

Zudem ist der jetzige Zustand keineswegs so unbefriedigend, dass ein sofortiges gesetzliches Handeln im Rahmen einer Sondervorlage nötig wäre, denn die heutige Regelung ist zeitmässig so kurz gewählt, damit gerade zugunsten der Bevormundeten und der Kinder sehr rasch klare rechtliche Verhältnisse geschaffen werden können.

Auf der anderen Seite deuten Sie ja selber an, dass eine generelle Verlängerung der Rechtsmittelfrist von 10 Tagen auf 30 Tage wohl in vielen Fällen zur Folge hätte, dass der Beschwerde die aufschiebende Wirkung entzogen würde. Mit einer solchen Regelung wäre den Betroffenen auch nicht besser gedient.

Es sind daher auch diese materiellen Gründe, die den Bundesrat bewogen haben zu sagen: Wir studieren diese Frage im Rahmen der Totalrevision, aber es liegt wirklich kein genügender Grund vor, um diesem überlasteten Parlament jetzt eine Sondervorlage zu unterbreiten.

Nur aus diesem Grund beantragen wir, das Postulat abzulehnen.

#### Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates  
Dagegen

41 Stimmen  
26 Stimmen

90.986

### Motion (Günter-)Zwygart Elektrofahrzeuge. Förderung Electromobiles

#### Diskussion – Discussion

Siehe Jahrgang 1991, Seite 1330 – Voir année 1991, page 1330

**Scherrer Jürg:** Ich bin mir völlig bewusst, dass sich, wenn ich diesen Vorstoss bekämpfe, grundsätzlich nicht mehr viel ändert. Ich bin mir auch bewusst, dass Sie dieses Postulat wahrscheinlich genauso überweisen werden wie das Postulat Danuser, auch wenn es vom technischen Standpunkt her falsch ist. Aber Sie treffen offensichtlich rein politische Entscheide.

Wieso bekämpfe ich das Postulat Elektrofahrzeuge. Förderung? Der Vorstoss wurde vor zwei Jahren eingereicht. Damals herrschte noch Euphorie, und jeder glaubte, Elektrofahrzeuge seien die Lösung aller umweltpolitischen Verkehrsprobleme. Mittlerweile sind auch einige andere Leute ein bisschen gescheiter geworden. Die ersten Erkenntnisse, die im praktischen Alltag mit diesen Fahrzeugen gesammelt wurden, sind ausgewertet worden, und man weiss: Ein Elektrofahrzeug ist in der Gesamtheit wesentlich umweltbelastender als jedes von der Grösse her vergleichbare treibstoffgetriebene Fahrzeug. Wenn ich Treibstoff sage, so meine ich Benzin- oder Dieseltreibstoff.

Ein Elektrofahrzeug ist in verschiedener Hinsicht umweltnegativ. Erstens einmal hat es ein sehr grosses Batterievolumen. Die Batterien enthalten zum Teil hochgiftige Stoffe. Die Batterien müssen als Sondermüll entsorgt werden. Elektrofahrzeuge der Leicht- und Leichtestbauweise sind aus Kunststoff gefertigt. Dieser Kunststoff ist heute – praktisch in allen Fällen – nicht wiederverwertbar, fällt wieder als Sondermüll an, muss als Sondermüll entsorgt werden.

Aufgrund des hohen Gewichts, bedingt durch die grossen Batterien, hat das Fahrzeug einen relativ schlechten Wirkungsgrad. Die meisten Elektrofahrzeuge sind Einplätzer, allenfalls Zweiplätzer, und sie verbrauchen Strom, der mit einem Benzin- oder Treibstoffäquivalent von 1,5 Litern verglichen werden kann. Und da liegt der zweite wunde Punkt des Elektromobils. Elektromobile werden in der Regel an der Steckdose aufgeladen. Es ist eine Tatsache, dass dieser Strom aus der Steck-

dose eben nicht ausschliesslich aus schweizerischen Wasser- oder Kernkraftwerken stammt, sondern aus dem europäischen Elektrizitätsverbund, wo rund 90 Prozent des Stroms in thermischen Kraftwerken erzeugt werden. Es ist eine technische Binsenwahrheit, dass der Verlust in diesen thermischen Kraftwerken – dazu gehören Kernkraftwerke, Kohle- und Oelkraftwerke – sehr hoch ist, so dass diese Kraftwerke nur noch auf einen Wirkungsgrad von rund 30 Prozent kommen.

Wenn Sie also einen Stromverbrauch pro Elektromobil mit 1,5 Liter Benzin gleichsetzen, dann verbraucht dieses Fahrzeug schlussendlich 4,5 Liter an Primärenergie; das ist die richtige Rechnung.

Nun gibt es aber auf dem Markt ein deutsches Fahrzeug – ich darf keine Werbung machen: Es wiegt zwischen 800 und 1000 Kilo, hat einen Dieselmotor, fünf Plätze, einen anständigen Kofferraum, ist ein normales Strassenfahrzeug, wird mit einem Turbodieselmotor betrieben und verbraucht ungefähr 4 bis 4,5 Liter Dieseltreibstoff. Das ist die Zukunft. Reine Elektrofahrzeuge haben aufgrund ihres Umwelthaltens, aufgrund des schlechten Preis-Leistungs-Verhältnisses und aufgrund des Gewicht-Leistungs-Verhältnisses in Zukunft keine Chance. Es ist völlig sinnlos, dass mit irgendwelchen Massnahmen irgendwelche Förderungsaktionen betrieben werden – schon gar nicht mit finanziellen Anreizen.

Kommen wir noch auf den Aspekt der Sicherheit. In einem Elektrofahrzeug der Leichtestbauweise sind Sie allenfalls ein bisschen besser geschützt als auf einem Motorroller. Diese Fahrzeuge haben nicht genügend Stabilität bei einer Kollision mit einem grösseren Fahrzeug; das ist ein zusätzlicher negativer Aspekt.

Ich bekämpfe das Postulat nicht zuletzt aus dem Grund, weil wir in der Schweiz Gesetze haben – man kann darüber diskutieren, ob sie gut oder schlecht sind; ich halte sie für gut –; wir haben minimale Anforderungen an Führerprüfungen, und wir haben meiner Ansicht nach auch vernünftige Anforderungen, die von Fahrzeugen, welche zum Verkehr zugelassen werden, erfüllt werden müssen. Wir gehen nicht hin und reduzieren noch die gesetzlichen Anforderungen an Fahrzeuge, die umweltpolitisch falsch sind, und setzen die geltenden Normen noch weiter hinab.

Ich bitte Sie, dieses Postulat abzulehnen.

**Zwygart:** Das Unscheinbare hat es schwer. Im Vorstoss von Paul Günter ist ausdrücklich von Elektrofahrzeugen der Leichtestbauweise die Rede. Man ist sich durchaus bewusst, dass das Elektrofahrzeug nicht ein Fahrzeug ist, wie es hier gemeint ist, das eine grosse Verbreitung finden wird und das für Langstrecken gedacht ist. Dementsprechend braucht es im Verbund mit den anderen Fahrzeugen auf der Strasse diese Konkurrenz. Damit eine gewisse Breitenentwicklung möglich ist, sollen wenigstens – dafür setzen sich ja die Auto-Partei und der Bekämpfer Herr Scherrer in erster Linie ein – möglichst wenig Schwierigkeiten in bezug auf die äusseren Bestimmungen gemacht werden. In diesem Sinn sollen also die äusseren Normen wenigstens eine Erleichterung bringen, weil diese Elektrofahrzeuge häufig ein unkonventionelles Aussehen haben. Ich bin dankbar zu sehen, dass der Bundesrat gewillt ist, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen. Es braucht nach wie vor Idealismus, mit einem Elektrofahrzeug herumzufahren, und ich bin dankbar, wenn auch wir in der Schweiz den Idealisten entgegenkommen, die bereit sind, an dieser Konstruktion, die auch weitere Wirkungen haben kann, in der heutigen Zeit mitzuwirken.

Ich bitte Sie, dieses Postulat zu unterstützen.

**Bundesrat Koller:** Ich fürchte, wir führen hier eine Diskussion um des Kaisers Bart, weil der Zug für die Förderung der Elektrofahrzeuge bereits abgefahren ist. Der Bundesrat hat nämlich am 13. Februar 1989 beschlossen, Förderungsmassnahmen für Elektrofahrzeuge im Rahmen des zusätzlichen Massnahmenpaketes zur Erreichung der Ziele des Luftreinhaltekonzeptes zu prüfen, und hat das EVED, das Departement des Herrn Bundespräsidenten Ogi, mit dem Vollzug beauftragt. Die Rechtsgrundlage ist bereits ergangen, nämlich der Energiegenutzungsbeschluss, Artikel 10 und Artikel 23 der Energie-



## **Motion (Günter-)Zwygart Elektrofahrzeuge. Förderung**

### **Motion (Günter-)Zwygart Electromobiles**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	VI
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	12
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.986
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1992 - 15:00
Date	
Data	
Seite	2644-2645
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 072