

# Den Tank in der Schweiz füllen

von Jürg Wellstein

**Der Tanktourismus ist zwar vertraut, dessen konkrete Ausmasse und Wirkung wurden nun mit einer empirischen Studie festgehalten. Einerseits sind Steuereinnahmen zu verzeichnen, andererseits belasten die Tankfahrten ausländischer Kunden die Schweizer CO<sub>2</sub>-Emissionsbilanz.**

Stets das vertraute Bild: Am Freitagabend tanken ausländische Kunden an den grenznahen Zapfsäulen Benzin und Diesel. Der Tanktourismus wird einerseits durch gezielte Fahrten in den Nachbarstaat definiert, andererseits durch die Kombination als Grenzpendler-Besuch, Einkaufsfahrt oder Ferien- und Freizeitverkehr. Für die Schweiz ist der Tanktourismus eine Einnahmequelle, auf die man nur ungern verzichten möchte. Für Nachbarländer verursacht er – je nach Landesgrösse – entsprechend spürbare Steuerausfälle.

## Einwirkungen auf den Tanktourismus

Die beiden Organisationen, INFRAS Zürich und das Centre for Energy Policy and Economics (CEPE) an der ETH Zürich, haben

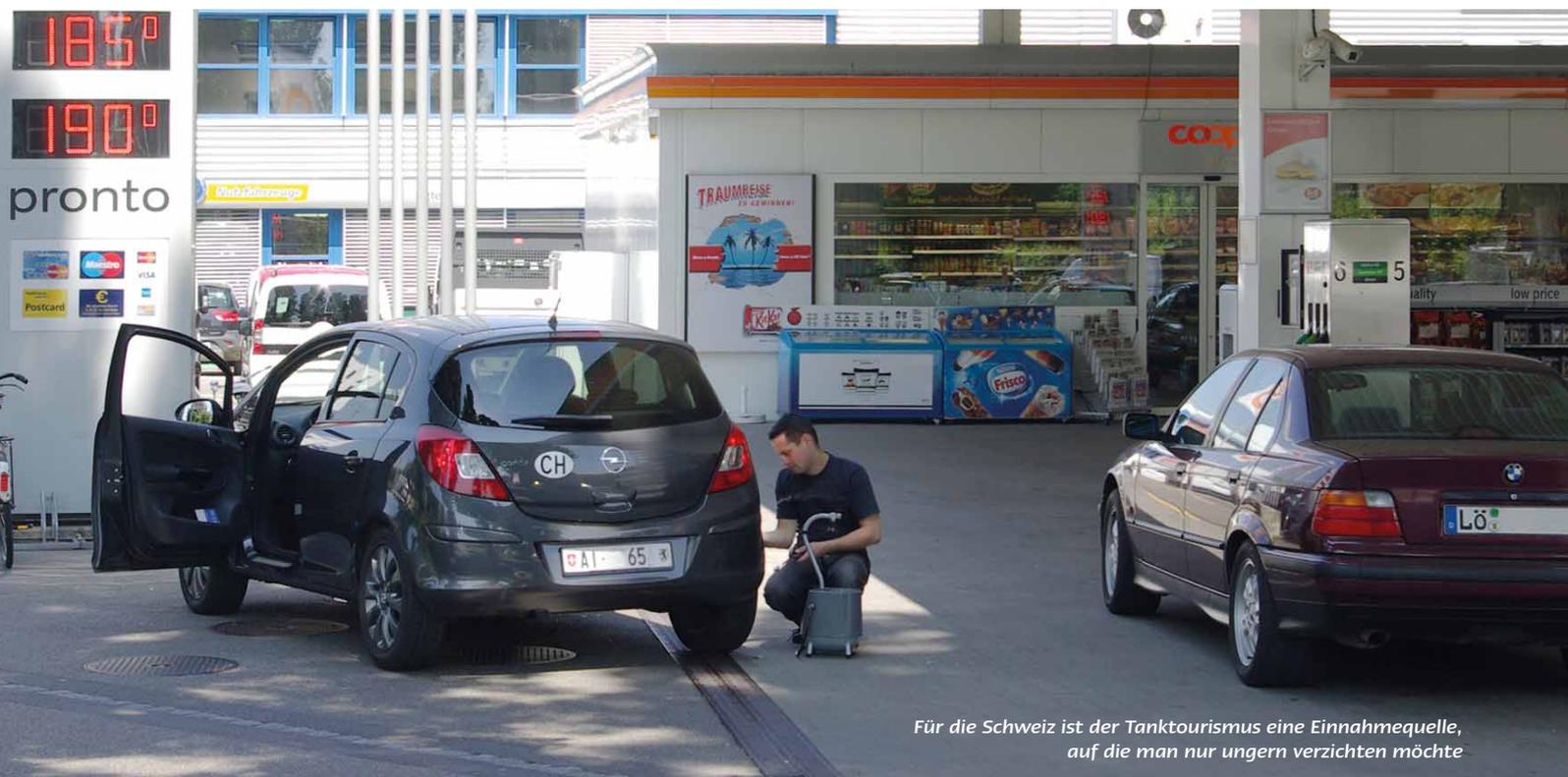
mit Unterstützung des Bundesamts für Energie (BFE) und der Erdöl-Vereinigung die Phänomene und Auswirkungen des Tanktourismus untersucht.

Mario Keller, INFRAS, meint: «In den vergangenen Jahren hat der Tanktourismus einen Anteil von ca. 10% am gesamten Treibstoffabsatz erreicht. Eine einseitig durchgeführte Erhöhung des Schweizer Benzinpreises um 20 Rappen hätte zu einer Reduktion des Tanktourismus von 45% geführt.» Neben dem Aspekt der zusätzlichen Einnahmequelle durch die Mineralölsteuer interessiert der Tanktourismus aber auch im Zusammenhang mit der Definition von CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Schweiz, da in diesem Fall das Absatzprinzip angewendet wird. Ausser-

dem wird in den Grenzregionen ein gewisser Mehrverkehr verursacht, was als zusätzliche Umweltbelastung bewertet werden muss.

## Empirische Analyse bildet wissenschaftliche Grundlage

Fabian Heimsch, CEPE, begründet die Studienziele: «Im Vordergrund stand eine empirische Analyse der Absatzentwicklung beim Treibstoffverkauf in den Schweizer Grenzregionen, um dadurch eine grobe Abschätzung des Tanktourismus zu erhalten. Aus wissenschaftlicher Perspektive ging es auch darum, mit verschiedenen Ansätzen eine Plausibilisierung der Ergebnisse zu ermöglichen und bisherige Schätzmodelle anpassen zu können.»



Für die Schweiz ist der Tanktourismus eine Einnahmequelle, auf die man nur ungern verzichten möchte

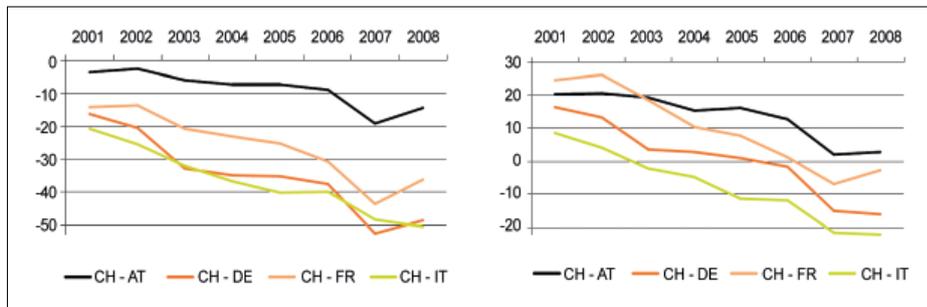
Die beim Tanktourismus vorhandenen Einflussgrößen sind vielfältig. Neben den konkreten Preisen für Treibstoffe an den betroffenen Tankstellen spielt der Währungswechselkurs, also die Relation von Euro zu Schweizer Franken, eine massgebliche Rolle. Beide Parameter sind permanent in Bewegung. In den vergangenen Jahren aus Schweizer Sicht eher gegenläufig: Steigende Benzinpreise und sinkender Wechselkurs. Noch immer ergibt sich für ausländische Automobilisten an Schweizer Tankstellen ein Gewinn, zurzeit von ca. 0,3 Euro pro Liter Benzin. Weitere Einflussgrößen sind die geografischen, räumlichen Verhältnisse sowie mögliche Wechselbeziehungen mit Mitnahmeeffekten. Nicht berücksichtigt wurde die Bewegung hin zu energieeffizienteren Fahrzeugen mit deutlich geringerem Treibstoffbedarf, was eine vergleichbare Verminderung des Spareffekts beim Tanken in der Schweiz bewirkt.

**Zahlreiche Parameter spielen mit**

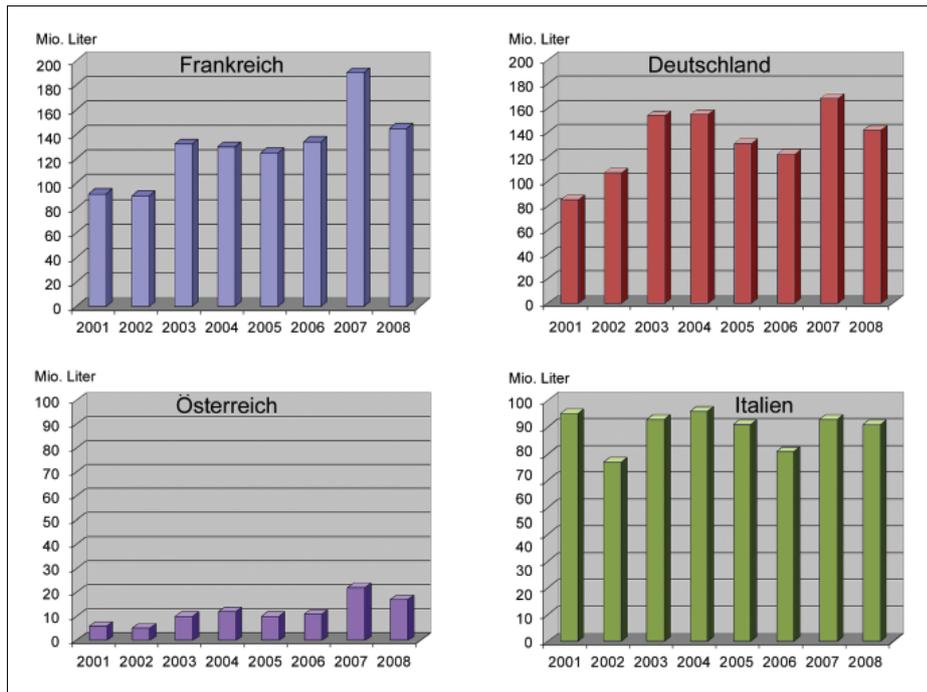
Bei der empirischen Analyse wurden Daten aus verschiedenen Quellen genutzt: Die Absatzwerte von fünf Erdölgesellschaften für die Jahre 2001–2008, in 12 Kantonen (315 Gemeinden) und bei 730 Tankstellen bildeten die eine Grundlage. Ausserdem kamen die monatlich erhobenen Preise der Oberzolldirektion hinzu. Ergänzt wurden diese Treibstoffdaten mit sozioökonomischen Parametern, wie Einkommen pro Gemeinde, Anzahl Pendler, immatrikulierte Fahrzeuge, Distanz zum nächsten Grenzübergang usw. Das Schätzmodell basiert dann auf der Berechnung des jährlichen Treibstoffabsatzes einer repräsentativen Tankstelle pro Gemeinde.

In einem zweiten Schritt wird eine Schätzung des Treibstoffabsatzes unter Annahme der Preisgleichheit im In- und Ausland durchgeführt. Durch die nachfolgende Differenzierung mit den tatsächlichen Preisverhältnissen ergibt sich der Wert des Tanktourismus. Davon abgeleitet kann auch dessen prozentualer Wert berechnet werden.

Die Studie hat auch den angenommenen Unterschied von Benzin und Diesel bestätigen können. Es war zwar nicht möglich, zwischen gewerblichem und privatem Verkehr zu unterscheiden, deutlich zeigt es sich aber, dass die Absatzmenge des Diesels geringer war und sich die Phänomene des Tanktourismus in vergleichbarer Weise zeigen. Die Ausmasse des Tanktourismus sind markant: Beim Benzin geht die Studie



Entwicklung der Treibstoffpreisdifferenzen zum angrenzenden Ausland aus Sicht des ausländischen Kunden (Quelle: OZD)



Tanktourismus Benzin (in Mio. Liter) für die vier Grenzregionen der Schweiz

von 260 Mio. Liter (2001) bis 460 Mio. Liter (2007) aus; beim Diesel von -70 Mio. Liter bis +70 Mio. Liter. Mit der erwähnten Preiserhöhung in der Schweiz von 20 Rappen pro Liter Benzin wäre der Tanktourismus beinahe um die Hälfte vermindert worden.

**Einkaufen hier und dort gleicht aus**

Die Studie hält fest, dass Preisdifferenzen zwischen Ländern das Tankverhalten beeinflussen. Kurzfristige Änderungen in den Preisen bzw. den Preisrelationen können deshalb entlang der Grenze zu spürbaren Absatzänderungen führen. In der Folge werden zuweilen aus regionalwirtschaft-

lichen Gründen Massnahmen gegen den Tanktourismus gefordert. Differenzen bei Preisen und Mehrwertsteuern entlang der Grenzen sind allerdings nicht nur bei Treibstoffen ein Thema. Ein vergleichbarer preisdifferenzgesteuerter Mechanismus ist der «Einkaufstourismus» über die Grenzen, wie er vor allem durch den gesunkenen Euro-Wert in den vergangenen Monaten markant zugenommen hat. Ob sich daraus ein volkswirtschaftlicher Ausgleich mit dem Treibstoffeinkauf in der Schweiz ergibt ist fraglich, die jeweiligen Gefälle wirken sich jedoch stets in zusätzlichen Autokilometern aus. Die Umwelt wird durch beide Bewegungen belastet. ■

**Kontakte**

INFRAS, 8045 Zürich  
Mario Keller, mario.keller@infras.ch

CEPE/ETH, 8032 Zürich  
Fabian Heimsch, heimschf@ethz.ch

BFE-Energieforschung  
Nicole Mathys, Bereichsleiterin  
Energiewirtschaftliche Grundlagen  
nicole.mathys@bfe.admin.ch  
www.energieforschung.ch