

6. Mai 1981

Bau einer neuen Linie der Italienischen Staatsbahnen zwischen Chiasso und Albate Camerlata: Zweiter Monte Olimpino-Tunnel, schweizerische Mitfinanzierung

- Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Antrag vom 30. März 1981 (Beilage)
- Departement für auswärtige Angelegenheiten. Mitbericht vom 14. April 1981 (Beilage)
- Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Stellungnahme vom 24. April 1981 (Zustimmung)
- Departement des Innern. Mitbericht vom 8. April 1981 (Zustimmung)
- Justiz- und Polizeidepartement. Mitbericht vom 10. April 1981 (Zustimmung)
- Militärdepartement. Mitbericht vom 14. April 1981 (Zustimmung)
- Finanzdepartement. Mitbericht vom 14. April 1981 (Zustimmung)
- Volkswirtschaftsdepartement. Mitbericht vom 16. April 1981 (Beilage)
- Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Stellungnahme vom 24. April 1981 (Zustimmung)
- Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Antrag (Neufassung) vom 5. Mai 1981 (Beilage)

Gestützt auf den Antrag und Ergänzungsantrag des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements und auf das Mitberichtsverfahren hat der Bundesrat

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

1. Der Bundesrat nimmt vom vorgelegten Bericht zustimmend Kenntnis.
2. Es wird eine Verhandlungsdelegation bestimmt aus Vertretern des EVED (Bundesamt für Verkehr und Generaldirektion SBB), des EFD und des EDA. Mit der Führung der Verhandlungen wird das Bundesamt für Verkehr beauftragt. Die Delegation erhält die Kompetenz, bei Bedarf einen Vertreter des Kantons Tessin zu den Verhandlungen beizuziehen.
3. Die Verhandlungsdelegation wird ermächtigt, zum Abschluss einer Finanztransaktion im dargelegten Sinne mit der italienischen Regierung und mit den italienischen Staatsbahnen Verhandlungen zu führen. Vorbehalten bleibt die Genehmigung der Verhandlungsergebnisse durch die eidg. Räte.
4. Andere interessierte Departemente sind, soweit nötig, zu den Verhandlungen beizuziehen.
5. Die Departemente werden eingeladen, allfällige hängige Fragen, die den schweizerisch-italienischen Verkehr betreffen, dem EVED umgehend zu melden.

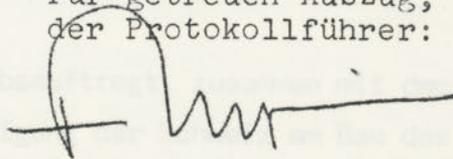


6. Das EVED wird beauftragt, nach Abschluss der Verhandlungen zu Händen der eidg. Räte einen Beschlussesentwurf und eine Botschaft auszuarbeiten.

Protokollauszug an:

- | | | | |
|----------|----|--------------|--------------|
| - EVED | 12 | zum Vollzug | |
| - EDA | 6 | zur Kenntnis | |
| - EDI | 3 | " | " |
| - EJPD | 3 | " | " |
| - EMD | 4 | " | " |
| - EFD | 7 | " | " |
| - EVD | 5 | " | " |
| - BK | 3 | (Hb, Br, FC) | zur Kenntnis |
| - EFK | 2 | " | " |
| - FinDel | 2 | " | " |

Für getreuen Auszug,
der Protokollführer:





3003 Bern, den 30. März 1981

Die Ausbesserungsarbeiten dauern mindestens drei Jahre. Während dieser Zeit kann der Tunnel nur einspurig befahren werden, was den Schienenverkehr mit Italien Ausgeteilt An den Bundesrat

Der Monte Olimpino-Tunnel hat zudem ein ungenügendes Lichtausprofil. Eine Abwärtung der Tunnelsohle entsprechend dem zulässigen Lichtraum der Gotthardbahn dauert etwa fünf Jahre. Sie erfordert einen ebenso langen Einspurbetrieb. Die Arbeiten werden ausser Kontrolle und mit grossen Risiken verbunden.
 Bau einer neuen Linie der Italienischen Staatsbahnen zwischen Chiasso und Albate Camerlata: Zweiter Monte Olimpino-Tunnel. Schweizerische Mitfinanzierung

Am 9. Juli 1980 hat der Bundesrat das EVED beauftragt, zusammen mit dem EFD die Möglichkeiten einer finanziellen Beteiligung der Schweiz am Bau des zweiten Monte Olimpino-Tunnels zu prüfen und dem Bundesrat gegebenenfalls einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Ferner hat der Bundesrat am 6. Oktober 1980 vom Aussprachepapier des EVED, wonach eine Mitfinanzierung des Monte Olimpino-Tunnels positiv zu beurteilen sei, zustimmend Kenntnis genommen.

1. Ausgangslage

Der Monte Olimpino-Tunnel zwischen Chiasso und Como ist das wichtigste Bindeglied der Gotthardbahn mit dem italienischen Eisenbahnnetz. Die Gotthardbahn hat nur über Luino noch eine einspurige Verbindung mit Italien. Der Monte Olimpino-Tunnel ist in einem sehr schlechten Zustand. Schweizerische Bau-fachleute haben ihn in Augenschein genommen. Sie stellten schlimme Schäden an der Tunnelausmauerung fest. Wegen Deformation des Mauerwerkes droht Gefahr, dass Tunnelpartien einstürzen. Die Gotthard-Hauptachse wäre dann ganz unterbrochen. Das hätte katastrophale Folgen für unsern Transitverkehr.

Die Ausbesserungsarbeiten dauern mindestens drei Jahre. Während dieser Zeit kann der Tunnel nur einspurig befahren werden, was den Bahnverkehr mit Italien stark behindert. Die geologischen Schichten sind derart instabil, dass einzelne Gewölbepartien während der Unterhaltsarbeiten niederbrechen können.

Der Monte Olimpino-Tunnel hat zudem ein ungenügendes Lichtraumprofil. Eine Absenkung der Tunnelsohle entsprechend dem zulässigen Lademass der Gotthardbahn dauerte etwa fünf Jahre. Sie erforderte einen ebenso langen Einspurbetrieb. Die Arbeiten wären äusserst kostspielig und mit grossen Risiken verbunden.

Die baulichen Verhältnisse und die drohende Gefahr einer empfindlichen Störung des Bahnbetriebes veranlassten die Italienischen Staatsbahnen (FS), einen zweiten Monte Olimpino-Tunnel zu planen. Die neue Linie soll vom Südkopf des Bahnhofes Chiasso durch einen 6,3 km langen Tunnel direkt nach Albate Camerlata führen. Sie ist 7,5 km lang und verkürzt die heutige Strecke um 2 km. Die maximale Steigung beträgt 5 % gegenüber 18 % auf der bestehenden Strecke. Das günstigere Längenprofil erhöht die Leistungsfähigkeit der neuen Linie. Schwere Züge müssen heute Schiebelokomotiven beigelegt werden, welche als Leerfahrt nach Como zurückkehren. Die Bauzeit beträgt vier bis fünf Jahre. Die neue Linie liegt vollständig auf italienischem Territorium.

Como liegt abseits der neuen Linie. Sie dient somit vorwiegend dem Güterverkehr. Um den Bahnbetrieb möglichst wenig zu behindern, würden die FS zuerst die neue Linie bauen und den bestehenden Tunnel erst nachher wieder instandstellen. Konsolidierungsarbeiten müssen aber vordringlich ausgeführt werden. Die Sanierung des alten Tunnels geht voll zu Lasten der FS.

1. Beurteilung aus schweizerischer Sicht

2. Das Begehren der Italienischen Staatsbahnen

Die FS betrachten die neue Linie als Bestandteil einer leistungsfähigen Nord-Süd-Achse. Es geht also nicht allein darum, den baufälligen Monte Olimpino-Tunnel zu umfahren. Die ganze Strecke von Chiasso bis Mailand soll leistungsfähig sein oder wegen eines Einsturzes gänzlich gesperrt sein.

higer werden. Mit dem zweiten Monte Olimpino-Tunnel würde sie fast zur Hälfte vierspurig. Zweispurig bliebe vorläufig noch der 27 km lange Abschnitt von Albate Camerlata bis Monza. Die FS wollen diesen Streckenabschnitt ausbauen. Der Bauaufwand für den zweiten Monte Olimpino-Tunnel hingegen sollte von den beiden Nachbarländern solidarisch getragen werden.

Die FS begründen ihr Begehren damit, dass es sich beim zweiten Monte Olimpino-Tunnel um ein Werk handle, an dem die SBB in gleichem Masse wie die FS interessiert seien. Die neue Linie bilde ja eine notwendige und leistungsfähigere Fortsetzung der Gotthardbahn. Italien erwartet einen Beitrag von 50 Prozent der Baukosten. Das sind nach groben Schätzungen 43 Millionen Franken bei einem einspurigen und 64 Millionen Franken bei einem doppelspurigen Ausbau der neuen Linie durch den Monte Olimpino. Die FS sind der Meinung, dass ein doppelspuriger Tunnel im Hinblick auf das künftige Verkehrsaufkommen zweckmässiger wäre.

Bei ersten Gesprächen ging man davon aus, dass die Deutsche Bundesbahn (DB) sich am Bauwerk ebenfalls beteilige. Die DB hat später davon Abstand genommen, da der Tunnel sich auf dem Territorium eines nicht angrenzenden Drittstaates befinde. Ein deutscher Beitrag sei auch nicht problemlos. Er könnte präjudizierend gegenüber der DDR wirken, welche der Bundesrepublik im Berlin-Verkehr zusätzliche Leistungen überbinden möchte. Eine Möglichkeit sehen die Deutschen darin, dass die DB zwar nicht direkt gegenüber Italien oder den FS als Beitragsleistende auftrete, die SBB aber für einen Teil eines allfälligen schweizerischen Beitrages schadlos halte. Ein solcher Beitrag setze allerdings das Einverständnis der Regierung voraus.

3. Beurteilung aus schweizerischer Sicht

Der Bau der neuen Linie vermeidet den Engpass eines mehrjährigen Einspurbetriebes oder gar das Risiko eines schwerwiegenden Verkehrsunterbruches im baufälligen Monte Olimpino-Tunnel. Die SBB haben den Betriebsverlust abgeschätzt für den Fall, dass der Tunnel längere Zeit nur noch einspurig befahrbar ist oder wegen eines Einsturzes gänzlich gesperrt wäre.

Bei Einspurbetrieb müsste eine grössere Anzahl frequenzschwächerer Reisezüge der Strecke Chiasso - Como durch einen Autobusbetrieb ersetzt werden. Ein Teil der Nachtschnellzüge und der Güterzüge wäre über Luino zu leiten. Diese Umleitungen und der Umsteigebetrieb hätten längere Reisezeiten und damit zweifellos eine Qualitätseinbusse im Verkehrsangebot zur Folge. Es wäre mit einem entsprechenden Nachfrageverlust zu rechnen. Hinzu kämen Einnahmenverluste im Reise- und Güterverkehr wegen der kürzeren Tarifdistanz der SBB über Luino. Die SBB schätzen den Betriebsverlust auf etwa 5 Millionen Franken im Jahr. Da die Unterhaltsarbeiten im Tunnel mindestens einen dreijährigen Einspurbetrieb erfordern, beliefe sich der Verlust der SBB auf etwa 15 Millionen Franken.

Bei einem Unterbruch des Monte Olimpino-Tunnels könnte der internationale Gotthardverkehr nur noch teilweise abgewickelt werden. Rund die Hälfte der internationalen Schnellzüge müsste mit einem Zeitverlust von rund einer Stunde über Luino umgeleitet werden. Die übrigen Schnellzüge wären teils durch den Simplon, teils via Chiasso mit Busersatz zwischen Chiasso und Como zu führen. Es ergäben sich Zeitverluste von bis zu anderthalb Stunden. Beim Reiseverkehr wäre somit mit einem ähnlichen Nachfrageverlust zu rechnen, wie man es auf der Simplonlinie im Winter 1977/78 nach dem Einsturz der Toce-Brücke bei Verbania feststellte. Beim Transitgüterverkehr müsste eine grössere Anzahl Güterzüge wegen fehlender Kapazität der Strecken und Grenzbahnhöfe zwischen Bellinzona und Luino und der Simplonlinie unser Land via Brenner oder Mont Cenis umfahren. Der Ertragsausfall der SBB im Reise- und Güterverkehr beliefe sich auf rund 10 Millionen Franken im Monat oder 120 Millionen Franken im Jahr.

Mit der Umleitung von Güterzügen über ausländische Strecken sparen die SBB wohl gewisse variable Kosten, vor allem Traktionskosten. Diesem Minderaufwand stehen aber eindeutig Mehrkosten gegenüber, verursacht durch die Führung zusätzlicher Züge bis und ab Chiasso zur Sicherstellung des Gotthardverkehrs mit dem Sottoceneri, durch den Ersatz der Regionalzüge mit Autobussen und durch andere Massnahmen.

- 5 -

Die neue Linie umgeht all diese betrieblichen Schwierigkeiten eines Einspurbetriebes oder eines gänzlichen Unterbruchs des Tunnels im Katastrophenfall. Sie bringt zudem erhebliche Verbesserungen.

Das grössere Lichtraumprofil des neuen Tunnels ermöglicht 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 Aufgabenbereich der Bahn. Huckepack und Transcontainer sind Verkehrstechniken mit Wachstumschance. Die Entwicklung der letzten Jahre bestätigt dies eindeutig. Die Schweiz ist am kombinierten Verkehr sehr interessiert, aus ökologischen wie ökonomischen Gründen. Das grössere Bahnprofil erlaubt einen uneingeschränkten kombinierten Verkehr mit Italien. Ein Umschlag Schiene/Strasse im schweizerischen Grenzgebiet ist also nicht mehr unbedingt nötig. Der Huckepacktransit ist rentabler als der Verkehr von Grenze zu Grenze, da direkte Transitzüge in der Schweiz keine Terminalkosten verursachen. Die FS betrachten die neue Linie als Voraussetzung eines verbesserten kombinierten Verkehrs über die Grenze hinweg. Auf den Bau neuer Umschlagsanlagen im Südtessin könnte somit verzichtet werden, die sonst nötig würden, wenn der kombinierte Verkehr zunimmt.

Die neue Linie wird auch bedeutend leistungsfähiger, was für unser Land nicht unwichtig ist. Der Verkehr mit Italien leidet seit Jahren an der ungenügenden Infrastruktur der FS. Die baulichen Massnahmen können sich jedoch nicht allein auf den Abschnitt unmittelbar südlich Chiasso beschränken. Dieser bildet aber einen kritischen Engpass. Italien ist gewillt, die Bahnanlagen der FS kräftig auszubauen. Das italienische Parlament hat anfangs 1981 ein Investitionsprogramm von 24,9 Milliarden Schweizer Franken zur Verbesserung des Leistungsangebotes der FS beschlossen. Dabei haben die alpenüberquerenden Infrastrukturmassnahmen einen gewissen Vorrang. Als wichtiges Vorhaben ist auch der Ausbau der Strecke Mailand - Chiasso vorgesehen.

Eine schweizerische Mitfinanzierung des Monte Olimpino-Tunnels präjudiziert den Entscheid über den Bau einer neuen Alpentransversale durch den Gotthard oder den Splügen keineswegs. Wenn die Wahl auf die Splügenbahn fällt, so steht uns diese Transitlinie in den nächsten 20 Jahren noch nicht zur Verfügung. Die Gotthardbahn muss aber zusammen mit Lötschberg/Simplon den Transitverkehr weiterhin bewältigen können. Sie würde mit dem Bau der Splügenbahn auch nicht obsolet. Die Gotthardbahn wird im internationalen Verkehr immer eine wichtige Rolle spielen. Wir können auch davon ausgehen, dass der internationale Verkehr langfristig erheblich zunehmen wird. Ausbaubedürfnisse auf der Zufahrt zum Gotthard ergeben sich somit unabhängig vom allfälligen Bau der Splügenbahn.

4. Finanzierungsmöglichkeiten

Eine Finanzierung italienischer Eisenbahnbauten durch die Schweiz ist nicht neu. Unser Land gewährte Italien 1955 ein verzinsliches Darlehen von 200 Millionen Franken für den Ausbau gewisser Zufahrtslinien der FS nach der Schweiz (AS 1957, 193). Man wollte damit einer drohenden Umfahrung unseres Landes im internationalen Bahnverkehr begegnen.

Es ist wichtig, dass wir der Verbesserung unserer Bahnzufahrten auch weiterhin die gebührende Beachtung schenken. Dies ist umso notwendiger, als in den letzten Jahren die Bahnanlagen auf italienischer und französischer Seite zum Mont Cenis-Uebergang beträchtlich ausgebaut worden sind. Die Zufahrten zum Brenner sollen ebenfalls leistungsfähiger werden. Die Gefahr einer Umfahrung unserer Transitlinien ist daher nach wie vor vorhanden.

Die Angelegenheit Monte Olimpino ist zudem im Zusammenhang mit den italienischen Infrastrukturausbauten für den Simplon-Verkehr zu sehen. Der Bau des neuen Rangierbahnhofes in Domodossola kostet Italien ungefähr 200 Millionen Franken. Dazu kommt der Ausbau der FS-Zufahrten nach dem Simplon. Er kostet weitere 200 bis 300 Millionen Franken. Der Gesamtaufwand der FS für Infrastrukturverbesserungen im Simplonverkehr beläuft sich somit auf 400 bis 500 Millionen Franken.

Darlehen zu Marktkonditionen kann Italien auf dem schweizerischen Kapitalmarkt ohne Vermittlung des Bundes erhalten. Es kommen somit folgende Finanzierungsmöglichkeiten in Frage, wenn die Schweiz auf Verhandlungen mit Italien eintreten will:

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

Ein Beitrag à fonds perdu entspricht den Vorstellungen der FS. Sie erachten eine hälftige Uebernahme der Baukosten der neuen Linie durch den Monte Olimpino als angemessen, da die Schweiz an diesem Bauwerk mindestens in gleicher Masse wie Italien interessiert sei.

Ein Finanzierungsanteil von 50 Prozent beträgt nach groben Kostenschätzungen der FS 43 Millionen Franken bei einem einspurigen und 64 Millionen Franken bei einem doppelspurigen Ausbau der neuen Linie. Schweizerische Baufachleute sind der Meinung, dass das Bauwerk erheblich mehr kosten wird.

5. Modalitäten eines schweizerischen Beitrages

Art und Höhe eines schweizerischen Beitrages richten sich nach dem Interesse der Schweiz an einem störungsfreien Verkehr durch den Monte Olimpino und an den verbesserten FS-Verbindungen mit der Schweiz. In Betracht zu ziehen sind auch Ueberlegungen allgemein politischer Art in unsern Beziehungen mit Italien.

Unser Land hat ein vitales Interesse an einer sicheren und leistungsfähigen Verbindung mit Italien. Der Verkehr durch den Monte Olimpino ist intensiv. Im Jahre 1980 passierten ihn 6,3 Millionen Reisende und 8,6 Millionen Gütertonnen.

Die Folgen der Betriebsbehinderungen im heutigen Tunnel und eines völligen Verkehrsunterbruchs durch Tunneleinsturz haben wir in Ziffer 3 dargelegt. Der neue Tunnel würde indessen nicht allein diese negativen Auswirkungen abwenden. Er brächte auch eine namhafte Steigerung der Linienkapazität südlich Chiasso. Dank dem grösseren Lichtraumprofil wäre es zudem möglich, kombinier-

- 8 -

Im Hinblick auf den baulichen Zustand des heutigen Tunnels sollte man mit Italien so rasch als möglich zu einer Einigung gelangen. Die Verhandlungen über den Verkehr vermehrt über die Grenze hinweg zu betreiben. Auf den Bau zusätzlicher Umschlagsanlagen Schiene/Strasse im Sottoceneri könnte man daher allenfalls verzichten.

Wir sind uns bewusst, dass es angesichts der angespannten Lage der Bundesfinanzen nicht leicht sein wird, Italien einen Beitrag zu leisten. Durch Konversion der Restschuld des Darlehens von 200 Millionen Franken, welches Italien 1955 erhielt, könnte die Schweiz immerhin auf das italienische Begehren eintreten. Die Restschuld beträgt zur Zeit 40 Millionen Franken. Das Darlehen wird vertragsgemäss am 1. Februar 1983 zurückbezahlt sein.

Im Einvernehmen mit der Finanzverwaltung sehen wir folgendes Vorgehen:

- der Bundesrat lässt sich durch die eidg. Räte ermächtigen, die Restschuld von 40 Millionen Franken in einen à fonds perdu-Beitrag umzuwandeln;
- die FS sollen darüber hinaus durch Vermittlung der SBB ein zinsgünstiges Darlehen von 20 Millionen Franken erhalten. Der Vorzugszins ist mit Italien auszuhandeln.

Die Schweiz gewährte somit an den Bau des zweiten Monte Olimpino-Tunnels einen Beitrag von insgesamt 60 Millionen Franken, wobei zwei Drittel à fonds perdu geleistet würden.

6. Verhandlungsdelegation

Der finanzielle Beitrag an die FS ist an Bedingungen zu knüpfen. Zu diesem Zwecke sehen wir eine Verhandlungsdelegation vor. Sie setzt sich zusammen aus je einem Vertreter der interessierten Departemente bzw. Aemter. Vor allem muss mit den FS für den Ausbau ihrer Zufahrten zum Gotthard und zum Simplon ein verbindliches Bauprogramm ausgehandelt werden. Die Verhandlungen können dazu dienen, allfällige weitere hängige Fragen mit Italien zu bereinigen. Die Verhandlungsdelegation wäre, soweit nötig, entsprechend zu ergänzen.

(Schlumpf)

Im Hinblick auf den baulichen Zustand des heutigen Tunnels sollte man mit Italien so rasch als möglich zu einer Einigung gelangen. Die Verhandlungen wären, wenn möglich, diesen Sommer abzuschliessen. Der Bundesrat könnte dann in der nächsten September-Session den eidg. Räten einen Beschlussesentwurf und eine Botschaft unterbreiten. Die FS beabsichtigen, 1982 mit dem Bau des zweiten Monte Olimpino-Tunnels zu beginnen.

EVD (5 Ex.)

EVED (12 Ex.)

EFK (2 Ex.)

7. Anträge (2 Ex.)

Aufgrund dieser Ausführungen

an Mitteilung an:

EDA

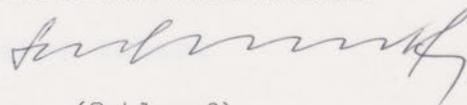
EFD

b e a n t r a g t

das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement:

1. Der Bundesrat nimmt vom vorliegenden Bericht zustimmend Kenntnis.
2. Er bestimmt eine Verhandlungsdelegation aus Vertretern des EVED (Bundesamt für Verkehr und Generaldirektion SBB), des EFD (Finanzverwaltung) und des EDA. Mit der Führung der Verhandlungen wird das Bundesamt für Verkehr betraut.
3. Die Verhandlungsdelegation wird ermächtigt, zum Abschluss einer Finanztransaktion im dargelegten Sinne mit der italienischen Regierung und mit den italienischen Staatsbahnen Verhandlungen zu führen. Vorbehalten bleibt die Genehmigung der Verhandlungsergebnisse durch die eidg. Räte.
4. Andere interessierte Departemente sind, soweit nötig, zu den Verhandlungen beizuziehen.
5. Die Departemente werden eingeladen, allfällige hängige Fragen mit Italien dem EVED umgehend zu melden.
6. Das EVED wird beauftragt, nach Abschluss der Verhandlungen zu Handen der eidg. Räte einen Beschlussesentwurf und eine Botschaft auszuarbeiten.

EIDG. VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



(Schlumpf)

EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT
FÜR AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN
DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
DIPARTIMENTO FEDERALE DEGLI AFFARI ESTERI

14. April 1981

Protokollauszug an: /oh

Bern, den ~~14. März 1981~~

- EDA (6 Ex.)
- EDI (3 Ex.)
- EJPD (3 Ex.)
- EMD (4 Ex.)
- EFD (9 Ex.)
- EVD (5 Ex.)
- EVED (12 Ex.)
- EFK (2 Ex.)
- FinDel (2 Ex.)

An den B u n d e s r a t

M i t b e r i c h t

Zum Antrag vom 30. März 1981 des Verkehrs- und Energie-
Departements betreffend schweizerische Mitfinan-

- EDA ung des Monte Olimpino-Tunnels.
- EFD

Das Departement für auswärtige Angelegenheiten ist mit dem Antrag
grundsätzlich einverstanden.

Es verlangt aber, dass die unter Leitung des Bundesamtes für Ver-
kehr stehende Delegation sich in den Verhandlungen auf die Rege-
lung des Baus des Monte Olimpino-Tunnels beschränkt. Allenfalls
können andere Verkehrsfragen wie der Ausbau des Bahnhofs Domodossola
berührt werden. Keinesfalls sind sachfremde Angelegenheiten ein-
zuweisen, was Verzögerungen mit sich bringen würde; ausserdem
liegt die Zuständigkeit dazu nicht beim Bundesamt für Verkehr son-
dern beim Departement für auswärtige Angelegenheiten. Wir bean-
tragen Streichung der Ziffer 5 des Antrags.

Der Vertreter des Departements für auswärtige Angelegenheiten in
der Verhandlungsdelegation wird Herr Bernard Dubois, Chef der
Abteilung Landesgrenzen und Nachbarrecht der Direktion für Völker-
recht, bestimmt.

EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT FÜR
AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN

Pierre Aubert



EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT
 FÜR AUSWÄRTIGE ANGELEGENHEITEN
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEGLI AFFARI ESTERI

14. April 1981

s.o.621.J.3. - DS/oh

Bern, den ~~14. März 1981~~

Ausgeteilt

An den B u n d e s r a t

M i t b e r i c h t

Zum Antrag vom 30. März 1981 des Verkehrs- und Energie-
 wirtschaftsdepartements betreffend schweizerische Mitfinan-
 zierung des Monte Olimpino-Tunnels.

Das Departement für auswärtige Angelegenheiten ist mit dem Antrag
 grundsätzlich einverstanden.

Es verlangt aber, dass die unter Leitung des Bundesamtes für Ver-
 kehr stehende Delegation sich in den Verhandlungen auf die Rege-
 lung des Baus des Monte Olimpino-Tunnels beschränkt. Allenfalls
 könnten andere Verkehrsfragen wie der Ausbau des Bahnhofs Domodossola
 erörtert werden. Keinesfalls sind sachfremde Angelegenheiten ein-
 zubeziehen, was Verzögerungen mit sich bringen würde; ausserdem
 liegt die Zuständigkeit dazu nicht beim Bundesamt für Verkehr son-
 dern beim Departement für auswärtige Angelegenheiten. Wir bean-
 tragen Streichung der Ziffer 5 des Antrags.

Als Vertreter des Departements für auswärtige Angelegenheiten in
 der Verhandlungsdelegation wird Herr Bernard Dubois, Chef der
 Sektion Landesgrenzen und Nachbarrecht der Direktion für Völker-
 recht, bestimmt.

EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT FUER
 AUSWAERTIGE ANGELEGENHEITEN

Pierre Aubert



EIDGENÖSSISCHES VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE L'ÉCONOMIE PUBLIQUE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELL'ECONOMIA PUBBLICA

171.5

3003 Bern, den 16. April 1981

AusgeteiltAn den B u n d e s r a t

Bau einer neuen Linie der Italienischen Staatsbahnen
 zwischen Chiasso und Albate Camerlata: Zweiter Monte
 Olimpino-Tunnel. Schweizerische Mitfinanzierung

M i t b e r i c h t

zum Antrag des EVED
 vom 30. März 1981

Wir sind mit dem Antrag des EVED grundsätzlich einverstanden. Die Schweiz hat in der Tat ein grosses Interesse, dass die Italienischen Staatsbahnen zusätzliche Kapazitäten auf ihrem Gebiet der Gotthard-Linie schaffen. Trotzdem sind wir der Auffassung, dass drei uns wichtig scheinende Punkte in die Verhandlungen mit den Italienischen Staatsbahnen einbezogen werden sollten.

-- Vermutlich werden die effektiven Kosten beträchtlich über den von den Italienischen Staatsbahnen angegebenen Kosten zu liegen kommen. Um ein Abenteuer in finanzieller Hinsicht auszuschliessen, empfiehlt es sich zu überlegen, ob nicht der schweizerische Beitrag betragsmässig nach oben begrenzt werden sollte. Eine Zusage in Form eines prozentualen Beitragsatzes sollte vermieden werden.

- Wie die Erfahrung zeigt, haben die Italienischen Staatsbahnen die Tendenz, die Gotthard-Linie zu diskriminieren, weil der Frachtanteil im Transit-Verkehr für sie auf dieser Linie am kleinsten ist. Bei partiellen Streiks wird die Gotthard-Linie vor den andern Nord-Süd-Achsen bestreikt. (Gewerkschaften und Italienische Staatsbahnen scheinen hier gemeinsame Sache zu machen.) Auch lässt die Uebernahme des Verkehrs in Nord-Süd-Richtung auf der italienischen Seite zu wünschen übrig. Als Gegenleistung für den schweizerischen Beitrag sollte auf die Beseitigung dieser diskriminierenden Praktiken hingewirkt werden.
- Schliesslich sollte in Anbetracht des beachtlichen Beitrages der Schweiz (60 Mio Franken, wovon 40 Mio à fonds perdu), erwartet werden dürfen, dass ein Teil der zu vergebenden Arbeiten an schweizerische Bauunternehmen übertragen wird. Die schweizerische Verhandlungsdelegation sollte beauftragt werden, diesen Punkt in die Verhandlungen einzubeziehen.

EDIGENOESSISCHES
VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



3003 Bern, 5. Mai 1981

Ausgeteilt

Neufassung

An den Bundesrat

Bau einer neuen Linie der Italienischen Staatsbahnen
 zwischen Chiasso und Albate Camerlata: Zweiter Monte
 Olimpino-Tunnel. Schweizerische Mitfinanzierung

Am 9. Juli 1980 hat der Bundesrat das EVED beauftragt, zusammen mit dem EFD die Möglichkeiten einer finanziellen Beteiligung der Schweiz am Bau des zweiten Monte Olimpino-Tunnels zu prüfen und dem Bundesrat gegebenenfalls einen entsprechenden Antrag zu unterbreiten.

Ferner hat der Bundesrat am 6. Oktober 1980 vom Aussprachepapier des EVED, wonach eine Mitfinanzierung des Monte Olimpino-Tunnels positiv zu beurteilen sei, zustimmend Kenntnis genommen.

1. Ausgangslage

Der Monte Olimpino-Tunnel zwischen Chiasso und Como ist das wichtigste Bindeglied der Gotthardbahn mit dem italienischen Eisenbahnnetz. Die Gotthardbahn hat nur über Luino noch eine einspurige Verbindung mit Italien. Der Monte Olimpino-Tunnel ist in einem sehr schlechten Zustand. Schweizerische Bau-fachleute haben ihn in Augenschein genommen. Sie stellten schlimme Schäden an der Tunnelausmauerung fest. Wegen Deformation des Mauerwerkes droht Gefahr, dass Tunnelpartien einstürzen. Die Gotthard-Hauptachse wäre dann ganz unterbrochen. Das hätte katastrophale Folgen für unsern Transitverkehr.

Die Ausbesserungsarbeiten dauern mindestens drei Jahre. Während dieser Zeit kann der Tunnel nur einspurig befahren werden, was den Bahnverkehr mit Italien stark behindert. Die geologischen Schichten sind derart instabil, dass einzelne Gewölbepartien während der Unterhaltsarbeiten niederbrechen können.

Der Monte Olimpino-Tunnel hat zudem ein ungenügendes Lichtraumprofil. Eine Absenkung der Tunnelsohle entsprechend dem zulässigen Lademass der Gotthardbahn dauerte etwa fünf Jahre. Sie erforderte einen ebenso langen Einspurbetrieb. Die Arbeiten wären äusserst kostspielig und mit grossen Risiken verbunden.

Die baulichen Verhältnisse und die drohende Gefahr einer empfindlichen Störung des Bahnbetriebes veranlassten die Italienischen Staatsbahnen (FS), einen zweiten Monte Olimpino-Tunnel zu planen. Die neue Linie soll vom Südkopf des Bahnhofes Chiasso durch einen 6,3 km langen Tunnel direkt nach Albate Camerlata führen. Sie ist 7,5 km lang und verkürzt die heutige Strecke um 2 km. Die maximale Steigung beträgt 5 % gegenüber 18 % auf der bestehenden Strecke. Das günstigere Längenprofil erhöht die Leistungsfähigkeit der neuen Linie. Schweren Zügen müssen heute Schiebelokomotiven beigelegt werden, welche als Leerfahrt nach Como zurückkehren. Die Bauzeit beträgt vier bis fünf Jahre. Die neue Linie liegt vollständig auf italienischem Territorium.

Como liegt abseits der neuen Linie. Sie dient somit vorwiegend dem Güterverkehr. Um den Bahnbetrieb möglichst wenig zu behindern, würden die FS zuerst die neue Linie bauen und den bestehenden Tunnel erst nachher wieder instand stellen. Konsolidierungsarbeiten müssen aber vordringlich ausgeführt werden. Die Sanierung des alten Tunnels geht voll zu Lasten der FS.

2. Das Begehren der Italienischen Staatsbahnen

Die FS betrachten die neue Linie als Bestandteil einer leistungsfähigen Nord-Süd-Achse. Es geht also nicht allein darum, den baufälligen Monte Olimpino-Tunnel zu umfahren. Die ganze Strecke von Chiasso bis Mailand soll leistungsfähig

higer werden. Mit dem zweiten Monte Olimpino-Tunnel würde sie fast zur Hälfte vierspurig. Zweispurig bliebe vorläufig noch der 27 km lange Abschnitt von Albate Camerlata bis Monza. Die FS wollen diesen Streckenabschnitt ausbauen. Der Bauaufwand für den zweiten Monte Olimpino-Tunnel hingegen sollte von den beiden Nachbarländern solidarisch getragen werden.

Die FS begründen ihr Begehren damit, dass es sich beim zweiten Monte Olimpino-Tunnel um ein Werk handle, an dem die SBB in gleicher Masse wie die FS interessiert seien. Die neue Linie bilde ja eine notwendige und leistungsfähigere Fortsetzung der Gotthardbahn. Italien erwartet einen Beitrag von 50 Prozent der Baukosten. Das sind nach groben Schätzungen 43 Millionen Franken bei einem einspurigen und 64 Millionen Franken bei einem doppelspurigen Ausbau der neuen Linie durch den Monte Olimpino. Die FS sind der Meinung, dass ein doppelspuriger Tunnel im Hinblick auf das künftige Verkehrsaufkommen zweckmässiger wäre.

Bei ersten Gesprächen ging man davon aus, dass die Deutsche Bundesbahn (DB) sich am Bauwerk ebenfalls beteilige. Die DB hat später davon Abstand genommen, da der Tunnel sich auf dem Territorium eines nicht angrenzenden Drittstaates befinde. Ein deutscher Beitrag sei auch nicht problemlos. Er könnte präjudizierend gegenüber der DDR wirken, welche der Bundesrepublik im Berlin-Verkehr zusätzliche Leistungen überbinden möchte. Eine Möglichkeit sehen die Deutschen darin, dass die DB zwar nicht direkt gegenüber Italien oder den FS als Beitragsleistende auftrete, die SBB aber für einen Teil eines allfälligen schweizerischen Beitrages schadlos halte. Ein solcher Beitrag setze allerdings das Einverständnis der Regierung voraus.

3. Beurteilung aus schweizerischer Sicht

Der Bau der neuen Linie vermeidet den Engpass eines mehrjährigen Einspurbetriebes oder gar das Risiko eines schwerwiegenden Verkehrsunterbruches im baufälligen Monte Olimpino-Tunnel. Die SBB haben den Betriebsverlust abgeschätzt für den Fall, dass der Tunnel längere Zeit nur noch einspurig befahrbar ist oder wegen eines Einsturzes gänzlich gesperrt wäre.

Bei Einspurbetrieb müsste eine grössere Anzahl frequenzschwächerer Reisezüge der Strecke Chiasso - Como durch einen Autobusbetrieb ersetzt werden. Ein Teil der Nachtschnellzüge und der Güterzüge wäre über Luino zu leiten. Diese Umleitungen und der Umsteigebetrieb hätten längere Reisezeiten und damit zweifellos eine Qualitätseinbusse im Verkehrsangebot zur Folge. Es wäre mit einem entsprechenden Nachfrageverlust zu rechnen. Hinzu kämen Einnahmenverluste im Reise- und Güterverkehr wegen der kürzeren Tarifdistanz der SBB über Luino. Die SBB schätzen den Betriebsverlust auf etwa 5 Millionen Franken im Jahr. Da die Unterhaltsarbeiten im Tunnel mindestens einen dreijährigen Einspurbetrieb erfordern, beliefe sich der Verlust der SBB auf etwa 15 Millionen Franken.

Bei einem Unterbruch des Monte Olimpino-Tunnels könnte der internationale Gotthardverkehr nur noch teilweise abgewickelt werden. Rund die Hälfte der internationalen Schnellzüge müsste mit einem Zeitverlust von rund einer Stunde über Luino umgeleitet werden. Die übrigen Schnellzüge wären teils durch den Simplon, teils via Chiasso mit Busersatz zwischen Chiasso und Como zu führen. Es ergäben sich Zeitverluste von bis zu anderthalb Stunden. Beim Reiseverkehr wäre somit mit einem ähnlichen Nachfrageverlust zu rechnen, wie man es auf der Simplonlinie im Winter 1977/78 nach dem Einsturz der Toce-Brücke bei Verbania feststellte. Beim Transitgüterverkehr müsste eine grössere Anzahl Güterzüge wegen fehlender Kapazität der Strecken und Grenzbahnhöfe zwischen Bellinzona und Luino und der Simplonlinie unser Land via Brenner oder Mont Cenis umfahren. Der Ertragsausfall der SBB im Reise- und Güterverkehr beliefe sich auf rund 10 Millionen Franken im Monat oder 120 Millionen Franken im Jahr.

Mit der Umleitung von Güterzügen über ausländische Strecken sparen die SBB wohl gewisse variable Kosten, vor allem Traktionskosten. Diesem Minderaufwand stehen aber eindeutig Mehrkosten gegenüber, verursacht durch die Führung zusätzlicher Züge bis und ab Chiasso zur Sicherstellung des Gotthardverkehrs mit dem Sottoceneri, durch den Ersatz der Regionalzüge mit Autobussen und durch andere Massnahmen.

Die neue Linie umgeht all diese betrieblichen Schwierigkeiten eines Einspurbetriebes oder eines gänzlichen Unterbruchs des Tunnels im Katastrophenfall. Sie bringt zudem erhebliche Verbesserungen.

Das grössere Lichtraumprofil des neuen Tunnels ermöglicht den Huckepacktransport aller im normalen Strassenverkehr zugelassenen Fahrzeuge. Es dient auch dem Grosscontainterverkehr und der Abwicklung von aussergewöhnlichen Bahntransporten. Der kombinierte Verkehr in geeigneten Relationen gehört zum wesensgerechten Aufgabenbereich der Bahn. Huckepack und Transcontainer sind Verkehrstechniken mit Wachstumschance. Die Entwicklung der letzten Jahre bestätigt dies eindeutig. Die Schweiz ist am kombinierten Verkehr sehr interessiert, aus ökologischen wie ökonomischen Gründen. Das grössere Bahnprofil erlaubt einen uneingeschränkten kombinierten Verkehr mit Italien. Ein Umschlag Schiene/Strasse im schweizerischen Grenzgebiet ist also nicht mehr unbedingt nötig. Der Huckepacktransit ist rentabler als der Verkehr von Grenze zu Grenze, da direkte Transitzüge in der Schweiz keine Terminalkosten verursachen. Die FS betrachten die neue Linie als Voraussetzung eines verbesserten kombinierten Verkehrs über die Grenze hinweg. Auf den Bau neuer Umschlagsanlagen im Südtessin könnte somit verzichtet werden, die sonst nötig würden, wenn der kombinierte Verkehr zunimmt.

Die neue Linie wird auch bedeutend leistungsfähiger, was für unser Land nicht unwichtig ist. Der Verkehr mit Italien leidet seit Jahren an der ungenügenden Infrastruktur der FS. Die baulichen Massnahmen können sich jedoch nicht allein auf den Abschnitt unmittelbar südlich Chiasso beschränken. Dieser bildet aber einen kritischen Engpass. Italien ist gewillt, die Bahnanlagen der FS kräftig auszubauen. Das italienische Parlament hat anfangs 1981 ein Investitionsprogramm von 24,9 Milliarden Schweizer Franken zur Verbesserung des Leistungsangebotes der FS beschlossen. Dabei haben die alpenüberquerenden Infrastrukturmassnahmen einen gewissen Vorrang. Als wichtiges Vorhaben ist auch der Ausbau der Strecke Mailand - Chiasso vorgesehen.

Eine schweizerische Mitfinanzierung des Monte Olimpino-Tunnels präjudiziert den Entscheid über den Bau einer neuen Alpentransversale durch den Gotthard oder den Splügen keineswegs. Wenn die Wahl auf die Splügenbahn fällt, so steht uns diese Transitlinie in den nächsten 20 Jahren noch nicht zur Verfügung. Die Gotthardbahn muss aber zusammen mit Lötschberg/Simplon den Transitverkehr weiterhin bewältigen können. Sie würde mit dem Bau der Splügenbahn auch nicht obsolet. Die Gotthardbahn wird im internationalen Verkehr immer eine wichtige Rolle spielen. Wir können auch davon ausgehen, dass der internationale Verkehr langfristig erheblich zunehmen wird. Ausbaubedürfnisse auf der Zufahrt zum Gotthard ergeben sich somit unabhängig vom allfälligen Bau der Splügenbahn.

4. Finanzierungsmöglichkeiten

Eine Finanzierung italienischer Eisenbahnbauten durch die Schweiz ist nicht neu. Unser Land gewährte Italien 1955 ein verzinsliches Darlehen von 200 Millionen Franken für den Ausbau gewisser Zufahrtslinien der FS nach der Schweiz (AS 1957, 193). Man wollte damit einer drohenden Umfahrung unseres Landes im internationalen Bahnverkehr begegnen.

Es ist wichtig, dass wir der Verbesserung unserer Bahnzufahrten auch weiterhin die gebührende Beachtung schenken. Dies ist umso notwendiger, als in den letzten Jahren die Bahnanlagen auf italienischer und französischer Seite zum Mont Cenis-Uebergang beträchtlich ausgebaut worden sind. Die Zufahrten zum Brenner sollen ebenfalls leistungsfähiger werden. Die Gefahr einer Umfahrung unserer Transitlinien ist daher nach wie vor vorhanden.

Die Angelegenheit Monte Olimpino ist zudem im Zusammenhang mit den italienischen Infrastrukturausbauten für den Simplon-Verkehr zu sehen. Der Bau des neuen Rangierbahnhofes in Domodossola kostet Italien ungefähr 200 Millionen Franken. Dazu kommt der Ausbau der FS-Zufahrten nach dem Simplon. Er kostet weitere 200 bis 300 Millionen Franken. Der Gesamtaufwand der FS für Infrastrukturverbesserungen im Simplonverkehr beläuft sich somit auf 400 bis 500 Millionen Franken.

Darlehen zu Marktkonditionen kann Italien auf dem schweizerischen Kapitalmarkt ohne Vermittlung des Bundes erhalten. Es kommen somit folgende Finanzierungsmöglichkeiten in Frage, wenn die Schweiz auf Verhandlungen mit Italien eintreten will:

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

Ein Beitrag à fonds perdu entspricht den Vorstellungen der FS. Sie erachten eine hälftige Uebernahme der Baukosten der neuen Linie durch den Monte Olimpino als angemessen, da die Schweiz an diesem Bauwerk mindestens in gleichem Masse wie Italien interessiert sei.

Ein Finanzierungsanteil von 50 Prozent beträgt nach groben Kostenschätzungen der FS 43 Millionen Franken bei einem einspurigen und 64 Millionen Franken bei einem doppelspurigen Ausbau der neuen Linie. Schweizerische Baufachleute sind der Meinung, dass das Bauwerk erheblich mehr kosten wird.

5. Modalitäten eines schweizerischen Beitrages

Art und Höhe eines schweizerischen Beitrages richten sich nach dem Interesse der Schweiz an einem störungsfreien Verkehr durch den Monte Olimpino und an den verbesserten FS-Verbindungen mit der Schweiz. In Betracht zu ziehen sind auch Ueberlegungen allgemein politischer Art in unsern Beziehungen mit Italien.

Unser Land hat ein vitales Interesse an einer sicheren und leistungsfähigen Verbindung mit Italien. Der Verkehr durch den Monte Olimpino ist intensiv. Im Jahre 1980 passierten ihn 6,3 Millionen Reisende und 8,6 Millionen Gütertonnen.

Die Folgen der Betriebsbehinderungen im heutigen Tunnel und eines völligen Verkehrsunterbruchs durch Tunneleinsturz haben wir in Ziffer 3 dargelegt. Der neue Tunnel würde indessen nicht allein diese negativen Auswirkungen abwenden. Er brächte auch eine namhafte Steigerung der Linienkapazität südlich Chiasso. Dank dem grösseren Lichtraumprofil wäre es zudem möglich, kombinier-

ten Verkehr vermehrt über die Grenze hinweg zu betreiben. Auf den Bau zusätzlicher Umschlagsanlagen Schiene/Strasse im Sottoceneri könnte man daher allenfalls verzichten.

Wir sind uns bewusst, dass es angesichts der angespannten Lage der Bundesfinanzen nicht leicht sein wird, Italien einen Beitrag zu leisten. Durch Konversion der Restschuld des Darlehens von 200 Millionen Franken, welches Italien 1955 erhielt, könnte die Schweiz immerhin auf das italienische Begehren eintreten. Die Restschuld beträgt zur Zeit 40 Millionen Franken. Das Darlehen wird vertragsgemäss am 1. Februar 1983 zurückbezahlt sein.

Im Einvernehmen mit der Finanzverwaltung sehen wir folgendes Vorgehen:

- der Bundesrat lässt sich durch die eidg. Räte ermächtigen, die Restschuld von 40 Millionen Franken in einen à fonds perdu-Beitrag umzuwandeln;
- die FS sollen darüber hinaus durch Vermittlung der SBB ein zinsgünstiges Darlehen von 20 Millionen Franken erhalten. Der Vorzugszins ist mit Italien auszuhandeln.

Die Schweiz gewährte somit an den Bau des zweiten doppelspurigen Monte Olimpino-Tunnels einen Beitrag von höchstens 60 Millionen Franken, wobei zwei Drittel à fonds perdu und ein Drittel als Darlehen geleistet würden.

6. Verhandlungsdelegation

Der finanzielle Beitrag an die FS ist an Bedingungen zu knüpfen. Zu diesem Zwecke sehen wir eine Verhandlungsdelegation vor. Gegenstand der Verhandlungen sind vor allem folgende Anliegen:

- Verbindliches Bauprogramm der FS für den Ausbau der Zufahrten zum Gott-hard und zum Simplon

730

- Beseitigung diskriminierender Praktiken. Die Gotthardlinie soll bei Streiks und bei der Uebernahme des Verkehrs durch die FS nicht schlechter gestellt werden als andere Nord-Süd-Achsen
- Beteiligung schweizerischer Unternehmer am Bau des Monte Olimpino-Tunnels
- Begehren des Kantons Tessin betreffend Zoll und Zentrum für den Güterumschlag im Raume Chiasso

Die Verhandlungen können dazu dienen, allfällige weitere hängige Fragen mit Italien zu bereinigen.

Im Hinblick auf den baulichen Zustand des heuligen Tunnels sollte man mit Italien so rasch als möglich zu einer Einigung gelangen. Die Verhandlungen sind, wenn möglich, diesen Sommer abzuschliessen. Der Bundesrat könnte dann spätestens in der nächsten Dezember-Session den eidg. Räten einen Beschlussesentwurf und eine Botschaft unterbreiten. Die FS beabsichtigen, 1982 mit dem Bau des zweiten Monte Olimpino-Tunnels zu beginnen.

1980 wird mit nachstehenden Ergänzungen genehmigt:

Botschaft:

7. Anträge

Aufgrund dieser Ausführungen,

b e a n t r a g t

das Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement:

1. Der Bundesrat nimmt vom vorliegenden Bericht zustimmend Kenntnis.
2. Er bestimmt eine Verhandlungsdelegation aus Vertretern des EVED (Bundesamt für Verkehr und Generaldirektion SBB), des EFD und des EDA. Mit der Führung der Verhandlungen wird das Bundesamt für Verkehr beauftragt. Die Delegation erhält die Kompetenz, bei Bedarf einen Vertreter des Kantons Tessin zu den Verhandlungen beizuziehen.

3. Die Verhandlungsdelegation wird ermächtigt, zum Abschluss einer Finanztransaktion im dargelegten Sinne mit der italienischen Regierung und mit den italienischen Staatsbahnen Verhandlungen zu führen. Vorbehalten bleibt die Genehmigung der Verhandlungsergebnisse durch die eidg. Räte.
4. Andere interessierte Departemente sind, soweit nötig, zu den Verhandlungen beizuziehen.
5. Die Departemente werden eingeladen, allfällige hängige Fragen, die den schweizerisch-italienischen Verkehr betreffen, dem EVED umgehend zu melden.
6. Das EVED wird beauftragt, nach Abschluss der Verhandlungen zu Händen der eidg. Räte einen Beschlussesentwurf und eine Botschaft auszuarbeiten.

EIDG. VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Schlumpf
(Schlumpf)

Protokollauszug an:

- EDA (6 Ex.)
- EDI (3 Ex.)
- EJPD (3 Ex.)
- EMD (4 Ex.)
- EFD (9 Ex.)
- EVD (5 Ex.)
- EVED (12 Ex.)
- EFK (2 Ex.)
- FinDel (2 Ex.)

Zum Mitbericht an:

- EDA
- EFD