

Montag, 10. Dezember 1956.

Versorgung mit flüssigen Treib-  
und Brennstoffen /Ersetzung des  
Sonntagsfahrverbotes durch  
neue Massnahmen.

Volkswirtschaftsdepartement. Antrag vom 8. Dezember 1956  
(Beilage).

Der Rat

b e s c h l i e s s t :

Der vorgelegte Entwurf zu einem Bundesratsbeschluss wird  
mit einer Aenderung im deutschen Text genehmigt und auf den  
15. Dezember 1956 in Kraft gesetzt.

In die Gesetzsammlung.

Protokollauszug an alle Departemente.

Für getreuen Auszug,  
der Protokollführer:

*Flüchli*



Bern, den

An den

B u n d e s r a t

Versorgung mit flüssigen Treib- und Brennstoffen/  
Ersetzung des Sonntagsfahrverbotes durch neue Massnahmen

I.

Der Bundesrat hat am 16. November 1956 ein Sonntagsfahrverbot beschlossen, das mit Einschluss des kommenden Sonntags während vier Sonntagen in Kraft steht. Dieses Verbot musste bekanntlich wegen eines ausserordentlichen Nachfragedruckes auf die Tankstellen und aus internationalen Rücksichten als erste Massnahme zur Einschränkung des Verbrauchs von flüssigen Treibstoffen unverzüglich erlassen werden.

Wir haben seither die Entwicklung aufmerksam verfolgt und uns Rechenschaft gegeben, welche neuen Massnahmen anstelle des Sonntagsfahrverbotes getroffen werden können, um die immer noch notwendigen Einsparungen zu erzielen. Das Sonntagsfahrverbot war von vornherein als vorübergehende Massnahme gedacht. Im allgemeinen ist das Verbot mit grossem Verständnis aufgenommen worden. Immerhin ist nicht zu verkennen, dass es sich um eine rohe Bewirtschaftungsmassnahme handelt, die mit Unzukömmlichkeiten und Härten verbunden ist, wobei wir weniger an die persönlichen Wünsche des Einzelnen, als an die Auswirkungen auf bestimmte gewerbliche Betriebe denken. Namentlich das Gastwirtschaftsgewerbe ist durch das Sonntagsfahrverbot stark betroffen worden; die Beeinträchtigung würde sich vor allem in den kommenden Wochen und Monaten, wenn der Touristen- und Fremdenverkehr einsetzt, für viele Gegenden in sehr schwerwiegender Weise geltend machen.

Die Entwicklung der Versorgung hat nun gezeigt, dass zwar weiterhin einschränkende Massnahmen für die flüssigen Treibstoffe notwendig sind, dass aber von einer Rationierung, jedenfalls zurzeit, Umgang zu nehmen ist.

II.

Die gegenwärtige Versorgungslage lässt sich, und zwar sowohl für die flüssigen Treib- wie auch Brennstoffe, wie folgt skizzieren.

Mitte November, als wir uns dazu entschlossen, Ihnen den sofortigen Erlass des Sonntagsfahrverbotes zu beantragen, waren

nicht nur die Aussichten sehr ungewiss, sondern man musste damit rechnen, dass innert kürzester Zeit der Import empfindlich zurückgehe. Die seitherige Entwicklung war entgegen den damals gehegten Erwartungen günstig. Die Importe der flüssigen Treib- und Brennstoffe waren eher noch etwas höher als normalerweise zu erwarten war. Ferner haben sich die Urteile über den Ausfall von Erdölprodukten für Europa wegen der Entwicklungen im Nahen Osten einigermaßen geklärt. Man darf davon ausgehen, dass Europa im ganzen ungefähr 70 bis 75 % der Bedarfsmengen während der Dauer der gegenwärtigen Versorgungskrise aus den in Betracht kommenden Bezugsländern erhalten wird. Diese Zahl ist aber für unser Land nicht massgebend. Die Importeure haben sich sofort bemüht, insbesondere aus Amerika zusätzliche Importe ausserhalb der normalen Lieferprogramme zu beschaffen. Bis jetzt konnten durch Gemeinschaftseinkäufe der "Carbura" ca. 65'000 Tonnen Benzin und ca. 70'000 Tonnen Gasöl gekauft werden, wofür sechs Tanker gesichert sind. Diese Ware sollte nach den Mitteilungen der "Carbura" von Mitte oder spätestens Ende Dezember an laufend in der Schweiz eintreffen. Die Schwierigkeiten liegen weniger im Einkauf als in der beschränkten Lagermöglichkeit. Aus diesem Grunde mussten nach einer eben eingetroffenen Meldung der "Carbura" weitere Kaufangebote abgelehnt werden.

Andererseits haben sich bei der Zufuhr gewisse Schwierigkeiten rein transportmässiger Art ergeben. Auch ist im vergangenen Monat, insbesondere vor Monatsmitte, in grossem Ausmass Treibstoff von den Motorfahrzeughaltern über den normalen Bedarf hinaus bezogen worden. (Die Abgabe in besondern Gebinden ist dann durch den Bundesratsbeschluss vom 16. November 1956 untersagt worden.) Ausserdem haben wohl die meisten Motorfahrzeughalter entgegen ihrer sonstigen Gepflogenheit andauernd den Benzintank ihres Fahrzeuges gefüllt. Schliesslich ist in beträchtlichem Umfang von ausländischen Motorfahrzeughaltern Benzin ausgeführt worden, bis die bisher angewandten Toleranzen bei der Benzinausfuhr am 24. November 1956 aufgehoben werden konnten.

Die angeführten Umstände vor allem haben, trotz der günstigen Importsituation, dazu geführt, dass die bei den Importeuren vorhandenen Manövrierverbestände an flüssigen Treib- und Brennstoffen, die am 31. Oktober 1956 256'000 Tonnen betragen, am 30. November 1956 auf 222'000 Tonnen gesunken sind.

Unsere Versorgung ist natürlich auch abhängig von den Empfehlungen und allfälligen Beschlüssen der OECE betreffend Einschränkungen der Mitgliederstaaten und eine Verteilung der vorhandenen Erdölmengen auf die europäischen Länder. Ob und wann ein solcher Verteilungsplan zustandekommt, ist heute noch ungewiss. Käme ein solcher Plan nicht zustande, so würde sich dies aller Voraussicht nach für unser Land nur günstig auswirken, weil wir die Möglichkeit haben, Treib- und Brennstoffe in grösserem Umfang ausserhalb der regulären Importe zu beschaffen. Dass dies möglich ist, haben die bisherigen Zentraleinkäufe der "Carbura" dargetan.

Bei der geschilderten Sachlage ist es ausreichend, wenn der Verbrauch an flüssigen Treib- und Brennstoffen im Durchschnitt auf ungefähr 80 % des derzeitigen Bedarfes herabgesetzt wird. Während es bei den flüssigen Brennstoffen durchaus möglich ist, die notwendige Einsparung auf dem Wege einer privaten Kontingentierung der "Carbura" und des Handels zu erzielen, wie sie jetzt schon besteht, müssen bei den Treibstoffen behördliche Massnahmen getroffen werden. Dies vor allem deshalb, weil der grossen Zahl von Tankstellen (ca. 6'500) eine noch grössere Zahl von Motorfahrzeughaltern (ca. 750'000) gegenübersteht und eine gleichmässige Versorgung ohne Rückhalt behördlicher Massnahmen nicht leicht durchgeführt werden kann, wie sich dies Mitte November gezeigt hat.

### III.

Aus den angeführten Gründen sollte der bisherige Beschluss über das Sonntagsfahrverbot und andere Sparmassnahmen im Verbrauch flüssiger Treibstoffe aufgehoben und durch eine neue Regelung für die flüssigen Treibstoffe ersetzt werden.

Die neue Regelung besteht insbesondere in einer behördlich angeordneten Kontingentierung, die an die Stelle der schon bisher von der "Carbura" auf Grund ihrer Statuten durchgeführten Kontingentierung tritt (Art. 1). Die Massnahme bezieht sich lediglich auf die Importeure, indem vorgeschrieben wird, dass sie Treibstoff nur in dem vom Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartement festgesetzten Ausmass abgeben dürfen. Die Beschränkung in der Abgabe wird bis auf weiteres im Durchschnitt auf ungefähr 80 % festgesetzt, wobei es die gegenwärtige Versorgungslage erlaubt, allfällige Anspannungen des Marktes, die die Gefahr der vorzeitigen Entleerung der Tankstellen mit sich bringt, durch gewisse Zuschüsse nötigenfalls zu vermeiden. Beim Vollzug des Beschlusses wird vor allem darauf geachtet, dass die Tankstellen von ihren Lieferanten, welche grossenteils mit den Importeuren identisch sind, eindeutig über die Liefermöglichkeiten orientiert werden. Die Tankstellen können sich so von vornherein einrichten und die erforderlichen Vorkehren treffen, um die ihnen zukommenden im Durchschnitt um ca. 20 % des derzeitigen Bedarfes verkürzten Mengen auf ihre Kunden gleichmässig zu verteilen.

Da die vorgesehene Kontingentierung für sich allein nicht ohne weiteres zum Ziele führt und Spannungen zwischen Nachfrage und Angebot entstehen könnten, ist parallel dazu eine von allen Automobilverbänden getragene Sparaktion vorgesehen. Diese Aktion soll durch einen Sparappell des Bundesrates gemäss der beiliegenden Pressemitteilung ausgelöst werden. Danach wird eine Einsparung von mindestens einem Fünftel erwartet. Das Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amt steht mit allen Verbänden des motorisierten Strassenverkehrs in Verbindung und wird die Sparaktion nach Möglichkeit koordinieren (Winke organisatorischer und technischer Natur). Die Besprechungen, die das Kriegs-Industrie- und

-Arbeits-Amt mit den Verbänden durchgeführt hat, lassen erwarten, dass der Sparappell (verbunden mit technischen und organisatorischen Empfehlungen über mögliche Einsparungen) Erfolg hat, wenn man den Verbrauchern Zeit lässt, sich umzustellen.

Sollte sich die vorgesehene Kontingentierung in Verbindung mit der Sparaktion nicht bewähren, so wird man andere Vorkehren in Erwägung ziehen müssen, als letztes Mittel eine Rationierung, wenn alle andern Möglichkeiten erschöpft sind. Im gegenwärtigen Zeitpunkt, in dem die Versorgung verhältnismässig befriedigend ist, kommt aber eine solche nicht in Betracht. Es bleibt nur die Kontingentierung. Diese Massnahme, verbunden mit der Sparaktion, sollte mindestens bis Mitte Januar durchgeführt werden, um sich ein begründetes Urteil über ihre Auswirkungen bilden zu können. Auch wenn während dieser Zeit die Einsparung von 20 % nicht erzielt werden könnte, so wäre es gerechtfertigt, die Massnahme während einiger Zeit aufrechtzuerhalten, weil dies die gegenwärtige Versorgungslage erlaubt.

Es sei beigefügt, dass sich die vorgesehene Massnahme mit einem Kontingentierungssatz von ca. 80 % im Durchschnitt im Rahmen der Empfehlungen der OECE hält, und dass von dieser Seite, wie auch die Handelsabteilung bestätigt hat, keine Bedenken bestehen.

Aus dem bisherigen Beschluss werden ferner die Vorschriften übernommen betreffend das Verbot der Abgabe von Treibstoff in besondern Gebinden (Art. 2) und die Bestimmungen über die Sparmassnahmen bei der Armee und bei den fahrplanmässigen Betrieben (Art. 3). Was die letzteren anbelangt, so soll eine elastischere Regelung Platz greifen, indem die Einschränkungen nicht im Bundesratsbeschluss genau fixiert, sondern besondern Weisungen des Post- und Eisenbahndepartementes überlassen werden, die im Einvernehmen mit dem Volkswirtschaftsdepartement ausgearbeitet werden sollen.

Die übrigen Bestimmungen über Erhebungen und Meldepflicht (Art. 4) und die Bestrafung von Widerhandlungen (Art. 5) sowie über das Inkrafttreten und den Vollzug (Art. 6) bedürfen keiner nähern Erläuterung. Es sei lediglich darauf hingewiesen, dass der Bundesratsbeschluss auf den 15. Dezember 1956 in Kraft gesetzt werden sollte, so dass das Sonntagsfahrverbot schon am 16. Dezember 1956 wegfallen würde. Mit Rücksicht auf die Härten des Sonntagsfahrverbotes sollte dieses angesichts der gegenwärtigen Versorgungsverhältnisse nicht länger in Kraft belassen werden.

#### A n t r a g :

Der beiliegende Bundesratsbeschluss sei zu genehmigen und in Kraft zu setzen.

Protokollauszug an alle Departemente

EIDGENÖSSISCHES  
VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Mitteilung an die Presse gemäss Beilage