

TANKTOURISMUS-STUDIE

Späte Einsicht

Raymond Klein

Nur viel Prozent Tanktouristen? Falsch, das profitable Geschäft ist alles andere als ein Mythos. Was wirklich in der Studie steht - und was man daraus schließen kann.

Ob man auf der Regierungs- oder aber der Oppositionsbank sitzt, macht einen Riesenunterschied. Nichts verdeutlicht dies besser, als die am 25. November vorgestellte Studie zum Tanktourismus. Man kann mitentscheiden. Über zehn Jahre hatten die Grünen auf eine sachliche Diskussionsgrundlage für einen Ausstieg aus dieser Nischenpolitik gewartet. Bereits 2005 hatte Camille Gira, seinerzeit das ökologische Gewissen seiner Partei, eine Motion einstimmig von der Chamber verabschieden lassen, die eine Studie zum Tanktourismus forderte. Darauf folgte lange Zeit nichts. Bis endlich, beim Eintritt in die blau-rosa-grüne Regierung Ende 2013, die Grünen die Aufnahme der Studie ins gemeinsame Programm erreichten.

Tanken ist richtig teuer

Das Thema ist hochsensibel. Kein Wunder, dass wiederum drei Jahre bis zur Veröffentlichung ins Land gingen - obwohl die Studie im März 2015 weitgehend abgeschlossen war. Der Rückgang des Spritverkaufs seit 2012, der damals festgestellt worden war, sollte noch in sie einfließen, so die offizielle Erklärung. Am Ende wurde sie schließlich noch einmal für weitere sechs Monate zurückgehalten, um erst nach der Veröffentlichung der Rifkin-Strategie vorgestellt zu werden. Was Energieminister Étienne Schneider allerdings nicht daran hinderte, schon bei jener Gelegenheit von den vier Prozent zu reden, die der Tanktourismus angeblich bloß ausmacht - also eine zu vernachlässigende Größe.

Wer sich nun auf eine Alibi-Studie eingestellt hatte, wurde aber eines Besseren belehrt. Zwar hatte der deutsche Experte Dieter Ewringmann 2004 eine Studie zum CO₂-Aufkommen frisiert (woxx 739), um die damalige schwarz-blaue Regierung nicht in Verlegenheit zu bringen, doch dies-

mal konnte der Ökonom - wohl dank der schützenden Hand des grünen Umweltministeriums - freier arbeiten.

Direkte und indirekte Kosten in Höhe von 3,5 Milliarden Euro jährlich verursacht der in Luxemburg getankte Treibstoff - so lautet eines der wichtigsten Ergebnisse der Studie (Zahlen von 2012). Dem stehen Einnahmen von knapp über einer Milliarde in Form von Treibstoffsteuern gegenüber. Berechnet man die gesamten volkswirtschaftlichen positiven Effekte, von der Tabaksteuer bis zu den Tankstellenjobs, so beträgt der Überschuss 2,1 Milliarden. Der größte Teil der Kosten fällt jedoch im Ausland an, während der Gewinn fast ausschließlich im Großherzogtum verbleibt. Bei der Vorstellung der Studie wurde präzisiert: „Luxemburg importiert durch das Tanken von Ausländern Steueraufkommen in Höhe von rund 1,4 Milliarden und exportiert mit den Treibstoffen Umwelt- und Gesundheitskosten in Höhe von rund 2,7 Milliarden“.

Ein gutes Geschäft also? Das wollte Ewringmann nicht gelten lassen: „Zu sagen, diese Rechnung geht auf, das entspricht der unseriösen Politik aus dem vorigen Jahrhundert - genau die, die uns die Umweltschäden beschert hat.“ In der Studie schreibt der Ökonom: „Da die gesamten (vor allem steuerlichen) Vorteile des Tankens in Luxemburg in den luxemburger Rechnungssystemen anfallen, ist es angemessen, auch die gesamten Nachteile in Form extern anfallender Kosten dabei zu berücksichtigen.“

Unbequeme Wahrheiten

Interessant ist auch, dass die Studie auf eine von der woxx seit langem kritisierte Entwicklung hinweist. Es sei „ein Aspekt bisher in der luxemburger Diskussion zu kurz gekommen (...): Den größten Beitrag zu den externen Kosten leisten Dieseldieselkraftstoffe bzw. Dieselfahrzeuge“. Im Ausland wie im Inland verursacht der Dieselverkehr über fünf Sechstel der negativen externen Effekte. Innerhalb Luxemburgs fallen dabei die Diesel-PKW mehr ins Gewicht als die LKW, wes-

REGARDS



Tanke schön!

GWS 16

Tanktourismus mal anders.
Postkarte von einer „gas pump“
in Belvidere, South Dakota.

halb Ewringmann ein „Überdenken der Dieselpolitik“ vorschlägt.

Auf längere Sicht könne man sich auf die öffentlichen Einnahmen aus dem Treibstoffexport nicht verlassen; diese Meinung vertraten die beiden bei der Pressekonferenz anwesenden grünen Regierungsmitglieder Carole Dieschbourg und Camille Gira. Begründet wurde dies allerdings nicht mehr, wie in den letzten 20 Jahren, damit, dass die EU die Spritpreise harmonisieren wird - ein Argument, dem wir immer skeptisch gegenüberstanden. Sondern die Grünen verweisen nun - zu Recht - auf die Politik-Kohärenz: Wer den CO₂-Ausstoß rapide senken will, kann nicht dauerhaft auf die Steuereinnahmen setzen, die der Verkauf großer Quantitäten billigen Treibstoffs generiert. Deshalb müsse man, so Gira, mittelfristig Maßnahmen ins Auge fassen, die die Konformität zu den Zielen in den Bereichen Klima, Luftqualität und Budget-Stabilität sicherstellen. Viel deutlicher wurde er nicht.

Hat diese Studie Sprengkraft? Betrachtet man die Versuche mancher Kritiker, Ewringmann als eine Art Ökofanatiker darzustellen, so könnte man dies meinen. Geschicktere Umweltgegner wie Wirtschaftsminister Schneider versuchen, mit Zahlenspielen den Schaden zu begrenzen: Der reine Tanktourismus mache einen verschwindend geringen Anteil am Treibstoffexport aus, der größte Teil entfalle auf den normalen Bedarf des Transit-, Grenzgänger- und Einwohnerverkehrs. Die von ihm genannten und von Ewringmann wiederholten „weniger als vier Prozent“ sind völlig unkritisch von Politikern und Medien aufgegriffen worden, obwohl es sich klar um eine Schummelei handelt.

Gewiss, die Zahl stammt aus der Studie: PKW-Fahrer, die Luxemburg nur zum Tanken aufsuchen, verursachen 3,7 Prozent der im Inland entstehenden Kosten. Das ist wenig erstaunlich, denn die meisten Tankstellen befinden sich in Grenznähe, die innerhalb Luxemburgs zurückgelegten Strecken sind daher recht kurz. Doch warum hat Ewringmann - der sich ja für eine Berücksichtigung der Schäden

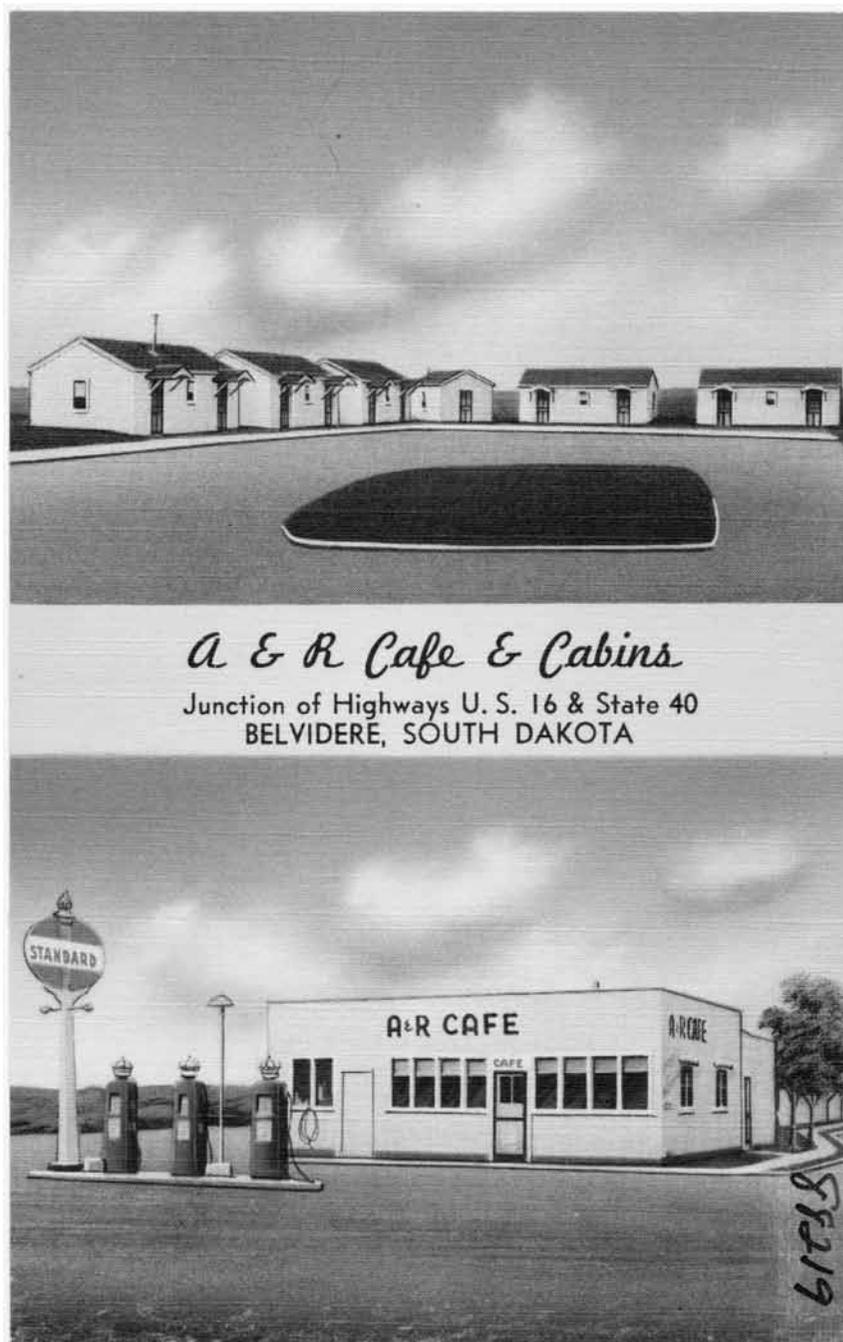
im Ausland ausspricht - ausgerechnet diesen Wert in seine Präsentation aufgenommen? In der Langfassung der Studie findet sich nämlich eine andere Zahl: An den Kosten für den Auslandsverbrauch der verkauften Treibstoffe „ist der Tanktourismus zu rund 14 Prozent beteiligt“. Rechnet man die Schäden im In- und Ausland zusammen, so ergibt sich für den reinen Tanktourismus ein Anteil von etwa 11,5 Prozent am Gesamtschaden - ein dreimal höherer Wert als der in der öffentlichen Diskussion kursierende.

Zwischen 4 und 34 Prozent

Man könnte noch weiter gehen: Eigentlich sind die von den PKW verursachten Schäden nicht das Hauptproblem - fast zwei Drittel der Kosten gehen auf das Konto der LKW. Betrachtet man nur die Autos, die an Luxemburgs Zapfsäulen tanken, so liegt der Anteil des reinen Tanktourismus an den verursachten Schäden bei etwa einem Drittel. Ist es Gedankenlosigkeit, oder muss man Manipulation vermuten, wenn jetzt der wenig plausible Wert von 3,7 Prozent „Tanktourismus“ im Vordergrund steht? Dass dies bei dem Ganzen herausgekommen ist, gereicht jedenfalls weder Ewringmann noch seinen Auftraggebern zur Ehre.

Doch ist dies nicht der einzige Schwachpunkt der Studie. So wird zum Beispiel das LKW-Verkehrsaufkommen an sich nicht hinterfragt. Und dies, obwohl eine vernünftige Verkehrspolitik eigentlich bemüht sein müsste, den Gütertransport von der Straße auf die Schiene zu verlegen. Mit dem Ausbau des Bettemburger Güterbahnhofs hat Luxemburg zwar einen lobenswerten Schritt in diese Richtung getan ... doch konterkariert es den zugleich mit den niedrigen Dieselpreisen. Aber vielleicht eignen sich ja finanzwirtschaftliche Modelle nicht für die Interpretation politischer Erwägungen und Absichten?

Was sich aber berechnen ließe, sind die negativen Auswirkungen des an Luxemburgs Tankstellen verkauften Tabaks und Alkohols. Dies wäre



umso stärker angebracht, als die Steuern auf diesen Umsatz als „positive Effekte“ des Spritexports verrechnet werden.

Gas-Jockey-Rechnung

Beschränkt man sich auf die Auswirkungen der verbrauchten Treibstoffe, so kommt auch schon einiges zusammen. „Wenn man die externen Kosten komplett internalisieren wollte, dann müsste man den Preis um 1,4 Euro pro Liter erhöhen“, sagte Ewringmann während der Pressekonferenz. Diese Zahl scheint sich nicht - nicht mehr? - in der Studie zu finden. Dennoch handelt es sich um eine spektakuläre - wenn auch wenig beachtete - Aussage. Ähnliche Forderungen wurden von den Grünen erhoben - vor langer langer Zeit, als eine Regierungsbeteiligung in weiter Ferne lag - und kamen bei der Bevölkerung nicht besonders gut an. Seither wurde von „Déi Gréng“ die Forderung nach

Preiswahrheit nur noch beim Wasserverbrauch erhoben - vielleicht, weil sie eine Bevölkerungsschicht trifft, die sowieso nicht grün wählt.

Doch Ewringmann ist nicht nur ein konsequent denkender Volkswirtschaftler und Umweltfreund. Bei der Frage der Erhöhung der Spritpreise zeigte er teilweise seine andere Seite, nämlich die des Finanzmathematikers und Technokraten. Gewiss, er widerspricht dem, was Luxemburgs Spritverkäufer und Politiker seit Jahrzehnten vorbeten, nämlich dass eine solche Erhöhung keinen Einfluss auf den Gesamtverbrauch haben würde, weil dann ja dieselbe Menge Sprit im Ausland statt in Luxemburg getankt werden würde. Ein „echtes Nullsummenspiel“ sei das jedoch keineswegs, liest man in der Studie. So könne es sein, dass Luxemburgs Preispolitik die Spielräume für Preiserhöhungen in den Nachbarländern in der Vergangenheit begrenzt hat. Außerdem machten steigende Preise Umwege

THEMA



Sieht so die Zukunft des Treibstoffexports aus?

eraufkommen durch den LKW-Transit zu beeinträchtigen, so Ewringmanns Überlegung. Doch das Win-win-Manöver des Mathematikers ist schlecht mit der Forderung des Volkswirts nach Berücksichtigung der Kosten im Ausland zu vereinbaren. Die Umweltbelastung durch LKW bliebe nämlich bei dieser „Lösung“ gleich hoch. Oder stiege sogar noch, wenn Luxemburg auf die naheliegende Idee käme, den Dieselsteuersatz für LKW zu senken. Akzeptabel erscheint die Idee einer Entkopplung nur, wenn sie eine mit den Nachbarn koordinierte Erhöhung des Dieselpreises für PKW und LKW einleiten soll.

Auch die Greenpeace-Expertin Martina Holbach äußerte sich im 100,7-Interview skeptisch: Man komme um eine Preiserhöhung nicht herum, und zwar sowohl bei den Privatverbrauchern als auch bei den LKW. Grundsätzlich begrüßte sie die Veröffentlichung der Studie - kein Wunder, ist doch Greenpeace stets für radikale Lösungen in Sachen Treibstoffexport eingetreten. Darüber, dass die jetzige Regierung außer einem Monitoring der Entwicklung des Treibstoffverkaufs bisher keine konkreten Maßnahmen angekündigt hat, zeigte sich Holbach enttäuscht.

Doch die von der gegenwärtigen Regierungskoalition geübte Praxis der Proporz-Kompromisse - der kleinste Partner macht die größten Zugeständnisse - lässt kaum mehr erwarten. Auch die Argumente der Grünen sind nicht besonders zwingend. So wies Camille Gira auf die Ausgaben von über 100 Millionen Euro hin, die dadurch entstanden, dass in den 2000er Jahren versäumt wurde, den Treibstoffexport einzuschränken. Um seine Kyoto-Klimaverpflichtungen zu erfüllen, blieb Luxemburg damals nur der Griff zum Scheckbuch. Allerdings wiegt dieses einmalige Ablassgeschäft nicht schwer, wenn man es mit dem Tanktourismus-Nettoertrag von 1,3 Milliarden jährlich vergleicht. Eine Rechnung, die übrigens in dieser Form hinter verschlossenen Türen der Tripartite von 2004 vorgelegt worden war.

Carole Dieschbourgs mehrfacher Verweis auf die Notwendigkeit, die Luftqualität in Luxemburg zu verbessern, ist da schon überzeugender - die Koalitionspartner werden kaum öf-

fentlich vorschlagen, sich von den 60 vorzeitigen Todesfällen jährlich freizukaufen. Doch wie die Luft besser und der Dieselverbrauch geringer werden sollen, ist unklar. Bis die viel gepriesene Elektromobilität zu einem spürbaren Rückgang des Dieselverbrauchs führt, kann viel Zeit vergehen. Gira gab der Hoffnung Ausdruck, dass die Begünstigung von sauberen Firmenwagen im Rahmen der Steuerreform zu einer Entdieselung des Luxemburger Fuhrparks führen wird - Zahlen, die das belegen könnten, hatte er aber nicht zur Verfügung. Wenigstens sollen aber die privaten Autobesitzer durch eine Kampagne im Vorfeld des Autofestivals im Januar zum Umdenken bewegt werden.

Nach der Studie ist vor der Studie

Was aber, wenn das alles nichts hilft? „Darüber nachdenken und sehen, was geschieht“, erklärte Gira, was wohl heißt, das Problem an die nächste Regierung weiterzureichen. Denn das blau-rosa-grüne Koalitionsprogramm hatte nicht viel mehr als die Studie versprochen. Zwar wurde auch ein „virtueller Ausstieg aus dem Tanktourismus“ in Aussicht gestellt, doch, wie Ewringmann leicht irritiert in der Studie betont: Ein virtueller Ausstieg ist kein realer Ausstieg und ändert nichts an der jetzigen Situation.

Was konkrete Maßnahmen angeht, so liefert die Studie zwar eine Reihe von Vorschlägen, verweist aber auf eine eventuell notwendige „Machbarkeitsstudie“. Hätte das grüne Ministerium eine solche bereits im März 2015 in Auftrag gegeben, könnte es nun schneller reagieren. Aber vielleicht hat die Koalition ja bewusst auf Zeit gespielt und in der Tanktourismus-Frage - „einvernehmlich“ wie immer - entschieden, nichts zu entscheiden. Auch das ist ein Unterschied zwischen dem Sitzen auf Regierungs- und dem auf der Oppositionsbank: Man muss Entscheidungen mittragen, die die eigene Glaubwürdigkeit erschüttern.

Die Studie ist verfügbar unter www.environnement.public.lu.

zum Tanken weniger attraktiv und regten dazu an, den Verbrauch zu senken. Allerdings hält Ewringmann diese Effekte für gering.

Zartes Pflänzchen LKW

Der deutsche Experte beruft sich auf Studien, die die Preiselastizität für Treibstoff auf etwa -0,4 veranschlagen. Will heißen, dass bei einer Preiserhöhung um zehn Prozent die Nachfrage um lediglich vier Prozent sinkt. Was hierbei unberücksichtigt bleibt: Diese Elastizität gilt nur für kleine Variationen und erfasst nur die kurzfristigen Verhaltensänderungen. Würde man - im Sinne der Preiswahrheit - den Tarif verdoppeln, so dürfte der Verbrauchsrückgang wesentlich mehr als nur 40 Prozent betragen. Auch realistischere, bescheidenere Preiserhöhungen wirken nicht nur kurzfristig. Erst nach und nach ändern die

Menschen ihr Mobilitätsverhalten, kaufen andere Automodelle und entscheiden sich für an öffentliche Verkehrsmittel angebundene Wohnlagen. Veranschaulichen lässt sich dieser Mechanismus an luxemburgischen Negativbeispielen wie der Dieselisierung des Fuhrparks oder der Zersiedlung der Landschaft.

Rein mechanisch konstruiert ist auch Ewringmanns Lösungsvorschlag für das Diesel-Dilemma. Würde Luxemburg jetzt den Dieselpreis erhöhen, so wäre es für die LKW - dank Mineralölsteuer-Rückerstattung - günstiger, in Belgien zu tanken. Deshalb sollte Luxemburg es dem Nachbarn gleichtun und den Steuersatz für LKW von dem für PKW-Diesel entkoppeln. Damit könne man das „Optimierungspotenzial“ für diesen Kraftstoff ausschöpfen. Der Inlandsverbrauch durch Diesel-PKW ließe sich auf diese Weise reduzieren, ohne das Steu-