

BUNDESRAT

Beschlussprotokoll II der 42. Sitzung vom 14. November 1973¹

Auszug

[Bern,] 19. November 1973

[...]²*2. Die Versorgung unseres Landes mit Brenn- und Treibstoffen*

Herr Bundesrat Brugger orientiert den Rat über die Versorgungslage³, die sich infolge der Restriktionen der ölproduzierenden Länder auch für die Schweiz zusehends gefährlicher erweist. Man muss heute offen feststellen, dass die Versorgung unseres Landes nicht mehr vollumfänglich garantiert ist. Die eigentliche Krise⁴ wird aber erst ab Mitte Dezember fühlbar sein, da bis dahin die sich jetzt bereits unterwegs befindlichen Tanker fortlaufend in den europäischen Häfen noch eintreffen. Nach den Erhebungen des EVD ist mit einem Manko von 15% auf den Treibstoffen und mit einem solchen von 20–25% auf Heizöl zu rechnen. Heizöl ist zwar derzeit noch kaufbar, aber zu horrenden Preisen (500–600 Franken pro Tonne). Überall stürzt man sich auf den Rest der Reserven. Die Milizorganisation des EVD hat sich vollständig gebildet und ist an der Arbeit. Unter der Leitung von Max Steiner, Generaldirektor der Firma Sulzer AG und unter Mitwirkung von Dr. Edmund Wyss, Chef der Sektion Treibstoffe, wird ohne Nervosität diskutiert und disponiert⁵. Auf Grund der

1. *BR-Beschlussprot. II: CH-BAR#E1003#1994/26#16**. Verfasst von W. Buser.

2. Für das vollständige Dokument vgl. dodis.ch/39686.

3. Zur Versorgungslage der Schweiz mit Erdölprodukten vgl. die Notiz von M. Jost vom 22. August 1973, dodis.ch/40692; das Exposé von H. R. Siegrist vom 29. August 1973, dodis.ch/37656; die Notiz von J. Zwahlen an P. Graber vom 9. Oktober 1973, dodis.ch/40632; die Notiz der Handelsabteilung des Volkswirtschaftsdepartements vom 9. Oktober 1973, dodis.ch/40677; die Notiz von P. Oberson vom 11. Oktober 1973, dodis.ch/40634; den Bericht von E. Brugger an den Bundesrat vom 16. Oktober 1973, dodis.ch/40681; die Notiz von A. Hasler an E. Brugger vom 2. November 1973, dodis.ch/40683; die Notiz von R. Scherrer an E. Brugger und W. Ritschard vom 15. Mai 1974, dodis.ch/40704; die Notiz von P. Oberson an G. Kündig vom 24. Juni 1974, dodis.ch/40662 sowie die Notizen von G. Kündig vom 22. Juli 1975, dodis.ch/40629 und vom 31. Oktober 1975, dodis.ch/40718.

4. Zu den Auswirkungen der Ölkrise auf die Schweiz, den hinsichtlich der Versorgungslage getroffenen innenpolitischen Massnahmen und der Frage der Beziehungen mit den erdölexportierenden Staaten vgl. Dok. 58, dodis.ch/40607 und Dok. 124, dodis.ch/40608. Zur Beteiligung und Strategie der Schweiz bezüglich Verhandlungen auf multilateraler Ebene vgl. Dok. 52, dodis.ch/40606; Dok. 184, dodis.ch/40609 und Dok. 185, dodis.ch/40610. Zum Beitritt der Schweiz zum International Energy Program vgl. Dok. 110, dodis.ch/38752. Zu den Auswirkungen der Ölkrise auf die Entwicklungszusammenarbeit vgl. Dok. 68, dodis.ch/38299; Dok. 74, dodis.ch/38300; Dok. 102, dodis.ch/38913 und Dok. 112, dodis.ch/38914. Zu den Auswirkungen auf die humanitäre Hilfe vgl. Dok. 76, dodis.ch/38817. Vgl. ferner die thematische Zusammenstellung dodis.ch/T1321.

5. Zum Krisenstab «Ölversorgung» vgl. die Aufzeichnung von R. Scherrer vom 6. Dezember 1973, dodis.ch/40628. Zu weiteren im Zusammenhang mit der Ölkrise gebildeten interdepartementalen Arbeitsgruppen vgl. die Notiz von A. Fehr vom 1. Oktober 1973, dodis.ch/40668; die Notiz von M. Jost vom 1. Oktober 1973, dodis.ch/40693; das Protokoll von R. Staub vom



neusten Erhebungen sind nun Einschränkungen unvermeidlich. Ein Appell⁶ genügt nicht mehr. Am spektakulärsten wäre ein Sonntagsfahrverbot⁷. Leider ist aber davon keine grosse Einsparung zu erwarten. Wird dieses Fahrverbot auch auf den Samstag ausgedehnt, sind grosse Schwierigkeiten zu erwarten. In der Öffentlichkeit scheint die Bereitschaft für die Aufnahme eines Sonntagsfahrverbots recht gross. Man erinnert sich aber der Erfahrungen im Jahre 1956⁸: Damals schien die Sache am ersten Sonntag in Ordnung, am zweiten Sonntag kam herbe Kritik und am dritten Sonntag hörte man geradezu klassenkämpferische Töne. Man muss auch berücksichtigen, dass wir in der Schweiz nicht die gleiche Struktur haben wie Holland (Wintersport!). Die Bedenken gegenüber dem Sonntagsfahrverbot sind deshalb die folgenden: es bringt wenig ein und lässt sich langfristig kaum durchhalten.

Eine zweite Möglichkeit bestände in der Kontingentierung, eine dritte in einer Teilrationierung, mit amtlich festzusetzenden Prioritäten. Die Fachbearbeiter des EVD sind der Auffassung, dass derzeit – unter Berücksichtigung insbesondere auch der administrativen Umtriebe, die mit einer Teilrationierung verbunden wären – die Kontingentierung⁹ vorzuziehen ist. Beim Benzin sollten die Lieferungen um 25% reduziert werden, beim Heizöl um 30%. Dazu wäre ergänzend eventuell eine Geschwindigkeitsbegrenzung¹⁰ zu prüfen. Abschliessend macht Herr Brugger darauf aufmerksam, dass die ganze Aktion für sein Departement natürlich auch ein Personal- und ein Kostenproblem ist. Das Finanzdepartement wird dafür umgehend 5–6 Mitarbeiter bewilligen müssen, nebst dem entsprechenden Kostenpunkt.

Herr Tschudi ist mit dem von Herrn Brugger skizzierten Vorgehen einverstanden. *Herr Gnägi* gibt bekannt, dass er bei den Trainingsflügen der

4. Oktober 1973, dodis.ch/40631; das Protokoll von A.-L. Vallon vom 5. Dezember 1973, dodis.ch/40635 sowie die Notiz von G. Kündig an J. Zwahlen vom 22. August 1974, dodis.ch/40664. Zur Frage der Entwicklungsperspektiven der schweizerischen Energiewirtschaft, der Ausarbeitung eines entsprechenden Verfassungsartikels sowie zur Gründung und Tätigkeit der Eidg. Kommission für die Gesamtenergiekonzeption vgl. das BR-Prot. Nr. 140 vom 24. Januar 1973, dodis.ch/40742; die Notiz von E. Bischof vom 30. August 1973, dodis.ch/40630; die Notiz von A.-L. Vallon vom 20. Februar 1974, dodis.ch/40638; das BR-Prot. Nr. 905 vom 5. Juni 1974, dodis.ch/40736; das Protokoll von H. Kobler und J.-P. Seuret vom 23. August 1974, dodis.ch/40720; die Schreiben von J. Zwahlen an M. Kohn vom 18. September 1974, dodis.ch/40666 und vom 19. September 1974, dodis.ch/40667; das Protokoll von M. Elser vom 27. Juni 1975, dodis.ch/40721; das BR-Prot. Nr. 1693 vom 10. September 1975, dodis.ch/40740 sowie das BR-Prot. Nr. 2128 vom 12. November 1975, dodis.ch/40741.

6. Aufruf des Bundesrats vom 8. November 1973, dodis.ch/40684.

7. Vgl. dazu das BR-Prot. Nr. 1979 vom 21. November 1973, dodis.ch/40735. Vgl. ferner das Schreiben von P. Moren und X. Frei an E. Brugger vom 29. November 1973, dodis.ch/40762; das Schreiben von U. Wüthrich an E. Brugger vom 12. Dezember 1973, dodis.ch/40707 sowie das Schreiben von E. Brugger an U. Wüthrich vom 14. Januar 1974, dodis.ch/40706.

8. Vgl. dazu das BR-Prot. Nr. 1969 vom 16. November 1956, dodis.ch/40901; die Notiz von M. Kaufmann an Th. Holenstein vom 19. November 1956, dodis.ch/40902 sowie das BR-Prot. Nr. 2116 vom 10. Dezember 1956, dodis.ch/40903. Zur Suezkrise vgl. ferner die thematische Zusammenstellung dodis.ch/T1241.

9. Vgl. dazu Anm. 7.

10. Vgl. dazu das BR-Prot. Nr. 1899 vom 14. November 1973, CH-BAR#E1004.1#1000/9#800*.

Flieger bereits Einschränkungen angeordnet hat, hingegen war es nicht mehr möglich, die Manöver des zweiten Armeekorps unter Berücksichtigung der neuen Lage umzugestalten. *Herr Furgler* hält dafür, dass sich der Bundesrat im Moment, da er entscheidet, vergewissert haben muss, dass sich die in Aussicht genommenen Massnahmen tatsächlich auch durchsetzen lassen und der Vollzug kontrollierbar ist. Bei der Kontingentierung stellt sich das Problem des Stichtags der Quantität. Es sollte auch raschmöglichst eine Sperre der Benzinausfuhr¹¹ ins Auge gefasst werden. Bezüglich des Sonntagsfahrverbots ist zu beachten, dass die Situation heute nicht mehr die gleiche ist wie 1956. Insbesondere sollte es möglich sein, bis Mitte Dezember – bis dahin sind die Hotels für den Wintersport in der Regel nicht offen – drei Sonntage mit dem Fahrverbot zu belegen, ohne dass schwere Folgen zu gewärtigen sind. Im übrigen wünscht *Herr Furgler*, dass die Massnahmen der Geschwindigkeitsbeschränkung, wenn solche in Betracht gezogen werden, auf jeden Fall mit seinem Departement koordiniert werden. *Herr Graber* wünscht Auskunft über die effektiv vorhandenen Reserven¹² (die Aussagen darüber variieren) und fragt, ob das Sonntagsfahrverbot und die Kontingentierung kumulativ oder alternativ vorzusehen wären. Auch *Herr Bundespräsident Bonvin* hält dafür, dass die psychologischen Auswirkungen eines Sonntagsfahrverbots heute nicht mehr die gleichen wären wie 1956. *Herr Brugger* ergänzt, dass eine Kontingentierung heute so oder so nicht mehr zu vermeiden ist, insbesondere beim Heizöl¹³. Die Durchsetzung dürfte möglich sein, auch ohne grossen Apparat. Auch die Kontrolle ist auf Grund des sogenannten Warenbuches, das im Öl- und Benzinhandel geführt wird, zu bewältigen. Die Branchenvertreter sind kollaborativ. Beim Sonntagsfahrverbot kommt man nicht um den Eindruck herum, dass es sich um ein window-dressing handelt. Die Leute fahren am Freitag oder Samstag zum Wintersport und kehren, soweit immer möglich, erst am Montag zurück. Es wird daraus eine Einsparung von lediglich 2–3% erwartet. Nimmt man es trotzdem in Aussicht, könnte es für den 25. 11., den 2. und den 9. 12. verfügt werden, anschliessend würde es ersetzt durch die Kontingentierung. In Sachen Geschwindigkeitsbeschränkung steht das EVD selbstverständlich in enger Fühlungnahme mit dem JPD. Die Manöver des zweiten Armeekorps haben dem Chef des EVD eine grosse Zahl von Briefen eingetragen¹⁴. Es wäre deshalb gut, wenn mit den neuen Massnahmen, die in Aussicht genommen werden müssen, gleichzeitig unterstrichen werden könnte, dass auch die Armee die Sparmassnahmen mitmacht. *Herr Brugger* orientiert dann über die Pflichtlager und die freien Lager und erklärt abschliessend, dass sich das EVD einem Sonntagsfahrverbot nicht widersetzen würde, wenn der Bundesrat so beschliesst.

11. Vgl. dazu das BR-Prot. Nr. 2109 vom 3. Dezember 1973, CH-BAR#E1004.1#1000/9#801*.

12. Vgl. dazu bes. die Tabelle im Anhang des Berichts von E. Brugger an den Bundesrat vom 16. Oktober 1973, dodis.ch/40681.

13. Vgl. dazu z. B. das Merkblatt der Direktion der Eidg. Bauten des Departements des Innern vom 12. Dezember 1973, dodis.ch/40696.

14. Zur Antwort auf die Zuschriften der Öffentlichkeit vgl. das Schreiben von E. Brugger vom November 1973, dodis.ch/40685.

Herr Celio hat ebenfalls viele kritische Stimmen wegen der Armee gehört. Es ist deshalb notwendig, dass der Bundesrat nun Sofortmassnahmen trifft und diese gut verkauft. Nach Auskünften aus Rom ist während des ganzen Jahres 1974 mit Einschränkungen zu rechnen¹⁵. Die von Herrn Brugger vorgeschlagenen Massnahmen sind alle brauchbar, am besten wäre es aber, man würde wohl mit einem Sonntagsfahrverbot vorausgehen und anschliessend die Kontingentierung einführen. *Herr Furgler* macht darauf aufmerksam, dass auch die Kontingentierung keine problemlose Sache ist. Man kann dem Tankstellenhalter schon weniger liefern, wie aber soll er reagieren, damit auch die Motorfahrzeughalter einigermassen gleichmässig sich einschränken müssen?

Der Rat schreitet darauf zur Bereinigung der vorzukehrenden Massnahmen. Von der Annahme ausgehend, dass ein Sonntagsfahrverbot nur für einige wenige Sonntage denkbar wäre und dann doch fallen gelassen werden müsste, spricht sich eine Mehrheit des Rates dagegen aus. Hingegen wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h generell zum Beschluss erhoben, unter Vorbehalt einer Rücksprache, die Herr Bundesrat Furgler über die Mittagszeit mit seinen Fachleuten nehmen wird. Der Kontingentierung wird zugestimmt und zwar im Ausmass von 20% für Benzin und 30% für Heizöl. *Herr Gnügi* soll in seinem Departement noch abklären, was bezüglich der Armee vorzukehren ist¹⁶.

Am späten Nachmittag wird die Diskussion um diese Massnahmen wieder aufgenommen, wobei der Rat beschliesst, auf Samstag, 17. November, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h in Kraft zu setzen. Diese ist sofort zu publizieren¹⁷. Allfällige weitere Beschlüsse (Kontingentierung/Sonntagsfahrverbot) sollen am nächsten Mittwoch¹⁸ gefasst werden.

[...] ¹⁹

15. Zur Problematik der zwischenzeitlichen Suspendierung der Ausfuhr von Erdölprodukten aus Italien vgl. das Schreiben von D. Steinmann an A. Hasler vom 10. Oktober 1973, dodis.ch/40633; das Telegramm Nr. 23 von P. R. Jolles an die schweizerische Botschaft in Rom vom 11. Oktober 1973, dodis.ch/40816; die Note der schweizerischen Botschaft in Rom an das italienische Aussenwirtschaftsministerium vom 26. Oktober 1973, dodis.ch/40678; das Schreiben des Staatsrats des Kantons Tessin an E. Brugger vom 23. November 1973, dodis.ch/40687; die Note der schweizerischen Botschaft in Rom an das italienische Aussenministerium vom 29. November 1973, dodis.ch/40680 sowie das Schreiben von E. Brugger an den Staatsrat des Kantons Tessin vom 19. Dezember 1973, dodis.ch/40688.

16. Vgl. dazu Doss. CH-BAR#E5001G#1985/220#1074* (76.1) und CH-BAR#E5001G#1986/105#1139* (76.1).

17. Vgl. Anm. 10.

18. Vgl. Anm. 7.

19. Für das vollständige Dokument vgl. dodis.ch/39686.