

8376

**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung  
über die Bewilligung von Objektkrediten für die Erstellung  
von Zollanlagen in Stabio-Confine und Madonna di Ponte**

(Vom 8. Dezember 1961)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen einen Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Bewilligung von Objektkrediten für die Erstellung von Zollanlagen in Stabio-Confine und Madonna di Ponte zu unterbreiten.

## I

Die allgemeine Entwicklung des Verkehrs und die günstige Wirtschaftslage haben in den letzten Jahren zu einer starken Ausdehnung des motorisierten Strassenverkehrs geführt. Dazu tragen sowohl der Touristen- wie auch der Güterverkehr bei. So waren im Jahre 1960 rund 19½ Millionen Einfahrten ausländischer Motorfahrzeuge in die Schweiz zu verzeichnen, was gegenüber 1959 eine Zunahme von 14 Prozent bedeutet. Die bestehenden Zollanlagen an den Strassengrenzübergängen sind teilweise noch für eine wesentlich kleinere Aufnahmefähigkeit berechnet und vermögen deshalb die heutige Verkehrsbelastung nicht mehr überall zu bewältigen. Will die Schweiz ihrer Aufgabe als Transit- und Touristenland weiterhin gerecht werden, so muss neben dem Ausbau der Verkehrswege auch die Anpassung verschiedener Grenzübergangsstellen an die neuen Anforderungen des Verkehrs systematisch in Angriff genommen werden.

Besonders dringlich erweist sich heute der Ausbau von Zollanlagen an der Südgrenze unseres Landes. Hier macht sich einmal der wirtschaftliche Auf-

schwung Italiens bemerkbar, der hinsichtlich des Verkehrs in der Erhöhung des Motorfahrzeugbestandes von 3 815 000 Einheiten im Jahre 1955 auf 5 729 000 Einheiten im Jahre 1960 zum Ausdruck kommt. Sodann bringt Italien als ausgesprochenes Touristenland der Schweiz einen bedeutenden Reiseverkehr, bei dem sich ebenfalls die allgemeine Hochkonjunktur auswirkt. Dass auch der Güterverkehr auf der Strasse sehr stark gestiegen ist, beweist die sprunghafte Zunahme der Zolleinnahmen bei den Strassenzollämtern des IV. Zollkreises (Tessin):

	Franken
1950 . . . . .	4 903 000
1955 . . . . .	11 254 000
1960 . . . . .	46 558 000

Dabei ist zu bemerken, dass von den auf der Strasse aus Italien kommenden Waren nur ca. 40 Prozent zur Einfuhrverzollung gelangen, während 60 Prozent und darüber Transitgüter sind und grösstenteils im Bahnhof Chiasso auf Güterwagen umgeschlagen werden.

Die topographischen Verhältnisse an der Südgrenze haben zur Folge, dass sich der ganze Verkehr auf relativ wenige Grenzübergänge konzentriert, von wo aus er ins Innere des Landes weitergeleitet wird. Der Kanton Tessin nimmt gegenwärtig grosszügige Verbesserungen seines Strassennetzes vor. Dies bedingt die Anpassung und den Ausbau der mit diesen Strassen in Verbindung stehenden Grenzübergänge. Das grösste Strassenbauobjekt wird in nächster Zeit der Bau des Teilstückes Chiasso-Lamone der Nationalstrasse Nr. 2 bilden, das bei Brogeda an die italienische Autobahn anschliessen wird. In Brogeda wird auch der grösste Grenzübergang an unserer Südgrenze entstehen. Über diese Anlagen wird Ihnen voraussichtlich im Laufe des Jahres 1962 eine Botschaft unterbreitet werden. Weitere wichtige Grenzübergänge sind Dirinella und Madonna di Ponte (an beiden Ufern des Langensees), Ponte Tresa und Gandria (an den entgegengesetzten Enden des Luganersees) sowie Stabio-Confine (im Mendrisiotto). Einer umfassenden und dringlichen Sanierung bedürfen die Zollämter Stabio-Confine und Madonna di Ponte; sie bildet den Gegenstand der vorliegenden Botschaft.

## II

Nach den Vereinbarungen der dem Gemeinsamen Markt angeschlossenen Länder wie auch der Länder der Freihandelsassoziation sollen die Zölle innerhalb dieser Organisationen bis spätestens zum Jahre 1970 vollständig abgebaut worden sein. Es ist hier nicht der Ort, auf die Gesamtheit der Probleme einzutreten, die sich für die schweizerische Zollverwaltung aus dieser Lage ergeben werden, falls unser Land in irgendeiner Weise in den gesamteuropäischen Markt eingegliedert werden sollte, zumal ja noch gar nicht feststeht, wie sich diese Eingliederung vollziehen wird. Dennoch muss die Frage gestellt werden, ob unter diesen Umständen wesentliche Ausgaben für den Ausbau von Zollämtern

noch verantwortet werden können. Sie ist unter Berücksichtigung folgender Aspekte zu beantworten.

Die Zollverwaltung hat vorerst gar nicht die Wahl, dort, wo es die Verhältnisse erfordern, auf die Möglichkeit eines Ausbaus zu verzichten; denn heute und in den nächsten Jahren muss sie die Zollkontrolle weiter ausüben und die Zölle und andern Abgaben erheben. Der gegenwärtige und voraussichtlich noch zunehmende Verkehr hat aber infolge der räumlichen Bedingungen gewisser Zollämter zu Zuständen geführt, die als unhaltbar bezeichnet werden müssen und mit blossen Palliativmitteln nicht mehr verbessert werden können. Wenn die Zollverwaltung die ihr übertragenen Aufgaben weiterhin ordnungsgemäss erfüllen soll, so dürfen die erforderlichen Neugestaltungen nicht hinausgezögert werden, besonders dort nicht, wo sie auch noch durch Strassenverbesserungen bedingt sind. Die Grenzkontrollen dürfen sich andererseits nicht zu Hemmnissen des Strassenverkehrs überhaupt ausweiten, was der Fall ist, wenn die Abfertigungsanlagen nicht genügen. Gerade im Hinblick auf die fortschreitende Integration Europas sollen sich die Landesgrenzen nicht als Schranken erweisen, die sich der Flüssigkeit des Verkehrs entgegenstellen.

Sodann ist es wahrscheinlich, dass selbst nach der Schaffung eines europäischen Marktes die Zölle gegenüber aussereuropäischen Ländern weiterbestehen werden. Die Zollkontrolle muss in diesem Falle, wenn auch in reduziertem Masse, aufrechterhalten bleiben. Es ist nicht ausgeschlossen, dass auch zwischen den Ländern eines integrierten Marktes einzelne Zölle vom allgemeinen Abbau ausgenommen werden; je nachdem können z.B. die Zölle auf gewissen landwirtschaftlichen Produkten noch längere Zeit erhoben werden.

Ferner muss in Erwägung gezogen werden, dass im Falle einer gesamt-europäischen Integrationslösung der grösste Teil der Zolleinnahmen wegfallen würde. Wie wir in unserem Schreiben vom 11. August 1961 an die Kantonsregierungen und Wirtschaftsverbände über die Weiterführung der Finanzordnung des Bundes darlegten, müssen andere Einnahmen gefunden werden; u.a. werden der Ausbau der Warenumsatzsteuer und die Erhebung von Sondersteuern auf gewissen Waren zu prüfen sein. Es ist durchaus denkbar, dass die Zollverwaltung bei der Sicherstellung des Bezugs interner Verbrauchs- und Sondersteuern, die auf eingeführten Waren erhoben werden, mitzuwirken haben wird.

Schliesslich sei darauf hingewiesen, dass die Kontrolle der Zollverwaltung an der Grenze nicht nur dem Zollbezug gilt, sondern dass dieser Verwaltung auch die Mitwirkung bei der Handhabung zahlreicher Bundesgesetze und Verordnungen obliegt; es sei u.a. nur an das Alkoholmonopol, an gesundheitspolizeiliche Massnahmen und an Massnahmen zum Schutze der Land- und Forstwirtschaft erinnert. Das Grenzwachtkorps übt polizeiliche Funktionen aus (z.B. Passkontrolle, Verhinderung illegaler Grenzübertritte), die auch bei einer weitgehenden Integration nicht wegfallen würden. Ebenso ist vorzusehen, dass eine Überwachung der Warenbewegungen über die Grenze solange nötig sein wird, als grössere Unterschiede in den internen Fiskalbelastungen

der Länder eines gemeinsamen Marktes fortbestehen, die dazu führen würden, die Waren dort zur Besteuerung anzumelden, wo die Belastung am geringsten ist, um sie nachher in Länder mit hoher Belastung zu verbringen.

Endlich muss auch daran gedacht werden, dass die statistische Erfassung der Warenein- und -ausfuhr für eine gewisse Dauer fortbestehen wird, ja dass diese statistische Kontrolle während der ersten Periode einer vollständigen Integration für die wirtschaftliche Beurteilung unseres Landes von sehr grosser Bedeutung sein wird.

Alle erwähnten Tätigkeiten setzen Kontrollen an der Grenze und daher ein Verbleiben der mit den Kontrollen beauftragten Zollorgane voraus. Es ist aber denkbar, dass neben dem Zollabbau durch multilaterale Regelungen weitgehend einheitliche Verhältnisse geschaffen werden, wodurch die Kontrollen überflüssig würden.

Der eventuell in einem spätem Zeitpunkt eintretenden Möglichkeit einer gänzlichen Aufhebung der Zölle kann bei der Planung und Konstruktionsweise der Bauten Rechnung getragen werden. Dies betrifft besonders die Anlagen für den Güterverkehr. Güterrampen werden, wo dies angängig ist, aus Stahlröhren und -elementen erstellt, die zerlegt und jederzeit wieder für andere Zwecke verwendet werden können. Für Pavillons und Bauten mit Büros und Dienstlokalen wird in der Regel eine Konstruktion aus Leichtbau-Fertigelementen gewählt, was eine allfällige anderweitige Verwendung ermöglicht. Wohnungen behalten dagegen ihren Wert, da diese nicht von der Benützung durch die Zollverwaltung abhängig sind; hier ist eine normale, massive Bauweise durchaus gerechtfertigt.

### III

#### 1. Stabio-Confine

Obwohl dieser Übergang im Vergleich zu jenem von Chiasso-Strada bisher eher einen regionalen Verkehr aufwies, wird er doch ständig mehr benützt, wie aus den folgenden Zahlen hervorgeht:

Jahr	<i>Jährlich</i>		<i>Täglich</i>	
	Warenumsatz Ein- und Ausfuhr Tonnen	Einnahmen Franken	Autotourismus Anzahl Motor- fahrzeuge	Fussgänger im lokalen Verkehr
1955 . . . . .	25 828	734 052	345	1700
1956 . . . . .	35 997	985 452	1190	2000
1957 . . . . .	37 119	1 592 742	1992	3300
1958 . . . . .	49 731	3 967 559	2401	4300
1959 . . . . .	81 574	5 515 702	3262	5200
1960 . . . . .	148 311	10 209 622	3580	6300

Diese Entwicklung ist auf die Tatsache zurückzuführen, dass die Strasse über Stabio-Confine eine der günstigsten Verbindungen von Lugano nach Varese darstellt. Auf schweizerischer Seite wird die Strasse gegenwärtig durch den

Kanton Tessin für den schweren Lastwagenverkehr ausgebaut. Auf italienischer Seite sind die Zollanlagen kürzlich neugestaltet worden. Es ist damit zu rechnen, dass der Verkehr eine weitere Erhöhung erfahren wird, sobald der Ausbau der Strasse auf schweizerischer Seite vollendet sein wird und die neuen Anlagen an der Grenze eine raschere Abfertigung der Güter gestatten.

Für den Erwerb des zur Ausführung des Bauvorhabens erforderlichen Terrains wurde von den eidgenössischen Räten im Jahre 1958 ein Objektkredit in der Höhe von 392 000 Franken bewilligt. Der Kauf erfolgte am 10. März 1958 bzw. 17. April 1958.

### Baubeschrieb

Entsprechend der Disposition auf der italienischen Seite sehen auch die schweizerischen Anlagen eine Trennung des Warenverkehrs vom Touristen- und Fussgängerverkehr vor. Für den Abtransport der Einfuhrgüter vom Amtsplatz hat der Kanton Tessin eine besondere Strasse gebaut, die in etwa 300 m Entfernung von der Grenze in die Kantonsstrasse einmündet. Sie wird bei Verkehrsspitzen, namentlich an Sonntagen, wenn der Warenverkehr ruht, auch dem Touristenverkehr dienen.

Es sind folgende Massnahmen vorgesehen:

1. Schaffung eines zirka 6100 m<sup>2</sup> grossen ebenen Zollamtsplatzes. Hierzu sind zirka 10 000 m<sup>3</sup> Auffüllmaterial und längs der Süd-Südostgrenze des fallenden Geländes eine zirka 5 m hohe Eisenbeton-Stützmauer erforderlich.
2. Bau eines Abfertigungsgebäudes mit Laderampe für den Warenverkehr auf diesem Platz.
3. Bau eines Inselzollamtes für den Touristen- und Fussgängerverkehr.
4. Abbruch des bestehenden, im Jahre 1902 erstellten und 1920 von der Zollverwaltung erworbenen Abfertigungsgebäudes.

Gestützt auf das Abkommen zwischen der Schweiz und Italien vom 11. März 1961 über die nebeneinanderliegenden Grenzabfertigungsstellen und die Grenzabfertigung während der Fahrt (letzteres bezieht sich auf den Eisenbahnverkehr) sollen die schweizerischen Ausfuhr- und die italienischen Einfuhrabfertigung beim italienischen Zollamt, die italienische Ausfuhr- und die schweizerische Einfuhrabfertigung beim schweizerischen Zollamt zusammengelegt werden. Demzufolge sieht das Warenzollamt ein Büro für den schweizerischen Zolldienst mit anschliessendem kleinem Vorstandsbüro und zwei kleinere Räume für die italienischen Zoll- und Polizeidienste vor. Der Bürotrakt ist unterkellert; im Untergeschoss befinden sich ein einfaches Labor, ein Archiv, eine Douchenanlage sowie die Zentralheizungsanlage. Dieser Gebäudeteil weist eine Grundfläche von 16,8 × 5,6 m auf.

Anschliessend an das Warenzollamt wird eine gedeckte, allseitig offene Warenhalle mit Laderampe errichtet, die eine Grundfläche von 23,8 × 8,4 m aufweist und mit zwei Einbauwaagen mit je 2 t Wiegebereich sowie mit einem Elektro-Laufkran mit 2 t Tragkraft versehen werden soll.

Das Inselzollamt mit einer Grundfläche von  $11,2 \times 5,6$  m enthält die für die schweizerischen und italienischen Dienste erforderlichen Büroräume mit separaten Räumen für die körperliche Durchsuchung sowie einem zentral gelegenen, gemeinsamen Revisionsraum.

Die beiden neuen Gebäude sind in einfacher Elementbauweise konstruiert, so dass einzelne Teile gegebenenfalls zerlegt und für andere Zwecke wieder verwendet werden könnten. Trotzdem weist die Architektur keinen provisorischen Charakter auf, sondern kann als zeitgemäss und dem Strassenverkehr angepasst bezeichnet werden.

Das alte Abfertigungsgebäude ragt in den für den verbreiterten Amtsplatz bzw. die Fahrbahn vorgesehenen Raum hinein und muss deshalb in der letzten Bauetappe abgebrochen werden. Es genügt den heutigen Anforderungen ohnehin nicht mehr. In diesem Gebäude befinden sich gegenwärtig das Zollamt, zwei Wohnungen sowie zwei Zimmer für ledige Grenzwächter. Für die Wohnungen braucht vorderhand kein Ersatz geschaffen zu werden.

<b>Baukosten</b>		Franken
I. Gebäudekosten, Inselzollamt für den Touristenverkehr . . . . .		159 000
Gebäudekosten, Inselzollamt für den Warenverkehr . . . . .		365 000
II. Zusätzliche Baukosten:		
A. Abbrucharbeiten ohne Honoraranteil . . . . .		6 000
B. Künstlerischer Schmuck ohne Honoraranteil . . . . .		5 000
C. Äussere Kanalisation ohne Honoraranteil . . . . .		23 000
D. Werkanschlüsse ohne Honoraranteil . . . . .		88 000
E. Umgebungsarbeiten ohne Honoraranteil . . . . .		459 000
F. Beleuchtungskörper ohne Honoraranteil . . . . .		12 200
G. Honorare zu A bis E . . . . .		13 800
	Erstellungskosten	1 131 000
Nachtrag für Index 240 (Sommer 1961) statt 225 (Sommer 1960) . . . . .		75 000
	Total Erstellungskosten	1 206 000

## 2. Madonna di Ponte

Der Grenzübergang Madonna di Ponte verzeichnet einen regen Touristenverkehr. Ausserdem dient er der Einfuhr von Waren aus den benachbarten italienischen Provinzen, die für den Sopraceneri bestimmt sind. Über die Entwicklung des Verkehrs geben die folgenden Zahlen Aufschluss:

Jahr	Jährlich		Tätlich	
	Warenumsatz Ein- und Ausfuhr Tonnen	Einnahmen Franken	Autotourismus Anzahl Motor- fahrzeuge	Fussgänger im lokalen Verkehr
1955 . . . . .	19 064	644 667	820	1900
1956 . . . . .	29 208	1 911 546	780	1500
1957 . . . . .	35 963	2 627 910	900	1700
1958 . . . . .	38 907	3 826 875	1040	1700
1959 . . . . .	56 173	3 692 071	1180	1800
1960 . . . . .	63 250	4 041 550	1200	2400

Für den heutigen Verkehr ist die Strasse längs des Langensees zu schmal. Sie wird daher sowohl auf schweizerischer wie auf italienischer Seite ausgebaut. Im Ausbau begriffen ist auch die Strassenbrücke über den Grenzbach Valmara, die unmittelbar vor dem heutigen Zollamt einmündet. Die Fahrbahn der Brücke wird von 5 m auf 12 m verbreitert; beidseitig wird je ein Trottoir von 2 m angebracht. Das alte Zollamt steht direkt in der Fahrbahn des Brückenkopfs. Eine Sanierung der Brücke und der nächsten Umgebung ist daher nur unter der Bedingung möglich, dass das heutige Gebäude auf Strassenniveau abgebrochen wird.

#### Baubeschreibung

Die neuen Zollanlagen müssen auf dem verbleibenden, äusserst schmalen, stark zerklüfteten und steil abfallenden Uferstreifen zwischen dem Langensee und der Strasse errichtet werden. Diese schwierigen Terrainverhältnisse diktiert die Formgebung der Baukörper, die hart an die erweiterte Brücke anschliessen und sich auf eine Länge von zirka 36 m erstrecken. Das Projekt sieht zwei schmale, an den felsigen Berghang anliegende, versetzte Baukörper mit Flachdach vor; das Gebäude reicht bis zum See hinunter. Knapp über dem Höchstwasserstand ist dem Hauptgebäude ein Grünstreifen in Terrassenform vorgelagert; ein Landungssteg dient dem Bewachungsdienst. Drei Untergeschosse bergen die Nebenräume sowie zwei Wohngeschosse mit je einer Drei- und einer Vierzimmerwohnung. Die eigentlichen Zollanlagen und die Büroräumlichkeiten befinden sich auf Strassenniveau. In Abweichung von der für Stabio-Confine vorgesehenen Regelung sollen mit Rücksicht auf die sehr knappen Platzverhältnisse nur die italienisch-schweizerischen Kontrollen im Touristenverkehr zusammengelegt werden. Das Abfertigungsgebäude enthält die dafür nötigen Räumlichkeiten für die italienischen Grenzorgane. Im zirka 10,5 m langen Nebentrakt sind auf Strassenniveau die Güterrampe mit Magazin, in den drei Untergeschossen ein Postenlokal für die Grenzwaache sowie Wohn- und Schlafräume für das ledige Personal der Grenzwaache untergebracht.

Im Hinblick auf die Lage und die Geländebeschaffenheit musste für die neuen Zollgebäulichkeiten eine massive Bauart gewählt werden, die sich den örtlichen Gegebenheiten gut einfügt. Das skizzierte Projekt ist bereits durch die Gemeinde Brissago und den Kanton Tessin sowie durch die Commissione delle Bellezze Naturali grundsätzlich gutgeheissen worden.

<b>Baukosten</b>		Franken
I. Vorarbeiten . . . . .		27 000
II. Abbrucharbeiten . . . . .		17 000
III. Gebäudekosten . . . . .		621 600
IV. Foundationen, Isolationen . . . . .		200 000
V. Äussere Gestaltung . . . . .		53 000
VI. Ausrüstung . . . . .		80 000
VII. Honorare . . . . .		120 000
VIII. Diverses und Unvorhergesehenes . . . . .		81 400
	Erstellungskosten	<u>1 200 000</u>
Nachtrag für Index 240 (Sommer 1961) statt 237,1 (1. April 1961) . . . . .		15 000
	Total Erstellungskosten	<u>1 215 000</u>

## IV

**Zusammenstellung**

Nach den Kostenvoranschlägen ist mit folgenden Ausgaben zu rechnen:

	Objektkredite Franken
Stabio-Confine	
Bauten und Ausrüstung, Arbeitsplatzgestaltung . . . . .	1 206 000
Madonna di Ponte	
Bauten und Ausrüstung, Anpassung des Arbeitsplatzes an die verbreiterte Kantonsstrasse . . . . .	1 215 000
	Total <u>2 421 000</u>

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen die Annahme des beiliegenden Entwurfes zu einem Bundesbeschluss über die Bewilligung von Objektkrediten im Gesamtbetrage von 2 421 000 Franken für den Bau von Zollanlagen in Stabio-Confine und Madonna di Ponte.

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

Bern, den 8. Dezember 1961.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Wahlen**

Der Bundeskanzler:

**Ch. Oser**

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Bewilligung von  
Objektkrediten für die Erstellung von Zollanlagen in Stabio-Confine und Madonna di  
Ponte (Vom 8. Dezember 1961)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1961
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8376
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.12.1961
Date	
Data	
Seite	1257-1264
Page	
Pagina	
Ref. No	10 041 546

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.