



3. Februar 1982

Schweizerische Mitfinanzierung des zweiten Monte Olimpino-Tunnels  
zwischen Chiasso und Albate Camerlata

Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Aussprachepapier  
vom 29. Januar 1982 (Beilage)

Antragsgemäss hat der Bundesrat

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

Vom Aussprachepapier des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements  
wird zustimmend Kenntnis genommen.

Protokollauszug an:

- EVED	7	zum	Vollzug
- EDA	6	zur	Kenntnis
- EFD	7	"	"
- EFK	2	"	"
- FinDel	2	"	"

Für getreuen Auszug,  
der Protokollführer:



3003 Bern, 29. Januar 1982

BR 3.2.82

- *Einwertkredit  
mit 5 1/2 %*

An den Bundesrat

- *Ausschl. 1985*

- *Person Ziff. 3 fallen  
lassen: Fehlerrückh  
3.2.82*

Aussprachepapier über eine schweizerische Mitfinanzierung  
des zweiten Monte Olimpino-Tunnels zwischen Chiasso und  
Albate Camerlata

---

#### A. Ausgangslage

Der Bundesrat hat am 6. Mai 1981 eine Delegation ermächtigt, über eine schweizerische Mitfinanzierung einer neuen Eisenbahnlinie der FS von Chiasso nach Albate Camerlata (zweiter Monte Olimpino-Tunnel) mit Italien Verhandlungen zu führen. Die Baukosten dieser Linie belaufen sich nach Schätzungen der FS auf ca. 128 Millionen Franken. Italien wünschte, dass die Schweiz sich zur Hälfte daran beteilige. Im Rahmen der bundesrätlichen Richtlinien hat die Delegation Italien folgende Mitfinanzierung in Aussicht gestellt:

- A-fonds-perdu-Beitrag von 40 Millionen Franken
- Darlehen von 20 Millionen Franken zu einem Vorzugszins.

Das entsprechende Abkommen Schweiz/Italien und die dazugehörige Vereinbarung SBB/FS sind weitgehend bereinigt. In drei Punkten bestehen aber noch grundlegende Meinungsverschiedenheiten:

1. Mit Bezug auf den Vorzugszins hat die Delegation nach Absprache mit der Finanzverwaltung folgendes vorgeschlagen:

"Der Zinsfuß richtet sich nach der im Auszahlungszeitpunkt (1986) durchschnittlichen Rendite öffentlicher Anleihen ausländischer Schuldner in der Schweiz, abzüglich 10 Prozent."

Nach dieser Formel müsste Italien heute einen Zins von 6,25 Prozent bezahlen.

Die italienischen Verhandlungspartner wünschen, dass der Zinsfuss von Anfang an festgelegt werde (keine Berechnungsformel). Der Rabatt von 10 Prozent sei ungenügend, und zwar aus folgenden Gründen: Es sei bei einem von einer Regierung an eine andere Regierung - wenn auch durch Vermittlung der beiden Staatsbahnen - gewährten Darlehen nicht üblich, vom Marktzins auszugehen. Bei der gewählten zweckgebundenen Form des Darlehens müsse der Zinsfuss ein grösseres Entgegenkommen zum Ausdruck bringen. Die Schweiz sei an der neuen Linie ebenso sehr interessiert wie Italien. Die neue Linie werde für die FS erst nach mehreren Jahren wirtschaftlich tragend. Schliesslich berufen sich die italienischen Gesprächspartner auf schriftliche und mündliche Aeusserungen des Präsidenten der Generaldirektion SBB gegenüber seinem italienischen Kollegen im Mai 1981, wonach ein Darlehen "à un taux d'intérêt particulièrement favorable (de l'ordre de 4 %)" gewährt würde.

2. Im Finanzplan/Perspektiven 1983 - 85 ist kein Darlehen für den Bau des Monte Olimpino-Tunnels eingestellt. Das Darlehen könnte daher nach Auffassung der Finanzverwaltung erst 1986 gewährt werden. Italien wünscht eine Auszahlung im Jahre 1985. Dafür spreche der Umstand, dass die FS nach dem Gesetz vom 12.2.1981 über den Integrationsplan nur bis 1985 ermächtigt seien, Darlehen aufzunehmen. Später wäre dies nur gestützt auf ein neues Gesetz möglich. Zudem müssten dann die Verträge zwischen der Schweiz und Italien dem italienischen Parlament unterbreitet werden, was unerwünschte Verzögerungen zur Folge hätte.

3. Schliesslich beanstanden die italienischen Gesprächspartner folgenden Passus der Vereinbarung SBB/FS:

"Bei massiver Ueberschreitung der in Art. 1 festgelegten Bauzeit (5 bis 7 Jahre) oder bei Bauabbruch können die SBB den A-fonds-perdu-Beitrag in Schweizerfranken ganz oder teilweise zurückfordern und die vorzeitige Rückzahlung des Darlehens in Schweizerfranken verlangen."

Italien werde mit dieser Formulierung nicht als glaubwürdiger Partner behandelt. Zudem stehe der Absatz in Widerspruch zum Engagement der beiden Regierungen, wonach diese gemäss Abkommen den Eisenbahnverkehr zwischen der Schweiz und Italien fördern wollen. Sollte der Monte Olimpino-Tunnel aus irgendwelchen Gründen nicht erstellt werden können, so gäbe es, ohne dies expressis verbis zu sagen, rechtliche Möglichkeiten, um einen modus vivendi zu finden.

#### B. Würdigung

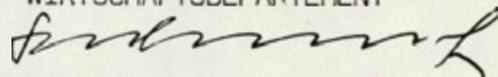
Aufgrund dieser Ausführungen ist das EVED der Auffassung, dass:

- ein heute schon definierter Zinsfuss vorzuziehen ist, dessen Höhe der Bundesrat festlegen sollte, wobei wir an eine Grössenordnung von 5 bis 6 Prozent denken;
- das Darlehen bereits 1985 statt 1986 gewährt werden sollte;
- der in Ziffer 3 erwähnte Passus zu streichen oder durch eine der Auffassung Italiens näherkommende Formulierung zu ersetzen ist.

#### C. Weiteres Vorgehen

Am 9. Februar 1982 findet in Bern eine weitere Verhandlung mit Italien statt. Das EVED wird den bereinigten Abkommens- und Vereinbarungsentwurf dem Bundesrat zur Genehmigung vorlegen. Die genehmigten Verträge werden dann paraphiert. Sofern in den Verhandlungen keine weiteren Schwierigkeiten auftreten, sollte es möglich sein, dem Bundesrat im April dieses Jahres Botschaft und Beschlussesentwurf zu unterbreiten.

EIDG. VERKEHRS- UND ENERGIE-  
WIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



(Schlumpf)