



Euro-Kurs bremsst Tanktourismus

Der schwache Euro lässt den Tanktourismus in der Schweiz schrumpfen. Das mindert die Einnahmen von Ölwirtschaft und Bundeskasse. Es verbessert aber temporär die nationale Energie- und Klimabilanz.



Italienische Tanktouristen in Chiasso: Solche Fahrten in die Schweiz – auch aus Deutschland – haben abgenommen.

HANSPETER GUGGENBÜHL

Deutschland, Frankreich und Italien besteuern das Benzin seit Jahrzehnten stärker als die Schweiz. Ausländische Touristinnen und Grenzgänger tanken darum bevorzugt an Schweizer Zapfsäulen. Zudem locken viele grenznahe Tankstellen ausländische Kunden mit tieferen Euro-Preisen gezielt an. Folge: Jeder zehnte Liter Benzin, den Autofahrende hierzulande tanken, wird im Ausland durch den Vergaser gespritzt und in CO₂ umgewandelt. Das bestätigen mehrere Studien über den Tanktourismus.

Entwicklung der Preisdifferenz

Bei diesen 10% handelt es sich um einen langjährigen Durchschnitt. Steigt der Marktpreis für Treibstoff, so nehmen die Preisdifferenz und der Tanktourismus zu, weil der höhere Satz der Mehrwertsteuer in der EU stärker ins Gewicht fällt. In den Jahren 2007 und 2008 beispielsweise, als der Erdölpreis Rekordhöhen erreichte und 1 € mehr als 1.60 Fr. kostete, zahlten die Autofahrenden an den Tankstellen in Deutschland, Frankreich und Italien bis zu 50 Rp. mehr als in der Schweiz.

Doch seit dem Jahr 2007 ist der

Wert des Euro von damals 1.65 auf heute rund 1.20 Fr. gesunken. Der Marktpreis für Erdöl, der Mitte 2008 den Höhepunkt überschritt, ist heute ebenfalls tiefer als Mitte 2008. Die Folge dieser Entwicklung:

- Der Preisvorteil für Benzin an Schweizer Tankstellen schmolz kontinuierlich von durchschnittlich 55 Rp. pro Liter im Jahr 2007 auf weniger als 20 Rp. Ende Juni 2010. Das zeigen die monatlichen Erhebungen der Schweizer Zolldirektion über die Preise an Schweizer und ausländischen Grenztankstellen (siehe Grafik). Eine noch kleinere Differenz der



aktuellen Benzinpreise im In- und Ausland zeigt die Erhebung des TCS, weil diese auch Tankstellen im Landesinnern erfasst.

● Die Schweizer Preise für Dieseltreibstoff, die 2007 und 2008 ebenfalls tiefer waren als im Ausland, sind heute wieder höher als in den Nachbarstaaten.

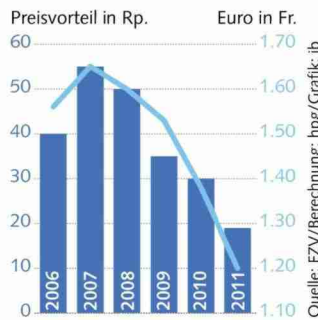
Der Alltag an den Tankstellen

Der Euro-Zerfall und die Benzinpreisdifferenz wirken sich auch in der Praxis aus. Das zeigen Recherchen dieser Zeitung: Seit 2009 habe der Benzinverkauf kontinuierlich, in den letzten Monaten sogar «katastrophal abgenommen», sagt etwa Katica Basnic, Leiterin der Esso-Tankstelle Barmen. In den Jahren 2006 bis 2008 standen in diesem grenznahen Schaffhauser Dorf die Autos mit deutschen Kontrollschildern noch in Kolonnen vor den Zapfsäulen. Heute, sagt Basnic, warte sie jeweils bis zu einer halben Stunde auf den nächsten Kunden. Einen Absatzrückgang von 15% registriert die Avia-Partnerin Lang Energie AG bei ihren Grenztankstellen; dies allein in den ersten fünf Monaten 2011 gegenüber der Vorjahresperiode.

«Wir spüren die Stärke des Frankens und den Rückgang des Tanktourismus», sagt auch Bertrand Cornaz, Sprecher von Esso

Schweiz, will aus Konkurrenzgründen aber keine quantitativen Angaben machen. Konkrete Zahlen hat und nennt BP-Sprecherin

Preisdifferenz schrumpft



Quelle: EZV/Berechnung: hpg/Gratik; jb
Entwicklung des Euro-Kurses (Kurve) und des Preisvorteils von Benzin (Säule) an Schweizer Grenztankstellen gegenüber dem Durchschnittspreis in Deutschland, Frankreich und Italien.

Isabelle Thommen: In den letzten 12 Monaten habe der Treibstoffabsatz an den 82 BP-Tankstellen, die ab der Landesgrenze in zehn Minuten erreichbar sind, um durchschnittlich 5% abgenommen. Das sei, sagt Thommen, «nicht katastrophal, aber es tut weh».

Einfluss auf die Klimabilanz

Vom Benzin, das Ausländer in der Schweiz tanken, profitiert neben der Ölwirtschaft auch der Staat: Im Jahr 2008 etwa spülte der Tanktourismus laut Berechnung des Bundes 340 Mio. Fr. in Form

von zusätzlichen Mineralöl- und Mehrwertsteuern in die Bundeskasse. Wenn die Schweiz den Benzinpreis – zum Beispiel mit einer CO₂-Abgabe – um 20% erhöhte, so rechnete das Bundesamt für Energie letztes Jahr vor, «würde der Tanktourismus um fast die Hälfte einbrechen». Aus diesem Grund lehnten Bundesrat und Parlament die – energie- und klimapolitisch erwünschte – CO₂-Abgabe auf Treibstoffen stets ab.

Was die Politik nicht schaffte, das bewirkt nun die Euroschwäche: Der Rückgang des Tanktourismus senkt die Steuereinnahmen aus dem inländischen Benzinabsatz. Auf der andern Seite verbessert er die Schweizer CO₂-Bilanz – zumindest auf dem Papier. Denn die Grundlage für die Bemessung der CO₂-Emissionen aus Treibstoffen bildet laut Kyoto-Protokoll der Absatz von Benzin und Diesel (nicht der schwierig zu erfassende CO₂-Ausstoss im Inland). Darum wird die Schweiz zumindest im Jahr 2011 den Klimavertrag von Kyoto weniger krass verletzen als in den Jahren 2008 bis 2010. Paradoxe Weise kompensieren damit Schwankungen auf dem Devisenmarkt zumindest temporär die klimapolitische Untätigkeit der Schweiz.