

331.5

## Aktenexemplar

Protokoll

der Besprechung vom 9. September 1974 betreffend die Versorgung  
der Swissair mit Flugpetrol

---

Teilnehmer: Herren Bundesrat Ritschard,  
Direktor Guldimann (Luftamt),  
Direktor Siegrist (Amt für Energiewirtschaft),  
Dr. Niederhauser (Del.f.w. Kriegsvorsorge),  
Dr. Flachs (Shell),  
Holzer (BP),  
Bremi (Esso),  
Wegener (Total),  
Dr. Stucky (Erdölvereinigung),  
Dr. Böhler, (Amt für Energiewirtschaft)  
Dr. Fehr.

1) Problemstellung

Die Swissair befand sich in der Oelkrise hinsichtlich der Versorgung mit Flugpetrol in einer prekären Lage und zwar aus folgenden Gründen:

- In unserem Land wird Flugpetrol nur in der Raffinerie Cressier produziert, die nur 20 % des Bedarfes deckt.
- Es sind bei uns zuwenig Lager für Flugtreibstoff vorhanden, (10 - 15 Tage im Durchschnitt?).

Die Preise für Flugpetrol haben sich seit 1971 verdreifacht.

Die Versorgung mit Flugpetrol sowohl der Swissair als auch der unsere Flughäfen anfliegenden Gesellschaften sollte sichergestellt sein, da sonst letztere gegen Swissair Retorsionsmassnahmen ergreifen könnten.

Vor einigen Jahren, als Flugpetrol reichlich zur Verfügung stand, wollte die Swissair von Lagerhaltung nichts wissen, sondern versuchte mit Erfolg, die günstigsten Preise auf dem Markt zu erzielen.

Nach der Erdölkrise hat die Swissair ihre Haltung geändert: Sie fordert eine Erhöhung der inländischen Produktion an Flugpetrol und eine Erweiterung der Lagerkapazität. Sie ist bereit, sich dabei finanziell stark zu engagieren.

Der Bund unterstützt alle Massnahmen zur Verbesserung unserer Inlandversorgung mit Flugtreibstoff. Er hat auch darauf hingewirkt, dass die grossen Oelgesellschaften in Krisenzeiten einen Pool bilden, um die Versorgung sicherzustellen. Auch auf internationaler Ebene sind Bestrebungen im Gang, dass sich die Länder bei Knappheit gegenseitig aushelfen.

## 2) Raffineriekapazität in der Schweiz:

Im Jahre 1973 wurde von den abgesetzten 650'000t Flugpetrol lediglich ca. 20 % im Inland, d.h. in der Raffinerie Cressier produziert. Bei der Raffination von Rohöl fällt zwischen 3 - 5 % Kerosen an. Eine Erhöhung des Ausstosses würde auf Kosten des Heizöles extra leicht gehen. Die Mengen fallen aber nicht ins Gewicht. Hingegen werden die Kosten unverhältnismässig hoch.

Die Raffinerie Collombey hat bis anhin aus technischen und preislichen Gründen (Entschwefelungsanlage, zusätzlicher Tankraum, billige Preise im Ausland) kein Flugpetrol produziert. Nach der Versorgungskrise wird nun für 1975 eine Erweiterung der Raffineriekapazität von 3,5 auf 5 Mio t pro Jahr ins Auge gefasst. Es sind auch Anlagen für Entschwefelung, zur Reduktion des Beigehalts des Benzins sowie für die Produktion von Flugpetrol im Studium. Die Investitionskosten belaufen sich auf 100-200 Mio Franken. Davon entfallen 10 Mio Franken auf die Produktion von Flugpetrol. Damit

könnten jährlich 100-150'000t Kerosen hergestellt werden und es würde der einheimische Ausstoss von 20 auf 40 % verdoppelt. Eine weitere Erhöhung, z.B. auf 50 % wäre nur mit unverhältnismässig hohen Kosten zu erreichen, da neue Konversionsanlagen etc. gebaut werden müssten.

Der Bau einer weiteren Raffinerie ist nach Angabe der Erdölfirmer nicht realistisch, da in Westeuropa genügend Kapazität vorhanden ist.

### 3) Lagerhaltung

#### a) Freie Lager:

Gemäss Angaben der Swissair sollen die Flugpetrolreserven der Tanklager an den Flughäfen und in den Rheinhäfen Basel lediglich für 15 Tage ausreichen. Shell gibt an, dass sie während der Krise in ihren Tanks (inkl. Cressier) für ca. 40 Tage Reserven hatte.

Ab 1977 wird die Tankanlage Rümlang in Betrieb genommen werden, wobei 50'000m<sup>3</sup> Flugpetrol gelagert werden. Für eine spätere Phase (20 Jahre) sind weitere 50'000m<sup>3</sup> Tankraum für Flugpetrol vorgesehen. Die Swissair könnte eventuell ein Tankfeld im Baurecht übernehmen und für die Zwischenzeit selbst Tanks bauen.

#### b) Pflichtlager:

Für das Flugpetrol bestehen keine Pflichtlager. Die Swissair konnte früher ohne Schwierigkeiten genügend billiges Kerosen einkaufen. Der Delegierte für wirtschaftliche Kriegsvorsorge befürwortet eher die Erhöhung der Betriebsreserven, da Pflichtlager nur in den gesetzlich vorgesehenen Fällen angetastet werden dürfen.

#### c) Finanzierung:

Die Kosten für zusätzliche Lagerung von Flugtreibstoff der Oelgesellschaften sollten von allen Bezüglern getragen werden. Die Möglichkeiten einer Belastung des Flugpetrols sollten untersucht werden, eventuell in Verbindung mit den Flugplatzgebühren.

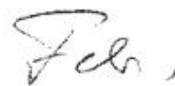
#### 4) Internationale Abkommen

Im Abkommen von Chicago ist die Gleichbehandlung der Fluggesellschaften im In- und Ausland festgelegt. Klauseln, die sich speziell mit der Versorgung von Flugtreibstoff befassen, sind nicht enthalten. Eine Anwendung auf den Treibstoff ist aber nicht ausgeschlossen.

Herr Bundesrat Ritschard zeigt sich über die Aussprache befriedigt. Das Luftamt wird die Swissair über die Resultate orientieren.

17.9.74

Für das Protokoll:



Fehr