

1556

19. September 1977

- Ausbau der BLS auf Doppelspur;  
 - Note an Italien betreffend den Bau eines neuen Rangierbahnhofes  
 in Domodossola  
 - Schreiben des Bundesrates an den Staatsrat des Kantons Wallis

Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Antrag vom  
 16. September 1977 (Beilage)

Antragsgemäss hat der Bundesrat

b e s c h l o s s e n :

1. Der Note an Italien betreffend den Bau eines neuen Rangierbahnhofes in Domodossola wird zugestimmt und das Politische Departement beauftragt, sie der Italienischen Botschaft in Bern zu überreichen (siehe Beilage).
2. Das Schreiben an den Staatsrat des Kantons Wallis betreffend Ausbau der BLS auf Doppelspur, Bau eines neuen Rangierbahnhofes in Domodossola, wird genehmigt (siehe Beilage).

Mitteilung:

An den Staatsrat des Kantons Wallis, durch die Bundeskanzlei

Protokollauszug (Antrag ohne Beilagen) an:

- VED 10 zum Vollzug
- EPD 6 zum Vollzug
- FZD 9 (GS 7, OZD 2) zur Kenntnis

Für getreuen Auszug,  
 der Protokollführer:

*S. K. K. K.*



3003 Bern,

An den

B u n d e s r a t

Ausgeteilt

Ausbau der BLS auf Doppelspur;

- Note an Italien betreffend den Bau eines neuen Rangierbahnhofs in Domodossola
- Schreiben des Bundesrates an den Staatsrat des Kantons Wallis

1. Der Bau eines neuen Rangierbahnhofs in Domodossola bildet die Voraussetzung für die Nutzung der durch den Ausbau der BLS auf Doppelspur zu schaffenden zusätzlichen Transitkapazität. Am 4. Oktober 1976 hat der Bundesrat deshalb beschlossen, einen zeitlich auf den BLS-Ausbau abgestimmten Ausbau von Domodossola durch einen Notenwechsel mit Italien in einer völkerrechtlich verbindlichen Form sicherzustellen. Eine entsprechende Note wurde der Italienischen Botschaft in Bern am 11. Oktober 1976 überreicht.
2. In seiner Antwortnote vom 28. Februar 1977 hat Italien bestätigt, dass der Bau eines neuen Rangierbahnhofs in Domodossola und die erforderliche Anpassung der Zufahrtslinien feste Bestandteile des italienischen Verkehrsinvestitionsprogramms bilden. Die Finanzierung sei gewährleistet. Voraussetzung für die Erfüllung dieser Verpflichtung sei jedoch die Zusammenfassung der schweizerischen und italienischen Zolloperationen in Domodossola.
3. Die italienische Note entsprach insofern nicht in vollem Umfang den schweizerischen Erwartungen, als sie nach Auffassung der Direktion für Völkerrecht keine formelle Verpflichtung der italienischen Regierung zum Ausbau der in Frage stehenden Rangieranlagen darstellt. Dazu wäre ein vom italienischen Parlament zu genehmigender Staatsvertrag erforderlich. Die Note beinhaltet jedoch ein eindeutiges politisches Engagement der italienischen Regierung.



4. Am 9. Mai 1977 fanden in Bern Verhandlungen zwischen einer italienischen Delegation unter der Leitung von Verkehrsminister Ruffini und einer schweizerischen Delegation unter der Leitung des Vorstehers EVED statt. Schweizerischerseits wurde nochmals versucht, die Gesprächspartner von ihrer Forderung nach einem schweizerischen Zollbüro in Domodossola abzubringen. Die Vertreter Italiens erklärten sich jedoch ausserstande, vom Grundsatz eines vollständig ausgerüsteten internationalen Bahnhofs abzugehen. Ein weiteres Verharren auf der schweizerischen Position hätte mit grösster Wahrscheinlichkeit den Verzicht Italiens auf den Bau eines neuen Rangierbahnhofs in Domodossola zur Folge gehabt. Um dies zu vermeiden, kam die schweizerische Delegation nicht darum herum, ihr Einverständnis abzugeben, dass dem neuen Bahnhof in Domodossola der Status eines internationalen Gemeinschaftsbahnhofes mit sämtlichen Aufgaben bezüglich der zoll- und bahnamtlichen Grenzabfertigung zukomme. Es wurde vereinbart, diese Zustimmung in einer Note zu bestätigen. Der beiliegende Entwurf zu einer Note an Italien wurde mit der Direktion für Völkerrecht, der Oberzolldirektion und den SBB abgesprochen.
5. Am 16. Mai 1977 setzte das VED den Staatsrat des Kantons Wallis vom Ausgang der Verhandlungen mit Italien in Kenntnis. Dieser gab in einer Eingabe an den Bundesrat seiner Enttäuschung Ausdruck und ersuchte um eine Besprechung.
6. Am 20. Juni 1977 fand eine Aussprache zwischen Delegationen des Bundesrates und des Kantons Wallis statt. Der Bundesrat wurde ersucht, der Verlegung der Zolldienste nach Domodossola nicht zuzustimmen. Die bundesseits vorgelegten Berechnungen über die Auswirkungen des neuen Rangierbahnhofs Domodossola auf die Zahl der Arbeitsplätze in der Region Brig wurden bezweifelt. In einer Eingabe an den Bundesrat vom 29. Juli 1977 nahm der Staatsrat des Kantons Wallis zu den wirtschaftlichen Auswirkungen nochmals Stellung und vertrat die Auffassung, dass als Folge der Zollverlegung mit einem Verlust von 100 Arbeitsplätzen zu rechnen sei. Demgegenüber ergab die Ueberprüfung der beanstandeten Angaben durch SBB, BLS und OZD folgendes Bild:

	SBB 19.4.77	Angaben Brig 29.7.77	Entgegnung SBB 3.9.77
SBB-Personal	+ 0	- 45 <sup>1)</sup>	+ 0
BLS-Personal	+ 50	+ 13 <sup>2)</sup>	+ 29/+ 54
Zoll	- 8/4	- 25 <sup>3)</sup> ca.	- 6/- 8
Speditionsgewerbe	? <sup>4)</sup>	- 50 <sup>4)</sup> ca.	+ 0 <sup>4)</sup>
	<u>+ 42/+46</u>	<u>- 107</u>	<u>+ 23/+ 46</u>

1) Brig rechnet hier auch die Abgänge wegen der Rationalisierung, die ohnehin, d.h. ohne Zollverlegung ins Auge gefasst ist. Zudem rechnet Brig mit Sofortauswirkungen. Die SBB-Angaben beziehen sich aber ausdrücklich auf den Zustand der Vollausslastung der neuen Kapazität.



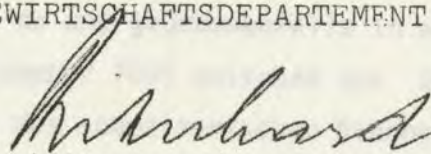
- 3 -

- 2) Brig hat auch hier die Rationalisierungsmassnahmen miteinbezogen. Diese haben aber mit der Zollverlegung nichts zu tun.
- 3) Hier vermutet Brig einfach, die Zahlen der OZD könnten nicht stimmen. Sie werden aber von der OZD erneut bestätigt.
- 4) Bei den Auswirkungen im Speditionsgewerbe stehen Behauptung gegen Behauptung. Da aber die BLS-Doppelspur doch wesentlichen Mehrverkehr bringt, glauben wir, dass eventuelle Abgänge durch diesen Mehrverkehr mindestens kompensiert werden können.
7. Der Ausbau des Bahnhofs Domodossola zusammen mit der Eröffnung eines Zollbüros in Brig dürfte der Region Brig höchstens vorübergehend, d.h. bis zur Auslastung der neuen Doppelspur einige Schwierigkeiten bringen. Es darf jedoch nicht übersehen werden, dass dieser Ausbau von der Schweiz im Zusammenhang mit dem BLS-Ausbau verlangt wird. Die Kosten der neuen Anlage müssen ausschliesslich von Italien getragen werden. In den Grenzbahnhöfen von Chiasso und Luino sind die Grenzformalitäten seit jeher vereinigt. Schliesslich entspricht der Standpunkt Italiens auch den Bestrebungen der internationalen Abkommen von 1952 und 1961 über die Vereinfachung der Grenzformalitäten. SBB, BLS und OZD werden sich bemühen, die aufgezeigten Möglichkeiten bezüglich Erhaltung von Arbeitsplätzen voll auszuschöpfen.
8. Im Hinblick auf das gesamtschweizerische Interesse am Ausbau der Eisenbahnalpentransversalen müssen die Verhandlungen mit Italien nunmehr abgeschlossen werden. Eine weitere Verzögerung des Ausbaus der BLS ist unter den gegebenen Umständen nicht mehr zu verantworten. Wir beantragen deshalb,
- einer Note an Italien gemäss beiliegendem Entwurf zuzustimmen und das Politische Departement zu beauftragen, sie der Italienischen Botschaft in Bern zu überreichen;
  - den beiliegenden Entwurf zu einem Schreiben an den Staatsrat des Kantons Wallis zu genehmigen.

EIDG. VERKEHRS- UND  
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Beilagen:

- Notenentwurf vom 15.9.77
- Antwortentwurf an den Walliser Staatsrat vom 15.9.77
- Eingabe Staatsrat des Kt. Wallis vom 29.7.77
- Bericht Regionalplanungsgruppe Brig/östl. Raron betr. Nachweis des Verlustes an Arbeitsplätzen vom 21.7.77
- Stellungnahme SBB/BLS/OZD vom 12.9.77
- Notiz der SBB vom 19.4.77

  
(Ritschard)



Entwurf zu einer Note an die Italienische Regierung betreffend den Bau eines neuen Rangierbahnhofes in Domodossola (Uebersetzung des italienischen Originaltextes)

---

Das Politische Departement entbietet der Italienischen Botschaft seine Empfehlungen und hat die Ehre, sich auf Ihre Note vom 28. Februar 1977 und auf die Besprechung vom 9. Mai 1977 in Bern zwischen einer schweizerischen Delegation unter der Leitung von Bundesrat Willi Ritschard, Vorsteher des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes und einer italienischen Delegation unter der Leitung von Attilio Ruffini, Transportminister der italienischen Republik, zu beziehen.

Das Departement nimmt zu den in der Note vom 28. Februar enthaltenen Erklärungen wie folgt Stellung:

Der Schweizerische Bundesrat nimmt zur Kenntnis, dass Italien in Domodossola einen neuen Rangierbahnhof bauen und die Zufahrtslinie Domodossola - Milano dem zunehmenden Verkehr anpassen wird. Die Bauarbeiten werden mit dem Ausbau der Lötschberglinie auf Doppelspur zeitlich koordiniert. Die Schweiz gibt ihr Einverständnis, dass dem neuen Bahnhof Domodossola der Status eines internationalen Gemeinschaftsbahnhofes mit sämtlichen Aufgaben bezüglich der zoll- und bahnamtlichen Grenzabfertigung zukommt.

Die gemäss Abkommen vom 11. März 1961 über die nebeneinanderliegenden Grenzabfertigungsstellen und die Grenzabfertigung während der Fahrt gebildete Gemischte Kommission wird die Frage prüfen, in welcher rechtlichen Form die zollamtliche Abfertigung in Domodossola geregelt werden muss. Insbesondere klärt sie ab, ob und gegebenenfalls in welchen Punkten das Uebereinkommen vom 2. Dezember 1899 zwischen der Schweiz und Italien betreffend den Anschluss des schweizerischen Bahnnetzes an das italienische durch den Simplon, die Bezeichnung des internationalen Bahnhofes und den Betrieb der Bahnstrecke Iselle-Domodossola



abzuändern ist. Die Kommission wird den beiden Regierungen ihre Vorschläge unterbreiten.

Die schweizerischen Behörden nehmen von den Ausführungen der italienischen Delegation vom 9. Mai 1977 Kenntnis, wonach aufgrund der italienischen Note vom 28. Februar 1977 und der vorliegenden Antwort mit den Bauarbeiten des neuen Rangierbahnhofes Domodossola möglichst bald begonnen werden soll. Die notwendige Vereinbarung zwischen der Schweiz und Italien kann parallel dazu durch die zuständigen Instanzen vorbereitet werden.

Schlussformel.

Ausbau der BLS auf Doppelspur;  
Bau eines neuen Rangierbahnhofes in Domodossola

Herr Präsident,

15.9.1977

Hochzuverehrv. Herren,

1. Am 9. Mai 1977 fanden in Bern Verhandlungen zwischen einer italienischen Delegation unter der Leitung von Verkehrsminister Ruffini und einer schweizerischen Delegation unter der Leitung des Vorstehers des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements (EVED) statt. Schweizerischerseits wurde nochmals versucht, die Gesprächspartner von ihrer Forderung nach einem schweizerischen Zollbüro in Domodossola abzubringen. Die Vertreter Italiens erklärten sich jedoch ausserstande, vom Grundsatz eines vollständig ausgerüsteten internationalen Bahnhofes abzugehen. Ein weiteres Verharren auf der schweizerischen Position hätte mit grösster Wahrscheinlichkeit den Verzicht Italiens auf den Bau eines neuen Rangierbahnhofes in Domodossola zur Folge gehabt. Um dies zu vermeiden, kam die schweizerische Delegation nicht darum herum, ihr Einverständnis abzugeben, dass dem neuen Bahnhof in Domodossola der Status eines internationalen Gemeinschaftsbahnhofes mit sämtlichen Aufgaben bezüglich der roll- und bahntätlichen Grenzaufbereitung zukomme. Es wurde vereinbart, diese Zustimmung in einer Note zu bestätigen.
2. Am 16. Mai 1977 hat das EVED Sie von Ausgang der Verhandlungen mit Italien in Kenntnis gesetzt. Sie haben in einer Eingabe an den Bundesrat Ihrer Enttäuschung Ausdruck gegeben und ihn um eine Sprechstunde ersucht.



An den Staatsrat  
des Kantons Wallis  
1951 S i t t e n

Ausbau der BLS auf Doppelspur;  
Bau eines neuen Rangierbahnhofs in Domodossola

Herr Präsident,  
Hochgeehrte Herren,

1. Am 9. Mai 1977 fanden in Bern Verhandlungen zwischen einer italienischen Delegation unter der Leitung von Verkehrsminister Ruffini und einer schweizerischen Delegation unter der Leitung des Vorstehers des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements (EVED) statt. Schweizerischerseits wurde nochmals versucht, die Gesprächspartner von ihrer Forderung nach einem schweizerischen Zollbüro in Domodossola abzubringen. Die Vertreter Italiens erklärten sich jedoch ausserstande, vom Grundsatz eines vollständig ausgerüsteten internationalen Bahnhofs abzugehen. Ein weiteres Verharren auf der schweizerischen Position hätte mit grösster Wahrscheinlichkeit den Verzicht Italiens auf den Bau eines neuen Rangierbahnhofs in Domodossola zur Folge gehabt. Um dies zu vermeiden, kam die schweizerische Delegation nicht darum herum, ihr Einverständnis abzugeben, dass dem neuen Bahnhof in Domodossola der Status eines internationalen Gemeinschaftsbahnhofes mit sämtlichen Aufgaben bezüglich der zoll- und bahnamtlichen Grenzabfertigung zukomme. Es wurde vereinbart, diese Zustimmung in einer Note zu bestätigen.
2. Am 16. Mai 1977 hat das EVED Sie vom Ausgang der Verhandlungen mit Italien in Kenntnis gesetzt. Sie haben in einer Eingabe an den Bundesrat Ihrer Enttäuschung Ausdruck gegeben und ihn um eine Besprechung ersucht.



3. Am 20. Juni 1977 fand eine Aussprache zwischen einer Delegation des Bundesrates und einer Delegation des Kantons Wallis statt. Bei dieser Gelegenheit haben Ihre Vertreter den Bundesrat ersucht, der Verlegung der Zolldienste nach Domodossola nicht zuzustimmen. Die bundesseits vorgelegten Berechnungen über die Auswirkungen des neuen Rangierbahnhofs Domodossola auf die Zahl der Arbeitsplätze in der Region Brig wurden von Ihnen in Frage gestellt.
4. Mit Schreiben vom 29. Juli 1977 haben Sie zuhanden des Bundesrates die anlässlich der erwähnten Sitzung abgegebene Stellungnahme bestätigt und ihn um eine Neuurteilung der Lage und ein Zurückgehen auf die ursprüngliche Verhandlungsposition mit Italien ersucht (Grenzdienste für den Transit in Domodossola, für den Import- und Exportverkehr in Brig). Im Rahmen eines Verhandlungspaketes solle Italien für die Belassung des Schweizer Zolls in Brig eine Kompensation angeboten werden.

Mit gleichem Datum hat die Regionalplanungsgruppe Brig/östl. Raron dem EVED ihre Stellungnahme zu den Arbeitsplatzzahlen SBB/BLS/OZD unterbreitet. Sie vertritt darin die Auffassung, dass als Folge der Zollverlegung mit einem Verlust von 100 Arbeitsplätzen zu rechnen sei. Demgegenüber vertreten die mit der nochmaligen Ueberprüfung ihrer Angaben beauftragten Bundesstellen und die BLS nach wie vor die Ansicht, dass der durch wegfallende Aufgaben ausgelöste Personal minderbedarf sukzessive kompensiert werden könne. Die BLS wird ferner im Rahmen der betrieblichen Bedürfnisse zusätzliches Personal in Brig stationieren.

5. Nach Würdigung aller ihm zur Verfügung stehenden Daten kommt der Bundesrat zum Schluss, dass die Eröffnung eines zusätzlichen schweizerischen Zollbüros in Domodossola für die Region Brig höchstens vorübergehend, d.h. bis zur teilweisen Auslastung der neuen Doppelspur, den Verlust einiger Arbeitsplätze bringen könnte.

Es darf nicht übersehen werden, dass der Bau eines Rangierbahnhofs in Domodossola von der Schweiz im Zusammenhang mit dem BLS-Ausbau verlangt wird. Die Kosten der neuen Anlage müssen aber aufgrund des Abkommens von Venedig ausschliesslich von Italien getragen werden. In den Gemeinschaftsbahnhöfen von Chiasso und Luino sind sodann die Grenzformalitäten seit jeher vereinigt. Schliesslich entspricht der Standpunkt Italiens auch den Bestrebungen der erwähnten internationalen Abkommen von 1952 und 1961 über die Vereinfachung der Grenzformalitäten. Es ist jedoch festzuhalten, dass Brig als Inlandzollamt beibehalten wird. Damit haben die Exporteure und Importeure die Möglichkeit, Verzollungen weiterhin in Brig vorzunehmen, bzw. die dortigen Spediteure damit zu beauftragen. Möglich wird in Brig nach wie vor das Reexpeditionsgeschäft sein. Die Bahnen sind sodann bereit, ihre Freilagerpolitik zu aktivieren, so dass auch aus dieser Sicht für die Region und speziell für das Speditionsgewerbe Vorteile entstehen sollten.



6. Bei der regionalwirtschaftlichen Beurteilung ist schliesslich zu berücksichtigen, dass ohne den Ausbau der BLS der Verkehr auf der Lötschberg-Simplonachse stagnieren würde. Der Doppelspurausbau wird verschiedenen Wirtschaftsbranchen der Region Vorteile bringen. So wird insbesondere das regionale Baugewerbe und seine Zulieferanten während der Bauzeit von rund 10 Jahren erheblich profitieren. Schliesslich wird durch die zu erwartende Verkehrszunahme die Ertragslage der BLS gestärkt. Eine defizitäre Bahn würde für den Kanton Wallis und die interessierten Oberwalliser Gemeinden nicht nur Steuerausfälle zur Folge haben, sondern von ihnen auch namhafte Defizitdeckungsbeiträge erfordern.
7. Im Hinblick auf das gesamtschweizerische Interesse am Ausbau der Eisenbahnalpentransversalen müssen die Verhandlungen mit Italien nunmehr abgeschlossen werden. Eine weitere Verzögerung des Ausbaus der BLS auf Doppelspur ist unter den gegebenen Umständen nicht mehr zu verantworten. Das Politische Departement wird deshalb der Italienischen Botschaft eine entsprechende Note überreichen.

Der Bundesrat wird im Rahmen seiner Möglichkeiten alle Massnahmen unterstützen, die geeignet sind, negative Folgen einer teilweisen Verlegung des Zolls von Brig nach Domodossola für die Region Brig zu vermeiden.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer ausgezeichneten Wertschätzung.

Bern, 19. September 1977 IM NAMEN DES SCHWEIZERISCHEN BUNDESRAATES

Der Bundespräsident:

Furgler

Der Bundeskanzler:

Huber

Kopie z.K. an:

- Gemeinde Brig
- Gemeinde Naters
- Generaldirektion SBB
- Direktion BLS
- Oberzolldirektion