

Konjunktur auf der Ölspur – Kein Grund für Aktionismus



Thomas Straubhaar

Zur Überraschung vieler hob die Europäische Zentralbank auch als Folge der hohen Ölpreise und des schwachen Euro am 5. Oktober die Leitzinsen nochmals um ¼-Prozentpunkt an. Die Angst vor Zweitrundeneffekten des in die Höhe geschnellten Ölpreisniveaus in Form steigender Lohnforderungen machte in den Augen der EZB ein rasches Handeln unabdingbar. Rasch kann sich hier jedoch leicht einmal als überstürzt erweisen. Zwar hat im September die Inflationsrate in der Eurozone das Rotsignal der 2-Prozentmarke überfahren, ohne Öleffekt liegt die Kernteuerung aber noch gut im grünen Bereich. Also besteht wenig Grund für abrupte Bremsmanöver. Zu groß ist die Gefahr, dass die Konjunktur im Euroraum sonst unnötigerweise ins Schlingern gerät.

Zweifelsfrei ist die europäische Erdölrechnung in diesem Jahr aus dem Ruder gelaufen. So hatte beispielsweise Deutschland im ersten Halbjahr 2000 20,3 Mrd. DM für die Ölimporte zu bezahlen – ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 140%! Mitte September 2000 erreichte der Rohölpreis mit 35\$ pro Barrel einen Höchststand, der rund viermal höher lag als noch Ende 1998. Nun verhallen die Demonstrationen der Speditionsunternehmer und Taxifahrer nicht mehr ungehört. Mit hektischem Aktionismus wurden in ganz Europa Notstandsmaßnahmen ergriffen, als stünden die OECD-Länder wie im Herbst 1973 am Rande einer weltweiten Wirtschaftskrise, als ginge es um Geschwindigkeitsbeschränkungen und Sonntagsfahrverbote, als könnten Regierungen mit fiskalpolitischen Mitteln die Preise auf den Weltmärkten bestimmen. Auf den Ölpreis haben jedoch ganz andere Faktoren Einfluß. So könnte der Ölpreis aufgrund der jüngsten Nahost-Krise stark steigen und auch für einige Zeit auf hohem Niveau verharren.

Dabei sind die makroökonomischen Auswirkungen des Rohölpreisanstiegs in Europa heute im Vergleich zu denen der Ölkrise von 1973 und 1980 weitaus geringer, ja nahezu vernachlässigbar, nicht zuletzt, weil gerade der schwache Euro ausgleichend wirkt. Der schwache Euro stärkt die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Produkte auf den Weltmärkten. Europa bezahlt zwar der OPEC mehr fürs Öl, dafür erhalten die ölexportierenden Länder aber mehr Devisen, um Güter aus dem Euroraum zu kaufen. Bei einem Ölpreis von 30\$ pro Barrel dürften die OPEC-Länder in diesem Jahr etwa 100 Mrd. US-\$ Mehreinnahmen erzielen. Davon wird ein großer Teil in die OECD-Länder zurückfließen. Das Recycling von Petrodollars wird auch die Kurse jener Firmen im Euroraum positiv beeinflussen, die nun angesichts der hohen Ölpreise eher auf den Durchbruch der von ihnen entwickelten ölsparenden und -ersetzenden Technologien hoffen dürfen.

Die wahren Verlierer der aktuellen Ölpreisentwicklung sind – einmal mehr – die ölimportierenden Länder in Afrika, Asien und Lateinamerika. Sie leiden, weil ihre Ölrechnung steigt, ohne dass sie von kompensierenden Gegenbewegungen in Form zusätzlicher Exporte nach den OPEC-Staaten profitieren können.

Für hektischen Aktionismus bleibt auch deshalb kein Platz, weil – wie in jedem ökonomischen Lehrbuch beschrieben – bei einer im Vergleich zum Angebot rascher steigenden Nachfrage der Nachfrageüberhang den Preis in die Höhe treibt. Dabei geht es vorerst einmal um den Preisanstieg eines einzelnen Gutes, nämlich jenen des Öls. Dieser Preisanstieg hat nun mit Inflation zunächst gar nichts zu tun. Denn Inflation meint eine Erhöhung des Preisniveaus, in der Praxis gemessen an einem Anstieg eines Preisindex, der sich aus den Preisen einer ganzen Reihe von Gütern zusammensetzt.

Wenn der Ölpreis steigt, wird eine relative Verknappung eines Rohstoffs signalisiert. Dies hat zur Folge, wie auch nach den Ölkrisen von 1973 und 1979/80 zu beobachten war, dass ein sparsamer Verbrauch von Öl angeregt wird und Alternativen zum Öl gesucht werden. Ebenso lösen die steigenden Ölpreise auf der Angebotseite Reaktionen aus: Nun wird es wieder attraktiver, in die Modernisierung der Rohölförderung zu investieren, zusätzliche Ölfelder zu erschließen, aber auch nach neuen Energieträgern zu suchen oder das 1,5-Liter-Auto auf den Markt zu bringen.

Gerade die dramatischen Folgen der Ölpreisverteuerung 1973 und 1979/1980 erzwangen in den OECD-Ländern eine Radikalkur. Energiesparende Transportmittel und Bautechniken erlebten einen Aufschwung. Alternativenergien wurden attraktiv. Die Ölknappheit verschwand rasch. Der Ölpreis sank – und zwar bis auf unter 10 \$ pro Barrel Ende 1998. Die Bedeutung des Öls für Deutschland und die übrigen Industrieländer ging zurück. Der Marktmechanismus wirkt eben „nachhaltiger“ als viele noch so gut gemeinten politischen Maßnahmen.

Solange allein der Preis eines einzelnen Produkts (oder einer einzelnen Produktgruppe, wie beispielsweise der Rohstoffe) steigt, darf nicht so ohne weiteres von Inflation gesprochen werden. Entsprechend ist das Instrumentarium der Inflationsbekämpfung im Arsenal zu lassen. Zugegeben: Bei den Ölkosten geht es um mehr als beim Preis für Sauerampfer. Die inflationstreibenden Zweitrundeneffekte der Ölverteuerung können einen ganz anderen Stellenwert als bei Preissteigerungen anderer Güter haben. Aber trotzdem bleibt gültig, dass jeder politisch motivierte Eingriff in die Entwicklung des Ölpreises die relativen Knappheitsverhältnisse verzerrt und zu einer Interventionsspirale führen kann, die – paradoxerweise – dann sogar die eigentliche Ursache konjunktureller Probleme wird.

Die Umwandlung der Autokilometerpauschale in eine allgemeine Entfernungspauschale zum 1. 1. 2001 sorgt weder für sinkende Ölpreise, noch dämpft sie die Ölnachfrage. Im Gegenteil: Wenn eine rot-grüne Regierung wirklich weniger Verkehr und mehr alternative Energien fördern will, darf sie nicht in den Preismechanismus eingreifen und Pendler gegenüber Städtern bevorzugen. Wenn die Kosten von Raumtemperaturen von über 20 Grad bewusst gemacht werden sollen, dürfen Heizungskosten nicht bezuschusst werden. Wenn Öl knapp wird, dann muss der Preis steigen. In diesem Punkt schießt somit auch die im Grundsatz berechtigte Kritik an der Ökosteuer am Ziel vorbei. Ein Aussetzen der Ökosteuer würde nichts daran ändern, dass mit Blick auf den Weltölmarkt die Nachfrage die Preise in die Höhe treibt. Die Frage, ob der heutige Ölpreis „zu hoch“ ist, kann nur nach der Frage beantwortet werden „zu hoch im Vergleich zu wem oder zu was?“!

Völlig anders ist demgegenüber die Frage zu beurteilen, ob die Verteilungswirkungen steigender Benzin- und Heizkosten gemindert werden sollen. Und wenn die Regierung zu dem Schluss kommt, dass sie hier aus sozialpolitischen Gründen eingreifen will, dann wäre die ökonomisch richtige Antwort, auch tatsächlich sozialpolitische Instrumente einzusetzen. Die finanzielle Unterstützung für Wohngeld- und Sozialhilfe- oder Bafögempfinger ist eine sachlogisch konsistente Maßnahme. Allerdings sollte sie nicht als „einmalige Heizkostenzuschüsse“ deklariert werden, sondern Teil einer gezielt auf die ökonomisch Schwächsten gerichteten generellen Transferpolitik sein. Ebenso spricht noch immer nichts dagegen, eher über eine generelle Senkung der direkten Einkommensteuern in Deutschland nachzudenken als darüber, wie jene partiell entlastet werden könnten, die viel Benzin verbrauchen und so zu den Mitverursachern des eigentlichen Problems – nämlich der steigenden Ölnachfrage – gehören.

Die sozialpolitischen Probleme steigender Ölpreise sollen nicht bagatellisiert werden. Da es aber weit stärker um Verteilungs- als um Konjunktureffekte geht, gilt es, auch die richtigen Instrumente einzusetzen. Es bleibt dabei: Nicht der Ölpreis bremst die Konjunktur, sondern höchstens jene gut gemeinten politischen Maßnahmen, die falsche Signale erzeugen. Wer in dieser Situation zu rasch zur geldpolitischen Bremse greift oder gar an partielle Interventionen denkt, wirkt kontraproduktiv. Er stört dann gerade den Konjunkturverlauf und verleiht dem Ölpreis ein makroökonomisches Gewicht, das dieser eigentlich längst verloren hat. Wieso also unnötigerweise Stagflationsgeister provozieren?