

BENZINPREISE

Heißer Frühling

Mit Bravour erhöhten die Ölgesellschaften den Benzinpreis auf eine Mark für Supersprit und trieben die freien Tankstellen in die Defensive.

Vergangenen Herbst, zur Frankfurter Auto-Ausstellung, verkündete Esso-Chef Wolfgang Oehme zum Benzinpreis kühn: „Die Mark ist überhaupt keine Schallgrenze für mich.“ Aber die Autofahrer glaubten es nicht. Jetzt, ein halbes Jahr danach, müssen sie dran glauben.

Bis auf 99 Pfennig schoben die Ölmultis, still und beharrlich wie Schmidchen Schleicher, den Literpreis für Superkraftstoff nach oben. Auf über eine Mark, so brüstete sich vergangenen Dienstag ausgerechnet die zu 56 Prozent im Bundesbesitz stehende Aral AG, sei von Stund an der Preis der 7800 Aral-Stationen eingestellt. Heinrich Reinert, Chef der mit Aral verbundenen Veba-Chemie: „Der Preis wird noch weiter klettern.“

Nur mit Mühe können die Prinzipale der internationalen Markengesellschaften ihren Spaß daran verbergen, daß nicht sie es waren, sondern der mit viel Pomp installierte deutsche Energie-Konzern, der den Benzinpreis über die kritische Mark-Schwelle brachte. Denn nun gewinnen die Ölmultis freie Fahrt nach oben und Schußfahrt in steigende Benzin-Gewinne.

Noch nie nämlich in den vergangenen zehn Jahren brachte die Internationale des Ölgeschäfts den deutschen Benzinmarkt so perfekt unter Kontrolle wie im Frühjahr 1976. Stets störten die freien Tankstellen an den Rändern der Fernstraßen, in den Ballungszonen und den Supermärkten die Kreise der Markengesellschaften: Die Freien waren zehn Prozent billiger und hatten sich mit einem Marktanteil von 22 Prozent Respekt verschafft. Nun aber schafften die Konzerne auch die Freien.

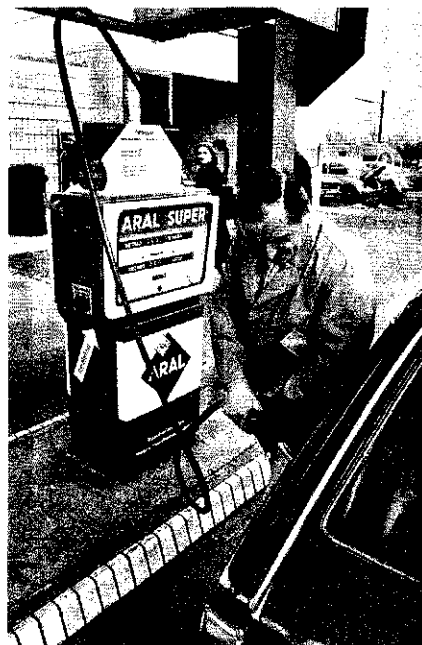
Als Vehikel, sich von den Freien zu befreien, diente den Ölmanagern Hans-Dietrich Genschers Antibleigesetz, gegen das sie zunächst jahrelang bittere Klage geführt hatten. Das Gesetz schreibt seit Jahresbeginn 1976 eine Verminderung des Benzin-Bleigehalts von 0,4 auf 0,15 Gramm pro Liter vor und steht in Europa einmalig da.

Die Ölindustrie bezahlte die Umstellung ihrer Raffinerien auf den neuen Standard mit einer Milliarde Mark, was – auf den Liter Benzin umgesetzt – etwa zwei Pfennig ausmacht. Den freien Tankstellen, die ihre Ware vorzugsweise von ausländischen Raffinerien beziehen, aber ist der Zugang zum bleiarmen Sprit (DIN 51 600) abgeschnitten – denn die ausländischen

Raffinerien produzieren weiterhin Super mit 0,4 Gramm Blei im Liter.

„Obwohl das Inkrafttreten der zweiten Stufe des Benzin-Blei-Gesetzes nicht als Meilenstein des Fortschritts zu betrachten ist“, teilte Europas größter Lieferant von konzernfreier Ware, die Hamburger Mabanaf GmbH, ihrer besorgten Kundschaft mit, „sind wir selbstverständlich gehalten, uns auf die veränderten Daten einzustellen“. Freilich werde die Firma, heißt es dann weiter, Kraftstoffe liefern, „welche in ihrem motorischen Verhalten den DIN-Anforderungen gerecht werden, ohne ihnen jedoch in allen Punkten exakt zu entsprechen“.

Mabanaf-Chef Hans Weisser nämlich kennt außerhalb Deutschlands nur zwei freie Raffinerien, die bleiarmes Benzin liefern, will aber deren Namen



Aral-Tankstelle. Tankwart
„Dankbar für jeden Pfennig“

nicht nennen, „weil sonst jede Tankstelle denen Briefe schreibt“. Folglich versuchten es einige Händler mit „gepanschem“ Sprit – mit Methanol-Zusätzen zum bleiarmen Normalbenzin: Methanol erhöht die Oktanzahl, kann aber den Motoren schaden. Schon bald bekam der ADAC von Privatleuten einen Wink, doch mal das Benzin der Freien zu untersuchen.

Der ADAC testete – und bescheinigte den Freien pauschal schlechtere Ware. Vergangenen Mittwoch – nach Protesten der freien Tankstellen – legte er einen neuen Test vor, nach dem wiederum freie Tankstellen besonders gerne die DIN-Normen unterschreiten. Die Multis, obgleich auch nicht ohne Fehl, standen als Saubermänner da, das Markenbewußtsein der Deutschen stieg.

In ihrem Kampf um die Herrschaft am Benzinmarkt kam den Ölmultis

außer den Bleiparagrafen auch die Knappheit zu Hilfe: Europas Raffinerien wurden im Winter wegen der Heizölflaute nur zu zwei Drittel genutzt, produzierten mithin weniger Benzin als gewöhnlich: Die sonst zum Frühjahr vollen Tanklager blieben leer. Dagegen trieben Autokonjunktur und Osterferien im April den Benzinverkauf um 13 Prozent über das Vorjahresniveau. Und schließlich greifen die Chemie-Konzerne, unversehens aus der Krise in den Boom versetzt, zunehmend nach Leichtbenzin (Naphtha) für die Kunststoff- und Faserherstellung. Was an Naphtha zusätzlich verbraucht wird, geht den Straßentankstellen verloren.

Zwar, noch immer schieben die Ölmänner, wenn es um Preise geht, die Kostenlast der Konzerne vor, unter deren Druck das Mineralölgeschäft chronisch in die Verlustzone geriet. Noch immer nämlich setzen Aral und die deutschen Multi-Töchter 16 Mark je Tonne Öl zu – dank gedrückter Preise für Industrie-Heizöl. Beim Sprit allein aber sieht die Rechnung anders aus.

„Ich finde es gut“, lobt Shell-Sprecher Volker Hoffmann den neuen Trend, „wenn wir die Verluste abbauen“. Mit dem explodierenden Benzinpreis nämlich gleichen die Konzerne zunehmend die Verluste bei schwerem Heizöl aus: Benzin bringt den Konzernen, die in eigenen Raffinerien eigenes Rohöl verarbeiten, bares Geld.

Während die Multis munter Preis und Gewinn erhöhen, haben die Freien ihre Not, den bislang verlässlichen Abstand zum Markenbenzin zu wahren. Binnen acht Monaten nämlich kletterte am leergefegten Rotterdamer Produktenmarkt der Preis für die Tonne Super von 330 auf 403 Mark. Um dieses, den Genscher-Normen nicht entsprechende Benzin in Deutschland verkaufen zu dürfen, müssen sie noch einmal 26 Mark Ausgleichsabgabe drauflegen. Bis der Sprit an der Tankstelle ist, kostet der damit schon – einschließlich Steuer – 94 Pfennig – mehr als die Markenfreien an der Zapfsäule dafür kassieren.

„Die sind uns ja dankbar für jeden Pfennig, den wir raufgehen“, umschreibt ein Shell-Manager die Last der Freien, „denn sonst können die bald ganz dichtmachen“. Und Erhard Schneider, Geschäftsführer des Verbandes der Weißen, sieht „bis zum Sommer eine prekäre Situation“.

Erst im Herbst, wenn die Urlaubszeit vorbei ist, entspannt sich die Lage. „Dann kommen wieder die Türken und die Griechen“, so der Hamburger Ölfachmann Günter Lönnecke, „und schütten ihren Sprit auf den Rotterdamer Markt“.