

Ostschweizer Protest gegen Schliessung von Zollstellen

Heftiger Widerstand gegen Massnahme aus dem Stabilisierungsprogramm des Bundes

Die Ankündigung des Bundes, Zollstellen zu schliessen, hat in der Ostschweiz harsche Kritik ausgelöst. Betroffen wären etwa die Zollstellen Barga und Romanshorn. Der Spareffekt ist gering, die Folgen sind weitreichend.

JÖRG KRUMMENACHER, ST. GALLEN

Noch bis zum 18. März läuft die Vernehmlassung zum Stabilisierungsprogramm 2017–2019 des Bundes, das jährliche Einsparungen von einer Milliarde Franken bringen soll. Schon seit Wochen regt sich in der Ostschweiz ungewohnt heftiger Widerstand gegen ein Element des Programms: die vom Bund angestrebte Schliessung einzelner Zollstellen. Gesamtschweizerisch sollen gemäss bundesrätlicher Botschaft zwölf Zollstellen aufgehoben und zwei weitere fusioniert werden, eine Massnahme, die mit sieben Millionen Franken zu Buche schlägt und den Abbau von 44 Vollzeitstellen beim zivilen Zoll mit sich bringt.

Ein Dutzend Schliessungen

19 Arbeitsplätze wären allein in der Ostschweiz betroffen. Sie ergeben sich aus der geplanten Schliessung von vier Zollstellen in Barga, Romanshorn, St. Gallen und Buchs. Definitiv beschlossen ist zudem die Aufhebung der Zollstelle in Zürich Altstetten auf Ende 2016. Die Ostschweizer Zollkreisdirektion II hat die geplante Aufhebung der Zollstellen auf ihrem Gebiet bestätigt. Über die vorgesehenen Schliessungen in den anderen Landesteilen herrscht bei der Eidgenössischen Zollverwaltung indes Stillschweigen. Nach Angaben von Garanto, der Gewerkschaft des Zoll- und Grenzschutzpersonals, könnten folgende Zollstellen betroffen sein: Allschwil, Riehen, Basel Grenzachstrasse, Laufenburg, Ponte Tresa, Madonna di Ponte, Col France, Les Verrières, Vevey und Thônex-Vallard. Die Zollstelle Luzern soll zudem nach Aarau verschoben werden, wo laut Garanto ein Zollamt Mittelland geplant ist.

Abgesehen von Zürich ist noch keine Schliessung definitiv beschlossen. Es wird Sache der eidgenössischen Räte sein, wie viele und welche Zollämter aufgehoben werden.

Kantons- statt Nationalstrasse

Kritik an den Schliessungsabsichten wurde bisher insbesondere in Bezug auf die Zollstellen Barga und Romanshorn laut. An ihrem Beispiel lässt sich aufzeigen, welche grosse Nebenwirkungen sie bei relativ geringem Spareffekt haben können. In Barga, das von Schaffhausen her über die Autobahn 4 erschlossen ist, wurden 2015 durchschnittlich 394 Lastwagen pro Tag (Einfuhr und Ausfuhr) abgefertigt. Würde die Zollstelle aufgehoben, müsste der Schwerverkehr auf den benachbarten Zollübergang Thayngen ausweichen. Dieser ist über eine nur zweispurig ausgebaute Kantonsstrasse erschlossen und gilt mit seinen äusserst langen Wartezeiten bereits heute als überlastet. 2015 wurden am Zoll Thayngen pro Tag 1846 Lastwagen gezählt.

In einem Schreiben an die Eidgenössische Zollverwaltung beurteilt die Schaffhauser Regierung eine Schliessung der Zollstelle Barga denn auch als «nicht tragbar». Ähnlich tönt es in Stellungnahmen der Gemeinde Barga und der Randenkommision, einem Zusammenschluss Schaffhausens mit den angrenzenden deutschen Landkreisen. Der Schaffhauser Ständerat Hannes Germann spricht in einer Interpellation, die er im Dezember eingereicht hat und die von Ständeratskollege Thomas Minder mitunterzeichnet worden ist, von «grosser Verunsicherung und Unver-



Auch in der Romandie sind Zollstellen, im Bild die von Thônex-Vallard, von der Schliessung bedroht.

CHRISTIAN BEUTLER / KEYSTONE

ständnis». Allseits ist von schwerwiegenden wirtschaftlichen und verkehrlichen Konsequenzen die Rede. Laut Regierung wäre eine Schliessung der Zollstelle Barga auch aus Sicherheitsgründen nur akzeptabel, wenn zuerst die Kantonsstrasse nach Thayngen zu einer Nationalstrasse ausgebaut würde – mit entsprechend hoher Kostenfolge.

Fähre droht Millionenverlust

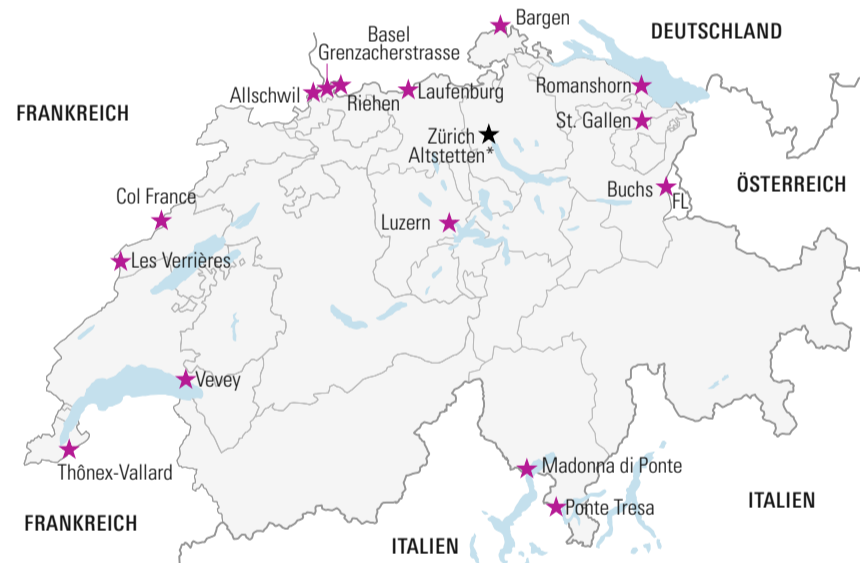
Auch im Kanton Thurgau, wo die Zollstelle am Fährhafen Romanshorn auf der Kippe steht, hat die Regierung mit Unverständnis reagiert. Hier geht es um wesentlich kleinere Verkehrsmengen als in Schaffhausen: Die Regierung spricht von 8500 Lastwagen pro Jahr. Diese queren den Bodensee auf der stündlich verkehrenden Fähre, die von der Schweizerischen Bodensee-Schiffahrt (SBS) und den deutschen Bodensee-Schiffsbetrieben (BSB) gemeinsam unterhalten wird. Laut Thurgauer Regierung würde sich eine Schliessung der Zollstelle «äusserst negativ auf die Fährverbindung auswirken», sprich: einen Einnahmefall in Höhe von einer Million Franken zur Folge haben. Die Konsequenz: Der Stundentakt müsste «spürbar ausgedünnt» werden, ein auch touristisch angestrebter Ausbau der Fährverbindung zu einem Halbstundentakt würde obsolet. «Die Barrierewirkung des Bodensees», so die Regierung, «würde zusätzlich verstärkt.»

Der Thurgauer Unternehmer Hermann Hess, Miteigentümer und Verwaltungsratspräsident der SBS, der im vergangenen Herbst für die FDP in den Nationalrat gewählt worden ist, hält sich mit einer Stellungnahme zurück: Schliesslich sei er nicht in Bern, um in eigener Sache zu politisieren. Dennoch sagt Hess: «Eine Schliessung der Zollstelle wäre regionalpolitisch und ökologisch ein Blödsinn.»

Zusatzkosten für Wirtschaft

Die Thurgauer Regierung will sich in ihrer Vernehmlassungsantwort zum Stabilisierungsprogramm «vehement zur Wehr setzen», dies in Abstimmung mit den anderen Ostschweizer Kantonen. Ins Konzert kritischer Stimmen mischen sich auch die beiden kantonale Gewerbeverbände St. Gallen und Thurgau, ebenso die Sektionen Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein des Nutzfahrzeugverbands Astag. Sie wehren sich auch gegen die geplante Schliessung der

Zollstellen vor möglicher Schliessung



QUELLEN: GEWERKSCHAFT GARANTO / ZOLLKREISDIREKTION II

NZZ-Infografik/cke. * Schliessung definitiv Rscannz-WxOE5

nicht an der Grenze gelegenen Zollstellen St. Gallen und Buchs, die für den in der Region bedeutenden Versandhandel wichtig sind. Im Kanton St. Gallen, wo eine parlamentarische Anfrage zum Thema hängig ist, verweist Regierungsrat Fredy Fässler darauf, dass die Wirtschaft auf eine verzugsfreie Abwicklung der Zollformalitäten angewiesen sei. Diese müsse nicht zwingend an der Grenze erfolgen. Fässler zeigt sich wie auch Hermann Hess offen für alternative Modelle. Ein Protestschreiben ans Eidgenössische Finanzdepartement hat

auch die Stadt Buchs eingereicht, in dem sie zusätzlich an die Bedeutung der Zollstelle im Kampf gegen Betäubungsmittel, gefährliche Güter und für den Markenschutz erinnert.

Kurzum: Die Stellungnahmen aus der Ostschweiz lassen kein gutes Haar an einer Aufhebung von Zollstellen. Im Wesentlichen befürchten sie Ausweichverkehr und längere Wartezeiten an bereits überlasteten Zollstellen, zudem mehr Umwege und Umtriebe sowie höhere Kosten für die ohnehin unter Druck stehende Exportindustrie.

Unmut auch in Süddeutschland

mac. Berlin · Die Absicht des Bundesrats, an der schweizerisch-deutschen Grenze Zollstellen zu schliessen, beschäftigt Süddeutschland und sogar die deutsche Regierung in Berlin. Der südbadische CDU-Bundestagsabgeordnete und stellvertretende baden-württembergische CDU-Vorsitzende Thorsten Frei, dessen Wahlkreis von der Schliessung der Zollstelle Barga betroffen wäre, ist auf verschiedenen Ebenen aktiv geworden. Im Dezember hatte er sich zusammen mit weiteren CDU-Bundestagsabgeordneten aus der Region sowie dem Spitzenkandidaten der CDU für die Landtagswahlen in Baden-Württemberg, Guido Wolf, an den für den deutschen Zoll zuständigen Finanz-

minister Schäuble gewandt. Dieser schrieb einen Brief ans Finanzdepartement in Bern. Darin verwies er unter anderem auf ein deutsch-schweizerisches Abkommen von 1961 über die Einrichtung nebeneinanderliegender Grenzabfertigungsstellen. Veränderungen daran könnten nur in gegenseitigem Einvernehmen erfolgen. Frei und Wolf, dessen Landtags-Wahlkreis ebenfalls betroffen ist, erinnerten in einem Brief an Bundesrätin Leuthard überdies an die verkehrspolitische Bedeutung der Zollstellen. Es bestehe eher mehr Bedarf an Zolldienstleistungen, auch wegen des Schweizer Einkaufstourismus. Die Verkehrssituation an den grossen Zollübergängen sei ohnehin belastet.

Ärzte warnen vor Mehrverkehr am Gotthard

Bei einer absehbaren Öffnung aller vier Spuren am Gotthard steigt laut den Ärzten für Umweltschutz die Luftverschmutzung und damit die Belastung für die Tessiner und Urner Bevölkerung.

For. Bern · Die Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz gehen von der Prämisse aus, dass beim Bau einer zweiten Strassenröhre früher oder später alle vier Spuren vollständig genützt werden. Bei einem Ja werde der Strassenverkehr

2. Gotthardröhre

Eidgenössische Abstimmung vom 28. Februar 2016

durch den Gotthard und auf der ganzen Nord-Süd-Achse zunehmen – mit negativen Folgen für die Gesundheit, sagte der Lungenspezialist Thierry Rochat am Donnerstag vor den Medien in Bern. Rochat leitete bis Ende 2015 die Lungenabteilung der Universitätsspital Genf. Er verwies auf Studien, die belegen, dass die Luftverschmutzung die Sterblichkeit erhöhe. Die Verschmutzung verstärkt den Alterungsprozess der Arterien und erhöht die Zahl kardiovaskulärer Erkrankungen. Sie habe ähnliche Auswirkungen auf die Arterien wie Cholesterin oder Zigarettenrauch, sagte Rochat. Eine amerikanische Studie verglich Städte mit einer ähnlichen Feinstaubbelastung, wie sie in der Gegend von Lugano gemessen wird, mit Städten mit besserer Luftqualität.

Der Effekt erfolgt laut dem Lungenspezialist auch in die Gegenrichtung. Bei verbesserter Luftqualität verlangsamt sich der (normale) Rückgang der Lungenfunktion aufgrund des Alters, wie eine Nationalfondsstudie zeige.

Grenzwerte überschritten

Für die schlechte Luft entlang der Transitachsen sei hauptsächlich der Schwerverkehr verantwortlich, sagte Meltem Kutlar Joss vom Schweizerischen Tropen- und Public-Health-Institut in Basel. Der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid, einem wichtigen Leitschadstoff für Verkehrsimmissionen, liege in Erstfeld und Moleno (TI) über dem Grenzwert. Die Belastung durch den krebserregenden Russ habe zwar abgenommen, der Toleranzwert werde aber in Erstfeld immer noch 10-fach und in Moleno 19-fach überschritten. Kutlar Joss verwies auf eine Studie des Instituts, wonach Erwachsene und Kinder, die im Urner Reusstal höchstens 200 Meter von der Autobahn entfernt wohnen, 2,5- bis 3-mal häufiger an chronischen Atemwegsbeschwerden leiden.

Zwei Hausärzte aus den Kantonen Uri und Tessin berichteten, dass in den vergangenen Jahrzehnten die Erkrankungen der Atemwege zugenommen hätten. Im Urner Reusstal verhinderten vor allem im Winterhalbjahr kleinräumige Inversionslagen über dem Talboden, dass sich die Luftschadstoffe wieder ausdünnten, sagte Toni Moser.

Kontroverse mit Befürwortern

Die Befürworter der zweiten Röhre verwiesen Anfang Woche auf die stark verbesserte Situation beim Feinstaub (PM10) gegenüber 1998. Zudem ist die Luftverschmutzung laut Nationalrat Fabio Regazzi (cvp., Tessin) vor allem im südlichen Kantonsteil gross, bedingt auch durch den starken Grenzverkehr.

Dem widersprach Regula Rapp vom Tropeninstitut. Die Messdaten zeigten, dass auch in der Leventina die Grenzwerte überschritten würden. Zudem komme rund ein Drittel des Feinstaubs nicht aus dem Auspuff, sondern werde durch den Abrieb bei Pneu, Motor und Bremsen verursacht. Laut dem Tessiner Kinderarzt Marco Maurizio sind der Transitverkehr auf der Nord-Süd-Route sowie der Verkehr innerhalb des Tessins und über die Grenze verantwortlich für die hohe Luftbelastung im Südtessin.