

Bundesblatt

Bern, den 23. Februar 1967 119. Jahrgang Band I

Nr. 8

Erscheint wöchentlich. Preis Fr. 36.– im Jahr, Fr. 20.– im Halbjahr,
zuzüglich Nachnahme- und Postzustellungsgebühr

9638

Botschaft

des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Bewilligung von Objektkrediten für die Erstellung von Zollanlagen für den Reiseverkehr (Fahrzeugverkehr) in Chiasso-Breggia, auf italienischem Hoheitsgebiet

(Vom 10. Februar 1967)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen den Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Bewilligung von Objektkrediten für die Erstellung von Zollanlagen für den Reiseverkehr (Fahrzeugverkehr) in Chiasso-Breggia, auf italienischem Hoheitsgebiet, zu unterbreiten.

I

Am 23. August 1963 überwies der Bundesrat der Bundesversammlung eine Botschaft über die Bewilligung eines Objektkredites von 18 394 000 Franken für den Erwerb von Land und die Erstellung von Zollanlagen in Chiasso-Brogeda (BBl 1963, II, 341). Die Botschaft gründete sich auf einen Notenaustausch vom 23. März und 16. April 1962 zwischen der Schweiz und Italien, durch den sich die beiden Regierungen verpflichteten, in der Gegend von Brogeda einen neuen Grenzübergang für den Waren- und Reiseverkehr zu schaffen. Die Note bestimmte ebenfalls die Höhenquoten und die Verbindungspunkte der künftigen schweizerischen und italienischen Zollamtsplätze in Chiasso-Brogeda. Durch Eintragung in einen der Note beigegebenen Übersichtsplan wurden diese Angaben sowie der Standort der Anlagen nochmals genau festgelegt.

Einige Tage vor dem Zusammentreten der parlamentarischen Kommissionen gab die italienische Verwaltung bekannt, dass in Abänderung der ersten Pläne ein neues Projekt vorliege, das die Erstellung der italienischen Zollanlagen für den Reiseverkehr im Gebiet der Breggia vorsehe. Bei der Breggia handelt es sich um einen Fluss, der ca. 500 m östlich des im ersten Projekt in Aussicht genommenen Zollamtsplatzes vorüberfließt. Diese unerwartete Änderung der italienischen Projektierung hatte zur Folge, dass der Standort der schweizerischen Zolldienste

für den Reiseverkehr in Frage gestellt wurde. Von dieser Entwicklung in Kenntnis gesetzt, beschlossen die parlamentarischen Kommissionen, die Kosten betreffend die Hochbauten der für den Reiseverkehr bestimmten Zollanlagen im Betrage von 772000 Franken auszuklammern und den angeforderten Kredit auf 17662000 Franken herabzusetzen. Diese Summe wurde am 4. März 1964 durch die Bundesversammlung bewilligt. Der Bundesbeschluss sieht vor, dass die zur Erstellung von Zollanlagen für den Reiseverkehr (Fahrzeugverkehr) notwendigen Kredite später verlangt werden.

Aus dem italienischen Projekt eines neuen Grenzüberganges für den motorisierten Touristenverkehr im Gebiet der Breggia ergab sich für die schweizerische Zollverwaltung eine neue Ausgangslage. Drei Lösungen waren möglich:

Als erste Alternative hätte die Eidgenossenschaft von den italienischen Behörden verlangen können, sich an die Bestimmungen der ausgetauschten Noten zu halten, was den Vorteil gehabt hätte, dass an unserer eigenen Projektierung nichts zu ändern gewesen wäre. Jedoch hätte das neue Trasse der italienischen Autobahn und deren Ausmündung in der Gegend der Breggia den italienischen Ingenieuren die Planung eines sehr kurvenreichen und wenig «flüssigen» Anschlusses zwischen dem Gebiet der Breggia und Brogeda aufgezwungen. Der Ein- und Ausfahrt auf Schweizer Boden wäre beispielsweise eine Kurve von 180° vorgegangen.

Die zweite Alternative hätte als Standort der schweizerischen Zolldienste die Zone von Faloppia-Breggia vorgesehen. Diese Lösung hätte Hindernisse juristischer und praktischer Natur heraufbeschworen, weil die fragliche Zone bereits durch den Kanton Tessin im Enteignungsverfahren zur Erstellung von Einrichtungen für gewisse Dienste erworben worden war. Hinzu kommt, dass der Erwerb eines Ersatzterrains für diese Dienste sehr schwierig gewesen wäre.

Als dritte Alternative wurde die Erstellung der schweizerischen Ein- und Ausfuhrzollanlagen auf italienischem Territorium neben den italienischen Diensten im Gebiet der Breggia erwogen.

Im Verlaufe der auf der Ebene der interessierten Verwaltungen der beiden Länder geführten Besprechungen ergab sich, dass diese letztere Alternative die rationellste Lösung darstellte und erlaubte, den in technischer Hinsicht besten Zusammenschluss der italienischen und schweizerischen Autobahn herzustellen. Dazu kommt, dass diese Lösung den italienischen Dienststellen einen der Leistungsfähigkeit der Autobahn entsprechenden Arbeitsplatz sichert, während nach dem ersten Projekt das Areal ungenügend war. In rechtlicher Beziehung bietet die Erstellung der schweizerischen Zollanlagen auf italienischem Hoheitsgebiet keine Schwierigkeit, weil es möglich ist, auf Grund des Abkommens vom 11. März 1961 über die Errichtung nebeneinanderliegender Grenzabfertigungsstellen eine zwischenstaatliche Übereinkunft abzuschliessen. Mit der Verlegung der Zollanlagen für den motorisierten Reiseverkehr von Brogeda nach Breggia kann überdies in Brogeda eine Landreserve von ca. 6750 m² für den Warenverkehr geschaffen werden. Die Bildung einer solchen Reserve drängt sich ohnehin auf, denn die beträchtliche Verbesserung des europäischen Strassennetzes und die Bereitstellung leistungsfähiger Zollanlagen führen eine ständige Verkehrszunahme herbei. Die

Verstopfung der Eisenbahnverbindungen und, in einem späteren Zeitpunkt, der Bau der Strassentunnels durch die Alpen tragen dazu ebenfalls in weitgehendem Masse bei.

Schon jetzt kann eine Ausweitung des Güterverkehrs auf der Strasse festgestellt werden, welche die kühnsten Prognosen übertrifft. Wie die folgenden Zahlen belegen, hat der Verkehr über den alten, mit ungenügenden Anlagen versehenen Grenzübergang Chiasso-Strada während der letzten Jahre unaufhörlich zugenommen.

Handelsverkehr

Jahr	Zahl der Abfertigungen	In Tonnen:	Einnahmen Fr.
1960	166 860	192 850	28 167 400
1962	176 564	210 500	35 484 800
1965	188 533	243 600	42 998 000
1966	189 000	260 000	37 000 000 ¹

(1966=ungefähre Zahlen)

Nach der im Herbst 1967 vorgesehenen Inbetriebnahme der Anlagen für den Warenverkehr wird die infolge der Verlegung der Dienste für den Autotourismus gewonnene Landreserve für das Abstellen von Lastwagen verwendet werden, bei denen die Zollabfertigung ohne Auslad auf der Revisionsrampe erfolgen kann. Voraussichtlich wird sogar in kurzem eine zweite Ausladerampe erstellt werden müssen, um mit der Verkehrsentwicklung Schritt halten zu können. Es besteht somit kein Zweifel, dass die italienische Initiative zur Öffnung einer neuen Ausfahrt für den Touristenverkehr ausserhalb von Brogeda für die Schweiz vorteilhaft ist, verschafft doch diese Lösung der schweizerischen Zollverwaltung die Möglichkeit, die Kapazität ihrer Anlagen für den Warenverkehr der gesteigerten Entwicklung des Güterverkehrs auf der Strasse anzupassen und eine rationelle Vereinigung der italienischen und schweizerischen Autobahnen zu sichern.

II

Eine italienisch-schweizerische Arbeitsgruppe wurde beauftragt, die Möglichkeiten zu studieren, die schweizerischen Zolldienste auf italienischem Hoheitsgebiet einzurichten. In ihrem Bericht vom 14. Dezember 1964 kam diese Studiengruppe zur Schlussfolgerung, dass diese Einrichtung möglich sei und eine Landfläche von insgesamt ca. 5400m² für die schweizerischen Dienste verfügbar gemacht werden könne. Der Arbeitsausschuss veranschlagte die zusätzlichen Kosten für die Tiefbauarbeiten (Erweiterung des Amtsplatzes, weitere Enteignungen, Korrektur der Trasses, umfangreicherer Erdaushub), die sich für den italienischen Staat aus der Einrichtung der schweizerischen Dienste auf seinem Gebiet ergeben, auf rund 670 000 000 Lire.

¹⁾ Verminderung gegenüber 1965, weil die Brennstofftransporte infolge Platzmangels und ungenügender Abfertigungsanlagen in Chiasso-Strada nach Stabio-Confinè abgezwängt werden mussten.

Langwierige Verhandlungen entspannen sich hinsichtlich der finanziellen Beteiligung der Schweiz. Schliesslich gelang es den Delegationen der beiden Länder sich am 23. Juli 1966 über folgende Modalitäten zu einigen:

- 1 Italien erklärt sich bereit, zum Ausgleich der aus der Aufgabe des ersten Projektes von Brogeda (soweit es den Touristenverkehr betrifft) entstehenden Inkonvenienzen die anrechenbaren zusätzlichen Kosten für die Tiefbauarbeiten von 670 000 000 auf 473 000 000 Lire herabzusetzen und hievon einen Drittel zu seinen Lasten zu übernehmen.
- 2 Die Schweiz übernimmt zu ihren Lasten zwei Drittel der zusätzlichen Kosten d.h. 315 000 000 Lire, was zum Kurs von 0,70 einen Betrag ergibt von 2 205 000 Franken.

Im November 1966 hat das italienische Staatsbauamt sein Projekt für die Hochbauten (Pavillons und Büros) überreicht. Dieses durch die Direktion der Eidgenössischen Bauten überprüfte Projekt entspricht den Erfordernissen der schweizerischen Zolldienste. Die Baukosten belaufen sich auf 390 000 000 Lire. Gestützt auf die Bauvolumen und die Flächenmasse wurde der Anteil der Schweiz auf einen Drittel der Gesamtsumme, d.h. 130 000 000 Lire festgelegt, was zum Kurs von 0,70 einen Betrag von 910 000 Franken ergibt.

	Franken
Dieser Summe sind hinzuzufügen:	910 000
- Teuerungszuschlag:	
* Differenz des Baukostenindex	
1. April 1966 319,7	
1. Juni 1966 310,6 (erste italienische Berechnungen)	
=9,1 d.h. 2,93%	27 000
- Durch die Schweiz gelieferte Inneneinrichtungen:	937 000
Schalter, Schränke, Leuchtschilder und -schriften, Schlosserarbeiten	72 000
- Spezialeinrichtungen: Telephonverbindungen, Beleuchtungen, Uhren	86 000
- Überwachung der Arbeiten, Kostenkontrolle und Liquidationsverfahren mit Bauabrechnung	50 000
- Unvorhergesehenes:	
10 Prozent auf 937 000 Franken	94 000
5 Prozent auf 208 000 Franken	11 000
somit insgesamt	1 250 000

Das gesamte Bauvorhaben wird durch die italienischen Behörden im Benehmen mit der Direktion der eidgenössischen Bauten ausgeführt. Diese wird während der Ausfuhung der Bauarbeiten technische Kontrollen des der schweizerischen Zollverwaltung zugewiesenen Teils der Amtsplatze und Anlagen (Pavillons usw.) vornehmen lassen.

Die durch die schweizerischen und italienischen Stellen ins Auge gefassten Zahlungsmodalitäten sehen vor, dass eine Hälfte dieser Beträge innerhalb einer Frist von 3 Monaten nach Arbeitsvergebung zu bezahlen ist, die andere Hälfte dagegen erst nach vollständiger Beendigung der Hoch- und Tiefbauarbeiten im Zeitpunkt der Übergabe der neuen Anlagen an die schweizerischen Behörden.

Amtsplätze und Bauten werden Eigentum der italienischen Staatsdomäne. In Kompensation der schweizerischen Kostenbeteiligung gewährt die italienische Verwaltung die unentgeltliche, mietzinsfreie Benützung des Amtsplatzes, sowie der Räume und Anlagen, die den schweizerischen Diensten zur Verfügung gestellt werden, und zwar für die Dauer von 30 Jahren vom Tage der Eröffnung der nebeneinanderliegenden Grenzabfertigungsstellen an gerechnet. In dieser ersten Phase werden die Unterhaltskosten von der Schweiz für die von ihr benützten Plätze und Räume gänzlich und für die mit der italienischen Zollverwaltung gemeinsam verwendeten Räume zur Hälfte getragen. Die Unterhaltsarbeiten werden durch die zuständigen italienischen Dienststellen ausgeführt. Nach Ablauf des Zeitabschnittes von 30 Jahren werden die Anlagen durch den Schweizerzoll gegen Entrichtung eines den Verhältnissen angepassten und zwischen Italien und der Schweiz in gegenseitigem Einvernehmen festzusetzenden Mietzinses weiter benützt. Die Unterhaltskosten werden alsdann gänzlich durch die italienischen Stellen übernommen. Öffentliche und andere Abgaben, einschliesslich Gebäudeversicherung, fallen völlig zu Lasten der italienischen Verwaltung.

Die Betriebskosten (Reinigung, Heizung, elektrischer Strom, Wasser, Kehr-richtabfuhr usw.) bestreiten beide Parteien nach Massgabe der Flächeninhalte und des Umfanges der Anlagen, die sie im einzelnen benützen, bzw. auf Grund des effektiven Verbrauchs.

Die vorstehenden Bestimmungen sind anwendbar solange die für das Vorhandensein nebeneinanderliegender Grenzabfertigungsstellen vorausgesetzten Verhältnisse in der Zone von Chiasso-Breggia fortbestehen. Falls diese Dienste vor Ablauf der Frist von 30 Jahren eingestellt werden sollten, werden die beiden Parteien auf dem Verhandlungswege festlegen, ob und in welchem Masse von Italien eine finanzielle Kompensation zu leisten ist.

III

Baubeschrieb

A. Tiefbauten

Herrichtung des Amtsplatzes

Das italienische Staatsbauamt sieht vor, den gemeinsamen Zollamtsplatz nordwestlich des Monte Quercino, in der Gegend der Breggia zu erstellen, wo eine natürliche Geländeterrasse die Bauarbeiten in einem gewissen Masse erleichtert.

Der Amtsplatz weist eine ungefähre Länge von 300 m und eine Höchstbreite von 123 m auf (lokale Zufahrtsstrassen ausgenommen). Die von den Zolldiensten belegte Landfläche misst ca. 15 000 m², wovon 5 400 m² dem Schweizer Zoll und

9600 m² dem italienischen Zoll zugeteilt sind. Ausserdem verfügt Italien über ein für besondere Serviceeinrichtungen des Strassenverkehrs bestimmtes Areal im Ausmass von ca. 12700 m².

Der italienische Platzabschnitt hat eine Breite von 76 m, der schweizerische eine solche von 47 m. Das schweizerische Areal zählt 30 schräggestellte, Parkierfelder für Personenwagen, mit Erweiterungsmöglichkeit auf 36 Plätze und 10 analoge für Autocars angepasste Abstellflächen. In die überdachten gradlinigen Gruppen der Parkierfelder sind die kleinen, der Vornahme der Zollabfertigung dienenden Pavillons eingefügt. Die Anhalteräume sind durch eine horizontale und vertikale Signalisation sichtbar gemacht. Wird für die Zollabfertigung die dafür erforderliche Mindestzeit in Rechnung gestellt, ist der für den Schweizer Zoll projektierte Amtsplatz imstande, in Spitzenzeiten einen Verkehrsfluss von 2000 Fahrzeugen pro Stunde zu bewältigen, was annähernd der Kapazität der Autobahn entspricht, da beim Herannahen an den Zoll eine mittlere Geschwindigkeit von 50 km/St angenommen werden kann. Die Zahl der Parkierfelder auf dem Schweizer Areal ist kleiner als jene auf italienischer Seite, da die schweizerischen Zollabfertigungen weniger Zeit beanspruchen als jene der italienischen Dienststellen.

B. Hochbauten

Pavillons, Büros

Beim Hauptgebäude, in dem die Dienste der beiden Länder untergebracht sind, handelt es sich um einen Sattelbau, der die beiden Zollamtsplätze überbrückt. Vorgesehen ist eine Metallkonstruktion mit Aluminiumverkleidung in Elementen von 1,40 m, was erlaubt, Räume unterschiedlicher Ausmasse herzurichten. Im Erdgeschoss, zwischen den Pisten und den Parkierfeldern für die Zollkontrolle, befinden sich die Zollabfertigungsbüros mit gemeinsamen Revisionsräumen. Das Erdgeschoss ist mit dem ersten Stockwerk durch Treppen verbunden, von denen aus folgende Verwaltungsräume erreicht werden: Dienstchef, Grenzwachtposten, Untersuchungsdienst, Aufenthaltsraum für das Personal, Garderobe und sanitäre Anlagen.

IV

Sobald die mit dieser Botschaft nachgesuchten Kredite bewilligt sein werden, wird ein neuer Notenaustausch mit der italienischen Regierung notwendig sein, um die beide Staaten betreffenden Verpflichtungen abkommensmässig festzulegen. Diese neue Vereinbarung wird das am 23. März und 16. April 1962 abgeschlossene Abkommen teilweise abändern. Es wird folgendes festgehalten werden müssen: Standort der neuen Anlagen, Verbindungspunkt der Autostrassen, finanzielle Beteiligung der Schweiz an der Erweiterung des Amtsplatzes und der Erstellung der Dienstgebäude.

Nach der Inbetriebnahme der in Vollendung begriffenen Anlagen für den Warenverkehr in Chiasso-Brogeda wird die Realisierung des Touristenüberganges von Chiasso-Breggia den Schlusspunkt des Zusammenschlusses der Gott-

hard-Autobahn N 2 mit der italienischen Autostrasse darstellen. Der Baubeginn am italienischen Teilstück Como–Chiasso steht nahe bevor. Schweizerischerseits ist das Teilstück Mendrisio–Chiasso im Dezember 1966 dem Verkehr übergeben worden. Brogeda-Breggia wird somit der wichtigste Zollübergang an unserer Südgrenze.

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 von Objektkrediten im Gesamtbetrag von 3 455 000 Franken (Tiefbauten 2 205 000 Franken und Hochbauten 1 250 000 Franken) für die Erstellung von Zollanlagen in Breggia, auf italienischem Hoheitsgebiet.

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

Bern, den 10. Februar 1967

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Bonvin

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

**Bundesbeschluss
über die Bewilligung von Objektkrediten
für die Erstellung von Zollanlagen für den Reiseverkehr
(Fahrzeugverkehr) in Chiasso-Breggia,
auf italienischem Hoheitsgebiet**

*Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,*

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 10. Februar 1967

beschliesst:

Art. 1

Für die Erstellung von Zollanlagen in Chiasso-Breggia, auf italienischem Hoheitsgebiet, werden folgende Objektkredite bewilligt:

1. Erweiterung und Herrichtung des Amtsplatzes 2 205 000 Franken
(Tiefbauten)
2. Erstellung der Dienstgebäude 1 250 000 Franken
(Hochbauten)

Art. 2

¹ Dieser Beschluss ist nicht allgemein verbindlich und tritt sofort in Kraft.

² Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Bewilligung von
Objektkrediten für die Erstellung von Zollanlagen für den Reiseverkehr
(Fahrzeugverkehr) in Chiasso-Breggia, auf italienischem Hoheitsgebiet (Vom 10. Februar
1967)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1967
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	08
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	9638
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.02.1967
Date	
Data	
Seite	437-444
Page	
Pagina	
Ref. No	10 043 560

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.