

Gift für den privaten Konsum

Viele Exportunternehmen profitieren aber von stark steigenden Investitionen der Förderländer

Frankfurt/Main – Die Autofahrer sind sauer, und an der Börse zeigen die Kurse nach unten – denn der Ölpreis steigt und steigt.

VON FRIEDERIKE MARX

Doch mit einem ökonomischen Schock wie in den 70er Jahren rechnen Konjunkturanalysten trotz des am Dienstag erreichten Rekordpreises für Rohöl derzeit nicht. Zwar haben die Verbraucher wegen hoher Sprit- und Ölkosten weniger Geld im Portemonnaie, und auch die Chemieindustrie und die Luftfahrtunternehmen beobachten die aktuelle Entwicklung mit Sorge. Viele Exportunternehmen profitieren aber davon, dass die Ölförderländer mehr Geld in den Kassen haben und kräftig investieren.

Nach Einschätzung des Ifo-Konjunktur-experten Gernot Nerb wirkt sich der hohe Ölpreis in Deutschland denn auch auf zwiespältige Weise aus. „Wenn der Preis steigt, profitiert in Deutschland die Investitionsgüterbranche“, weil die Förderländer mehr Investitionsgüter nachfragten. Dies komme Branchen wie Maschinenbau und Elektroindustrie zugute. Auf der anderen Seite hätten Ölkonsumenten wie etwa die Aluminiumindustrie Probleme mit dem hohen Preis.

„Für die Binnennachfrage sind steigende Energiepreise auf jeden Fall schädlich“, meint Nerb. Ohne den Anstieg käme die Nachfrage im Inland besser in Schwung. Was den Verbrauchern durch hohe Ölpreise weggenommen werde, fehle anderswo beim Konsum. Der Ifo-Experte gab allerdings zu bedenken, dass durch die bessere Konjunktur langsam mehr Arbeitsplätze entstün-

den, was sich insgesamt positiv auf den Konsum auswirke.

„Hohe Rohöl- und Spritpreise sind nicht gut für den Einzelhandel“, fasst der Sprecher des Hauptverbandes des Deutschen Einzelhandels (HDE), Hubertus Pellengahr, die Sorgen der Branche zusammen. Vor allem die Geschäfte vor den Toren der Städte dürften die Folgen spüren. Die Verbraucher ließen das Auto häufiger stehen und nähmen seltener weite Wege in Kauf.

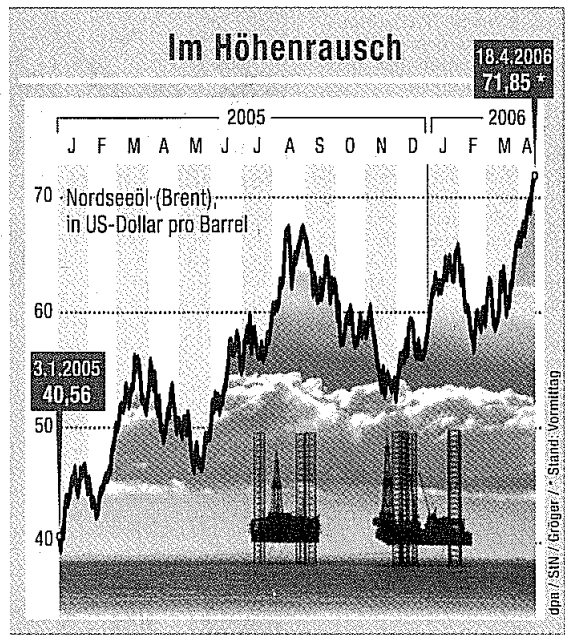
Als eine Belastung für die Luftverkehrsbranche bezeichnet eine Lufthansa-Sprecherin die hohen Rohölpreise, eine Erhöhung der Treibstoffzuschläge sei derzeit bei Deutschlands größter Airline aber nicht geplant. Für die chemische Industrie, deren wichtigster Rohstoff das Rohöl ist, bedeutet die Preissteigerung vor allem hohe Kostenbelastungen, wenn diese nicht an die Kun-

den weitergegeben werden können. Allein im vergangenen Jahr musste die Branche nach Angaben des Verbandes der Chemischen Industrie (VCI) zusätzliche Kosten von rund 1,9 Mrd. Dollar verkraften.

Viele deutsche Maschinenbauer verzeichnen dagegen hohe Wachstumsraten in Ölförderländern wie zum Beispiel Russland und den Opec-Staaten. Dennoch warnt Volkswirt Olaf Wortmann vom Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau (VDMA) davor, die Folgen des Ölpreisanstiegs zu unterschätzen und nennt Inflationsgefahren und steigende Kosten für die Industrie.

Friedrich Heinemann vom Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung betonte, dass der hohe Ölpreis bisher das robuste Wachstum der Weltwirtschaft nicht gedämpft habe. Unter dem Strich sei der hohe Ölpreis ein Nullsummenspiel.

Die Ölbörsen der Welt als Krisenbarometer



Stuttgart – Es gehört zum kleinen Einmaleins des Kaufmanns: Preise hängen von Angebot und Nachfrage ab. So steigt der Preis für eine Ware, wenn mehr Käufer diese Ware haben wollen oder wenn sie schwieriger zu beschaffen ist. Theoretisch. Denn beim Öl ist dies alles erheblich komplizierter.

VON WALTER BECK

In den vergangenen vier Jahren haben sich die Rohölpreise verdreifacht, zum zweiten Mal seit Sommer 2005 notieren die Hauptsorten jenseits der 70-Dollar-Marke je Fass (159 Liter). Das ist zwar immer noch weniger als die 80 Dollar, die inflationsbereinigt schon vor 25 Jahren einmal erreicht wurden. Aber eine ähnlich steile, nahezu ununterbrochene Aufwärtsbewegung hatte es zuvor nicht gegeben. Auf den ersten Blick überrascht dies kaum – schließlich warnen Umweltexperten schon seit Jahrzehnten, dass die Weltreserven an Erdöl endlich sind. Dagegen bleibt der Durst der Industrieländer nach der flüssigen Ressource hoch, und Aufsteiger wie China und In-

dien verschärfen die Lage noch.

Diese Erkenntnis ist zwar richtig. Dennoch kann man damit nicht die seit wenigen Jahren anhaltende Preisexplosion an den Ölmärkten erklären. Noch ist Öl nicht so knapp, dass es dem Boden mit aufwändigen und teuren Technologien abgepresst werden müsste. Insbesondere im Nahen Osten machen die Kosten für die Ölförderung nach Experten-schätzung nur etwa einen Dollar je Fass aus.

Die knappen Förderkapazitäten der Herkunftsländer, speziell des Opec-Kartells, werden zwar immer wieder als angeblicher Engpass für die Preisentwicklung verantwortlich gemacht, tatsächlich blieb es nahezu wirkungslos, als das Ölkartell im vergangenen Jahr ankündigte, seine Förderquoten zu erhöhen. An den Ölbörsen in London, New York und Singapur stiegen die Preise sogar.

Solche scheinbar paradoxen Reaktionen sind für Güter, die an der Börse gehandelt werden, nicht ungewöhnlich. Hier bestimmen nicht Industrie und Verbraucher mit ihrer Nachfrage die Preise, sondern Spe-

kulanten, die mit der künftigen Entwicklung des Ölpreises Geld verdienen wollen. Erwartet die Masse der Börsianer, dass Öl teurer wird, treibt dies den Preis automatisch nach oben – unter Umständen auf ein Niveau, das mit den Kosten für Herstellung, Transport und Verteilung überhaupt nichts mehr zu tun hat.

Und momentan ist es eben so, dass kein Mensch mit sinkenden Ölpreisen rechnet. Schon allein, weil jeder weiß, dass Öl weniger wird und zugleich immer begehrter ist. Vor allem aber, weil die Folgen der Krisen und Kriege im Nahen Osten immer unsicherer erscheinen. Anfang 2002 kalkulierten die Börsianer mit einem Fasspreis von etwa 28 Dollar. Den Auftakt zur Preisexplosion gab der damals sich anbahnende Irak-Krieg. Als in Washington jetzt über Ostern eine Militäraktion gegen den Iran als möglich bezeichnet wurde, gab es prompt einen Preisschub auf die neuen Rekordwerte.

Für den Ölpreis ist Politik offenbar wichtiger als Angebot und Nachfrage.

KOMMENTAR

Der Wert der Energie

VON WALTER BECK

Ein Preisrekord wird jetzt den nächsten jagen: erst an den Ölbörsen, dann an den Zapfsäulen und auf dem Heizölmarkt. Fahrscheine für die Bahn und den öffentlichen Nahverkehr werden teurer werden, und auch die nächste Runde beim Gas dürfte damit ebenfalls sicher sein – denn schließlich sind die Preise für die beiden wichtigsten Heizmaterialien der Deutschen mehr oder weniger fest aneinander gekoppelt.

So darf man getrost wetten, dass demnächst wieder Forderungen nach Steuersenkungen laut werden, um Öl, Benzin, Gas und Strom für die Verbraucher und auch die Industrie wieder erschwinglicher zu machen. Doch derlei staatliche Preispolitik wäre fragwürdig. Der Markt würde den neuen Preisspielraum freudig zu neuen Erhöhungen nutzen, und der Staat müsste sich die entgangenen Einnahmen anderswo holen.

Die Einkommen der meisten Familien werden auch in diesem Jahr kaum wachsen, und davon müssen sie immer mehr ausgeben, um zur Arbeit zu kommen oder die Wohnung warm zu halten. Bei allem verständlichen Ärger reagieren die Bürger hierauf recht nüchtern. Der Kraftstoffverbrauch ist in den letzten Jahren in Deutschland deutlich zurückgegangen. Beim Autokauf wird angeblich nicht mehr nur über Pferdestärken, sondern auch über den Spritverbrauch gesprochen. Und die Anbieter von Holzpellet-Heizungen melden explodierende Umsätze.

Verbraucher und Industrie sind den steigenden Ölpreisen nicht ganz wehrlos ausgeliefert. In Sparsamkeit und Effizienz haben sie starke Verbündete.