Dossier – Wasser

Fahren wir zu den Ösis tanken

Tanktourismus: Autofahrerclubs, Arbeiterkammer und Greenpeace fordern Klimaschutzmaßnahmen.

Tausende Autofahrer aus Deutschland und Italien fahren tagtäglich über die Grenze. Nicht, um jemanden zu besuchen oder einen Ausflug zu machen, sondern schlicht und einfach, um zu tanken. Und Tausende Lkw tanken in Österreich kräftig auf, bevor sie in die Nachbarstaaten weiterrollen. Der „Tanktourismus“ bei den Tankstellen in Salzburg an der Grenze zu Deutschland findet überaus großen Zuspruch. Vor ihnen stauen sich die Autos und warten geduldig auf den begehrten, billigeren Treibstoff. Immerhin handelt es sich um einen Preisunterschied von zehn bis 20 Cent pro Liter. Die rund 30 Salzburger Tankstellen in der Nähe der Grenze setzen pro Jahr rund sieben bis acht Mio. Liter Treibstoff um.

Finanzminister freut sich

Nutznießer des Tanktourismus sind jedoch nicht die Tankstellenpächter, sondern die Mineralölkonzerne und der Finanzminister. „Die Pächter erhalten degressive Provisionen. Je mehr sie verkaufen, desto geringer ist der Einkommenszuwachs“, betont Christian Wagner, Geschäftsführer der Fachgruppe Tankstellen in der Wirtschaftskammer Salzburg. Das Finanzministerium hingegen profitiert vom erhöhten Mineralölsteueraufkommen. Inoffiziellen Schätzungen zufolge entfallen rund zehn Prozent des Mineralölsteueraufkommens in der Höhe von vier Mrd. Euro, also 400 Mio. Euro, auf den Tanktourismus.

Ein Ende des Treibstoff-Hamster-Verkehrs scheint trotz Erhöhung der heimischen Mineralölsteuer per 1. Juli nicht in Sicht: Die deutschen Preise für Treibstoff bleiben höher. Unsere Nachbarn werden also weiter für Staus an heimischen Tankstellen sorgen.

EU für höhere Dieselbesteuerung

Eine Maßnahme, die etwas bringen könnte, wäre die Harmonisierung der Mineralölsteuersätze europaweit. Die EU-Kommission will mit der Anhebung des Mindeststeuersatzes auf Diesel (von 302 Euro pro 1000 Liter auf 359 Euro ab 2012 und auf 380 Euro ab 2014) den Lkw-Tanktourismus in den Griff bekommen. Österreich ist davon jedenfalls stark betroffen, denn Diesel wird derzeit mit nur 297 Euro je 1000 Liter besteuert. Steuerkommissar László Kovács betonte, das Hauptziel der EU-Kommission sei es, den Tanktourismus der Frächter einzudämmen und „Tausende Extra-Kilometer und Tausende Tonnen Kohlendioxid-Emissionen einzusparen“. Der Verkehrssektor sei in der EU für knapp 20 Prozent der gefährlichen Treibhausgase verantwortlich.

Auch die Autofahrerclubs beschäftigen sich intensiv mit dem Thema. Zehn Prozent der Kohlendioxid (CO_2)-Emissionen entfallen in Österreich auf den Tanktourismus, stellt etwa der Arbö anhand der Zahlen des Umweltbundesamtes für 2005 fest. Knapp zwei Drittel davon steuere der Lkw-Verkehr bei, während der Pkw-Verkehr nur für ein Drittel des Tanktourismus verantwortlich sei, heißt es vonseiten des Arbö. Der Tanktourismus belastet die österreichische Klimabilanz, weil als Berechnungsbasis für emittiertes CO_2 der nationale Verkauf von fossilen Brennstoffen herangezogen wird. Solange der Tanktourismus der österreichischen Klimabilanz zugerechnet wird, müssen die daraus resultierenden Einnahmen für CO_2-reduzierende Maßnahmen verwendet werden, fordert der Automobilclub Öamtc. „Zum Beispiel zur Förderung von alternativen Kraftstoffen und Antrieben“, fordert Mario Rohracher, Chef der Öamtc-Interessenvertretung. Für jede Tonne CO_2, die durch den Tanktourismus in der österreichischen Treibhausgasbilanz verbucht werden muss, nimmt der Finanzminister jährlich etwa 130 Euro an Mineralölsteuer ein, hat die Arbeiterkammer (AK) errechnet. Auch sie fordert, das Geld in den Klimaschutz zu investieren. Die AK postuliert eine Forcierung der Fernwärme, eine verbesserte Dämmung bei Gebäuden sowie den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Die Umweltorganisation Greenpeace besteht angesichts der Klimabedrohung und der anwachsenden Lkw-Lawine auf eine umfassende CO_2-Steuer auf alle fossilen Energieträger wie Kohle, Öl, Gas, Benzin und Diesel.

Christine Wahlmüller

www.ecoplus.at

ecoplus. Das Plus für Niederösterreich

neuland technopole

Im globalen Wettbewerb gehen innovative Unternehmen dahin, wo sie die besten Voraussetzungen finden. Nach Niederösterreich.

Foto: Austrian Research Centers

Der Standortfaktor der Zukunft heißt Technologie. Und einer der entscheidenden Standortvorteile ist die optimale Verknüpfung von Ausbildung, Forschung und Wirtschaft – auf den Punkt gebracht an den Technopolen in Niederösterreich. Hier werden in der Zusammenarbeit von Ausbildungs- und Forschungsinstitutionen und innovativen Unternehmen bereits jetzt internationale Maßstäbe gesetzt. Fokussiert auf drei Zukunftstechnologien, konzentriert an drei starken Standorten: Für Modern Industrial Technologies am Technopol Wiener Neustadt. Für Biotechnologie und Regenerative Medizin am Technopol Krems. Für Agrar- und Umweltbiotechnologie am Technopol Tulln. Dazu das Service von ecoplus. Und dazu das entscheidungsfreundliche Klima, für das Niederösterreich weit über die Grenzen hinaus bekannt ist. Es hat eben viele Gründe, dass wir bei internationalen Standortentscheidungen immer öfter erste Wahl sind. Wer in der Technologie Neuland betreten will, hat in Niederösterreich Heimvorteil.

ecoplus. Die Wirtschaftsagentur für Niederösterreich