



Forum Z.

Mai 1/2005

Das Informationsmagazin des Schweizer Zolls

www.zoll.admin.ch

Fokus

Einfach, modern,
EU-kompatibel:
das neue Zollge-
setz

Dossiers

Schengen:
häufigste Fragen
und Antworten

20 Jahre Autobahn-
vignette

Mehr als nur Zah-
len: die Zoll-Aus-
senhandelsstatistik

Aktuell

Verkehrskollaps
an der Grenze?

Hochpreisinsel
Schweiz: Was
machen Zölle aus?

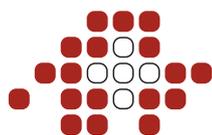
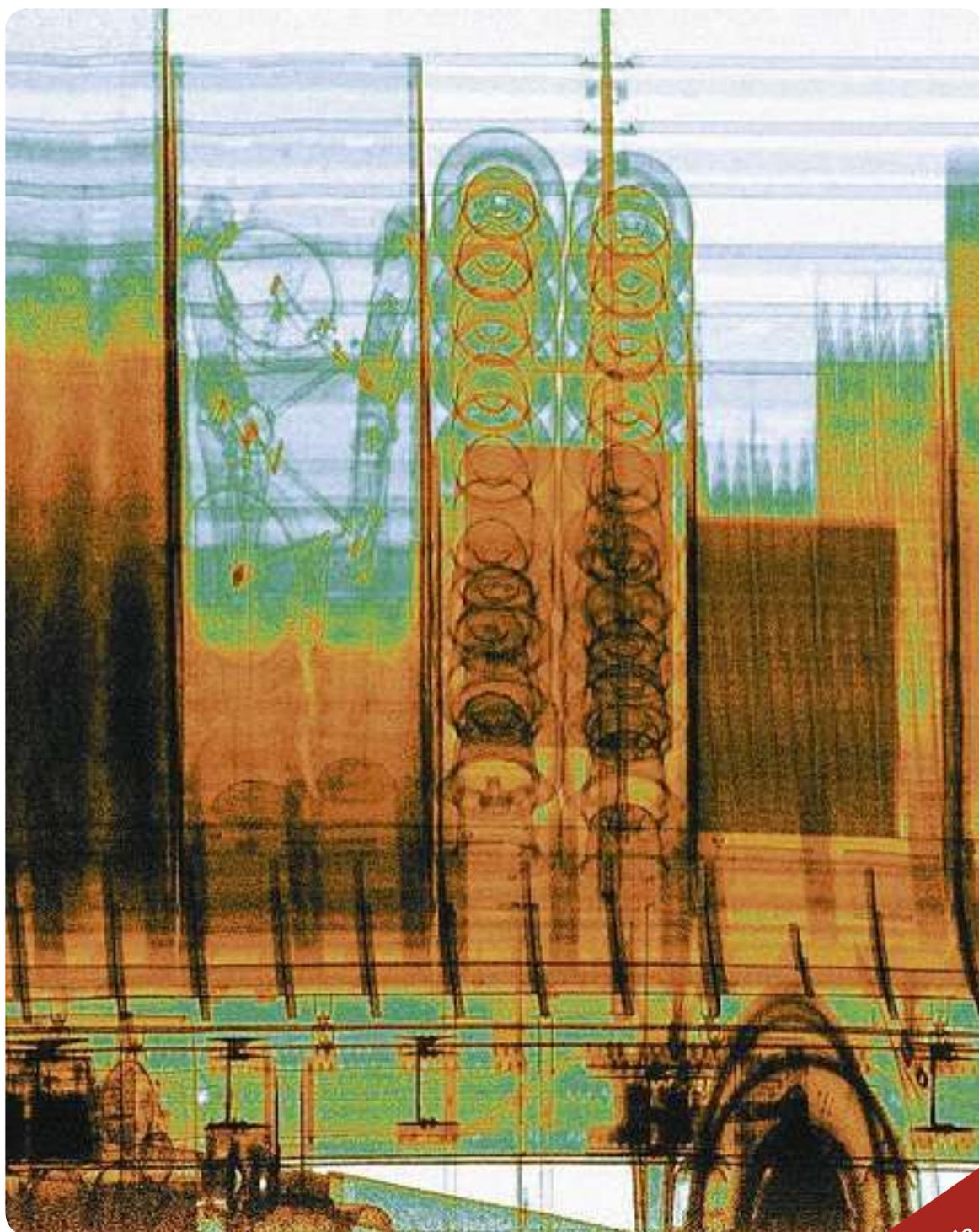
Forum Z.-Gast:
Carlo Schmid,
Astag-Präsident

Ein Grenzwächter
beim FBI

Panorama

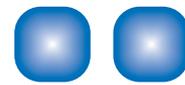
Zu Gast im Knast:
die etwas andere
Weiterbildung

Kolumne: als
Visasachbearbeiter
in Peking



Eidgenössische Zollverwaltung EZV
Administration fédérale des douanes AFD
Amministrazione federale delle dogane AFD
Administraziun federala duana AFD

Beilagen: Personalia
Fakten und Zahlen 2004



Zitiert

«Ich weiss, dass ich mit meinen Fragen nerve.»

Jacques Strahm, Kommandant GWK III a.D., Facts 2/05

«Wenn man immer mehr Grenzübergänge über immer längere Zeit unbewacht lassen muss, dann ist das wie wenn man Kaffeesatz statt mit einem Filter mit einem Fliegengitter aussiebt.»

Guido Gerig, Chef Grenzwachtposten Koblenz, Die Botschaft 11/04

«Haben Sie Mut zur Lücke!»

Bundesrat Hans-Rudolf Merz an der Sitzung der Zoll-Geschäftsleitung vom Februar 05

«Wir sind ein kleines Land, und die EU ist unser wichtigster Handelspartner. Da dürfen wir keine Mauer um unser Land herum bauen.»

Bundesrätin Micheline Calmy-Rey, Blick 2/05

«Wir müssen aufzeigen, dass mit Schengen der Zoll eben Zoll bleibt und die Grenzwaache personell nicht abgebaut wird. Es wird keine freie Durchfahrt geben. Ein Türöffner in Richtung EU steht nicht an.»

Gerold Bührer, FDP-Nationalrat, Facts 12/04

«Die Lastwagen sind unser täglich Brot.»

Walter Portmann, Inspektor Schaanwald FL, Werdenberger&Toggenburger 2/05

«Wenn man keine Grenzwächter sieht, heisst das noch lange nicht, dass auch keine da sind.»

Roger Zaugg, Abschnittchef Rafz, Die Botschaft 11/04



Jacques Strahm



Hans-Rudolf Merz



Micheline Calmy-Rey



Gerold Bührer



Walter Portmann

Adressen

Zoll

Eidgenössische Zollverwaltung
Oberzolldirektion
Monbijoustrasse 40
3003 Bern
Telefon 031 322 65 11
Fax 031 322 78 72
E-Mail ozd.zentrale@ezv.admin.ch

Zollkreisdirektion I
Elisabethenstrasse 31
4010 Basel
Telefon 061 287 11 11
Fax 061 287 13 13
E-Mail kdbs.zentrale@ezv.admin.ch

Zollkreisdirektion II
Bahnhofstrasse 62
8200 Schaffhausen
Telefon 052 633 11 11
Fax 052 633 11 99
E-Mail kdsh.zentrale@ezv.admin.ch

Direction des douanes III
Av. Louis-Casaï 84
1216 Cointrin
Téléphone 022 747 72 72
Fax 022 747 72 73
E-Mail kdge.zentrale@ezv.admin.ch

Direzione delle dogane IV
Via Pioda 10
6900 Lugano
Telefono 091 910 48 11
Fax 091 923 14 15
E-Mail kdti.zentrale@ezv.admin.ch

GWK

Zentrales Kommando
Monbijoustrasse 40
3003 Bern
Telefon 031 322 67 92
Fax 031 322 65 54
E-Mail zentrale-kommando-gwk@ezv.admin.ch

Grenzwachtkommando I
Wiesendamm 4
4057 Basel
Telefon 061 638 14 00
Fax 061 638 14 05
E-Mail zentrale.di-gwk@ezv.admin.ch

Grenzwachtkommando II
Ebnatstrasse 77
8201 Schaffhausen
Telefon 052 630 60 00
Fax 052 630 60 10
E-Mail zentrale.dii-gwk@ezv.admin.ch

Commandement des gardes-frontière III
Chemin de l'Etang 57
1219 Châtelaine
Téléphone 022 979 19 19
Fax 022 979 19 18
E-Mail centrale.diii-cdmt-cgfr@ezv.admin.ch

Comando delle guardie di confine IV
Via Calprino 8
6900 Paradiso
Telefono 091 986 75 50
Fax 091 986 75 51
E-Mail centrale.div-gcf@ezv.admin.ch



Inhalt

FOKUS

Neues Zollgesetz – Einfach, modern und EU-kompatibel 4

DOSSIERS

Grenzwächter/in oder wie sich ein Beruf radikal verändert hat 7

Schengen, Grenzkontrollen und die Schweiz – häufigste Fragen und Antworten 8

Autobahn-Vignette – Missbrauch kostet pro Jahr 30 Mio. Franken 10

Zoll-Aussenhandelsstatistik – Von Zahlen und was sich daraus ablesen lässt ... 12

In Kürze 14

AKTUELL

Verkehrskollaps am Zoll? Wie lassen sich die zunehmenden Waren- und Verkehrsströme an der Grenze noch bewältigen? Vorschläge von Wirtschaft und Zoll 16

«Zölle verteuern Waren nur unwesentlich» – Wie der Zoll den Wirtschaftsstandort Schweiz beeinflusst 18

Vom FBI lernen – Erstmals hat ein Offizier der Schweizer Grenzwa- che einen Weiterbildungskurs beim Federal Bureau of Investigation in den USA besucht 20

«Drive in» beim Schweizer Zoll – Neue LSVA-Abfertigungsterminals 21

Ein Stück Zollgeschichte – Inventar mit schätzenswerten Zoll-Immobilien 22

Neue Zoll-Lösungen für neue Herausforderungen – Kolumne KDir: von Zollkreisdirektor Fiorenzo Falconi 23

Forum Z.-Gast: Carlo Schmid, Astag-Zentralpräsident – Zwischen Staatsauftrag und Unternehmertum 24

In Kürze 25/26

PANORAMA

Mehr als «nur» sportlicher Wettkampf – Internationale Zoll-Skiwettkämpfe .. 27

Zu Gast im Knast oder wie man sich auch weiterbilden kann 28

Kolumne: Noch tönts eben nicht «chinesisch» – Der Grenzwächter Jean-François Plumez arbeitet zwei Jahre lang als Visaspezialist in der Schweizer Botschaft in China 29

Unterwegs mit... Betriebskontrolleuren des Zolls bei Nestlé 30

Presseschau 31

Impressum

Forum Z. – Herausgeberin: Eidgenössische Zollverwaltung EZV; Erscheinungsweise: drei- bis viermal jährlich auf Deutsch, Französisch und Italienisch; Auflage: 8500 Exemplare; Redaktion: Walter Pavel (wp), Roger Hermann (rh), Florence Maeder (fm); Sekretariat/Personalia: Elisabeth Sarta, Patricia Meichtry; Redaktionsadresse: Eidgenössische Zollverwaltung EZV, Oberzolldirektion, Information und Dokumentation, Monbijoustrasse 40, 3003 Bern, Telefon: 031 322 67 43, Fax 031 322 42 94, forum@ezv.admin.ch, www.zoll.admin.ch; Gestaltung: Oliver Slappnig, Herrenschwanden; Druck: gdz – AG für grafische Erzeugnisse. Copyright: Nachdruck nur mit Quellenangabe.

Titelbild: Röntgenaufnahme eines LKW-Laderaums (Mobiler Scanner)

Editorial

Liebe Leserin, lieber Leser

«Haben Sie Mut zur Lücke!», forderte Bundesrat Hans-Rudolf Merz an der letzten Sitzung der Zoll-Geschäftsleitung. Diesen Mut wird es zweifellos brauchen, denn anders lassen sich die zunehmenden grenzüberschreitenden Waren- und Verkehrsströme gar nicht mehr bewältigen. Erst recht nicht mit rund zehn Prozent weniger Personal, das der Zoll bis 2008 abbauen muss. Die Sparmassnahmen treffen aber nicht nur den Zoll, sondern auch die Wirtschaft.

Was ist zu tun, um den Unternehmen trotzdem möglichst gute Rahmenbedingungen im internationalen Warenhandel zu bieten? Abgesehen von noch risikogerechteren Kontrollen dasselbe, was der Zoll schon immer getan hat: die Produktivität steigern. Ein paar Zahlen: 1990 wurden rund 15 Millionen Verzollungsanträge verarbeitet. Im letzten Jahr waren es über 25 Millionen. Im gleichen Zeitraum sind die Einnahmen von 7 auf mehr als 19 Milliarden Franken gestiegen. Damit hat der Zoll 2004 knapp 40 Prozent der Bundeseinnahmen bestritten. Der Personalbestand ist in den letzten Jahrzehnten jedoch mehr oder weniger gleich geblieben. Möglich waren und sind solche Produktivitätsfortschritte nur dank massivem Einsatz von EDV. Dies erfordert entsprechende Investitionen – beim Zoll wie bei den Unternehmen.

Trotz der Bemühungen um noch mehr Effizienz – nicht alle Dienstleistungen lassen sich durch EDV kompensieren. Bleibt zu hoffen, dass diese Lücken nicht zu Lasten der Einnahmen und des Wirtschaftsstandortes Schweiz gehen.

Walter Pavel
Information und Dokumentation

Neues Zollgesetz

Einfach, modern und EU-kompatibel

80 Jahre nach seiner Erstauflage ist das Zollgesetz total revidiert worden. Nachdem das Parlament das neue Gesetz in der Frühjahrsession verabschiedet hat, sind die Fachleute des Zolls nun bereits dar-

an, die Verordnungen auszuarbeiten. Projektleiter Heinz Schreier beschreibt im folgenden Artikel die wichtigsten Änderungen für die betroffenen Partner in der Wirtschaft.

Von Heinz Schreier, Oberzolldirektion

Mit dem neuen Zollgesetz wird das Rad zwar nicht neu erfunden. Doch vieles wird anders. So macht das neue Zollgesetz 2005 die Schweiz mit dem EU-Recht kompatibel. Gleichzeitig ist es aber bereits einfacher und schlanker aufgebaut. Es orientiert sich an künftigen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und rechtlichen Herausforderungen und soll moderne Personen- und Warenkontrollen ermöglichen. Was ist neu?

EU-kompatibel

Die Kompatibilität mit dem EU-Zollrecht fängt bereits bei der Sprache an: Stellung unter Zollkontrolle wird zu «gestellen», Zolldeklaration zu «Zollanmeldung» oder Revision zu «Beschau», um nur einige Beispiele zu nennen. Grösstmögliche Flexibilität und Antizipation des europäischen Binnenmarktes sind angesagt. Einige Begriffe sind zwar gewöhnungsbedürftig. Dafür sprechen wir mit dem neuen Recht formell und materiell sowohl national als auch international dieselbe Sprache. Die Schweiz möchte die administrative Belastung beim Warenverkehr so gering wie möglich halten.

Zollverfahren und -veranlagung

Hier wurde tief greifend umgebaut. Altbekannte «Institutionen» wie den

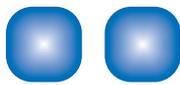
Freipassverkehr wird es nicht mehr geben. Neu kann man zwischen sieben Zollverfahren wählen: a) die Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr; b) das Transitverfahren; c) das Zolllagerverfahren; d) das Verfahren der vorübergehenden Verwendung; e) das Verfahren der aktiven Veredelung; f) das Verfahren der passiven Veredelung; g) das Ausfuhrverfahren. Bei neuen Geschäftsvorgängen kann man ein gewähltes Zollverfahren durch ein anderes ablösen. Die modular aufgebauten Verfahren lassen sich fast beliebig vereinfachen oder kürzen. Zudem besteht die Möglichkeit, Pilotversuche durchzuführen, oder der Zoll kann Wirtschaftsbeteiligten Vertragsverfahren anbieten. Das Gesetz überlässt hier vieles dem Verordnungsrecht. Dabei dürfen aber der Abgabebetrag nicht geschmälert, die Zollsicherheit und die Wettbewerbsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden. Um Informationen für die Wirtschaft rasch verfügbar zu machen – etwa um die Kontingente effizient bewirtschaften zu können –, kann die elektronische Zollanmeldung verlangt werden. Die formale Strenge des bisherigen Rechts wird gebrochen; in vielen Fällen wird neu der materielle Wahrheitsbeweis zugelassen.

Veredelungsverkehr

Die Debatte im Parlament wog hier lange hin und her. Der Veredelungsverkehr wird nun wesentlich liberalisiert. Wer Waren veredeln will, kann neu selber wählen, ob er die gleiche Ware wieder über die Zollgrenze bringt (Nämlichkeit) oder ob er im In- oder Ausland eine zulässige Ersatzware veredelt (Äquivalenzprinzip). Zollermässigung oder -befreiung werden neu grundsätzlich immer gewährt, wenn nicht überwiegende öffentliche Interessen dagegen sprechen. Die Befragung der betroffenen Branche, ob im Einzelfall besondere Interessen der Wirtschaft, namentlich die Erhaltung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit, gegeben sind, entfällt (Ausnahme Landwirtschaft). Dies wird die Preispolitik in der Schweiz beleben.

Ein gewisser Schutz wird weiterhin für landwirtschaftliche Erzeugnisse und Grundstoffe gewährt. Die schweizerische Verarbeitungsindustrie kann ausländische Produkte mit Zollermässigung oder -befreiung nur beziehen, wenn gleichartige inländische Erzeugnisse nicht in genügender Menge verfügbar sind oder für solche der Rohstoffpreisnachteil nicht durch andere Massnahmen ausgeglichen werden kann. Sollen solche Grundstoffe dagegen bereits veredelt in die Schweiz eingeführt und im Gegenzug inländische Grundstoffe gleicher Menge, Beschaffenheit und Qualität exportiert werden (Äquivalenzprinzip), so ist dies ab 2011 in der Regel abgabefrei möglich. Vor-

Die Schweiz möchte die administrative Belastung beim Warenverkehr so gering wie möglich halten.



her wird die passive Veredelung nur bewilligt, sofern nicht wesentliche Interessen der Wirtschaft im Inland beeinträchtigt werden. Damit will man unter anderem den Strukturwandel bei Getreidemühlen abfedern.

Grenzzonenverkehr

Waren des Markt- oder landwirtschaftlichen Bewirtschaftungsverkehrs können heute in der Grenzzone mit bestimmten Auflagen zollfrei in die Schweiz eingeführt werden. Das neue Gesetz definiert nun die Grenzzone für die Nachbarländer Deutschland, Frankreich und Italien als je zehn Kilometer breite Parallelzone. Wer zum Beispiel in Genf wohnt, könnte danach auch deutsches Gebiet bei Schaffhausen bewirtschaften. Die Schweiz ist mit den drei Nachbarländern allerdings weiterhin über Staatsverträge gebunden, so dass hier faktisch die bisherige Praxis fortgesetzt wird und das neue Recht subsidiär bleibt.



Verbindlichkeit von Zollanmeldungen

Wer Waren über die Zollgrenze bringt, muss diese beim Zoll anmelden. Dies ist auch künftig eine Kernverantwortung im Veranlagungsverfahren, denn in über 90% der Fälle veranlagt der Zoll, wie angemeldet wurde. Der Zeitdruck bringt es heute mit sich, dass sich dabei Fehler einschleichen – Fehler, die oft zu einer falschen Abgabenerhebung oder falschen Rechtsanwendung führen. Ziel des neuen Zollrechts ist es, in diesen Fällen nicht die Fehlbaren zu bestrafen, sondern den Sachverhalt möglichst wahrheitsgetreu zu ermitteln. Dazu bietet es Möglichkeiten, die in Europa neuartig sind.



Stellt der Zoll bei der summarischen Prüfung fest, dass in der Zollanmeldung offensichtliche Fehler bestehen, so weist er diese nicht

generell zurück, sondern berichtigt sie unmittelbar und im Einvernehmen mit der anmeldepflichtigen Person.

Wer selber merkt, dass ihm bei der Anmeldung ein Fehler unterlaufen ist, kann auch die bereits angenommene Zollanmeldung noch berichtigen oder zurückziehen. Dies aber nur solange die Waren noch gestellt sind und der Zoll nicht festgestellt hat, dass die Angaben in der Zollanmeldung oder in den Begleitdokumenten falsch sind, respektive solange keine Beschau angeordnet worden ist. In der neuen Zollverordnung wird der Bundesrat zudem eine Frist vorsehen, damit angenommene Zollanmeldungen bei Waren, die nicht mehr im Gewahrsam der Zollverwaltung sind, berichtigt werden können. In bestimmten Irrtumsfällen kann man schliesslich innerhalb von 30 Tagen nach dem Warenabtransport noch ein Gesuch einreichen, um die Änderung der Veranlagung zu beantragen.

Zum Autor

Heinz Schreier ist Jurist bei der Zollverwaltung. Er arbeitet seit mehreren Jahren in der Rechtsabteilung der Oberzolldirektion und ist seit 1999 verantwortlicher Projektleiter für die Zollgesetzrevision. Ihm sind flexible und schlanke Gesetze ein Anliegen.



Solidarhaftung

Für Zollschulden haften heute alle Zollmelde- und Zollzahlungspflichtigen. Dieses staatliche Zugriffsrecht auf die Wirtschaftsbeteiligten kann sehr unangenehme Folgen haben: Beahlt ein Importeur seine Rechnungen nicht und geht der Zoll erst nach Jahren und vergeblicher Betreibung leer aus, ist er verpflichtet, die Abgaben beim damaligen Deklaranten oder Spediteur einzufordern. Dieser ist dann mit Rechnungen für einen Geschäftsvorgang konfrontiert, an den er sich vielleicht nicht einmal mehr erinnert. Das neue Gesetz bringt hier eine fundamentale Änderung. So entscheiden künftig die Personen, die gewerbsmässig Zollanmeldungen ausstellen, ob sie solidarisch mithaften, wenn der Importeur nicht mehr zahlungsfähig ist. Wickeln sie ein Zolleinfuhrgeschäft nicht mehr über ihr eigenes Konto ab, sondern im zentralisierten Abrechnungsverfahren der Zollverwaltung (ZAZ) über das Konto des Importeurs, werden sie von der solidarischen Haftung entbunden. Diese fast schon «salomonische Lösung», wie Bundesrat Merz sie im Parlament bezeichnete, schafft von Beginn weg auch für den Bund Klarheit, indem er jederzeit prüfen kann, ob die auf dem Konto aufgelaufene Schuld noch durch genügend Sicherheiten gedeckt ist.

Eine Neuerung gibt es auch in Fällen, wo wegen einer Widerhandlung die Abgaben nachbezogen werden müssen. Trifft die Person, welche die Zollanmeldung gewerbsmässig ausgestellt hat, an der Widerhandlung kein Verschulden, entfällt deren solidarische Haftung ebenfalls. Ist die Widerhandlung nicht schwerwiegend, kann der Betrag der solidarischen Haftung verringert werden.

Zollfreilager und offene Zolllager

Neu sind Zollfreilager nicht mehr Zoll-

ausland. Teilweise dürfen dort auch inländische oder zur Ausfuhr veranlagte Waren gelagert werden. Zudem werden gewisse Bearbeitungsprozesse möglich sein. Das Parlament entschied, dass über bestimmte Waren Bestandesaufzeichnungen zu führen sind.

GWK: Stolperstein Schengen?

Das Grenzwachtkorps ist seit jeher zentraler Bestandteil des Zolls. Nebst der Grenzsicherung vollzieht es auch Fiskalaufgaben, insbesondere im Reiseverkehr. Sukzessive sind ihm in den letzten Jahren Aufgaben aus dem übrigen Bundesrecht übertragen worden. Mit der Polizei des Bundes und der Kantone hat es zur inneren Sicherheit des Landes und zum Schutz der Bevölkerung beizutragen. Der Zoll vollzieht heute über 150 Bundesrechtserlasse. Auch einer allfälligen Assoziierung der Schweiz zu Schengen steht das neue Gesetz nicht im Weg.

Gewichtszoll bleibt

Nicht EU-kompatibel bleibt die Schweiz beim Gewichtszoll. Wirtschaft, Kantone und politische Parteien erachteten die Abkehr von diesem einfachen und sicheren Veranlagungssystem als zu aufwändig. Bundesrat und Parlament teilen diese Auffassung.

Wie gehts weiter?

Die Oberzolldirektion ist bereits daran, das Ordnungsrecht zu erarbeiten. Dieses wird in den nächsten Monaten konsolidiert. Gleichzeitig werden die betroffenen Wirtschaftspartner angehört. Auch die anderen Bundesämter haben nochmals Gelegenheit, sich zu äussern. Schliesslich möchte auch die Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Ständerates noch konsultiert werden. ■

Beruf Grenzwächter/-in

Vielseitig, anspruchsvoll und – gefährlich

Der Beruf der Grenzwächterin, des Grenzwächters hat sich in den vergangenen Jahren radikal verändert. Ging es früher vor allem um Zollaufgaben, steht heute der sicherheitspolizeiliche Auftrag im Vordergrund. Damit ist die Arbeit zwar abwechs-

lungsreicher geworden, gleichzeitig aber auch gefährlicher. Der Tessiner Enrico Buzzini ist seit über 35 Jahren bei der Grenzwa- che und hat den tief greifenden Wandel seines Berufes hautnah miterlebt.

wp. Eins hält der 56-jährige Enrico Buzzini gleich zu Beginn fest, als wir ihn in Stabio zum Gespräch treffen. «Ich würde mich jederzeit wieder für den Beruf des Grenzwächters entscheiden.» Dies obwohl seine Arbeit heute kaum noch etwas mit jener von 1970 zu tun hat, als er beim Grenzwachtposten Dirinella als Aspirant beim Zoll anfang. «Damals», so Buzzini, «waren wir ausschliesslich auf der Grenze tätig und meistens allein, ohne Funkgerät, unterwegs im Zwischengelände. Neben der Waffe hatten wir bloss noch einen Feldstecher dabei.» Geschmuggelt wurden damals hauptsächlich Alkohol und Reis. Illegale Migration und grenzüberschreitende Betäubungsmittelkriminalität waren lange nicht so ausgeprägt wie heute.

Aus Zöllnern wurden Grenzwächter

Mit der zunehmenden grenzüberschreitenden Kriminalität und der Gewalt gegen Grenzwächter veränderte sich der Beruf. Aus Zöllnern wurden immer mehr Grenzwächter mit Polizeiaufgaben. Diese Aufgaben machen heute etwa 70 Prozent der Arbeit aus. Nur noch bei 30 Prozent gehts um Zollbelange. Neben der eigentlichen Arbeit haben aber auch Einsatz, Ausrüstung und Ausbildung grundlegend geändert. Enrico Buzzini: «Früher galt die Devise, so viel wie möglich zu kontrollieren. Heute intervenieren wir risikogerecht. Die Aufgriffszahlen zeigen, dass sich die

Änderung der Kontrollphilosophie gelohnt hat.»

Viele kleine Posten sind im Laufe der Zeit geschlossen worden. Die Grenzwa- che kontrolliert deshalb immer mehr mobil, und zwar nicht nur auf der Grenze, sondern auch im grenznahen Raum. Heute werden gegen 40 Prozent der Kräfte so eingesetzt. Auch bei der Ausrüstung hat man Quantensprünge gemacht. Die Zeiten, als Enrico Buzzini seine Rapporte noch von Hand schreiben musste, sind längst vorbei. Die Technik hat das Berufsbild stark verändert. «Natürlich sind wir heute dank den technischen Mitteln viel effizienter. Ich denke dabei zum Beispiel an die Videoüberwachung der Grenze. Am Ende ist es aber immer noch der Mensch, der intervenieren muss», sagt der stellvertretende Chef des mobilen Postens Stabio. «Ein Sicherheitsrisiko bleibt deshalb immer. Damit müssen wir leben.»

Aus- und Weiterbildung professionalisiert

Die Anforderungen an die Grenzwächter/-innen sind heute viel höher. Entsprechend hat sich die Aus- und Weiterbildung verändert. Vor allem ist sie professionalisiert worden. Fanden früher einmal pro Jahr Schiessübungen statt, müssen die Leute, die bei einem mobilen Posten arbeiten, nun gleich fünfmal antreten. Alle drei Monate finden Übungen in den Bereichen Sicherheit, Intervention und Technik statt.



«Für die meisten von uns ist der Beruf nach wie vor Berufung.»

Enrico Buzzini

Auch was die Führungskultur betrifft, hat sich einiges geändert. «Die Umgangsformen sind nicht mehr so streng militärisch», findet Buzzini. «Für die meisten von uns ist der Beruf nach wie vor Berufung. Die Arbeit ist vielseitiger, anspruchsvoller, aber auch gefährlicher geworden. Heute gehts hektischer und stressiger zu und her. Dabei bleibt leider der Austausch mit der Bevölkerung auf der Strecke.» Er beklagt deshalb einen gewissen Prestigeverlust. «Früher waren wir Grenzwächter ein Symbol, eine Institution vergleichbar mit dem Dorfpolizisten oder dem Dorfpfarrer. Heute ist alles viel anonym.» ■

Schengen: Häufige Fragen und Antworten

Schengen, Grenzkontrollen und die Schweiz

Bei einer Assoziierung der Schweiz zum Schengen-Abkommen ändert sich an den Grenzkontrollen nur wenig. Zwar sind dann keine systematischen Personenkontrollen mehr erlaubt. Das Grenzwachtkorps (GWK) wird Personenkontrollen aber weiterhin bei

Warenkontrollen – für die persönliche Sicherheit der Mitarbeitenden – sowie bei einem polizeilichen Verdacht jederzeit durchführen können. Forum Z. hat die häufigsten Fragen zum Schengen-Abkommen und die Antworten darauf zusammengestellt.

Warum werden mit Schengen nach wie vor Warenkontrollen durchgeführt?

Weil die Schweiz nicht Mitglied der EU-Zollunion ist.

Werden wegen Schengen Zoll-Anlagen abgebaut?

An den Grenzübergängen werden keine Infrastrukturen abgebaut. Das GWK steht auch mit Schengen im Einsatz an der Grenze.

Werden die nationalen Datenbanken durch das Schengener Informationssystem (SIS) ersetzt?

Nein, sie bleiben weiterhin bestehen. Sie werden jedoch mit dem SIS verbunden. Ein Grenzwächter oder ein Polizist wird künftig nur eine Konsultation am Computer vornehmen müssen.

Werden Personen heute an der Schweizer Grenze systematisch kontrolliert?

Täglich reisen mehr als 600'000 Personen in die Schweiz ein. Kontrollen sind deshalb schon heute nur stichprobenweise möglich. Das heisst, man kann bereits jetzt nicht von «systematischen» Kontrollen sprechen. Gegenwärtig wird bei rund 3% aller Grenzübertritte in die Schweiz vertieft kontrolliert, bei 15% finden «Sichtkontrollen» statt (Ausweiskontrolle, Sichtung der Dokumente ohne eingehende Fahr-

zeug- und Dokumentenprüfung). Diese Kontrollintensität wird sich auch mit Schengen nicht ändern.

Unter welchen Voraussetzungen sind Personenkontrollen möglich?

Im Rahmen einer Warenkontrolle muss wegen der Sicherheit des Grenzwachtpersonals auch eine Personenkontrolle durchgeführt werden. Zudem darf ein Grenzwächter bei einem «polizeilichen Anfangsverdacht» eine Person jederzeit kontrollieren. Dabei genügt es, wenn der Verdacht subjektiv besteht. Weiter sieht das Abkommen vor, dass in besonderen Lagen – zum Beispiel bei Grossveranstaltungen mit besonderer Gefährdung – systematische Personenkontrollen vorübergehend wieder eingeführt werden können.

Macht Schengen irgendwelche Auflagen zu den Kontrollen im Landesinnern?

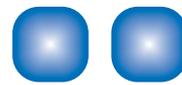
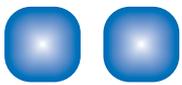
Schengen macht keine Auflagen für die Kontrollen im Grenzraum oder Landesinnern. Die Schweiz kann die Kontrolldichte und die Organisation der Kontrollen autonom bestimmen. Zudem wäre mit dem Abkommen die Grenze zur Schweiz für die EU keine Aussengrenze mehr

– zumindest in Bezug auf die Personenkontrollen. Die Nachbarländer hätten damit auch keinen Grund mehr, die Kontrollen bei der Ausreise aus der Schweiz zu verstärken.

Wie stark ist die Grenzwa- che im Grenzraum präsent, und wie arbeitet sie mit der Polizei zusammen?

Das Grenzwachtkorps setzt derzeit gegen 40 Prozent seiner Kräfte mobil im Grenzraum ein. Zwischen Zollaufgaben und polizeilichen Funktionen gibt es beträchtliche Schnittstellen (z. Bsp. polizeiliche Vorabklärungen zum Eigenschutz oder verkehrspolizeiliche Kontrollen im Zusammenhang mit der Zollkontrolle von Fahrzeugen etc.). Bereits heute nimmt das GWK im Rahmen der Zoll- auch originale polizeiliche Aufgaben wahr. Zudem wurden dem GWK von den einzelnen Grenzkantonen mittels Vereinbarungen weitere polizeiliche Aufgaben übertragen. Diese Vereinbarungen werden auch mit Schengen Geltung haben. Somit wird die bewährte, komplementäre Zusammenarbeit mit den kantonalen Polizeiorganen weitergeführt. Die Polizeihöhe ist nach wie vor Sache der Kantone.

Schengen macht keine Auflagen für die Kontrollen im Grenzraum oder Landesinnern.



Welche Auswirkungen hat Schengen auf die Sicherheit der Schweiz?

Dank dem Zugriff auf das SIS und den weiterhin möglichen Personenkontrollen rechnet der Zoll im Fall von Schengen mit einem Plus für die Sicherheit der Schweiz. Die Grenzschutz geht davon aus, dass sie die guten Resultate der Vergangenheit auch mit Schengen erzielen kann. So hat das GWK im letzten Jahr rund 35'000 Personen der Polizei übergeben, davon 7'000, die versuchten, illegal in die Schweiz zu gelangen.

Muss bei der Grenzschutz Personal abgebaut werden?

Laut Bundesbeschluss zu den Bilate-

ralen Abkommen II mit der EU wird dem GWK bei einer Assoziierung zu Schengen/Dublin mindestens der Personalbestand vom 31. Dezember 2003 zugesichert. Das würde einen Bestand von 1938 Stellen plus 95 Aspiranten bedeuten. Kommt die Assoziierung jedoch nicht zustande, müsste der Personalbestand gemäss den vom Parlament beschlossenen Entlastungsprogrammen um rund 10% abgebaut werden.

Können Ausländer durch Schengen künftig ohne Reisepass in die Schweiz einreisen?

Nein, Schengen behält die nationalen Ausweissvorschriften ausdrücklich vor. Für die Schweiz gilt: Ausländer benötigen für die Einreise in

die Schweiz einen Pass. Die Einreise mit der Identitätskarte wird auf der Basis von bilateralen Verträgen gestattet.

Wird durch die Assoziation der Schweiz zu Schengen die allgemeine Ausweispflicht im Inland eingeführt?

Die Einführung einer allgemeinen Ausweispflicht ist in der Schweiz trotz Schengen nicht geplant. Bei in der Schweiz lebenden Ausländern kann die Identität durch das Zentrale Ausländerregister (ZAR) leicht abgeklärt werden. Bei Schweizer Bürgerinnen und Bürgern bestehen andere Möglichkeiten (Führerausweis, Einwohnerkontrolle, etc). ■

Autobahn-Vignette

Missbrauch kostet pro Jahr 30 Millionen Franken

Vor 20 Jahren hat der Zoll die erste Autobahn-Vignette herausgegeben. Seither hat sich – mit Ausnahme der jedes Jahr wechselnden Farbe – am «Kleber» nicht viel geändert. Pro Jahr werden rund siebeneinhalb Millionen Stück davon im In- und

Ausland abgesetzt. Das System hat sich grundsätzlich bewährt. Trotzdem gehen dem Bund wegen Missbräuchen jährlich rund 30 Millionen Franken verloren, wie Beat Rohner von der Oberzolldirektion sagt.

wp. Herr Rohner, die Vignette gibts nun bereits seit 20 Jahren in mehr oder weniger unverändertem Design. Hat man nie daran gedacht, etwas zu ändern?

Die Vignette ist eine ausgesprochen einfache und effiziente Methode, die Autobahnabgabe zu erheben. Ausserdem hat sie sich sowohl im In- als auch im Ausland etabliert. Mit kleinen Veränderungen haben wir versucht, die Vignette im Laufe der Zeit fälschungssicherer zu machen. So sind diverse Sicherheitsmerkmale eingebaut worden. Sonst gab es aber keine wesentlichen Änderungen – ausser, dass natürlich die Farbe jedes Jahr wechselt.

Apropos Farbe, wer legt diese eigentlich fest, und von wem stammt das Sujet?

Die Grundfarbe wird in einer sektionsinternen Ausmarchung bestimmt. Dabei achten wir jeweils darauf, dass sie sich von den Vignettenfarben der Vorjahre deutlich

unterscheidet. Erst dann kommt der Grafiker zum Einsatz – Roland Hirter aus Bern. Genau wie vor 20 Jahren. Er macht uns Vorschläge für die Farbkombination mit der Jahreszahl. Die Druckfarbe der Vignette wird strengen Tests unterzogen, um festzustellen wie sie auf die Trägerfolie reagiert. Schliesslich wird die Vignette auch noch durch die Eidgenössische Materialprüfungsanstalt gründlich getestet, denn die Vignette muss extremen Temperatur- und Witterungsverhältnissen Stand halten.

Eine Untersuchung im vorletzten Jahr hat ergeben, dass relativ viel Missbrauch mit der Vignette betrieben wird. Wie hoch sind die Einnahmeausfälle, die daraus resultieren?

Wir haben eine Missbrauchsquote von rund zehn Prozent festgestellt. Dadurch gehen dem Bund schätzungsweise 30 Mio. Franken verloren. Entweder haben Lenke-



Beat Rohner

rinnen und Lenker keine Vignette oder sie ist nicht vorschriftsgemäss an der Windschutzscheibe befestigt worden. So, dass sie sich wieder entfernen und auf ein anderes Fahrzeug übertragen lässt. Im Internet werden zudem immer wieder präparierte Vignetten angeboten, die sich mehrfach verwenden lassen. Diesen Sommer werden wir erneut Erhebungen durchführen, um festzustellen, wie sich der Vignetten-Missbrauch entwickelt hat. Fest steht aber jetzt schon – die Vignettendisziplin könnte besser sein. Denn die Entwicklung der verkauften Vignetten hält mit der Anzahl Fahrzeuge, die in der Schweiz unterwegs sind, nicht Schritt.

Wie steht es mit Fälschungen?

Die Vignette kommerziell zu fälschen lohnt sich nicht. Dazu ist der Absatz viel zu schwierig. Das heisst,



das Risiko aufzufliegen ist sehr gross. Entsprechend selten bekommen wir Fälschungen zu sehen.

Vor allem von ausländischen Automobilisten, die sich nur kurz in der Schweiz aufhalten, wird beklagt, dass sie genau gleichviel bezahlen müssen, wie jemand, der die Autobahn das ganze Jahr hindurch benutzt.

Bei einer Pauschalabgabe wie der Vignette kommt es zwangsläufig zu einer gewissen Ungerechtigkeit. Das ist systembedingt und wurde vom Gesetzgeber bewusst in Kauf genommen. Im internationalen Vergleich ist die Abgabe in der Schweiz dennoch bescheiden. So beträgt die Jahresabgabe zum Beispiel in Österreich und Ungarn über 100 Franken, und in südeuropäischen Ländern kosten 100 Autobahnkilometer rund zehn Franken.

Pro Jahr werden 7,5 Mio. Vignetten verkauft. Wohin fliessen die Einnahmen?

Von diesen 7,5 Millionen Stück setzen wir übrigens etwas mehr als eine Million im Ausland und knapp 2 Mio. an der Grenze ab. Die Einnahmen sind zweckgebunden und fliessen vollumfänglich in den Strassenbau. Im vergangenen Jahr beliefen sich die Einnahmen auf 303 Millionen Franken. Zum Vergleich, 1985 waren es noch 150 Mio. Franken, allerdings bei einem Verkaufspreis von 30 Franken.

Können Sie uns schon etwas über das Aussehen der Vignette 2006 verraten?

Wir haben schon ziemlich konkrete Vorstellungen, wie sie aussehen wird. Aber das verraten wir natürlich noch nicht. Nur soviel sei gesagt: Das Erscheinungsbild wird eine geringfügige Änderung erfahren. ■



Zoll-Aussenhandelsstatistik

Von Zahlen und was sich daraus ablesen lässt

Ob man nun wissen will, wie viele Kriegsgüter die Schweiz exportiert, wie viel Rotwein sie importiert oder aber auch nur, wie viele Regenschirme zum Beispiel aus China jährlich eingeführt werden – die Leute von der Aussenhandelstatistik des Zolls

wissen Bescheid. Forum Z. wollte von Matthias Pfammatter von der Aussenhandelstatistik wissen, was hinter den nackten Zahlen steckt und was sich daraus über die Entwicklung der Schweizer Wirtschaft ablesen lässt.

wp. Herr Pfammatter, Aussenhandelsstatistik – das tönt nach viel Zahlen und trockener Materie.

Im Gegenteil. Klar, Zahlen stehen im Mittelpunkt unserer Tätigkeit, aber die Informationen, die sich daraus gewinnen lassen, sind hochinteressant, weil sie ein Abbild unserer Wirtschaft ergeben. Entsprechend gross ist das Interesse an den Zahlen.

Woher stammen eigentlich die Daten?

Die Grunddaten fallen bei der Verzollung der Waren als Nebenprodukt an. Am gesamten Prozess, von der Erfassung, über die Aufbereitung bis hin zur Publikation sind neben dem Zollpersonal auch Externe beteiligt. Nur dank der wertvollen Unterstützung aller ist es überhaupt möglich, eine aussage-

kräftige Aussenhandelsstatistik zu erstellen.

Wer sind Ihre Kunden und welche Daten sind besonders gefragt?

Unser Kundenstamm ist breit gefächert. Wir erhalten jährlich mehr als 6'000 Anfragen von Firmen, Wirtschaftsverbänden, Journalisten, Botschaften, anderen Amtstellen, Studierenden usw. Rund 20% davon sind Anfragen aus dem Ausland. Wir bieten Statistikdaten via Internet, ab Datenbank SWISS-impex, auf CD-ROM, in Buchform oder als elektronische Auswertung mittels E-Mail-Versand an. Die Einzelanfragen beziehen sich sehr oft auf bestimmte Produkte oder auf Daten über einen längeren Zeitraum. Populär sind aber auch die Länderranglisten.

Aussenhandelsstatistik

Die Statistik des Aussenhandels soll insbesondere Auskunft geben über die Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren nach Produkten und Ländern, über die dabei benutzten Verkehrszweige sowie über die Preisentwicklung bei den ein- und ausgeführten Waren. Sie ist Teil der vom Bund erstellten Wirtschaftsstatistiken, insbesondere der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung und der Zahlungsbilanz.

Apropos Länderrangliste – wer sind die wichtigsten Handelspartner der Schweiz. Gab es da in den letzten Jahren grössere Verschiebungen?

Die wichtigsten Handelspartner sind Deutschland, Italien, Frankreich und die USA, die seit Jahren die vordersten Ränge belegen. Auffällig war in jüngster Vergangenheit der rasante Vormarsch Chinas. Das Land ist mittlerweile der elftichtigste Handelspartner der Schweiz. Spätestens in zwei Jahren ist China in den Top 10.

Wie zeigt sich der Aufstieg Chinas in der Aussenhandelsstatistik konkret?

Die Schweiz hat 2004 wertmässig mehr Waren aus China bezogen als aus Japan, das jahrzehntelang unser wichtigster Beschaffungsmarkt in



Matthias Pfammatter

Asien war. Produktemässig stammen inzwischen beispielsweise zwei Drittel aller importierten Regenschirme aus China, 40% der Lederwaren und ein Drittel der Seide kommen aus dem Reich der Mitte. Aber auch Apparate und Elektronik sind sehr gefragt. Zugleich ist China zum wichtigsten Exportmarkt für die schweizerische Textilmaschinenindustrie aufgestiegen. Übrigens importierte die Schweiz letztes Jahr fast genau soviel aus China wie sie dorthin exportierte. Die Handelsbilanz mit diesem Land war damit praktisch ausgeglichen.

Die Handelsbilanz insgesamt weist aber seit einigen Jahren einen hohen Überschuss aus. Was ist aus volkswirtschaftlicher Sicht besser, ein Überschuss oder ein Defizit?

Die Wirtschaftstheorie macht dazu keine wertende Aussage. Dennoch liefert die Handelsbilanz interessante Hinweise: Die Konjunktur in Japan oder auch in Deutschland harzt, obwohl beide Länder hohe Exportüberschüsse erzielen. Ähnliches gilt auch für die Schweiz. Die US-Wirtschaft, mit ihrem massiven Handelsbilanzdefizit, wächst hingegen beachtlich. Wenn sich die Importe schwächer entwickeln als die Exporte kann dies ein Indiz für eine laue inländische Investitionsbereitschaft bzw. Konsumentenstimmung sein. Andererseits zeigt ein höheres Exportwachstum auch, dass unsere Waren auf dem internationalen Markt konkurrenzfähig sind.

In der Welthandelsrangliste ist die Schweiz seit 1990 von Position 14 auf 20 abgerutscht, obwohl sich in diesem Zeitraum die Exporte unseres Landes fast verdoppelt haben. Welche Rückschlüsse lässt das zu? In den vergangenen Jahren haben

Handelsbilanzsaldo 1995 bis 2004
(in Mia. Franken)



Mit Ausnahme von 2000 ist die Schweizer Handelsbilanz in den letzten zehn Jahren immer positiv ausgefallen.

Import/Export: Länderrangliste 2004

Anteil	Import Mio. CHF	Länder	Rang	Länder	Export Mio. CHF	Anteil
100.0	132'423	Total		Total	141'735	100.0
33.9	44'857	Deutschland	1	Deutschland	29'161	20.6
11.7	15'540	Italien	2	U.S.A.	14'247	10.1
10.1	13'351	Frankreich	3	Frankreich	12'252	8.6
5.2	6'869	Niederlande	4	Italien	11'978	8.5
4.4	5'834	Österreich	5	Ver. Königreich	6'826	4.8
4.3	5'714	U.S.A.	6	Spanien	5'872	4.1
3.6	4'805	Ver. Königreich	7	Japan	5'329	3.8
3.5	4'614	Irland	8	Österreich	4'714	3.3
2.9	3'814	Belgien	9	Niederlande	4'364	3.1
2.5	3'368	Spanien	10	Hongkong	3'053	2.2

zahlreiche Länder wachstumsmässig aufgeholt oder uns sogar überholt. Es gelang diesen, ihre Produktionsbedingungen zu verbessern beziehungsweise dank niedrigeren Löhnen, Mieten und Steuern bestimmte Standortvorteile gegenüber der Schweiz zu schaffen. In diesem verschärften internationalen Wettbewerb ist es für die Schweiz schwieriger geworden, ihre gute Position zu verteidigen. Trotzdem, die Produktivität und die Aussenhandelsleistung pro Kopf sind in unserem Land nach wie vor hoch.

Welche Bedeutung kommt den

Aussenhandelszahlen bei Konjunkturprognosen zu?

Die Warenexporte machen allein mehr als 30% der gesamtwirtschaftlichen Leistung, des so genannten Bruttoinlandsproduktes, in der Schweiz aus. Damit sind die Exportdaten respektive deren Entwicklung ein wichtiger Konjunkturindikator. Unsere Daten finden folglich Eingang in die jeweiligen Konjunkturprognosen. Zudem stellt der Zoll mit Alois Zurwerra, dem Chef der Sektion Statistik, einen Vertreter in der ämterübergreifenden Fachgruppe «Wirtschaftsprognose des Bundes». ■

In Kürze

Zoll-ABC: Folge IV – Das «Schoggigesetz»

Erklärt von Heinz Eng, Sektion
Zollbegünstigungen, OZD

Das Bundesgesetz über die Ein- und Ausfuhr von Erzeugnissen aus Landwirtschaftsprodukten, das so genannte Schoggigesetz, ermächtigt den Bundesrat bei der Ausfuhr solcher Waren Ausfuhrbeiträge zu gewähren. Warum dieses Gesetz?

Die Preise für landwirtschaftliche Grundstoffe (z.B. Milch, Weizenmehl usw.) sind in der Schweiz höher als auf dem EU- und Weltmarkt. Dies führt zu Wettbewerbsverzerrungen, welche die Schweizer Produktionsbetriebe wegen der staatlichen Agrarpreispolitik nicht ausgleichen können. Der Standortnachteil für die Schweiz ist offensichtlich. Zahlreiche hier ansässige Nahrungsmittelbetriebe (Nestlé SA, Kraft Jacobs Suchard usw.) treten multinational auf. Sie könnten ihre Anlagen im Ausland ausbauen und den schweizerischen Markt ebenfalls beliefern. Stattdessen werden ihnen als Ausgleich für das bestehende Rohstoff-Preishandicap Ausfuhrbeiträge gewährt. Diese sind seit dem GATT/WTO-Abkommen von 2000 auf 114,9 Mio. Franken pro Jahr plafoniert. Die Ausfuhrbeiträge werden aufgrund des Unterschiedes zwischen den Inland- und Auslandpreisen für

Heinz Eng



landwirtschaftliche Grundstoffe, die für die Herstellung entsprechender Waren verwendet werden, periodisch berechnet und bei Bedarf angepasst. Die EU kennt im Übrigen ein analoges System (EU-Ausfuhrerstattungen).

Bilaterale Abkommen II

Mit dem Abkommen über die verarbeiteten Landwirtschaftsprodukte ist ein wichtiges Anliegen der schweizerischen Nahrungsmittelindustrie erfüllt worden. Inländische Nahrungsmittelbetriebe können nun diverse Produkte (z.B. Schokolade, Biskuits usw.) zollfrei in die EU exportieren. Für Ausfuhren in die EU bemessen sich die Beiträge neu auf der Rohstoff-Preisdifferenz zwischen der Schweiz und der EU. Dies führt zu reduzierten Beitragszahlungen beim Export in EU-Länder.

Produktionsstandort Schweiz erhalten

Der Export von verarbeiteten Landwirtschaftsprodukten ist in den Ausfuhrbelegen zu kennzeichnen (spezielle Codierung, Vermerk Voraus-Festsetzungsbescheinigung, Artikel, Gewicht usw.). Der vom Zollamt beglaubigte Ausfuhrbeleg dient als Grundlage für die Auszahlung der Beiträge. Spezifische materielle Belegsüberprüfungen mit risikogerechter Musterentnahme und Nachkontrollen in Form von Betriebsprüfungen sind unerlässliche Garantien für das Funktionieren dieses Systems. Der Zoll wirkt damit an vorderster Front mit, wenn es darum geht, den Produktionsstandort Schweiz zu erhalten.



15 neue Zolldeklarantinnen und -deklaranten

21 Kandidatinnen und Kandidaten traten 2004 zur eidg. Berufsprüfung für Zolldeklarantinnen und -deklaranten an. 15 davon haben die Prüfung bestanden. Am besten schnitten dabei Manuela Neeb (5,4), Railion Deutschland AG, Schaffhausen, und Eva Kobi (5,2), Natural AG, Basel, ab. *Annelies Greney, Spedlogswiss*

«3 Fragen an...» Alain



Infografik – Exporte 2004: Anteil je Branche in %

Die Chemische Industrie belegte 2004 zum vierten Mal hintereinander Rang 1 in der Liste der grössten Exportbranchen der Schweiz. Ihr Auslandabsatz macht allein mehr als ein Drittel der Gesamtausfuhren von 141,7 Mrd. Franken aus. Die Division Pharmazeutika, Diagnostika und Vitamine weist einen Exportwert von 34,7 Mrd. Franken aus. Damit übertrifft diese sogar den Ausfuhrbetrag der zweitplatzierten Maschinen- und Elektronikindustrie (33,5 Mrd. CHF). Mit deutlichem Abstand folgen die Uhren- und die Metallindustrie sowie die Präzisionsinstrumente, die je für 11 bzw. 10 Milliarden Franken Produkte im Ausland absetzten. Dies entspricht einem Exportanteil von 7,8% bzw. 7,1%. Auf die zehn aufgelisteten Branchen entfallen insgesamt 91,2% der Gesamtausfuhren.

Branche	%
Chemische Industrie	34.9
Maschinen- und Elektroindustrie	23.6
Uhrenindustrie	7.8
Metallindustrie	7.8
Präzisionsinstrumente	7.1
Nahrungs- und Genussmittelindustrie	2.6
Kunststoffindustrie	2.3
Papier- und Grafische Industrie	2.3
Textilindustrie	1.5
Bekleidungsindustrie	1.1

Quelle: Oberzolldirektion, Aussenhandelsstatistik

Brenneisen, neuer Kommandant GWK III

Welche Ziele haben Sie sich persönlich für die neue Funktion gesteckt?

Da ich bereits seit 1981 Stellvertreter des Kommandanten gewesen bin, fange ich nicht bei null an. Ich kenne das Grenzwachtkorps III gut und habe nicht vor, dieses von Grund auf zu revolutionieren. Vielmehr habe ich mir vorgenommen, den Weg fortzuführen, den mein Vorgänger, Jacques Strahm, eingeschlagen hat. Ich bin dankbar, dass ich so lange mit ihm zusammenarbeiten durfte, und zwar in bester Harmonie und gegenseitigem Vertrauen. Ich setze also auf Kontinuität. Dies umso mehr, als wir bei der Grenzwaiche in den nächsten Jahren ohnehin grosse Herausforderungen zu bewältigen haben.

Und zudem habe ich gelernt, dass die Zukunft immer noch genügend Überraschungen bereit halten wird.

An welche Herausforderungen denken Sie?

Zum Beispiel an das Reorganisationsprojekt innova, das grundlegende Veränderungen bringen wird. Hier geht es insbesondere darum, bei der Führung neue Lösungen umzusetzen. Die Abschnitte werden als organisatorische Ebene aufgehoben. Auf taktischer Ebene wird es stattdessen neu Grenzwachtposten mit durchschnittlich 20 bis 50 Mitarbeitenden geben. Eine Herausforderung sehe ich hier aber auch im sozialen Bereich. Mir ist es wichtig, dass sich die Angehörigen unseres Korps kennen. Seit der Fusion der

Grenzwachtkorps V und VI 1994 mit über 500 Grenzwächterinnen und Grenzwächtern wurde dieser Aspekt leider stark vernachlässigt. Sobald innova umgesetzt sein wird, soll sich das ändern.

Welche Erwartungen haben Sie an Ihre Mitarbeitenden?

Ohne hier ein abschliessendes Anforderungsprofil aufzulisten, sind die Mitarbeitenden wie bisher gefordert, wenn es darum geht, Qualitätsarbeit abzuliefern, Einsatzbereitschaft zu zeigen sowie effizient, flexibel und offen für Neues zu sein. Zudem erwarte ich von allen Loyalität und Höflichkeit. Und, dass wir immer zusammenhalten – ganz besonders in schwierigen Momenten. ■

Symposium: Verkehrskollaps an der Grenze

Lösungsvorschläge endlich umsetzen

Der grenzüberschreitende Güterverkehr nimmt ständig zu und damit auch die täglichen Staus an den grossen Strassenzollämtern in Basel und Chiasso. Ohne Gegenmassnahmen kommt es früher oder später zum Verkehrskollaps an der Grenze, fürchten Transporteure und Spediteure. Sie fordern deshalb,

der Zoll müsse investieren und seine Kapazitäten ausbauen. Aber der Zoll muss sparen und Personal abbauen. An einem Symposium von Cargo Forum Schweiz in Basel sagte Oberzolldirektor Rudolf Dietrich, wie der Zoll versucht, den Kollaps trotzdem zu verhindern.

wp. Ein gut funktionierender Güterverkehr ist Voraussetzung für Wirtschaftswachstum und Wohlstand. Doch der Verkehr an der Schweizer Grenze gerät immer mehr ins Stocken. Durchschnittlich stauen sich die LKWs unter der Woche rund drei Kilometer vor dem Grenzübergang Basel/Weil Autobahn in Richtung Schweiz. Gebaut wurde die Anlage einst für etwa 700 LKWs. Heute sind es bereits mehr als 4000 Camions, die das wichtigste Nord-Süd-Strassenportal täglich passieren. Modernen Zollverfahren ist es zu verdanken, dass es nicht schon jetzt zum Kollaps gekommen ist. Die Staus schaden nicht nur den Unternehmen, sie belasten auch Umwelt und Bevölkerung und gefährden die Verkehrssicherheit.

Der grenzüberschreitende Verkehr nimmt seit Jahren zu. Eine Trendwende ist nicht absehbar – im Gegenteil. Laut Prognosen des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) steigt der Importverkehr bis ins Jahr 2030 je nach Szenario um 61 – 114%. Beim Exportverkehr betragen die Zuwachsraten 53 – 103%, beim Transitverkehr 46 – 104%. Diese Zahlen präsentierte Martin Oeschger, Geschäftsführer von Cargo Forum Schweiz (CFS), am Symposium von Anfang April in Basel. Das CFS ist eine Interessengruppe von Verbänden aus den Bereichen Spedition, Transport und Logistik. Dazu gehören unter anderen Spedlogswiss, Swiss



Rudolf Dietrich

Shippers' Council und die Handelskammer beider Basel.

Forderungen aus der Wirtschaft

Als wichtigste Gründe für die «unhaltbaren Zustände an der Grenze» orteten die Teilnehmer den zunehmenden Gütertausch und das Schweizer Nachtfahrverbot. Beides lasse sich nicht ändern, weshalb man bei den Zoll-Kapazitäten, der Infrastruktur und den Abläufen an der Grenze ansetzen müsse. «Wir erwarten, dass der Zoll nicht Grenzübergänge schliesst oder das Verzollungsangebot reduziert, sondern dass er seine Infrastrukturen ausbaut. Wollen wir die Staus verringern, braucht der Zoll mehr Personal. Alles andere ist nicht nachfragekonform», sagte Astag-Zentralvorstand Hans-Peter Dreier. Statt Stauräume bauen, solle man Arbeitsplätze schaffen.

Bruno Planzer, Planzer Transport AG, setzt grosse Hoffnungen in die



Bruno Planzer

hochgeständerten Kabinen, die der Zoll an den grossen Übergängen bauen will, damit die Chauffeure für die Transitabfertigung an der Grenze nicht mehr aussteigen müssen. «Dies funktioniert aber nur, wenn sie gleichzeitig die Möglichkeit haben, einen Transit bereits vor der Grenze eröffnen zu lassen.» Solange Transitöffnungen von den ausländischen Zollbehörden an der Grenze angeboten werden, verpufft der Vorteil von hochgeständerten Kabinen. Vertreter des deutschen Zolls wurden am Symposium aufgefordert, dem Beispiel ihrer französischen Kollegen zu folgen, die bereits seit längerem keine Transiteröffnungen an der Grenze mehr vornehmen. Gefordert wurden auch LKW-Standplätze im Inland sowie längere Öffnungszeiten der Zollämter. Viel gewonnen wäre zudem, wenn es gelingen würde, den Transit- vom Verzollungsverkehr zu trennen.



Zoll-Strategie: weg von der Grenze

Oberzolldirektor Rudolf Dietrich wies darauf hin, dass der Sparbeschluss nun mal Tatsache sei und der Zoll beim zivilen Personal bis 2008 10% abbauen müsse. Längere Öffnungszeiten würden deshalb schlicht nicht drinliegen, seien aber auch gar nicht nötig. Bereits heute betreibe der Zoll nämlich Nachtzentralen, bei denen man ausserhalb der ordentlichen Öffnungszeiten verzollen könne. Das Angebot würde aber schlecht genutzt. «Damit lösen wir das Stauproblem jedenfalls nicht», sagte Dietrich. Um den Verkehrskollaps zu verhindern, setzt der Zoll auf eine andere Strategie. «Unser Ziel ist es, dass Transiteröffnungen und möglichst auch Verzollungen künftig nicht mehr an der Grenze gemacht werden.» Transite könnten in irgendeinem Zollamt der EU eröffnet werden, und verzollt würde im Inland. In Kombination mit den hochgeständerten Kabinen liesse

sich so die Durchflusskapazität an der Grenze massiv erhöhen. Eine weitere Voraussetzung dafür ist, die Zollverfahren in Zukunft nur noch elektronisch durchzuführen. Dies sei ohnehin notwendig sagte Dietrich mit Blick auf die Entwicklung des Zollrechts in der EU. «Über kurz oder lang wird man nur noch elektronisch verzollen können.»

Zoll macht keine Verkehrspolitik

Rudolf Dietrich verwahrte sich am Symposium einmal mehr gegen den Vorwurf, der Zoll werde für die Verlagerungspolitik des Bundes instrumentalisiert und habe gar kein Interesse daran, die Staus an der Grenze abzubauen. «Der Zoll macht keine Verkehrspolitik. Wir setzen alles daran, den Unternehmen im internationalen Güterverkehr möglichst gute Rahmenbedingungen zu bieten. Wir verstehen uns als Infrastruktur-Dienstleister für die Wirtschaft.»

Hans-Peter Dreier von der Astag hielt entgegen, er zweifle nicht am

guten Willen beim Zoll, der Personalabbau spreche aber eine deutlich andere Sprache.

Zoll leistet gute Arbeit

Das Symposium machte klar, wie viele Akteure von den Staus an der Grenze betroffen sind: Wirtschaft, Bevölkerung, Zoll, Polizei und Politik. Die Kosten sind betriebs- und volkswirtschaftlich immens. Klar wurde aber auch: Eine Partei allein kann das Problem nicht lösen. Nötig sei ein runder Tisch. Man habe lang genug Schuldige gesucht und darauf gewartet, dass irgendeine Partei die Initiative ergreife. Obwohl Lösungsvorschläge auf dem Tisch lägen, sei nie etwas passiert. Cargo Forum Schweiz wurde aufgefordert, vorwärts zu machen. Sonst kollabiere der Verkehr an der Grenze unweigerlich. Am Zoll liegt's nicht, wurde ihm am Symposium doch mehrfach attestiert, in der schwierigen Situation gute Arbeit zu leisten. ■

Hochpreisinsel Schweiz

«Zölle verteuern Waren nur unwesentlich»

Bekannt ist, dass Zölle den einheimischen Landwirtschaftsmarkt vor ausländischer Konkurrenz schützen und so mitverantwortlich sind für die viel zitierte Hochpreisinsel Schweiz. Doch wie viel macht der

Preisaufschlag aus, und wie nimmt der Zoll sonst noch Einfluss auf den Wirtschaftsstandort Schweiz? Wie sind Unternehmen und Konsumenten davon betroffen? Antworten von EZV-Vizedirektor Roman Bisaz.

Herr Bisaz, welche Bedeutung haben Zölle heute?

Zölle dienen einerseits dazu, Einnahmen für den Staat zu generieren. Andererseits schützen sie die inländische Wirtschaft vor ausländischer Konkurrenz. Die Zölle als Einnahmequelle des Bundes haben im Laufe der Zeit aber massiv an Bedeutung verloren. 1965 machten die Zolleinnahmen, ohne Fiskalzölle, 19,1% der Bundeseinnahmen aus. 2004 betrug deren Anteil noch 2,2%. Bei den so genannten sensiblen Waren dagegen ist der Grenzschutz für die schweizerische Volkswirtschaft wichtig. Betrachtet man die Höhe der Ansätze, so entfalten Zölle nur noch im Agrarbereich und bei der Bekleidung eine Schutzwirkung.

Wer legt die Zölle fest?

Im Prinzip kann jeder Staat seine Zölle selber festlegen. Die in den 30er-Jahren des letzten Jahrhunderts zur Bekämpfung der Weltwirtschaftskrise angewandten Rezepte – Handelsbeschränkungen, Abwertungen, Devisenbewirtschaftung – wirkten sich kontraproduktiv aus und verschärften die Depression. Aus der Erkenntnis, dass freier Welthandel und Wettbewerb zu Wohlstand auf der Welt führt, wurden im Rahmen des GATT und später der WTO mehrere Verhandlungsrunden gestartet. Unter anderem mit dem Ziel, Zölle abzubauen.

So hat auch die Schweiz ihren Grenzschutz kontinuierlich abgebaut. In der Uruguay-Runde sind nicht nur Zölle reduziert, sondern auch andere Schutzmassnahmen – wie etwa Importverbote – in Zölle umgewandelt worden. Weiter abgebaut wird der Grenzschutz durch Freihandelsabkommen. Dadurch nimmt auch die zollbedingte Verteuerung der importierten Waren ständig ab.

Wie viel macht diese zollbedingte Verteuerung von Waren aus?

Insgesamt führten die Zölle 2004 bei den Industrieprodukten zu einer durchschnittlichen Verteuerung von maximal 0,15% exklusive Bekleidung. Bei der Bekleidung beläuft

sich die Verteuerung auf 3,1%. Im Landwirtschaftsbereich ist die einheimische Produktion geschützt. Die Produktionskosten sind in der Schweiz höher als im Ausland. Ohne Grenzschutz könnten die schweizerischen Produzenten ihre Waren nicht absetzen. Bezogen auf das Jahr 2004 verteuerten die Zölle in diesem Bereich die Waren durchschnittlich um 9,8%.

Im Zusammenhang mit den Preisunterschieden bei den Lebensmitteln zwischen der Schweiz und dem Ausland wird immer wieder auch das Schoggigesetz erwähnt. Worum gehts da?

Das Schoggigesetz von 1976 führt dazu, dass die Preise importierter

Roman Bisaz



Richtpreise landwirtschaftlicher Grundstoffe in CHF pro 100 kg
(Grundlage für die Berechnung der aktuellen Ausführbeitragsansätze)

	CH-Preis	EU-Preis	Weltmarkt-Preis
Weichweizen	58.34	16.10	16.10
Vollmilchpulver	590.00	395.00	274.09
Butter	917.00	468.00	245.04



verarbeiteter Nahrungsmittel auf das schweizerische Niveau erhöht werden. Gleichzeitig werden die inländischen Produkte durch Ausführbeiträge auf Weltmarkt- bzw. EU-Preise gesenkt. Der Wirkungsbereich des Schoggigesetzes ist limitiert auf Milch-, Ei- und Brotgetreideprodukte (Anm. d. Redaktion: Detaillierte Informationen zum Schoggigesetz siehe Beitrag auf Seite 14, «Zoll-ABC»).

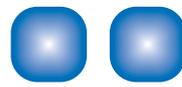
Wie viel der Preisunterschiede zwischen der Schweiz und Deutschland lassen sich mit diesen Massnahmen begründen?

Eine allgemeingültige Quantifizierung ist nicht möglich. Eine 100-Gramm-Tafel Milkschokolade wird zum Beispiel um fünf Rappen und eine 250-Gramm-Konfektion Butterbiskuits um dreissig Rappen verteuert. Das Schoggigesetz ist also nicht der einzige Grund für die Preisunterschiede zwischen der Schweiz und Deutschland. Um die inländische Produktion zu schützen, werden relativ hohe Zollansätze angewandt. Bei Frischprodukten wie etwa Früchten oder Gemüse variiert die Höhe saisonal. Deckt die inländische Produktion die Nachfrage, gelten höhere Zollansätze – mit der

Folge, dass in dieser Zeit praktisch keine entsprechenden Produkte eingeführt werden. Im Jahr 2004 bewirkten Zölle einen Preisaufschlag von durchschnittlich 2,8% bei Früchten bzw. 5,5% beim Gemüse. Zölle verteuern demnach die Waren nur unwesentlich. Im Windschatten dieser Regelung können die inländischen Produzenten – im Vergleich zu deutschen Herstellern – ihre Erzeugnisse auf dem Heimmarkt aber zu höheren Preisen absetzen.

Abgesehen von den Ausführbeiträgen, wie beeinflusst der Zoll die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in der Schweiz sonst noch?

Der Zoll hat verschiedene Möglichkeiten, die Konkurrenzfähigkeit der Schweizer Industrie zu sichern. Ein Beispiel ist der aktive Veredelungsverkehr. Dabei werden ausländische Rohstoffe eingeführt und nach der Verarbeitung durch inländische Unternehmer wieder ausgeführt. Hier wird bei der Einfuhr in der Regel Zollbefreiung gewährt. Eine andere Möglichkeit sind Zollbegünstigungen. So können Unternehmen Waren für einen bestimmten Zweck zu einem ermässigten Zoll importieren. Dies zum Beispiel wenn wegen hoher Einfuhrzölle oder hoher Inlandpreise der Rohstoffe die Inlandproduktion gegenüber den Importen nicht mehr konkurrenzfähig ist. So können beispielsweise Konfitüren zollfrei aus der EU importiert werden. Da die Preise der Früchte zur Herstellung der Konfitüren in der Schweiz viel höher sind als im Ausland, sind die Produktionskosten der inländischen Industrie höher als diejenigen der ausländischen Anbieter. Die schweizerischen Produkte wären sowohl auf dem Inland- als auch auf dem Weltmarkt nicht wettbewerbsfähig. ■



Federal Bureau of Investigation (FBI)

FBI-Know-how für Schweizer Grenzwache

Als erster Offizier der Schweizer Grenzwache hat Andrea Canonica, Chef der Drogenschmuggel-Bekämpfung beim Zoll, in diesem Frühjahr einen Weiterbildungskurs des Federal Bureau of Investigation (FBI) in den USA besucht. Dabei hat er nicht

nur polizeiliches Know-how vertieft, sondern auch Kontakte zu Vertretern von Partnerbehörden aus der ganzen Welt geknüpft. Ein wichtiger Pluspunkt im Kampf gegen die internationale Drogenkriminalität, ist Canonica überzeugt.

Von Andrea Canonica, Oberzolldirektion

Die Nachfrage nach einem Ausbildungsplatz in der «FBI National Academy» (FBINA) ist riesig. Aber nur gerade ein Prozent der amerikanischen Polizeioffiziere haben die Möglichkeit, eine «Session», wie die Weiterbildungslehrgänge der FBINA heissen, zu absolvieren. Und auch bei den ausländischen Studentinnen und Studenten ist das Auswahlverfahren streng. Es kann vorkommen, dass Kandidaten bis zu zehn Jahren warten müssen, ehe sie aufgenommen werden. Die wichtigsten Zulassungskriterien sind Führungserfahrung, Englischkenntnisse in Wort und Schrift, körperliche und psychische Verfassung sowie charakterliche Eigenschaften. Die Kandidaten werden von den amerikanischen und ausländischen Behörden vorgeschlagen und durch Spezialisten des FBI auf ihre Eignung geprüft.

Weltweites Kontaktnetz

Der FBI-Lehrgang gilt als führende Weiterbildungs-Plattform für Polizeikräfte. Im Vordergrund stehen Theorie und Praxis polizeilicher Operationen bei der Kriminalitäts-, Drogen- und Terrorismusbekämpfung. Dazu kommen Seminare in Führung, Management, Kommunikation und Informationsbewirtschaftung. Je nach Bedarf kann man modular zusätzliche Kurse besuchen: Stress- und



Andrea Canonica

Krisenmanagement, Kriminalistik, Psychologie, Ethik usw. Ein wichtiges Ausbildungsziel besteht ausserdem darin, die nationale und internationale Zusammenarbeit zu fördern. Studierende wie Dozenten sind erfahrene und praxiserprobte Leute. Entsprechend wertvoll ist der Erfahrungs- und Informationsaustausch. Die Kontakte, die ich zu Berufskollegen aus den USA, Südamerika, Afrika, Asien, dem Nahen Osten und Europa knüpfen konnte, sehe ich als besonders grossen Gewinn für meine Arbeit beim Zoll.

Gruppe ist wichtig

Die zehnwöchige Ausbildung ist

FBI-Kaderlehrgang

Die FBI-Akademie in Quantico in der Nähe von Washington D.C ist 1962 gegründet worden. Der Kaderlehrgang richtet sich an kommunale, städtische und nationale US-Polizeioffiziere auf Stufe «Commander/Sheriff» sowie an ausgewählte ausländische Polizeiführungskräfte. Am Frühjahrs-Lehrgang nahmen insgesamt 250 Studierende teil, davon 30 aus dem Ausland. Der Kurs umfasst etwa 40 Lektionen pro Woche. Zweimal kommen abends Vorlesungen, Vorträge und Gruppenarbeiten dazu. Für Prüfungen, schriftliche Arbeiten usw. sind nochmals bis zu 20 Stunden wöchentlich aufzuwenden. Der Kurs ist ein Mix aus theoretischen Unterrichtsmodulen, Einzel- und Gruppenübungen, schriftlichen Prüfungen und Arbeiten, Vorträgen sowie sportlichen Lektionen.

intensiv, und die Verhältnisse im abgeschiedenen Camp sind bisweilen spartanisch. Man muss Ausdauer haben und flexibel und tolerant sein. Die Gruppe spielt eine wichtige Rolle. Man teilt gemeinsame Ziele und hilft einander. Die Absolventen sollen nicht nur fachlich, sondern auch sozial kompetenter werden. ■

Neue LSVA-Abfertigungsterminals

«Drive in» beim Schweizer Zoll

Künftig lassen sich die Transitformalitäten an der Grenze direkt von der Fahrzeugkabine aus erledigen. Gleichzeitig wird die LSVA-Deklaration vereinfacht für Chauffeure ausländischer LKWs, die nicht mit einem automatischen Erfassungsgerät ausge-

rüstet sind. «AT rapid» heisst das neue System, das an Drive-in-Schalter von Banken erinnert und dazu beiträgt, die gesamte Zollabfertigung wesentlich zu beschleunigen.

Von Hans-Peter Wirth, Chef Sektion LSVA 2

Um die LSVA bei ausländischen, nicht mit einem automatischen Erfassungsgerät ausgerüsteten LKWs zu erheben, sind an etwa 100 Grenzübergängen spezielle LSVA-Abfertigungsterminals (AT) installiert worden. An diesen geben die Chauffeure die erforderlichen Daten ein: Kilometerstand bei der Einfahrt sowie das höchstzulässige Gesamtgewicht eines allfällig mitgeführten (Sattel-)Anhängers. Die zusätzlich benötigten so genannten Stammdaten des Fahrzeuges liefert das LSVA-Informatiksystem, das online mit dem AT verbunden ist. Diese werden bei der ersten Einfahrt des Fahrzeuges erhoben und gespeichert. Aufgrund der deklarierten Daten wird dem Fahrzeugführer ein Beleg ausgegeben als Nachweis für die ordnungsgemässe Anmeldung bei der Einfahrt in die Schweiz. Das System hat sich bewährt, werden doch jährlich an die zwei Millionen Belege ausgegeben.

Abläufe beschleunigen

Mit dem Projekt «Transito Chiasso» will der Zoll die Abfertigung an der Grenze beschleunigen. So sollen die Chauffeure die Transitformalitäten künftig erledigen können, ohne aus dem LKW aussteigen zu müssen. Entsprechend gilt es, die Datenerfassung an den LSVA-Abfertigungsterminals neu zu gestalten. Die LSVA-Experten haben zusammen mit den Projektverantwortlichen von «Transi-

to Chiasso» und einem zoll-externen Berater das neue Abfertigungsterminal «AT rapid» entworfen. Mit dessen Entwicklung wurde die BZA AG in Raperswilen (TG) beauftragt.

Bedienung bleibt für Chauffeure gleich

Wegen der Auflage, die LSVA-Deklaration von der Führerkabine aus vorzunehmen, müssen die Komponenten des bisherigen ATs in verschiedene Bauteile aufgeteilt werden. Die Bedienungselemente für den Chauffeur (Tastatur, Monitor und Kartenleser) befinden sich in einem Handgerät, während Zentraleinheit, Drucker und Belegvorrat in einem Schrank untergebracht sind. Das Handgerät ist aussen an der Abfertigungskabine angebracht und durch ein Kabel mit Zentraleinheit und Drucker verbunden. Bei der Bedienung bleibt für die Chauffeure alles beim Alten. Mit dem Handgerät können sie die Daten aber direkt in der Fahrzeugkabine deklarieren. Den Beleg erhalten sie danach vom Zollpersonal.

Feuertaufe in neuem ZA Rheinfelden Autobahn

Das neue System erinnert an die «Drive-in-Schalter» von Banken. Die Deklaration der LSVA beschleunigt sich mit dem «AT rapid» wesentlich, sparen sich die Chauffeure doch den Weg vom Parkplatz zum Standort des AT und zurück. Zurzeit findet in Chiasso ein Praxistest statt. Die

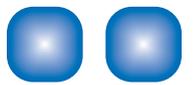


Handgerät für die LSVA-Deklaration



Schrank mit Zentraleinheit und Drucker

Feuertaufe wird der «AT rapid» aber nicht im Tessin erleben, sondern voraussichtlich beim neuen Zollamt Rheinfelden Autobahn. ■



Zoll-Immobilien

Ein Stück Zollgeschichte

In der Schweiz gibt es über 900 Zollgebäude. Viele davon sind bereits vor mehr als 100 Jahren gebaut worden. Für das Bundesamt für Bauten und Logistik (BBL) erstellt die Architektin Rita Zimmermann

derzeit ein Inventar mit Zollgebäuden, die als schützenswert gelten. Forum Z. wollte wissen, wann ein Objekt als historisch wertvoll eingestuft wird und wie viele es davon gibt.

wp. Frau Zimmermann, weshalb überhaupt ein Inventar mit schützenswerten Zollgebäuden?

Wir erfassen gegenwärtig sämtliche historisch wertvollen BBL-Bauten. Die Zollgebäude sind Teil davon. Uns geht es darum, diese Bauten und deren Ausstattung zu erhalten. Das Inventar ist ein Instrument der Denkmalpflege. Es gibt eine Übersicht über die schützenswerten Zollbauten und bildet die Grundlage für den Umgang mit historischer Bausubstanz. Den Bauverantwortlichen dient das Inventar als Richtlinie, wenn ein Objekt umgebaut werden soll oder wenn Unterhaltsarbeiten anstehen.

Der Zoll verkauft seit einiger Zeit Gebäude. Welche Rolle spielt das Inventar dabei?

Die verkauften Objekte unterliegen den gesetzlichen Bestimmungen der Standortkantone. Will der Eigentümer etwas ändern am Gebäude, muss er auf jeden Fall jemanden von der Denkmalpflege beiziehen.

Wann gilt ein Zollgebäude überhaupt als schützenswert?

In erster Linie wenn ein Gebäude

bereits vom Kanton oder von der Gemeinde als schützenswert erachtet wurde. In der Regel sind es Objekte, die für die Entwicklung der Standortgemeinde von Bedeutung waren. Dazu kommen Gebäude, die architekturgeschichtlich wertvoll sind oder die für kulturelle, technische oder logistische Leistungen der öffentlichen Hand als Bauherrin in einer bestimmten Epoche stehen.

Wodurch zeichnen sich architekturhistorisch bedeutsame Zollgebäude aus?

Die meisten Zollgebäude stammen aus dem 19. und 20. Jahrhundert. Die ersten Bauten gehen auf die Gründung des Bundesstaates 1848 zurück. Um die Jahrhundertwende war das typische Zollgebäude ein Zweifamilienhaus mit Wohnungen für Zöllner und deren Familien inklusive Büro im Erdgeschoss. Es waren massiv gebaute Häuser mit Giebelwalm- und Vordach, direkt an der Grenze gelegen. Mit zunehmender Mobilität und dem steigenden Güteraustausch entstanden etwa ab den 30er-Jahren neue Knotenpunkte wie zum Beispiel in Basel, Kreuzlingen oder Thayngen.



Rita Zimmermann

Erst in den 50er Jahren hat man damit begonnen, ganze Zollanlagen als Zweckbauten mit gedeckten Bereichen zu erstellen.

Wie viele Zollgebäude gelten als schützenswert?

Insgesamt gelten rund 180 Gebäude als schützenswert. Sie stammen fast alle aus dem 19. Jahrhundert. Eigentlich wären es noch mehr, aber einige Gebäude sind verkauft worden. Im Inventar enthalten ist auch das Gebäude der Oberzolldirektion aus dem Jahr 1953 des renommierten Architekten Hans Reinhard. Alle inventarisierten Gebäude stehen für ein Stück Architektur- und Zollgeschichte. ■



Kolumne: Fiorenzo Falconi, Zollkreisdirektor

Neue Zoll-Lösungen für neue Herausforderungen

Nicht nur die zunehmenden Waren- und Verkehrsströme zwingen den Zoll, seine Organisation und Verfahren laufend anzupassen. Auch politische und wirtschaftliche Veränderungen wie etwa seinerzeit die Schaffung des EU-Binnenmarktes erfordern immer wieder neue Lösungen. Der Tessiner Kreis-

direktor Fiorenzo Falconi erinnert sich, wie der Zoll Anfang der 90er-Jahre völlig neue Wege gegangen ist, um seine Aufgaben zu bewältigen und der Wirtschaft im grenzüberschreitenden Warenhandel möglichst gute Rahmenbedingungen zu bieten.

Mit der Aufhebung der Grenzen innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) von 1993 änderten sich die logistischen Abläufe im internationalen Warenverkehr für Schweizer Unternehmen grundlegend. Gleichzeitig war der Zoll mit einer Umwälzung althergebrachter und fest verankerter Zollverfahren konfrontiert. Als Leiter des neuen Inspektorates Chiasso Ferrovia war ich damals beauftragt, die Zollämter Chiasso GV (Schnellgut) und PV (Frachtgut) zu fusionieren. Die Zollverfahren im Bahnbereich hatten sich über Jahre eingespielt, und alle fragten sich, wie es nun wohl weitergehen würde.

«Zoll geht zur Ware»

Die Ungewissheit war gross und wurde zusätzlich verstärkt durch die Wirtschaftskrise der 90er-Jahre. In dieser Situation begannen wir, den Speditionsfirmen, die noch nicht in die benachbarte Lombardei abgewandert waren, neue Zollverfahren anzubieten. Dazu gehörten: Zugelassener Empfänger (ZE) und Versender (ZV) oder Offene Zolllager. Wir betraten damit zöllnerisches Neuland und brachen über Jahrzehnte gewachsene Strukturen auf. Wer hätte

damals gedacht, dass nicht mehr die «Ware zum Zoll kommt», sondern umgekehrt nun der «Zoll zur Ware geht»? Interveniert wird seither nur noch stichprobenweise auf Grund systematischer Risikoanalyse.

Zoll reagiert auf bilaterale Strategie

Die Kontrollen nach Quoten hatten ausgedient. Nur damit und mit den neuen Verfahren war es ausserdem möglich, den stark steigenden grenzüberschreitenden Handelsverkehr zu bewältigen und den Anforderungen der modernen Logistik gerecht zu werden. Gleichzeitig übernahm der Zoll immer wieder neue Aufgaben. Dabei blieb der Personalbestand mehr oder weniger gleich. Möglich war dies nur dank Rationalisierungen auf breiter Front. Ohne den gesetzlichen Auftrag zu vernachlässigen, hat der Zoll so dazu beigetragen, die Probleme zu lösen, die den Schweizer Unternehmen mit der Drittland-Grenze zur EU entstanden waren. Der Zoll hat damit aber auch erfolgreich auf die bilaterale Strategie reagiert, welche die Schweiz gewählt hat, um den Anschluss an die Entwicklung in der EU nicht zu verlieren.

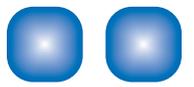


Fiorenzo Falconi

Schon warten neue Herausforderungen

Die Reaktionen aus der Wirtschaft zeigen, dass der eingeschlagene Weg richtig war. Heute wie damals ist der Zoll auch im Tessin bestrebt, den Unternehmen möglichst gute Rahmenbedingungen im grenzüberschreitenden Warenhandel zu bieten. Neue Herausforderungen wie zum Beispiel der weltweit stattfindende Prozess «Sicherheit und Handelserleichterung» im Warenverkehr fordern von den Unternehmen wie vom Zoll ständig neue Lösungen. Stillstand dürfen wir uns nicht leisten. ■

Der Zoll hat erfolgreich auf die bilaterale Strategie der Schweiz reagiert.



Forum Z.-Gast: Carlo Schmid, Astag-Zentralpräsident

Zwischen Staatsauftrag und Unternehmertum

Der Zentralpräsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes Astag, Carlo Schmid, lobt die konstruktive Zusammenarbeit mit dem Zoll und den zuverlässigen Vollzug der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Unverhältnismässig

findet er dagegen die Sanktionen, wenn Chauffeure vergessen, einen Anhänger zu deklarieren. Dies weil dadurch weder Verkehrssicherheit noch Abgaben tangiert würden.

Mit Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) ist die Zusammenarbeit zwischen Zoll und Astag intensiviert und gleichzeitig einer Bewährungsprobe unterzogen worden. Unsere Transporteure akzeptieren Volksentscheide. Die LSVA-Gelder fliessen im erwarteten Rahmen an den Staat. Dennoch ist es nicht selbstverständlich, dass die Zusammenarbeit zwischen der Behörde, die finanzielle Leistungen verlangt, und dem Unternehmer selbst einwandfrei funktioniert – noch dazu, wenn das Abgabesystem High-Tech-Elemente aufweist, die grundlegend neu sind. Die Umsetzung der LSVA hat aber geklappt; jedenfalls mit wenigen Ausnahmen und nach Ausmerzen einiger Kinderkrankheiten. Der Abgabevollzug wickelt sich zuverlässig ab. Der Stand der Dinge in rechtlicher und technischer Hinsicht ändert sich laufend. Die Fachleute von Zoll und Astag stehen deshalb in regelmässigem Dialog. Wo Neuerungen bevorstehen oder Schwachstellen vorliegen, werden gemeinsam Abklärungen getroffen und Lösungen gesucht.

Zoll sollte auf Verzeigung verzichten

Noch nicht zur Zufriedenheit geregelt ist die Frage, inwieweit LSVA-Falschdeklarationen des Anhängers geahndet werden sollen. Es hat sich gezeigt, dass ein Fahrer mit unver-

hältnismässig hoher Busse bestraft wird, wenn er aus Versehen den Anhänger am Erfassungsgerät nicht eingibt. Unverhältnismässig deshalb, weil es sich um eine reine Ordnungswidrigkeit ohne Verkürzung des staatlichen Abgabeanpruches handelt: Die LSVA für den Anhänger wird aufgrund der technischen Gegebenheiten vom System erfasst, auch wenn der Chauffeur vergisst, diesen einzugeben. Im Übrigen wird die Verkehrssicherheit dadurch in keiner Weise tangiert. Die Astag ist der Meinung, der Zoll sollte bei dieser Nachlässigkeit auf eine Verzeigung verzichten. Die Astag begrüsst zwar die Absicht, am Erfassungsgerät technische Verbesserungen vorzunehmen, indem eine visuelle Anzeige und ein Warnton den Fahrer auf die unterlassene Anhängerdeklaration aufmerksam machen. Trotzdem bleibt die Frage der Verhältnismässigkeit von Strafverfahren offen.

Geheimnis schweizerischer Wirtschaftspolitik

Fest steht: Die LSVA hat einen schmerzhaften Anstieg der Kosten im Strassentransport zur Folge. Die Transporteure sind nicht in der Lage, die Abgabe aus der eigenen Tasche zu bezahlen, sondern müssen sie im

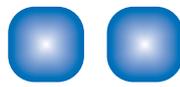


© Bild: Rolf Grob, Mobilität@Winterthur

Carlo Schmid

Markt weitergeben. Wem dies nicht gelingt, steht vor dem wirtschaftlichen Aus. Befürworter der LSVA subsumieren dies schlicht unter dem Begriff der Strukturbereinigung der Branche. Dass der Staat in jenen Bereichen die Strukturbereinigung vorantreibt, die stark von Bundessubventionen abhängig sind, ist einsichtig; dass er beginnt, auch in Branchen Strukturpolitik zu betreiben, die von ihm nicht Geld wollen, sondern massiv abliefern, gehört zu den Geheimnissen der neueren schweizerischen Wirtschaftspolitik. ■

Die Fachleute von Zoll und Astag stehen in regelmässigem Dialog.



In Kürze

Neuer Grenzübergang in Laufenburg

Vor gut einem halben Jahr ist der Grenzübergang Laufenburg dem Verkehr übergeben worden. Mit dieser neuen Passage über den Rhein sind die Anwohnerinnen und Anwohner der Altstadt Laufenburgs vom Durchgangsverkehr befreit worden. Gleichzeitig verfügen Schweizer Grenzwächter und Deutsche Zöllner nun über eine moderne Anlage. Mit der Eröffnung des neuen Übergangs hat ein reger Einkaufsverkehr eingesetzt, liegen doch verschiedene grosse Geschäfte ganz in der Nähe. Nebst den Grenzwächtern haben dies auch die deutschen Zollkollegen erfahren. So lag die Anzahl der grünen Mehrwertsteuerbelege allein in den ersten

zwei Monaten bei mehr als 20'000. Im vergangenen Jahr waren in der gleichen Zeit 7'000. Neu ist, dass die Einkäufer von weiter her kommen. So sind Fahrzeuge aus Olten, Aarau, Brugg, ja sogar aus Zürich keine Seltenheit mehr. Aber auch der Handelswarenverkehr hat zugenommen.

Wegen Personalmangel kann der Übergang nicht täglich rund um die Uhr besetzt werden. So sind die Öffnungszeiten während der Woche eingeschränkt, und am Sonntag ist die Anlage auf Schweizer Seite gar den ganzen Tag unbesetzt. Der Deutsche Zoll dagegen ist ständig präsent. Ausserhalb der Öffnungszeiten kontrolliert sporadisch der mobile Grenzwachtposten Fricktal.

Patrick Gantenbein, GWK I



GWK-Kalender: 45'000 Franken für Telethon

Der Kalender-Verkauf der Westschweizer Grenzwaache war ein voller Erfolg. Die Präsidentin von Telethon Genf, Christiane Scheidegger, konnte Anfang Jahr einen Check über 45'000 Franken von Grenzwachtkommandant Jacques Strahm und garanto-Romandie-Präsident Philippe Hamann entgegennehmen. Das Geld

kommt Menschen zugute, die an einer Erbkrankheit leiden.



Ehrenzeichen für ehemaligen Zollkreisdirektor



Roman Kutter, langjähriger Direktor des zweiten Zollkreises und seit rund einem Jahr pensioniert, ist mit dem «Grossen Ehrenzeichen für die Verdienste um die Republik Österreich» ausgezeichnet worden. Die Übergabe fand anlässlich einer Feier in der Residenz des österreichischen Botschafters statt. In seiner Dankesrede hob Roman Kutter die enge und gute Zusammenarbeit mit den österreichischen Partnern hervor. Gegenseitiger Respekt und der Mut, manchmal etwas Unkonventionelles zu probieren, haben laut Kutter dazu beigetragen, viele Probleme zu lösen. Die Auszeichnung sei zu viel der Ehre für ihn, schliesslich habe er doch nur seine Pflicht getan.



In Kürze

Operationen gegen Betäubungsmittelkriminalität

Der Schweizer Zoll hat sich an zwei internationalen Operationen (Mercurie II und Toledo II) gegen die organisierte grenzüberschreitende Betäubungsmittelkriminalität beteiligt. Unter der Gesamtleitung der niederländischen Zollverwaltung sind in den EU-Staaten, in Australien, Kanada, den USA und der Schweiz Kontrollen im Luftfracht-, Post- und Kurierverkehr durchgeführt worden mit dem Ziel, den Ecstasy-Schmuggel von Europa nach Übersee zu unterbinden. Dabei wurden innerhalb von einer Woche über 80'000 Ecstasy-Tabletten sichergestellt. Bei der Operation Toledo II ging es darum, Luftfracht- und Kuriersendungen mit Kokain aus Südamerika und der Karibik nach Europa abzufangen. Beteiligt waren die EU-Staaten, Norwegen, die Türkei und die Schweiz. Innerhalb einer Woche wurden rund 25 Kilogramm Kokain beschlagnahmt. Vom Schweizer Zoll beteiligten sich mobile Revisionsequipen mit Mitarbeitenden des Zivildienstes und des Grenzwachtkorps an den Kontrollen. Am Flughafen Genf entdeckte man in einer Kuriersendung aus Venezuela 470 Gramm Kokain, das in der Seitenwand einer Holzschatulle versteckt war. *Daniel Moell, Fachstelle Betäubungsmittelbekämpfung, OZD*



Ideenmanagement beim Zoll

2004 sind bei der Oberzolldirektion elf Verbesserungsvorschläge eingegangen. Fünf Ideen wurden umgesetzt. Die Zollverwaltung hat dafür Prämien in der Höhe von rund 2000 Franken ausbezahlt. Das Ergebnis liegt zwar im langjährigen Schnitt, ist aber für eine grosse Verwaltung wie die EZV nach wie vor bescheiden.

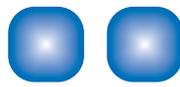
Gerade in Zeiten, in denen der Bund sämtliche Möglichkeiten für einen effizienten Einsatz der Ressourcen prüfen muss, ist das Know-how und die Erfahrung des Personals von grosser Bedeutung. Alle Mitarbeitenden sind eingeladen, entsprechende Ideen oder Vorschläge einzureichen. *Daniel Gerber, OZD*



Selbstverteidigungskurs

Erstmals hat die Westschweizer Grenzwaache unter der Leitung von Pascal Chablais, Gruppenchef beim Grenzwachtposten Moillesulaz, einen zweitägigen Kurs zum Thema Selbstverteidigung durchgeführt. Neben 19 Grenzwachtern haben auch zwei Vertreter vom französischen Zoll sowie ein Angehöriger der Genfer Polizei daran teilgenommen. Praxiserprobte Trainer und Referenten zeigten den Absolventen, wie sie sich bei tätlichen Angriffen am besten verteidigen. Dazu gehören nicht nur Techniken asiatischer Kampfsportarten, sondern auch psychologische Tricks. Ein Arzt des Genfer Kantonsospitals zeigte ausserdem, was bei Schnittwunden zu tun ist, um den Blutverlust zu stoppen. Der Kurs soll im nächsten Jahr erneut durchgeführt werden.





Internationale Zoll-Skiwettkämpfe

Mehr als «nur» sportlicher Wettbewerb

In diesem Frühjahr haben im Goms (VS) die Internationalen Zoll-Skiwettkämpfe stattgefunden. Für die Delegationen aus den sechs Alpenländern waren auch diesmal wieder Weltklasseläuferinnen und -läufer am Start. Der traditionsreiche Anlass ist aber

weit mehr als sportlicher Wettbewerb. Wie vor 53 Jahren, als die Wettkämpfe zum ersten Mal offiziell stattgefunden haben, trägt das Treffen auch heute noch zur Verständigung zwischen den Zollbehörden bei.

wp. Nach dem zweiten Weltkrieg gab es kaum noch Kontakte zwischen den Zollbehörden der Schweiz, Deutschlands, Frankreichs, Italiens und Österreichs. Um dies zu ändern, trafen sich auf Initiative des Schweizer Zolls 1951 in Andermatt Delegationen der Grenzwa- che aus Italien, Österreich und der Schweiz zu einem Wettkampf im Patrouillenlauf. Dies war der Anfang der Internationalen Zoll-Skiwettkämpfe. Ein Jahr später stiessen auch Vertreter aus Deutschland und Frankreich dazu. Seither finden die Wettkämpfe abwechselungsweise in einem der fünf respektive sechs Alpenländer statt – seit 1997 ist auch Slowenien dabei. Die ausländischen Delegationen werden jeweils von bekannten alpinen und nordischen Weltklasseläufern angeführt, die der Nationalmannschaft angehören. So startete früher zum Beispiel Gustavo Thöni für den Italienischen Zoll. Und in diesem Jahr war im Goms unter anderen die Abfahrts-Vizeweltmeisterin 2005, Elena Fanchini, am Start. Die Schweiz beteiligt sich nur an den nordischen Wettkämpfen, da hier beim Zoll keine Spitzenläufer angestellt sind, die – wie im Ausland der Fall – vom Staat gefördert und unterstützt werden.

Traditionsgemäss wird der Anlass auch von den Spitzen der Zollbehörden besucht. Die Zolldirektoren Deutschlands, Sloweniens und der



Schweiz sagen, welche Bedeutung die Wettkämpfe für sie haben:

Hans-Joachim Stähr, Deutscher Zoll

«Die Zoll-Skiwettkämpfe haben eine grosse Tradition. Anfangs ging es um einen Leistungsvergleich zwischen Zöllnern, die ihren Dienst auf Skiern verrichteten. Heute haben sie sich zu einem wichtigen sportlichen Wettkampf entwickelt. Talentierte Nachwuchssportlerinnen und -sportler der beteiligten Zollverwaltungen haben hier Gelegenheit, sich mit den «Grossen» ihrer Zunft zu messen. Gleichzeitig bieten die Wettkämpfe Gelegenheit, die Beziehungen zwischen den Zollverwaltungen zu vertiefen. Der Anlass hat bis heute nichts von seiner Bedeutung eingebüsst.»

Franc Košir, Slowenischer Zoll

«Der Slowenische Zoll hat erstmals 1997 an den Internationalen Ski-Wettkämpfen teilgenommen. Obwohl unser Land eine lange und

grosse Ski-Tradition hat, verfügten wir zu Beginn nur über wenige Zöllner, die mit den bekannten Spitzensportlerinnen und -sportlern der anderen Zollverwaltungen mithalten konnten. Seither nehmen wir regelmässig an den Wettkämpfen teil. Dabei diskutieren wir über gemeinsame Anliegen, tauschen Meinungen aus und lernen voneinander. Der Anlass hat dazu beigetragen, ein Netzwerk persönlicher Beziehungen in der europäischen Zollfamilie zu etablieren.»

Rudolf Dietrich, Schweizer Zoll

«Die Zoll-Skimeisterschaften erlauben die Pflege von Kontakten und Traditionen unter den Wettkämpfern und den Verwaltungsspitzen. Dies ist auch und gerade im Internetzeitalter wichtig. Die wachsenden Verkehrsströme zum Beispiel beschäftigen die beteiligten Alpenländer besonders. Und natürlich begeistert mich die hohe Qualität der Sportwettkämpfe. Sie sind nicht zuletzt auch Imagewerbung für die beteiligten Korps.» ■

Weiterbildung

Zu Gast im Knast

Wer geht schon freiwillig ins Gefängnis? Zum Beispiel Patrik Inglin, Betriebsleiter des Zoll-Ausbildungszentrums in Liestal. Er verbrachte eine Woche in der Haftanstalt Grosshof in Kriens (LU), und

zwar zur Weiterbildung. «Seitenwechsel» heisst das Projekt des Eidg. Personalamtes, das Kaderleuten aus der Verwaltung Einblick in andere Berufe mit anderen Herausforderungen gewähren soll.

Von Patrik Inglin, Betriebsleiter Ausbildungszentrum Liestal

Während meiner Woche hinter den Mauern des Grosshofs konnte ich diverse Vorurteile über das Leben im Gefängnis revidieren. Ich stellte fest, dass die Clichés – wie so oft – wenig mit der Wirklichkeit zu tun haben. Auf jeden Fall verdanke ich dem «Seitenwechsel» ins Gefängnis aber viele neue Erfahrungen. Oder hätten Sie zum Beispiel gewusst, dass alle Mitarbeitenden im Grosshof unbewaffnet sind? Stattdessen tragen sie eine Art Pager, mit dem sie die Polizei alarmieren können. Oder, dass rund ein Viertel der Insassen Suchtdelinquenten sind? Dass jeder Insasse sein eigenes Konto hat? Wer im Gefängnis arbeitet, kann zwischen 15 und 28 Franken pro Tag verdienen. 30 Prozent des Lohnes werden einem Sperrkonto zugewiesen als Reserve für die Zeit nach dem Austritt. Der Rest kann für Genussmittel, die Miete eines Fernsehgerätes (ein Franken pro Tag), fürs Telefonieren und anderes verwendet werden. Auch die

Kosten für Medikamente oder medizinische Behandlungen werden den Insassen belastet, sofern sie nicht von der Krankenkasse gedeckt sind.

Mehr als Brot und Wasser

Dem Küchenchef stehen pro Tag CHF 8,60 zur Verfügung – für drei Mahlzeiten notabene. Auch wenn das natürlich nicht reicht für Rindsfilet, so doch für bedeutend mehr als nur Brot und Wasser. Zum Vergleich: In einer Rekrutenschule verfügt der Fourier über knapp CHF 7,50 täglich. Apropos Kosten: Die Vollkostenrechnung für das Jahr 2003 hat im Grosshof gezeigt, dass jeder Insasse mit CHF 225.– zu Buche schlägt. Wer eine Busse nicht bezahlt, kann auch heute noch CHF 30.– mit einem Tag im Gefängnis abgelten. Logisch deshalb, dass die kantonalen Strafbehörden lieber Bussen einziehen, als Delinquenten ins Gefängnis zu schicken.

Zweimal pro Woche können die Insassen der Vollzugsabteilung im Hof der Haftanstalt Fussball spielen.



Patrik Inglin

Von solchen Freiheiten können die Untersuchungshäftlinge nur träumen. Diese verbringen nämlich 23 Stunden in einer Einzelzelle und können sich bloss eine Stunde lang im Freien bewegen.

Die etwas andere Art, sich weiterzubilden

Die Woche im Grosshof war eine Chance, mich für einmal auf eine etwas andere Art weiterzubilden. Ich lernte Menschen kennen, die – aus welchen Gründen auch immer – auf der Schattenseite leben und einen völlig anderen Bezug zu Raum und Zeit haben. Es war eine Gelegenheit, eigene Werte zu hinterfragen und Vorstellungen von Führung und Zusammenarbeit zu überdenken. Etwas, wofür im gewöhnlichen Berufsalltag viel zu selten Zeit bleibt. ■

Einen ausführlichen Bericht von Patrik Inglin über seine Woche im Gefängnis Grosshof lesen Sie in den EFD-Intr@news.



Kolumne

Noch tönts eben nicht «chinesisch»

Seit bald einem halben Jahr arbeitet der Westschweizer Grenzwächter Jean-François Plumez (38) als Visaspezialist in der Schweizer Botschaft in Peking. Sein Einsatz in China ist aber nicht nur beruflich, sondern auch familiär motiviert. Für Forum Z.

schreibt er dieses Jahr dreimal darüber, wie er Arbeit, Land und Leute erlebt. Diesmal unter anderem, wie sein dreijähriger Sohn ihm hilft, sich in der 14-Millionen-Metropole Peking zurechtzufinden.

Für den Einsatz als Visaspezialist in einer Schweizer Botschaft habe ich mich hauptsächlich beworben, um berufliche Erfahrungen im Ausland zu sammeln und die asiatische Kultur kennen zu lernen. Dass ich ausgerechnet in Peking gelandet bin, habe ich aber auch meiner Familie zu verdanken. Meine Frau ist nämlich Chinesin, und wir möchten, dass unsere Kinder die Heimat und die Eltern ihrer Mutter besser kennen lernen. Ich bin glücklich, dass wir alle zusammen hier sein können. So kann ich auch auf die Unterstützung meines dreijährigen (!) Sohnes zählen – zum Beispiel wenn ich mit dem Taxi unterwegs bin und dem Fahrer erklären will, wohin ich möchte. Irgendetwas scheint mit meiner Aussprache noch nicht ganz zu stimmen. Wahrscheinlich tönts in seinen Ohren eben nicht «chinesisch»... Ich weiss nicht – meinen Sohn verstehen sie. Wie auch immer, bis zu den Olympischen Spielen 2008 werde ich sprachlich hoffentlich soweit sein, um mich alleine durchzuschlagen. Ich will aber nicht nur Chinesisch lernen, sondern auch meine Englisch- und Deutschkenntnisse verbessern.

75'000 Visumsgesuche pro Jahr

Meine Aufgabe in der Botschaft ist es, die Unterlagen, die dem Visumsgesuch beiliegen, zu prüfen. Dann muss ich innerhalb von 48 Stunden entscheiden, ob das Gesuch gutzuheissen oder abzulehnen ist. Die Visa-sektion besteht aus vier Schweizern.



Aber auch einheimisches Personal ist hier beschäftigt. Unsere Sektion bearbeitet jährlich ungefähr 75'000 Gesuche um ein Schweizer Visum. Sei es, um in der Schweiz Ferien zu machen, für eine Geschäftsreise, Verwandte zu besuchen oder um sich in der Schweiz niederzulassen.

Hektisch aber nett

Ich habe hier den Eindruck, ständig von einer riesigen Menschenmenge umgeben zu sein. Überall gehts hektisch zu und her. Obwohl die Hauptstrassen in jeder Richtung dreispurig sind, herrscht permanent Stau. Trotz der Hektik sind die meisten Leute nett und offenerzig, und



sie gehen auf einen zu. Zu Beginn wohnten wir in einem Appartement-Hotel ganz in der Nähe der Botschaft. Anfang Januar konnten wir dann die Dienstwohnung beziehen. Sie liegt direkt bei einer riesigen Parkanlage namens Chaoyang. ■

Unterwegs ...

... mit Betriebskontrolleuren des Zolls bei Nestlé

Bilder: Roland Tschabold, ZI Basel-Flughafen

Gewisse Rohstoffe können je nach Verwendungszweck zu reduzierten Zöllen in die Schweiz eingeführt werden. Mit seinen Prüfungen in den Betrieben kontrolliert der Zoll, ob man eingeführte Waren wie bei der Verzollung angegeben verwendet. So etwa, ob die von der Nestlé AG aus der Türkei importierten Haselnüsse der Herstellung von Schokolade dienen oder ob daraus zum Beispiel Öl gewonnen wird. Forum Z. war unterwegs mit dem Genfer Betriebskontrolleur Charles-André Hêche und dem Zollexperten Philippe Rais.



Mehrere Tonnen Haselnüsse aus der Türkei sind beim Nestlé-Fabrikationsbetrieb in Broc (FR) eingetroffen. Charles-André Hêche und Philippe Rais verschaffen sich im Lager einen Überblick.



Bevor die Haselnüsse in die Rösterei kommen, werden Steine und andere Verunreinigungen aussortiert.



Die gerösteten und zerkleinerten Haselnüsse werden der Schokolade beigemischt.



Die Schokoladen-Konfektion nimmt Gestalt an. Charles-André Hêche überprüft die Haselnussbeigabe im Endprodukt. Spätestens jetzt dürfte er einer Probe nicht mehr widerstehen können.



Die beiden Betriebskontrolleure des Zolls prüfen die Buchhaltung und besprechen sich zum Schluss mit Verantwortlichen von Nestlé.

Presseschau

Schengen ne changera rien aux contrôles à la frontière, assurent les douaniers désormais unanimes

Avec le colonel **Jacques Strahm**, l'UDC va perdre un atout précieux, puisqu'il était le seul professionnel à soutenir les prédictions apocalyptiques sur l'insécurité à la frontière qui sont l'essence même de sa campagne. La Suisse continuera à pouvoir fixer comme bon lui semble la densité et l'organisation des contrôles de marchandises, sur la frontière comme à l'intérieur du pays. Les critiques oublient, poursuit le directeur des douanes, que la Suisse possède à la frontière un système unique au monde. Ce sont les mêmes personnes qui exercent le contrôle douanier et le contrôle policier. *Le Temps 2/05*

Schengen, duplice sfida per le dogane

Nella sola regione di Basilea il traffico dei veicoli pesanti è perlomeno raddoppiato negli ultimi 20 anni. Il numero degli sdoganamenti è passato da 15 milioni nel 2004. E la tendenza dovrebbe subire un'accelerazione: secondo le previsioni questo numero dovrebbe ancora raddoppiare entro il 2015. L'economia privata non vuole code che bloccano i veicoli pesanti alle frontiere. Le dogane saranno dunque chiamate a lavorare di più con meno personale, dato che, per motivi di risparmio, gli effettivi dovranno diminuire de 10%. *Corriere del Ticino, 2/05*

Ein rentabler Betrieb

Um nicht weniger als 38 Prozent stiegen im vergangenen Jahr die Einnahmen beim Zollamt Schaanwald gegenüber 2003. Mit 238 Millionen Franken, wovon der Löwenanteil auf

die Mehrwertsteuer entfiel, wurde ein Rekordwert erzielt. «Im Schnitt betragen die Einnahmen pro Verzollung 1565 Franken», stellt Zollinspektor **Walter Portmann** fest. Ein rentabler Betrieb: pro Mitarbeiter sind im vergangenen Jahr Einnahmen von 7,82 Mio. Franken generiert worden. *Werdenberger & Obertoggenburger 2/05*

Rauchen ist teuer – nicht rauchen auch

Wenn weniger geraucht würde, gäbe es aber nicht nur weniger Kranke und Tote, sondern auch weniger Steuereinnahmen für den Bund. **Fritz Weber**, Chef Sektion Tabak- und Bierbesteuerung bei der Oberzolldirektion, weiss, dass letztes Jahr 13,8 Mrd. Zigaretten geraucht wurden. Der Konsum generierte Steuereinnahmen in der Höhe von 2,04 Mrd. Franken. Weber warnt: «Bei einem Rückgang des Tabakkonsums um 10% droht ein Ausfall an Tabaksteuereinnahmen von 220 Mio. Franken.» *Basler Zeitung 2/05*

Lastwagen weichen der Maut aus

Im Januar und Februar 2005 fertigten die Zöllner am Grenzübergang Basel/St. Louis-Autobahn rund 10'000 Lastwagen mehr ab als in den ersten beiden Monaten des Vorjahres. Zur gleichen zählten die Kollegen am Autobahnzoll Basel/Weil



Rolf Tschudi



Ruedi Flükiger

rund 20'000 Lastwagen weniger. Diese Zahlen erhärten den Verdacht, dass die Transporteure die deutsche Maut umgehen möchten. «Der Lastwagenverkehr nimmt zu, ob es wirtschaftlich schlecht läuft oder nicht», erklärt **Rolf Tschudi** vom Zollinspektorat Basel/St. Louis. **Ruedi Flükiger** vom Zollinspektorat Basel/Weil spürt Auswirkungen nicht nur wegen der deutschen Maut, sondern auch wegen der Erhöhung der LSVA: «Es gibt massiv weniger Leerfahrten.» *bz 3/05*

Zollwelt

«Tankstelle» in der Scheune

Immer mehr Bauern betanken ihre Landmaschinen offenbar illegal mit Heizöl statt mit dem teureren Dieseldieselkraftstoff. Wie Zollfahnder gestern mitteilten, spüren die Beamten mittlerweile fast jeden dritten Tag solche Fahrzeuge auf. In der Scheune eines Bauern fanden sie sogar eine «Privattankstelle» mit kompletter Zapfanlage und rund 12'500 Litern Heizöl. Der Steuerschaden betrage mehr als 6'000 Euro. *Quelle: dpa*



Blickfang



Neuer Grenzübergang

Eine neue Verbindung zwischen der Schweiz und Deutschland entsteht: der Grenzübergang Rheinfelden-Warmbach im Frühjahr 2005.

Bild: Patrick Gantenbein

Umfrage

Was kann die Eidg. Edelmetallkontrolle (EMK) gegen den zunehmenden Handel mit Uhren- und Schmuckfälschungen im Internet tun?



«Der Kampf gegen minderwertige oder gefälschte Waren ist unseren Mitarbeitenden eingepflegt. Die Edelmetallkontrolle Chiasso überwacht den Transitverkehr und macht Inspektionen im Inland. Wir arbeiten eng mit den anderen Zolldiensten zusammen und stellen diesen unser Know-how zur Verfügung. Das beste Mittel, um dem illegalen Handel vorzubeugen, besteht unseres Erachtens aber nach wie vor in der Information der Konsumentinnen und Konsumenten.»

Edgardo Bianchi, EMK Chiasso



«Achtung: Artikelstand der Uhr ist die Schweiz. Deshalb keine Importprobleme – gefälschte Uhren werden wegen Edelmetallgesetz am Zoll beschlagnahmt. So hat ein Verkäufer seine Fälschungen im Internet angepriesen. Sobald die Uhren in der Schweiz sind, können wir nichts mehr unternehmen. An der Grenze sind wir darauf angewiesen, dass uns die Waren von der Post und den Zollämtern vorgelegt werden. Gegen den Handel können wir nur wenig tun. Helfen würden mehr Kontrollen.»

Alfred Jaggi, EMK Zürich-Flughafen



«Wir informieren die Leute bei jeder Gelegenheit über die Risiken von Käufen im Ausland via Internet. Viele sind sich nicht bewusst, dass wir beauftragt sind, Fälschungen zu beschlagnahmen. Dies sollte potenzielle Käufer eigentlich abschrecken. Denn die beschlagnahmte Ware ist meistens schon bezahlt worden, und die Anbieter erstatten das Geld in der Regel nicht zurück. Am einfachsten wäre es, Websites zu verbieten, auf denen gefälschte Artikel angeboten werden.»

Jean-Marc Jaccard, EMK Genf-Flughafen