Im Hinblick auf die notwendige Kompatibilität zu den EU-Richtlinien 2009/30/EC und 2009/28/EC beantragt sie aber folgende Änderungen:**

**Artikel 12b MinöStG**

Die Nachhaltigkeitskriterien der schweizerischen Gesetzgebung sind an jene der EU anzupassen und müssen deckungsgleich gestaltet werden.

**Artikel 35d USG, Absatz 1**

<sup>1</sup> ... nicht erfüllen, so kann der Bundesrat vorsehen, dass ....

**Artikel 35d USG, Absatz 2**

<sup>2</sup> Der Bundesrat legt unter Berücksichtigung der Bestimmungen der Mineralölsteuergesetzgebung fest:

- a. die ökologischen oder sozialen Anforderungen, welche die zulassungspflichtigen biogenen Treib- und Brennstoffe erfüllen müssen; er stellt dabei sicher, dass der europäischen Gesetzgebung entsprechende biogenen Treib- und Brennstoffe zugelassen bleiben und dass die nationale Landesversorgung sichergestellt bleibt.
- b. das Verfahren der Zulassung.

## **2) Begründung**

### **Grosses Interesse der schweizerischen Luftfahrt an alternativen Treibstoffen**

Im Einvernehmen mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) will die Luftfahrt zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses u.a. nachhaltige alternative Treibstoffe einsetzen. Die Luftfahrt hat ein grosses Interesse an der Herstellung zukünftiger alternativer Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen auf biologischer Basis (so genannte „Agro- oder Biotreibstoffe“). Zwar wird sie noch lange auf Treibstoffe mit hoher Energiedichte wie Kerosin (Jet-A1) angewiesen sein. Gleichzeitig will sie aber ihren Beitrag im Kampf gegen den Klimawandel leisten; der internationale Verband der Luftverkehrsunternehmen IATA hat deshalb an seiner Generalversammlung vom Juni 2009 in Kuala Lumpur CO<sub>2</sub>-neutrales Wachstum des internationalen Luftverkehrs bis 2020 zum Ziel erhoben. Die Luftverkehrsbranche setzt dabei unter anderem auf alternative Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen, die in der Gesamtbilanz weniger CO<sub>2</sub> freisetzen und über ihren gesamten Lebenszyklus nachhaltig sind. Auch die Internationale Zivilluftfahrtbehörde ICAO unterstützt Forschungsbemühungen in Richtung "Alternative Treibstoffe" und treibt ihre Aktivitäten derzeit voran (z.B. durch die "ICAO Conference on Aviation and Alternative Fuels" vom 16. bis 18. November 2010 in Rio de Janeiro). Das zuständige Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) unterstützt diese Bestrebungen.

### **Strategie IATA im Bereich Umwelt/Klima**

Der Welt-Luftfahrtverband IATA hat sich für die Luftfahrt auf folgende Ziele verständigt:

- Effizienzsteigerung um jährlich 1,5% bis 2020
- ab 2020 CO<sub>2</sub>-neutrales Wachstum
- bis 2050 Halbierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bezogen auf 2005

Um diese Ziele zu erreichen, hat die IATA eine Vier-Säulen-Strategie, die von der AEROSUISSE unterstützt wird:

Erste Säule: technologischer Fortschritt, z.B. Flottenerneuerung, Gewichtsreduktionen

Zweite Säule: operationelle Massnahmen, z.B. moderne Flugmanagementsysteme und neue Anflugverfahren

Dritte Säule: effizientere Infrastruktur, z.B. Single European Sky, weniger Umwege, weniger Holdings

Vierte Säule: ökonomische Massnahmen, soweit die CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht durch obige Massnahmen reduziert werden können, z.B. CO<sub>2</sub>-Kompensation, Emissionshandelssysteme

### **Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch alternative Treibstoffe**

Auch mit allen Massnahmen aus den vier Bereichen kann die IATA ihre selbstgesteckten Ziele nicht erreichen. Als weitere, vielversprechende Option bietet sich, wie bereits erwähnt, die Verwendung von alternativen Treibstoffen auf Basis nachwachsender Rohstoffe an. Verglichen mit der Verbrennung von Kerosin aus fossilen Quellen hat diese Option das Potential, bis zu 80% der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren.

### **Alternative Treibstoffe für die Luftfahrt sollen nachhaltig sein**

Gerade für den Luftverkehr ist die Entwicklung zukünftiger nachhaltiger alternativer Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen von grosser Bedeutung. Deshalb konzentriert sich die Luftfahrtindustrie derzeit auf die Herstellung von solchen Treibstoffen aus nachhaltigen Quellen, die als Beimischung zum traditionellen Kerosin (Jet-A1) genutzt werden können, bis alternative Treibstoffe in ausreichender Menge für die durchgehende Versorgung der Luftfahrt erzeugt werden können.

### **Entwicklung von nachhaltigen alternativen Treibstoffen auf biologischer Basis in vollem Gange**

Die Entwicklung von alternativen Treibstoffen auf biologischer Basis der nächsten Generation für den Luftverkehr befindet sich bereits in einem fortgeschrittenen Stadium. Solche Treibstoffe sollen beispielsweise aus Abfällen, Holz, Klärschlamm, Algen oder der Jatropha-Pflanze hergestellt werden. Letztere sind Kulturpflanzen, die schnell wachsen und nicht als Nahrungsmittel verwendet werden können. Zudem werden sie nicht auf Böden angebaut, die sich für die Nahrungproduktion eignen. Vielmehr können beide dieser potentiellen Rohstoffe in unwirtlichen Gebieten gedeihen und erfordern wesentlich weniger Süsswasser als andere Pflanzen. Es wird auch an der Züchtung von Pflanzen geforscht, die in

Wüstengebieten wachsen und mit Salzwasser bewässert werden können, wodurch deren Produktion keine Gefahr für die Süsswasserreserven darstellt. Erfolgreiche Flugversuche mit Passagierflugzeugen unter Beimischung von solchen biogenen Treibstoffen sind kürzlich von AIR NEW ZEALAND (B747-400), Continental Airlines (B737-800), JAL (B747-300), Qatar (A340, GTL) und KLM (B747-400) durchgeführt worden.

### **Position der AEROSUISSE zu alternativen Treibstoffen**

Die AEROSUISSE schliesst sich im Bereich der nachhaltigen alternativen Treibstoffe der Strategie ihres hauptbetroffenen Mitgliedes Swiss an. Sie unterstützt die Bemühungen zur Förderung von nachhaltig produzierten Flugzeug-Treibstoffen aus Biomasse. Dazu sind auch auf nationaler Ebene fördernde Rahmenbedingungen zu schaffen.

Als Leitlinie für die Entwicklung von alternativen Treibstoffen dient die „Principals and Criteria for Sustainable Biofuel Production“, erarbeitet von der internationalen, breit abgestützten Initiative „Round Table on Sustainable Fuels“. Die Initiative nennt alle relevanten Kriterien für eine nachhaltige Herstellung und Verwendung von Biotreibstoffen.

Es sind dies insbesondere

- Reduktion der Treibhausemissionen über den gesamten Lebenszyklus
- Erhalt der Biodiversität und der Bodenfruchtbarkeit
- keine Konkurrenz zu Nahrungsmitteln
- gerechte Arbeitsbedingungen
- angepasste Methoden zur Produktionsverbesserung (Düngung, Umgang mit genetisch veränderten Organismen, Wahl Pflanzenart und –ort)

### **Kompatibilität mit EU**

Im Gegensatz zur vorgeschlagenen Gesetzesänderung besteht in der EU mit der „Treibstoffqualitätsrichtlinie“ (2009/30/EC) und der „erneuerbaren Energierichtlinie“ (2009/28/EC) eine Beimischungspflicht für Biokraftstoffe. Diese Regeln verfolgen vergleichbare Ziele wie die Schweizer Gesetzgebung. Sie schreiben gleichzeitig auch Anforderungen an die Nachhaltigkeit fest, die für die Anrechenbarkeit an die EU-Zielquoten zu erfüllen sind.

Leider sind diese Anforderungen nicht deckungsgleich mit denen der vorgeschlagenen Schweizer Gesetzgebung. Artikel 35d USG führt zu einer erheblichen Diskrepanz zwischen der europäischen und der schweizerischen Gesetzgebung. Dies ist gerade im Hinblick auf Biotreibstoffe, welche per se durch eine globale Wertschöpfungskette gekennzeichnet sind, nicht hinnehmbar. Über die Hälfte der Schweizer Treibstoffe werden aus der EU importiert. Zusätzlich ist zu bedenken, dass im Luftverkehr mittelfristig ein Gemisch aus Biotreibstoffen und herkömmlichem Jet-1A eingesetzt werden wird. Es ist daher von grösster Wichtigkeit, dass die minimalen Nachhaltigkeitsanforderungen in der EU und der Schweiz identisch sind. Andernfalls würden zusätzliche Handelsbarrieren geschaffen, was mit dem Gesetzesentwurf der Fall ist.

Letztlich ist auch zu bedenken, dass Artikel 35d USG nicht mit dem Cassis-de-Dijon Prinzip vereinbar ist, da es dem Bundesrat erlauben würde, in der EU zugelassene Biotreibstoffe in der Schweiz zu verbieten. Ein Alleingang in dieser Sache ist nicht angebracht.

Wir verweisen in diesem Punkt auf die ausführliche Begründung der Erdölvereinigung.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

**AEROSUISSE**  
**Dachverband der schweizerischen**  
**Luft- und Raumfahrt**  
Der Geschäftsführer:



K. Howald