



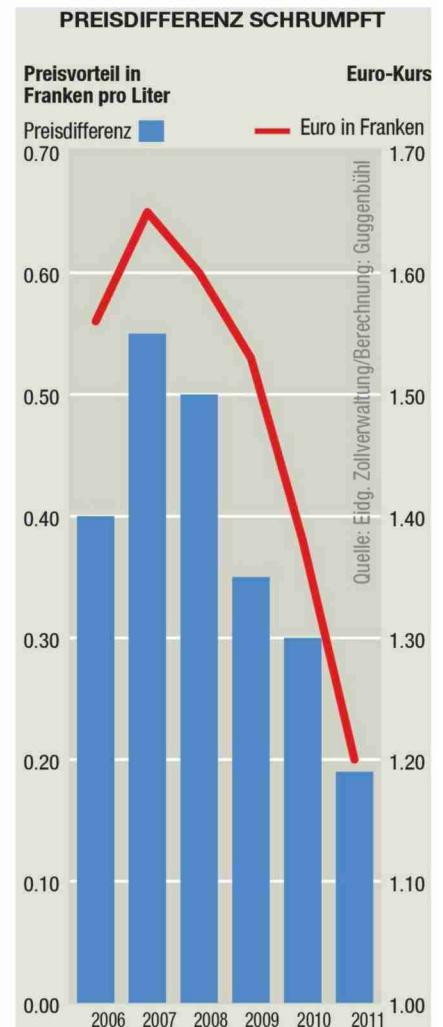
Basler Zeitung
4002 Basel
061/ 639 11 11
www.baz.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 83773
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 719.10
Abo-Nr.: 1077515
Seite: 14
Fläche: 57'398 mm²

Schwacher Euro dämpft Tanktourismus

Weniger Einnahmen von Ölwirtschaft und Bundeskasse, aber bessere Klimabilanz



Grenztankstellen haben Grund zur Klage. Der Euro-Kurs sinkt und mit ihm die Preisdifferenz für Benzin. Foto Key, Grafik EaZ/reh



Basler Zeitung
4002 Basel
061/ 639 11 11
www.baz.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 83'773
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 719.10
Abo-Nr.: 1077515
Seite: 14
Fläche: 57'398 mm²

Von Hanspeter Guggenbühl

Zürich. 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 macht die Erdöl importierende Schweiz zum «Best»: zum Benzin exportierenden Staat. Das bestätigten in den vergangenen Jahren mehrere Studien über den Tanktourismus.

Bei diesen zehn Prozent Benzineport handelt es sich um einen langjährigen Durchschnitt. Steigt der Marktpreis für Treibstoff, so nehmen Preisdifferenz und Tanktourismus zu, weil der höhere Satz der Mehrwertsteuer in der EU stärker ins Gewicht fällt. In den Jahren 2007 und 2008 etwa, als der Erdölpreis Rekordhöhen erreichte und ein Euro mehr als 1.60 Franken kostete, zahlten Autofahrende an Tankstellen in Deutschland, Frankreich und Italien bis zu 50 Rappen mehr als in der Schweiz.

Höhepunkt überschritten

Doch seit 2007 sank der Wert des Euro von damals 1.65 auf heute rund 1.20 Franken. 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 Rappen pro Liter im Jahr 2007 auf weniger als 20 Rappen Ende Juni 2010. Das zeigen die monatlichen Erhebungen der Schweizer Zolldirektion über die Prei-

se 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 Euro-Zerfall und die Benzinepreis-differenz wirken sich auch in der Praxis aus. Das zeigen Recherchen dieser Zeitung: Seit 2009 habe der Benzilverkauf kontinuierlich, in den letzten Monaten sogar «katastrophal abgenommen», sagt etwa Katica Basnic, Leiterin der Esso-Tankstelle in Barga. 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 Prozent registriert die Avia-Partnerin Lang Energie AG bei ihren Grenztankstellen; dies allein in den ersten fünf Monaten 2011 gegenüber der Vorjahresperiode. Manche Grenztankstellen versuchen trotz geschrumpfter Preisdifferenz ihre Kundschaft mit unersetzten Euro-Preisen oder günstigen Wechselkursen zu halten und nehmen damit tiefere Margen in Kauf.

Konkurrenzgründe

«Wir spüren die Stärke des Franken und den Rückgang des Tanktourismus», sagt auch Bertrand Cornaz, Sprecher von Esso Schweiz. Er will aus Konkurrenzgründen aber keine quantitativen Angaben machen.

Konkrete Zahlen hat und nennt jedoch BP-Sprecherin Isabelle Thommen: In den vergangenen zwölf Monaten

habe der Treibstoffabsatz an den 82 BP-Tankstellen, die ab der Landesgrenze in zehn Minuten erreichbar sind, um durchschnittlich fünf Prozent abgenommen. Das sei, sagt Thommen, «nicht katastrophal, aber es tut weh».

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 Millionen Franken in Form von zusätzlichen Mineralöl- und Mehrwertsteuern in die Bundeskasse. Wenn die Schweiz den Benzinpreis – zum Beispiel mit einer CO₂-Abgabe – um 20 Prozent 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.

Absatz von Benzin und Diesel

Was die Politik nicht schaffte, das bewirkt nun die Euro-Schwäche: Der Rückgang des Tanktourismus senkt die Steuereinnahmen aus dem inländischen Benzinabsatz. Auf der anderen 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).

Somit wird die Schweiz zumindest im Jahr 2011 den Klimavertrag von Kyoto weniger krass verletzen als in den Jahren 2008 bis 2010. Paradoxiere Weise kompensieren damit Schwankungen auf dem Devisenmarkt zumindest temporär die klimapolitische Untätigkeit der Schweiz.