



Ein Februarmorgen in Hannover: Der Ölpreis fällt, und der Tankstellenchef Andreas Linke startet in einen Tag, der viel Umsatz verspricht

Der mächtigste Preis der Welt

Billiges Öl: Ein Tankstellenpächter in Hannover macht blendende Geschäfte. Eine Rentnerin in Russland und ein Unternehmer in Texas erleben eine Katastrophe. Eine globale Recherche über einen Stoff von gestern, der uns auch in der modernen, digitalen Zeit regiert **VON ALICE BOTA, KERSTIN KOHLENBERG, MARK SCHIERITZ UND WOLFGANG UCHATIUS**

In einer Fabrikhalle wenige Kilometer östlich von London steht ein riesiger Computer, der darüber bestimmt, wie gefährlich der »Islamische Staat« ist. Wie viel Macht der amerikanische Präsident Barack Obama besitzt. Wie lange Venezuela noch zahlungsfähig ist. Wie wirksam das Klimaabkommen von Paris sein kann. Und wie viel Geld die deutschen Autofahrer nach dem Tanken in der Tasche haben.

Über all dies entscheidet eine einzige Zahl, die dieser Computer errechnet, an jedem Tag in jedem Jahr. Bombensichere Mauern schützen die in Glashäusern nebeneinander aufgereihten Server vor möglichen Terroranschlägen. Eigens konstruierte Eistanks springen auf, sollte die Kühlung ausfallen. Ein Notfallgenerator sichert die Stromzufuhr. Nichts darf die wertvollen Prozessoren beschädigen.

Von London aus verbreitet sich die Zahl um die Welt. In Sekundenbruchteilen schießt sie durch Glasfaserleitungen, lässt Meere und Gebirge hinter sich, erreicht die Steppe des amerikanischen Bundesstaates Texas und die Wüste Saudi-Arabiens. Im Regenwald Nigerias wird sie erwartet und in den Häfen des Irans. Die Zahl bestimmt die Gespräche in den teuren Restaurants von Luanda, der Hauptstadt Angolas. Der russische Präsident Wladimir Putin lässt sie sich jeden Tag auf einem Blatt Papier in sein Büro reichen. Und sie sorgt dafür, dass der Pächter einer Tankstelle im Osten von Hannover in diesen Wochen ziemlich gute Laune hat.

Die Zahl ist: der Ölpreis. Genauer, der Weltmarktpreis für ein Barrel Rohöl, ein Fass von 159 Litern, der Sorte Brent. Jeden Tag gehen Abertausende Kauf- und Verkaufsgebote im Rechenzentrum der weltgrößten Erdöl-Terminbörse Intercontinental Exchange im Osten von London ein. Der Computer ermittelt daraus diese Zahl. Sie ist, das wird dieser Artikel zu belegen versuchen, die wichtigste Zahl der Erde. Eine Zahl, die Diktatoren stützen und demokratisch gewählte Regierungen stürzen kann. Die die Kraft hat, die Welt neu zu ordnen.

Die Zahl sinkt, seit mehr als anderthalb Jahren. Im Juni 2014 kostete das Barrel Rohöl 115 Dollar. Im Februar 2016, bei Redaktionsschluss dieser ZEIT-Ausgabe, waren es nur noch 30,52 Dollar.

Nach vor wenigen Jahren war Benzin in Deutschland so teuer wie Bier. Jetzt ist es billiger als das Mineralwasser in Andreas Linkes Tankstellenshop.

Linke steht neben einer Zapfsäule der Shell-Tankstelle in Hannover-Groß-Buchholz. Er trägt einen gelb-roten Shell-Pullover, über ihm leuchtet

die gelb-rote Shell-Muschel vor wintergrauem Hintergrund, und auf der Zapfsäule steht »Super Fuel Save 95«, »V-Power Racing«, »V-Power Diesel«. Es klingt ein wenig, als sei dies keine Tankstelle, sondern eine Cocktailbar für Autos, in der Motoren exotische Vitamindrinks bekommen. Die Deutschen aber interessieren sich nicht so sehr für Vitamine, wenn es um ihre Autos geht. Ihr Maßstab ist etwas anderes.

»Der Preis«, sagt Andreas Linke.

Vor 18 Jahren hat Linke seine erste Tankstelle gepachtet. Davor war er Filialleiter einer Supermarktkette. Jetzt, mit 45, betreibt er sieben Tankstellen und ist Experte für das Verhältnis der Deutschen zum Treibstoff.

Wenn an der Tankstelle der Benzinpreis steigt, tritt den Leuten die Wut in die Augen. Sie tanken nur noch für fünf Euro, für zehn Euro. »Abzockel!« steht dann auf den Titelseiten der Zeitungen in Linkes Tankstellenshop. »Abzockel!«, zischen manche Kunden an der Kasse.

In diesen Wochen lächeln sie.

Jeden Tag stellt die Shell-Zentrale in Hamburg die Preistafel vor Linkes Tankstelle neu ein. Jetzt, da der Ölpreis sinkt, springen die Tarife nach unten, immer weiter. Die Zahl aus London drückt die Zahlen in Hannover. Benzin kostet nur noch 1,20 Euro, Diesel nur noch 95 Cent.

Für Linkes Geschäft ist das gut. Er erhält von Shell eine feste Provision pro Liter, ihm geht es



Andreas Linke:
Bei ihm ist Mineralwasser jetzt teurer als Benzin

nicht darum, wie viel die Kunden für das Benzin zahlen, ihm geht es darum, wie viel sie tanken. Und wie viel sie kaufen. Die Tankstelle von heute ist nicht nur eine Cocktailbar für Autos, sie ist auch ein kleines Kaufhaus für Menschen. Im Kühlregal stehen Leberwurst und Geflügelsalat, Eier und Margarine. Linke hat Rasierschaum und Pralinen im Angebot, frisch geschnittene Rosen, lila Kuschelkühle und Baseballkappen mit dem Wappen von Hannover 96. Die wenigsten Kunden, sagt Linke, kämen zur Tankstelle, um ein Stofftier zu kaufen. Sie kommen, um zu tanken. Aber wenn sie danach Geld übrig haben – »dann nehmen sie

noch etwas mit«, sagt Linke. Vielleicht eine Kuschelkuh für die Tochter.

Wer heute 50 Liter tankt, zahlt 10 Euro weniger als noch vor einem Jahr. 10 Euro, um noch etwas mitzunehmen.

Der Blick auf die Preistafel an der Tankstelle ist im Alltagsleben der Deutschen fast so wichtig wie der Blick auf den Gehaltszettel. Sieht die Zahl gut aus, haben sie das Gefühl, reich zu sein. Jetzt, da die Zahl auf der Preistafel sehr gut aussieht, gibt es in Deutschland ein interessantes Phänomen zu beobachten, eine Art gesamtgesellschaftlichen Mitnahmeeffekt.

Im vergangenen Jahr zahlten die Deutschen für das Benzin und das Öl, das sie zum Autofahren und zum Heizen brauchen, rund 20 Milliarden Euro weniger als im Jahr zuvor. Eine Menge Geld, um noch etwas mitzunehmen. Die Verbraucher haben mehr Geld übrig, die Unternehmen haben mehr Geld übrig, das ganze Land hat mehr Geld übrig. Nach Berechnung von Wirtschaftsforschern lässt das billige Öl hierzulande mehr als 100 000 neue Jobs entstehen. Es ist, als habe eine geheimnisvolle Macht es gut gemeint mit Deutschland.

Wenn ein Land floriert, wie derzeit die Bundesrepublik, dann führen Politiker als Gründe meist mutige Reformen an, neue Regeln für den Arbeitsmarkt, moderne Steuergesetze. Doch in einer Welt der Autos, Lastwagen, Flugzeuge und Containerschiffe ist der Preis des Kraftstoffs mächtiger als Gesetze und Regierungen. Er kann Wohlstand schaffen – oder zerstören.

Aberdeen: Wegen des sinkenden Ölpreises arbeiten die Bohrschiffe vor der schottischen Küste nicht mehr rentabel. Das Öl hat Aberdeen reich gemacht, die Millionärsdichte war höher als in London. Jetzt verlassen die Ingenieure und Ölarbeiter die Stadt. Die Immobilienpreise fallen.

Caracas: Das Öl-Land Venezuela steht vor der Pleite. Die Währung, der Bolivar, verliert derzeit schnell an Wert, dass die Zentralbank mit dem Geld drücken nicht nachkommt. Die Regierung bestellt neue Banknoten im Ausland. 36 Frachtflugzeuge vom Typ Boeing 747 brachten in den vergangenen Monaten frisches Bargeld.

Riad: Saudi-Arabien, der größte Ölexporteur der Welt, will erstmals in der Geschichte des Landes bei ausländischen Banken um einen Kredit ersuchen. Die Ölscheichs mit ihrem märchenhaften Reichtum müssen Schulden machen.

Es gibt ein Bild, das Wissenschaftler gern benutzen, wenn sie die Weltwirtschaft analysieren. Es ist das Bild vom Geld, das wie Wasser um die Erde

fließt. Das Bild ist nicht falsch, trotzdem geht es an der Realität vorbei. Flüsse mögen an- und abschwellen und gelegentlich zu einem Rinnsal verkümmern, aber sie fließen stets bergab. Geldströme können die Richtung wechseln. Jahrzehntlang floss das Geld von den Ölkäufern zu den Ölförderern. Dann hört eine Zahl in einer Fabrikhalle östlich von London nicht auf zu sinken, und auf einmal fließt ein Teil des Geldes wieder zurück.

Am Morgen des 15. Januar tritt Olga Orlowa mit einem selbst gebastelten Plakat in der Hand auf die breite, mehrspurige Gorki-Straße in der russischen Stadt Sotschi, um etwas zu wagen, das sie nie zuvor getan hat. Als die Sowjetunion vor 25 Jahren zusammenbrach, war sie erschüttert, blieb aber ruhig. Die russische Finanzkrise vor 18 Jahren ertrug sie schweigend. Nun aber wird sie sich gegen den Staat stellen.

Olga Orlowa ist nicht allein. Um sie herum stehen mehrere Hundert Menschen mit verwitterten Gesichtern, manche auf einen Gehstock gestützt. Die meisten von ihnen sind Frauen, Männer werden in Russland selten alt. Es ist eine lebende Mauer, die da die Straße blockiert. Autos halten an, Busse, Taxis, Lieferwagen. So wird sich Olga Orlowa später erinnern, so zeigen es auch Videobilder.

Die Alten sind hier, um gegen ein Gesetz zu protestieren. Die Renten in Russland sind niedrig. Der Staat muss sparen. Erst wurden die Müllgebühren um ein Drittel erhöht, jetzt sollen die Alten auch noch das Privileg verlieren, für Bus- und Bahnfahrten nur den halben Preis zu zahlen. »Was ist mit dem ermäßigten Ticket?«, steht auf Olga Orlowas Plakat.

Im ersten Moment ist schwer ersichtlich, was die Wut der Alten in Sotschi mit dem Weltmarktpreis für Rohöl zu tun hat. Und doch gibt es eine direkte Verbindung von der einen großen Zahl zu den vielen kleinen Zahlen, die Olga Orlowa sich notiert, jeden Tag aufs Neue.

Sie sitzt im einzigen Zimmer ihrer kleinen Wohnung, die sorgfältig hergerichtet ist. Bett, Sofa, ein Sessel, an der Wand hängt ein Teppich, es riecht nach gebackenen Äpfeln. Hier erzählt sie von jenem Januartag, an dem sie auf die Straße ging, und von ihrem Leben. Von ihrem Mann, den sie vor 26 Jahren zu Grabe trug, von ihrem Sohn, den sie vor vier Jahren beerdigte, und von ihrer Arbeit als Bauingenieurin, die ihr diesen Ehrentitel eingebracht hat, *veteran truda*, Veteranin der Arbeit, der in Russland viel gilt und der ihr nun doch nicht weiterhilft.

Olga Orlowa holt ein kleines Schreibheft mit karierten Seiten hervor. Auf dem Tisch neben ihrem Sofa liegt ein alter Rechenschieber. Seit sie das erste Mal in ihrem Leben arbeiten ging, führt sie mit kleiner krakeliger Schrift penibel Buch über ihre Ausgaben.

14 400 Rubel bekommt sie jeden Monat vom Staat, umgerechnet 171 Euro. Das ist nicht viel, aber lange genügte es Olga Orlowa, sie konnte leben. Doch nun? »Ein Liter Milch, 1,5 Prozent Fett, kostet im Laden 90 Rubel«, sagt sie. 1,07 Euro. »Noch im Sommer war es weniger als die Hälfte.« Gemüse, Kartoffeln, Medikamente, alles teurer. Und



Weil der Ölpreis sinkt, wird Rentnerin Olga Orlowa aus Sotschi immer ärmer

jetzt soll sie auch noch den vollen Preis für das Busticket bezahlen? Wie soll sie da noch zum Arzt kommen?

Olga Orlowa verzichtet, sie schränkt sich ein. Milch kauft sie schon lange keine mehr, Tomaten muss sie nicht haben, Äpfel sind billiger. Das Geld verschwindet trotzdem.

Überall in Russland steigen in diesen Monaten die Preise. Die Zahlen, die Olga Orlowa in ihr Heftchen schreibt, stehen am Ende einer komplizierten Kettenreaktion. Die russischen Unternehmen erhöhen die Preise, weil der russische Rubel an Wert verliert. Der Rubel verliert an Wert, weil die Einnahmen des russischen Staates sinken. Und die Einnahmen sinken, weil der russische Staat sich vor allem aus einer Quelle finanziert: Öl und Gas. Gefördert seit Jahrzehnten aus dem eisigen Boden Sibiriens, aus der Erde des Ural, vom Grund des Kaspischen Meeres.

Man kann die jüngere Geschichte Russlands als Geschichte des Ölpreises erzählen. Es war kein Zufall, dass die Sowjetunion ausgerechnet dann zusammenbrach, als das Fass Rohöl auf dem Weltmarkt weniger als 20 Dollar einbrachte. Beim Finanzkollaps Russlands im Jahr 1998 hatte sich der Ölpreis noch immer nicht erholt. Der Aufstieg Wladimir Putins lässt sich auch dadurch erklären, dass der Wert des Öls in seiner Amtszeit stieg und



Fotos: Charles Ommanney/Reportage by Getty Images (o.); privat (u)

Fracking in den USA: Erst kam der Rausch, jetzt, im Konkurrenzkampf mit Saudi-Arabien, gehen viele Ölfirmen pleite

Öl beherrscht die Welt

Die Schauplätze der Recherche: Midland in Texas, Hannover,



Der mächtigste Preis der Welt

Fortsetzung von S. 13
stieg, immer weiter, so wie auch die Macht des Präsidenten zunahm.

Es war die Zahl aus der Fabrikhalle, die es russischen Ölmagnaten ermöglichte, ganze Straßenzüge in London zu kaufen, es war das Geld großer Ölimporture wie Deutschland, Frankreich und China, das dem Land den Weg zurück auf die Weltbühne ebnete. Mit den Öleinnahmen bezahlt Wladimir Putin die Gehälter seiner Staatsangestellten, die Kampfflugzeuge seiner Luftwaffe, die Überweisungen an die russischen Rentner. »Mehr Wohlstand gegen weniger Bürgerrechte«, nach dieser Formel hat er regiert. Bisher. Aber woher soll der Wohlstand künftig kommen? Selbst in den kremltreuen Medien taucht immer häufiger dieses hässliche Wort auf: Wirtschaftskrise.

Die Zahl der Russen, die unter der Armuts-grenze leben, stieg innerhalb weniger Monate um mehr als zwei Millionen. Nicht nur Rentner in Sotschi protestieren, auch Lehrer in Kamtschatka, Bauarbeiter in Nowosibirsk und Wladivostok.

Zwölf Tage nachdem Olga Orlova auf der Gorki-Straße in Sotschi stand, gibt die Regierung der Region Krasnodar bekannt, das Gesetz zu ändern. Rentner mit geringem Einkommen dürfen weiterhin den ermäßigten Fahrpreis für öffentliche Verkehrsmittel zahlen. Die Sozialministerin der Region Krasnodar tritt zurück. 500 wütende Rentner haben ein Regierungsmitglied gestürzt.

Luanda: In Angola nehmen Polizisten eine Gruppe von Jugendlichen fest, die eine Lesung von Schriften über gewaltlosen Widerstand veranstaltet haben. Präsident José Eduardo dos Santos fürchtet um seine Macht und geht hart gegen Oppositionelle vor. Noch vor Kurzem galt Angola als Land des Ölwandlers. Tausende Portugiesen flohen vor der Euro-Krise in die ehemalige Kolonie, wo sie gut bezahlte Jobs fanden. Jetzt steigt die Arbeitslosigkeit rapide.

Mexiko-Stadt: Der staatliche Ölkonzern Petróleos gibt bekannt, 10 000 Jobs zu streichen.

Rakka: Öl ist die wichtigste Einnahmequelle eines Landes, das es hoffentlich nie geben wird, des »Islamischen Staats«. Zwischen 20 000 und 40 000 Fass am Tag fördern die Terroristen – das meiste in der syrischen Provinz Deir al-Sur. Die Ölhändler der Islamisten bringen den Rohstoff mit Tankwagen zu Raffinerien in den besetzten Gebieten oder verkaufen es

Es ist nicht so, dass man nicht hätte wissen können, wie bedeutsam das Öl sein kann. In den Siebzigern war sein Preis nicht besonders niedrig, sondern besonders hoch. Die Folge waren die sogenannten Ölkrisen. In Deutschland verordnete die Regierung damals autofreie Sonntage. Aber irgendwie schien das lange her zu sein, Siebziger eben. Waren nicht längst andere, wichtigere Zahlen in der Welt als der Ölpreis? Zum Beispiel diese: Es gibt 3,2 Milliarden Internetautzer auf der Welt, und jede Sekunde kommen zehn dazu. Man las das und dachte: Wir leben in einer Computervelt, bestimmt von Google, Apple und Microsoft, den wertvollsten Unternehmen der Erde.

In Wahrheit ist die Computervelt noch immer eine Ölvelt. Erdöl lässt sich nicht nur in Kraftstoff verwandeln, sondern auch in Kunststoff, in Plastik. Aus Öl ist nicht nur das Benzin und der Diesel, sondern auch der menschliche Alltag. Der Toiletendeckel und die Zahnbürste, das Shampoo und die Sporthose, die Winterjacke und der Fahrradhelm, die Schreibtischplatte und die Sofafüllung, die Einkaufstüte und der Kugelschreiber, all das ist, zumindest teilweise, aus Öl gemacht. Genau wie Tastaturen und Monitore, Smartphone- und Tablet-Gehäuse. Das meistgehandelte Produkt der modernen Welt ist nicht der Mikrochip, es ist, noch immer, das Öl.

Dort, wo die Arabische Wüste auf das Meer trifft, stehen die Tanks. Riesige Stahlbehälter, rund und weiß, die sich kilometerlang aneinanderreihen, umringt von Mauern und Stacheldraht, wie die Wachtürme einer gigantischen Ölfestung. Unterirdische Rohre, durch den Sand und den Fels verlegt, laufen hinunter zum Wasser, zum Hafen von Fudschaira in den Vereinigten Arabischen Emiraten, wo sich die Tanker aneinanderreihen wie die Autos an den Zapfsäulen in Hannover. Die Schiffe füllen ihre Tanks, um Öl, Diesel und Benzin aus den Emiraten, aus Saudi-Arabien, Kuwait und Katar hinaus in die Welt zu bringen, zu Raffinerien in Indien, Handelsunternehmen in Ägypten, Chemiefirmen in China.

Vor Mousa Murads Büro parkt ein schwerer weißer Landrover unter einem schattenspendenden Plastikdach, an dem »General Manager« steht. Murad trägt die traditionelle arabische Kopfbedeckung, ein weißes Tuch, das von einem schwarzen Strick zusammengehalten wird. Als junger Mann ist er selbst zur See gefahren, war Kapitän auf einem Tanker, jetzt ist er Hafenchef von Fudschaira.

Als er hier anfang, in den neunziger Jahren, legten nur ein paar Containerschiffe an. Dann begannen Arbeiter damit, den steinigen Wüstenboden wegzufressen, um Platz zu schaffen für eines der größten Öl-Lager der Welt. Eine gigantische Tankstelle, an deren Kontrollmonitoren in diesen Monaten ein interessantes Phänomen zu beobachten ist: Jeden Tag legen in Fudschaira im Schnitt 40 Tankschiffe an, aber das Lager leert sich nicht, es wird sofort neues Öl angeliefert. Große Zeiten für Mousa Murad, der schon von Expansion spricht, von weiteren Tanktürmen. »Mehr Kapazität«, sagt Mousa Murad. 13 Milliarden Liter will er hier von nächstem Jahr an lagern können. Genug, um theoretisch das Empire State Building in New York fünfmal mit Öl zu füllen.

Der Hafenchef von Fudschaira ist zum Verwalter einer Ölflut geworden und sein Hafen zu einem Ort, an dem sich eine Erklärung finden lässt, warum die Zahl, die der Computer in der Londoner Fabrikhalle errechnet, so niedrig ist.

Der Ölmarkt funktioniert anders als der Markt für Autos oder Smartphones. Der Preis eines Barrels hängt nicht von Moden und Geschmackern ab, von den Vorlieben der Verbraucher für ein bestimmtes Design, sondern einzig und allein von zwei Dingen. Angebot. Und Nachfrage.

Wenn das Angebot steigt, sinkt der Preis. Da die Ölproduzenten dann weniger Geld verdienen, gibt es die Opec, das Kartell, in dem sich 13 Erdöl exportierende Länder zusammengeschlossen haben. Ist ihnen das Öl zu billig, können diese Länder die Fördermengen so lange reduzieren, bis das Öl wieder knapp wird – und somit wertvoll.

Genau genommen ist in erster Linie ein einziges Land entscheidend, wenn es darum geht, den Preis nach oben oder unten zu treiben: Saudi-Arabien, der Nachbarstaat der Emirate, das Land mit dem größten Ölfeld der Welt. Dort, 640 Kilometer nördlich von Mousa Murads Büro, am Firmengelände des Ölkonzerns Saudi Aramco, öffnet sich eine Welt, gestaltet wie nach einer Fotografie des Paradieses. Riesige Bewässerungsanlagen lassen Blumen und Wiesen in der Wüste erblühen. Die Ölingenieure und ihre Familien sitzen an ihren Pools oder in Cafés, in denen feine Düsen kühlenden Nebel über die Cappuccino-Trinker versprühen.

Die Ölreserve dieses Unternehmens wird auf 250 Milliarden Fass geschätzt, sein Börsenwert mit mindestens 2,5 Billionen Dollar beziffert, fast doppelt so viel wie der Wert von Google, Apple und Microsoft zusammen. Das wertvollste Unternehmen der Welt ist kein Computerkonzern, sondern diese Ölfirma. In den offiziellen Ranglisten taucht Saudi Aramco nur deshalb nicht auf, weil der Wert in diesem Fall ein theoretischer ist. Das Unternehmen gehört dem saudischen Staat, Saudi Aramco wird nicht an der Börse gehandelt.

Es würde diesem Konzern, diesem Land nicht schwerfallen, die Ölförderung für eine Weile einzuschränken. Nicht lange, und der Börsencomputer östlich von London würde eine neue, höhere Zahl durch die Glasfaserkabel schicken.

Der 4. Dezember wäre ein guter Moment für einen solchen Entschluss gewesen. An diesem Tag trafen sich die Vertreter der Opec-Staaten zu ihrem halbjährlichen Treffen in Wien. Ergebnislos. Saudi-Arabien weigerte sich, die Produktion zu senken.

Am vergangenen Wochenende flog der venezolanische Ölminister nach Riad, um seinen saudischen Kollegen doch noch davon zu überzeugen, weniger Öl zu fördern oder wenigstens ein erneutes Opec-Treffen einzuberufen. Wieder ohne Ergebnis.



Schon der Großvater war Ölmann, Steven Pruett will unbedingt weitermachen

Es gibt keine offizielle Verlautbarung der saudischen Regierung zu dieser Politik, keine Schriftsätze, keine erläuternden Worte. Und doch, so die einhellige Meinung von Experten rund um die Welt, liegt die Erklärung auf der Hand: Saudi-Arabien hat einen Krieg begonnen, einen Konflikt, der nicht mit Panzern und Kampfflugzeugen geführt wird, sondern mit Bohrtürmen und Tanklagern. Einen Ölkrieg. Die Saudis wollen ihre Marktanteile verteidigen, ihre Konkurrenten schwächen, andere große Ölnationen, Russland, den Iran, vor allem aber die Vereinigten Staaten, die in den vergangenen Jahren ihre Ölproduktion massiv erhöht haben.

Es ist ein Abnutzungskampf, den Saudi-Arabien da führt. Der niedrige Ölpreis mindert auch die Einnahmen des Königshauses. Maximal vier Jahre könne das Land diesen Kurs durchhalten, schätzt der Internationale Währungsfonds, dann wäre sogar dieses reichste aller Öl-Länder ruiniert. Aber vorher, lange vorher, werden Russland, der Iran und die amerikanische Ölindustrie aufgeben. Das ist das Kalkül der Saudis.

Auf jedem Tank im Hafen von Fudschaira sind große Schilder befestigt, auf denen die Namen von Unternehmen stehen, die Öl fördern oder damit handeln. Sinopec aus China ist dabei, Socar aus Aserbaidschan, Vopak aus den Niederlanden. Auch Saudi Aramco hat neue Tanks bei Mousad Murad angemietet. Der Konzern braucht Platz, um das viele Öl unterzubringen.

Frankfurt: Der Deutsche Aktienindex fällt erstmals seit fast anderthalb Jahren unter 9000 Punkte. Die Investoren fürchten, die Finanzschwäche der Öl-Länder könne sich auf die Weltkonjunktur auswirken.

London: British Petroleum, der drittgrößte Ölkonzern der Welt, gibt bekannt, 4000 Jobs zu streichen. Nach Schätzung des Personalabaters Swift Worldwide Resources hat die Ölindustrie

im vergangenen Jahr weltweit 230 000 Arbeitsplätze abgebaut.

Abuja: Vertreter der Weltbank treffen in der nigerianischen Hauptstadt ein. Dem größten Ölförderland Afrikas droht die Staatspleite. Ein Notkredit über 3,5 Milliarden Dollar soll das Schlimmste verhindern.

Charlotte: Die Ölexperten der Bank of America veröffentlichten eine neue Studie. Der Rückgang des Ölpreises führe zu »einem der größten Vermögens-transfers in der Geschichte der Menschheit«.

Es ist schon dunkel, als Steven Pruett den Bohrturm erreicht. Hell erleuchtet, ragt der Turm in den Abendhimmel, 45 Meter hoch, wie eine Raketenabschussrampe. Ein schmatzendes Geräusch ist zu hören. Das kommt von dem Bohrer, der sich in den Boden frisst, hier am Block 1, Feld N, von Steven Pruets Ölfördergebiet in der texanischen Steppe.

Pruett parkt seinen Pick-up und setzt einen Helm auf. Er sagt, dass er immer wieder stolz sei, wenn er seine Bohrtürme sieht. Stolz darauf, dass sie noch da sind, dass er, Steven Pruett, noch nicht aufgegeben hat. Niemand hielt es für möglich, dass er bei einem Ölpreis von 30 Dollar noch im Geschäft sein würde.

Der Krieg gegen die Saudis ist noch nicht verloren.

Steven Pruett, 54, ist ein Ölmann, so wie sein Vater ein Ölmann war und sein Großvater auch. Seit Generationen durchlöchern sie rund um die Stadt Midland den verkarsteten Boden. Pruets Großvater pikte nur ein wenig in die Erde, schon schoss ihm das Öl entgegen. Sein Vater musste es mit einer Pumpe nach oben holen, aber auch das war nichts, verglichen mit dem Kampf, den Steven Pruett alltäglich mit den Felsen da unten führt. Bis in 3000 Meter Tiefe treibt er den Bohrer, und auch das allein bringt ihm noch kein Öl. Erst muss er das Gestein am Ende des Bohrlochs aufreißen, ihm kleine Risse zufügen, damit das Öl, das dort unten eingeschlossen ist, zu fließen beginnt. Dann kann Pruett es abpumpen.

Es ist noch nicht lange her, da drängte ein neuer Begriff in die Welt, den zuvor nur Fachleute kannten. *Hydraulic fracturing*, kurz Fracking. So heißt dieses Förderverfahren, bei dem man Wasser, Sand und ein spezielles Gel mit enormem Druck in die Erde presst. Amerikas Öl war fast aufgebraucht. Dank Fracking sprudelte es wieder. Die neue Technik schien etwas zu ermöglichen, wovon Amerika jahrzehntelang geträumt hatte: eine zweite Unabhängigkeitserklärung. Diesmal nicht gegenüber den Briten, sondern gegenüber den Opec-Staaten. Selten zuvor war die amerikanische Regierung so mächtig.

Das Land, das von allen Ländern der Welt am meisten Öl verbraucht, rund drei Milliarden Liter am Tag, war auf einmal kurz davor, sich wieder selbst zu versorgen. Was für ein Geschäft! Banken investierten, Aktienfonds stiegen ein, Maschinenbauer produzierten Bohrtürme, Spediteure lieferten Rohre, Bauern wurden zu Millionären, weil sie ihre Getreidefelder verkauften, damit Ölfelder daraus wurden. Aus dem ganzen Land zogen junge Männer auf die großen Fracking-Felder in Texas und North Dakota. Fast war es wie damals, als John D. Rockefeller lebte. Amerika gab sich dem Ölrausch hin.

Das Problem ist: Fracking ist teuer. Um die gleiche Menge Öl zu fördern wie sein Vater, muss Steven Pruett etwa achtmal so viel Geld ausgeben. Bei einem Ölpreis von 100 Dollar pro Fass war das ein gutes Geschäft. Jetzt aber ringt Pruett mit den Saudis, es geht um sein finanzielles Überleben.

Pruett klettert den Bohrturm hinauf. In 20 Meter Höhe betritt er die Kommandobrücke. Dort sitzt ein junger Mann im Overall und kontrolliert mit zwei Joysticks den Bohrer, der sich seit 15 Tagen immer tiefer in die Erde schraubt. Über mehrere Monitore flimmern Daten in bunten Kurven, Tiefe, Druck, Temperatur, wie bei einem EKG.

»Wie weit sind wir?«, fragt Pruett.

»Zwei Tage unter Plan, Sir«, antwortet der Mann mit den Joysticks.

Pruett nickt. Mit jedem Tag, der er schneller ist als vorgesehen, spart er 15 000 Dollar Miete für den Bohrturm. Früher dauerte es 50 Tage, bis der Bohrer am Ziel war. Hier bei Block 1, Feld N, will

Pruett es in 25 Tagen schaffen. Er zahlt seinen Leuten eine Prämie, damit sie schneller arbeiten.

Das ist seine Strategie im Ölkrieg: Wenn die Zahl, die der Börsencomputer errechnet, fällt, dann müssen eben auch die Ausgaben sinken. Bevor er ein neues Feld anbohrt, lässt Pruett seine Leute neuerdings das Gelände mit sogenannten Geophones untersuchen, die ein dreidimensionales Bild der Erdschichten erstellen. So hat er die Zahl der Fehlböhrungen fast auf null gesenkt – und weitere Kosten gespart.

»Wenn die Saudis dachten, wir sind ein leichtes Opfer, haben sie sich verschätzt«, sagt Steven Pruett.

Mit jedem Dollar, um den der Ölpreis fällt, mit jedem Tag, an dem er nicht wieder steigt, spitzt sich der Ölkrieg zu. Auch Saudi-Arabien muss jetzt seine Ausgaben kürzen. Zum Beispiel die Subventionen für Benzin. Bisher konnten die Bewohner des Landes fast kostenlos tanken, die Regierung hielt den Preis künstlich niedrig. Vorbei. Während überall auf der Welt der Benzinpreis sinkt, ist er ausgerechnet im Öl-Land Saudi-Arabien gestiegen. Der Vizekönig spricht schon davon, einen Teil von Saudi Aramco an ausländische Investoren zu verkaufen. Das ist die Lage auf der einen Seite.

Und auf der anderen Seite, in Amerika? Nur wenige Ölmänner halten so lange durch wie Steven Pruett. Fast täglich werden jetzt Pleiten gemeldet. Von abgesagten Investitionsprojekten ist die Rede, von mehr als 80 000 verlorenen Jobs. Wirtschaftsexperten mit sorgenvollem Blick tauchen in amerikanischen Fernsehberichten und Sonderberichten auf. Von einem »systemischen Risiko« sprechen sie und beschreiben eine Gefahr, die niemand kommen sah, als sich das Land dem Rausch hingab: Die Bohrer, die Ölfelder, die Tanklastwagen, das alles ist zu einem großen Teil auf Pump finanziert. Sollte die Branche jetzt sterben, werden womöglich nicht nur die Bohrtürme verschwinden, es könnte auch Finanzhäuser und Banken treffen, die Wall Street. Wie ein Raunen liegt der Name Lehman Brothers in der Luft, die Investmentbank, deren Pleite im Herbst 2008 die weltweite Finanzkrise eskalieren ließ.

Steven Pruett aber sagt, er werde durchhalten, um jeden Preis. Und bis zu jedem Preis, jedenfalls fast. »Wir können auch bei 10 Dollar noch kostendeckend fördern.« Sein Sohn soll einmal das Geschäft übernehmen, das ist seine Hoffnung.

New York: Nach Jahren der Stagnation erreicht die Zahl der mit Autos zurückgelegten Kilometer in den USA einen neuen Rekordwert.

Peking: In China nimmt der Verkauf von benzin-fressenden Geländewagen für den Stadtverkehr innerhalb eines Jahres um mehr als 50 Prozent zu.

Washington: In Amerika geraten die Recycling-Firmen unter Druck. Die Wiederverwertung von Plastikflaschen und -tüten lohnt kaum mehr. Die Hersteller kaufen lieber billiges neu produziertes Plastik.

Kapstadt: Auf dem Seweg zwischen Europa und Asien steuern manche Kapitäne ihre Frachtschiffe wieder um das Kap der Guten Hoffnung. Das Scherwöl für die Motoren ist so billig, dass der Umweg günstiger kommt als die Durchfahrtsgebühr für den Sueskanal.

Fort Worth: American Airlines, die weltgrößte Fluglinie, meldet dank der niedrigen Kerosinkosten einen Rekordgewinn von 7,6 Milliarden Dollar.

Jens Marxen fährt mit der Hand über die Innenverkleidung, behutsam, fast zärtlich, als streiche er ein scheues Tier und keine Autotür.

»Fühlen Sie mal«, sagt er. Wie aufgerautes Plastik, wie Kunststoff. Ist aber kein Kunststoff.

»Kenaf«, sagt Marxen mit leisem Lächeln und weiß wohl schon, welche Frage jetzt kommt.

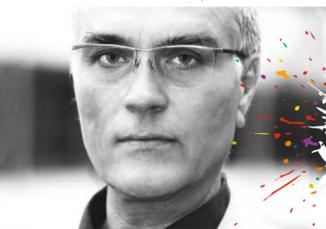
Was ist Kenaf? »Eine malvenartige Pflanze.«

Es ist der Moment, in dem man begreift, dass dieses Auto fast gänzlich ohne Öl auskommt.

Der Autoverkäufer Jens Marxen steht in der hell ausgeleuchteten BMW-Niederlassung Hannover. 10 Kilometer weiter nördlich, an seiner Shell-Tankstelle, verkauft Andreas Linke auch an diesem Tag wieder Benzin. Hier, auf dem ehemaligen Expo-Gelände, in dem Gebäude, das damals,

ANZEIGE

ZEIT FESTIVAL 24.02.16
SMASHING IDEAS HAMBURG



SMASHING IDEAS SPEAKER
PROF. DR. THOMAS METZINGER
JOHANNES-GUTENBERG-UNIVERSITÄT MAINZ »DER TRANSPARENTE AVATAR IN IHREM GEHIRN«

smashing-ideas.com

an Mittelsmänner. Der Preis, den sie erzielen, variiert, Schätzungen beziffern ihn auf die Hälfte des jeweiligen Weltmarktpreises. Fällt die Zahl in der Londoner Fabrikhalle, sinken auch die Einnahmen des »Islamischen Staats«. Nun gelangt ein Schreiben eines IS-Machthabers an die Öffentlichkeit: Die Gehälter der Kämpfer in der Region Rakka würden wegen »außergewöhnlicher Umstände« ab sofort um die Hälfte gekürzt.

Sotschi in Russland und Fudschaira in den Vereinigten Arabischen Emiraten



Eine Raffinerie in Saudi-Arabien. Das Land flutet die Welt mit billigem Öl. Wie lange kann es sich das noch leisten?

Foto: George Steinmetz/Agentur Focus

vor 16 Jahren, der französische Pavillon war, versucht Jens Marxen seine Kunden für den BMW i3 zu begeistern.

Ein Auto, das nicht mit Benzin fährt, sondern mit Strom. Das keinen Auspuff hat und keinen Tankdeckel, aber dafür eine Ladebuchse. Das Armaturenbrett besteht aus italienischem Eukalyptusholz, die Sitzbezüge sind aus Biowolle, die Sitzschalen aus recycelten PET-Flaschen, und die Karosserie ist nicht aus Stahl, sondern aus Karbon, weil das leichter ist und ein leichtes Auto weniger Energie verbraucht.

Es ist ein Auto, das wirkt wie ein grüner Marketing-Gag und das doch ebenfalls Ausdruck eines Konfliktes ist, so wie die Öltanks in Fudschaira, die Bohrtürme in Texas. Der Ölkrieg hat auch die Verkaufsfläche des BMW i3 in Hannover erreicht, womöglich ist sie nicht einmal ein Nebenschauplatz, sondern der eigentliche Mittelpunkt.

Als sich die Staatengemeinschaft im vergangenen Dezember in Paris darauf einigte, die Erderwärmung zu begrenzen, fasste sie auch in Bezug auf das Öl einen Beschluss. Verkürzt gesagt, entschied sie: Das Zeug muss in der Erde bleiben, zumindest ein Teil davon. Verbrennt die Menschheit alles Öl, das sie gewinnen kann, ist das Klima nicht mehr zu retten. Sollen auf den Straßen weiter Autos fahren, müssen die Motoren mit Strom funktionieren.

Nehmen die Staaten diese Aussage ernst, werden die Öl-Länder ihren Schatz in naher Zukunft nicht mehr verkaufen können. Es kämpfen in diesem Krieg also nicht nur Araber gegen Amerikaner und Russen, sondern auch alle Ölförderer miteinander gegen die Klimaschützer. Das Zeug muss raus aus dem Boden, lieber heute billig verkaufen als morgen gar nicht mehr: Das ist ihr gemeinsames Kalkül.

Angela Merkel ist die Regierungschefin eines Staates, der zu den Ölverbrauchern zählt. Schon im

Jahr 2009 gab sie die Devise aus, bis zum Jahr 2020 sollten eine Million Elektroautos auf deutschen Straßen fahren. Eine Million, noch so eine Zahl, die den Eindruck erweckte, das Ölzeitalter gehe zu Ende.

Es gibt dazu eine Studie des Fraunhofer-Instituts in Karlsruhe. Die Forscher kamen zu dem Ergebnis, dass das Ziel zu erreichen sei, aber das hänge von verschiedenen Faktoren ab, einer davon: der Benzinpreis. Er müsse steigen, weil Elektroautos sonst im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen zu teuer seien.

Stattdessen ist er gefallen.

Jens Marxen nimmt den Fuß vom Gaspedal. Er hat den i3 auf der Straße vorgeführt, die Beschleunigung, den Wendekreis, das Fahrgeräusch, leise wie bei einem Fahrrad. Jetzt lässt er den Wagen ausrollen. Beim i3 geht das schnell. Fehlt der Druck aufs Gas, setzt automatisch die Bremse ein, BMW nennt es das »One-Pedal-Feeling«.

Als BMW die neue Marke BMW i vorstellte, suchte der Konzern Verkäufer, die sich ganz auf die neuen Elektroautos spezialisieren wollten. Jens Marxen meldete sich sofort. Er sagt: »Es gibt einfach Dinge, die fliegen einen an.«

Marxen erzählt jetzt von sich selbst. Von der Sorge um seine kleine Tochter, die zweieinhalb Jahre alt ist und in einer lebenswerten Welt aufwachsen soll. Er spricht vom Smog in den Metropolen dieser Erde und davon, dass eigentlich völlig klar sei, dass die Menschheit nicht immer weiter Öl verbrennen könne. Jens Marxen formuliert Sätze, die nicht neu sind, man hört sie seit Jahren, von Politikern, Wissenschaftlern, Journalisten. Aber sind sie deshalb weniger wahr?

Der BMW i3 ist das meistverkaufte Elektroauto in Deutschland. So gesehen ist er ein Erfolg. Aber es sind nur etwa 2200 Stück, die BMW pro Jahr absetzt, im Vergleich zu 250 000 konventionellen Fahrzeugen. Die Elektromodelle der Konkurrenz verkaufen sich noch schlechter.

Seitdem die Bundeskanzlerin erstmals von der einen Million Elektroautos sprach, sind sechs Jahre vergangen. Mehr als die Hälfte der geplanten Zeit ist abgelaufen. Die Hälfte, das wären 500 000 Fahrzeuge.

Nach Auskunft des Verbands der Automobilindustrie sind auf deutschen Straßen nicht 500 000 Elektroautos unterwegs, sondern 50 000. Die Bundesregierung beabsichtigt nun, das Geschäft anzukurbeln, von einer Kaufprämie ist die Rede. Von der einen Million aber spricht fast niemand mehr.

Berlin: Die Zahl der in Deutschland verkauften Elektroautos ist im Vergleich zum Vorjahr um fast 30 Prozent gesunken.

Es ist, als ob die eine Zahl die andere nach unten drückt. Der Ölpreis ist stärker.

Mitarbeit: Michael Thumann

ANZEIGE

DIE ZEIT
WOCHENZEITUNG FÜR POLITIK WIRTSCHAFT WISSEN UND KULTUR

70!

Zeit zum Feiern! Die Extra-Ausgabe zum Geburtstag der ZEIT. Ein Blick ins Herz der Redaktion – mit Geschichten und Bildern aus sieben Jahrzehnten, einem Film und großem Gewinnspiel.

**Extra-Ausgabe
Ab Montag,
den 15.2.
am Kiosk**

Gewinnen Sie einen von 100 Preisen und mit etwas Glück einen MINI Clubman.

Abonnenten bekommen die Ausgabe zugeschickt.

www.zeit.de/70jahre