

[TCS - TOURING-ZEITUNG] - [POLITIK UND WIRTSCHAFT]

Sorgenfalten wegen Benzin und Diesel



Foto: transit

Touring, 08/2007

Die Autofahrenden werden zunehmend nervöser. Grund: Die Preise für Benzin und Diesel steigen und steigt es so weiter, ist im Extremfall die Zwei-Franken-Grenze in Sicht. So oder so ist sparen angesagt. Der TCS setzt sich dafür ein.

Die Preise für Benzin und Diesel erklimmen nach und nach rekordverdächtige Höhen. Zwar ist die Marke CHF 1.80 noch nicht erreicht, aber Schritt für Schritt gehts in diese Richtung. Pessimisten befürchten gar, dass irgend einmal die Zwei-Franken-Grenze erreicht wird. Doch noch ist es nicht so weit, aber sicher ist, dass die Zeiten der Tiefpreise unter 160 Rappen endgültig vorbei sind. Das belastet das Portemonnaie der Autofahrer zunehmend.

Verschiedene Einflussfaktoren

Erklärungen gibts zuhauf, weshalb die Preise tendenziell wieder ansteigen: Da ist die Rede von weltweit zu geringen Raffineriekapazitäten, grosser Nachfrage der USA, politischen Wirren, Spielchen der Opec, der Organisation Erdöl exportierender Länder. Hinzu kommen die Transportkosten, die Margen der Tankstellenbetreiber, der Produktpreis am massgebenden Spotmarkt in Rotterdam, der Dollarkurs und die Rheinschiffahrt-Tarife.

Wer profitiert?

"Die Botschaft hör ich wohl, allein mir fehlt der Glaube", werden sich Autofahrerinnen und Autofahrer etwa sagen. Nicht wenige, die sich auch oft an den TCS und "Touring" wenden, haben das Gefühl, dass die grosse Familie der Treibstoffproduzenten und Händler sich auch ein Stück des grossen Kuchens abschneiden und sich punkto Preise gar absprechen: "Beim klitzekleinsten Ereignis irgendwo auf der Welt werden die Preise an den Tankstellen relativ rasch erhöht; mit der Senkung wird lange, zu lange abgewartet", heisst es etwa. Und besonders irritiert den Laien, dass die Anpassung des Säulenpreises simultan erfolgt und zwischen gewissen Regionen Preisunterschiede herrschen, die scheinbar kaum mit erhöhten Transportkosten erklärt werden können.

Weko: "Keine Absprache"

Dass aber offenbar alles mit rechten Dingen zu- und hergeht, hat eine – allerdings schon Ende 2001 vorgenommene – Untersuchung der Wettbewerbskommission (Weko) ergeben. Diese hatte aufgrund von eben solchen Klagen von Konsumenten und dem Betreiber einer unabhängigen Tankstelle eine Studie in Auftrag gegeben. Danach "erhärteten sich die Anhaltspunkte für eine Absprache zwischen den Mineralölgesellschaften nicht", wie die Weko feststellte. Insbesondere die Resultate der ausgedehnten empirischen Studie des Sekretariats der Weko und eine mündliche Anhörung hätten "keine Nachweise für das Bestehen einer unzulässigen Wettbewerbsabrede auf dem schweizerischen Benzinmarkt zu Tage gefördert", befand die Weko damals. Und weiter: "Die weitgehend gleichförmigen Preisänderungen sowie die homogenen Preisstrukturen in gewissen Regionen erklären sich infolge der hohen Markttransparenz mit den für alle Anbieter nahezu identischen Einflussfaktoren, also Steuerbelastung, Rohölpreis, Dollarkurs und Transportkosten", schrieb die Weko, welche daraufhin die Untersuchung einstellte.

Immer wieder ein Thema

Laut Weko-Vizedirektor Patrik Ducrey hat die gesamtschweizerische Untersuchung von damals nach wie vor ihre Gültigkeit: "Wenn die Preise steigen, gehen immer wieder Klagen von Konsumenten ein, die finden, da herrsche ein Kartell", sagte er auf Anfrage des "Touring". Sobald die Preise wieder sanken, gingen solche Klagen wieder zurück.

Ducrey schliesst aber nicht ganz aus, dass in einem kleinen, abgeschlossenen Raum sich die Preise sehr ähnlich sind und der Eindruck der Preisabsprache entstehen könnte. Die bereits erwähnten Preisunterschiede zwischen Regionen stehen im Zusammenhang mit der Dichte des Netzes: Dort, wo sich viele Anbieter häufen, müssen die Betreiber unter dem Eindruck der Konkurrenz preislich immer mitziehen; anderswo, wo weit und breit keine Alternative besteht, gibts keinen Grund, Preisbrecher zu spielen. Auch Autobahntankstellen sind um bis zu 15 Rappen teurer. Der Grund ist nicht nur, dass den Standortkantonen in vielen Fällen 1 bis 3 Rappen pro Liter abgeliefert werden müssen. Ein weiterer Grund ist, dass die Kunden

offenbar bereit sind, höhere Preise zu zahlen, wenn die Anbieter ihnen den Treibstoff an die geeigneten Orte liefern – zum Beispiel an optimal ausgebaute Tankstellen auf der Autobahn mit Shops und Restaurants. Doch das alles ist für die Autofahrenden ein schwacher Trost: Tatsache ist, dass die Preise tendenziell wieder klettern, obschon die staatlichen Abgaben, welche über den Daumen gepeilt derzeit rund die Hälfte des Endpreises ausmachen, seit langem stabil sind.

Der TCS verfolgt die Preispolitik an den Tankstellen mit Argusaugen und setzt sich für einen tiefen Preis ein; er vermittelt auch Rabatte für seine Mitglieder bei einzelnen Benzingesellschaften. Er empfiehlt den Konsumenten ausserdem seit langem, die Säulenpreise zu vergleichen und "intelligent" zu tanken. So lassen sich bei jeder Tankfüllung einige Franken sparen. Wer pro Jahr 30 000 km zurücklegt, dies bei einem Treibstoffverbrauch von 8 Litern pro 100 km, tankt 2400 Liter Benzin pro Jahr; das belastet das Portemonnaie jährlich mit CHF 4152.– (bei einem angenommenen Literpreis von CHF 1.73). Würde der kostbare Saft nur 5 Rappen weniger kosten, liessen sich jährlich 120 Franken einsparen.

Genügend Reserven

Angst vor einer Verknappung des schwarzen Goldes sind laut Erdölvereinigung unbegründet: Die weltweit bekannten Vorräte reichen für mindestens 50 Jahre. Grösstes Förderland ist Saudiarabien, gefolgt von Russland und den USA. Bezüglich der nachgewiesenen Erdölreserven nimmt der Mittlere Osten mit einem Anteil von 62 Prozent eine führende Stellung ein.

Text: Touring/Heinz W. Müller

© TCS 2007