

8823

**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung  
über die Bewilligung eines Objektkredites für den  
Erwerb von Land und die Erstellung von Zollanlagen  
in Chiasso-Brogeda**

(Vom 23. August 1963)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen den Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Bewilligung eines Objektkredites für den Erwerb von Land und die Erstellung von Zollanlagen in Chiasso-Brogeda zu unterbreiten.

## I

Der Aufschwung des Motorfahrzeugverkehrs in den letzten zehn bis fünfzehn Jahren hat zur Folge gehabt, dass sich das vorhandene Strassennetz fast überall als unzureichend erwies, so dass Autobahnen sowie Neuanlagen und Verbesserungen der Hauptstrassen erforderlich wurden. Im internationalen Verkehr hängt die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes jedoch nicht allein vom Ausbau und der Anlage der Verkehrswege ab, sondern ebenso sehr von der Leistungsfähigkeit der Grenzübergangsstellen. Wenn festgestellt worden ist, dass bei Autobahnen die Anschlüsse die neuralgischen Stellen bilden, so kann in gleicher Weise gesagt werden, dass bei der Verbindung der Strassennetze zweier Staaten die Grenzübergangsstellen solche Punkte sind; ihre Anordnung und Aufnahme-fähigkeit ist massgebend für die Bewältigung des Verkehrs zwischen diesen Staaten.

Der motorisierte Verkehr über die Grenze ist auch in unserm Lande in stetem Steigen begriffen. Handelte es sich im Jahre 1959 um rund 17 Millionen Einfahrten ausländischer Fahrzeuge, so betrug diese Zahl im Jahre 1961

22 $\frac{1}{4}$  Millionen und 1962 24,2 Millionen. Dazu kommt noch der Verkehr der in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeuge, deren Zahl ebenfalls ständig zunimmt (Motorfahrzeugbestand 1959: 792 000; 1961: 985 000; Neuimmatrikulationen von Automobilen im 1. Halbjahr 1962: 79 000, d.h. 16 Prozent mehr als in der gleichen Periode des Vorjahres). Zudem macht sich die Verlagerung der Warentransporte auf die Strasse in steigendem Masse bemerkbar. Es ist daher nicht verwunderlich, dass je länger je weniger die vor Jahrzehnten erbauten Zollanlagen an Strassengrenzübergängen zur Vornahme der Abfertigung von Reisenden und Gütern genügen.

Dies gilt in besonderer Masse für die Südgrenze. Wir haben bereits in unserer Botschaft vom 8. Dezember 1961 über die Bewilligung von Objektkrediten für die Erstellung von Zollanlagen in Stabio-Confine und Madonna di Ponte (BBl 1961, II, 1257) auf die Probleme hingewiesen, die sich an diesem Grenzabschnitt infolge der Entwicklung des Verkehrs stellen. Nachdem die Sanierung der genannten Zollämter in die Wege geleitet ist, verbleibt der Hauptübergang Chiasso, der seit Jahren überlastet ist. Die Tabellen 1 und 2 des Anhangs geben Aufschluss über das Ausmass, das der Verkehr beim Zollamt Chiasso-Strada erreicht hat. Beispielsweise hat sich binnen 10 Jahren die Zahl der ausländischen Motorfahrzeuge verdreissigfacht, diejenige der Lastwagen erreicht das Zwölfwache, während der Warenumsatz von 24 000 auf 210 000 Tonnen gestiegen ist. Da die ursprünglichen Zollanlagen aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts datierten und bis zum Ende des zweiten Weltkrieges keine grundlegenden Änderungen erfuhren, stand schon seit langer Zeit die Notwendigkeit einer Anpassung ausser Frage.

## II

Bereits mit Botschaft vom 12. September 1945 (BBl 1945, II, 44) beantragte der Bundesrat deshalb eine umfassende Neugestaltung des Zollamtes Chiasso-Strada. Vorgesehen war die Erstellung eines Ausfuhrzollamtes mit Wohnungen für Grenzwächter und Beamte sowie eines gegenüberliegenden Einfuhrzollamtes (anstelle des alten abzubrechenden Gebäudes) mit Räumen für den Personenverkehr und getrennten Anlagen für den eigentlichen Güterverkehr (Ein- und Ausfuhr); in der Mitte sollte sich eine gedeckte Trottoirinsel befinden. Die Genehmigung der Kredite von 1,8 Millionen Franken erfolgte mit BB vom 7. Dezember 1945 (BS 6, 705). Gestützt auf das Bauprogramm wurde zunächst das Ausfuhrzollamt mit Wohnungen erstellt (1948/50). Die damals einsetzenden Bestrebungen zur Beschleunigung des zwischenstaatlichen Verkehrs durch Koordinierung der Abfertigung der beiden Anliegerstaaten veranlassten eine erste Änderung des Projekts: nachdem mit Italien die Zusammenlegung der Abfertigung im Touristenverkehr hatte vereinbart werden können, erfolgte der Bau eines Insgebäudes (Pensilina), d.h. eines internationalen Strassenzollamtes, bei dem die italienische Ausgangs- und die schweizerische Eingangsabfertigung der Reisenden gemeinsam vorgenommen werden, und das anfangs 1951 in Betrieb genommen wurde. Ein entsprechender Bau wurde durch Italien

auf italienischem Boden für die schweizerische Ausgangsabfertigung und die italienische Eingangsabfertigung ausgeführt. Die Gruppe Einfuhrzollamt mit Güterabfertigung wurde zurückgestellt, da sich das Projekt infolge der raschen Entwicklung vor allem des Güterverkehrs als überholt erwies.

Die stets steigende Zahl der Fahrzeuge und Menge der Güter machten seither die Einrichtung verschiedener Provisorien nötig. Das alte Einfuhrgebäude ist abgebrochen worden. Die Zollbüros sind in drei Baracken untergebracht. Der Güterverkehr wickelt sich auf dem Gelände einer früher im Hinblick auf die Vergrößerung des Zollamts gekauften, anstossenden Liegenschaft ab, auf der demontable Rampen aufgestellt wurden. Im weiteren wurde im Jahre 1959 zur Entlastung des Hauptübergangs im Einvernehmen mit den italienischen Behörden ein provisorischer Übergang über die Roggia Molinara nordöstlich des bestehenden Zollamtes erstellt. Der Arbeitsplatz und die baulichen Anlagen befinden sich an der Grenze auf italienischem Territorium. Dieser Übergang dient vorläufig nur der Abfertigung des Touristenverkehrs Richtung Schweiz-Italien. Für die Abfertigung haben die italienischen Behörden auf Zusehen hin den schweizerischen Beamten einen Raum zur Verfügung gestellt und die Amtshandlungen auf italienischem Hoheitsgebiet gestattet. Trotz maximaler Platzausnutzung sind indessen die behelfsmässigen Einrichtungen auf die Dauer ungenügend, um den Verkehr zu bewältigen. In Zeiten starker Frequenz erreicht die Beanspruchung die Grenze des Tragbaren. Darunter leidet nicht zuletzt die Zollsicherheit, da eine richtige Überwachung sehr erschwert ist.

Es hat sich gezeigt, dass die dem Projekt von 1945 zugrunde gelegte Konzeption den Anforderungen des heutigen und noch zu erwartenden Verkehrs nicht mehr gerecht wird. Die Verhältnisse können durch eine Verbreiterung des Strassenraums und Vergrößerung der Anlagen am bestehenden Ort nicht so verbessert werden, dass eine einwandfreie Abwicklung gewährleistet ist. Zudem würde dies einschneidende und sehr kostspielige Eingriffe in die Bebauung erfordern. Wenn daher eine wirksame Sanierung erfolgen soll, so erweist es sich als unumgänglich, einen grossen Teil des Verkehrs von der heutigen Strasse abzuzweigen, also einen weitem Grenzübergang mit grosser Kapazität zu schaffen, wodurch auch das Zentrum von Chiasso entlastet wird.

Die bestehenden Verhältnisse haben schon wiederholt Kritiken gerufen, sei es seitens des Kantons Tessin und der Gemeinde Chiasso, sei es seitens des reisenden Publikums oder der Warentransporteure und der Spediteure. Es darf nicht übersehen werden, dass mangelhafte Anlagen an der Grenze dazu beitragen können, dass solche Übergänge gemieden werden. Die Gefahr einer Umfahrung unseres Landes ist angesichts der grossen Anstrengungen unserer Nachbarstaaten um den Ausbau der Verkehrswege nicht von der Hand zu weisen. Lange Wartezeiten an der Grenze und Unannehmlichkeiten bei der Abfertigung schrecken von der Benützung einer internationalen Reiseroute ebenso ab wie schlechte Strassenverhältnisse.

Aus allen diesen Gründen muss die Neuerstellung von Zollanlagen für den Strassenverkehr in Chiasso bejaht werden.

## III

Nun stellt sich allerdings die Frage, wie weit die Investierung grösserer Beträge in den Bau von Zollanlagen an der Grenze noch gerechtfertigt ist, da geltend gemacht werden kann, die Entwicklungsziele auf den Abbau der Zollschränken hin. Diese Frage ist bereits in unserer Botschaft vom 8. Dezember 1961 über die Bewilligung von Objektkrediten für die Erstellung von Zollanlagen in Stabio-Confine und Madonna di Ponte (BBl. 1961, II, 1257) unter Ziffer II eingehend erläutert worden. Die Gründe, die uns zur Feststellung veranlassten, dass in naher Zukunft mit einer vollständigen Aufhebung der Kontrollen an der Grenze nicht zu rechnen sei, haben auch heute noch ihre Berechtigung, so dass auf die Wiederholung unserer Ausführungen verzichtet werden kann. Die Ereignisse seit Dezember 1961 haben darüber hinaus gezeigt, dass anstatt einer Beschleunigung der Entwicklung, wie sie gestützt auf die Assoziationsgesuche der EFTA-Staaten an die EWG da und dort erwartet wurde, ein Stillstand, wenn nicht gar ein Rückschlag eingetreten ist. Da die neuen Anlagen somit voraussichtlich noch längere Zeit zu dienen haben werden, und eine Sanierung der Verhältnisse in Chiasso-Strada unbedingt erforderlich ist, kann ein weiterer Aufschub der Verwirklichung des Bauprogramms nicht mehr verantwortet werden. Dazu kommt noch, dass, wie weiter unten ausführlicher behandelt wird, die Verbindung der schweizerischen und italienischen Autostrassen auf jeden Fall die Errichtung einer neuen Grenzabfertigungsstelle erfordert.

## IV

Die Planung für die neuen Zollanlagen gestaltete sich ziemlich schwierig und langwierig. Einerseits sind die topographischen Verhältnisse nicht sehr günstig, andererseits musste, nachdem bereits Pläne vorhanden waren, das inzwischen aufgetauchte Projekt der Verbindung einer schweizerischen mit den italienischen Autobahnen berücksichtigt werden, und schliesslich ergeben sich beim Bau internationaler Grenzübergänge immer verschiedene Betriebs- und Verkehrsfragen, die nur in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen des Nachbarstaates gelöst werden können.

Die Auswahl der Örtlichkeiten, die im Umkreis von Chiasso für die Erstellung eines neuen Grenzübergangs in Frage kamen, war beschränkt. Nach Ausschliessung anderer Möglichkeiten wurde schliesslich das Gelände von Brogeda als geeignet befunden, das ungefähr 400 m nordöstlich vom heutigen Übergang entfernt liegt und im Zeitpunkt des Beginns der Planung zum grössten Teil noch unbebaut war. Die Gemeinde Chiasso stimmte diesem Standort zu und ging in der Verwirklichung des für sie wichtigen Verkehrsproblems voraus, indem sie eine von der Zone Brogeda ausgehende und im westlichen Teil des Gemeindegebietes unter Umgehung des Zentrums der Ortschaft wieder an die Hauptstrasse anschliessende Strasse in Angriff nahm. Auch die italienische Zollverwaltung erklärte sich nach einer Fühlungnahme im November 1954 einverstanden, die bestehenden Anlagen in Chiasso-Strada durch einen neuen Übergang

in Brogeda zu entlasten. Auf italienischem Territorium war in Brogeda ebenfalls noch freies Gelände vorhanden.

Bei der Planung der Verbindung des schweizerischen Nationalstrassennetzes mit einer Autobahn Como–Schweizergrenze kamen die Fachstellen beider Länder übereinstimmend zum Schluss, dass sowohl vom strassentechnischen wie vom zollbetrieblichen Standpunkt aus die Zone von Brogeda eine günstig gelegene Verbindungsstelle ergebe und daher definitiv als Grundlage für das weitere Vorgehen in Aussicht zu nehmen sei. Das von der Kommission für die Planung des Hauptstrassennetzes vorgesehene und durch Beschluss der Bundesversammlung vom 21. Juni 1960 (AS 1960, 872) festgelegte Trasse der Nationalstrasse Nr. 2 verläuft denn auch nördlich von Chiasso nach der Zone von Brogeda, wo der Zusammenschluss mit der italienischen Autostrasse erfolgen soll. Italiensischerseits wurde die Ausführung des Anschlusses Grandate–Chiasso als Teil der Europastrasse Hamburg–Basel–Italien E4 bzw. E9 beschlossen. Der Bau des Teilstücks Lamone–Chiasso der Nationalstrassen zwingt zur Koordinierung der Zollbauten auch in zeitlicher Hinsicht. Auf diese Folge haben wir bereits im Bericht über die Geschäftsführung für das Jahr 1961, im Abschnitt betreffend das Finanz- und Zolldepartement (S. 265), hingewiesen. Der Zeitpunkt des Baubeginns steht deshalb nicht im Belieben der Zollverwaltung, sondern hat sich nach jenem der Nationalstrassen zu richten. Es wäre ausgeschlossen, den Verkehr, der über die Autobahnen herangeführt wird, über die heutigen Anlagen zu lenken. Der Entscheid, die Autobahnen in Brogeda zu vereinigen, beeinflusste selbstverständlich auch die Frage der Verteilung: es mussten Abfertigungsanlagen sowohl für den Waren- wie auch für den Reiseverkehr, unter Ausschluss des Lokalverkehrs, geplant werden.

Nach der bereits früher zwischen den Zollverwaltungen der beiden Länder erfolgten Abklärung über den Standort des zukünftigen Grenzübergangs wurde am 27. Juni 1961 in einem von der schweizerischen und einer italienischen Delegation unterzeichneten Protokoll ausdrücklich festgehalten, dass in Brogeda ein Grenzübergang für den Waren- und Touristenverkehr geschaffen werden solle. Da auch Italien dort Bauten für die Grenzabfertigung erstellen wird, kann sich unser Land gewissen, sich daraus ergebenden Folgen nicht entziehen. Dies betrifft namentlich die zeitliche und räumliche Abstimmung der Baupläne. Im erwähnten Protokoll ist deshalb vorgesehen, die Zollanlagen in der Reihenfolge ihrer Dringlichkeit zu erstellen. Dabei sollen als erste Etappe die Anlagen für die Güterabfertigung im Süd–Nordverkehr verwirklicht werden. In der zweiten Etappe sollen die Anlagen für den Güterverkehr in der umgekehrten Richtung folgen. Als letzte Etappe sind schliesslich die Abfertigungsanlagen für den Autotourismus und der Zusammenschluss der Autostrassen Mailand–Como–Chiasso–Lugano vorgesehen. Wir haben, mit Beschluss vom 23. Februar 1962, einem Notenaustausch in diesem Sinne mit der italienischen Regierung zugestimmt, der am 23. März/16. April 1962 vollzogen wurde (s. Anhang). Die Achse der neuen Strasse und die Höhenquoten, die beiderseits für die Bauten bestimmend sind, sind in einem der Note beigegebenen Übersichtsplan eingezeichnet.

Von Anfang an war beabsichtigt, zur Abkürzung der Grenzhalte und Vereinfachung der Formalitäten die Abfertigungen teilweise mit dem italienischen Zoll zusammenzulegen. Den Rahmen für solche Massnahmen bildet nun das am 11. März 1961 zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossene Abkommen über die nebeneinanderliegenden Grenzabfertigungsstellen und die Grenzabfertigung während der Fahrt (vgl. BBl 1961, I, 724, von den eidgenössischen Räten genehmigt mit Bundesbeschluss vom 22. Juni 1961). Nach Artikel 2, Absatz 3 dieses Abkommens kann durch Regierungsvereinbarungen bestimmt werden, wo eine zusammengelegte Abfertigung stattfinden soll. In Brogeda ist für den Warenverkehr vorläufig keine Zusammenlegung vorgesehen, die wegen der Verschiedenheit der Abfertigungssysteme auch kaum zu einer Beschleunigung beitragen dürfte. Dagegen sollen im Reiseverkehr die italienische und die schweizerische Abfertigung gemeinsam stattfinden; auf schweizerischem Gebiet wird dies bezüglich der italienischen Ausgangs- und der schweizerischen Eingangsabfertigung der Fall sein.

## V

Auf Grund des anfänglich vorgesehenen Raumprogramms waren für Abfertigungsbauten und Amtsplätze Grundstücke im Halte von rund 18 000 m<sup>2</sup> erforderlich. Verhandlungen mit den in Frage kommenden Eigentümern über den freihändigen Erwerb dieser Liegenschaften scheiterten an übersetzten Forderungen. Mit Beschluss vom 6. September 1955 gaben wir die Zustimmung zur Enteignung und beauftragten die Oberzolldirektion mit dem Vollzug. Wenige Monate später legten die italienischen Stellen einen neuen Plan vor, der bedeutend erweitert worden war, was eine Anpassung der schweizerischen Vorprojekte an diese Konzeption nötig machte. Infolge des nunmehr ebenfalls geplanten Einbezugs von Anlagen für den Autotourismus ergab sich eine Vergrösserung des Landbedarfs um weitere 22 000 m<sup>2</sup>. Wir ermächtigten die Oberzolldirektion am 31. Juli 1956 zur Einleitung des Enteignungsverfahrens auch für diese Liegenschaften. Das Verfahren gestaltete sich sehr langwierig. Es ist im gegenwärtigen Zeitpunkt erstinstanzlich noch nicht abgeschlossen; die schriftliche Begründung der Entscheide der Schätzungskommission steht noch aus. Auf der Grundlage der mündlich bekanntgegebenen Entscheide konnten mit sechs der in Frage kommenden Eigentümer Kaufverträge über 22 935 m<sup>2</sup> zu einem Preise von total 4 024 092 Franken abgeschlossen werden (zuzüglich 18 000 Franken für Honoreare). Diese Kosten für Landerwerb sind im vorliegenden Kreditbegehren eingeschlossen. Vier Eigentümer mit 11 770 m<sup>2</sup> enteignetem Gelände lehnten die ihnen auf der gleichen Grundlage gemachten Angebote ab. Da ungewiss ist, welche Entschädigungen für diese Grundstücke zu zahlen sein werden, ist im Kreditbegehren hierfür kein Posten eingesetzt. Die erforderlichen Objektkredite werden auf dem Wege der Nachtragskredite angefordert werden, sobald die Entschädigungen feststehen. Die Bezahlung hat nach Artikel 88 des Enteignungsgesetzes innert 20 Tagen zu erfolgen.

Die Kosten des Landerwerbs für die das Zollareal durchschneidende Autostrasse gehen grundsätzlich zu Lasten der Nationalstrassenbaurechnung. Es betrifft dies dem Umfang nach zwei Pisten von insgesamt 24 m Breite und einer Länge von ca. 285 m von der italienischen Grenze bis zum Punkt, wo die Autostrasse an das Zollareal anschliesst, insgesamt also eine Fläche von ca. 6840 m<sup>2</sup>.

## VI

Um eine Grundlage für die Bewertung des Bodens als Baugrund zu besitzen und gleichzeitig gewisse für die Projektierung der Bauten nötige technische Angaben über die Bodenbeschaffenheit zu erlangen, wurde die Schätzungskommission veranlasst, eine Sondierung des Bodens anzuordnen. In ihrem Gutachten rieten die Experten, im Hinblick auf den wenig tragfähigen Boden sobald als möglich mit der Aufschüttung von Material zu beginnen, damit sich letzteres bis zum Beginn der eigentlichen Bauarbeiten setzen könne. Die Ausführung dieses Vorhabens bedingte die vorzeitige Besitzeseinweisung einiger Parzellen gemäss Art. 76 des Enteignungsgesetzes. Gleichzeitig erwies es sich als notwendig, den Kanal der Roggia Molinara, des Grenzgewässers zwischen der Schweiz und Italien, über welches sich die zukünftigen Anlagen erstrecken werden, auf einer Länge von 430 m zu überdecken, um provisorisch bereits auf einem Teil des anschliessenden italienischen Geländes Abfertigungen vornehmen zu können (vgl. Ziff. II). Mit Rücksicht auf die Dringlichkeit des Bauvorhabens bewilligten wir mit Beschluss vom 20. Mai 1960 einen Kreditvorschuss von 1 500 000 Franken für Bodensanierung und Überdeckung, der in das vorliegende Objektkreditbegehren einbezogen worden ist.

Angesichts der Tragweite der Vorbereitungen für das Bauvorhaben in Brogeda sahen wir uns veranlasst, die Finanzdelegation Ihrer Räte laufend zu orientieren. Sie hat sowohl vom Kreditvorschuss wie auch vom Notenaustausch mit Italien in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen (vgl. Bericht der Finanzdelegation über ihre Tätigkeit im Jahre 1962, vom 31. Januar 1963. BBl 1963, I, 759). Anlässlich von Inspektionsreisen haben auch verschiedene Kommissionen Ihrer Räte die Verhältnisse an Ort und Stelle geprüft; sie sind dabei über die Projekte vorläufig unterrichtet worden.

## VII

### Baubeschrieb

Der Plan sieht zwei verschiedene Sektoren vor, von denen der eine für den Warenverkehr, der andere für den Reiseverkehr bestimmt ist. Beide sind grundsätzlich voneinander getrennt und durch besondere Zufahrten mit dem schweizerischen und italienischen Strassennetz verbunden. Die Abschränkungen sind jedoch beweglich vorgesehen, so dass nötigenfalls verschiedene Verwendungsmöglichkeiten bestehen.

Die Anlagen für den *Warenverkehr* gliedern sich in solche für die Einfuhr- und die Ausfuhrabfertigung, wobei ersterer ihrer Bedeutung entsprechend der grössere Platz zur Verfügung steht. Die aus Italien kommenden Lastwagen gelangen zunächst auf einen Warteplatz, wo sie unter Zollkontrolle gestellt werden. In unmittelbarer Nähe dieses Platzes befindet sich das zweistöckige Abfertigungsgebäude mit der Schalterhalle, den Zollbüros und Nebenräumen im Erdgeschoss und den an Speditionsfirmen vermietbaren Büros im Obergeschoss. Vom Warteplatz werden die Fahrzeuge zur Zollbehandlung der Waren entweder auf die Waage oder auf den Abfertigungsplatz oder zur Revisionsrampe gewiesen, sofern es sich um Wagen handelt, die zur Revision der Waren entladen werden müssen. Anstelle der bisher üblichen geschlossenen Warenhallen für die Revision sieht das vorliegende Projekt eine offene Rampe leichter Konstruktion von 122x12 m vor, die überdacht ist; geschlossene Räume für den Revisionsdienst und die Lagerung von Waren sind eingebaut. Zur Vornahme der Revision können die Wagen längs oder quer zur Rampe gestellt werden; nach der Abfertigung können sie auf einer freien Fahrbahn ungehindert wegfahren. Für die Ausfuhrabfertigung steht eine kleinere Rampe in Dreieckform zur Verfügung.

Für den *Reiseverkehr* (Fahrzeugverkehr) ist ein neues System gewählt worden, das auch bei starkem Andrang von Fahrzeugen eine flüssige Abfertigung ohne Kolonnenbildung erlaubt. Die Wagen werden nach der Einfahrt auf schräggestellte Parkierfelder gewiesen, von wo aus sie ohne Rückwärtsmanöver auf einer weitem Fahrbahn wegfahren können. Zwei gleichartige kleinere Pavillons dienen der Vornahme der Abfertigungen. Die Parkierfelder sind überdacht. Bei sehr starkem Verkehr können die Wagen, in denen keine zollpflichtigen Waren mitgeführt und die nicht der Revision unterstellt werden, direkt durchgeschleust werden. Autocars werden über eine besondere Zufahrtspiste auf einen für sie bestimmten Revisionsplatz geführt.

Da die Anlagen einem Verkehr von ungefähr 2000 Personenwagen pro Stunde zu genügen haben, wozu noch die Motorräder und die Lastwagen des Güterverkehrs kommen, ergibt sich durch die Motorenabgase bei Vollbetrieb eine starke Kohlenoxydentwicklung, die sich auf die menschliche Gesundheit schädlich auswirken könnte. Zum erstenmal bei einem schweizerischen Strassenzollamt ist daher geplant, die Abgase durch einen Ventilationsschacht abzusaugen und durch einen 40 m hohen Kamin ins Freie gelangen zu lassen.

Der Betrieb einer so ausgedehnten Anlage kommt ohne technische Hilfsmittel nicht aus; so ist z. B. eine Rohrpostanlage zwischen den verschiedenen Dienstgebäuden und Räumlichkeiten geplant. Der Sicherung und Überwachung des Verkehrs dienen Lichtsignale und eine Fernsehanlage, die einem zentralen Posten zwecks Zuweisung der ankommenden Fahrzeuge den Überblick über die Belegung der Rampen und Pisten ermöglicht.

Neben dem Abfertigungsgebäude, den Rampen, den Pavillons für den Reiseverkehr und verschiedenen Pavillons für die Überwachung der Ein- und Ausfahrten ist als weiterer Hochbau am Rande des Geländes ein Gebäudeblock vor-

gesehen, der im Erd- und Untergeschoss Garageboxen für Dienstwagen, eine Revisionsgarage für Lastwagen, ein Postenlokal für die Grenzwache mit Nebenräumen, usw., in den oberen Stockwerken Wohnungen für das Grenzwachpersonal enthält.

Sämtliche Hochbauten sind in einfachem, sachlichem Stil gestaltet, entsprechend der Aufgabe, die sie zu erfüllen haben. Sie sind so geplant, dass sie später allfällig ändernden Bedürfnissen ohne grosse Umtriebe angepasst werden können. Die Pläne sind durch die Architekten Camenzind und Brocchi in Lugano (Mitarbeiter Sennhauser) ausgearbeitet worden.

### Finanzbedarf

#### I. Vorbereitungsarbeiten

	Fr.	Fr.
(bevorschusst gemäss BRB vom 20. Mai 1960)		
A. Projektierung . . . . .	170 000	
B. Geländeauffüllungen, Abbrucharbeiten . . . . .	1 010 000	
C. Überdeckung der Roggia Molinara . . . . .	320 000	1 500 000

#### II. Landerwerb

A. Gemäss Kaufverträgen mit 6 Eigentümern einschliesslich Zinsen und Entschädigungen für Inkonvenienzen . . . . .	4 024 100		
B. Kosten des Enteignungsverfahrens:			
– Gerichtskosten, Honorare . . . . .	70 000		
– Vorschussweise bezahlte Kosten für Abklärungen der Schätzungskommission . . . . .	20 400		
– Weitere Verfahrenskosten für die noch unerledigten Landerwerbe . . . . .	29 500	119 900	4 144 000

#### III. Bauten:

A. Hochbauten:			
Abfertigungsgebäude (I) . . . . .	1 580 000		
Dienstgebäude für Grenzwache und Wohnungen (II). . . . .	1 710 000		
Rampen mit Dienstlokalen (III, IV, IX, X). . . . .	1 291 000		
Anlagen für den Reiseverkehr mit Pavillons (VII, XI). . . . .	689 000		
Nebengebäude, Waagen (V, VI, VIII, XII) . . . . .	290 000		
Einrichtungen (inkl. Rohrpost, Ventilation, Platzbeleuchtung, Umfriedung usw.) und Umgebungsarbeiten (XIII, XIV, XV, XVI) . . . . .	2 421 000	7 981 000	
Übertrag:		13 625 000	

	Fr.	Fr.
Übertrag:		13 625 000
B. Unterbau:		
Kanalisation, Gestaltung und Ausrüstung der Amtsplätze (XVII, XVIII) . . . . .	3 349 000	
Sicherungsarbeiten (XIX) . . . . .	210 000	
C. Pläne, Honorare, Gutachten, Spesen (XXI, XXII)	1 130 000	
D. Künstlerische Ausschmückung (XX) . . . . .	80 000	4 769 000
Total		18 394 000

(Die römischen Ziffern beziehen sich auf den Kostenvoranschlag der Architekten). Index: 260.

### VIII

Der bestehende Übergang von Chiasso-Strada wird durch die Erstellung der Anlagen in Brogeda nicht überflüssig. Er hat weiterhin den grossen Fussgänger- und Grenzverkehr sowie den lokalen Reiseverkehr aufzunehmen. Der seinerzeit vorgesehene Ausbau kann aber entsprechend dieser neuen Bestimmung wesentlich vereinfacht werden. Der Objektkredit für die noch notwendigen Anpassungsarbeiten und allfällige kleinere Bauten wird separat angefordert. Der mit Bundesbeschluss vom 7. Dezember 1945 bewilligte Kredit ist erschöpft; neben der Erstellung der eingangs erwähnten Bauten (vgl. Ziff. II) diene er zur Finanzierung von Provisorien und zu Landerwerb, der ursprünglich zur Vergrösserung des Zollamts Chiasso-Strada bestimmt war und heute für die provisorischen Anlagen benötigt wird.

Die verfassungsmässige Zuständigkeit beruht auf Artikel 85, Ziffer 10 der Bundesverfassung.

Gestützt auf die vorstehenden Darlegungen beantragen wir Ihnen die Genehmigung des beiliegenden Entwurfs zu einem Bundesbeschluss über die Bewilligung eines Objektkredits im Gesamtbetrage von 18 394 000 Franken für den Erwerb von Land und die Erstellung von Zollanlagen in Chiasso-Brogeda.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 23. August 1963.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates:

Der Bundespräsident:

**Spühler**

Der Bundeskanzler:

**Ch. Oser**

(Entwurf)

## Bundesbeschluss

über

### die Bewilligung eines Objektkredites für den Erwerb von Land und die Erstellung von Zollanlagen in Chiasso-Brogeda

---

Die Bundesversammlung  
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 23. August 1963,  
beschliesst:

#### Art. 1

<sup>1</sup> Für den Erwerb von Land und die Erstellung von Zollanlagen samt den erforderlichen Platz- und Strassenbauten in Chiasso-Brogeda wird ein Objektkredit von 18 394 000 Franken bewilligt.

<sup>2</sup> Für die Grundstücke, deren Entschädigung im Expropriationsverfahren noch nicht festgesetzt ist, werden die erforderlichen Objektkredite den eidgenössischen Räten mit Nachtragskreditbegehren vorgelegt.

#### Art. 2

<sup>1</sup> Dieser Beschluss ist nicht allgemein verbindlich und tritt sofort in Kraft.

<sup>2</sup> Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

## Schweizerische Botschaft in Italien

Rom, den 23. März 1962.

Herr Minister,

Ich beehre mich, Ihnen mitzuteilen, dass die schweizerische Regierung folgende Massnahmen zur Erleichterung des Verkehrs beim gemeinsamen Grenzübergang von Chiasso-Strada/Ponte Chiasso vorschlägt:

- 1) Die schweizerische Regierung und die italienische Regierung verpflichten sich, in der Zone von Brogeda einen neuen Grenzübergang zu öffnen, der für den Waren- und Touristenverkehr bestimmt ist.

Die geographische Lage des Überganges ist in der beigefügten Planimetrie (Anhang) festgelegt, die einen integrierenden Bestandteil der vorliegenden Note bildet.

- 2) Die beiden Regierungen verpflichten sich, unter Vorbehalt der Genehmigung der entsprechenden Kredite, die für die Öffnung und den Betrieb des neuen Übergangs erforderlichen Anlagen zu verwirklichen und für die Ausführung der Arbeiten die nachstehende Reihenfolge einzuhalten:
  - a) Bauten für die Güterabfertigung (erste Phase: Richtung Süd-Nord; zweite Phase: Richtung Nord-Süd);
  - b) Bauten für die gemeinsamen Dienste im Touristenverkehr;
  - c) Verbindung der Autostrassen.

Die zuständigen Verwaltungen der beiden Länder koordinieren die entsprechenden Pläne für die technische Ausführung.

- 3) Bis zum Zeitpunkt der Verwirklichung der in Ziff. 2 der vorliegenden Note vorgesehenen Anlagen können die Zollverwaltungen der beiden Länder im gegenseitigen Einvernehmen provisorische Übergänge im Raume zwischen Ponte Chiasso/Chiasso-Strada und Brogeda errichten und die hierfür nötigen Vorkehrungen treffen.

Auf die Zollkontrolle bei diesen provisorischen Übergängen finden die Bestimmungen Anwendung, die in dem am 16. Januar 1951 in Bern erfolgten Notenaustausch betr. die gemeinsame Grenzabfertigung in Ponte Chiasso/Chiasso-Strada vorgesehen sind.

Sofern die italienische Regierung mit vorstehenden Ausführungen einverstanden ist, bilden die vorliegende Note und die Antwort, die Sie mir zuzustellen belieben, eine den Gegenstand regelnde Vereinbarung zwischen beiden Ländern, die 30 Tage nach dem Datum der Antwortnote in Kraft treten wird.

Genehmigen Sie, Herr Minister, die Versicherung meiner vollkommenen Hochachtung.

Der Schweizerische Botschafter:  
(gez.) **Zutter**

S. Exz. Herrn Prof. Antonio Segni,  
Minister für auswärtige Angelegenheiten,  
Rom

**Der Minister für auswärtige Angelegenheiten**

Rom, den 16. April 1962.

Herr Botschafter,

Ich beehre mich, den Empfang der Note vom 23. März 1962 zu bestätigen, mit der Sie die Freundlichkeit hatten, folgendes mitzuteilen:

(Folgt Text der schweizerischen Note.)

Ich beehre mich, Ihnen zu antworten, dass die italienische Regierung, unter Vorbehalt der Genehmigung der Kredite für die unter Ziff. 2 genannten Arbeiten, mit den vorstehenden Ausführungen einverstanden ist.

Genehmigen Sie, Herr Botschafter, die Versicherung meiner vollkommenen Hochachtung.

(gez.) **Segni**

S. Exz. Herrn Philippe Zutter,  
Schweizerischer Botschafter,  
Rom

---

## Entwicklung des Verkehrs – Grenzübergang Chiasso-Strada

Tabelle 1

	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
	<b>Jahreszahlen: Ein- und Ausgangsverkehr zusammen</b>									
	Stuckzahl									
<b>Autotourismus</b>										
(Autos, Cars Motorräder)										
Ausländische Fahrzeuge . . .	175 694	223 874	351 743	533 920	1 330 000	2 950 000	3 404 000	3 400 000 <sup>2</sup>	3 650 000	3 650 000 <sup>4</sup>
Inländische Fahrzeuge . . .	180 000	210 000	250 000	182 500	410 000	650 000	730 000	760 000	780 000	800 000
Lastwagen <sup>1</sup> . . .	7 500	10 000	12 000	20 000	29 000	32 500	33 500	52 400	75 000	77 500
	363 194	443 874	613 743	736 420	1 769 000	3 632 500	4 167 500	4 212 400	4 505 000	4 527 500
	<b>in Tonnen Jahreszahlen</b>									
<b>Warenumschatz</b>	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t
Einfuhr . . .	17 044	35 968	38 710	72 907	91 157	105 350	106 500	109 000 <sup>3</sup>	115 000	115 000
Ausfuhr . . .	5 716	6 006	9 100	9 415	13 701	13 500	6 400	5 500	7 000	7 500
Transit (Süd- Nord und Nord- Sud). . . . .	5 259	21 659	23 740	40 647	56 008	62 850	64 000	78 350	84 000	88 000
	28 019	63 633	71 550	122 969	160 866	181 700	176 900	192 850	206 000	210 500
	<b>Täglicher Verkehr in beiden Richtungen</b>									
<b>Personen</b>										
Fussgänger im lokalen Verkehr	28 400	29 000	29 000	29 000	24 000	24 000	22 500	23 500	23 000	22 000 <sup>4</sup>
Touristen und übriger Verkehr	4 300	5 000	5 600	6 100	15 000	23 500	24 500	27 000	29 000	28 000 <sup>4</sup>

## Bemerkungen:

In der Hochsaison steigt der Fahrzeugverkehr nicht selten auf 11 000-12 000 Fahrzeuge täglich.

<sup>1</sup> Ohne lokalen Transitverkehr vom Frachtgut, Freilager oder vom Postzollamt nach dem italienischen Zoll.

<sup>2</sup> Abnahme des Verkehrs aus der Grenzzone infolge der Herabsetzung der Brennstoffpreise in Italien.

<sup>3</sup> Teilweise Verlagerung des Brennstoffverkehrs (Tankwagen) nach Stabio wegen Platzmangels in Chiasso.

<sup>4</sup> Auswirkung der Beschränkung des kleinen Grenzverkehrs durch Italien.

### Entwicklung der Einnahmen und Abfertigungen

	Einnahmen Fr.	Einfuhr	(davon Handelsverkehr)	Abfertigungen Ausfuhr	Transit	Total
1949	2 999 800					
1955	8 376 100	63 826	<i>19 608</i>	26 190	30 178	120 194
1956	12 227 300	63 181	<i>22 817</i>	25 495	32 831	121 507
1957	16 544 800	73 290	<i>26 909</i>	24 395	37 256	134 941
1958	20 065 500	84 054	<i>31 706</i>	21 039	43 674	148 767
1959	24 644 600	88 685	<i>39 861</i>	17 786	52 693	159 164
1960	28 167 400	84 769	<i>37 969</i>	18 490	63 601	166 860
1961	33 020 100	89 574	<i>48 987</i>	15 985	65 582	171 141
1962	35 484 800	90 752	<i>50 096</i>	15 616	70 196	176 564

---

## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Bewilligung eines Objektkredites für den Erwerb von Land und die Erstellung von Zollanlagen in Chiasso- Brogeda (Vom 23. August 1963)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1963
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	35
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8823
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.09.1963
Date	
Data	
Seite	341-356
Page	
Pagina	
Ref. No	10 042 217

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.