

Botschaft

zum Abkommen mit Italien über die Finanzierung des Baues des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels zwischen Chiasso und Albate-Camerlata

vom 25. August 1982

Frau Präsidentin, Herr Präsident,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen mit dieser Botschaft den Entwurf zu einem Bundesbeschluss betreffend das Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Italien über die Finanzierung des Baues des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels zwischen Chiasso und Albate-Camerlata. Wir beantragen Ihnen, dieses am 11. Mai 1982 in Bern unterzeichnete Abkommen zu genehmigen.

Wir versichern Sie, Frau Präsidentin, Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

25. August 1982

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates
Der Bundespräsident: Honegger
Der Bundeskanzler: Buser

Übersicht

Der Monte-Olimpino-Tunnel zwischen Chiasso und Como ist das wichtigste Verbindungsstück der Gotthardbahn mit dem italienischen Schienennetz. Er ist baufällig. Eine vollständige Sanierung des Tunnels dauert mehrere Jahre und erfordert einen ebenso langen Einspurbetrieb. Es droht sogar Gefahr, dass Tunnelpartien während der Bauarbeiten einstürzen. Die Italienschen Staatsbahnen (FS) beabsichtigen deshalb, einen zweiten Monte-Olimpino-Tunnel zu bauen und den bestehenden Tunnel erst nach dem Bau der neuen Linie von Grund auf zu sanieren. Die neue Linie umgeht die betrieblichen Schwierigkeiten eines mehrjährigen Einspurbetriebes oder gar das Risiko eines Verkehrsunterbruchs im baufälligen Tunnel. Finanzielle Einbussen der SBB, die vor allem bei einem Verkehrsunterbruch erheblich wären, werden dadurch vermieden. Die Gotthardbahn erhält zudem eine leistungsfähige Fortsetzung. Italien erachtet deshalb einen schweizerischen Beitrag von 50 Prozent des auf 128 Millionen Franken geschätzten Aufwandes für den Bau des neuen Tunnels als angemessen. In den Verhandlungen ist man übereingekommen, dass die Schweiz einen einmaligen Pauschalbeitrag von 60 Millionen Franken leistet, und zwar 40 Millionen Franken als A-fonds-perdu-Beitrag und 20 Millionen Franken als zinsgünstiges Darlehen. Italien verpflichtet sich, den zweiten Monte-Olimpino-Tunnel zu bauen. Ausserdem werden die FS die Leistungsfähigkeit ihrer Zufahrtslinien zum Gotthard und zum Simplon dermassen erhöhen, dass die Kapazität dieser Alpenbahnen im internationalen Verkehr mit jährlich je rund 12 Millionen Gütertonnen voll genutzt werden kann. Die beiden Regierungen verpflichten sich, den Eisenbahnverkehr zwischen den beiden Ländern und im Transit durch die Schweiz über die Bahnhöfe Chiasso, Luino und Domodossola mit allen geeigneten Mitteln zu fördern. Um die Abwicklung dieses Verkehrs zu erleichtern, verpflichten sich die SBB und die FS, alle geeigneten baulichen, betrieblichen und tarifarischen Massnahmen zu ergreifen.

Botschaft

1 Allgemeiner Teil

11 Ausgangslage

Der Monte-Olimpino-Tunnel zwischen Chiasso und Como ist das wichtigste Verbindungsstück zwischen der Gotthardbahn und dem italienischen Schienennetz. Die Gotthardbahn hat nur über Luino noch eine Verbindung mit Italien. Diese ist einspurig und hat im Vergleich zur zweigleisigen Hauptlinie über Chiasso eine Leistungsfähigkeit von lediglich 30 Prozent. In Gallarate schliesst sie zudem an die Simplonlinie Domodossola-Mailand an (vgl. Abb. 1).

Der Monte-Olimpino-Tunnel ist baufällig. Schweizerische Baufachleute haben den schlechten Zustand des Tunnels bestätigt. Wegen Deformation des Mauerwerkes droht Gefahr, dass Tunnelpartien einstürzen.

Ausbesserungsarbeiten, welche die Betriebssicherheit über eine längere Zeit wieder gewährleisten, dauern etwa drei Jahre. Während dieser Arbeiten kann der Tunnel nur einspurig befahren werden, was den Bahnverkehr mit Italien erheblich behindert. Der Monte-Olimpino-Tunnel hat zudem ein ungenügendes Lichtraumprofil. Es entspricht nicht dem zulässigen Lademass der Gotthardbahn. Eine Sanierung des Tunnels mit Profilerweiterung dauert etwa fünf Jahre. Sie erfordert einen ebenso langen Einspurbetrieb und zeitweilig vollständige Verkehrssperren während einiger Stunden im Tag. Die Arbeiten sind für den Bahnbetrieb mit grossen Risiken verbunden, da wegen der unstabilen geologischen Schichten Gewölbepartien niederbrechen können.

12 Die neue Linie von Chiasso nach Albate-Camerlata

Die baulichen Verhältnisse und die drohende Gefahr für den Bahnbetrieb veranlassten die Italienischen Staatsbahnen (FS), eine neue Linie zu planen. Sie führt vom Südkopf des Bahnhofes Chiasso durch einen 7,2 km langen zweiten Monte-Olimpino-Tunnel nach Albate-Camerlata (vgl. Abb. 2). Die neue doppelspurige Linie liegt vollständig auf italienischem Territorium. Sie ist rund 8 km lang und verkürzt die heutige Strecke um 1,5 km. Die Bauzeit beträgt rund fünf Jahre.

Der Bahnhof Como S.G. liegt abseits der neuen Linie. Der zweite Monte-Olimpino-Tunnel dient somit vorwiegend dem Güterverkehr. Um den Bahnverkehr möglichst wenig zu behindern, wollen die FS zuerst die neue Linie bauen und den alten Tunnel erst nachher von Grund auf sanieren. Konsolidierungsarbeiten müssen aber vordringlich ausgeführt werden. Sie sind im Gange und werden wegen der Aufrechterhaltung des Betriebes längere Zeit dauern. Die Sanierung des alten Tunnels geht voll zu Lasten der FS.

13 Das Begehren der Italienischen Staatsbahnen

Die FS betrachten die neue Linie durch den zweiten Monte-Olimpino-Tunnel als Bestandteil einer leistungsfähigen Nord-Süd-Achse. Es geht also nicht allein darum, den baufälligen Tunnel zu umfahren. Die ganze Strecke von Chiasso bis Mailand soll leistungsfähiger werden und den Huckepackverkehr über die Grenze hinweg ohne Einschränkung ermöglichen. Die FS wollen den Streckenausbau südlich Albate-Camerlata voll zu ihren Lasten übernehmen. Die Kosten für den Bau des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels hingegen sollen von Italien und der Schweiz je zur Hälfte getragen werden.

Italien begründet sein Begehren damit, dass es sich beim zweiten Monte-Olimpino-Tunnel um ein Werk handle, an dem die Schweiz in gleichem Masse wie Italien interessiert sei. Die neue Linie bilde ja eine notwendige und leistungsfähigere Fortsetzung der Gotthardbahn.

14 Beurteilung der Lage aus schweizerischer Sicht

Der Bau der neuen Linie vermeidet den Engpass eines mehrjährigen Einspurbetriebes oder gar das Risiko eines Verkehrsunterbruchs im baufälligen Monte-Olimpino-Tunnel. Die SBB haben den Betriebsverlust geschätzt, der eintreten würde, falls der Tunnel längere Zeit nur noch einspurig befahrbar oder wegen eines Einsturzes gänzlich gesperrt wäre.

Bei einspurigem Betrieb der Tunnelstrecke würden schwach besetzte Züge zwischen Chiasso und Como durch Autobusse ersetzt. Ein Teil der Schnellzüge und Güterzüge wäre über Luino zu führen. Der Umsteigebetrieb und die Umleitungen hätten längere Reisezeiten und damit eine Qualitätseinbusse des Angebotes zur Folge. Es müsste mit einem entsprechenden Nachfrageverlust gerechnet werden. Hinzu käme der Einnahmenverlust im Reise- und Güterverkehr wegen der kürzeren Tarifiedistanz der SBB bei der Umleitung über Luino. Die SBB schätzen den Betriebsverlust auf etwa 5 Millionen Franken im Jahr. Da die Unterhaltsarbeiten am Tunnel einen dreijährigen Einspurbetrieb erfordern, beliefe sich der Verlust auf etwa 15 Millionen Franken.

Bei einem Unterbruch der Tunnelstrecke könnte der internationale Gotthardverkehr nur noch teilweise abgewickelt werden. Rund die Hälfte der internationalen Schnellzüge müsste über Luino umgeleitet werden. Die übrigen Schnellzüge wären teils durch den Simplon, teils via Chiasso mit Bussen zwischen Chiasso und Como zu führen. Es ergäben sich Angebotsverschlechterungen mit entsprechenden Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage. Im Güterverkehr müsste eine grössere Anzahl Transitzüge wegen fehlender Kapazität der Simplonlinie und der Einspurstrecke Bellinzona-Luino-Gallarate unser Land via Brenner oder Modane umfahren. Der Ertragsausfall der SBB beliefe sich auf insgesamt rund 10 Millionen Franken im Monat.

Mit der Umleitung von Güterzügen über ausländische Strecken würden die SBB wohl gewisse Kosten sparen, vor allem Traktionskosten. Diesem Minderaufwand stünde aber eindeutig ein Mehraufwand gegenüber, verursacht durch die Führung zusätzlicher Züge bis und ab Chiasso zur Sicherstellung des Gotthardverkehrs mit dem Sottoceneri und durch andere betriebliche Massnahmen.

Die neue Linie durch den zweiten Monte-Olimpino-Tunnel umgeht die betrieblichen Schwierigkeiten eines Einspurbetriebes oder eines gänzlichen Unterbruchs des Tunnels im Katastrophenfall. Sie bringt zudem wesentliche Verbesserungen.

Die Gotthardbahn erhält eine leistungsfähigere Fortsetzung südlich von Chiasso, was für die Stellung der Schweiz im internationalen Verkehr nicht unwichtig ist. Der Verkehr mit Italien leidet seit Jahren an der ungenügenden Infrastruktur der FS. Mit dem Bau des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels wird die Strecke Chiasso-Mailand fast zur Hälfte vierspurig. Die maximale Steigung der neuen Linie beträgt 8 Promille. Das günstige Längenprofil macht sie leistungsfähig. Auf der bestehenden Strecke mit einer Steigung von 18 Promille müssen schweren Güterzügen Schiebelokomotiven beigestellt werden, welche oft leer ohne Züge nach Como zurückkehren und damit zusätzliche Streckenkapazität beanspruchen.

Bauliche Massnahmen sind jedoch nicht allein auf dem Abschnitt unmittelbar südlich Chiasso nötig. Italien ist bereit, beachtliche Mittel in die festen Anlagen und in den Fahrzeugpark der FS zu investieren. Das italienische Parlament hat 1981 ein umfangreiches Bauprogramm der FS genehmigt (vgl. Ziff. 162.2).

Der neue Tunnel mit dem Normprofil C 1 des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) ermöglicht ausserdem den Huckepacktransport aller im normalen Strassenverkehr zugelassenen Fahrzeuge. Es dient auch dem Grosscontainerverkehr und der Abwicklung von aussergewöhnlichen Bahntransporten. Der kombinierte Verkehr in geeigneten Relationen gehört zum wesensgerechten Verkehr der Bahn. Der Huckepack- und der Transcontainerverkehr haben Entwicklungschancen. Die Zunahme des kombinierten Verkehrs in den letzten Jahren bestätigt dies eindeutig. Die Schweiz ist am kombinierten Verkehr sehr interessiert, nicht zuletzt aus ökologischen Gründen. Die SBB haben deshalb in den letzten Jahren für die Erweiterung des Huckepackprofils der Gotthardbahn rund 50 Millionen Franken investiert. Die neue Linie durch den Monte Olimpino ist Voraussetzung eines intensivierten kombinierten Verkehrs mit Italien, da der bestehende Tunnel und die Linie über Luino wegen des ungenügenden Lichtraumprofils die Entwicklung dieses Verkehrs in starkem Masse einengen.

Ohne schweizerischen Beitrag an die neue Linie würde Italien wohl nur den bestehenden Tunnel wieder instandstellen. Es erfüllte damit seine internationale Verpflichtung. Die Betriebsbehinderung während der langjährigen Unterhaltsarbeiten am alten Tunnel oder gar ein Betriebsunterbruch durch Tunneleinsturz träfen die Schweiz eher stärker als Italien, da den FS im Verkehr mit Nordeuropa noch andere Alpenübergänge zur Verfügung stehen. Zudem bringt uns der neue Tunnel wesentliche Verbesserungen im Verkehr mit Italien, so dass sich eine finanzielle Beteiligung der Schweiz an diesem Bauwerk rechtfertigt.

15 Kein Vorentscheid für den Bau der Gotthardbasislinie

Eine schweizerische Mitfinanzierung des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels präjudiziert den Entscheid über den Bau einer neuen Alpentransversale durch den Gotthard oder den Splügen nicht. Eine neue Transitlinie könnte im besten Falle

in 15–20 Jahren zur Verfügung stehen. Die Gotthardbahn muss aber zusammen mit der Lötschberg–Simplon-Linie den Transitverkehr weiterhin bewältigen können. Deshalb müssen die SBB die Gotthardbahn dauernd in gutem Zustand erhalten und sie den Erfordernissen des Verkehrs anpassen. Die Gotthardbahn wird im internationalen Verkehr immer eine wichtige Rolle spielen. Wir können auch davon ausgehen, dass der internationale Verkehr langfristig zunehmen wird. Die Zufahrten zur Gotthardbahn müssen deshalb unabhängig vom Entscheid über den Bau einer Basislinie ausgebaut werden.

16 Die Verhandlungen mit Italien

161 Allgemeines

Die Schweiz hat dem Ausbau ausländischer Zufahrtswege schon immer grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Eine Finanzierung ausländischer Eisenbahnbauten ist deshalb nicht neu. So hat unser Land in den fünfziger Jahren allen Nachbarstaaten Finanzhilfen für den Ausbau und die Elektrifikation von Zufahrtslinien nach der Schweiz gewährt. Man wollte damit einer drohenden Umfahrung der Schweiz begegnen und ihre Stellung im internationalen Verkehr festigen.

Es ist wichtig, dass wir der Verbesserung unserer Bahnzufahrten auch weiterhin die gebührende Aufmerksamkeit schenken. Dies ist um so dringender, als in den letzten Jahren die Bahnanlagen auf französischer und italienischer Seite zum Grenzübergang Modane beträchtlich ausgebaut worden sind. Die Brennerlinie soll ebenfalls leistungsfähiger werden. Die Gefahr einer Umfahrung unserer Transitlinien ist nach wie vor vorhanden. Es kann deshalb als gutes Zeichen gewertet werden, wenn Italien bereit ist, die Strecke Mailand–Chiasso auszubauen.

Unser Land hat ein vitales Interesse an einer leistungsfähigen und sicheren Verbindung mit Italien. Der Verkehr durch den Monte-Olimpino-Tunnel ist intensiv. Im Durchschnitt der Jahre 1979 bis 1981 passierten ihn jährlich 4,4 Millionen Reisende und 8,4 Millionen Gütertonnen. Dieses Gütervolumen macht rund ein Drittel des gesamten Bahngüterverkehrs mit Italien über die Grenzübergänge Modane, Iselle, Chiasso/Luino und Brenner aus. Die Folgen der Betriebsbehinderungen im heutigen Tunnel oder eines Tunneleinsturzes haben wir in Ziffer 14 dargelegt.

Eine Mitfinanzierung des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels ist zudem im Zusammenhang mit den italienischen Infrastrukturausbauten für den Simplonverkehr zu beurteilen. Der Bau des neuen Rangierbahnhofes in Domodossola kostet Italien etwa 200 Millionen Franken. Dazu kommt der Ausbau der FS-Zufahrten nach dem Simplon. Der Gesamtaufwand der FS für Infrastrukturverbesserungen im Simplonverkehr beläuft sich auf einige hundert Millionen Franken (vgl. Ziff. 162.2).

162 Ergebnisse der Verhandlungen

Darlehen zu Marktkonditionen kann Italien auf dem schweizerischen Kapitalmarkt ohne Vermittlung des Bundes erhalten. Für die Verhandlungen mit Italien kamen somit folgende Finanzierungsmöglichkeiten in Frage:

- Darlehen zu günstigen Bedingungen,
- Beitrag à fonds perdu.

Ein Beitrag à fonds perdu entspricht den Vorstellungen Italiens. Es erachtet einen schweizerischen Finanzierungsanteil von 50 Prozent des auf 128 Millionen Franken geschätzten Aufwandes für den Bau des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels als angemessen.

162.1 Der Beitrag der Schweiz

Massgebend für Art und Höhe eines schweizerischen Beitrages sind das Interesse unseres Landes an einem leistungsfähigen Verkehr durch den Monte Olimpino und die vereinbarten Investitionen der FS für den Ausbau ihrer Zufahrtslinien nach der Schweiz. Durch Konversion der Restschuld des 1955 gewährten Elektrifikationsdarlehens (AS 1957 193) ist es möglich, auf das Begehren Italiens einzutreten, ohne die Finanzrechnung des Bundes zu stark zu belasten. Italien zahlt vertragsgemäss dieses Darlehen von 200 Millionen Franken seit 1974 jeweils auf den Zinstermin 1. Februar zurück. Die Restschuld betrug am 31. Januar 1982 40 Millionen Franken. Das Darlehen wird im Februar 1983 zurückbezahlt sein.

Der Bund gewährte das Elektrifikationsdarlehen an die FS durch Vermittlung der SBB. Die SBB leiten die Kapitalrückzahlungen der FS jeweils sofort nach Eingang an das eidgenössische Kassen- und Rechnungswesen weiter. Die beiden letzten Raten sollen nun zur Gewährung des A-fonds-perdu-Beitrages verwendet werden. Die SBB wurden deshalb ermächtigt, die auf den Zinstermin vom 1. Februar 1982 und 1983 fällige Restschuld von insgesamt 40 Millionen Franken bei sich auf ein Sperrkonto zu legen, bis der Bundesbeschluss über das Abkommen betreffend die Finanzierung des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels rechtskräftig ist. Der A-fonds-perdu-Beitrag soll nach Inkrafttreten des Abkommens, frühestens aber mit Beginn der Bohrarbeiten am Tunnel, in zwei jährlichen Tranchen von je 20 Millionen Franken ausbezahlt werden.

Des weiteren erhält Italien für 15 Jahre ein zinsgünstiges Darlehen von 20 Millionen Franken. Es wird frühestens 1985 gewährt. Der jährliche Zins beträgt 5½ Prozent.

Die Schweiz leistet somit an den Bau des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels eine einmalige Pauschalsumme von insgesamt 60 Millionen Franken. Der Beitrag wird auch dann nicht erhöht, wenn die Baukosten den Voranschlag von 128 Millionen Franken übersteigen. Diese Bestimmung ist wichtig im Hinblick auf die ungewisse Kostenentwicklung im Tunnelbau und die Teuerung in Italien.

162.2 Die Leistungen der Italienischen Staatsbahnen

Die ungenügende Leistungsfähigkeit des italienischen Bahnnetzes bereitet den SBB seit Jahren grosse Sorge. Die FS waren oft nicht in der Lage, südwärts rollende Güterzüge abzunehmen. Der finanzielle Beitrag der Schweiz wurde deshalb an die Bedingung geknüpft, dass die FS ihre Zufahrtslinien nach unserem Land ausbauen.

Die FS verpflichten sich, die Leistungsfähigkeit ihrer Zufahrtslinien zum Gotthard und zum Simplon dermassen zu erhöhen, dass die Kapazität der beiden Alpenübergänge im internationalen Güterverkehr mit je rund 12 Millionen Nettotonnen voll genutzt werden kann. Der gesamte Bahngüterverkehr der Schweiz mit Italien belief sich 1981 auf 12,2 Millionen Tonnen. Davon entfielen, 9,3 Millionen Tonnen auf die Tessiner Grenzübergänge der Gotthardbahn und 2,9 Millionen Tonnen auf den Simplon. Gemäss Modellrechnungen der GVK dürfte die Gesamtkapazität der Gotthard- und Simplonlinie im internationalen Güterverkehr mit 24–25 Millionen Tonnen bis zum Jahre 2000 genügen.

Mit dem Bau der neuen Linie durch den zweiten Monte-Olimpino-Tunnel wird ein kritischer Engpass südlich Chiasso beseitigt. Die Strecke Chiasso–Mailand wird fast zur Hälfte vierspurig. Zweispurig bleibt noch der 27 km lange Abschnitt von Albate-Camerlata bis Monza. Beachtliche Leistungsverbesserungen ergeben sich nicht zuletzt durch verschiedene Bahnbauten im Raum Mailand, vor allem durch den Bau zusätzlicher Geleise.

Umfangreiche Investitionen sind auf den Zufahrtslinien zum Simplon nötig, damit dereinst die Kapazität der doppelspurigen Lötschberg-Simplon-Achse voll genutzt werden kann. Die Lötschberglinie wird voraussichtlich 1988 durchgehend zweigleisig sein. Die FS erhöhen die Leistungsfähigkeit ihrer Zufahrtslinien sukzessive entsprechend den Verkehrsbedürfnissen und zeitlich koordiniert mit dem Ausbau der Lötschbergbahn auf Doppelspur (vgl. Abb. 1). Insgesamt werden die FS für Leistungsverbesserungen im Simplonverkehr 400–500 Millionen Franken investieren.

Von den Leistungsverbesserungen der FS für den Simplonverkehr seien insbesondere erwähnt:

- Neuer Rangierbahnhof in Domodossola (Domo II), dessen Bau bereits im Gang ist,
- Domodossola–Gallarate–Rho:
Automatischer Streckenblock und Ausrüstung für Spurwechselbetrieb,
- Domodossola–Premosello–Vignale–Novara:
Elektrifikation und Streckenblock,
- Santhià–Arona:
Ausbau auf Doppelspur und automatischer Streckenblock.

Zur Finanzierung eines umfangreichen Investitionsprogrammes hat das italienische Parlament mit dem Gesetz Nr. 17 vom 12. Februar 1981 einen Fünfjahresplan («Piano integrativo») genehmigt. Die FS werden damit ermächtigt, in den Jahren 1981 bis 1985 Investitionen von 12 450 Milliarden Lire oder rund 19 Milliarden Franken zu tätigen. Dieser Betrag ist an den Preisindex gebunden, so dass die FS mit realen Investitionswerten rechnen können. Der Kredit ist zur Hauptsache für feste Anlagen (9,2 Mrd. Fr.) sowie Triebfahrzeuge und Wagen

(5,2 Mrd. Fr.) vorgesehen. Mit diesem Investitionsprogramm versuchen die FS, vor allem den Güterverkehr wieder in den Griff zu bekommen, der durch Rückstau an der Grenze immer wieder grosse Schwierigkeiten bereitet. Mit der Verwirklichung des Integrationsplanes kann für die nächsten Jahre eine beachtliche Leistungssteigerung des italienischen Bahnnetzes erwartet werden. Im Parlamentsbeschluss zum Integrationsplan, welcher 1985 endet, ist ausserdem festgelegt, dass die Regierung bis Ende 1982 dem Parlament den Entwurf für einen Anschlussplan («Piano pluriennale») zuleiten muss. Der Zeithorizont dieses Mehrjahresplanes liegt bei 1995/2000.

162.3 Zentrum für Verzollung und Güterumschlag im Raume Chiasso

Der Tessiner Staatsrat gab in Eingaben an den Bundesrat der Befürchtung Ausdruck, das Tessin – namentlich die Gegend von Chiasso – könnte im internationalen Verkehr zu einem Transitkorridor werden. Um die Interessen von Chiasso als Zoll- und Handelsplatz zu wahren, unterstützt er deshalb die Absicht der Tessiner Wirtschaftskreise, die bestehende Infrastruktur der Zollanlagen mit einem grenznahen Umschlagszentrum zu ergänzen. Es soll in erster Linie dem Umschlag und der Neugruppierung von Sammelgut im gemischten Bahn-Strassen-Transport und dessen Zollabfertigung im Verkehr Richtung Italien dienen. Nach Auffassung der Initianten ist der Bau eines solchen Interporto aber nur sinnvoll, wenn dort auch die italienische Zollabfertigung möglich ist. In den Verhandlungen war Italien nicht bereit, auf das Begehren einer gemeinsamen Zollabfertigung für den Strassengüterverkehr im geplanten Interporto einzutreten. Die Aufnahme einer derartigen Bedingung in das Abkommen widerspreche dessen Sinn und Geist, da das Abkommen den Bahnverkehr zwischen der Schweiz und Italien fördern wolle.

Die Sanierung der Bahnverbindung durch den Monte Olimpino ist vordringlich. Ein Unterbruch der Bahnlinie hätte nicht nur schlimme Folgen für die SBB; er würde auch den Platz Chiasso und damit die Tessiner Wirtschaft empfindlich treffen. Um den Bau der neuen Linie nicht zu verzögern, wurde deshalb von schweizerischer Seite darauf verzichtet, im Abkommen auf der Bedingung einer gemeinsamen Zollabfertigung im geplanten Interporto zu beharren. Man einigte sich auf ein von beiden Seiten unterzeichnetes Memorandum, das unter anderem die Wünsche der Schweiz betreffend Errichtung gemeinsamer Zolldienste im geplanten Interporto der italienischen Regierung zur Kenntnis bringt.

Die Frage der gemeinsamen Zollabfertigung ist damit nicht aus Abschied und Traktanden gefallen. Italien ist bereit, dieses Problem im Rahmen des am 11. März 1961 zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossenen Abkommens über die nebeneinanderliegenden Grenzabfertigungsstellen und die Grenzabfertigung während der Fahrt (AS 1963 715) zu diskutieren. Gemäss Artikel 25 dieses Abkommens ist es Aufgabe einer gemischten schweizerisch-italienischen Kommission, solche Vereinbarungen vorzubereiten.

2 Besonderer Teil Kommentar zum Staatsvertrag

21 Allgemeines

Das *Abkommen* behandelt die grundsätzlichen Aspekte des schweizerischen Beitrages an den Bau des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels und der Verpflichtung Italiens, dieses Bauwerk durch die FS ausführen zu lassen. Es regelt auch Fragen der Transaktion. Deren Modalitäten und Bedingungen sind jedoch zur Hauptsache in der *Vereinbarung* zwischen den SBB und den FS geregelt. Es handelt sich dabei um ein Vollzugsabkommen, das völkerrechtlich wie das Abkommen selber den Bund verpflichtet. Das *Memorandum* schliesslich betrifft unter anderem das Begehren der Schweiz, dass beide Länder in einem allenfalls in Chiasso zu bauenden Umschlagszentrum gemeinsame Zolldienste errichten.

22 Zu einzelnen Bestimmungen

Wie beim Abkommen vom 23. Juli 1955 über das Elektrifikationsdarlehen an Italien (AS 1957 193) wird der schweizerische Beitrag den FS nicht direkt vom Bund, sondern durch Vermittlung der SBB zur Verfügung gestellt (Art. 2 des Abkommens). Dadurch war es möglich, im Abkommen und in der Vereinbarung den besonderen Anliegen der SBB Rechnung zu tragen. Die im internationalen Verkehr unerlässliche Zusammenarbeit zwischen SBB und FS wird gefördert (Art. 6 des Abkommens). Den SBB erwachsen aus der Transaktion keine finanziellen Verpflichtungen; sie haben nur eine Vermittlerrolle. Der Bund ist Geldgeber. Die Beziehung zwischen den SBB und dem Bund werden in einer besonderen Vereinbarung mit dem Eidgenössischen Finanzdepartement geregelt.

Für die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs ist wichtig, dass nicht nur die beiden Staatsbahnen, sondern auch die Regierungen der Schweiz und Italiens sich verpflichten, den Eisenbahnverkehr zwischen den beiden Ländern und im Transit durch die Schweiz mit allen geeigneten Mitteln zu fördern (Art. 6 des Abkommens). Die Grenzübergänge Chiasso, Luino und Domodossola dürfen von den beiden Ländern in keinem Fall ungünstiger behandelt werden als ihre übrigen Grenzübergänge (Art. 6 des Abkommens). Die Schweizer Schienenwege sollen damit nicht schlechter gestellt werden als die Wege über Frankreich und Österreich.

Das Abkommen und die Vereinbarung treten nach Durchführung des Ratifikationsverfahrens in beiden Ländern in Kraft. Gegenstand des Ratifikationsverfahrens ist das Abkommen.

3 Finanzielle und personelle Auswirkungen

31 Finanzielle Auswirkungen

Der Bund leistet an die Gesamtbaukosten von rund 128 Millionen Franken einen einmaligen Pauschalbeitrag von 60 Millionen Franken. Davon werden

40 Millionen Franken à fonds perdu und 20 Millionen Franken als zinsgünstiges Darlehen ausgerichtet. Der A-fonds-perdu-Beitrag belastet die Finanzrechnung nicht, da er mit der Restschuld der Italienischen Staatsbahnen aus dem Elektrifikationsdarlehen von 1955 verrechnet wird. Das in der Kapitalrechnung aktivierte Restdarlehen von 40 Millionen Franken wird zu Lasten der Rechnung der Vermögensveränderungen abgeschrieben. Das frühestens 1985 auszahlende Darlehen von 20 Millionen Franken ist im Finanzplan berücksichtigt. Durch den Vorzugszinssatz von 5½ Prozent können dem Bund Zinsausfälle im Ausmass der Zinsvergünstigung (Selbstkosten der Kapitalbeschaffung abzüglich Vorzugszins) entstehen.

32 Personelle Auswirkungen

Die vorgesehene Massnahme hat keine Erhöhung des Personalbestandes zur Folge.

33 Auswirkungen für die Kantone und Gemeinden

Die Kantone und Gemeinden werden durch das Abkommen nicht belastet.

4 Richtlinien der Regierungspolitik

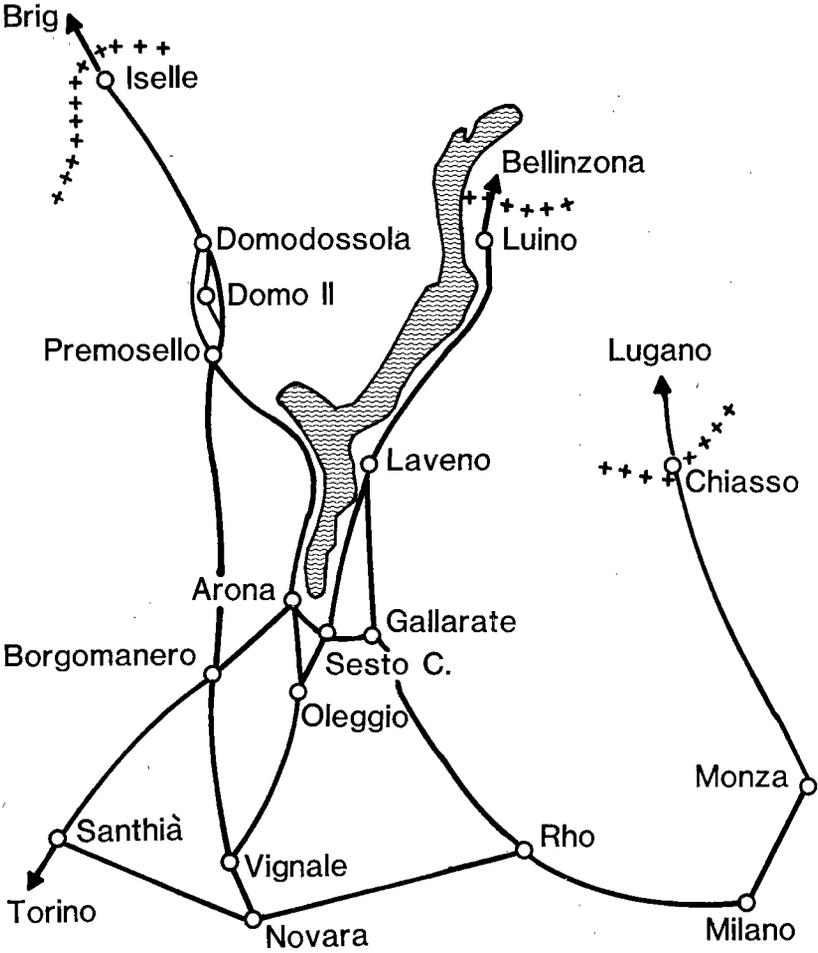
Wir haben im Zwischenbericht vom 5. Oktober 1981 über die Richtlinien der Regierungspolitik in der Legislaturperiode 1979 bis 1983 (BBl 1981 III 665) im Abschnitt 342.2 die vorliegende Botschaft in Aussicht gestellt.

5 Verfassungsmässigkeit

Die Verfassungsgrundlage für den Abschluss des Abkommens bildet Artikel 8 der Bundesverfassung, wonach dem Bund das Recht zusteht, Staatsverträge mit dem Ausland abzuschliessen. Die Zuständigkeit der Bundesversammlung beruht auf Artikel 85 Ziffer 5 der Bundesverfassung. Das Abkommen ist unbefristet und unkündbar. Der Bundesbeschluss über seine Genehmigung untersteht deshalb dem fakultativen Staatsvertragsreferendum gemäss Artikel 89 Absatz 3 Buchstabe a der Bundesverfassung.

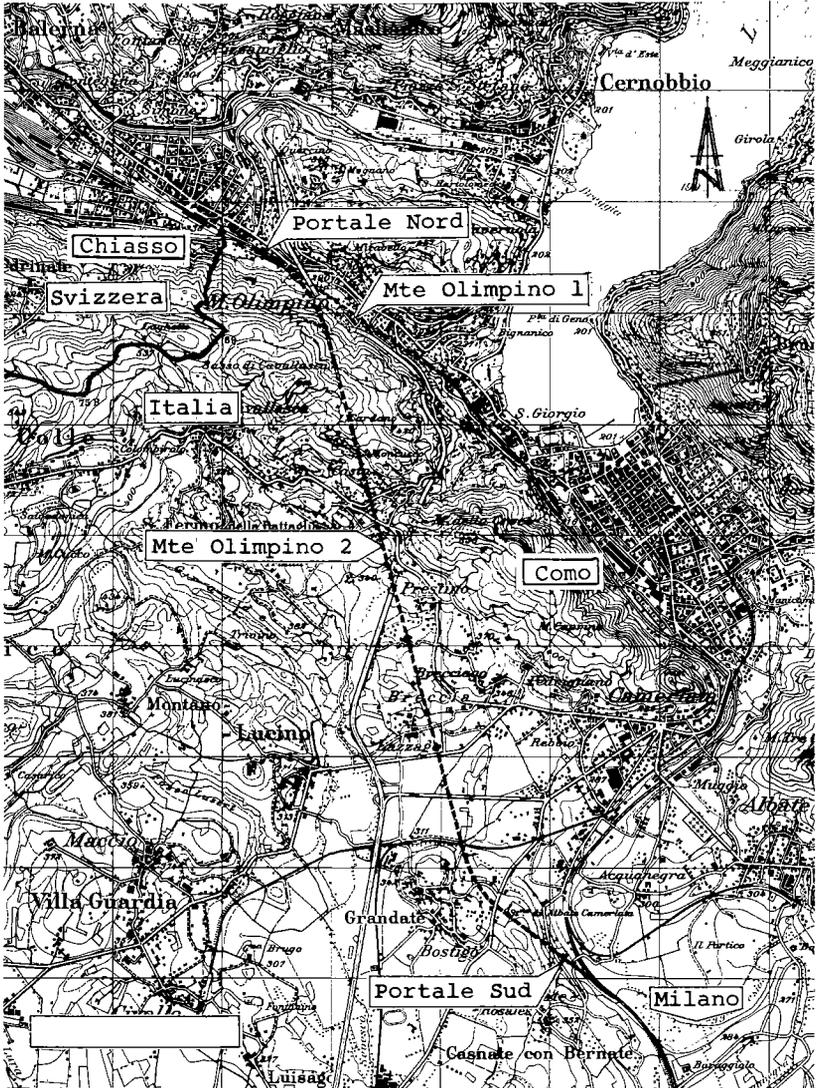
Zufahrtslinien der Italienischen Staatsbahnen zum Gotthard und zum Simplon

Abbildung 1



Übersicht: Zweiter Monte-Olimpino-Tunnel

Abbildung 2



über das Abkommen mit Italien betreffend die Finanzierung des Baues des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels zwischen Chiasso und Albate-Camerlata

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 8 der Bundesverfassung,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 25. August 1982¹⁾,
beschliesst:

Art. 1

¹ Das am 11. Mai 1982 in Bern unterzeichnete Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Italienischen Republik betreffend die Finanzierung des Baues des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels zwischen Chiasso und Albate-Camerlata wird genehmigt.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, das Abkommen zu ratifizieren.

Art. 2

Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Staatsvertragsreferendum für unbefristete und unkündbare Verträge (Art. 89 Abs. 3 Bst. a BV).

8672

¹⁾ BBl 1982 III 49

Abkommen

zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Italienischen Republik über die Finanzierung des Baues des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels zwischen Chiasso und Albate-Camerlata

*Der Schweizerische Bundesrat
und
die Regierung der Italienischen Republik*

sind im Hinblick auf die Bedeutung, welche dem Bau einer neuen Eisenbahnlinie von Chiasso nach Albate-Camerlata durch den Monte Olimpino für die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs zwischen den beiden Ländern und im Transit durch die Schweiz zukommt, übereingekommen, ein Abkommen über die Finanzierung dieses Bauwerkes abzuschliessen; sie haben hierfür zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

der Schweizerische Bundesrat:

Herrn Fritz Bürki, Direktor des Bundesamtes für Verkehr,

die Regierung der Italienischen Republik:

Herrn Luigi Misiti, Vize-Generaldirektor der FS.

Die beiden Bevollmächtigten haben nach Austausch ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten vereinbart:

Art. 1

Die Italienische Regierung verpflichtet sich, im Rahmen des mit Gesetz Nr. 17 vom 12. Februar 1981 für die Italienischen Staatsbahnen vorgesehenen Integrationsplanes, den Italienischen Staatsbahnen zu ermöglichen, die in der Vereinbarung vom 11. Mai 1982 zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und den Italienischen Staatsbahnen (FS) über die Finanzierung des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels bezeichneten Arbeiten innert einer Frist von fünf bis sieben Jahren nach Inkrafttreten dieses Abkommens durchzuführen.

Bei diesen Arbeiten handelt es sich um den Bau einer neuen, rund 8 km langen doppelspurigen Eisenbahnlinie vom Südkopf des Bahnhofes Chiasso nach Albate-Camerlata.

Art. 2

Die schweizerische Regierung verpflichtet sich, den FS an die Finanzierung des in Artikel 1 umschriebenen Bauwerkes durch Vermittlung der SBB einen einmaligen Pauschalbeitrag von insgesamt 60 Millionen Schweizerfranken zu leisten.

¹⁾ Übersetzung des italienischen Originaltextes.

Davon werden 40 Millionen Schweizerfranken à fonds perdu und 20 Millionen Schweizerfranken als Darlehen gewährt.

Art. 3

Die Bedingungen der im vorangehenden Artikel vorgesehenen Finanzierung sind in der in Artikel 1 erwähnten Vereinbarung zwischen den SBB und den FS festgelegt.

Art. 4

Der A-fonds-perdu-Beitrag und das Darlehen sowie die Amortisationskosten und Zinsen werden in Schweizerfranken bezahlt.

Art. 5

Der italienische Staat garantiert gemäss vorerwähntem Gesetz Nr. 17 vom 12. Februar 1981, durch Vermittlung der FS, die Rückzahlung und die Verzinsung des in Artikel 4 erwähnten Darlehens.

Art. 6

Die beiden Regierungen verpflichten sich, den Eisenbahnverkehr zwischen der Schweiz und Italien und im Transit durch die Schweiz über die Bahnhöfe Chiasso, Luino und Domodossola mit allen geeigneten Mitteln zu fördern. Diese Grenzübergänge dürfen von den beiden Ländern in keinem Fall ungünstiger behandelt werden als ihre übrigen Grenzübergänge. Die beiden Regierungen verpflichten sich des weiteren, diskriminierende Massnahmen zu unterlassen und geeignete Vorkehren zu treffen, welche die Kontrollformalitäten und die administrative Behandlung an der Grenze erleichtern.

Art. 7

Dieses Abkommen tritt in Kraft, sobald die beiden Regierungen sich gegenseitig über den Vollzug der in ihrem Landesrecht vorgesehenen Verfahren für seine Inkraftsetzung unterrichtet haben.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der beiden Staaten diesen Vertrag unterzeichnet.

Geschehen in Bern am 11. Mai 1982 in zwei Urschriften in italienischer Sprache.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
Bürki

Für die Regierung
der Italienischen Republik:
Misiti

Memorandum

über die Massnahmen allgemeiner Art, die zur Erleichterung des internationalen Verkehrs über die italienisch-schweizerischen Grenzübergänge getroffen werden sollen

Anlässlich der heutigen Unterzeichnung des Abkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Italienischen Republik über die Finanzierung des Baues des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels zwischen Chiasso und Albate-Camerlata hat die Schweizer Delegation ihre bereits bei anderer Gelegenheit vorgetragenen Wünsche nach Verbesserung des internationalen Verkehrs an den italienisch-schweizerischen Grenzübergängen in Erinnerung gerufen. Unter anderem geht es um die Errichtung nebeneinanderliegender Grenzabfertigungsstellen in einem allenfalls in Chiasso zu bauenden Umschlagszentrum.

Die italienische Delegation hat sich verpflichtet, die Wünsche der Schweizer Delegation der italienischen Regierung zur Kenntnis zu bringen.

Geschehen in Bern am 11. Mai 1982 in zwei Urschriften in italienischer Sprache.

Für den
Schweizerischen Bundesrat:
Bürki

Für die Regierung
der Italienischen Republik:
Misiti

8672

¹⁾ Übersetzung des italienischen Originaltextes.

Vereinbarung

**zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB)
und den Ferrovie italiane dello Stato (FS)
über die Finanzierung des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels
zwischen Chiasso und Albate-Camerlata**

Gestützt auf das Abkommen vom 11. Mai 1982 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Italienischen Republik über die Finanzierung des Baues des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels zwischen Chiasso und Albate-Camerlata vereinbaren die SBB und die FS:

Art. 1

Die FS verpflichten sich, innert einer Frist von fünf bis sieben Jahren nach Inkrafttreten dieser Vereinbarung eine neue, elektrifizierte doppelspurige Eisenbahnlinie mit Begrenzungslinie C1 vom Südkopf des Bahnhofes Chiasso durch den Monte Olimpino nach Albate-Camerlata zu bauen und in Betrieb zu nehmen.

Art. 2

Die SBB gewähren den FS als Beitrag an die Finanzierung des in Artikel 1 genannten Bauwerkes einen A-fonds-perdu-Beitrag von 40 Millionen Schweizerfranken und ein Darlehen von 20 Millionen Schweizerfranken.

Art. 3

Die FS verpflichten sich, den ihnen von den SBB aufgrund von Artikel 2 dieser Vereinbarung zur Verfügung gestellten Finanzierungsbeitrag ausschliesslich zur Durchführung der in Artikel 1 genannten Arbeiten zu verwenden.

Art. 4

Die FS verpflichten sich:

1. die Leistungsfähigkeit ihrer Zufahrtslinien zum Gotthard und zum Simplon zu erhöhen; die Kapazität der italienischen Zufahrtslinien wird entsprechend den Verkehrsbedürfnissen und zeitlich koordiniert mit dem Ausbau der Lötschberglinie auf Doppelspur so erweitert, dass nach diesem Ausbau im internationalen Verkehr am Gotthard und am Simplon jährlich je 12 Millionen Nettotonnen Güter befördert werden können;

¹⁾ Übersetzung des italienischen Originaltextes.

2. die Zahl der zu führenden Güterzüge auf den italienischen Zufahrtlinien entsprechend den Verkehrsbedürfnissen so festzusetzen, dass die Leistungsfähigkeit der Gotthard- und Simplonlinie gemäss Ziffer 1 voll ausgenutzt werden kann;
3. die Abwicklung des Verkehrs über die Grenzübergänge Chiasso, Luino und Domodossola mit allen geeigneten Massnahmen zu erleichtern und zu beschleunigen.

Art. 5

Die SBB werden den FS den in Artikel 2 genannten A-fonds-perdu-Beitrag nach Inkrafttreten des oben erwähnten Abkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Italienischen Republik, frühestens aber mit Beginn der Bohrarbeiten am Tunnel, in zwei jährlichen Tranchen von je 20 Millionen Schweizerfranken auszahlen.

Das Darlehen von 20 Millionen Schweizerfranken kann frühestens im Jahre 1985 gewährt werden. Das Auszahlungsgesuch ist von den FS spätestens bis zum 30. April des der Auszahlung vorangehenden Jahres einzureichen.

Die geliehene Summe ist vom Tag der Überweisung an zu verzinsen. Der jährliche Zinsfuss beträgt 5½ Prozent. Die Zinsen sind jährlich zu bezahlen, erstmals am 31. Dezember des Jahres, in welchem die Darlehenssumme ausbezahlt worden ist.

Art. 6

Das Darlehen wird für 15 Jahre gewährt. Die Laufzeit beginnt mit der Überweisung der Darlehenssumme an die FS.

Das Darlehen ist innerhalb der letzten fünf Jahre durch gleichbleibende Jahresraten auf Ende jeden Jahres zu tilgen.

Die FS können jederzeit verlangen, ihre Schuld gegenüber den SBB vorzeitig ganz oder teilweise zurückzuzahlen. Gegebenenfalls werden sie mit den SBB Fühlung nehmen, um die Modalitäten einer solchen Rückzahlung festzulegen.

Art. 7

Für die Zahlungsabwicklung zwischen den SBB und den FS gilt Artikel 4 des oben erwähnten Abkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Italienischen Republik.

Art. 8

Die FS und die SBB verpflichten sich, alle geeigneten baulichen, betrieblichen und tarifarischen Massnahmen zu ergreifen, um den Eisenbahnverkehr zwischen den beiden Ländern sowie im Transit durch die Schweiz über die Grenz-

übergänge Chiasso, Luino und Domodossola zu fördern und seine Abwicklung zu erleichtern.

Art. 9

Eine Kommission, bestehend aus Vertretern der FS, der SBB und der Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS), tritt jährlich mindestens einmal zusammen, um die Eisenbahnverkehrsfragen zu behandeln, welche zwischen den beiden Ländern entstehen können oder sich aus der Anwendung dieser Vereinbarung ergeben.

Art. 10

Die vorliegende Vereinbarung tritt mit dem oben erwähnten Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Italienischen Republik in Kraft.

Geschehen in Bern am 11. Mai 1982 in zwei Urschriften in italienischer Sprache.

Für die
Schweizerischen Bundesbahnen:
Desponds

Für die
Italienischen Staatsbahnen:
Misiti

Botschaft zum Abkommen mit Italien über die Finanzierung des Baues des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels zwischen Chiasso und Albate-Camerlata vom 25. August 1982

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	38
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	82.059
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.09.1982
Date	
Data	
Seite	49-68
Page	
Pagina	
Ref. No	10 048 761

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.