

Protokoll-NotizSitzung Krisenstab "Oelversorgung" am 6. Dezember 1973

Herr Bundesrat Brugger eröffnet die Sitzung und weist einleitend auf die verschiedenen Presseberichte über den Stand der schweizerischen Oel- und Benzinversorgung hin. Es geht zunächst darum, eine Uebersicht über die gegenwärtige Situation zu gewinnen.

Herr Stucky (Erdölvereinigung): Der Stand der Rohölproduktion hat sich seit Ende November nicht geändert. Die 12 OAPEC-Länder fördern effektiv pro Tag etwa 14,2 Mio Fass. Unklar ist, wie weit sich die nordafrikanischen Länder an den Boykott halten. Die Reduktion der Rohölproduktion beträgt weltweit ca. 25 % oder 1 Mio Tonnen pro Tag.

Die Verschiffung stockt teilweise. Die Raffinerien in Rotterdam arbeiten zu 50 - 70 %. Deutsche Raffinerien, welche holländisches Oel verarbeiten, werden nicht mehr beliefert; die allgemeine Lage in Deutschland ist aber immer noch ziemlich befriedigend. Dasselbe gilt für Frankreich.

Herr Wagner (CARBURA): Die Versorgungslage in unserem Land ist beim leichten Heizöl und beim Dieselöl gegenwärtig entspannt. Beim Heizöl mittel dagegen knapp, da ein Import nicht möglich ist. Beim Heizöl schwer ist die Situation ausreichend. Die notwendigen Rohöl-Importe sind für den Dezember noch gesichert; was später geschieht, kann gegenwärtig kaum abgeschätzt werden. Beim Benzin sind die Bestände knapp; unsere Vorräte müssen geschont werden.

Herr Gassmann (Oberzolldirektion): Die Statistik über die Zufuhren und Einfuhrverzollungen im November lässt folgende Schlüsse zu (vgl. ausgeteiltes Blatt). Die Zufuhren liegen im Vergleich zu den Einfuhrverzollungen im normalen Rahmen. Gegenüber den Vorwochen sind in der 4. Novemberwoche die Zufuhren an Benzin etwas geringer, an Dieselöl ungefähr gleich und an Heizöl grösser. Die Zufuhr ab den Raffinerien Collombey und Cressier sind im Vergleich zu den Importen etwas erhöht.

Herr Bundesrat Brugger weist auf die in der Oeffentlichkeit sich abzeichnende Meinung hin, dass wir "im Oel schwimmen". Wie lassen sich die von uns getroffenen Beschränkungsmaßnahmen begründen?

Herr Niederhauser (DWK): Hauptgrund für unsere momentan gute Situation ist wohl die Aktion der CARBURA. Es wäre aber darauf hinzuweisen, dass die Lage im Januar und Februar völlig ungewiss ist. Wir sind daher einhellig der Meinung, dass die Massnahmen weiterzuführen sind.

Herr Steiner (Chef KIAA): Die Situation ist immer noch gestört; es besteht eine bedeutende Unsicherheit. Das aber war ja der Ausgangspunkt unserer Massnahmen. Es wird wesentlich auch auf die Friedensverhandlungen im Nahen Osten ankommen. Es darf auch erwähnt werden, dass die Massnahmen der Schweiz im Ausland eine gute Presse haben. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die volle Wirkung der Oelkrise uns noch nicht erreicht hat.

Herr Bundesrat Brugger weist darauf hin, dass die Frage des Preises und der Bereicherung der Erdölgesellschaften im Parlament, in der Presse und im Volk Unruhe gestiftet hat. Wie ist hier die Lage?

Herr Stucky (Erdölvereinigung): Vorläufig gelten die Abmachungen mit Herrn Schürmann. Das Hauptproblem liegt darin, dass ein gespaltener Markt entstanden ist, weil die freien Importeure beim Benzin der Preisherabsetzung durch den Preisüberwacher nicht unterworfen sind. Zwar besteht hier eine faktische Bindung; viele Tankstellen-Stammkunden sind aber bereit, mehr zu bezahlen, um überhaupt Benzin zu erhalten. Auch der Heizölpreis der grossen Gesellschaften ist durch Abmachungen mit dem Preisüberwacher gebunden; die freien Importeure dagegen haben einen höheren Preis. -- Auf dem Preissektor liegt die Problematik in einem Konflikt zwischen dem Ziel der Preisüberwachung und dem Ziel der ausreichenden Erdölversorgung unseres Landes.

Herr Schmidhauser (Kartellkommission): Hinsichtlich Benzin kann man nur bei den integrierten Gesellschaften eingreifen, nicht aber bei den freien Importeuren. Ferner besteht eine Vereinbarung mit dem Brennstoffhändler-Verband. Praktisch gesehen wird dadurch weitgehend der gesamte Sektor überwacht. Falls diese Ueberwachung nicht genügt, müsste an eine eigentliche Preiskontrolle gedacht werden.

Herr Wagner (CARBURA): Die CARBURA hat eine Verbilligungsaktion durchgeführt mit einem Aufwand von 36 Mio. Franken. Dabei wurden die Importeure verpflichtet, diese Verbilligungen an die Konsumenten weiterzugeben.

Herr Schmidhauser (Kartellkommission): Es fragt sich, ob man nicht durch die Kartellkommission eine Sonderuntersuchung machen lassen sollte. Das würde die Beantwortung der parlamentarischen Interpellationen erleichtern und zur Beruhigung des politischen Druckes beitragen. Eine solche Untersuchung könnte in einem halben Jahr durchgeführt werden, da schon Vorarbeiten bestehen.

Herr Stucky (Erdölvereinigung): Die Betroffenen würden keine grossen Bedenken hiezu anmelden. Man kann sich aber doch fragen, ob der Moment günstig gewählt sei; jetzt geht es doch vor allem um die Sicherstellung der Versorgung des Landes.

Herr Lévy (Handelsabteilung): Die OECD-Staaten haben im Sinne zu empfehlen, die Verteuerung der in Frage stehenden Produkte zur Nachfragedämpfung auf die Konsumenten abzuwälzen.

Herr Bundesrat Brugger erklärt, es habe nie die Absicht bestanden, gegen den Markt zu arbeiten. Eine Benzinpreis-Erhöhung wäre vielleicht

ganz erwünscht. Jedenfalls müssen wir dem Publikum sagen, dass eine Preisüberwachung existiert; das wirkt beruhigend. Eine Sonderuntersuchung der Kartellkommission im Benzin- und Oelsektor kann zur Abfangung des politischen Drucks ins Auge gefasst werden.

Nun zur Frage der Kontingentierung. Soll sie weitergeführt werden? Wenn ja - in welchem Umfang?

Herr Wyss (Sektion Treib- und Brennstoffe): Es wäre wohl richtig, die Beschränkung auf 80% beizubehalten. Man kann die Versorgungslage im neuen Jahr nicht abschätzen. Die Vorarbeiten für eine Teilrationierung sind im Gange; es wurde ein Konzept ausgearbeitet. Nachdem die kantonalen Strassenverkehrsämter einhellig zugestimmt haben, ist ein Vernehmlassungsverfahren eingeleitet worden. Die kantonalen Vertreter kündigten allerdings an, dass eine Benzin-Teilrationierung frühestens per 1. März möglich sei.

Herr Stucky (Erdölvereinigung): Die Kontingentierung hat sich gut eingespielt; sie wird an der Front flexibel gehandhabt. Am besten funktionierte die Abgabe, wenn die Gesellschaften - was nicht durchwegs der Fall war - dem Tankstellenhalter Order gaben. Die integrierten Gesellschaften versorgen jede Region; das läuft recht gut.

Herr Imfeld (Sektion Treib- und Brennstoffe): Die Kontingentierung läuft ausgezeichnet. Menschliche Schwächen gibt es immer - aber es hat niemand gefroren und jeder hatte Benzin. Gewisse Schwierigkeiten traten etwa auf bei den Schlüsselstationen. Hier und in einigen anderen Fällen sollten Verfeinerungen angebracht werden; im grossen und ganzen aber kann auch in der nächsten Kontingentsperiode das gleiche System angewendet werden.

Herr Steinmann (DWK): Wir hatten wenig Anfragen wegen Treibstoffversorgung. Bei der Brennstoffversorgung gab es gewisse Schwierigkeiten für jene Betriebe, welche bei Beginn der Kontingentsperiode ungeschickt lagen; Gärtnereien und Lebensmittelbetriebe haben Mühe, mit 75% durchzukommen. Hier sollten Verfeinerungen gemacht werden.

Herr Bundesrat Brugger stellt in Aussicht, dass für derartige Fälle eine Generalklausel in den Bundesratsbeschluss aufgenommen werden soll.

Eine andere Massnahme ist die Geschwindigkeitsbeschränkung; wir behalten sie bei. Die Autoverbände haben Angst, diese Beschränkungen würden sich einleben und zur allgemeinen Regel werden. Ich habe aber in einem Artikel darauf hingewiesen, dass dies auf der Rechtsgrundlage des Kriegsvorsorgegesetzes nicht möglich wäre. - Weitere Sonntagsfahrverbote für den Monat Dezember kommen wohl nicht in Frage. Für die folgenden Monate muss das zu gegebener Zeit neu geprüft werden.

Herr Messerli (Polizeiabteilung): Im allgemeinen funktioniert das Sonntagsfahrverbot gut. Wir werden noch nähere Abklärungen vornehmen. Näher zu prüfen wäre etwa die Regelung bezüglich der Taxis

und die Ausnahmegewilligungen für Berufstätige. Bei erneutem Erlass eines Sonntagfahrverbots wären wir für frühzeitige Orientierung dankbar.

Herr Bundesrat Brugger weist auch auf die gewerbsmässigen Carhalter hin, welche ebenfalls eine Ausnahmegewilligung nachsuchten. Reklamiert haben ferner die Vermieter von Privatautomobilen. Hier ist eine Ausnahme aber wohl nicht möglich; es würde sich hier geradezu um eine Art von Gesetzesumgehung handeln.

Aufregung hat die Benzin-Hamsterei an der Grenze durch ausländische Automobilisten verursacht.

Herr Hasler (GS/EVD): Es scheint, dass die Empfehlung der CARBURA auch in dieser Beziehung eine gewisse Wirkung gehabt hat. Unsere Umfrage bei Grenzstationen hat ergeben, dass die Lage im Moment nicht beunruhigend ist.

Herr Niederhauser (DWK): Wir sind wesentlich pessimistischer. Die Chefs der Strassenverkehrsämter der Kantone SG, SH und TI zeigen sich sehr beunruhigt. Es kam sogar zu Schlägereien. Die Kantone wünschen, dass etwas unternommen werde.

Herr Wyss (Sektion Treib- und Brennstoffe): Von der Versorgungslage her gesehen, könnte man noch zuwarten; aus psychologischer Sicht sollte sofort etwas geschehen, da die Stimmung z.T. sehr schlecht ist.

Herr Bundesrat Brugger erläutert die zur Diskussion stehenden beiden Massnahmen.

Die Lösung eins besteht in einer Beschränkung der Abgabe von Treibstoffen an ausländische Motorfahrzeuge. Deren Treibstoffbehälter dürften nur noch bis zu $\frac{1}{3}$ aufgefüllt werden; dabei dürften höchstens 10 Liter Benzin abgegeben werden. - Diese Lösung könnte durch die Polizei praktisch nicht kontrolliert werden. Sie hätte den weiteren Nachteil, dass auch Touristen in unserem Land nur jeweils 10 Liter tanken könnten; dies käme einer Schikane gleich.

Die Lösung zwei besteht darin, dass ausländische Automobilisten nur in die Schweiz einreisen dürften, wenn der eingebaute Benzintank mindestens zu $\frac{2}{3}$ gefüllt wäre. Der Anreiz zur Einreise lediglich zum Zwecke des Benzinhamsterns würde dadurch entfallen. Die Touristen würden weniger betroffen als durch die Lösung eins. Die Verletzung internationaler Regeln wäre geringer als bei der Lösung eins. Die Kontrolle könnte hier am Zoll durch Stichproben erfolgen. Es fragt sich nun, welche Einwirkungen diese Lösung zwei auf die Grenztankstellenhalter habe.

Herr Schürch (Polizeiabteilung): Denkbar wäre auch die Einrichtung eines Korridors von 40 km, in welchem Ausländer nicht tanken dürften. Allerdings hat auch diese Lösung Nachteile; sie würde die Grenztankstellen ausserordentlich beeinträchtigen.

Herr Niederhauser (DWK): Wir verstehen die Bedenken gegen Lösung eins. Es geht wohl nur mit Lösung zwei.

Herr Gassmann (Oberzolldirektion): Auch die Durchführung der Lösung zwei wirft verschiedene Probleme auf: Möglichkeit der Manipulation der Benzinuhren; Undurchführbarkeit von Stichproben mittels Messstäben; Kolonnenbildung wegen verlangsamter Abfertigung; Schwierigkeiten beim Wenden zurückgewiesener ausländischer Automobilisten wegen teilweise ungeeigneten Strassenverhältnissen.

Herr Stucky (Erdölvereinigung): Die Auswirkungen an der französischen Zollgrenze wären gering, da die französische Zollverwaltung kontrolliert ob ausreisende Automobilisten vollgetankt haben. - Anders liegt die Situation an der italienischen Grenze: hier reist man mit leerem Tank in die Schweiz und füllt in unserem Land auf. Ausschlaggebend ist der Preisunterschied. Hinsichtlich der Bundesrepublik und Oesterreich ist die Lage ähnlich. - Die Auswirkungen auf die schweizerischen Grenztankstellenhalter bestünden in einem markanten Umsatzrückgang. Dies gilt vor allem für die ca. 100 Tankstellenhalter im Mendrisiotto. Viele von ihnen leben zur Hälfte vom Verkauf des Benzins und zur Hälfte vom gleichzeitig betriebenen Handel mit Souvenirs und ähnlichem.

Herr Guldimann (Luftamt): Bis jetzt haben doch diese Leute profitiert. Eine Reduktion auf normale Verhältnisse ist daher ganz gesund.

Herr Bundesrat Brugger wird dem Bundesrat die Lösung zwei beantragen. - Wie steht es nun mit dem Stand der Vorarbeiten zur Teilrationierung/Benzin? Dazu wurde bereits einiges gesagt. Ich verstehe nicht, warum diese Vorarbeiten nicht vor 1. März abgeschlossen werden können.

Herr Wyss (Sektion Treib- und Brennstoffe): Ein sehr wichtiger Grund liegt darin, dass es den Kantonen an Papier, Druckereien und Leuten mangelt.

Herr Steiner (KIAA): Wenn man neue Prioritäten setzen würde, dann ginge es rasch. Der Bund müsste mithelfen mit seiner Erfahrung. Wichtig wäre z.B., dass sofort Papier bestellt und angeschafft werden könnte; das ist ein echtes Problem.

Herr Würsten (KIAA): Die Formulare werden dezentralisiert von den Kantonen bereitgestellt; dies ist die rascheste Lösung. Allerdings bestehen z.Z. noch so viele technische Einzelfragen, dass eine Gesamtbeurteilung noch nicht möglich ist. Diese und die nächste Woche werden Sitzungen stattfinden; die dabei durchzuführende Inventaraufnahme wird den Gang der Arbeiten beschleunigen.

Herr Bundesrat Brugger fragt, ob das schwedische Modell schon einer Prüfung auf seine Tauglichkeit für unsere Verhältnisse unterzogen worden sei.

Herr Steiner (KIAA): Bei uns sind andere Bedingungen gegeben; trotzdem ist es sehr wertvoll, ausländische Modelle zu studieren. Wir sind daran.

Herr Rothenbühler (Handelsabteilung): Die schweizerischen Botschaften im Ausland werden unverzüglich recherchieren und Informationen beschaffen, sofern dies nötig ist. Allerdings müsste man ihnen zu diesem Zweck einen Fragebogen als Arbeitsunterlage bereitstellen.

Herr Würsten (KIAA): Es spielen bereits Kontakte mit dem Ausland. So haben wir etwa das englische Vorbild ziemlich genau studiert.

Herr Wyss (Sektion Treib- und Brennstoffe): Es wurde den Kantonen versprochen, dass der Bund die Finanzierung über einen Nachtragskredit übernehmen werde.

Herr Bundesrat Brugger ist der Meinung, dies lasse sich verantworten. - Psychologisch wäre es sehr gut, wenn man schon vor dem 1. März bereit wäre. - Wie steht es mit der personellen Situation?

Herr Steiner (KIAA): Herr Imfeld überwacht die Bearbeitung durch einzelne Teams. Dies spielt gut.

Herr Würsten (KIAA): Wenn die Inventaraufnahme durchgeführt ist, können auch konkrete Wünsche zur Erweiterung des Personalbestandes angebracht werden.

Herr Bundesrat Brugger hält die bestehende Führungsstruktur für übersichtlich. Einerseits besteht ein Amt, andererseits ist ein Milizteam an der Arbeit. Beide spielen zusammen; die Vorbereitung obliegt dem Milizteam, die Durchführung dem Amt.

Wie ist die Lage bei der Elektrizitätsversorgung? Wurde ein Mehrverbrauch festgestellt? Wenn auch diese Fragen in den Bereich des EVED gehören, hängen sie doch auch eng mit den hier diskutierten Problemen der Oelversorgung zusammen. - Wie ist ausserdem die Versorgung mit Flugbenzin?

Herr Steiner (KIAA): Wir müssen elektrische Energie in erheblichem Umfang importieren. Demzufolge hängen wir ziemlich stark von diesen Importen ab. Gegenwärtig bestehen hier keine Probleme.

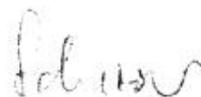
Herr Guldimann (Luftamt): Die Versorgung mit Flugbenzin ist bis jetzt einigermaßen normal. Es wurden Einsparungsmassnahmen getroffen, welche wirken. Dennoch sollte ein entsprechender Beschluss vorbereitet werden.

Herr Bundesrat Brugger stellt abschliessend die Frage, ob der in dieser Besprechung angewendete Sitzungsstil auch künftig eingehalten werden soll. Die heute praktizierte Form einer Koordination der

verschiedenen interessierten Stellen scheint gut zu funktionieren.
Man wird es auch in Zukunft so machen können.

Bern, den 11. Dezember 1973
RS/jb

Für die Protokollnotiz



Dr. R. Scherrer