Was mit dem Benzinpreis wird

Die Zeit des billigen Öls ist vorbei. Was heißt das für die Versorgung mit Benzin, Diesel und Heizöl? Fünf Fragen, fünf Antworten VON FRITZ VORHOLZ

1 Bedroht der Umbruch in Libyen die deutsche Ölversorgung?

Libyen war 2009 nach Russland, Norwegen und Großbritannien Deutschlands viertwichtigster Öllieferant. Rund acht Prozent der deutschen Rohöleinfuhr kommen aus dem nordafrikanischen Land. Allerdings spielt Libyen auf dem Weltmarkt eine deutlich kleinere Rolle; nur zwei Prozent der weltweiten Ölförderung stammten 2009 aus libyschen Quellen. Kurzfristig ist deshalb weder mit Störungen der Ölversorgung zu rechnen noch mit ungebremst steigenden Preisen.

Durch die Unruhen im Land ist Libyens tägliche Ölproduktion nach Angaben der Internationalen Energieagentur (IEA) von Ende vergangener Woche zwar ungefähr halbiert worden; um den Ausfall zu kompensieren, habe aber Saudi-Arabien seine Förderung bereits gesteigert, so die IEA. Außerdem verfügen die westlichen Verbraucherländer über immense Lagerbestände. Allein in Deutschland betragen sie rund 40 Millionen Tonnen; das entspricht etwa zwei Fünftel der jährlichen Rohöleinfuhr.

Dass der Ölpreis jetzt trotzdem kräftig gestiegen ist, liegt an Panikkäufen, an der Furcht vor Lieferausfällen in weiteren Förderländern und an spekulativen Ölkäufen. »Viele Hedgefonds wetten schon seit Monaten auf steigende Ölpreise«, sagt der Hamburger Energieexperte Steffen Bukold.

2 Warum kostet Benzin heute so viel wie 2008, obwohl das Rohöl deutlich billiger ist als damals?

Im Sommer vor zwei Jahren war der Weltmarktpreis für Öl auf seinen bisherigen Spitzenwert von 142 Dollar pro Fass geklettert; kurzfristig mussten sogar mehr als 150 Dollar gezahlt werden. Ein Liter Superbenzin kostete damals 1,53 Euro. Heute kostet Superbenzin ungefähr genauso viel, obwohl der Preis für Nordseeöl nur rund 110 Dollar pro Fass beträgt. Das ist tatsächlich erstaunlich.

Die vermeintliche Ungereimtheit liegt allerdings vor allem an der Entwicklung des Wechselkurses. Öl wird weltweit in Dollar gehandelt, während im europäischen Wirtschaftsraum in Euro gezahlt wird. Neben dem Dollarpreis des Öls ist deshalb stets entscheidend, wie viel der Euro wert ist. Im Sommer 2008 war der Eurokurs ausgesprochen hoch. In Euro ausgedrückt, kostete ein Fass Öl deshalb nur 88 Euro. Mittlerweile ist der Eurokurs gesunken. Die rund 110 Dollar, die heute ein Fass Öl kostet, entsprechen deshalb immerhin rund 80 Euro. Obwohl der Ölpreis im Vergleich zu Mitte 2008 also um rund 30 Dollar gesunken ist, macht der Unterschied, in Euro ausgedrückt, also viel weniger aus. Pro Liter sind es gut fünf Cent.

Neben dem Rohölmarkt gibt es einen eigenständigen Markt für Benzin und Diesel. Die Preise dieser Produkte können auch ohne Änderung des Rohölpreises um bis zu zehn Cent pro Liter schwanken. Das hängt unter anderem damit zusammen, wie sich die Kraftstoffnachfrage auf Diesel und Benzin aufteilt. Der Verdacht, die Mineralölkonzerne könnten die Preise wegen mangelnder Konkurrenz nach Gutdünken bestimmen, ist zwar populär, hat sich aber bisher nicht nachweisen lassen.

3 Wird der Ölpreis in den kommenden Monaten so hoch bleiben?

Wenn sich die Lage in Nordafrika und im Nahen Osten entspannt, wird der Ölpreis womöglich wieder etwas sinken. Die Zeiten des billigen Öls sind aber trotzdem ein für alle Mal passé. Denn während die weltweite Ölnachfrage weiter wächst, ist das Maximum bei der Förderung konventionellen Öls mittlerweile überschritten. Nach Angaben der IEA wird nie mehr so viel gefördert werden wie im Jahr 2006. Damals war mit täglich rund 70 Millionen Fass die viel diskutierte Spitze *(peak)* der Ölproduktion erreicht.

Die Förderung aus den heute existierenden Feldern sinkt bereits rapide. Um den Rückgang auszugleichen und die gleichzeitig wachsende Nachfrage zu befriedigen, müssen nach IEA-Angaben allein in den nächsten zehn Jahren neue Kapazitäten für die Förderung von täglich 28 Millionen Fass erschlossen werden. Das entspricht fast der dreifachen aktuellen Produktion Saudi-Arabiens. Zwar wurden weitere Lagerstätten bereits entdeckt, aber nicht genug. Große Hoffnungen liegen daher auf möglichen Vorkommen unter dem Boden der Ozeane.

Zudem lagern immense Mengen unkonventionellen Öls in der Erdkruste: Ölsand und Ölschiefer. Selbst aus Kohle, von der es noch reichlich gibt, lassen sich Kraftstoffe erzeugen. Die dafür genutzte Technik führt aber zu schweren Umweltschäden.

4 Ist Biosprit eine Alternative zu Kraftstoff aus Erdöl?

In Deutschland wird rund ein Fünftel des Öls zum Heizen und rund die Hälfte als Kraftstoff im Straßenverkehr verwendet. Heizöl ist relativ leicht zu ersetzen – beispielsweise durch Erdgas oder durch Gebäudedämmung. Im Verkehr hat das Öl dagegen fast ein Monopol. Biodiesel, Pflanzenöl und Bioethanol haben bisher nur einen Anteil von 5,5 Prozent am Kraftstoffabsatz. Bis zum Jahr 2020 müssen daraus laut EU-Direktive zwar zehn Prozent werden, was die Nachfrage nach fossilen Kraftstoffen drücken wird; der Effekt dürfte aber durch eine wachsende Nachfrage in anderen Erdteilen mehr als kompensiert werden. Obendrein verursacht die Erzeugung von Biosprit eigene Probleme.

Die weltweit steigende Nutzung von Raps und Mais, Palm- oder Sojaöl für die Kraftstoffproduktion trägt schon heute zum Anstieg der Lebensmittelpreise bei. Viele Umwelt- und Klimaschützer beobachten besorgt, dass Äcker und Plantagen zunehmend der Energie- statt der Nahrungsproduktion dienen, trotz des Bioetiketts. Das Problem dabei: Ob die Produktion der Energiepflanzen tatsächlich umwelt- und sozialverträglich ist, lässt sich nur schwer kontrollieren – vor allem dann nicht, wenn sie in tropischen Ländern stattfindet. Ohne Import lässt sich Biokraftstoff jedoch kaum in nennenswertem Umfang beschaffen. Die neue Kraftstoffsorte E 10 – das ist »Biobenzin« mit bis zu zehn Prozent Bioethanol – hat deshalb bereits für Irritationen gesorgt.

Auch Fahrzeuge mit Elektromotor auf Akku- oder Wasserstoffbasis werden die Autogemeinde kurz- und mittelfristig nicht vom Fluch des Öls befreien. Geld einsparen und womöglich sogar den Ölpreis etwas drücken könnte nur ein Rückgang der Nachfrage. Allerdings hat die Bundesregierung dafür gesorgt, dass die EU-weiten Verbrauchsvorschriften für Autos und leichte Transporter verwässert wurden; die Fahrzeuge verbrauchen deshalb mehr als nötig. Dazu trägt auch Deutschlands Erfolg beim Export von Premiummodellen bei.

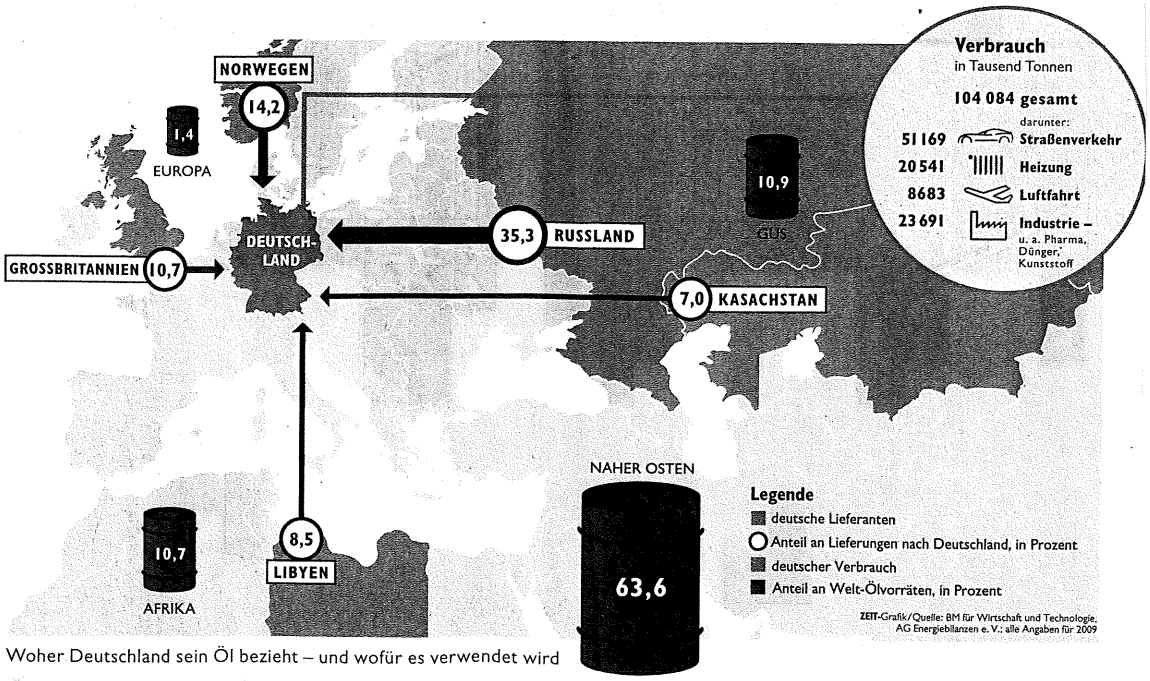
Foto: imago

5 Was macht der Ölpreis, wenn sich in den Förderländern eine Demokratie etabliert?

Der Osnabrücker Ökonom iranischer Herkunft, Mohssen Massarrat behauptet, dass die demokratisch nicht legitimierten Regime der Förderländer mehr Öl fördern, als es der Marktlogik entspricht. Er argumentiert: In einem autoritären Regime, einer Monarchie und einer Diktatur findet keine öffentliche Debatte und eben schon gar kein politischer Wettstreit um die optimale Nutzung des Öls statt. Stattdessen hätten sich die Petrodollar-Herrscher auf einen Kuhhandel mit dem größten Abnehmer, den USA, eingelassen. Solange genug Öl fließe, würden die Amerikaner helfen, die Herrschaften im arabischen Raum zu sichern – und zu diesem Zweck auch militärisch kooperieren. »Wirklich freie und unabhängige Parteien in demokratisierten Ölstaaten würden einerseits neue Ölmengen- und Ölpreisstrategien, andererseits die Verringerung der eigenen Abhängigkeit von Öleinnahmen zu zentralen Wahlkampfthemen machen«, schrieb Massarrat schon 2005 in der *ZEIT*.

Womöglich zeigt sich bald, ob der Ökonom mit dieser These recht behält.

Weitere Informationen im Internet:
www.zeit.de/energie



Woher Deutschland sein Öl bezieht – und wofür es verwendet wird