

Güterverkehr und LKW-Rückstau am Zollamt Tisis-Schaanwald

Erstellt für den VCL Verkehrs-Club Liechtenstein, 25. September 2022

Inhalt

Ausgangssituation und Lösungsmöglichkeiten	2
Anhang 1 Vorgaben Bundesverwaltungsgericht, 19.06.2019	3
Anhang 2 StGH 2000/12 (Auszüge)	4
Anhang 3 Güterverkehrserhebung 2017	6

Erstellt von Andrea Matt am 25. Sept. 20122,

Am Gupfenbühel 3, 9493 Mauren

Telefon: +41 78 785 8373

E-Mail: info@andrea-matt.de

Ausgangssituation und Lösungsmöglichkeiten

Seit vielen Jahren kommt es zu Stauerscheinungen auf der österreichischen Seite des Zollamtes Tisis. Der Stadttunnel Feldkirch kann nicht eröffnet werden, wenn es diese Staus gibt, weil ein Stau in den Tunnel hinein das Tunnelsystem zum Stillstand bringen würde. Stauen sich zu viele LKWs, stehen auch alle Fahrzeuge im Tunnel im Stau, also auch die Autos. Wie der LKW-Rückstau vor der Tunnel-Eröffnung auf hin und wieder aufzutretende Stauerscheinungen reduziert wird, steht dem Land Vorarlberg frei (siehe Anhang 1).

Auf der liechtensteinischen Seite besteht ein verlängertes Nachtfahrverbot. LKW dürfen die Strasse zwischen dem Hauptzollamt und Ende Schaanwald nur in der Zeit zwischen 07.30 und 18 Uhr befahren. Das zeitliche Fahrverbot hatte die liechtensteinische Regierung 1999 als Reaktion auf die Verlängerung der Zollabfertigungszeiten eingeführt, um die „alten“ Abfertigungszeiten beizubehalten und auf diese Weise die Bevölkerung vor den Lärm- und Luftbelastungen der LKW zu schützen. Die Regierungsentscheidung wurde vom Staatsgerichtshof bestätigt (siehe Anhang 2, StGH 2000/12).

Das Land Vorarlberg muss den LKW-Rückstau reduzieren. Die einfachste und kostengünstigste Lösung ist aus Sicht des Landes Vorarlberg, das verlängerte Nachtfahrverbot aufzuheben, also die Grenzabfertigungszeiten auszuweiten. Das ist aus mehreren Gründen für Liechtenstein die schlechteste Lösung:

- **Überwiegend inneralpiner LKW-Transitverkehr in Nord-Süd-Richtung**
Am Hauptzollamt Tisis-Schaanwald nimmt vor allem der Transitverkehr stark zu (von 2012 auf 2017 um +28.5%), während der Ziel-/Quellverkehr abnimmt (-50.5%) und sich auf den Grenzübergang Meiningen-Oberriet zu verlagern scheint (+32,3%). Vor allem der **Güterverkehr im Nord-Süd-Transit** nutzt den Grenzübergang Tisis (64,4%), obwohl die Verbindungen in die Schweiz im mittleren Rheintal kürzer sind. Dem entsprechend sind vier von fünf LKW am Grenzübergang Tisis 40-Töner (Sattelzüge), in Meiningen ist nur jeder zweite LKW ein 40-Töner (siehe Anhang 3, Güterverkehrserhebung 2017).
- **Auslastung ist bereits hoch**
Die Verkehrsbelastung vor der Grenze (Zählstelle 9052_1) – damit auch die nach der Grenze – ist seit Jahren in etwa gleichbleibend hoch, sie beträgt je Tag etwa 11'000 KFZ und 650 SV. Etwa alle 40 Sekunden fährt an einem Wochentag ein LKW an einem Haus in Schaanwald vorbei.
- **Mehrverkehr**
Wird die Zeit, in der LKWs fahren dürfen, auf die Zeit von 06.00 bis 22.00 Uhr ausgedehnt, erhöht sich die Fahrzeit von heute 10,5 Stunden um 5,5 Stunden auf 16 Stunden, also etwa um die Hälfte. Das geht automatisch einher mit deutlich spürbarem LKW-Mehrverkehr, weil die Strecke deutlich länger genutzt werden kann. Das ist der Bevölkerung im Schaanwald nicht mehr zumutbar.

Es gibt weitaus bessere Alternativen mit geringeren Belastungen für die Bevölkerung, also gelindere Mittel:

- **Verlängertes LKW-Fahrverbot auch in der Stadt Feldkirch einführen**
Wenn die LKW wie in Schaanwald nur in der Zeit von 07.30 bis 18.00 Uhr durch Feldkirch fahren dürfen, wird auch die Bevölkerung im Siedlungsraum Feldkirch entlastet. Gleichzeitig entfällt der LKW-Rückstau vor der Grenze. Diese Massnahme kann vom Land Vorarlberg sofort umgesetzt werden.
- **Wartefläche mit Abrufanlage (analog zu der in Schaanwald)**
Auch diese Massnahme kann bereits jetzt unabhängig vom Stadttunnel umgesetzt werden, z.B. könnten Parkplätze entlang der Autobahnen im Rheintal und im Walgau dafür genutzt werden.
- **Weiteres Binnenzollamt**
Analog zum Binnenzollamt Wolfurt kann ein weiteres Binnenzollamt etwas entfernt von Feldkirch erstellt werden. Diese Variante kann die Bevölkerung sowohl in Feldkirch als auch in Liechtenstein entlasten, weil ein Binnenzollamt die Route, die ein LKW zu nehmen hat, vorschreiben kann. Dann lässt sich der LKW-Verkehr steuern und auf die verschiedenen Zollämter von Tisis bis Kriessern bzw. Rheintal Mitte verteilen, so wie es in Wolfurt bereits vorgemacht wird. Das Zollamt Tisis-Schaanwald braucht dann keine Sonderstellung mehr und könnte sogar besser als jetzt funktionieren, weil die Abfertigung entfällt bzw. ausserhalb des Siedlungsgebiets an einem Binnenzollamt durchgeführt wird.

Anhang 1

Vorgaben Bundesverwaltungsgericht, 19.06.2019

4) Die Antragsteller haben der UVP-Behörde vor Inbetriebnahme oder Teilinbetriebnahme - darunter ist eine gänzliche oder teilweise Verkehrsfreigabe des Vorhabens oder eines Vorhabensteiles zu verstehen - nachzuweisen, dass durch geeignete Maßnahmen erreicht wird, dass es auf der L 191 und der XXXX höchstens zu "hin und wieder" auftretenden Stauerscheinungen kommt, die durch die LKW-Abfertigung beim Zollamt Tisis ausgelöst werden. Nicht als Vorhaben oder Vorhabensteil im Sinne dieser Bedingung gilt die mitbeantragte Verlegung oder Teilverlegung der 110-kV-Leitung. "Hin und wieder auftretende Stauerscheinungen" im Sinne dieser Bedingung sind Stauerscheinungen, welche der Situation von 2012 entsprechen. Das bedeutet, dass der LKW-Stau an höchstens 33 Staustunden im Jahr und an höchstens 16 Tagen im Jahr auftritt. Als "Stau" im Sinne dieser Bedingung gilt eine stehende Kolonne von mindestens 12 Sattelzügen bzw. Kraftwagenzügen auf der L 191 oder der XXXX, gerechnet von der derzeitigen Einfahrt des LKW-Abstellplatzes (dazwischen müssen Zufahrten freigehalten werden).

Als geeignete Maßnahmen sind insbesondere (jeweils alternativ oder kombiniert) anzusehen:

- **Vor-Ort-Sicherheitsdienst zur Einweisung der LKW-Fahrer:**
Der Sicherheitsdienst weist die LKW-Fahrer zu den freien Parkplätzen auf dem Zollhof und unterstützt sie bei der Zollabfertigung.
- **Wartefläche mit Abrufanlage:**
Auf einer oder mehreren Zulaufstrecken zum Zollamt Tisis wird eine LKW-Abrufanlage mit Warteflächen errichtet, sodass eine oder mehrere LKW-Wartespuren zur Verfügung stehen. Durch entsprechende technische und/oder verkehrsleitende Maßnahmen wird sichergestellt, dass die LKWs mittels der Abrufanlage auf der Wartespur durch ihre Lenker angehalten werden, bis sie elektronisch abgerufen werden.
- **Binnenzollamt:**
Es wird ein neues Binnenzollamt eingerichtet oder das Binnenzollamt Wolfurt angepasst, damit dort die Verzollung der LKW erfolgen kann. Damit wird die Aufenthaltszeit am Grenzzollamt Tisis minimiert.
- **Verkehrsorganisatorische Maßnahmen auf dem Zollhof und der L 191a:**
Es wird ein Nachtfahrverbot auf der L 191 und der XXXX erlassen, sodass sich der LKW-Zollhof vor Beginn der Abfertigung nicht füllen kann und die LKWs erst zum Zollamt gelangen können, wenn die Abfertigung beginnt. Gleichzeitig erfolgt eine Abschränkung des LKW-Zollhofes, verbunden mit einem Parkverbot während der Nachtstunden und einem entsprechenden zeitlich begrenzten Halte- und Parkverbot auf der XXXX. Durch diese Maßnahme können die LKW erst zum Zollamt fahren, wenn auch die Abfertigung begonnen hat.
- **Inhaltlich gleichartige Maßnahmen:**
Alternativ zu den oben in den Punkten a) bis d) genannten Maßnahmen können andere Maßnahmen mit gleicher Wirkung gesetzt werden.

Die Erfüllung der Bedingung ist der Behörde beginnend ab der Teilinbetriebnahme des Vorhabens bis sechs Jahre nach der Vollenbetriebnahme nachzuweisen. Die gesetzten Maßnahmen und die Ergebnisse der Wirksamkeitsüberprüfung sind der Behörde in Form von halbjährlichen Berichten zu übermitteln.

Anhang 2

StGH 2000/12 (Auszüge)

Leitsatz 1b

Art 36 LV

Art 2 SVG

Die Handels- und Gewerbefreiheit nach Art 36 LV bedeutet die Freiheit der Wahl, des Zugangs und der Ausübung des Berufes, des gewerbsmässigen Handels und Gewerbes und damit der Wirtschaft allgemein. Bei der freien Ausübung von privaten Erwerbstätigkeiten schützt die Handels- und Gewerbefreiheit - grundsätzlich - alle Handlungen im Rahmen der privaten Erwerbstätigkeit.

Die Möglichkeit einer Verletzung der Handels- und Gewerbefreiheit ist auch dann gegeben, wenn eine Vorschrift, die die Ausübung einer bestimmten Erwerbstätigkeit erschwert oder gar verunmöglicht, sich nicht nur an Erwerbstätige, sondern an alle Bürger richtet. Es ist aber nicht jede staatliche Massnahme, die faktisch einschränkende Auswirkungen auf eine Erwerbstätigkeit hat, vom Schutzbereich der Handels- und Gewerbefreiheit erfasst. Voraussetzung für die Prüfung einer staatlichen Massnahme an der Handels- und Gewerbefreiheit ist, dass der Erwerbstätige in seiner Stellung als Wirtschaftssubjekt besonders (spezifisch) betroffen wird.

Eine Verkehrsanordnung betreffend ein zeitweise Fahrverbot für Lastwagen ist grundsätzlich ein Eingriff in die Handels- und Gewerbefreiheit, da der Sachbereich der privaten Erwerbstätigkeit erheblich betroffen ist.

Die Handels- und Gewerbefreiheit ist primär ein verfassungsmässiges Abwehrrecht gegenüber dem Staat, das diesen zu einem Dulden oder Unterlassen verpflichtet. Sie gibt keinen Anspruch auf positive Leistungen des Staates. Die Benutzung einer öffentlichen Sache, im Rahmen des Gemeingebrauches - wie etwa die Strassenbenutzung durch Lastwagen - ist keine vom Staat positiv zu gewährende Leistung.

Die Verkehrsanordnung des zeitlichen Fahrverbotes für alle oder einzelne Arten von Motorfahrzeugen ist eine Allgemeinverfügung, welche in Art 2 SVG eine ausreichende gesetzliche Grundlage hat.

Da der Gesetzgeber im Art 2 des Strassenverkehrsgesetzes unbestimmte Gesetzesbegriffe verwendet und der Vollziehung Ermessen eingeräumt hat, ist die Zulässigkeit einer in die Handels- und Gewerbefreiheit eingreifenden Verkehrsanordnung nicht nur am Gesetz, sondern auch unmittelbar am Art 36 LV zu prüfen.

Eine Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit bedarf neben der gesetzlichen Grundlage eines hinreichenden öffentlichen Interesses, der Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit und der Respektierung des Kerngehaltes des Grundrechtes. Ein Grundrechtseingriff darf nicht übermässig sein und nicht den grundrechtlichen Kernbereich verletzen. Das Mass der Rechtfertigungsbedürftigkeit hängt von der Tragweite und Intensität des jeweiligen Eingriffes in die Handels- und Gewerbefreiheit ab.

Der Kerngehalt der Handels- und Gewerbefreiheit ist dann nicht als verletzt anzusehen, wenn das Institut der Handels- und Gewerbefreiheit an sich überhaupt nicht an Substanz verliert oder wenn der Eingriff nicht so weit geht, dass das Freiheitsrecht in seiner Substanz beeinträchtigt wird, oder wenn die Beschränkung die freie Gewerbeausübung nicht zentral trifft, wohl jedoch dann, wenn ein gesamter Berufsstand oder zumindest ein grosser Teil davon in seiner Tätigkeit beschnitten oder die Tätigkeit überhaupt verboten würde. **Dabei ist aber an wesentlich andere Sachverhalte zu denken als ein zeitlich beschränktes Fahrverbot für Lastwagen auf einem durch das Wohngebiet führenden Strassenabschnitt.**

Entscheidungsgründe

4.5 Eine Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit bedarf eines hinreichenden öffentlichen Interesses, der Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit und der Respektierung des Kerngehaltes des Grundrechtes (...). Ein Grundrechtseingriff darf nicht übermässig sein und nicht den grundrechtlichen Kernbereich verletzen (...).

Die VBI begründete die Rechtmässigkeit der gegenständlichen Verkehrsordnung im Wesentlichen mit drei Gründen: **Sie diene dem Schutz der Anwohner der Vorarlbergerstrasse in Schaanwald, beuge der Zunahme des Lastwagenverkehrs auf dieser Strecke vor und behalte im Übrigen im Wesentlichen nur den Status quo - also den früher durch zollorganisatorische Massnahmen geschaffenen Zustand - bei.** Der Schutz der Bewohner oder gleichermaßen Betroffener vor Lärm und Luftverschmutzung ist ein im Art 2 Abs 1 des Strassenverkehrsgesetzes ausdrücklich angeführtes öffentliches Interesse. Aus Gründen, die in den örtlichen Verhältnissen liegen, ist auch eine vorsorgliche Massnahme gegen mögliche Verkehrszunahmen im öffentlichen Interesse und im Sinn der Alpenkonvention LGBI 1995/186 gelegen. Die Vorarlbergerstrasse in Schaanwald ist Teil der südlichsten Strassenverbindung zwischen dem schweizerischen und österreichischen Autobahnnetz (N 13 bzw A 14). Die VBI hat auf konkret geplante Strassenbaumassnahmen in Vorarlberg, nämlich den so genannten Letzetunnel und die zweite Röhre des Ambergtunnels, hingewiesen; von diesen ist zu erwarten, dass sie die Attraktivität des Grenzüberganges Schaanwald-Tisis deutlich erhöhen. Eine zeitliche Verkehrsbeschränkung ist grundsätzlich zur Wahrung dieser öffentlichen Interessen geeignet. Der StGH sieht auch keinen Grund, der Auffassung entgegenzutreten, dass die gegenständliche Verkehrsordnung an der durch das Wohngebiet führenden, von allen Strassen des Landes am zweitstärksten mit Lastwagenverkehr belasteten Strasse erforderlich sei. Auch die Entscheidung, nur den Lastwagenverkehr und nicht auch den Verkehr mit Personenwagen einzuschränken, ist bei der gebotenen Durchschnittsbetrachtung (wie bei anderen dem Immissionsschutz oder der Einschränkung des Verkehrs dienenden temporären oder streckenbezogenen Fahrverboten für Lastwagen im Inland und im Ausland) grundsätzlich hinzunehmen. Daran vermag auch die Behauptung der Bf, die auf der Vorarlbergerstrasse verkehrenden Lastkraftwagen seien heimische moderne Fahrzeuge, welche insbesondere im beladenen Zustand besonders leise und abgasfreundlich seien, nichts zu ändern. Die Bf zu 2 bis 4 hatten anlässlich der Ausdehnung der Abfertigungszeiten beim Zollamt Schaanwald-Tisis hoffen können, dass ihnen dadurch vorteilhafte neue Möglichkeiten in der Abwicklung ihrer Warenlieferungen entstünden. Dies wurde durch die gegenständliche Verkehrsordnung verhindert. Sie verbietet im Wesentlichen die Zufahrt der Lastwagen zum Grenzübergang in jenen Zeiten, in denen bis dahin nicht abgefertigt wurde. Die gegenständliche Verkehrsordnung ist den Bf zumutbar, weil sie untertags während der Geschäfts- und Hauptarbeitszeit den Lastwagenverkehr während zehneinhalb Stunden nicht beschränkt und besonders deshalb, weil sie einen seit langer Zeit bestehenden Zustand im Wesentlichen beibehalten hat.

5.2. Die Bf rügen als willkürlich die nach ihrer Auffassung ungenügende und unrichtige Sachverhaltsermittlung bezüglich des Abgas- und Lärmverhaltens moderner Lastkraftwagen und bezüglich der von der VBI behaupteten Erschütterungen durch Lastkraftwagen. Weiters rügen sie als willkürlich die einseitige Bevorzugung der Anwohner an der Vorarlbergerstrasse in Schaanwald, wodurch anderen Gemeinden mehr Lastwagenverkehr zugemutet werde. Schliesslich ebenso die - so die Beschwerdebehauptung - unbewiesene Feststellung der VBI, die Ausweitung der Grenzabfertigungszeiten führte zu einer Mehrbelastung durch den LKW-Verkehr.

...

Die Unterlassung von Ermittlungen betreffend das Emissionsverhalten moderner Lastkraftwagen ist schon deshalb vertretbar, weil auf öffentlichen Strassen nicht nur solche Fahrzeuge zirkulieren dürfen. Die VBI hat eine Massnahme zugunsten der Anwohner der Vorarlbergerstrasse in Schaanwald gestützt und dazu ausgeführt: "Dass dies bewirkt, dass bei einem Wirtschaftswachstum und insbesondere bei noch grösserem Güterverkehrsaufkommen diese Mehrbelastungen in anderen Gebieten, also auf anderen Strassenabschnitten in Liechtenstein oder gar im Ausland auftreten müssen, ist eine Konsequenz, die hingenommen werden muss." - Dem ist nicht entgegenzutreten, zumal nicht vorgebracht wurde und, weil nur der Status quo beibehalten wurde, hervorkommen konnte, dass aus der Entlastung der Vorarlbergerstrasse unmittelbar eine unzumutbare Belastung für einen bestimmten anderen, ebenso schützenswerten Strassenabschnitt folge. Ob allenfalls an anderen Strassen verkehrsbeschränkende Massnahmen erforderlich sind, ist jeweils gesondert zu prüfen. **Dass eine Verlängerung der Zeiten, zu denen eine Strasse für den Verkehr zur Verfügung steht, tendenziell zu Mehrverkehr führt, bedarf keines Beweises und wird auch von den Bf mit ihrer Behauptung der Verkehrsverlagerung vorausgesetzt.**

Anhang 3

Güterverkehrserhebung 2017

Vorarlberg führt alle 5 Jahre eine Güterverkehrserhebung durch. Der letzte Bericht aus dem Jahr 2018 betrachtet das Jahr 2017 und vergleicht es mit dem Jahr 2012. Die Erhebung ist die einzige Untersuchung, aus der sich Rückschlüsse auf die Art des LKW-Verkehrs an der Grenze ziehen lassen, da die Schweizer Daten nicht zwischen Liechtenstein und Schweiz unterscheiden. Die nachfolgenden grafischen Darstellungen wurden im Zusammenhang im Auftrag des VCL für das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht Wien erstellt.

Güterverkehrserhebung Vergleich 2012 und 2017 Grenzübergang Tisis/Schaanwald, Bezugsgebiet Vorarlberg

Verkehrsart	Verkehrsarten 2012		Verkehrsarten 2017		Vergleich 2017-2012	
	LKW > 3,5 t	Anteil in %	LKW > 3,5 t	Anteil in %	Änderung (Fz/Jahr)	Änderung (%)
Ziel-/Quellverkehr	56.372	37%	27.877	18,6%	-28.495	-50.5%
Transitverkehr über Hörbranz/ Leiblachtal (Deutschland)	78.576	52%	96.304	64,4%	+17.728	+22.6%
Transitverkehr über Arlberg	16.199	11%	25.471	17,0%	+9.272	+57.2%
Gesamt Transit Vorarlberg	94.775	63%	121.775	81,4%	+27.000	+28.5%
Summe	151.147	100%	149.652	100%	-1.495	-1.0%

Güterverkehrserhebung 2017 Güterfahrzeuge nach Fahrzeugarten

Gesamtquerschnitt	LSVA-Daten 2017: Güterfahrzeuge nach Fahrzeugarten						Summe	
	Lkw ohne Anhänger		Lkw mit Anhänger		Sattelzüge			
	[Lkw]	[%]	[Lkw]	[%]	[Lkw]	[%]	[Lkw]	[%]
Höchst/St. Margrethen	17.814	17,1%	21.177	20,3%	66.317	82,6%	104.308	100,0%
Lustenau/Au	32.494	9,7%	52.353	15,9%	251.429	74,8%	336.276	100,0%
Hohenems/Diepoldsau	13.324	13,2%	17.237	17,1%	70.085	89,6%	100.648	100,0%
Mäder/Krieslern	15.108	16,0%	26.078	27,6%	53.305	56,4%	94.491	100,0%
Meiningen/Oberriet	15.223	18,6%	22.024	27,0%	44.450	54,4%	81.697	100,0%
Tisis/Schaanwald	7.507	5,0%	21.317	14,2%	120.828	80,7%	149.652	100,0%
Gesamt	101.471	11,7%	160.185	18,5%	605.414	89,8%	867.070	100,0%

Die höchstzulässigen Gesamtgewichte liegen zu 79% im Segment zwischen 38 to und 40 to, bei den Sattelzügen sind es sogar 94%.

Güterverkehrserhebung 2017, S. 72

Tabelle 3-1: Hochrechnungsgrundlage 2017 - Lkw-Fahrten nach Grenzübergang und Fahrzeugart

Güterverkehrserhebung Vergleich 2012 und 2017 Durchschnittliche Fahrweiten in km

Verkehrsart	Durchschnittliche Fahrweiten in km 2012			Durchschnittliche Fahrweiten in km 2017		
	in Österreich	im Ausland	gesamt	in Österreich	im Ausland	gesamt
Grenzübergang Meiningen/Oberriet						
Quell-/Zielverkehr	23,7	68,4	92,1	20	71	91
Transitverkehr	84,2	378,1	462,3	95	231	326
Gesamtverkehr	31,3	137,8	169,1	27	85	112
Grenzübergang Tisis/Schaanwald						
Quell-/Zielverkehr	126,6	76,1	202,7	67	74	141
Transitverkehr	117,3	219,4	336,7	64	473	537
Gesamtverkehr	122,2	168,7	290,9	65	370	435