

Die Jagd auf Sündenböcke führt nicht zu niedrigeren Benzinpreisen

Die Daten der Energy Information Administration (EIA) zeigen, dass 76% dessen, was wir für Benzin bezahlen, von den Weltmarktpreisen für Rohöl bestimmt wird; 12% entfallen auf Steuern, 6% auf das Raffinieren und weitere 6% für Marketing und Verteilung. Der Preis, den die Raffinerier für Rohöl zahlen, wird von den globalen Märkten festgesetzt.

Die Weltpreise werden von Angebot und Nachfrage sowie von instabilen globalen politischen Verhältnissen getrieben. Dies bedeutet, dass die heutigen Preise entscheidend von Erwartungen und Befürchtungen von morgen beeinflusst werden. Ein wesentlicher Faktor ist der wachsende Ölhunger in Asien – gekoppelt mit der Ablehnung der USA, mehr von seinem eigenen Petroleum zu erzeugen. Die Preise werden auch durch die Ungewissheit über potentielle Unterbrechungen des Angebots beeinflusst, z. B. durch Bohrunfälle und den Bürgerkrieg in Nigeria; Streit um Syrien, Jemen und israelisch-palästinensischen Gebieten; Falschmeldungen über die Explosion einer Pipeline in Saudi-Arabien; Sorgen über Angriffe auf Ölpipelines im Mittleren Osten sowie neue westliche Sanktionen gegen Iran wegen seines Atomprogramms und der Drohungen der Mullahs, die Straße von Hormuz zu blockieren.

Mehr noch, Öl wird in US-Dollar abgerechnet, und die von der Federal Reserve [Bank in den Markt gepumpten] Geldmengen sowie die Politik niedriger Zinsen – kombiniert mit der massiven US-Schuldenkrise – haben den Wert des Dollars geschwächt. Es kostet die Raffinerien jetzt mehr Dollar, ein Barrel Rohöl zu kaufen als vor drei Jahren.

Inmitten all dieser Unsicherheiten und Unruhe versuchen Spekulanten, künftige Preise und Preisschocks vorherzusagen; die heute weniger für Rohöl bezahlen, welches in vier Wochen teurer sein könnte und die die bestmöglichen Preise für Kunden erreichen wollen, die eine zuverlässige Versorgung brauchen. Irren sie sich, endet es für die Spekulanten so, dass sie viel bezahlen, wenig für den Verkauf erhalten und Geld verlieren. Ölspekulanten spielen eine wichtige Rolle, ebenso wie sie es bei Mais und anderen Gütern zukünftiger Märkte tun.

Grundlegende Chemie schreibt vor, dass ein Barrel Rohöl [ca. 160 Liter] nicht vollständig zu Benzin verarbeitet werden kann. Abhängig vom Typ des Rohöls verwandeln etwa 140 Raffinerien in den USA jedes Barrel in Benzin, Diesel, Kerosin, Heizöl, Asphalt, Wachs, Petrochemikalien und andere wichtige Produkte.

Dieser Herstellungsprozess hinterlässt ihnen exzessive Mengen an Dieseltreibstoff, weil die amerikanischen Autos weniger Diesel verbrauchen als die Raffinerien produzieren, hauptsächlich wegen der Gesetze zur Luftverschmutzung, die das Verbrennen von Diesel limitieren. Die US-Raffinerien exportieren diesen Dieselüberschuss nach Europa, wo mehr Diesel als Benzin verbraucht wird, und die Europäer verschiffen ihren Überschuss an Benzin hauptsächlich an Verbraucher der Ostküste. Die US-Raffinerien

verkaufen auch überschüssige Bestände anderer hergestellter Produkte nach Übersee, aber Diesel ist bei Weitem der größte Exportfaktor.

Amerika [= die USA] exportieren jeden Monat Endprodukte im Wert von 180 Milliarden Dollar – und für 2,2 Trillionen Dollar jährlich Mais, Weizen, Autos, Traktoren, technische Geräte, Flugzeuge, pharmazeutische Erzeugnisse und noch viel mehr. Im vergangenen Jahr exportierten die USA zum ersten Mal seit 1949 wieder Treibstoffe und andere Erzeugnisse aus Petroleum. Diese Exporte reicherten unsere Wirtschaft mit 107 Milliarden Dollar an und sorgten für den Erhalt tausender Arbeitsplätze in Raffinerien und anderen Firmen, die sonst verloren gegangen wären, weil auch Raffinerien in unserer gegenwärtig stagnierenden Wirtschaft ihre Probleme haben.

Arbeitsplätze in der Landwirtschaft und der Industrie würden verschwinden, wenn wir den Export ihrer Produkte illegal machen würden. Ein Verbot von Treibstoffexporten und die Verpflichtung für Raffinerien, nur das zu produzieren, was hier in den USA gebraucht wird, hätte den gleichen Effekt auf unsere Beschäftigungszahlen, unsere Wirtschaft und unseren Lebensstandard.

Die USA verfügen über 1,4 Trillionen Barrel technisch förderbaren konventionellen Öls, schätzen die EIA und andere Experten, sowie enorme zusätzliche Vorräte an Schiefergas und Ölsanden. Der beste Weg, die Preise niedrig zu halten besteht darin, mehr dieses amerikanischen Öls zu produzieren und mehr aus sicheren, freundschaftlichen und benachbarten Versorgern wie Kanada zu importieren.

Allerdings verbietet unsere Regierung das Pachten und Bohren von fast 95% auf den von ihr kontrollierten Ländereien. Sie hält ihren Daumen auf Pachtverträge und Genehmigungen für die verbleibenden 5% und reguliert die Produktion auf in Privatbesitz befindlichen Ländereien über die Maßen. Sie legte gegen die Pipeline von Kanada nach Pennsylvania [Pennsylvania = Keystone State] ihr Veto ein. Sie implementierte kostspielige und unnötige neue Regulationen in jeden Aspekt der Energieerzeugung, den sich nicht einfach verhindert.

Wir verlieren Milliarden Dollar von Boni, Mieten und Steuern, vernichten unzählige Arbeitsplätze und beeinträchtigen unseren Lebensstandard, Gesundheit und Wohlstand.

„Mehr Exporte bedeuten mehr Arbeitsplätze“, sagte Präsident Obama vor Kurzem. „Wir müssen das produzierende Gewerbe der USA stärken. Wir müssen in in den USA erzeugte Energie und in neue Fertigkeiten der amerikanischen Arbeiter investieren“.

Seine Worte klingen hohl. Alles in allem wollen Präsident Obama und seine Umwelt- und Kongressverbündeten unsere „Abhängigkeit“ von Öl beenden, Amerika „fundamental transformieren“ und Milliarden von Dollar „investieren“ (geborgt von uns, unseren Kindern und Enkeln), um Bemühungen zur Umwandlung von Mais, Sumpfgas, Algen und Schlamm in Treibstoff zu subventionieren.

Das Verdienen von Milliarden Dollar und Millionen realer Arbeitsplätze in der

amerikanischen Ölproduktion und der Herstellung amerikanischer Produkte aus Öl passen nicht in diese Agenda. Obwohl jeder zehnte während der letzten drei Jahre geschaffene Arbeitsplatz in der Öl- und Gasindustrie erfolgt war, möchte das Team Obama, wenn es um Petroleum geht, den Erfolg bestrafen und ein Scheitern belohnen, wie Solyndra, Fisker und den Chevy Volt.

Um eine kürzliche Äußerung der Republikaner umzuformulieren, die mehr Bohrungen und weniger Obstruktionen wollen: Jedes Mal, wenn die Preise anfangen zu steigen, konzentriert sich Präsident Obama auf lokale Ablagerungen oder ein Maisfeld, stellt sicher, dass ihm ein paar Kameras folgen und beginnt, sich so zu verhalten, als ob er einen magischen Zauberstab schwingen sowie mit ein paar Milliarden Dollar zusätzlich um sich werfen könnte und als ob man billige, umweltfreundliche Biotreibstoffe für immer und ewig hätte.

Inzwischen stellte Energieminister Steven Chu mehr als deutlich klar, dass er „die Benzinpreise auf das Niveau in Europa anheben möchte – 8 bis 10 Dollar pro Gallone! Er befindet sich bereits auf halbem Weg dorthin.

Solche Preise würden die Amerikaner mit Sicherheit dazu bringen, weniger zu fahren und zu „hoffen“, dass der Hype zum „Übergang“ zu Benzin aus Algen in weniger als zwanzig oder dreißig Jahren Wirklichkeit wird.

Inzwischen werden in den Himmel schießende Treibstoffpreise mit Sicherheit die Kosten zum Transport von Menschen, Rohmaterialien, Nahrung und von Gütern auf Rädern, Tragflächen und Wasserwegen in die Höhe treiben; ebenso wie die Kosten für die Herstellung irgendwelcher Produkte in den USA sowie für den Erhalt von Arbeitsplätzen, für Familien- und Firmenbudgets und für Träume, die von bezahlbarer Energie abhängen.

Die Jagd auf Sündenböcke würde die Preise an der Zapfsäule nicht reduzieren. Eine realitätsbezogene Politik dagegen sehr wohl.

Paul Driessen_____

Paul Driessen is senior policy advisor for the Committee For A Constructive Tomorrow and Congress of Racial Equality, and author of Eco-Imperialism: Green power – Black death.

Link: www.icecap.us

Hinweis: Der Originallink [Hunting for scapegoats won't lower pump prices](#) geht nicht.

Übersetzt von Chris Frey EIKE

Bemerkung: Der Artikel beschreibt zwar die Verhältnisse in den USA, kann aber wohl ohne Weiteres auf die Verhältnisse bei uns übertragen werden, zumindest was die Arbeitsplätze und die Treibstoffkosten betrifft. Daher wurde er hier übersetzt.