



HORST FRIEDRICH

Ölhändler Montefusco, Bohrplattform (in Aserbaidschan): Die Verbraucher müssen den Preis zahlen, den Spekulanten, nigerianische Rebellen,

Der große Preis

Als seien sie Geiseln der Ölkonzerne, so kommen sich Autofahrer heute vor. Das Auf und Ab an den Zapfsäulen halten sie mal für Willkür, mal für Gier. Doch was treibt die Benzinkosten tatsächlich in die Höhe? Und wer steckt dahinter?

Steffen Bock ist Deutschlands klügster Tanker. Er kennt sich aus. Die meisten der 15 000 Tankstellen dieses Landes sind in seinem Computer gespeichert. Und alle Preise. Bock passt auf. Der 45-jährige Diplomkaufmann aus Nürnberg hat Benzinpreispiraten, die für ihn herumfahren, Preise notieren und sie ihm mailen. 8000 sind es mittlerweile, ein Heer von Freiwilligen. Steffen Bock hat den Kampf aufgenommen. Den Kampf gegen die Erpressung an der Säule.

Seine Website clever-tanken.de ist seit neun Jahren die Selbsthilfegruppe der deutschen Autofahrer. Übers Internet werden die Preise möglichst aller Tankstellen zusammengetragen. Der Nutzer kann nachsehen, wo in seiner Nähe der Sprit am billigsten ist. Und er kann denunzieren.

Eine Million Autofahrer haben im Mai auf clever-tanken.de die Preise verglichen,

40 Prozent mehr als im Januar. Da hatte der Sprint des Sprits aber auch noch nicht begonnen. Bocks Welt ist seit Jahresbeginn eine andere geworden: „In letzter Zeit“, sagt er, „ist das gesamte Gefüge auseinandergeraten.“

Er lässt den Computer Tabellen erstellen. Seine Zahlen untermauern, was für Millionen Autofahrer nur gefühlte Wirklichkeit ist: Noch nie war das Auf und Ab an den Tankstellen so drastisch, noch nie griffen die Mineralölkonzerne so ungeübert zu.

In einer durchschnittlichen Großstadt kann man dank der Benzinpreispiraten fünf bis sechs Cent pro Liter Sprit sparen, so groß ist die Spanne zwischen dem teuersten und dem billigsten Anbieter.

Bocks Liste ist für manchen die letzte Rettung. Für andere ist es die einzige Möglichkeit, es den Preistreibern da oben mal

zu zeigen. Es ist ein Kampf gegen den „Benzinpreis-Wahnsinn“, wie Bock es nennt, ein Kampf gegen den globalen Markt.

Der Preis für Rohöl hat sich in den vergangenen zehn Jahren vervierzehnfacht. So etwas kannte man bislang nur vom Kunstmarkt. In New York bewegte sich der Kurs für das Barrel, ein Fass von 159 Litern, im Juli zwischen 126 und fast 146 Dollar. Das sind Liebhhaberpreise. In manchen Gebieten Südeuropas ist der Liter Diesel längst teurer als Wein. 1,40 – 1,50 – 1,60 Euro: Bei jeder neuen Rekordmarke protestieren „Bild“ und ADAC mit immer gleichen Sätzen, und die Lokalzeitungen geben Tipps, wie man durch frühes Hochschalten Sprit sparen kann.

Pünktlich zum Beginn der großen Sommerferien waren die Preise wieder geklettert. Shell, Aral, BP und die anderen großen Ketten scheinen stets im Gleich-



HANS WADEL / GRUPPE 28

populistische Staatschefs und Opec-Funktionäre ihnen einbrocken

schritt zu erhöhen – das sieht nach Absprache zur Abzocke aus.

Ist es das? Sind die Mineralölkonzerne schuld am Benzinpreis? Oder können sie gar nicht anders, einfach weil sie für das Öl ja auch immer mehr bezahlen müssen? Und falls das so ist: Wer treibt den Ölpreis nach oben, wer lässt ihn fallen und später wieder steigen? Die Scheichs in ihren marmornen Palästen, die postsowjetischen Gasprom-Potentaten? Die Ölhändler in Rotterdam, der Staat mit seinen hohen Steuern auf Treibstoff oder die Spekulanten an den Börsen in New York, London oder Singapur?

Es gibt auf diese Fragen keine einfache Antwort. So steigt der Benzinpreis tatsächlich im Sommer regelmäßig stärker als im Winter. Im Sommer fahren die Leute mehr, und bei stärkerer Nachfrage steigt der Preis.

Aber die Behauptung, dass der Sprit tatsächlich immer zum Ferienbeginn teurer wird, lässt sich mit Zahlen nicht belegen. Viele Tankstellen erhöhen mindestens zweimal pro Woche den Preis, dann bröckelt er wieder, bis zur nächsten Preisrunde. Bei 16 Bundesländern und zehn unterschiedlichen Daten des Ferienbeginns fällt fast zwangsläufig eine Erhöhung auf einen ersten Urlaubstag, das ist nur statistisch ohne Wert.

Es ist ein schwacher Trost, wenn jetzt Umweltschützer mit sardonischem Lächeln

vor die Kameras treten und vorrechnen, dass Treibstoff immer noch relativ billig sei: Man muss heute weniger lang für eine Tankfüllung arbeiten als in den Siebzigern. Und man kann, dank der sparsameren Motoren, weiter mit einer Füllung fahren. Mag sein. Aber es ist der gefühlte Benzinpreis, der zählt. Und der tut weh.

In Frankfurt am Main fuhr Ende Juni ein 30-Jähriger seinen 3er-BMW mit Miltenberger Kennzeichen vors Messegelände, hatte schon „Benzin-Abzocke“ und „Sprit-Wucher“ aufs Blech gesprüht, kippte nun Benzin drüber und zündete seinen Wagen an. Es war die erste symbolische Selbstverbrennung eines Kraftfahrers, ein Auto-Autodafé.

Wer verstehen will, wie der Benzinpreis zustande kommt, der muss die Orte besuchen, an denen das Öl gepumpt, gelagert, gehandelt und behandelt wird: die Häfen, die Pipelines, die Märkte, Raffinerien und Tankstellen. Man trifft auf Händler und Transporteure, auf Raffineriedirektoren und Konzernchefs, jeder von ihnen verdient am Benzindurst. Man trifft auf hilflose Politiker mit ihren immer gleichen Vorschlägen. Jeder von ihnen könnte der Schuldige sein, der Gierige, und der erste Kandidat sitzt in einem kleinen Ford und gibt ordentlich Gas.

„Tja ...“, sagt Minco van Heezen. Er heizt mit seinem Ford durch die endlosen

Weiten Petrolistan, durch jenes Land, wo Treibstoff noch in Überfülle strömt, wo sich Tank an Tank reiht, wo in dicken Rohren gepumpt wird, raffiniert, gecrackt, destilliert, mehr als an irgendeinem anderen Fleck der Erde – den Rotterdamer Ölhafen.

„Hier begann 1936 das Mineralölzeitalter“, sagt van Heezen und meint den Bau der ersten modernen Raffinerie in Europa. Der Niederländer sieht ein wenig aus wie Claus Peymann und ist Sprecher der Rotterdam Port Authority.

40 Kilometer weit, bis zum Tiefwasser-Terminal Maasvlakte, sind die Anlagen seither gewuchert. Shell, Exxon, Vopak, Kuwait Petroleum. Dazwischen vollautomatische Krananlagen, Containergebirge, die Kuppeln der Raffinerien, alles vernetzt mit Zigtausenden Kilometern Rohrleitungen, flüssig gehalten von den Supertankern aus Schottland, Norwegen, Russland, Saudi-Arabien.

Hier kommt es an, das Öl der Deutschen. Hier müsste er eigentlich beginnen, der Aufstieg des Benzinpreises.

Doch der Ölhafen scheint von den Fieberschüben der Börsen weit entfernt zu sein. „Wir rechnen Hafengebühren pro Tonne ab, unabhängig, was die Tonne kostet“, sagt Minco van Heezen und jagt seinen Ford zwischen den Trucks und Tanklastern den Europoort hinauf. Auch er hat vor kurzem noch für 1,60 Euro den Liter getankt, mitten in Petrolistan. „Seit 20 Jahren wird in Rotterdam mehr oder weniger dieselbe Jahresmenge an Rohöl umgeschlagen, rund hundert Millionen Tonnen. Wir machen die Logistik, nicht die Preise.“

Im europäischen Ölgeschäft werden die Kontrakte auf Rotterdam ausgestellt. Der „Rotterdam-Preis“ stammt aus einer Zeit, als hier tatsächlich mit Fässern gehandelt wurde. Heute werden die Rotterdam-Preise in Zürich ausgehandelt, wo die großen Händler aus Steuerersparnisgründen ihre Büros haben. Oder an den Rohstoffbörsen von London, New York und in Fernost.

Zurzeit, sagt van Heezen, seien die Händler ängstlich: „Der Markt ist sehr volatil geworden.“ Ständig würden andere Mischungen verlangt. Und mischen kann nur, wer auch über Lagerkapazitäten verfügt. Wem die Lager gehören, der hat die Macht, der macht das Geld.

Rohstoffhändler wie die Glencore International AG in Baar, Schweiz, haben auch deshalb in den letzten Monaten gewaltige Gewinne gemacht. Glencore ist mit 142 Milliarden Dollar Umsatz inzwischen das größte Unternehmen der Schweiz.

Hinter Stacheldraht stehen die 39 schneeweißen Tanks der Vopak, des weltgrößten privaten Tanklagerunternehmens. Über drei Millionen Kubikmeter Öl werden hier gebunkert. Vor zwei Jahren waren das nur Tanks. Heute sind es Geldspeicher.

Das Rohöl in den Tanks am Europoort ist ein Vielfaches dessen wert, was seine Produktion gekostet hat. Sein Preis ist der

Börsenpreis. Mit Kosten hat er nichts zu tun. Das ist der Unterschied zu einem VW Golf. Das ist die Ähnlichkeit zum Preis von Drogen und von Picassos.

Die Förderkosten sind konstant und ziemlich gering. Ein Dollar pro Barrel, falls das Öl aus Kuwait stammt. Günstiger ist es nirgends auf der Welt. Weitere vier Dollar kostet der Transport nach Rotterdam.

Weil die Ölförderung immer noch relativ billig ist, wird reich, wer Förderrechte besitzt. Rund 80 Prozent der Förderrechte liegen bei staatlich kontrollierten Unternehmen in Russland, Venezuela, Saudi-Arabien, Norwegen. Diese Länder werden gerade sehr, sehr reich. Das erklärt die Chuzpe eines Hugo Chávez oder Wladimir Putin.

Der linke Volkstribun Chávez kam an die Macht, als der Ölpreis noch bei 20 Dollar lag. Heute ist Venezuela der starke Spieler Lateinamerikas. Allein seine Finanzhilfen an die armen Nachbarstaaten sind fünfmal so hoch wie die der Vereinigten Staaten. Chávez ist wie Castro – mit Öl. Und deshalb unangreifbar.

An einer butterblumengesprenkelten Mole liegt die „Sarah Glory“. Ein Supertanker unter panamaischer Flagge. Der Eigner der „Sarah Glory“ hat seine Firma auf der Isle of Man eingetragen. Die Reeder sitzen in England, die Ladung gehört keinem von beiden, sondern einer der großen Ölhandelsfirmen.

Tanker und Ladung haben meistens verschiedene Eigentümer. Oft ist ein Tanker nur gechartert und gehört eigentlich, über einen Investmentfonds, zu einem kleinen Teil auch Hamburger Journalisten und Zahnärzten aus München. Die jetzt über den Spritpreis maulen.

„Sie sehen, es ist alles nicht so einfach“, sagt van Heezen. Er steigt aus. Da steht eine Pumpstation. Sie wird privat betrieben. Ein weißes Rohr verschwindet unter der Erde.

Die Rotterdam-Rhein-Pipeline ist eine der Lebensadern der Bundesrepublik. Hier

fließen, unbeeindruckt von aller Hektik der Märkte, gut 15 Prozent des deutschen Rohölbedarfs, 50 Kubikmeter pro Minute, 24 Stunden täglich, 365 Tage im Jahr.

Etwas mehr als drei Tage benötigt das Öl im Schnitt für seinen Weg von Rotterdam nach Deutschland, es fließt 176 Kilometer bis zur Pumpstation in Venlo an der deutsch-niederländischen Grenze. Von dort geht es noch einmal 103 Kilometer südwärts zur Shell-Raffinerie Rheinland in Köln-Wesseling und Köln-Godorf.

In einem zwei Meter tiefen Graben erreicht das Rohr die Raffinerie, 24 Zoll im Durchmesser, das sind 61 Zentimeter. Man hört ein leises Rauschen.

Die Raffinerie ist der Ort, an dem aus Öl Benzin wird, es ist der Ort, an dem der nächste Verdächtige arbeitet – mit den Raffinerien, so sagen viele Experten, machen die Konzerne ihre eigentlichen Gewinne, jedenfalls mehr als mit dem Verkauf des Sprits an der Tankstelle. Und Shell-Rheinland ist die größte Raffinerie Deutschlands. Jährlich werden hier 17,3 Millionen Tonnen Rohöl verarbeitet. Jeder zehnte Liter Benzin kommt aus Köln.

Wenn das Öl die letzten Meter der Pipeline durchrauscht, besitzt der Rohstoff noch einen Wert, der leicht feststellbar ist: Ein Fass davon kostet so viel, wie ab Rotterdam dafür bezahlt wurde, plus ein paar Cent für den Transport, also rund 140 Dollar.

Welcher Wert aber dem Öl zugesetzt wird, wenn es in der Raffinerie zu Benzin wird, lässt sich nicht mehr so einfach feststellen. Es gibt einen Produktpreis für das Rohöl und einen für das fertige Benzin, aber über beide Preise wird nicht in Köln entschieden.

Holger Sandomir, der Direktor der Shell-Raffinerie, hat es aufgegeben, im Bekanntenkreis die Einsfünfzig für den Liter Super zu erklären. Sandomir ist ein Veteran des Spritgeschäfts, ein 64-jähriger Verfahrenstechniker, kurz vor der Rente.

Was in einer Raffinerie technisch passiert, ist einem Laien gerade noch begreif-

lich zu machen – was in der gleichen Zeit mit dem Preis passiert, kaum mehr.

Die Raffinerie kauft kein Öl, sie verkauft kein Benzin, sie schreibt dem Shell-Konzern noch nicht einmal eine Rechnung für ihre Arbeit. „Über die Preise der Produkte entscheidet das Unternehmen Shell“, sagt Direktor Sandomir. Mit den Preisen an der Tankstelle, sagt Sandomir, habe er nichts zu tun. Er sei unschuldig.

Um aus Rohöl Treibstoff zu machen, braucht es – vereinfacht gesagt – nur einen großen Kessel, in dem das Öl erhitzt wird, sowie ein paar Rohre, die den Dampf ableiten. Wird Öl erwärmt, spaltet es sich in ein Gemisch aus Flüssigkeiten und Gas. Bei Temperaturen zwischen 30 und 65 Grad entweichen dem Öl die leichten Gase: Methan, Ethan, Propan und Butan. Zwischen 65 und 170 Grad kondensiert Rohbenzin, und wenn es noch heißer wird im Kessel, entstehen leichtes Heizöl und Diesel.

Die nordwesteuropäischen Raffinerien produzieren traditionell mehr Benzin als Diesel. Aber Diesel wird mehr nachgefragt, wegen des gestiegenen Lkw-Verkehrs und der sparsameren Dieselmotoren. Also steigen die Dieselpreise, und das überschüssige Benzin wird exportiert.

Die Argumentation in den Raffinerien lautet zusammengefasst also ungefähr so: Wegen der komplizierten Struktur einer Raffinerie lasse sich gar nicht genau beziffern, welcher Wert dem Öl zugesetzt wird, wenn es zu Benzin wird. Für die Konzerne hat das einen angenehmen Nebeneffekt: Wie soll man jemandem Preistreiberei vorwerfen, der gar keine Preise nennt?

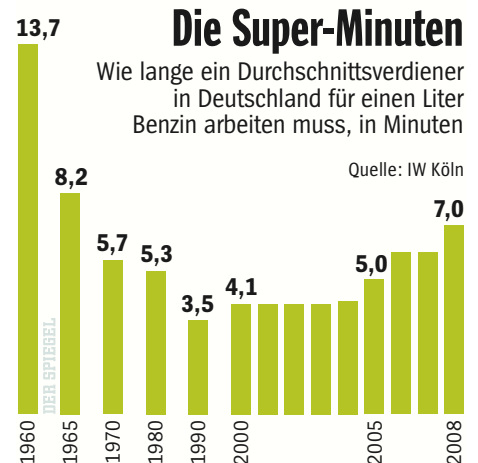
Die Redaktion des Fachblatts „Energie Informationsdienst“ versucht regelmäßig, die Margen der Raffinerien in Deutschland auszurechnen. Die Zahlen beziehen sich nicht auf eine konkrete Anlage, sondern auf Modellannahmen, sie sind also nicht exakt, aber sie liefern einen Anhaltspunkt.

Demnach lag die Bruttomarge bei einer typischen Raffinerie in Westdeutschland im Januar 2008 bei 19,5 Euro pro Tonne

**WEM DIE LAGER
GEHÖREN, DER
HAT DIE MACHT.
WER DIE
MACHT HAT, DER
KRIEGT DAS GELD.**



Benzin-Scout Bock: 8000 Freiwillige im Kampf gegen die Erpressung an der Zapfsäule





Händler an der New Yorker Rohstoffbörse: Die Blase wird platzen, irgendwann

Rohöl, sie stieg auf 35,8 Euro im März und lag im Mai bei 49,3 Euro pro Tonne.

Wenn im Frühjahr in den USA und in Europa die Autofahrerzeit beginnt, werden die Raffinerien immer profitabler. Die Auslastung seiner Raffinerie verdankt Holger Sandmir aber nicht den Deutschen. In Deutschland sinkt zurzeit der Verbrauch an Benzin, und er werde auch künftig nicht mehr wesentlich klettern: „Es gibt zwar mehr Autos, weil der Wunsch nach Mobilität steigt. Dies gilt insbesondere für die ältere Generation, die jedoch kürzere Strecken fährt. Und: Die modernen Autos verbrauchen weniger Kraftstoff.“

Aus Sicht des Raffineurs ist das eine schlechte Nachricht. Was Sandmir tröstet, ist der Benzindurst in den USA. Dort gibt es immer noch zu wenige Raffinerien. Die Amerikaner kaufen auf dem Weltmarkt, also auch in Köln. Das ist eine schlechte Nachricht für die deutschen Autofahrer: Selbst wenn sie sparsam fahren, wird das den Preis nicht senken – das Benzin kauft dann jemand anders vom Markt.

Sandmir zeigt noch, wie am Ausgang von Shell-Rheinland die Tankwagen befüllt werden. Kurioserweise sieht man nicht nur Shell-Laster. Auch andere Tankstellenmarken werden hier beliefert. Sprit ist Sprit, man merkt ihm seine Herkunft nicht an. Deswegen und um Transportkosten zu sparen, nutzen die Mineralölkonzerne auch die Lager der Konkurrenz. Shell kauft von Total und Total von Exxon, je nachdem, wer wo die größten Vorräte hat.

Es gibt eine Psychologie des Marketings, sie lässt Autofahrer an die Überlegenheit

von Markenbenzin glauben, obwohl die nackten Zahlen sagen, dass man durch eine vernünftige Fahrweise mehr Sprit spart als durch die Wahl der „richtigen“ Marke.

Genauso gibt es eine Psychologie des Preises – wenn alle glauben, dass Öl künftig noch teurer wird, dann passiert das auch. Ob der Glaube aber von echten Zahlen gestützt wird oder nicht, das können nur wenige Experten sagen. Sie helfen bei der Antwort auf die Frage, wer im Ölgeschäft die Preise nach oben treibt – und was man dagegen tun kann, außer sparsamer zu fahren.

Bis zum 3. Januar 2008 gab es das Wort „200-Dollar-Ölpreis“ in Deutschland nur in Weltuntergangsvisionen. Dann stand Claudia Kemfert vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung vor einem Mikrokofon und sagte: „In fünf Jahren ist ein Ölpreis von 150 Dollar wahrscheinlich, in zehn Jahren sogar ein Preis von 200 Dollar.“

Kemfert ist eine junge Ökonomin im Business-Kostüm. „Das war ein Szenario, keine Vorhersage“, sagt sie und scheint es leid zu sein, seither als „200-Dollar-Kassandra“ durch die Talkshows gereicht zu werden.

Wenn Steffen Bock von clever-tankende sie fragen würde, wie weit der Wahnsinn denn noch gehen sollte, dann wüsste Claudia Kemfert auch keine Antwort. Die Preise könnten auch wieder sinken. Kurzfristig. An den Realitäten ändert das langfristig nichts. Und um Realitäten geht es.

„Die weltweite Nachfrage ist gestiegen. Wir unterschätzen alle China, Indien und

Russland. Die subventionieren ihre Energie. Deshalb senkt der hohe Ölpreis die Nachfrage dort auch nicht. Gleichzeitig kann die Produktion nicht in dem Maße erhöht werden, wie lange behauptet wurde“, sagt Kemfert und setzt an zu einem geopolitischen Exkurs. Ihr Verdacht: „Die Investitionen gerade in politisch instabilen Ländern wie Kuwait, Iran, dem Irak sind offenbar sehr viel niedriger gewesen als immer behauptet. Deswegen kann die Produktion heute nicht genügend ausgeweitet werden.“

Länder, die sehr viel Öl haben, wie Venezuela, Iran, Russland, wollen überhaupt keine ausländischen Investitionen mehr im Land haben, schotten sich ab und sind über hohe Ölpreise keineswegs traurig: „Auch um die amerikanische Wirtschaft zu schädigen. Das muss man sehr ernst nehmen. Wir laufen hier in eine mögliche Krise hinein.“

Saudi-Arabien kündigte auf der letzten Opec-Sitzung an, seine Förderung um 200.000 Barrel pro Tag zu erhöhen. „Ich hätte zwei Millionen erwartet“, sagt Kemfert. Entweder wolle Saudi-Arabien seine Förderung nicht wirklich ausweiten, um den Preis hochzuhalten. Das stünde im Gegensatz zu seiner bisherigen Politik. Oder seine Anlagen gäben einfach nicht mehr her. Was bisher immer abgestritten wurde. Das wäre fast noch schlimmer, denn, so Kemfert: „Es wäre das Eingeständnis, nicht mehr fördern zu können. Und das wäre der Einstieg in eine weltweite Ölkrise.“

Die Leiden des Autofahrers an der Zapfsäule relativieren sich im Büro der Claudia Kemfert recht schnell. Es ist ein auswegloses Nullsummenspiel: Bei gleichem Angebot müssten die Industriestaaten genauso viel Öl einsparen, wie anderswo mehr verbraucht wird. Anders gesagt: Für jedes neue Auto in Mumbai müsste ein Auto in Stuttgart abgemeldet werden.

Am Morgen des 8. Mai saß Thomas Kunze in seinem Büro mit Blick auf die (CO₂-bewusst sanierten) Plattenbauten der Leipziger Straße in Berlin, vor sich seinen Computer. Der Himmel war fast wolkenfrei, die Temperatur sollte auf 23 Grad steigen. Thomas Kunze wusste, es würde ein schwarzer Tag werden. Für die deutschen Autofahrer jedenfalls. Und er würde schuld sein daran.

Thomas Kunze ist ein unauffälliger Mann, und das ist vielleicht auch besser so. Bei der Suche nach den Schuldigen an der Preisspirale zählt er zu den Hauptverdächtigen. Denn Kunze macht die Preise, die an den Tankstellen hängen. Er ist „Pricing Director“ bei Total.

Jeden Morgen ruft Kunze sich die Rotterdam-Preise auf den Bildschirm, vergleicht sie mit den Futures-Kursen und rechnet aus, was in den nächsten Wochen für Preise am Markt zu erwarten sind.

„Wenn der Einkaufspreis in Rotterdam um zehn Dollar hochgeht, muss unser Li-

terpreis an der Säule eigentlich um 0,6 Cent steigen“, sagt Kunze.

Der Wareneinstandspreis ist der Produktpreis, wie er in einer der Raffinerien in Rotterdam zu zahlen wäre. Dazu kommen die üblichen Parameter, Transport, Lagerung, Amortisierung, Miete, Fracht, Versicherung, Gehälter, diverse Kosten, und schließlich wird darauf noch der fixe Block von Mineralölsteuer, Öko-Steuer und Erdölbevorratungsabgabe gewuchtet, jene 65,86 Cent pro Liter Benzin, an denen Mineralölkonzerne, jeweilige Opposition und Autofahrer unisono herummäkeln.

Schließlich setzt Preisdirektor Kunze auf diese Summe probeweise noch eine Marge (wenige Cent pro Liter) und hofft, dass der Preis am Markt durchsetzbar ist. Den so errechneten Literpreis des Tages schickt Kunze seinem Vorgesetzten, per E-Mail oder per SMS, jeden Tag pünktlich um 7.50 Uhr.

Gibt der sein Okay, dann bekommen alle gut tausend Total-Tankstellen die Tagesorder, was der Liter bei ihnen kosten wird. Kein Pächter darf ausscheren.

Am 8. Mai lag der Wareneinstandspreis (inklusive Biobeimischung) ohne Steuer bei 51,97 Cent für den Liter Super. „Ich wusste, die Einsfüfzig müssen wir machen, obwohl sie eigentlich nicht durchsetzbar sind, ohne an der Menge zu verlieren.“ Sagt Kunze. Er konnte rechnen, wie er wollte. Er schickte seinem Chef eine SMS, in der stand: 1,50 Euro.

„Einsfüfzig den Liter“ ist nicht nur ein Preis. Es ist die Demarkationslinie des deutschen Autofahrers. Hinter dieser Marke beginnt ein bis dahin nicht kartografiertes Gebiet der Massenpsychologie, in dem alle Reaktionen denkbar sind. Wenn Einsfüfzig möglich ist, dann ist auch Einssechzig möglich, dann ist alles möglich.

Michel Mallet ist der Chef von Thomas Kunze. Und der Geschäftsführer von Total Deutschland. Ein hagerer Franzose im Lacoste-Hemd, in einem Büro, das aussieht, als wäre er nur vorübergehend hier.

„Einsfüfzig sind umgerechnet zehn Franc“, sagt Mallet. „Der Liter für zehn Franc, das war eine ferne Zukunft. Jetzt sind wir da. Wir sind auf dem richtigen Weg, da nur die Preise das Verhalten der Verbraucher ändern können. Wir müssen Energie sparen, unser Verhalten ändern, für die Zukunft. Und neue Energien entwickeln.“

Mallet spielt gern den *provocateur*. Er taugt wenig als Buhmann. Das Mineralölzeitalter gehe zu Ende, sagt er, höchste Zeit also, sich darauf einzustellen. Mallet spricht ein nahezu perfektes Deutsch. Nur wenn er „tanken“ sagt, klingt das wie „tonken“.

Die Deutschen, sagt Total-Chef Mallet, seien bekannt für ihre Rationalität. Nur wenn es ums *Tonken* gehe, setze sie aus. „Es gibt hier eine sehr hohe Preissensibilität. Der deutsche Autofahrer dreht für ei-



Rotterdammer Hafensprecher van Heezen: Die Tanks verwandeln sich in Geldspeicher



Raffineriechef Sandomir: Sprit ist Sprit, man merkt ihm seine Herkunft nicht an

nen Cent Unterschied wieder um und fährt kilometerweit zu einem billigeren Anbieter. Man zahlt viel fürs Auto, aber will beim Cent sparen.“

Schwer ist das Benzingeschäft vor allem für die Tankstellenpächter. Deren Kraftstoffumsatz ist seit Jahresbeginn zurückgegangen, mit Auswirkungen auf das wichtige Geschäft mit Würstchen, Zeitungen und Getränken: Auch der Umsatz der Tankstellen-Shops schrumpft.

Total dagegen macht derzeit Rekordgewinne. Über zwölf Milliarden Euro Nettogewinn im vergangenen Jahr. Der Konzern fördert Öl und Gas in 30 Ländern. Er kontrolliert die gesamte Produktionslinie, von der Pumpe vor Angola bis zur Raffinerie in Leuna. Das ist eine Lizenz zum Geld drucken. Warum wird nicht ein Teil des Gewinns an die Autofahrer weitergegeben, durch niedrigere Preise?

Mallet sagt dazu, er sei unschuldig. Die Gewinne würden großteils investiert, in neue Raffinerien und erneuerbare Energien. Außerdem: „Bei Total gilt das Prinzip: Jede Tochterfirma muss rentabel sein.

Unter Kosten zu verkaufen ist in diesem Hause nicht erlaubt. Auch wir kaufen unser Öl von Total zu Marktpreisen.“

Die Verlierer sind die, die auf das Benzin angewiesen sind. Der Hamburger Lkw-Unternehmer Bernd Hüge zum Beispiel. Hüge sitzt im Führerhaus seines Lkw, es ist eine seiner letzten Touren, danach wird er aufgeben. Verkauft seine beiden Vierzigtonner, schickt die Fahrer nach Hause. Die Spedition Bernd Hüge macht dicht. Hüge, 39 Jahre alt, wird seinen Betrieb abmelden, einen Job suchen. Fast Einsfüfzig für den Liter Diesel, das rechnet sich nicht.

Noch-Spediteur Hüge quält sich durch den Hamburger Hafen, die verstopfte Köhlbrandbrücke hoch Richtung Verladekai. Da soll er einen Container laden. 11,4 Tonnen Partyzelte.

Hüges Lastwagen verbraucht im Stadtverkehr rund 35 Liter Diesel. Im Januar dieses Jahres musste er die Preise erhöhen, von 122 Euro pro Tour vom Hafen in die Stadt auf 130 Euro. Der Sprit kostete damals rund 1,30 Euro. Seit er die acht Euro mehr verlangt, wird er seltener gebucht.

**FÜR JEDES NEUE
AUTO IN MUMBAI
MÜSSTE EIN
WAGEN IN STUTTGART
ABGEMELDET
WERDEN.**



Ökonomin Kiefert: Als 200-Dollar-Kassandra durch die Talkshows gereicht



Spediteur Hüge: Diesel für 1,50 Euro im Tank, auf dem Hänger 11,4 Tonnen Partyzelte

Etwa tausend Speditionen wie die Hüges könnten im Laufe eines Jahres pleitegehen, ihr Geschäft aufgeben oder von größeren Unternehmen geschluckt werden, schätzt der Bundesverband der Spediteure. Schuld sei die Maut, die im nächsten Jahr steigen soll, die strengen Richtlinien über die Fahr- und Ruhezeiten, vor allem aber der Spritpreis.

Vorschläge, was man gegen die hohen Benzinpreise unternehmen kann, gibt es genug. Die meisten haben nur einen Nachteil: Sie taugen nichts. Anfang Mai schlug der Automobilclub von Deutschland vor, die Mineralölsteuer um sechs Cent zu senken. Bundestagsabgeordnete der Union verlangten, die Öko-Steuer abzuschaffen, Rainer Brüderle von der FDP will die Kfz-Steuer streichen.

Es ist ein ewig gleiches Ritual, seit dem ersten Ölschock 1973. Vor allem die jeweilige Opposition tut sich damit hervor. Regierungsparteien wollen – bei allem Verständnis für die Autofahrer – auf die Einkünfte aus den Steuern nicht verzichten.

So ist in letzter Zeit vor allem die FDP aktiv. Vor einem Jahr, der Spritpreis lag bei 1,40 Euro, forderte FDP-Generalsekretär Dirk Niebel, die Mehrwertsteuer auf Benzin

solle von 19 auf 16 Prozent gesenkt werden. Einen Spareffekt brächte das kaum: Nach wenigen Wochen würden die Preise auf das vorherige Niveau steigen – das Geld der Autofahrer bekäme halt nicht mehr der Staat, das bekämen die Mineralölkonzerne.

Im europäischen Vergleich liegt Deutschland bei den Benzinpreisen immer weit vorn, mal auf dem dritten Platz, mal auf dem fünften. Wenn man aber in allen Ländern die Steuern aus dem Benzinpreis herausnimmt, dann zählt Deutschland zu den billigen Ländern – der Staat treibt die Preise nicht, die letzte Energiesteuererhöhung liegt schon über fünf Jahre zurück, aber der Staat hält die Preise hoch. Er zählt zu den Buhmännern, zu den Schuldigen, aber vom hohen Spritpreis zu profitieren, das kann man ihm nicht vorwerfen: Der Benzinverbrauch in Deutschland sinkt, und damit auch die Einnahmen aus der Energiesteuer.

Einen möglichen Profiteur des Preiswahns gibt es aber doch noch, auf ihn zeigen all die anderen Verdächtigen mit dem Finger, man kann ihn leicht beschuldigen, weil sein Geschäft so schwer verständlich ist. Robert Montefusco heißt einer seiner Vertreter, er ist das, was die

anderen möglichen Buhmänner einen Spekulanten nennen.

Montefusco arbeitet in London, nahe der Tower Bridge, im ersten Stock von Sudden, einem internationalen Handelshaus für Rohstoffe aller Art. Wer Kakao verkaufen, Kaffee kaufen, mit Zucker spekulieren will, wer mit Aluminium, Kupfer, Blei, Nickel, Zinn, Zink oder auch Plastik ein Geschäft zu machen hofft, wer sich mit dem Gedanken trägt, auf den Dollar, den Yen, den Euro zu setzen, der kann es tun, hier, bei Montefusco oder bei einem seiner rund hundert Kollegen.

Seit 30 Jahren ist Sudden im Geschäft, Montefusco handelt seit zwei Jahrzehnten, erst mit Zucker, nun mit Öl. Er ist ein Veteran mit der Physis eines Boxers und dem dazu passenden Gesicht. Er kennt sie noch, die Neunziger, als der Ölpreis häufig da stand wie einbetoniert, als er Monate brauchte, ehe er sich um ein paar Dollar bewegte. Damals war der Ölpreis eine der Konstanten in seinem Geschäft, heute ist er eine irrlückernde Variable.

Am Tag zuvor sprang der Preis um knapp sechs Dollar in die Höhe, in nicht einmal vier Stunden. Nigerianische Milizionäre mit Schnellbooten hatten eine Ölplattform vor der Küste ihres Landes unter ihre Kontrolle gebracht. Shell, Betreiber der Plattform, sah sich genötigt, die Produktion einzustellen.

Und in ein paar Stunden wird der Preis wieder fallen, um rund vier Dollar, weil Chinas Führung die Energiepreise im ganzen Land anheben will. Und er wird wieder in die Höhe schnellen, weil Schakib Chalil, der Opec-Präsident, es für angebracht hält, über einen Ölpreis von 200, 300, möglicherweise sogar 400 Dollar zu spekulieren.

Es ist ein aberwitziges Auf und Ab, eine wilde Achterbahnfahrt, die der Preis vollführt, und die große Frage lautet: Wie ist das möglich? Wie kann es sein, dass der Ölpreis innerhalb eines Tages um sechs Dollar steigt, am nächsten um vier Dollar fällt? Es ist doch nichts geschehen. Das Öl wird weiter wie bisher gefördert. Es wird weiter wie bisher verbraucht. Kein Angebotsschwind ist zu verzeichnen, kein Nachfrageanstieg.

Wenn Montefusco und seine Kollegen ihrem Handwerk nachgehen, dann handeln sie nur noch selten mit realem Öl, das ist ein Teil der Antwort. Sie handeln vor allem mit Erwartungen. Und nichts ist Hysterie, Panikschüben und Sorgen so ausgesetzt wie eine Erwartung.

Die Basis von Montefuscos Job sind Warentermingeschäfte. Bei jedem Termingeschäft verpflichtet sich der Verkäufer, eine Ware zu einem bestimmten Zeitpunkt zu einem festgelegten Preis zu übergeben. Der Käufer wiederum verpflichtet sich, die Ware zu genau diesen Konditionen abzunehmen. Ein Bauer beispielsweise kann den Verkauf seines Weizens so schon Mo-



ACE / MAURITIUS IMAGES

Förderplattform in der Nordsee: Total macht derzeit Rekordgewinne, über zwölf Milliarden Dollar netto im vergangenen Jahr

nate vor der Ernte abschließen. Er hat einen Abnehmer und kann mit einem festen Preis kalkulieren. Käufer wie Verkäufer sichern sich per Terminkontrakt gegen das Risiko von Preisschwankungen ab.

Der Spekulant dagegen setzt gerade auf Preisschwankungen. Im spekulativen Handel wechselt die Ware nicht mehr den Besitzer. Die Kontrakte selbst werden zur Ware. Sie werden gekauft in Erwartung schwankender Preise. Hat der Spekulant die Preisentwicklung richtig eingeschätzt, macht er einen Gewinn. Es ist ein einträgliches, ein expandierendes Geschäft.

Allein die spekulativen Verträge für die amerikanische Ölart WTI haben sich in den vergangenen vier Jahren verdreifacht. Laut einer Studie des US-Energieausschusses halten Spekulanten inzwischen 71 Prozent aller Ölkontrakte an der New York Mercantile Exchange. Vor acht Jahren waren es nur 37 Prozent. Diese Entwicklung hat Auswirkungen auf den Preis. Und auf die Börse. Sie wird zum Casino.

Es ist schwer einzuschätzen, welchen Anteil die Ölbörse hat am gestiegenen Ölpreis. „Gar keinen“, sagt etwa der Weltökonom Paul Krugman. Denn die spekulative Welt der Paper-Barrels habe nichts mit der Realität zu tun. Future-Händler könnten beispielsweise kein Öl horten, um auf höhere Preise zu warten. Es handle sich um zwei getrennte Welten.

Der Philanthrop unter den Spekulanten, George Soros, glaubt dagegen, ein erheblicher Teil des gegenwärtigen Crude-Preises gehe zu Lasten von Montefusco und seinen Kollegen. Eine Kommission des US-Senats kam gerade zu dem Ergebnis, der Spekulationsanteil sei zwar gering, aber durchaus real.

Da die Termingeschäfte selbst Nachfrage nach Öl darstellen, beginnt ein Teufelskreis: Die Spekulation mit dem Öl treibt den Preis, der Preis nährt die Spekulation, und es entsteht ein Klima, in dem der Satz eines Opec-Funktionärs oder die Äußerung eines Staatschefs den Ölpreis auf ein neues Hoch befördern kann.

Weiter kompliziert wird die Situation dadurch, dass viele Experten nicht nur die augenblickliche Lage an den Börsen analysieren, sie verfolgen auch Eigeninteressen. Wenn Analysten der Investmentbank Goldman Sachs einen Ölpreis von 200 Dollar pro Barrel voraussagen, heizen sie die Spekulation an, an der die Bank selbst teilnimmt.

Die Blase wird platzen, da ist sich Robert Montefusco, der Händler von Sucden, sicher. Die Frage ist

nur, wann. Und bis zu diesem Zeitpunkt müssen die Verbraucher den Preis zahlen, den nigerianische Rebellen in Schnellbooten, Spekulanten, populistische Staatschefs und Opec-Funktionäre ihnen einbrocken.

Die Verbraucher sind erpressbar geworden. Und es gibt letztlich niemanden, dem sie die Schuld geben können. Der Tankwart verdient nicht an ihnen. Der Raffineur führt nur aus. Der Mineralölkonzern investiert in die Zukunft. Die Förderländer holen sich nur, was der Markt hergibt. Und der hat sich mit der globalen Motorisierung selbst erpressbar gemacht.

Wer also trägt die Schuld am Auf und Ab der Benzinpreise? Der Spekulant? Der Raffineriedirektor? Monsieur Mallet von Total und seine Kollegen von Shell, Exxon und BP? Es gibt Leidtragende in dieser Geschichte: die Pendler, die Spediteure, alle, die aufs Auto angewiesen sind – aber es gibt keinen eindeutig Schuldigen. Alle, die mit Öl und Benzin handeln, profitieren davon, dass Öl und Benzin knapp sind – und dass gleichzeitig weltweit die Nachfrage steigt. So bleibt eine bittere Erkenntnis: Sosehr man sich ein Ende der Preisspirale herbeiwünscht – es wird nicht eintreten.

Öl ist ein knapper werdendes Gut, es wird nie wieder zu Tiefpreisen gehandelt werden. Vielleicht sinkt der Benzinpreis nach der Feriensaison noch einmal, aber bestimmt nicht auf Dauer. Anders ausgedrückt: Wer in Zukunft weniger Geld für Benzin ausgeben will, muss weniger fahren. Nur noch die nötigsten Strecken, und das in kleineren, leichteren und spritsparenden Autos. Es heißt Abschied nehmen.

UWE BUSE, ANSBERT KNEIP, ALEXANDER SMOLT CZYK

