

---

**Interpellation Roland Agustoni, Magden, vom 22. Februar 2005 betreffend Abfertigungskapazitäten an den Zollstellen Stein und Rheinfelden; Beantwortung**

---

Aarau, 25. Mai 2005

05.48

I.

Text und Begründung der Interpellation wurden den Mitgliedern des Grossen Rats unmittelbar nach der Einreichung zugestellt.

II.

Der Regierungsrat antwortet wie folgt:

Ende 2005 wird mit der neuen Rheinbrücke im Zuge der Verbindung zwischen der deutschen A98 und der schweizerischen A3 ein Verkehrsvorhaben in Betrieb genommen, das über mehrere Jahrzehnte die verkehrspolitischen Diskussionen in der engeren und weiteren Region geprägt hat. Zu erinnern ist in diesem Zusammenhang an den so genannten 12-Punkte-Forderungskatalog der Region, welcher massgebenden Einfluss auf die Ausgestaltung und die Genehmigung des Projekts durch den Regierungsrat hatte. Die Dimensionierung der Zollanlagen kann als Beispiel einer angebotsorientierten Planung bezeichnet werden. Es war der politische Wille des Kantons Aargau und der Region, die Kapazität der Zollanlage zu beschränken, was mit der Bewilligung von lediglich 43 LKW-Standplätzen geschehen ist.

Die Fragen der Interpellation betreffen weitgehend Belange der eidgenössischen Zollverwaltung (EZV), weshalb sich der Regierungsrat bei der Beantwortung der Fragen auf eine Stellungnahme der eidgenössischen Zollverwaltung abstützt. Der Zollkreisdirektion liegt sehr daran festzuhalten, dass die Zollverwaltung keine Verkehrspolitik betreibt, sondern bestrebt ist den Verkehr – mit den ihr zur Verfügung stehenden Ressourcen – dort abzufertigen, wo er anfällt.

Beim Transitverkehr und den Leerfahrten wählt in der Regel der LKW-Fahrer den Grenzübergang von sich aus an. Dies kann auch sehr kurzfristig geschehen und ist von der voraussichtlich zu erwartenden Standzeit oder von den Stauwarnungen abhängig. Die technischen Möglichkeiten zur Informationsbeschaffung sind heute auf einem sehr hohen Stand und gehören im Transportgewerbe zur Standardausrüstung.

Bei den Grenzverzollern hingegen bestimmt in der Regel die Speditionsfirma den Grenzübergang. In Rheinfelden werden sich voraussichtlich 13 Speditionsfirmen für Grenzverzollungen auf der Schweizer Seite einmieten (im Vergleich zu 110 Firmen beim Grenzzollamt Basel/Weil-Autobahn).

### **Zur Frage 1**

„Wie sieht die weitere Entwicklung des Zollamtes Stein nach der Eröffnung der neuen Rheinbrücke bei Rheinfelden aus?“

Gemäss Schreiben vom 22. August 2003 von Bundesrat Kaspar Villiger an den Regierungspräsidenten Freiburg. i.B., Herrn Dr. S. von Ungern-Sternberg, soll am Grenzübergang Stein-Bad Säckingen nach der Eröffnung des Zollamtes Rheinfelden-Autobahn nur noch regionaler Verkehr abgefertigt werden. Die Zollverwaltung interpretiert den regionalen Verkehr so, dass Stein-Bad Säckingen zu einem Nebenzollamt "plus" werden soll, d.h. es können nur noch folgende Abfertigungen vorgenommen werden:

- Verzollungen mit Verkehr von oder in die 10-Km-Zone rund um das Zollamt
- Sammeldeklarationsverfahren (vereinfachtes Einfuhrverfahren für regelmässige Einfuhren einfacher Waren)
- Transit zu und von den zugelassenen Empfängern/Versendern und offenen Zollanlagen in das und aus dem Fricktal
- Leergut und Leerfahrzeuge

Sofern das Angebot voll ausgenützt wird, verbleiben damit ca. 70 bis 80 % aller bisherigen Fahrten bestehen.

### **Zur Frage 2**

„Welche Auswirkungen resp. zusätzlichen Belastungen für den Grenzübergang Rheinfelden hätte eine allfällige Schliessung des Zollamtes Stein für den Schwerverkehr?“

Das Zollamt Stein-Bad Säckingen wird nicht geschlossen (vgl. Beantwortung der Frage 1). Der nicht mehr in Stein abgefertigte LKW-Verkehr von ca. 20 % (ca. 80 LKW in Einfuhrrichtung und 50 in Ausfuhrrichtung) wird voraussichtlich nicht vollumfänglich nach Rheinfelden ausweichen, sondern teilweise auch nach Koblenz/Waldshut verlagert. Der Chauffeur bzw. die Chauffeuse oder die Speditionsfirma bestimmen, welchen Grenzübergang sie benützen wollen.

### **Zur Frage 3**

„Wie viel Zollpersonal ist beim Grenzübergang Rheinfelden für die Bewältigung resp. die Abwicklung des LKW-Verkehrs vorgesehen und wie sieht der diesbezügliche Bestand an Zollpersonal auf deutscher Seite aus?“

Die schweizerische Zollverwaltung sieht folgende Abfertigungszeiten im Handelswarenverkehr vor:

- Einfuhr: Montag bis Freitag von 07.00 bis 17.00 Uhr
- Ausfuhr: Montag bis Freitag von 07.30 bis 19.00 Uhr
- Transit: Montag bis Freitag von 05.00 bis 22.00 Uhr

Frühabfertigungen und Abfertigungen an Samstagen sind nicht vorgesehen.

Die Abfertigungszeiten sind Gegenstand momentan laufender vertiefter Abklärungen zwischen der deutschen und der schweizerischen Zollverwaltung. Je nach Ergebnis dieser Abklärungen und der definitiven Festlegung der Abfertigungszeiten wird das dafür benötigte Personal ermittelt. Zurzeit kann deshalb noch nichts über das benötigte Personal ausgesagt werden. Aufgrund der Sparbemühungen beim Bund ist laut Zollverwaltung davon auszugehen, dass auch in Rheinfelden mit einem zu kleinen Personalkörper gestartet werden muss. Über den Personalbestand auf der deutschen Seite können weder die eidgenössische Zollverwaltung noch der Regierungsrat Auskunft erteilen.

#### **Zur Frage 4**

„Wird dieser Bestand, bei jährlichen Verkehrszuwachsraten von bis zu 10 %, den steigenden Belastungen angepasst, und/oder wie wird diesem Umstand Rechnung getragen?“

Die eidgenössische Zollverwaltung ist beauftragt, mit den vorhandenen Mitteln die bestmögliche Leistung zu erzielen. Die diversen Entlastungsprogramme und Aufgabenverzichte werden den bewilligten Bestand EZV kontinuierlich um 10 bis 15 % reduzieren. Davon ist auch der I. Zollkreis betroffen. Ein Abbau von Dienstleistungen ist die logische Folge. Mit betrieblichen, organisatorischen und baulichen Optimierungsmassnahmen will die Zollverwaltung dennoch eine möglichst speditive Abfertigung des Verkehrs anstreben. Die in- und ausländischen Partner der Speditionsbranche können und müssen ihren Beitrag dazu leisten. Die EZV verweist unter anderem auf den Verzicht von Transiteröffnungen an der Grenze und die rasche Einführung des neuen elektronischen Verzollungsmodells.

#### **Zur Frage 5**

„Sind beim Rheinübergang in Rheinfelden zollrechtliche Vereinfachungen bei den Import- und Exportverzollungen geplant, um die Abfertigungskapazität zu beschleunigen, und wenn ja, welche?“

In Rheinfelden wird erstmals ein beschleunigtes Abfertigungsverfahren im Transitverkehr in Richtung Schweiz zur Anwendung gelangen. Dieses Verfahren sieht vor, dass der Chauffeur ohne seinen LKW parkieren oder abstellen zu müssen, direkt die Abfertigung aus seiner Führerkabine aus an einer hochgeständerten Kabine erledigen kann. In Rheinfelden sind zurzeit drei solcher Kabinen im Bau. Mit dieser schnellen und effizienten Abfertigung wird eine Beschleunigung im Transitverkehr erwartet. Voraussetzung für den Wegfall der Standzeiten für im Transit fahrende LKW ist allerdings, dass bereits in der EU die entsprechenden Transitpapiere ausgestellt werden. Dafür haben die Transportunternehmen und Speditionsfirmen zu sorgen. Für den Betrieb und die Abläufe in Ausfuhrichtung ist die deutsche Zollverwaltung zuständig.

### **Zur Frage 6**

„Welche Massnahmen sind vorgesehen, um nach dem Sonntags- und Nachtfahrverbot die Stauräume (auch auf deutscher Seite) möglichst schnell wieder frei zu geben?“

Das schweizerische Nachtfahrverbot hat zur Folge, dass die LKW frühmorgens in Ausfuhr-richtung nicht zurückgehalten werden müssen. Der deutsche Zoll ist für die Ausfuhr "immer offen". Die Schweizer Seite benötigt daher keine Stauräume ausserhalb der Zollanlage.

Besondere Massnahmen in Einfuhr-richtung nach Sonn- und Feiertagen sowie frühmorgens nach dem Nachtfahrverbot sind nicht vorgesehen. Die Zollverwaltung wird innerhalb der Abfertigungszeiten mit den vorhandenen personellen Ressourcen effizient abfertigen.

### **Zur Frage 7**

„Sind Kontroll- und Abfertigungskapazitäten zwischen der schweizerischen (Rheinfelden) und der deutschen (Warmbach) Seite aufeinander abgestimmt und wie sieht eine diesbezügliche Zusammenarbeit aus?“

Die Zusammenarbeit zwischen Deutschland und der Schweiz ist vertraglich für jede gemeinsame Grenzübergangsstelle geregelt. Rheinfelden weist pro Fahrtrichtung gemeinsame Zollstellen auf, in Fahrtrichtung Schweiz auf Schweizer Gebiet und in Fahrtrichtung Deutschland auf deutschem Boden. Für den Start werden aufgrund der Erfahrungen anderer Grenzzollämter effiziente Betriebsabläufe festgelegt. Die Dienststellenleiter beider Verwaltungen sind verpflichtet, die Betriebsabläufe abzusprechen und laufend im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben zu optimieren.

### **Zur Frage 8**

„Welche weiteren Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, um die zu erwartende Verkehrsproblematik im Unteren Fricktal zu entschärfen?“

Das LKW-Verkehrsmanagement über die Grenze ist koordiniert. Gemeinsame Verkehrsuntersuchungen und Prognosen (LKW-Management Grenzregion Deutschland/Schweiz Hochrhein) zeigen, dass für den Normalbetrieb die heute bereits realisierten bzw. geplanten Stauräume an den Grenzzollanlagen Basel/Weil am Rhein Autobahn und Rheinfelden/Warmbach Autobahn ausreichen, um Rückstaus auffangen zu können.

Das Baudepartement bearbeitet zurzeit ein Verkehrs- und Steuerungskonzept für den Raum Kaiseraugst-Rheinfelden-Möhlin, wie es schon von der Behördendelegation NK495 am 4. Januar 2005 und in der Beantwortung des Postulats von Dr. Bernhard Scholl, Möhlin, vom 11. Januar 2005 in Aussicht genommen worden ist. Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat dieses Postulat unter gleichzeitiger Abschreibung entgegenzunehmen.

Die Kosten für die Beantwortung dieses Vorstosses betragen Fr. 1'458.–.

REGIERUNGSRAT AARGAU