

Konrad-Adenauer-Stiftung  
Außenstelle Washington

Think Tank Update  
September/ Oktober 2005



**Energiepreis-Krise in den USA nach  
Katrina und Rita**

**Nicole Wynands**

Konrad-Adenauer-Stiftung  
Außenstelle Washington  
2005 Massachusetts Avenue, NW  
Washington, DC 20036  
USA

Tel. 202-464-5840  
Fax. 202-464-5848  
office@kasusa.org  
<http://www.kasusa.org>  
<http://www.kas.de>

Als die Golfküste der USA Anfang und Mitte September von den katastrophalen Wirbelstürmen Katrina und Rita heimgesucht wurde, waren nicht nur unzählige Tote zu beklagen und New Orleans und umliegende Städte erheblich in Mitleidenschaft gezogen. Auch die amerikanische Ölindustrie war stark betroffen. Fast ein Zehntel der US-amerikanischen Ölproduktion ist im Golf von Mexiko und in den angrenzenden Staaten angesiedelt, da sich dort ein Viertel der amerikanischen Ölvorkommen befindet. Aufgrund der Wirbelstürme wurden 95% der Produktion temporär eingestellt und die Angestellten evakuiert.<sup>1</sup> Daraus resultierte eine Roh- und Heizöl Knappheit, da die verbleibende Produktion darauf ausgerichtet war, dem einheimischen Markt genügend Benzin zur Verfügung zu stellen.<sup>2</sup> Güter- und Individualtransfers verbrauchen ungefähr zwei Drittel der aus Öl gewonnenen Energie in den USA.<sup>3</sup>

Von Januar bis Juli 2005 stiegen die Benzinpreise landesweit durchschnittlich von 1,78 US-Dollar auf 2,22 US-Dollar pro Gallone (3,8 Liter). Dies war bereits der höchste Benzinpreis seit 1985, doch nach den verheerenden Wirbelstürmen stieg er weiter auf durchschnittlich 3,07 US-Dollar pro Gallone - ein neuer Rekord.<sup>4</sup> Im Vergleich zu europäischen Benzinpreisen sehen umgerechnet 0,67 Euro pro Liter zwar wie ein Schnäppchen aus, aber in der Autonation USA ist man weitaus niedrigere Preise gewöhnt. Zusätzlich sind große Autos (SUV's) beliebt, die überdurchschnittlich viel Treibstoff verbrauchen. „Die verärgerte Öffentlichkeit will schnell Preissenkungen (an der Zapfsäule) sehen“, schrieb die Zeitung *Business Week*. Während der ersten Tage nach Katrina hatten Panikkäufe an den Tankstellen eingesetzt und zwischenzeitlich zu Benzinknappheit und leeren Zapfsäulen geführt. In einigen Teilen des Landes kostete eine Gallone Benzin bis zu 6 US-Dollar.

„In den letzten Jahren haben limitierte Ölzufuhr und beispielloses Wachstum der Nachfrage den globalen Ölmarkt an den Rand einer Katastrophe geführt“, so der Senator von Illinois, Barack Obama<sup>5</sup>. Der amerikanische Ölkonsum werde in den nächsten 20 Jahren um etwa 40% steigen, wobei der Großteil des Erdöls aus politisch instabilen Ländern stamme. Amerikanische Politiker und Experten sind sich einig, dass eine nachhaltige Lösung für die Energiekrise gefunden werden muss. Die Experten der amerikanischen Think Tanks haben sich daher in den letzten Wochen intensiv mit möglichen Lösungsansätzen wie Energieeinsparung,

---

<sup>1</sup> Senator Obama (D-Illinois), Barack: „Securing our Energy Future“, Resources for the Future: Washington, DC, USA, September 14, 2005, online at: <http://www.rff.org/rff/Events/Securing-Our-Energy-Future.cfm>

<sup>2</sup> The Associated Press: „Get set for budget-busting winter heating bills – Government predicts biggest increase for those who heat with natural gas“, MSNBC.com: 12. Oktober 2005, online at: <http://msnbc.msn.com/id/9672445/>

<sup>3</sup> Latent Semantic Analysis, Colorado University in “Energy 2050: Facts on U.S. Petroleum Consumption and Production“, Resources for the Future, Globe USA, Henry M. Jackson Foundation, online at: <http://www.rff.org/rff/Events/Energy2050/Petroleum.cfm>

<sup>4</sup> Rueben, K., Hoo, S.: “Gasoline Taxes and Rising Fuel Prices in the Aftermath of Katrina“, Urban Institute, 9. September 2005, online at: <http://www.urban.org/urlprint.cfm?ID=9406>

<sup>5</sup> Senator Obama (D-Illinois), Barack: „Securing our Energy Future“, Resources for the Future: Washington, DC, USA, September 14, 2005, online at: <http://www.rff.org/rff/Events/Securing-Our-Energy-Future.cfm>

Steuern, Hybrid-Autos, alternativen Energien und Deregulation auseinander-gesetzt.

## Energieeinsparung

Der amerikanische Präsident George W. Bush startete Anfang Oktober eine Kampagne, in der er die Bevölkerung und die Unternehmen zum Energiesparen aufrief, um die hohen Ölpreise zu bekämpfen.<sup>6</sup> Unter anderem wurde freiwillig langsames Autofahren (55 statt 65 Meilen/Stunde), weniger Autofahren, bessere Hausisolierung und geringere Heiztemperatur als Energiesparmethoden vorgeschlagen. Die Regierung will außerdem Experten zu 200 Firmen zwecks Energieberatung schicken. Eine aufklärende Homepage<sup>7</sup> wurde eingerichtet, zu deren Besuch geraten wird, und 4.000 Radiosender sollen Informationsmaterial zum Thema Energiesparen zugeschickt bekommen haben.

Die Experten der konservativen **Heritage Foundation** bezweifeln allerdings die Wirksamkeit der Regierungskampagne.<sup>8</sup> Sie beurteilen Einsparungen eher als „ein Zeichen persönlicher Tugend, aber nicht als Basis einer gesunden, fundierten Energiepolitik“, wie es bereits Dick Cheney in 2001 bemerkte. Dieses Jahr werde aber ohnehin Energie eingespart werden, so die **Heritage Foundation**, nicht aber aufgrund der Aufforderung der Regierung, sondern als Reaktion auf den hohen Marktpreis des Öls. Der Absatz von SUV's sei bereits stark gesunken, mehr Menschen organisierten sich in Fahrgemeinschaften und öffentliche Verkehrsmittel würden stärker genutzt. Erzwungene Einsparungen, wie zum Beispiel Ölrationierung, neue Geschwindigkeitsregelungen oder strengere Energieeffizienzstandards, nähmen dem Verbraucher aber die Wahl, die er besser selbst treffen könne.

Auch die Experten der **Brookings Institution** stehen den Energiesparplänen des Präsidenten skeptisch gegenüber. So werde der Aufruf George W. Bushs, weniger Auto zu fahren, als unrealistisch angesehen, da die Gesetzgebung der letzten 50 Jahre eine Ausweitung der urbanen Gebiete gefördert hätte und somit die unumgängliche Fahrzeit der Stadtbewohner stetig ansteige.<sup>9</sup> Autofahren sei nicht immer die beste, aber häufig für viele Amerikaner die einzige Möglichkeit, sich fortzubewegen. In der Nähe der Innenstadt zu leben, sei teurer als in den teils staatlich geförderten Siedlungen am Rande der Stadt. Amerikaner müßten sich zwischen bezahlbaren Wohnungen außerhalb der Stadt mit hohen Pendelkosten und teuren Wohnungen näher am Arbeitsplatz mit einem geringeren Anfahrtsweg entscheiden. So soll der einfachste Weg zu niedrigeren Benzinpreisen durch eine Senkung der Nachfrage erzielt werden, die in drei

---

<sup>6</sup> Blum, Justin: „White House Renews Call for Conservation“, Washington Post:

<sup>7</sup> [www.energysavers.gov](http://www.energysavers.gov)

<sup>8</sup> Policy Blog: „The Case Against Conservation by Regulation“, The Heritage Foundation: 4. Oktober 2005, online at: <http://heritage.org/press/dailybriefing/policyweblog.cfm?blogid=BC8F2020-0B53>

<sup>9</sup> Puentes, R./Katz, B.: „Getting Real about Gas Prices“, Brookings Institution: 10. Oktober 2005, online at: [http://www.brookings.org/views/op-ed/20051010\\_puentes.htm](http://www.brookings.org/views/op-ed/20051010_puentes.htm)

Schritten erreicht werden könne: erstens solle die Regierung sich bei der Wohnraumschließung auf bereits existierende Grundstücke konzentrieren und nicht auf Neubaugebiete am Stadtrand, wobei eine gemischte Nutzung gewährleistet werden sollte, um Fahrzeiten zu verkürzen; zweitens sollten verschiedene Wohnungsarten in Innenstadtnähe angeboten werden, um Familien mit durchschnittlichen Einkommen nicht an den Stadtrand zu verdrängen; und drittens solle Steuergeld in öffentliche Verkehrsmittel investiert werden, um Stadtbewohnern eine Alternative zum Auto zu eröffnen.

### **Staatliche Benzinpreisregulierung durch Steuern oder Price-Cap<sup>10</sup>**

Nach der Ölkrise in den 1970er Jahren riefen einige Wirtschaftswissenschaftler zu einer Benzinsteuernerhöhung auf, um die Benzinnachfrage und damit den Preis zu senken. Auch nach Katrina und Rita schlugen Experten eine Steuererhöhung vor. Im Durchschnitt ist eine Gallone Benzin derzeit mit 25 Cent besteuert.

Nach Auffassung der Experten des **American Enterprise Institutes** und der **Brookings Institution** ist eine Benzinsteuernerhöhung aber nicht sinnvoll, da selbst eine Verdopplung der staatlichen Steuer den Benzinverbrauch nur etwa um 80 Millionen Liter am Tag auf etwa 2,5 Milliarden Liter senken würde. Dies sei nicht relevant genug, den Weltmarktölpreis (bei einem weltweit täglichen Konsum von ca. 13 Milliarden Litern) spürbar zu senken.<sup>11</sup> Eine höhere Benzinsteuern könne aber vermutlich den Gebrauch von Fahrgemeinschaften und öffentlichen Verkehrsmitteln fördern. Auf der anderen Seite würden aber die weniger Verdienenden bestraft, die sich - wie zum Beispiel im Falle von New Orleans - eine Evakuierung schon ohne zusätzliche Benzinsteuern nicht leisten konnten.<sup>12</sup> Das **American Enterprise Institute** sieht sogar eine Lösung in der Abschaffung der Benzinsteuern, da dies nach Ansicht der Experten den Preis merklich senken würde, ohne eine Benzinknappheit hervorzurufen.<sup>13</sup>

Im Gegensatz dazu lehnt das **Urban Institute** eine künstliche Senkung der Gaspreise durch einen Steuererlaß (wie z.Zt. in Georgia) oder sogar durch einen sogenannten Price-Cap (staatlich festgelegter Höchstpreis, z.Zt. in Hawaii) ab, da das Institut vermutet, dass so eine Benzinknappheit und lange Warteschlangen vor Tankstellen wie in den 70er Jahren die Folge sein könnten.<sup>14</sup>

---

<sup>10</sup> staatlich festgelegter Höchstpreis

<sup>11</sup> Hahn, Robert: "Energy Conservation – An Economic Perspective", AEI-Brookings Joint Center Policy Matters 05-25, AEI-Brookings Joint Center: September 2005, online at: <http://www.aei-brookings.org/policy/page.php?id=228/>

<sup>12</sup> Pope, Chris: "Energy and Hurricane Katrina: Poison or Cure?", Enterprise Institute for Public Policy Research: 9. September 2005, online at: [http://www.aei.org/include/pub\\_print.asp?pubID=23150](http://www.aei.org/include/pub_print.asp?pubID=23150)

<sup>13</sup> Glassman, James: "Energy Prices after Katrina", American Enterprise Institute for Public Policy Research: 6. September 2005, online at: [http://www.aei.org/include/pub\\_print.asp?pubID=23125](http://www.aei.org/include/pub_print.asp?pubID=23125)

<sup>14</sup> Rueben, K./ Hoo, S.: "Gasoline Taxes and Rising Fuel Prices in the Aftermath of Katrina", Urban Institute: 9. September 2005, online at: <http://www.urban.org/urlprint.cfm?ID=9406>

## Hybrid-Autos

Hybrid-Autos verfügen über kombinierte Benzin- und Elektromotoren und sind so energieeffizienter. Diese amerikanische Erfindung erweist sich angesichts hoher Benzinpreise wachsender Beliebtheit in den Vereinigten Staaten. Ein Hybrid-Auto kann eine höhere Meilenzahl („Mileage“ = Meilen pro Gallone) von bis zu 50 (21 km/l) erreichen (im Vergleich zu normalerweise 10-25 [4-10km/l]). Ein Hybrid-Auto, das an das häusliche Stromnetz angeschlossen werden kann, werde eine Meilenzahl von etwa 75 (32 km/l) erreichen können. Experten kalkulieren, dass ein Hybrid-Auto eine Meilenzahl von 500 (213 km/l) erreichen könnte, sollte der Motor zusätzlich für Biokraftstoff ausgestattet sein. Verbraucher würden schon mit 40 Meilen pro Gallone etwa 5.000 US-Dollar pro Lebenszeit eines Autos sparen. Ebenso würde es die amerikanische Abhängigkeit von ausländischen Ölvorkommen bis 2020 um 159 Milliarden Liter pro Jahr senken.<sup>15</sup>

Der Demokratische Senator Barack Obama aus Illinois bemerkte auf einem **Resources for the Future** Forum, dass es heutzutage zwei Autohersteller gäbe: die einen stellten Hybrid-Autos her und die anderen würden Hybrid-Autos herstellen.<sup>16</sup> Automobile seien der größte Ölkonsument, so Obama, doch gäbe es bereits die nötige Technologie, Fahrzeuge zu bauen, die weniger Benzin verbräuchten. Auf Amerikas Straßen würden bereits tausende Hybrid-Autos fahren, doch würden diese meist im Ausland, besonders in Asien, produziert. China habe bereits über 200.000 dieser Autos auf den Markt gebracht, und die japanische Firma Toyota plane ihre Produktion des Hybrid-Autos Prius zu verdoppeln, um dieses Jahr 100.000 Exemplare in den USA zu verkaufen. Im Gegensatz dazu produziere Ford sein Hybrid-Modell Escape nur 20.000 Mal im Jahr und die Version von General Motors käme sogar erst 2007 auf den Markt. Senator Barak Obama und **Resources for the Future** schlagen daher vor, die Umstellung in der Herstellung von Automobilen zu hybriden Modellen staatlich zu unterstützen. Dies könne entweder durch eine Übernahme der teuren Krankenversicherungskosten der pensionierten Mitarbeiter der Konzerne oder durch Steuervorteile für die Besitzer der Hybrid-Autos erfolgen.

## Alternative Energien

„Amerika ist das Saudi Arabien der Ölschiefervorkommen“, so heißt es in einer Presseerklärung des Republikanischen Congressman aus Californien, Richard W. Pombo.<sup>17</sup> Ölschiefer ist ein Gestein, welches bei Verbrennung Kerogen freigibt, aus dem Erdöl hergestellt werden kann. Allein in der Green River

---

<sup>15</sup> Senator Obama (D-Illinois), Barack: „Securing our Energy Future“, Resources for the Future: Washington, DC, USA, September 14, 2005, online at: <http://www.rff.org/rff/Events/Securing-Our-Energy-Future.cfm>

<sup>16</sup> Senator Obama (D-Illinois), Barack: „Securing our Energy Future“, Resources for the Future: Washington, DC, USA, September 14, 2005, online at: <http://www.rff.org/rff/Events/Securing-Our-Energy-Future.cfm>

<sup>17</sup> Chairman Pombo, Richard: „Pombo announces Energy Markup – Bill would Diversify U.S. Energy Supplies and Ease Disruptions“, House Committee on Resources: 25. September 2005, online at: <http://resourcescommittee.house.gov/press/releases/2005/0926energymarkup.htm>

Formation, die sich über Teile Colorados, Uthas und Wyomings erstreckt, befinden sich etwa 320 Billionen Liter Öl in Ölschiefervorkommen, wovon etwa 128 Billionen Liter nutzbar sein sollen. Der von Congressman Pombo vorgeschlagenen *National Energy Supply Diversification and Disruption Prevention Act*<sup>18</sup> sieht Ölschiefer als eine wichtige alternative Energiequelle, die für über 660 Jahre die Ölimporte aus Saudi Arabien ersetzen könnte. Dieses Gesetz würde den bereits im August verabschiedeten *Energy Policy Act 2005*<sup>19</sup> unterstützen, der bereits ein Ölschiefer-Programm beinhaltet. Die Autoren des neue Energiegesetzes und des *National Energy Supply Diversification and Disruption Prevention Act* würden die Notwendigkeit erkennen, die Energiegewinnung mit Hilfe von erneuerbare Energien, wie Wind, Wasser und Erdwärme, zu vervielfältigen.

Die Experten der **RAND Corporation** nehmen an, dass bei einer theoretischen Produktion von 480 Millionen Litern im Jahr, ein direkter wirtschaftlicher Nutzen von etwa 20 Milliarden Dollar im Jahr möglich sei, wobei etwa die Hälfte vom Staat eingenommen werden könne.<sup>20</sup> Eine Produktion dieses Ausmaßes würde den Benzinpreis um 3 bis 5 Prozent senken und damit den amerikanischen Verbrauchern ungefähr 15 bis 20 Milliarden US-Dollar im Jahr sparen. Zusätzlich würden mehrere hunderttausend neue Arbeitsplätze auf diesem Gebiet geschaffen und die geopolitische Bedeutung der OPEC geschwächt. Die Experten der **RAND Corporation** warnen jedoch vor den ökologischen und sozioökonomischen Folgen, die eine Ölschieferproduktion nach sich ziehen könnte. Da die Ölschiefervorkommen im Tagebau abgebaut werden müssten, seien ökologische Schäden zu befürchten. Ebenso würden durch die Verbrennung des Ölschiefers Gase freigesetzt, die die Luftqualität der Region beeinträchtigen und den Treibhauseffekt verstärken könnten. Da der Colorado River dieses Gebiet durchquert und dessen Wasser zur Gewinnung des Öls aus den Vorkommen genutzt werden müsse (es werden etwa drei Liter Wasser für die Gewinnung von einem Liter Öl benötigt), sei eine Beeinträchtigung der Wasserqualität zu befürchten. Die vielen neuen Arbeitsplätze könnten sozioökonomische Probleme hervorrufen, da ein explosionsartiger Bevölkerungszuwachs die lokale Infrastruktur stark belasten würde. Die **RAND Corporation** empfiehlt der Regierung daher, nicht großzügig in die Ölschieferproduktion zu investieren, solange es kein klares Signal des privaten Sektors gäbe, seine eigenen technischen, organisatorischen und finanziellen Ressourcen nutzen zu wollen. Sollten private Firmen gewillt sein, ihre eigenen Ressourcen zur Verfügung zu stellen, so sollten intensive Recherchen zu

<sup>18</sup> Der Gesetzesentwurf ist in voller Länge unter <http://resourcescommittee.house.gov/issues/emr/energyprint0926.pdf> erhältlich

<sup>19</sup> Das Gesetz ist in voller Länge ist unter <http://www.ferc.gov/legal/maj-ord-reg/fed-sta/ene-pol-act.asp> erhältlich.

<sup>20</sup> Bartis, J./LaTourrette, T./Dixon, L./Peterson, D./Cecchine, G.: "Oil Shale Development in the United States – Prospects and Policy Issues", RAND Corporation, Herbst 2005, online at: [http://www.rand.org/pubs/monographs/2005/RAND\\_MG414.sum.pdf](http://www.rand.org/pubs/monographs/2005/RAND_MG414.sum.pdf)

ökologisch verträgliche Techniken der Ölgewinnung aus Ölschiefervorkommen durchgeführt und die beste Entsorgung der Gesteinsreste untersucht werden.

### **Deregulation der Ölproduktion**

Seit 1976 sind in den Vereinigten Staaten keine neuen Ölraffinerien entstanden. In den letzten 30 Jahren ist der Kraftstoffverbrauch (aller Verkehrsarten) aber um ein Drittel gestiegen. Die 149 vorhandenen Raffinerien laufen daher pausenlos auf Hochtouren - zudem muss ausländisches Öl importiert werden, um den amerikanischen Bedarf zu decken.

Nach Auffassung der Experten der **Heritage Foundation** lässt sich diese Anfälligkeit der amerikanischen Ölindustrie vermeiden, da es noch unberührte Öl- und Erdgasvorkommen in den Gewässern Alaskas, dem Pazifik, dem östlichen Golf von Mexiko und dem Atlantik gäbe. Zusätzlich gäbe es große Vorkommen im „Arctic National Wildlife Refuge“ (ANWR) in Alaska und es könnten neue Raffinerien außerhalb der Hurrikan-Zone gebaut werden.<sup>21</sup> Um die Öl- und Erdgasförderung in diesem Bereich auszuweiten, müssten aber erst die strengen Gesetze der Regierung geändert werden. Staatliche Einschränkungen würden derzeit die Erforschung und Bohrungen in Küstengewässern und der Landvorkommen erschweren. Zusätzlich machen komplizierte Regeln den Bau neuer Raffinerien so gut wie unmöglich. Der bereits erwähnte *National Energy Supply Diversification and Disruption Prevention Act* erlaube es den Staaten, diese strengen Gesetze zu umgehen, wenn sie gewillt seien, Öl oder Erdgas zu fördern. Ebenso sähe das neue Gesetz die partielle Öffnung des ANWR zur Ölgewinnung vor. In Alaska könnten 160 Millionen Liter Öl am Tag produziert werden (im Vergleich zu der Vor-Hurrikan-Kapazität der Golfküste von etwa 240 Millionen Litern). Der sogenannte *Gasoline for America's Security Act (H.R. 3893)*<sup>22</sup> unterstütze den Bau von neuen Raffinerien, z.B. auf ehemaligen Militärbasen. Allerdings müsse die Bevölkerung noch von diesen Vorhaben und dessen ökologischer Sicherheit überzeugt werden, besonders in den Regionen, in denen Ölgewinnung möglich wäre. Nicht nur seien Lecks in Öl-Pipelines inzwischen sehr selten, so die Experten, sondern aufgrund des *Clean Air Acts*<sup>23</sup> würden auch weniger Abgase produziert werden. Die **Heritage Foundation** empfiehlt dem U.S. Kongreß daher, die Ölproduktion weiter zu deregulieren und auszuweiten, um niedrigere und stabilere Ölpreise in den nächsten Jahren gewährleisten zu können.

---

<sup>21</sup> Lieberman, Benn: „More Domestic Energy: The Right Response to Katrina and Rita“, Web Memo by the Heritage Foundation: 29. September 2005, online at: <http://www.heritage.org/research/energyandenvironment/wm868.cfm>

<sup>22</sup> Eine Zusammenfassung des Gestzentwurfs ist unter <http://www.cbo.gov/showdoc.cfm?index=6686&sequence=0> erhältlich.

<sup>23</sup> Mehr Informationen über den Clean Air Act sind unter [http://www.epa.gov/oar/oaq\\_caa.html/](http://www.epa.gov/oar/oaq_caa.html/) erhältlich.

