

Zeitschrift: Energieia : Newsletter des Bundesamtes für Energie
Herausgeber: Bundesamt für Energie
Band: - (2011)
Heft: 4

Artikel: Volltanken in der Schweiz
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-639063>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Volltanken in der Schweiz

INTERNET

Forschungsprogramm «Energie –
Wirtschaft – Gesellschaft» des BFE:
www.ewg-bfe.ch

Infras:
www.infras.ch

Centre for Energy Policy and Economics
(CEPE) der ETH Zürich:
www.cepe.ethz.ch

Der Tanktourismus ist zwar ein bekanntes Phänomen, über dessen Ausmasse und Wirkungen liegen jedoch bis heute nur Schätzungen vor. Eine empirische Studie präsentiert nun konkrete Ergebnisse: Sie belegen den Zusammenhang zwischen Preisentwicklung und Tankverhalten der Automobilistinnen und Automobilisten und zeigen die daraus folgende massive Zunahme des grenzüberschreitenden Tankens seit 2001.

Stets das vertraute Bild: Am Freitagabend tan-
ken ausländische Kundinnen und Kunden an den
grenznahen Zapfsäulen Benzin und Diesel. Der
Tanktourismus kennt viele Facetten: Gezielte
Fahrten ins Nachbarland, Fahrten von Grenz-
pendlern, Einkaufsfahrten oder Ferien- und
Freizeitverkehr. Für die Schweiz ist der Tank-
tourismus eine willkommene Einnahmequelle. Für
Nachbarländer verursacht er hingegen entspre-
chende Steuerausfälle.

Einwirkungen auf den Tanktourismus

Das Forschungsbüro Infrac und das Centre for
Energy Policy and Economics (CEPE) an der ETH
Zürich haben mit Unterstützung des Bundes-
amts für Energie (BFE) und der Erdöl-Verein-
igung die Phänomene und Auswirkungen des
Tanktourismus untersucht.

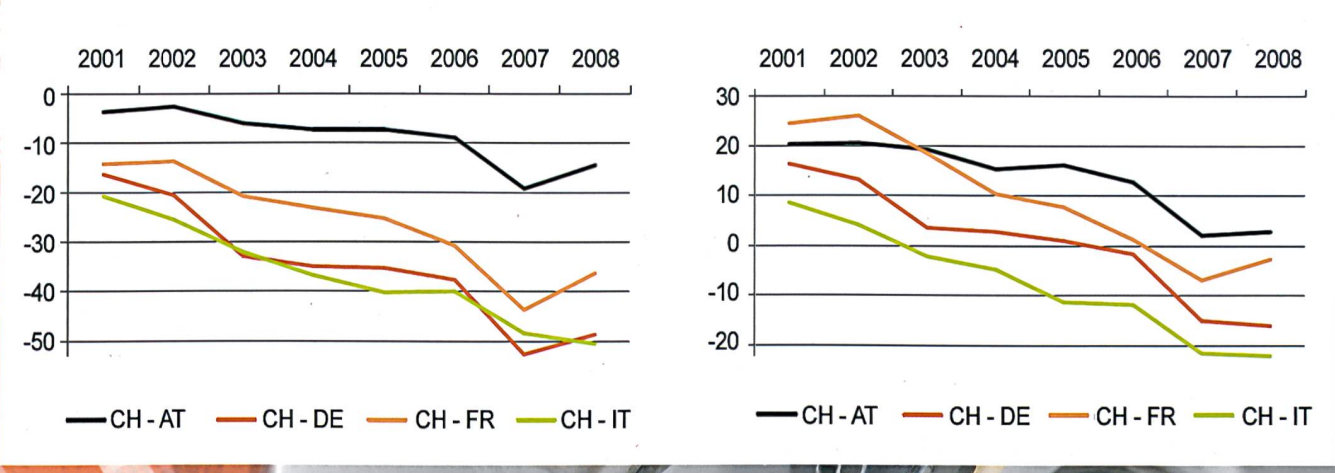
«In den vergangenen Jahren hat der Tank-
tourismus einen Anteil von ungefähr zehn Prozent
am gesamten Treibstoffabsatz erreicht», weiss
Mario Keller, Managing Partner von Infrac. «Eine
einseitig durchgeführte Erhöhung des Schweizer
Benzinpreises um 20 Rappen hätte in der glei-

chen Zeit zu einer Reduktion des Tanktourismus
von 45 Prozent geführt», ergänzt Keller.

Neben dem Aspekt der zusätzlichen Einnah-
mequelle durch die Mineralölsteuer interessiert
der Tanktourismus aber auch im Zusammenhang
mit der Definition von CO₂-Emissionen in der
Schweiz. Es wird das Absatzprinzip angewendet.
CO₂, das bei der Verbrennung von in der Schweiz
verkauften Treibstoffen freigesetzt wird, bela-
stet demnach die Bilanz der Schweiz. Ausser-
dem wird in den Grenzregionen ein gewisser
Mehrverkehr verursacht, was eine zusätzliche
Umweltbelastung darstellt.

Empirische Analyse bildet wissenschaft- liche Grundlage

Fabian Heimsch, Professor am CEPE, begründet
die Studienziele: «Im Vordergrund stand eine
empirische Analyse der Absatzentwicklung beim
Treibstoffverkauf in den Schweizer Grenzregi-
onen, um dadurch eine grobe Abschätzung des
Tanktourismus zu erhalten.» Heimsch erklärt
weiter, dass es aus wissenschaftlicher Perspek-
tive auch darum gegangen sei, mit verschie-



denen Ansätzen eine Plausibilisierung der Ergebnisse zu ermöglichen und bisherige Schätzmodelle anzupassen.

Die beim Tanktourismus vorhandenen Einflussgrößen sind vielfältig. Neben den konkreten Preisen für Treibstoffe an den betroffenen Tankstellen spielt der Wechselkurs, also die Relation von Euro zu Schweizer Franken, eine massgebliche Rolle. Beide Parameter sind permanent in Bewegung und verändern sich in den vergangenen Jahren aus Schweizer Sicht eher gegenläufig: Die Benzinpreise stiegen an, während der Wechselkurs sank. Aktuell ergibt sich für ausländische Autofahrende an Schweizer Tankstellen ein Vorteil von etwa 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 ver-

wurden diese Treibstoffdaten mit sozioökonomischen Parametern, wie Einkommen pro Gemeinde, Anzahl Pendler, immatrikulierte Fahrzeuge oder der Distanz zum nächsten Grenzübergang. Das Schätzmodell basiert dann auf der Berechnung des jährlichen Treibstoffabsatzes einer repräsentativen Tankstelle pro Gemeinde.

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

Die Studie konnte den angenommenen Unterschied von Benzin und Diesel ebenfalls bestätigen. Es war zwar nicht möglich, zwischen gewerblichem und privatem Verkehr zu unterscheiden, deutlich zeigte es sich

Entwicklung der Treibstoffpreisdifferenzen in Rappen pro Liter zum angrenzenden Ausland. Links Benzin, rechts Diesel. Die Differenzen aus Sicht des Auslands: positiver Wert = der Treibstoff ist für die Ausländer in der Schweiz teurer; negativer Wert = der Treibstoff ist in der Schweiz günstiger. (Quelle: Oberzolldirektion).

PREISDIFFERENZEN ZWISCHEN LÄNDERN BEEINFLUSSEN DAS TANKVERHALTEN; KURZFRISTIGE ÄNDERUNGEN KÖNNEN ENTLANG DER GRENZE SPÜRBARE EFFEKTE BEWIRKEN.

gleichbare Verminderung des Spareffekts beim Tanken in der Schweiz bewirkt.

Zahlreiche Parameter spielen mit

Bei der empirischen Analyse wurden Daten aus verschiedenen Quellen genutzt: Die Grundlage bildeten die Absatzwerte von fünf Erdölgesellschaften (an 730 Tankstellen in 12 Kantonen) in den Jahren 2001 bis 2008. Ausserdem kamen die monatlich erhobenen Preise der Oberzolldirektion hinzu. Ergänzt

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 von 260 Mio. Liter im Jahr 2001 bis 460 Mio. Liter im 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 Absatzverschiebungen führen. In der Folge werden zuweilen aus regionalwirtschaftlichen 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. Durch den gesunkenen Euro-Wert in den vergangenen Monaten hat dieser markant zugenommen. 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. Und die Umwelt wird durch beide Bewegungen belastet.

(juw)