



Der Preis für das so genannte „schwarze Gold“ klettert auch in Österreich und Bayern von Rekordniveau zu Rekordniveau. Experten halten noch für dieses Jahr eine Preissteigerung auf 170 Euro pro Barrel (159 Liter) für möglich. Als Gründe für die Erhöhungen werden die weltweit steigende Nachfrage, hohe Steuern und Spekulationen genannt.

# Das schwarze Gold

## Sind wir am Ende des Erdölzeitalters angelangt?

Laut einer kürzlich veröffentlichten Salzburger Arbeiterkammerstudie ist der Preis für Eurosuper seit Juni 2007 um ein Fünftel gestiegen. Diesel ist gar um 43 Prozent teurer geworden. „In Salzburg sind die durchschnittlichen Treibstoffpreise österreichweit am höchsten“, sagt Dr. Christine Zach, Geschäftsführerin der ÖAMTC-Akademie. Die Gründe dafür seien wenig Diskontantankstellen und u. a. deutsche Tanktouristen, die entlang der Transitrouten bei den teuren Autobahn-Tankstellen ihre Tanks füllen müssen. Die teilweise markanten Preisunterschiede werden auf die deutsche Ökosteuer auf Kraftstoffe zurückgeführt. Seit ihrer Einführung im Jahr 1999 haben sich Benzin und Diesel in Deutschland mittlerweile um rund 18 Cent pro Liter gegenüber Österreich und Tschechien verteuert. CDU-Chefin Angela Merkel lehnt eine Abschaffung der Ökosteuer ab, weil dies Milliardenlöcher in Haushalt und Rentenkassen reißen würde. Aufgrund der höheren Treibstoffpreise in Bayern gibt es auch im Bundesland Salzburg signifikante Preisunterschiede an den Tankstellen. Günther Gebetsroither, Obmann des Salzburger Mineralölhandels, erklärt die Preisdifferenzen: „Die Treibstoffpreise folgen grundlegenden betriebs- und marktwirtschaftlichen Kriterien: Wo es mehr Nachfrage gibt, sind auch höhere Preise möglich.“

Aber nicht nur in der Stadt Salzburg und im Flachgau klagen Tankstellenbesitzer über die hohen Treibstoffpreise. Der Abtenauer Tankstellenbetreiber Bartl Resch sagt zum Beispiel: „Für uns ist der hohe Spritpreis eine Katastrophe.“ Viele seiner Kunden könnten sich das Tanken kaum mehr leisten und weichen, wenn möglich, zu günstigeren Zapfsäulen aus. Eine Umfrage des ÖAMTC bei 1500 österreichischen Autofahrern bestätigt seine Beobachtung: „Die Spritpreise schmerzen schon richtig“, berichtet Aloisia Gurtner vom ÖAMTC Salzburg. Nach der Umfrage des Autofahrerclubs empfinden 58 Prozent ihr Haushaltsbudget als stark belastet. Die Reaktion: zwei Drittel tanken preisbewusst, mehr als die Hälfte fährt spritsparender. Ein Viertel muss sich bereits einschränken – und zwar bei Freizeitaktivitäten und bei den Lebensmitteln.

### ENDE NICHT IN SICHT

Ein Ende des Preisanstieges ist nicht in Sicht. OPEC-Präsident Chakib Chelil hält diesen Sommer gar eine Preissteigerung bis 170 Dollar für möglich. Als Erklärung für den hohen Ölpreis wird meist die wachsende Nachfrage nach dem Rohstoff in China und Indien genannt. Dem steht ein nachlassendes Angebot gegenüber. Einige Experten meinen, dass die Produktionsspitze beim Erdöl, der so genannte „Peak Oil“

bereits überschritten ist, und dass nur noch begrenzte Reserven zur Verfügung stehen. Zudem können politische Krisen und Naturkatastrophen kurzfristige Lieferengpässe verursachen und so den Preis des „schwarzen Goldes“ beeinflussen. Aber reicht das alles aus, den derzeitigen Höchststand beim Ölpreis zu erklären? Schließlich sind die Öl-Lager laut offiziellen Informationen der Händler voll und es herrscht derzeit keine Knappheit auf den Öl-Märkten. Der Frankfurter Öl-Analyst Eugen Weinberg schätzt, dass bis zu 25 Prozent des Ölpreises, den alle zahlen müssen, durch Spekulationsgeschäfte der Anleger, Investoren und Hedgefonds entstehen. Das könnte, wie der Analyst meint, aber auch noch mehr werden, weil immer mehr Anleger ihr Geld in Öl investieren und sich durch Börsenspekulationen große Gewinne erhoffen. Als Auslöser für diesen Effekt wird unter anderem die weltweite Hypotheken- und Finanzkrise gesehen. Seit diese Märkte 2007 und 2008 zusammengebrochen sind, suchen Fonds und Investment-Banken sich einen neuen Ort, um das Geld ihrer Kunden schnell zu vermehren, und sie fanden die Rohstoffmärkte und das Öl.

### GEWINNE EXPLODIEREN

Während Fluglinien, Frächter, Landwirte und Autofahrer über die hohen Treibstoff-

preise stöhnen, machen also Börsenspekulanten und Öl-Multis satte Gewinne. Zum Beispiel stammt das Rohöl, das die OMV (Mineral-, Erdgas- und Chemiekonzern) verarbeitet, zu rund der Hälfte aus eigenen Förderungen, der Rest ist durch langfristige Lieferverträge gegen die täglichen Preissprünge abgesichert. Ein steigender Ölpreis erhöht daher automatisch den Gewinn. Die OMV (Österreichs umsatz- und gewinnstärkstes Unternehmen) schreibt bereits das fünfte Jahr hintereinander Rekordgewinne. 2007 verdiente sie so viel wie noch nie. Der Jahresabschluss bringt gleich drei Rekorde: Aus knapp über 20 Milliarden Euro Umsatz (Rekord eins) konnten 1,579 Milliarden Gewinn erlöst werden (Rekord zwei). Das entspricht einer Steigerung von rund 14 Prozent zu 2006. Das Jahresergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) wuchs um sechs Prozent auf 2,377 Milliarden Euro (Rekord 3).

Auch der Fiskus schneidet am hohen Benzinpreis kräftig mit: „Knapp 70 Prozent entfallen auf Steuern und Abgaben“, sagt Gebetsroither. Eine Rücknahme der letzten Mineralölsteuer-Erhöhung – würde eine sofortige Preisminderung von 3,6 Cent pro Liter bei Benzin und sechs Cent bei Diesel (inkl. MwSt) bedeuten. Allein seit der letzten Erhöhung im Juli 2007 bezahlen die Autofahrer 475 Millionen Euro mehr in den österreichischen Steuertopf.

### WO DER PREIS FÜRS ÖL GEMACHT WIRD

Die Warenterminbörse von New York, die New York Mercantile Exchange (NYMEX), ist einer von fünf Handelsplätzen fürs Öl weltweit. Gehandelt werden sogenannte Futures – das sind Öl-Lieferverträge, in denen Käufer und Verkäufer einen Preis fürs Barrel Öl vereinbaren, lange bevor das Öl überhaupt gefördert wird. Mit diesen Warentermingeschäften will man sich absichern gegen allzu große Preisschwankungen bei den Rohstoffen: Der Käufer weiß schon lange vorher, wie viel er zahlen muss, und der Verkäufer weiß, welchen Preis er bekommen wird. Beim Abschluss eines solchen Öl-Liefervertrages ist nur eine Anzahlung fällig, den zuvor ausgehandelten Preis muss der Käufer erst bei Lieferung zahlen. Der Vertrag regelt dabei alle Bedingungen der Lieferung: wann geliefert wird (Termin), was geliefert wird (Sorte des Öls) und was

dafür bezahlt werden muss (Preis). Zwar wurde dieses Handelssystem geschaffen, um mehr Preis-Sicherheit zwischen Öl-Produzenten und Öl-Konsumenten, also beispielsweise Raffinerien, herzustellen. Doch in diesem System lässt sich auch gut auf einen steigenden oder fallenden Ölpreis spekulieren.

### 2009 ODER 2020 – „PEAK OIL“ KOMMT

Die hohen Gewinne der Mineralölkonzerne, Öl-Multis und Börsenspekulanten der letzten Jahre sind nur aufgrund der gestiegenen Ölpreise entstanden, nicht aber wegen einer Ausweitung des Geschäfts. Es gibt Anzeichen für ein bevorstehendes oder möglicherweise schon in der Vergangenheit geschehenes weltweites Erreichen des globalen Fördermaximums. „So stammt die weitaus größte Menge des heute geförderten Erdöls aus sehr alten Quellen, neue wurden in den letzten dreißig Jahren nicht in ähnlicher Menge gefunden“, weiß Heidi Reiter von den Grünen in Salzburg. Für die Landtagsabgeordnete und Biologin ist es dringend nötig Alternativen für die Zeit nach dem Erdöl zu finden. Auch Fatih Birol schlägt in dieselbe Kerbe. Der Chefvolkswirt und Leiter der Abteilung Wirtschaftsanalyse der in Paris ansässigen Internationalen Energieagentur (IEA) sagt im Interview für „Internationale Politik“: In der Vergangenheit wurde das Wachstum der Energienachfrage aufgrund der erwarteten wirtschaftlichen Entwicklung prognostiziert und gleichzeitig angenommen, dass das Angebot jederzeit der Nachfrage folgen könne. Die Entwicklungen haben jedoch gezeigt, dass die Ausweitung des Angebots offensichtlich an Grenzen stößt. Daher wird sich die IEA zum ersten Mal detailliert mit den künftigen Produktionsmöglichkeiten in den wichtigen Ölregionen befassen. Diese Analyse wird zeigen, so Fatih Birol, dass die weltweite Ölförderung schon in naher Zukunft deutlich zurückgehen wird.

### UNSER WOHLSTAND HÄNGT VON BILLIG VERFÜGBAREM ÖL AB

Unsere Abhängigkeit vom Öl ist jedoch fatal. So dämpft eine Erhöhung des Rohölpreises um nur zehn Dollar je Barrel laut Internationaler Energieagentur das Wirtschaftswachstum in der Euro-Zone insgesamt um 0,5 Prozent. Daher sollten wir, so

lange es unserer Wirtschaft so gut geht, vermehrt in die Forschung im Bereich erneuerbarer Energien investieren“, sagt Reiter. „Denn ob als Treibstoff für Wirtschaft und Verkehr, als Heizstoff oder als Grundstoff in der Chemie- und Kunststoffindustrie – ohne Öl geht (derzeit) nichts.“ Für beinahe 100 Prozent des deutschen und österreichischen Verkehrs ist Erdöl der Antriebsfaktor, rund 40 Prozent der Energieversorgung stützen sich auf Öl, mehr als 90 Prozent aller chemischen Produkte werden auf Erdöl-Basis produziert. Dazu gehören Agrarprodukte wie Dünger, Pflanzenschutzmittel, Pharmazeutika, Heilmittel, Kunststoffe, Isoliermaterial, Computer, Asphalt, Tinten und Toner, Farben, Klebstoffe, Lösungsmittel, Antiseptika, Golfbälle, CDs, Mülltüten, Nagellack, Reinigungsmittel, Kaugummi etc... Das heißt: Erdöl ist „in Teppichböden, in jedem Kunststoff, in jedem Lack, in fast jedem Medikament. Auch in der Kleidung, die man trägt, selbst wenn es Baumwolle ist. Die wurde auch gefärbt und mit Zusätzen behandelt, für die man Erdöl braucht“, erklärt Manfred Ritz, Sprecher beim deutschen Verband der Chemischen Industrie (VCI) im Spiegel Interview. Sogar bei der Herstellung von Vitaminpräparaten sei Öl beteiligt. „Und bei Pflanzenschutzmitteln ist es im Prinzip auch so“, ergänzt er. „Ohne Erdöl gäbe es BASF nicht mehr und nur noch einen verschwindend geringen Teil der Pharma-Industrie.“ Laut BASF entfallen vier Prozent des weltweiten Ölverbrauchs auf die Kunststoff-Herstellung. Manche dieser Produkte können aus alternativen Materialien hergestellt werden, aber erst nach einer gewissen Entwicklungszeit und mit viel höheren Kosten.

### HAUPTANTEIL DES ERDÖLS FÜR MOBILITÄT

Der Hauptanteil des weltweit geförderten Erdöls (60 Prozent) wird im Verkehrssektor verbraucht. Zwar wird der Wirkungsgrad der Diesel- und Benzinmotoren ständig verbessert, trotzdem sollten wir nach Alternativen für den endlichen Rohstoff Öl suchen. „Wie unsere Mobilität in Zukunft ausschauen wird, hängt vor allem von der Forschung und Entwicklung neuer Technologien ab“, sagt Zach von der ÖAMTC Akademie. „Alle großen Autohersteller in Deutschland und Frankreich arbeiten derzeit an Stromautos“, erzählt sie weiter. Elektroautos ha-

## die reportage

ben sich im innerstädtischen Bereich bereits bewährt. Durch den „Stopp and Go“-Verkehr wird Schwung- und Bremsenergie frei, die die Batterie wieder auflädt. Zach fährt einen Toyota Prius Hybrid. „Ich bin mit dem Fahrkomfort in der Stadt und auf Überlandstrecken sehr zufrieden“, sagt sie. Energie bezieht das Hybridauto von einem Benzin- und einem Elektromotor. Beide Motoren werden automatisch je Bedarf zugeschaltet. Einziges Sorgenkind sei die Batterie. „Die Technik ist noch nicht ausgereift“, so Zach.

Neben Elektro- und Hybridmotoren ist eine weitere Zukunftshoffnung der Wasserstoff-Antrieb für Fahrzeuge. Die Spaltung des Wassers in Wasserstoff und Sauerstoff funktioniert, ist aber sehr energieaufwendig“, meint Bernd Pfeiffer, Kernphysiker von der Universität Mainz (D). „Eine andere Möglichkeit ist die Energie-Gewinnung über Kernfusion (Kernverschmelzung) mit Wasserstoff und Helium, so wie es in der Sonne seit Millionen von Jahren passiert“, erläutert der Kernchemiker und Astrophysiker. Kernfusionsprozesse funktionieren bereits, sind aber noch nicht wirtschaftlich. „Derzeit wird nach technischen Lösungen gesucht“, so der Forscher weiter.

„Unabhängig von den Entwicklungen in der Fahrzeugs- und Antriebstechnologie wird aber jeder Einzelne von uns sein individuelles Mobilitätsverhalten überdenken müssen“, betont Gurtner vom ÖAMTC. „Muss ich mich wirklich für jeden Weg ins Auto setzen, oder ist es – nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch sinnvoll, alternative Verkehrsmittel wie das Fahrrad, Bus oder Bahn zu benützen?“

### FIEBERHAFTES SUCHE NACH ÖL

Neben der Suche nach Alternativen für die Zeit nach dem Erdöl werden dank rasanten, technischen Fortschritts (3D-Seismik, Bohr- und Fördertechnik) neue Ölvorkommen gefunden. Sie haben allerdings nicht zur erhofften Produktionssteigerung geführt. Die Vereinigten Staaten Nordamerikas nehmen Afrika als Erdöllieferanten immer mehr ins Visier. Für einige Länder dort ist das Öl jedoch mehr Fluch als Segen. Korruptionsgelder westlicher Erdölfirmen heizen die Machtkämpfe der Bevölkerungsgruppen zusätzlich an. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass gerade res-

ourcenreiche Länder in Afrika am meisten unter Bürgerkriegen und korrupten Regierungen leiden. Nur eine kleine privilegierte Schicht profitiert vom Ölreichtum, die Bevölkerung leidet, da alle anderen Wirtschaftsbereiche vernachlässigt werden. In Nigeria stammen zum Beispiel rund 70 Prozent der Einnahmen aus dem Ölgeschäft. Über zwei Drittel der Bevölkerung leben aber in Armut.

Für die Entwicklungsländer, die das Erdöl fördern und es in die Industrienationen liefern, haben sich die Hoffnungen auf Wohlstand und politischer Unabhängigkeit nicht erfüllt. Darüber hinaus entstehen durch Förderung, Transport und Verbrennung von Erdöl irreversible Schäden an der Gesundheit jedes Einzelnen, an der Umwelt und am weltweiten Klima. Die gute Nachricht ist, dass das Ende des billigen Erdöls eine große Chance für die Menschheit umwelt- und klimafreundliche Alternativen zu entwickeln, darstellt. Sie könnten, wenn sie verantwortungsvoll genutzt werden, das Leben der Menschen und den Zustand der Natur verbessern.

CHRISTINE FRÖSCHL



„Aufgrund des teuren Erdöls gibt es in Salzburg und Bayern interessante Förderprogramme in den Bereichen Altbausanierung und erneuerbaren Energien beim Heizen“, weiß Energieberater Alfred Leopolder aus St. Leonhard.



„Die Treibstoff-Preise ändern sich bis zu dreimal am Tag“, sagt Bartl Resch aus Abtenau.



„Viele Haushalte in Salzburg und Bayern wechseln ihre alte Ölheizung aus und setzen auf erneuerbare Energien“, weiß Installateur Rupert Lienbacher.

### BENZINPREIS-ENTWICKLUNG SEIT 1950

1950: Normalbenzin kostet 28,6 Cent pro Liter, Dieselmotorkraftstoff 17,2 Cent.

1956: Benzin kostet nun umgerechnet 32,7 Cent, Diesel 23,3 Cent.

1973: Die Ölkrise. Normalbenzin kostet 35,3 Cent, Super 38,9 Cent, Diesel 35,8 Cent.

1981: Die 2. Ölkrise ist gerade vorbei. Die Preise für Normalbenzin steigen auf 70,1, für Super auf 72,7 und für Diesel auf 65 Cent.

1988: Die Preise fallen. Normalbenzin kostet 47,1 Cent, Super 51,9 Cent und Diesel 45,3 Cent.

1990: Die Preise steigen erheblich an. Normalbenzin kostet nun 60 Cent, Super 65 Cent und Diesel ca. 52 Cent.

1991: Normalbenzin kostet 61,9 Cent, Super 67,5 Cent und Diesel 53 Cent.

1992: Normal kostet ca. 67 Cent, Super 73 Cent und Diesel 56 Cent.

1993: Normal kostet 72 Cent, Super 81,2 Cent und Diesel 57 Cent.

1994: Normalbenzin 77,3 Cent, Super 86,6 und Diesel 58,5 Cent.

1999: Normalbenzin 84,1 Cent, Super 86,7 Cent und Diesel 63,9 Cent.

2000: Normal 90 Cent, Super 92,2 Cent und Diesel 72 Cent.

2001: Normalbenzin kostet 100,2 Cent und Super 102,4 Cent.

Die 1-Euro-Marke ist hiermit durchbrochen. Diesel kostet 82,2 Cent.

2008: Normalbenzin kostet ca. € 1,40. Super kostet genau dasselbe.

Diesel kostet € 1,30.

Die unterschiedliche Besteuerung ist ein Grund dafür, dass die Benzinpreise so stark variieren. Zudem sind die Gehälter seit 1950 erheblich gestiegen. Tanken wird auch weiterhin teurer werden. Es wird nicht mehr lange dauern und der Benzinpreis wird die € 1,50 passieren.