

Lösung: Vorabfertigung Güterverkehr mit Binnenzollamt

Inhalt

Ausgangslage Binnenzollamt.....	2
Autobahnverbindung im mittleren Rheintal in Planung	2
Nord-Süd-Transitverkehr nutzt Zollamt Schaanwald-Tisis	2
Vorteile eines Binnenzollamtes.....	2
Anhang 1 Informationen aus dem Güterverkehrskonzept Vorarlberg 2022	3
Anhang 2 Netzstrategie Raum DHAMK: Schlussbericht.....	5

Erstellt von Andrea Matt im Januar 2023.

Am Gupfenbühel 3, 9493 Mauren

Telefon: +41 78 785 8373

E-Mail: info@andrea-matt.de

Ausgangslage Binnenzollamt

Um den Stadttunnel Feldkirch bauen zu können, muss das Land Vorarlberg den LKW-Rückstau auf der Feldkircher Seite reduzieren. Im Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts, 19.06.2019, wird ein Binnenzollamt als mögliche Lösung aufgeführt:

«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.»

Mit einer LKW-Vorabfertigung an einem Binnenzollamt ist es möglich, den Siedlungsraum bereits mittelfristig dadurch zu entlasten, dass der LKW-Transitverkehr auf Routen abseits der Siedlungen geführt wird. Diese Lösung kann dann langfristig mit einer Autobahnverbindung im mittleren Rheintal kombiniert werden.

Autobahnverbindung im mittleren Rheintal in Planung

Der Kanton St. Gallen und das Land Vorarlberg haben in der Studie „Netzstrategie Raum DHAMK“ verkehrliche Lösungen im mittleren Rheintal untersuchen lassen. Der Schlussbericht wurde am 28. Mai 2018 verabschiedet. Eine der drei Aufgaben war die Frage, wie die LKW-Abfertigung mittelfristig optimiert werden kann. Insbesondere wurde geprüft, wo die beiden Autobahnen mit einem Strassenneubau verbunden werden können. Dazu soll eine **weitere Hauptzollabfertigungsanlage im südlichen Rheintal** geprüft werden (siehe Anhang 2 mit Karte zu den möglichen Autobahnverbindungen).

Nord-Süd-Transitverkehr nutzt Zollamt Schaanwald-Tisis

Das Hauptzollamt Schaanwald-Tisis liegt mitten im Siedlungsgebiet. In den letzten Jahren hat dort der Transitverkehr (v.a. Nord-Süd-Transit) stark zugenommen, während der Ziel-/Quellverkehr abnimmt. Es kommt regelmässig zu Rückstaus der vor dem Zollamt wartenden LKWs, wodurch sich auch der MIV staut. Ein Ausbau des Zollamtes ist aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich (siehe Güterverkehrserhebung 2017).

Vorteile eines Binnenzollamtes

- **Entlastung des Siedlungsgebietes** in Feldkirch, vor allem auf der Route Autobahnknoten Frastanz – Bärenkreuzung – Grenze, und in Liechtenstein, vor allem in Schaanwald bis Nendeln sowie auf den Routen Nendeln – Eschen - Autobahnknoten Bendern/Haag und Nendeln – Schaan – Autobahnknoten Buchs
- **Schnellere LKW-Abfertigung:** Da die Zollformulare an einem Binnenzollamt ausgestellt werden, können die LKW an den Zollübergängen ohne grosses Prozedere und ohne flächenkonsumierende Fahrmanöver in kurzer Zeit abgefertigt werden.
- **Routenbindung:** Mit der Vorabfertigung ist eine Routenbindung verbunden. Das bedeutet, dass die LKW über die Route auch vorgegebene Zollämter nutzen müssen. Der Transitverkehr kann damit auf Routen abseits der Siedlungen gelenkt werden. Langfristig kann der LKW-Transitverkehr die Autobahnverbindung mittleres Rheintal nutzen.
- **Zollamt Schaanwald-Tisis bleibt erhalten:** LKW mit Ziel oder Quelle Liechtenstein können das Zollamt weiter nutzen.
- **Das verlängerte Nachtfahrverbot,** mit dem die Bevölkerung in Schaanwald wirksam vor den Umweltbelastungen durch die LKW geschützt wird, kann beibehalten werden.
- **Staureduzierung:** der grenzüberschreitende private Strassenverkehr, auch Busse, wird verflüssigt, da Stauzeiten und riskante Überholmanöver an der Seite stehender LKW reduziert werden.

Anhang 1

Informationen aus dem Güterverkehrskonzept Vorarlberg 2022

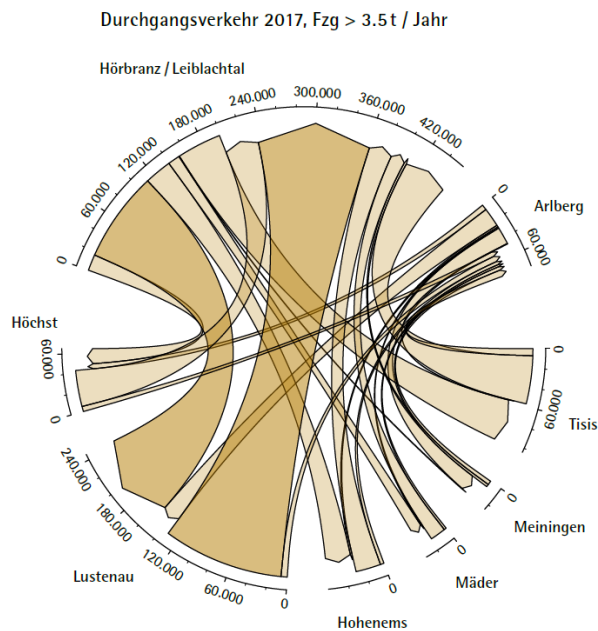


Abb. 17: Durchgangsverkehr Straße in Lastwagenfahrten 2017
(Grafik auf Basis: GVE 2017, Planoptimo)

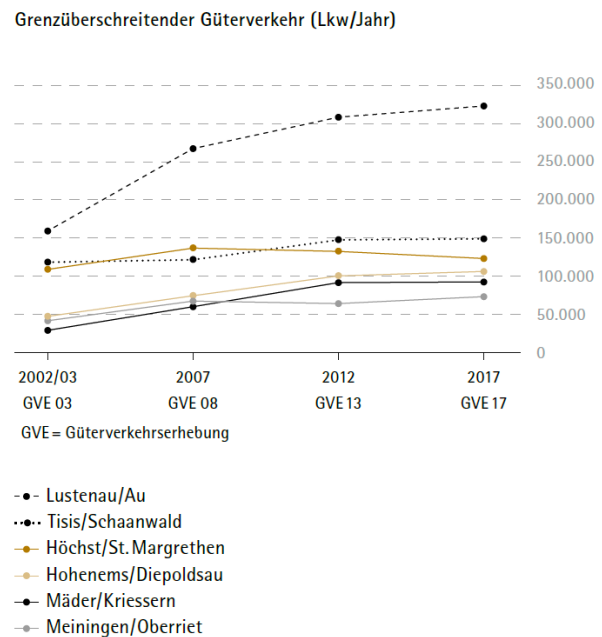


Abb. 18: Grenzüberschreitender Straßengüterverkehr (Fahrzeuge/Jahr)
Quelle: LSVA Daten, Eidgenössisches Finanzdepartement EDF,
Eidgenössische Zollverwaltung EZV [Quelle: Mobilitätskonzept 2019]

Der Durchgangsverkehr durch Vorarlberg wies 2017 in beiden Fahrtrichtungen 533.482 Fahrten pro Jahr oder 2.134 Fahrten pro Tag (250 Tage) auf. Bei einer mittleren Beladung von 13,3 Tonnen ergibt das rund 7,1 Mio. Tonnen für den Durchgangsverkehr Straße. 86 % der Fahrten finden auf der Achse über Hörbranz/Leiblachtal (zwischen Deutschland und Schweiz) und 14 % auf der Achse über den Arlberg statt (zwischen übriges Österreich und Schweiz). Bei den Grenzübergängen zur Schweiz und Liechtenstein dominiert Lustenau-Au; an zweiter Stelle liegt Tisis.

Der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr nimmt zu; am stärksten auf der Verbindung Lustenau – Au. Aus der Erhebung des alpenquerenden Güterverkehrs 2015 (www.bmk.gv.at) ergibt sich ein geschätzter Durchgangsverkehr zwischen Hörbranz und der Arlbergstrecke von rund 70.000 Lkw pro Jahr (>3,5 t). Diese Relation ist im Vergleich zu den Relationen in die Schweiz und nach Liechtenstein weniger bedeutend. (S.45)

...

Im Alpenrheintal existieren derzeit zehn direkte Grenzübergänge für den straßengebundenen Individualverkehr zwischen der Schweiz und Österreich. Für den Schwerverkehr relevant sind die Verbindungen Höchst – St. Margrethen, Lustenau – Au und Mäder – Kriessern in die Schweiz, Tisis – Schaanwald nach Liechtenstein und Hörbranz – Lindau nach Deutschland.

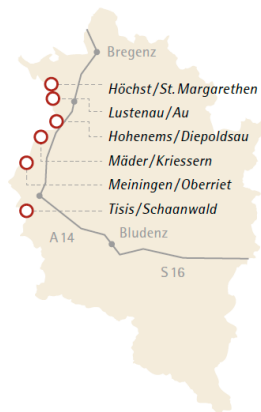
Seit dem 1. April 2003 werden österreichische Ausfuhr- bzw. schweizerische Einfuhrsendungen, die bisher an den Grenzübergängen in Lustenau – Au bzw. Höchst – St. Margrethen-Straße abgefertigt wurden, nur noch am neuen Gemeinschaftszollamt am Güterbahnhof in Wolfurt zollabgefertigt. Ausgenommen sind: Leerfahrzeuge, Sendungen mit Sondergenehmigung, Transit- und Regionalverkehr sowie Schweizer Zollabfertigungen im Zollfreilager St. Margrethen. Das Zollamt beim Güterbahnhof Wolfurt ist über die Autobahn A14 erreichbar (Anschlussstellen Wolfurt / Lauterach oder Dornbirn -Nord). Nach Durchführung der österreichischen Ausfuhrformalitäten am Zollamt Wolfurt bekommen die Lkw-Lenker:innen den Laufzettel bestätigt. Mit diesem Laufzettel können diese dann über die jeweils am Laufzettel vorgeschriebene Transitstrecke die Grenzübergänge Höchst / St. Margrethen, Lustenau / Au, Hohenems / Diepoldsau und Mäder / Kriessern ohne nennenswerten Aufenthalt passieren (VBG, 2021). (S. 50)

FAZIT für das Land Vorarlberg (S. 58)

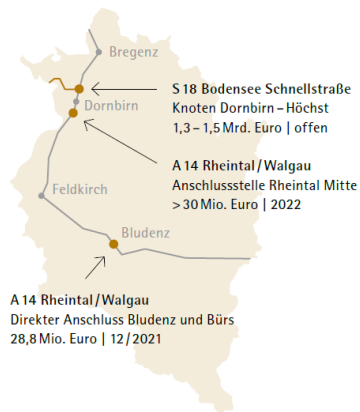
- Aufgrund der bestehenden Prognosen ist davon auszugehen, dass der Güterverkehr weiter substantiell zunehmen wird.
- Eine starke Erhöhung des Bahnanteils würde erhebliche Markteingriffe und Investitionen ins Schienennetz erfordern.
- Für das Land mit einer außerordentlich starken internationalen Verflechtung bedeutet dies, dass die Kapazitäten der Verkehrsträger Schiene und Straße den erwarteten Zuwachs bewältigen können müssen.
- Die Vorkehrungen zur Erhöhung des Anteils an Bahntransporten sind über die politischen Ebenen abgestimmt und frühzeitig einzuleiten.

ASFINAG Infrastruktur 2021

○ Straßen-Grenzübergänge



Infrastruktur-Maßnahmen



ASFINAG Infrastrukturprogramm 2022+

● Lkw Stellplätze

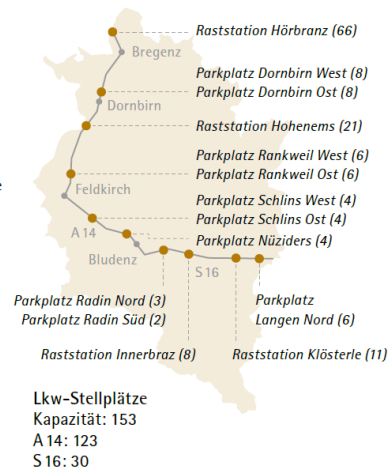


Abb. 27: Straßennetz ASFINAG Vorarlberg (S. 50)

Maßnahme 4.1 (Seite 116)

Maßnahme Zollabwicklung systemisch weiterentwickeln zur Verbesserung des Güterflusses

Beschreibung: Das Land bringt sich bei der Verbesserung der Zollabfertigung ein. Im Zuge dessen sollen die grenzüberschreitende Zusammenarbeit weiter intensiviert, Nachtfahrverbote mit LIE und CH koordiniert, die Verzollung in den Ursprungsländern forciert und gemeinsame Zollämter (z. B. One Stopp Mäder) realisiert werden. Unterstützt wird die Nutzung und Handhabung von e-Frachtbriefen zur rechtzeitigen, sicheren und korrekten und digitalen Datenübermittlung / Datenflusses an die Zollabfertigung. Elektronische Kommunikation und Laufzettel von ZA Wolfurt bis zur Grenze sollen etabliert werden (inkl. der rechtlichen Anerkennung von Mitteln der modernen Datenübertragung). Zur Verbesserung des Güterflusses sollen mehrere Zollstellen genutzt (Hörbranz) und mehr Information für Fahrer:innen durch elektronische Hinweistafeln bereitgestellt werden. Als Grundlage zur Bewertung der Verbesserungen ist eine Prozessanalyse und ein Prozessmodell zu erstellen (Ist- und Soll-Zustand). Die Zufahrt zu Zollämtern wird einfach gestaltet (Split Zufahrt Güterbahnhof und Zollamt Dornbirn-Nord Zoll- Vollanschluss für Güterbahnhof) und zeitgemäße sanitäre Einrichtungen für Fahrer:innen sollen bei Zollämtern errichtet werden.

Das Land setzt sich für die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für die elektronische Zollabfertigung ein. Die Abfertigung von Lkw via App wie in der CH soll forciert werden. In Hörbranz ist die Aufstellung einer Box mit QR-Code Scanner für den Zoll anzudenken.

Die Vorverlegung des Starts der Abfertigung in Tisis auf 06:00 Uhr soll vorangetrieben werden, um kurzfristig Druck aus dem System zu nehmen bzw. Stauungen zu reduzieren. Bestrebungen, das bis 07:30 Uhr geltende Nachtfahrverbot in FL aufzuheben, sollen weitergeführt werden. Feiertagsregelungen für den Straßengüterverkehr sollen überdacht werden, um Staus, die durch Feiertagsregelung entstehen, schneller aufzulösen. Das Land setzt sich für eine übergeordnete Regelung AT-CH ein.

Anhang 2

Netzstrategie Raum DHAMK: Schlussbericht¹

8.4 Fazit hinsichtlich Aufgabe (3) Optimierte LKW-Zollabfertigung (Seite 36f):

Die LKW-Abfertigung kann mittelfristig durch eine Vorabfertigung der Transporte verbessert werden. Bereits heute können für Importe in die Schweiz die Güter aus Deutschland und Österreich in Wolfurt deklariert und die entsprechenden Zollformulare ausgestellt werden. Für die wartenden Lastwagen ist dort ausreichend Fläche verfügbar, ohne dass der fliessende Verkehr beeinträchtigt wird. Bei den Zollübergängen können dann die bereits ausgestellten Dokumente ohne grosses Prozedere und entsprechendem Zeitbedarf, und ohne extreme, flächenkonsumierende Fahrmanöver abgefertigt werden. Die kurze Abfertigungszeit an den Zollübergängen vereinfacht auch den übrigen grenzüberschreitenden privaten Strassenverkehr, reduziert die Wartezeit und stehende Fahrzeugkolonnen im Siedlungsgebiet. Weiter ist im Zusammenhang mit MIR (Lösungen CP oder Z) in St. Margrethen nahe beim Zollübergang eine verbesserte Abfertigung vorgesehen. Dazu besteht auf Schweizer Seite ein neues Zollkonzept, das sich im Bewilligungsverfahren befindet.

... Mit einer Vorabfertigung für die LKW ergäben sich auch Verbesserungen für den motorisierten Individualverkehr: Die schnellere Abfertigung der Lastwagen am Zollübergang Kriessern > Mäder bewirkt deutlich kürzere Aufenthaltszeiten und folglich weniger Rückstaus für die Lastwagen im Transitverkehr. Die so weniger stark belegten Strassen zu den Zollanlagen reduzierten auch die Staubildung im Individualverkehr, verbesserten die Unterwegszeiten und reduzierten die Belastung der Siedlungsgebiete und der Umwelt.

8.5 Erkenntnisse betreffend überregionaler Einflüsse (S. 37f)

Grossräumig betrachtet sind auch die Wechselwirkungen der Lösung mittleres Rheintal mit allfälligen Netzveränderungen im südlichen Rheintal von Interesse. Eine detaillierte Untersuchung dazu ist nicht im Rahmen der Netzstrategie DHAMK vorgesehen (vgl. dazu Kap. 8.6.4).

8.6.1 Schritte zur Entlastung der Siedlungsgebiete (S. 39ff)

(2) Klären der Wechselwirkungen zwischen allfälligen Netzveränderungen, insbesondere einer allfälligen neuen (Haupt-)Zollstelle, im südlichen Rheintal, und den im Vordergrund stehenden Verbindungen der Netzstrategie...

8.6.3 Schritte zur optimierten Zollabfertigung (S. 42)

(8) Prüfen des Bedarfs einer weiteren Hauptzollabfertigungsanlage im südlichen Rheintal und eventueller entsprechender Zufahrten ab A13 resp. A14 (vgl. auch Ziffer 8.6.1 und 8.6.4) als allenfalls langfristige Option.

(9) Machbarkeitsprüfung eines Projektes zur (allenfalls temporären) Vorabfertigung von LKW im Raum Buchs zur Optimierung der Zollabfertigung im Transitverkehr Süd > Nord in Kriessern als kurz bis mittelfristig wirkende Massnahme.

8.6.4 Schritte zur regionalen Umsetzung (S. 42f)

(11) Angesichts der Erkenntnisse betreffend die überregionalen Einflüsse (vgl. Kap. 8.5) ist im Rahmen einer internationalen Zusammenarbeit eine Gesamtbeurteilung im Rheintal (Gesamtsicht über das nördliche, mittlere und südliche Rheintal, unter Beachtung der planerischen Vorentscheide MIR und Tunnel Feldkirch) vorzunehmen. In dieser Zusammenarbeit zwischen Österreich / Land Vorarlberg, dem Fürstentum Lichtenstein und der Schweiz / Kanton St. Gallen sind die zuständigen Ämter für den Strassenverkehr sowie die Zollorgane einzubinden. Die Projektführung liegt angesichts der territorialen Verhältnisse auf Seite Österreich / Vorarlberg. Die Studien müssten auch ausweisen, welche heutigen Zollanlagen funktional reduziert werden könnten. Dieser Schritt (11) soll vor Schritt (1) erfolgen.

¹ Tiefbau St. Gallen: Schlussbericht [hier](#) abgerufen am 21. Jan. 2023, graue Hervorhebungen durch Autorin

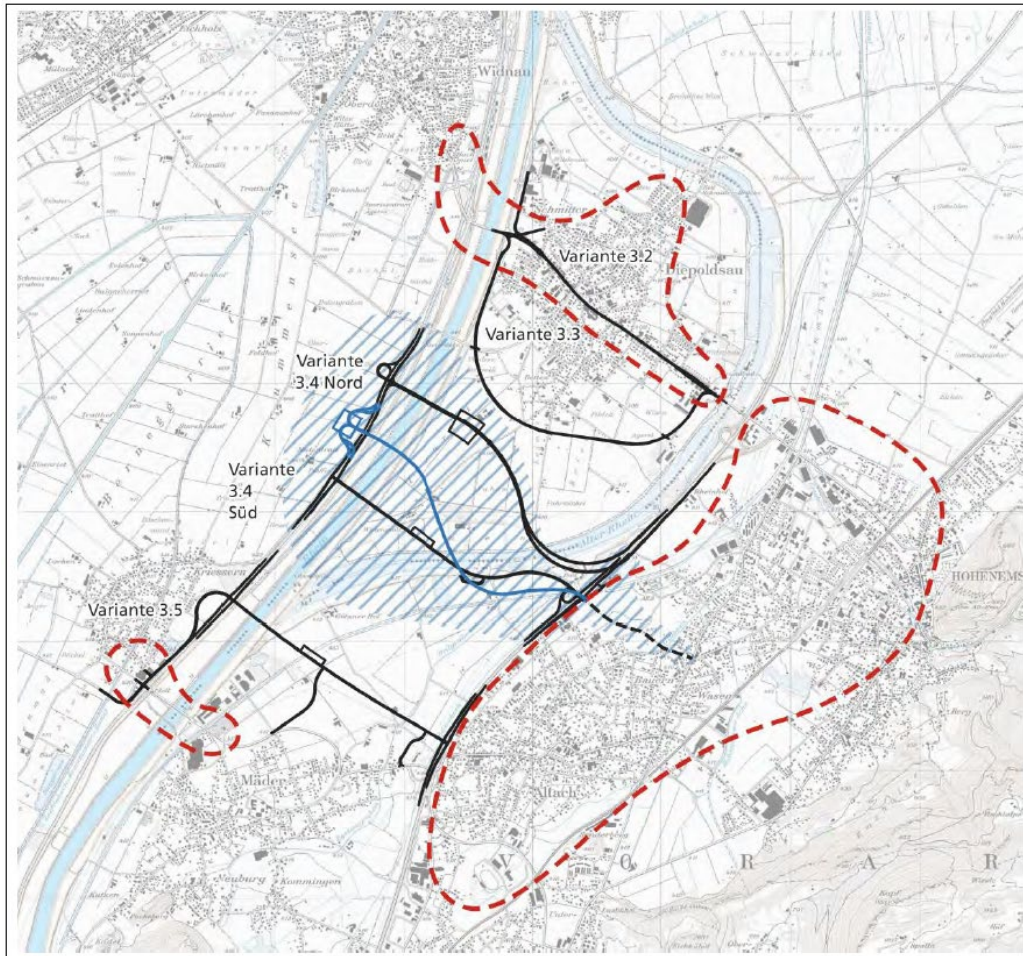


Abbildung 19: Die bisher vertieft untersuchten Varianten einer neuen Strassenverbindung (schwarz). – Blau schraffiert: Geländekorridor für vertiefende Projektstudien und Entwicklung einer möglichen Bestvariante im Rahmen des Agglomerationsprogramms Rheintal mit Abstimmung von Siedlungsentwicklung, Naherholungsplanung und Schutzanliegen – Roter Perimeter: Entwicklung flankierender Massnahmen zur gezielten Lenkung verkehrlicher Veränderungen (siehe Anhang A20)

9 Weiteres Vorgehen (S. 43)

9.2 Netzergänzung

Angesichts der Einschätzung der Region und in Übereinstimmung mit dem Kanton St. Gallen sowie dem Land Vorarlberg besteht im Mittelrheintal ein überlokales Durchgangsverkehrsproblem. Diese Aussage wird durch Verkehrsmodell-Ergebnisse gestützt. Eine effiziente Gesamtlösung liegt somit aus Sicht der Region nicht in einer einfachen Ortsumfahrung, sondern vielmehr in einer Verbindung der Autobahnen A13 und A14 (siehe Aktionsplan, Kap. 8.6, Schritte (1) bis (4), und (8) bis (11)). Für das weitere Vorgehen sind daher die dafür geltenden Rahmenbedingungen zu reflektieren und zu respektieren.

9.3.4 Zollaspekte

Seitens der Eidgenössischen Zollverwaltung werden die konzeptionellen Ergebnisse als sinnvolle Ansätze beurteilt und die Bereitschaft signalisiert, die aufgezeigten weiteren Schritte begleitend zu unterstützen. Gleichzeitig wird jedoch darauf hingewiesen, dass seitens der Zollorgane andere Ausbauprojekte klare Priorität geniessen, wie bspw. die Abfertigungsanlagen im nördlichen Rheintal mit Ausbau der Vorabfertigung in Wolfurt und der Neuanlage in St. Margrethen. Die politische Umsetzbarkeit einer neuen Zollanlage im mittleren Rheintal wird angesichts der finanzpolitischen Rahmenbedingungen als schwierig beurteilt.