

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Peter Paziorek, Dietrich Austermann, Peter Hintze, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU  
– Drucksache 15/5146 –**

### **Auswirkungen des „Tanktourismus“ auf den Klimaschutz**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Kraftstoffpreise in Deutschland gehören zu den höchsten in Europa. Die hohen staatlichen Belastungen durch die Mineralölsteuer und die so genannte Ökosteuer tragen hierzu wesentlich bei. Insbesondere in Polen, Tschechien, Österreich und den Niederlanden liegen die Kraftstoffpreise deutlich unter denen in Deutschland. Dies führt dazu, dass ein ständig wachsender „Tanktourismus“ in diese Länder stattfindet mit erheblichen Auswirkungen auf den Klimaschutz durch einen zusätzlichen Ausstoß von Treibhausgasen. Das gestiegene Verkehrsaufkommen durch „Tanktourismus“ konterkariert die Klimaschutzbemühungen, beeinträchtigt die Lebensqualität und Gesundheit der Menschen in den betroffenen Regionen und führt zu erheblichen finanziellen Einbußen bei mittelständischen Existenzen.

1. Wie hat sich der grenzüberschreitende Verkehr bedingt durch „Tanktourismus“ seit dem Jahr 2000 bis heute entwickelt?

Zur Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs bedingt durch den Tanktourismus liegen der Bundesregierung keine detaillierten Untersuchungen vor. Allerdings weisen Forschungsinstitutionen und Studien darauf hin, dass der Tanktourismus nach Deutschland abgenommen und jener aus Deutschland zugenommen hat.

2. Welche Auswirkungen hat dies auf das deutsche Tankstellennetz in Grenzgebieten?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine spezifischen Zahlen aus statistisch einschlägigen Erhebungen vor.

3. Welche Umweltbelastungen sind durch diesen zusätzlichen Grenzverkehr pro Jahr seit dem Jahr 2000 bis heute entstanden?
4. Welche Menge CO<sub>2</sub> wurde seit dem Jahr 2000 bis heute jährlich wegen des erhöhten Verkehrsaufkommens durch „Tanktourismus“ zusätzlich ausgestoßen?

Zu den Fragen 3 und 4 liegen der Bundesregierung keine statistischen Erhebungen vor. Wenn Reisende auf dem Weg nach oder aus Deutschland an der letzten Tankstelle vor der Grenze ihren Tank füllen und auf diese Weise Treibstoff importieren, kommt es prinzipiell zu keinen zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Wenn jedoch Strecken zurückgelegt werden, nur um jenseits der Grenze zu tanken, kommt es entsprechend zu zusätzlichen Emissionen.

5. Welche Auswirkungen hat dies auf das im nationalen Klimaschutzprogramm aus dem Jahr 2000 festgelegte Ziel einer CO<sub>2</sub>-Minderung von 15 bis 20 Mio. Tonnen bis 2005 gegenüber 1990 für den Bereich Verkehr?

Siehe Antwort zu Frage 4.

Berechnungsgrundlage für die jeweils nationale CO<sub>2</sub>-Bilanz ist der Inlandsabsatz an Kraftstoffen. Sollte der Inlandsabsatz in EU-Mitgliedstaaten sich durch Tanktourismus verändern, müssten die jeweiligen Mitgliedstaaten dies im Hinblick auf ihre Anstrengungen zur Erreichung der festgelegten Ziele berücksichtigen.

6. Welche Auswirkungen hat der durch „Tanktourismus“ zusätzliche Ausstoß von CO<sub>2</sub> auf die im Zuteilungsgesetz 2007 festgeschriebenen Emissionsziele für den Sektor Verkehr und Haushalte?

Siehe Antwort zu Frage 4 und 5.

7. Welche Auswirkungen hat das erhöhte Verkehrsaufkommen durch „Tanktourismus“ auf die Klimaschutzziele der davon betroffenen Nachbarstaaten?
8. Inwieweit werden deren Emissionsminderungsziele dadurch beeinträchtigt?

Es liegen bisher keine belastbaren Daten vor, die die Auswirkungen des Tanktourismus auf die Klimaschutzziele quantifizieren. Grundsätzlich gilt für die Erstellung der Treibhausgasemissionsbilanzen das Territorialprinzip. Die Emissionsziele wurden im Rahmen der EU-Vereinbarung zur gemeinsamen Zielerreichung für die EU-15 festgelegt. Sie werden durch den Tanktourismus nicht beeinträchtigt. Allerdings könnte der Tanktourismus die Treibhausgasbilanzen in den beteiligten Ländern verändern.

9. Kennt die Bundesregierung die Studie des österreichischen Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft „Abschätzung der Auswirkungen des Tanktourismus auf den Treibstoffverbrauch und die Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Österreich“, wonach knapp 30 Prozent der Österreich zugerechneten Verkehrsemissionen im Jahr 2003 auf den „Tanktourismus“ entfallen?

Wenn ja, wie bewertet sie die Ergebnisse dieser Studie?

Die Studie ist der Bundesregierung bekannt. Die Ergebnisse der Studie stützen sich im Wesentlichen auf Abschätzungen zur Quantifizierung der grenzüber-

schreitenden Fahrten im Rahmen des Tanktourismus. Der Bundesregierung liegen jedoch keine ausreichenden Erkenntnisse vor, anhand derer sie diese Angaben bewerten kann.

10. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung bezüglich der zusätzlichen gesundheitlichen Beeinträchtigungen, zum Beispiel durch Lärmbelastung, wegen des erhöhten Verkehrsaufkommens durch „Tanktourismus“ vor?

Der Bundesregierung liegen keine diesbezüglichen Erkenntnisse vor.

11. Hat die Bundesregierung bisher Maßnahmen ergriffen, um den negativen Umweltwirkungen durch „Tanktourismus“ entgegenzuwirken?  
Wenn ja, welche?  
Wenn nein, warum nicht?
12. Welche weiteren Maßnahmen plant die Bundesregierung um den negativen Umweltwirkungen durch „Tanktourismus“ entgegenzuwirken?

Auf EU-Ebene strebt die Bundesregierung eine weitere Harmonisierung der Mineralölsteuersätze durch die Energiesteuerrichtlinie an.

13. Gibt es bezüglich der negativen Umweltwirkungen durch „Tanktourismus“ Gespräche der Bundesregierung mit den betroffenen Bundesländern und Nachbarländern?  
Wenn ja, zu welchen Ergebnissen haben diese bisher geführt?  
Wenn nein, warum nicht?

Offizielle Gespräche insbesondere zu den Auswirkungen des Tanktourismus werden derzeit von der Bundesregierung nicht geführt.

