



15.4007

Motion Regazzi Fabio.
Implementierung
des Abfertigungsverfahrens Transito
auch am Grenzübergang Chiasso-Brogeda

Motion Regazzi Fabio.
Introduire le système
de gestion du trafic Transito
à la douane de Chiasso-Brogeda aussi

Mozione Regazzi Fabio.
Implementare il sistema
di gestione del traffico Transito
anche al valico-dogana
di Chiasso-Brogeda

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 04.05.17
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 12.12.17

Antrag der Mehrheit
Annahme der Motion

Antrag der Minderheit
(Janiak, Comte, Rechsteiner Paul, Savary)
Ablehnung der Motion

Proposition de la majorité
Adopter la motion

Proposition de la minorité
(Janiak, Comte, Rechsteiner Paul, Savary)
Rejeter la motion

Präsidentin (Keller-Sutter Karin, Präsidentin): Es liegt ein schriftlicher Bericht der Kommission vor. Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Engler Stefan (C, GR), für die Kommission: Es ist nicht so schwierig, sich ein Bild davon zu machen, was diese Motion aus dem Nationalrat will. Sie will nämlich nichts anderes als erreichen, dass das Abfertigungsverfahren Transito, das sich am Grenzübergang Basel/Weil-Autobahn ausgezeichnet bewährt hat, auch im Tessin am Grenzübergang Chiasso-Brogeda zur Anwendung kommen soll. Im Nationalrat wurde die Motion mit 137 zu 52 Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen. Die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen empfiehlt Ihnen, dem Nationalrat zu folgen und diese Motion ebenfalls anzunehmen.

AB 2017 S 958 / BO 2017 E 958

Worum geht es? Dank Transito, dem neuen Transit-Abfertigungsverfahren, konnten die Abfertigungszeiten im Handelswarenverkehr an der Zollstelle Basel/Weil-Autobahn stark reduziert, damit auch der Durchlauf der LKW





beschleunigt werden. Im Wesentlichen besteht das eingeführte System zur Abwicklung des Güterverkehrs durch den Zoll darin, dass eine neue Verkehrsführung und weitere, auch bauliche Massnahmen realisiert wurden. Die Idee von Transito ist es, leere Fahrzeuge und solche im Transit verkehrstechnisch von jenen zu trennen, die mit Waren beladen sind und die an der Grenze verzollt werden. Beim Transito-Verkehr, der bei der Zollstelle Basel/Weil-Autobahn rund 50 Prozent der Fahrzeuge betrifft, kann der Zoll die Fahrzeuge jetzt viel schneller abfertigen, dies dank einer separaten Spurführung und höher gebauten Verzollungskabinen. Das erlaubt es den Chauffeuren, die Zollanmeldung aus der Führerkabine des LKW vorzunehmen, und das wiederum beschleunigt den ganzen Prozess. Die ganze Abwicklung führt zu weniger Staus und letztendlich auch zu einem volkswirtschaftlichen Nutzen, wenn die LKW nicht zu lange am Zoll herumstehen müssen. Betrieblich und organisatorisch bestand die Herausforderung darin, den Verzoller- räumlich vom Transito-Verkehr zu trennen. Zusätzlich zu den dafür benötigten baulichen Massnahmen musste beim Umbau bereits ein Verkehrsmanagement eingerichtet werden, um sicherzustellen, dass die neue Verkehrsführung und das neue Betriebskonzept auch eingehalten werden. Dieses System oder diese Implementierung der Zollabwicklung war so erfolgreich am Grenzübergang Basel/Weil-Autobahn, dass man sich dann entschlossen hat, ein solches ein Jahr später, im Jahr 2014, auch in Thayngen/SH einzurichten. Dort profitiert man jetzt auch von dieser Abwicklung des Zolls.

Es stellt sich die Frage, warum man das nicht auch im Tessin macht. Nachdem man das ursprünglich durchaus auch am Grenzübergang Chiasso einführen wollte, ist man jetzt eher zurückhaltend, mit verschiedenen Begründungen. Es wird gesagt, auch in der Begründung des Bundesrates, es sei ein Rückgang des Güterverkehrs am Zoll zu verzeichnen. Laufend nehme die Gütermenge ab. Es wurde auch gesagt, dass es schwierig sei, mit Italien darüber zu verhandeln, weil Italien einen beträchtlichen Teil der Investitionen leisten müsste. Schliesslich wird auch gesagt, dass man mit Italien wichtigere Themen zu diskutieren hätte als den Grenzübergang bei Chiasso-Brogeda. Das sehen allerdings die Tessinerinnen und Tessiner, die Anwohnerinnen und Anwohner in diesem Gebiet etwas anders, weil sie damit zu leben haben, dass bei der Abwicklung des Güterverkehrs am Zoll in Chiasso viele Unannehmlichkeiten und Schwierigkeiten entstehen, ganz zu schweigen von den wirtschaftlichen Einschränkungen, die damit verbunden sind, dass die Lastwagen zu lange warten müssen.

Der letzte Grund, der vom Bundesrat auch genannt wird, wegen welchem er sich auch zurückhalten möchte und der auch in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen ein Thema war, ist die Absicht der Digitalisierung der Zollabwicklung, die ein solches System mit baulichen Einrichtungen obsolet machen würde. Nur wissen wir nicht, ob das jemals kommt und wann das kommt, ob es acht oder zehn oder zwölf Jahre dauern wird, bis die Digitalisierung der Zollabwicklung dann auch realisiert werden kann.

Entsprechend hat sich die Mehrheit der Kommission dafür ausgesprochen, dass das, was in Basel und Thayngen gut funktioniert, auch in Chiasso zur Anwendung kommen soll und dass es sich lohnt, mit Italien, nachdem dies in einer ersten Runde noch nicht gelungen ist, nochmals das Gespräch zu suchen, um Italien dafür zu gewinnen, im gegenseitigen Interesse längere Staus vor der Zollabwicklung zu vermeiden. Die Motion verpflichtet den Bundesrat zu nicht mehr und nicht weniger als dazu, das Gespräch mit Italien wiederaufzunehmen. Die Motion kann dem Bundesrat auch Rückendeckung geben, wenn andere Themen der Zollabwicklung zwischen Italien und der Schweiz offen sind.

Entsprechend möchte ich Sie namens der Kommissionsmehrheit bitten, es dem Nationalrat gleichzutun und die Motion anzunehmen.

Janiak Claude (S, BL): Herr Kollege Engler hat eigentlich zum Schluss jetzt ausgeführt, worum es bei dieser Angelegenheit schlussendlich geht. Uns ist in der Kommission für mich überzeugend dargelegt worden, dass eben der Schwerverkehr in Chiasso seit einigen Jahren abnimmt und dass die bestehenden Infrastrukturen der Eidgenössischen Zollverwaltung beim Grenzübergang als zweckmässig und ausreichend beurteilt werden. Herr Kollege Engler hat vorhin dieses Projekt Transito dargelegt. Dazu möchte ich nichts mehr sagen, ausser eben dem, dass Italien hier andere Vorstellungen hat. Italien möchte eigentlich – das steht auch im Bericht der Kommission –, dass die Zollabfertigung bereits um vier Uhr früh beginnt, wenn man das umsetzen möchte. Das widerspricht den Absichten der Schweiz und insbesondere auch der Tessiner Regierung und der Gemeinde Chiasso.

Obwohl Sie eigentlich vom Partner im Süden eine klare Absage haben, auf dieses Projekt einzugehen, wollen Sie jetzt also jemanden zu einem Vertrag verpflichten, der das nicht will. Ich glaube, dass das nicht sehr viel bringt, zumal die Minderheit – ich habe es eingangs erwähnt – auch die Notwendigkeit nicht sieht: Es funktioniert dort unten. Wer weiss schon, wie mit der Digitalisierung usw. die ganze Abfertigung im Zollbereich in ein paar Jahren aussehen wird?



Deshalb kann man sich diese Kosten ersparen und auch mit Italien vielleicht über wichtigere Sachen als über dieses Projekt diskutieren. Ich bitte Sie, dem Bundesrat und der Minderheit zu folgen.

Baumann Isidor (C, UR): Ich möchte die Ausführungen von Kommissionssprecher Stefan Engler unterstützen. Es stellt sich hier wirklich die Frage, ob, was im Norden gut ist, nicht auch im Süden gut sein sollte. Jedenfalls sind nach meiner Meinung eine Gleichberechtigung und ein gleicher Nutzen für die Kantone auch im Süden anzustreben.

Wenn der Bundesrat in seiner Stellungnahme von Massnahmen schreibt, die getroffen werden, damit keine grossen Staus vor der Südgrenze entstehen, dann ist es natürlich eigenartig, wenn man darauf verweist, dass es Massnahmen des Verkehrsmanagementzentrums Emmenbrücke sind, wo die Lastwagen gestaut werden. Das heisst, das Problem ist nicht behoben, sondern in die Zentralschweiz verlagert worden. In diesem Sinne ist die Zentralschweiz damit auch die Leidtragende, wenn man diese Investition im Süden nicht tätigt.

Der Stau ist das eine. Das andere sind die Folgen für die Unternehmen, verursachen doch Staustunden Kosten, die am Schluss die Konsumentinnen und Konsumenten tragen. Das ist ein weiteres wichtiges Argument, das eigentlich Begründung genug sein sollte, dem Antrag der Kommissionsmehrheit zuzustimmen.

Ich ersuche Sie, diesem Vorstoss zuzustimmen. Das ist im Interesse aller – nicht zuletzt auch im Interesse der betroffenen Unternehmen, deren Wirtschaftlichkeit tangiert ist.

Fetz Anita (S, BS): Ich verstehe, dass man im Tessin eine ähnliche Anlage will wie in Schaffhausen und in Basel. Ich möchte Sie aber einfach daran erinnern, dass wir im Moment etwa 300 Millionen Franken in eine neue IT-Abwicklung des Zollverkehrs investieren. In wenigen Jahren wird man dies per App erledigen können. Es scheint mir im Moment einfach der falsche Zeitpunkt zu sein. Es wird relativ kurz gehen, dann hat man die ganze Abwicklung über IT erledigt, und das wird auch in Basel und Schaffhausen so sein. Eigentlich ist das auch der richtige Weg. Ich unterstütze den Bundesrat in der Ablehnung.

Lombardi Filippo (C, TI): Es ist ein bisschen pikant – mit allem Respekt für Kollege Janiak –, aus Basel zu hören, es gebe in Chiasso keine Notwendigkeit für das neue Abfertigungsverfahren, nachdem es in Basel umgesetzt worden ist, und zwar nicht vor zwanzig Jahren, sondern vor einem Jahr, mit Erfolg. Am Grenzübergang von Basel verkehren jährlich 700 000 Lastwagen, bei Thayngen 400 000; bei Chiasso-Brogeda verkehren 800 000 Lastwagen – es ist ein Trichter, wir wissen es. Zu sagen, es gebe dort keine Notwendigkeit

AB 2017 S 959 / BO 2017 E 959

für die Neuerung, nachdem die beiden nördlichen Haupteinfahrten in die Schweiz darauf umgestellt worden sind, ist wirklich ein bisschen pikant.

Wir wissen, dass es schwieriger ist, mit Italien zu verhandeln als mit Deutschland. Aber der Defätismus seitens des Bundesrates ist keine Antwort. Es tut mir leid, aber man findet in allen Bereichen dieselbe Haltung. Mit Berlin gibt man sich noch Mühe, weil es wichtig ist, Lösungen zu finden, mit Paris noch ein wenig, und mit Rom hält man eine Lösung sowieso für zu schwierig, also lässt man es sein. Mit dieser Einstellung kann man natürlich nicht verhandeln. Fassen Sie Mut, Herr Bundesrat, und verhandeln Sie mit Italien!

Ich ersuche Sie, die Mehrheit der Kommission zu unterstützen und die Motion anzunehmen. Was diese Motion verlangt, ist nichts anderes als einen Auftrag an den Bundesrat, sich weiterhin zu bemühen, mit Italien zu verhandeln. Natürlich wird die Schweiz diese Anlage nicht alleine bezahlen; natürlich werden wir das nicht tun, wenn sich die andere Seite nicht beteiligt. Aber dass der Bundesrat den Auftrag bekommt, sich zu bemühen, bei der Abfertigung gegenüber Italien die gleichen Bedingungen zu schaffen wie gegenüber Deutschland, finde ich absolut gerechtfertigt.

Deswegen ersuche ich Sie, die Motion anzunehmen.

Germann Hannes (V, SH): Jetzt weiss ich wenigstens, woher das Wort "Motion" kommt: Es muss wahrscheinlich etwas mit "Emotion" zu tun haben. Man hat gespürt, dass das dem Kanton Tessin eine Herzensangelegenheit ist. Es ist auch für die Schweiz ein Entscheid der Vernunft, wenn wir Chiasso entsprechend aufwerten. Chiasso ist immerhin der grösste Grenzübergang, auch wenn die Zahlen, wie ausgeführt wurde, jetzt abnehmend sind. Ich merke auf jeden Fall auf den Strassen noch nicht viel davon. Eine Rückwärtsverlagerung nach Emmenbrücke scheint mir auch nicht Teil einer Lösung zu sein. Wenn wir schon in Thayngen, wo ich wohne und Steuern zahle, von diesem System profitieren, möchte ich eigentlich, dass die Tessiner das auch haben. Ich anerkenne aber auch die Ausführungen von Frau Fetz, die zu Recht auf das Projekt Dazit verwiesen hat. Ich gehe davon aus, dass der Bundesrat, wenn sich Synergien ergeben sollten, das nicht zweimal machen wird, sondern die beste Lösung realisieren wird.



Ich habe aber – ich bin ja nicht Mitglied der Kommission – noch eine Unklarheit wegen der Investitionen von 35,3 Millionen Franken, die Italien leisten müsste. Wenn die baulichen Anpassungen nicht gemacht werden, um ein System wirkungsvoll einzusetzen, dann ist das auch wieder ein Problem. Wäre es dann die Meinung, dass es etwa wie bei der Alpentransversale läuft, dass wir am Schluss die Installationen in oder für Italien auch noch gleich selber bezahlen sollen? Das wäre eigentlich die Frage: Läuft es darauf hinaus? Ich möchte einfach keine negativen Überraschungen erleben, wenn ich jetzt hier der Motion mit Überzeugung zustimme.

Engler Stefan (C, GR), für die Kommission: Ich möchte kurz die Frage von Kollege Germann beantworten. Nein, es ist nicht die Meinung, dass die Schweiz auf italienischem Boden vorinvestieren soll, zumal ja diese Lösung zur besseren Zollabwicklung im beidseitigen Interesse steht. Der ganze Nord-Süd-Transitverkehr profitiert davon. Womöglich sind es Gelder der EU, die Italien dafür zur Verfügung stehen sollen, um eine schnellere, bessere Abwicklung des europäischen Transitverkehrs zu ermöglichen.

Maurer Ueli, Bundesrat: Selbstverständlich haben der Motionär und auch die Redner Recht, die hier sagen, das müsste eigentlich gelingen. Das kann ich vollumfänglich nachvollziehen. Wir sind seit 2006 daran, mit Italien zu verhandeln. Wir haben 2006 ein Projekt für den Bau dieser Anlagen erarbeitet, das kostet rund 45 Millionen Franken. Das Projekt wurde von Italien nicht genehmigt, und es ist auch keine Bereitschaft – nicht im Ansatz – zu erkennen, dass sich Italien zu einer Projektgenehmigung durchringt und auch einen Betrag bezahlen würde. Die Kosten haben wir aufgeteilt. Italien müsste rund 35 Millionen Franken bezahlen, wir den Rest. Diese Geschichte läuft jetzt seit über zehn Jahren, und wir sind gleich klug wie zuvor, nämlich wie 2006. Wir haben einfach keine Zustimmung von Italien, und wir können das ohne Projektgenehmigung von Italien schlicht und einfach nicht bauen.

Wir haben inzwischen verschiedene Massnahmen vorgesehen, um den Verkehr dort zu verflüssigen. Wir haben in beiden Richtungen zwei zusätzliche Kabinen gebaut, und wir sind daran, eine zusätzliche Spur zu bauen für Lastwagen, die nach Italien zurückgewiesen werden, die dann nicht auf diesem Platz umkehren müssen. Das sollte noch einmal zu einer Verflüssigung beitragen.

Gleichzeitig stellen wir auch fest, dass die Zahl der Lastwagen pro Tag zurückgeht. Im Jahr 2000 hatten wir 5000 Transitfahrzeuge pro Tag, 2016 waren es noch 2700, etwas mehr als die Hälfte. So, wie wir das heute beurteilen, werden mit der Inbetriebnahme des Gotthardtunnels noch mehr Lastwagen auf die Schiene verschoben, und die Zahl sollte noch einmal zurückgehen.

Realpolitisch geht der Bundesrat heute nicht davon aus, dass wir mit Italien innert einer vernünftigen Frist zu einer Lösung kommen. Hingegen haben Sie ja den Krediten für die Digitalisierung der Zollprozesse zugestimmt. Wir haben diese Arbeiten jetzt aufgenommen, und wir werden in relativ kurzer Zeit so weit sein, dass die Lastwagen für die Verzollung eben nicht mehr stoppen müssen, sondern dass sie das digital anmelden können; damit wird das weiter verflüssigt. Herr Engler hat gesagt, wir wüssten nicht, ob und wann. Wir haben das im Programm, im Moment läuft alles nach Plan. Ich denke, dass wir spätestens 2022 so weit sein werden, dass man auch Lastwagenladungen digital verzollen kann. Das geht sicher schneller, als mit Italien weitere zehn Jahre zu verhandeln.

Wenn Sie die Motion annehmen, werden wir das durchaus als Druck gegenüber Italien verstehen. Ich möchte aber auch nicht, dass der Tessiner Bevölkerung hier mit der Annahme der Motion Sand in die Augen gestreut wird, und ich möchte keine Versprechen abgeben, obwohl wir aufgrund der jetzt zehnjährigen Erfahrung wissen, dass wir einfach nicht weiterkommen. Das Tessin hat leider einen Nachbarn, der für freundschaftliche Beziehungsverbesserungen in der Regel nicht Hand bietet – man kann das in aller Klarheit sagen. Wir haben ja noch weitere Probleme unmittelbar mit Italien, und es ist fast immer ausserordentlich schwierig, dort Ansprechpartner zu finden, die so lange im Amt sind, dass sie auch etwas umsetzen. Sie wissen ja, Italien steht wieder vor Wahlen. Bis wir dann wieder einen Ansprechpartner haben werden, wird es wahrscheinlich 2019 sein. Dann werden wir mit der Digitalisierung auch bald so weit sein. Das heisst nicht, dass wir uns mit Italien im Allgemeinen nicht durchaus verständigen können, aber dort, wo etwas konkret umgesetzt werden könnte, stellen wir in der Praxis einfach fest, dass Norditalien doch sehr weit von Rom entfernt ist.

Der Bundesrat meint also, dass man die Motion nicht annehmen sollte, weil wir damit irgendwie Versprechen in die Welt setzen würden, die wir dann nicht einhalten könnten. Wir haben jetzt den Weg der punktuellen Verbesserungen eingeschlagen, die wir aus eigener Kraft baulich realisieren können. Mit der Digitalisierung werden wir hier entsprechend weitere Fortschritte erzielen.

Ich muss Ihnen sagen, es tut mir auch leid für das Tessin, weil das Tessin wirklich überdurchschnittlich viele Lasten für die Schweiz trägt. Das Tessin ist ein Transitzugkanton, ist die erste Anlaufstelle für fast alle Migranten, die in die Schweiz kommen. Doch wir können sehr oft wenig zur Unterstützung des Tessins machen. Hier ist



es leider wieder so, dass Italien nicht Hand zu einer Lösung bietet. Wir werden alles tun, um die Digitalisierung voranzutreiben.

Ich bitte Sie also, die Motion nicht anzunehmen, nicht weil wir kein Verständnis für das Anliegen haben, sondern weil wir sehen, dass das nicht der Weg ist, auf dem wir zum Erfolg kommen. Wir möchten hier nicht falsche Erwartungen wecken.

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Motion ... 29 Stimmen

Dagegen ... 12 Stimmen

(0 Enthaltungen)

AB 2017 S 960 / BO 2017 E 960