

ziellen und personellen Verhältnissen des Bundes eine weitere Verstärkung der Aktivitäten nicht realistisch ist. Sie können nicht auf der einen Seite fordern und uns auf der anderen Seite die Mittel vorenthalten, die wir brauchen würden, um diese Aufgaben zu erfüllen. So geht die Rechnung nicht auf. In Anbetracht dessen, was uns mit dem Budget 1993 wartet, sind weitere Aktionen – über das hinaus, was ich jetzt gesagt habe – nicht möglich.

Ich bitte Sie deshalb, dem Bundesrat zu folgen und die Motion als erledigt abzuschreiben.

Abgeschrieben – Classé

92.3266

Postulat Mornioli Elektromobil Véhicules électriques

Wortlaut des Postulates vom 18. Juni 1992

Ich bitte den Bundesrat, die Förderung von Fahrzeugen mit neuartigem Antrieb nicht nur zu verstärken, sondern schwergewichtig voranzutreiben. Es existieren heute Elektromobile, ich fahre selber seit 18 Monaten ein solches, welche eine Spitzengeschwindigkeit von 90 Stundenkilometern erreichen, bei einer Autonomie von 100 Kilometern und einem Preis von 90 Rappen pro Vollladung. Eine Erhöhung der Spitzengeschwindigkeit auf 120 Stundenkilometer und der Autonomie auf 500 Kilometer ist problemlos möglich. Dass für solche Fahrzeuge keine Verkehrssteuer erhoben wird und nur 50 Prozent der Haftpflichtversicherungsprämie zu zahlen sind, dürfte kaum jemandem bekannt sein. Es fehlt ganz offensichtlich an der nötigen Information. Im Kanton Tessin haben wir schon erreicht, dass verschiedene Gemeinden privilegierte Parkplätze für Elektroautos beschlossen haben, u. a. mit Ausstattung der Parkuhren mit Steckdosen, damit beim Parkieren immer sofort nachgeladen werden kann.

Texte du postulat du 18 juin 1992

Je prie le Conseil fédéral non seulement de renforcer l'encouragement de véhicules utilisant des moyens de propulsion nouveaux, mais même de les promouvoir en priorité. On dispose actuellement de véhicules électriques – depuis 18 mois j'en utilise un – qui atteignent des vitesses maximales de 90 km/h, leur autonomie étant de 100 km et les frais de 90 centimes pour une recharge complète. Il est parfaitement possible de porter leur vitesse maximale jusqu'à 120 km/h et d'étendre leur rayon d'action jusqu'à 500 km. Personne sans doute ne sait qu'aucun impôt n'est prélevé sur ces véhicules et que la prime d'assurance-responsabilité civile est réduite de moitié. Manifestement, l'information nécessaire fait défaut. Nous avons obtenu au Tessin que plusieurs communes décident d'aménager des places de stationnement spéciales pour véhicules électriques, disposant notamment de parcomètres avec prises de courant, ce qui permet une recharge immédiate en stationnement.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

On. Mornioli: Il Consiglio federale nel suo rapporto sul programma di legislatura per il quadriennio, dichiara di voler promuovere veicoli con propulsori alternativi.

Ich bitte den Bundesrat, die Förderung von Fahrzeugen mit neuartigem Antrieb nicht nur zu verstärken, sondern schwergewichtig voranzutreiben. Es existieren heute Elektromobile – ich fahre selber seit 18 Monaten ein solches –, welche eine Spitzengeschwindigkeit von 90 Stundenkilometern erreichen, bei einer Reichweite von 100 Kilometern und einem Preis von

90 Rappen pro Vollladung. Eine Erhöhung der Spitzengeschwindigkeit auf 120 Stundenkilometer und der Reichweite auf 500 Kilometer ist technisch möglich.

Der Wagen, den ich besitze, ist ein Torpedo 128 Suisse. Es handelt sich um einen umgebauten Seat Marbella, dem man den Elektroantrieb von aussen nicht ansieht: normaler Vierplätzer, intakter Kofferraum – der Batteriebehälter ersetzt den Benzintank –, das Instrumentarium wird durch einen Ladezustandsanzeiger ergänzt. Aus der Kühlerhaube lässt sich ein Kabel ausziehen, das an eine beliebige 220-Volt-Steckdose angeschlossen werden kann.

Wir konnten erreichen, dass verschiedene Gemeinden im Kanton Tessin die Ausscheidung von privilegierten Parkplätzen für Elektromobile und die Bestückung der entsprechenden Parkuhren mit Steckdosen beschlossen haben. Auch das neue Autosilo in Locarno unter der Piazza Grande verfügt über vier solche Parkplätze. Das ist wichtig, damit beim Parkieren immer sofort nachgeladen werden kann.

Beim Bremsen oder bei der Talfahrt funktioniert der Motor als Dynamo und lädt wieder nach. Zudem könnte man auf dem Dach eine Selenzelle montieren, was einen zusätzlichen Energiegewinn bringen würde. Dass für solche Fahrzeuge keine Verkehrssteuer erhoben wird und nur 50 Prozent der Haftpflichtversicherungsprämie zu zahlen sind, dürfte kaum jemandem bekannt sein. Es fehlt ganz offensichtlich an der nötigen Information. Die Förderung von Elektrofahrzeugen wäre ein echter Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität und zur Energiepolitik.

Bundesrat Ogi: Bereits aufgrund des Berichtes «Luftreinhalte-Konzept» hat der Bundesrat am 11. März 1991 beschlossen, Elektrofahrzeuge zu fördern. Die Unterstützung von Projekten erfolgt auf der Basis von Artikel 10 des Energienutzungsbeschlusses und von Artikel 23 der Energienutzungsverordnung.

Das Bundesamt für Energiewirtschaft lancierte ein Förderungsprogramm unter dem Stichwort «Leichtelektromobile». Es zielt auf technische und infrastrukturelle Verbesserungen für Elektromobile ab. Gesamthaft stehen dem Förderungsprogramm rund 2 Millionen Franken pro Jahr zur Verfügung. Ich hoffe, dass dieser Betrag in den nächsten Wochen nicht noch gekürzt wird.

Das Schergewicht liegt bei der Förderung von leichten Fahrzeugen, da nur sie gesamtenergetisch bedeutende Einsparungen bewirken können. Der Information künftiger Fahrzeugbesitzer wird mit Ausstellungen und gezielten Fachinformationen breiter Raum eingeräumt. Neben Projekten für Antriebssysteme, Leichtbaukomponenten und für die Sicherheit werden auch Vorhaben für die Bewirtschaftung von Elektromobilparkplätzen gefördert – das, was Herr Mornioli soeben gefordert hat.

Mehrere Betriebsversuche mit Elektrotaxis, Autovermietung und Kurierdiensten sind, wie Sie wissen, im Gang. Fiskalische Anreize bei den Verkehrssteuern sind Sache der Kantone. Mehrere Kantone haben bereits reduzierte Ansätze erlassen oder verzichten gar vollständig auf eine Abgabe.

Die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung richtet sich nach den Schadenfällen. Hier haben es die Fahrzeugbesitzer selber in der Hand, ihre Prämien zu bestimmen.

Forschungsprogramme für Elektrofahrzeuge werden auch im Rahmen der Internationalen Energie-Agentur vorbereitet. Als Land ohne Automobilindustrie müssen wir uns für die internationale Zusammenarbeit einsetzen, um trotzdem mitreden zu können. Eine Schweizer Beteiligung ist in Vorbereitung.

Zur allgemeinen Situation noch folgendes: Obwohl die Elektromobile in letzter Zeit stark verbessert wurden, muss klar festgehalten werden, dass die Leistungsfähigkeit und die Zuverlässigkeit noch wesentlich gesteigert werden müssen. Serienmässig hergestellte Fahrzeuge haben unter guten Bedingungen Reichweiten von 50 bis 100 Kilometern. Die Preise dieser Fahrzeuge sind generell noch zu hoch. Leider sind unter den heutigen konjunkturellen Bedingungen immer weniger Personen für den Kauf eines solchen Fahrzeuges zu motivieren. Eine rasche Verbesserung der Marktsituation ist im Moment nicht in Sicht. Um dennoch einen wesentlichen Marktan-

teil für Elektrofahrzeuge zu erreichen, sind weitere Anreize zu schaffen, welche sie attraktiver machen. Eine CO₂-Steuer könnte wesentlich – so meint der Bundesrat – dazu beitragen. Der Bundesrat ist bereit, das Postulat Morniroli entgegenzunehmen, und beantragt, es als erledigt abzuschreiben, weil wir aufgrund der heutigen Situation, nicht zuletzt aufgrund der heutigen Finanzlage, einfach nicht mehr tun können als das, was ich Ihnen jetzt in ganz geraffter Form zu erklären versucht habe.

Abgeschrieben – Classé

92.076

SBB. Voranschlag 1993 CFF. Budget 1993

Botschaft und Beschlussentwurf vom 21. Oktober 1992 (BBI VI 369)
Message et projet d'arrêté du 21 octobre 1992 (FF VI 353)

Voranschlag 1993 und Mittelfristplan 1994–1998 der SBB vom 16. September 1992
Budget 1993 et plan à moyen terme 1994–1998 des CFF du 16 septembre 1992

Bezug bei der Generaldirektion SBB,
Hochschulstrasse 6, 3030 Bern
S'obtiennent auprès de la Direction générale des CFF,
Hochschulstrasse 6, 3030 Berne

Gemperli, Berichterstatter: Der Voranschlag 1993 der Schweizerischen Bundesbahnen ist im wesentlichen durch vier Elemente geprägt:

1. höhere Defizite der Unternehmenserfolgsrechnung;
2. mehr Bundesleistungen für die SBB;
3. geringere Betriebsleistungen;
4. hoher Personalaufwand.

Zu diesen vier Punkten habe ich folgende Bemerkungen:

1. Zu den höheren Defiziten der Erfolgsrechnung: Die finanzielle Lage der SBB verschärft sich nach dem Budget für das Jahr 1993 weiter. Trotz Bundesbeiträgen von gesamt 2174 Millionen Franken – gegenüber 1992 plus 184 Millionen Franken – erwarten die SBB einen Fehlbetrag von 234 Millionen Franken.

1991 betrug das Defizit der Unternehmenserfolgsrechnung noch 28,6 Millionen Franken. Zum Aufwand gehörte damals aber noch ein Infrastrukturbeitrag der Bahn von 45 Millionen Franken an die Bundeskasse. Diese Benutzungsgebühr sah der Leistungsauftrag vor, der die Infrastrukturinvestitionen dem Bund übertrug, von den SBB aber eine ausgeglichene Rechnung erwartete.

Bereits 1992 waren indessen die SBB nicht mehr in der Lage, einen Infrastrukturbeitrag zu leisten – trotz erhöhtem Defizit von 107 Millionen Franken, das sich übrigens in der mutmasslichen Rechnung auf 210 Millionen Franken vergrössern wird. Diese Defizite müssen mit früheren Rückstellungen verrechnet werden oder erhöhen die Schuld in der Bilanz.

Der Aufwanddeckungsgrad, unter Ausklammerung der Infrastrukturleistungen des Bundes, sinkt nach dem Budget 1993 auf 76,4 Prozent.

2. Zu den Bundesgeldern für die SBB: Die finanziellen Leistungen des Bundes an die SBB erhöhen sich im Voranschlag 1993 auf 2174 Millionen Franken. 1991 hatte die Bundeskasse noch 1873 Millionen Franken und 1992 1990 Millionen Franken beizusteuern.

Im einzelnen verteilen sich die Bundesbeiträge im Voranschlag 1993 wie folgt: regionaler Personenverkehr 725 Millionen Franken (1992 – nach der mutmasslichen Rechnung – 670 Millionen Franken); Huckepackverkehr 99 Millionen Franken (1992 88 Millionen Franken); Infrastrukturleistung 1350 Millionen Franken (1992 1215 Millionen Franken); Tarifierleichterung 0 (1992 17 Millionen Franken).

Die ordentlichen Investitionen der SBB bleiben 1993 auf 1550 Millionen Franken plafoniert. Daneben verfügen die SBB für «Bahn 2000», für den Huckepackkorridor und für gewisse andere, kleinere Dinge über weitere Mittel, so dass sie 1993 voraussichtlich gesamthaft 2358,2 Millionen Franken investieren können.

3. Zu den geringeren Betriebsleistungen: Im Personenverkehr kann bei nach wie vor steigender Gesamtmobilität der Marktanteil der Bahn gemäss dem Budget nicht gehalten werden. Nach Ansicht der SBB beeinflusst die unbefriedigende Wirtschaftslage die Nachfrage nach Bahnleistungen negativ. Die Zahl der Reisenden wird sich gegenüber 1991 um 2,6 Prozent und die zurückgelegten Personenkilometer werden sich um 5,7 Prozent verringern. Entsprechend gehen auch die Betriebsleistungen der Bahn zurück. Bei diesem Vergleich gilt es allerdings zu berücksichtigen, dass im Jahre 1991 wegen der Jubiläumskarte des Jahres 1991 von einem überproportionalen Wachstum profitiert werden konnte. Dank der Preiserhöhung 1992 und einem Preisaufschlag auf den eigentlichen «Paradelinien», auf denen tatsächliche Distanzkilometer und Tarifkilometer einander nicht mehr entsprechen, entsteht aber gegenüber 1991 trotzdem ein Mehrertrag im Personenverkehr von 129 Millionen Franken oder 8,2 Prozent.

Beim Güterverkehr streben die SBB nach Möglichkeit differenzierte Tarifierhebungen in Abhängigkeit der Sendungsart und der Relation an. Die gegenwärtige Wirtschaftslage und die sich verschärfende Konkurrenz durch das Strassentransportgewerbe erschweren jedoch die Situation ganz erheblich. Der Voranschlag rechnet mit Mehreinnahmen aus diesem Bereich von rund 90 Millionen Franken oder 7 Prozent.

4. Zum hohen Personalaufwand: Vom Totalaufwand in der Erfolgsrechnung von 6700 Millionen Franken entfallen mehr als 50 Prozent – man muss einfach hier auch die Grössenordnung sehen, um die Beeinflussung der Rechnung abschätzen zu können –, nämlich 3651 Millionen Franken, auf das Personalbudget. 2568 Millionen gehen auf das Konto Besoldungen, das sich im Vergleich zur Rechnung 1991 um 11 Prozent erhöht.

Der Personalbestand der SBB nimmt zwar um 256 Mitarbeiter ab; dieser Abbau trifft aber ausschliesslich Personal in Ausbildung und Hilfspersonal. Demgegenüber erhöht sich das ständige Personal um 229 Einheiten. Beim ständigen Personal haben wir also eine Erhöhung. Der positive Saldo ist nur durch einen Abbau von Stellen beim Personal in Ausbildung und Hilfspersonal zu erreichen. Die Steigerung der Lohnsumme um 11 Prozent gegenüber 1991 erklärt sich aus den höheren Durchschnittsbezügen, den Besoldungsmassnahmen 1991 und dem damit beschleunigten Aufstieg. Im Budget der SBB wurden für die Teuerungszulage 3,5 Prozent eingerechnet, analog zum Bundesbudget.

Bei der Mittelfristfinanzplanung ergeben sich düstere Aussichten. Man stellt eine massive Verschlechterung fest, womit sich natürlich auch die Zuschüsse der öffentlichen Hand für die Zukunft erhöhen werden. Wenn man es etwas spitz zusammenfassen möchte, könnte man feststellen: Je mehr investiert wird, je höhere Infrastrukturleistungen der Bund erbringt, um so unrentabler wird die Bahn, um so höhere Defizite werden in der Folge eingefahren. Das ist die Grundproblematik, die sich aus dieser Mittelfristplanung ergibt.

Die Kommission war sich schlussendlich in folgenden Punkten einig:

1. Die Defizitentwicklung bei den SBB muss gestoppt werden. Es wird in den kommenden Jahren angesichts der Sparanstrengungen, die alle Bereiche der öffentlichen Hand umfassen, nicht möglich sein, die SBB einfach auszuklammern.

2. Insbesondere das Angebot im Regionalverkehr ist zu optimieren und den tatsächlichen Bedürfnissen anzupassen. Weiter sind alle Möglichkeiten der Effizienzsteigerung zu berücksichtigen. Die Restrukturierung und die Anpassung des Angebotes an die heutigen und zukünftigen Bedürfnisse des Güterverkehrs unter Berücksichtigung der bevorstehenden Entwicklung sind dringlich.

3. Vor allem sind die Arbeiten der vom Departement eingesetzten Groupe de réflexion voranzutreiben. Konkrete Ergebnisse sollten möglichst rasch umgesetzt werden. Die Kommission

Postulat Mornioli Elektromobil

Postulat Mornioli Véhicules électriques

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	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.3266
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.12.1992 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1098-1099
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 225