



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT  
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS ET DE L'ÉNERGIE  
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE

Bern, 20. November 1968

Ausgeteilt

An den B u n d e s r a t

Besprechungen zwischen italienischem und schweizerischem  
 Verkehrsminister vom 22. Oktober 1968

Am 22.10.68 fanden in Rom zwischen dem italienischen Minister für Verkehrswesen und Zivilluftfahrt, Herr O.L. Scalfaro und dem Unterzeichneten Besprechungen über folgende Punkte statt:

1. Strassenverkehr zwischen Italien und der Schweiz
2. Eisenbahnstrecke Domodossola - Camedo (Subalpina)
3. Eisenbahnstrecke Tirano - Sondrio (Alta Valtellina)
4. Simplonlinie (auf Begehren des italienischen Ministers)

Wir bitten um Kenntnisnahme und können darauf hinweisen, dass in einem Schreiben des italienischen Ministers vom 31.10.68 (eingegangen 10.11.68) dieser zu Punkt 4 seine mündlich vorgebrachte Stellungnahme nun noch schriftlich bestätigt hat.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS-UND  
 ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

*Forner*

4 Beilagen



## 1) Strassenverkehr zwischen Italien und der Schweiz

Im Abkommen vom 19.9.57 zwischen der Schweiz und Italien über den Motorfahrzeugverkehr und die Strassentransporte (in Kraft getreten am 19.3.60) wird der sog. Dreiländerverkehr in der Güterbeförderung nicht geregelt. Italien betrachtet daher diese Verkehrsart als untersagt, bzw. bewilligungspflichtig, während die Schweiz diese Art der Güterbeförderung als frei ansieht.

Nachdem der Dreiländerverkehr Italien-Deutschland durch die Schweiz und umgekehrt durch schweizerische Transporteure in den letzten Jahren ein starkes Ausmass erreichte und Italien mit Deutschland ein Abkommen über den Dreiländerverkehr getroffen hat, erachtet Italien auch eine eindeutige Regelung mit der Schweiz als notwendig.

Da einerseits Italien abwarten will, welche Regelung in der CEE Gestalt annehmen wird und andererseits die Schweiz zuerst klarer sehen muss über eine allfällige Erhöhung der Gewichte, wird folgendes vereinbart:

- 1) Die bis anhin praktizierte Freiheit wird von Italien bis 31.12.68 toleriert.
- 2) In der Zwischenzeit, d.h. bis 31.12.68, sollen die beiden Regierungsdelegationen ein provisorisches Abkommen von 6 Monaten abschliessen.
- 3) Im Laufe des Frühjahres 1969 wird der Text für ein definitives Abkommen erarbeitet, wobei auch zu prüfen sein wird, ob allenfalls Deutschland in dieses Abkommen einzuschliessen sein wird oder nicht.



## 2) Eisenbahnstrecke Domodossola - Camedo (Subalpina)

Die technische Erneuerung der SSIF für die Strecke Domodossola - Camedo dürfte, ohne das Rollmaterial, nach schweizerischen Berechnungen ca 6,2 Mio Sfr. betragen.

Das Aktienkapital, das sich ganz in italienischen Händen befindet, beträgt 560'000 Sfr.

Die Schweiz beabsichtigt nun, wahrscheinlich durch den Kanton Tessin, dieses Aktienkapital zu erwerben, was der italienische Minister als privatrechtliche Transaktion betrachtet, zu welcher seine Zustimmung nicht erforderlich ist.

Italien sagt auch während der Dauer der Konzession, d.h. bis 15.4.86, mindestens die bisherigen Leistungen für Defizitdeckung usw. zu.

Die Schweiz möchte nun die technische Erneuerung an die Hand nehmen, sofern Italien à fonds perdu 25 % von 6,2 Mio Sfr. übernehmen würde, was zugesichert wird. Wenn einmal die Mehrheit der Aktien oder das ganze Aktienpaket den Besitzer gewechselt hat, hat die Gesellschaft ein diesbezügliches Gesuch an die italienische Regierung zu richten.

---

### 3) Eisenbahnstrecke Tirano - Sondrio (Alta Valtellina)

Im Zusammenhang mit dem italienisch/schweizerischen Abkommen betreffend die Finanzierung des Ausbaus der Elektrifikation und gewisser Zufahrtslinien der italienischen Staatsbahnen nach der Schweiz vom 23. Juli 1955 hatte sich Italien verpflichtet, dem italienischen Parlament eine Gesetzesvorlage zu unterbreiten mit dem Antrag, diese Bahn beizubehalten und die Hälfte der erforderlichen Mittel zu deren technischen Sanierung bereitzustellen. Für den Fall, dass die entsprechende Gesetzesvorlage angenommen werde, hat sich die Schweiz wegen des Interesses der Rhätischen Bahn an der Aufrechterhaltung und Modernisierung der Veltlinerbahn bereit erklärt, die andere Hälfte der Kosten zu übernehmen. Das heisst, die Schweiz wäre bereit gewesen, der Bahnunternehmung ein Darlehen zu gewähren, unter der Bedingung, dass Italien die Garantie für die Rückzahlung übernimmt.

Die damals erforderlichen Mittel wurden auf rund 1'300 Mio L oder 9, 1 Mio Sfr. geschätzt. Als Zins wurde 6 % vereinbart.

Inzwischen haben die italienischen Behörden dem Parlament eine Gesetzesvorlage zwecks Uebernahme der FAV durch die FS vorgelegt.

Nach neueren Schätzungen würden aber die gesamten Kosten für die technische Erneuerung der Bahn auf rund 14 Mio Sfr. zu stehen kommen. Wie bereits der Direktor des Amtes für Verkehr vor einem Jahr Herrn Prof. Santoro ausführte, welche Ausführungen heute bestätigt werden, wäre die Schweiz bereit, auch von diesem höheren Betrag die Hälfte zu übernehmen unter Einschluss des Zinsfusses auf 5 % und zwar gleichgültig, ob die Bahn Privatbahn bliebe oder dem FS eingegliedert wird.

---

#### 4) Simplon - Linie

Mit Rücksicht auf die baldige Erreichung der Kapazität der Simplon-Linie wünscht der italienische Transportminister den vollständigen Ausbau der Linie in der Schweiz auf Doppelspur sowie die Schaffung eines einzigen internationalen Bahnhofes und zwar in Domodossola.

Der schweizerische Verkehrsminister tritt ebenfalls für den Ausbau der Simplon-Linie ein, befürwortet aber eine Teilung des grenzüberschreitenden Verkehrs in dem Sinne, als der Nord-Süd-Verkehr in Domodossola, der Süd-Nord-Verkehr in Brig zur Behandlung kommen sollte.

Die beiden Minister waren sich dagegen einig, dass eine aus Vertretern beider Länder zusammengesetzte Kommission den Ausbau der Simplon-Linie und damit auch der Grenzübergänge Brig/Domodossola studieren und in spätestens 4 - 5 Jahren ihre Vorschläge unterbreiten solle.

---

Anlässlich der Tagung der Internationalen Simplondelegation vom 25./26.10.68 in Sierre wurde vereinbart, dass die Initiative für die Bestellung dieser Kommission von Italien ausgehen müsse, wobei der Präsident dieser Kommission ein Italiener sein sollte. Ferner sollen in dieser Kommission, die unabhängig von der Simplondelegation arbeitet, auch einige Vertreter dieser Delegation Einsitz nehmen, damit keine Doppelspurigkeiten entstehen.

---