

«Es braucht keine Preis-Obergrenze beim Benzin»

Tankstellen-Chef Ramon Werner zu den Folgen des Irankriegs:

Wo gibts das günstigste Benzin? Und wie lange kommt es überhaupt noch aus der Zapfsäule? Ramon Werner, Chef des grössten Schweizer Tankstellennetzes, sagt, warum er nicht ewig Ölhändler sein will – und was Pommes mit dem Tanken zu tun haben.



Ramon Werner an seiner Ruedi-Rüssel-Tankstelle in Suhr AG.
«Eine Preiserhöhung ist immer schlecht – auch für mich.»
Foto Kurt Reichenbach

Ein Elefant steht am Empfang: Ruedi Rüssel, Maskottchen der gleichnamigen Tank-stelle, begrüsst die Besucher am Hauptsitz der Volenergy AG in Suhr bei Aarau. Derzeit braucht nicht nur der Elefant eine dicke Haut: Autofahrer und -fahrerinnen müssen sich darauf einstellen, dass die hohen Benzinpreise erst einmal bleiben, sagt CEO Ramon Werner.

Seit Beginn des Irankriegs sind die Benzinpreise stark gestiegen. Was ist Ihre Prognose für die nächsten Wochen?

Es ist ganz schwierig, den Rohölmarkt einzuschätzen. Die Preise hängen davon ab, wie sich die Lage im Iran entwickelt. Ich rechne aber damit, dass sie noch eine Weile oben bleiben.

Ärgert es Sie, dass Sie mit Ihrem Geschäft den Entscheiden einzelner Politiker derart ausgeliefert sind?

Ja, total. Aber das Mineralölgeschäft war schon immer sehr sprunghaft.

Und Sie sind es gewohnt – Sie arbeiten ja schon seit mehr als 20 Jahren in dieser Branche.

Das stimmt (*lacht*). Aber die Geschwindigkeit ist heute schon anders! Krisen und Konflikte kommen häufiger und heftiger. Beim Ukrainekrieg ist der Strompreis bei uns explodiert. Jetzt mit dem Irankrieg geht der Ölpreis hoch. Und kaum ist die Normalität kurz zurück, kommt die nächste Krise. Früher blieb unser Benzinpreis manchmal einfach einen ganzen Monat lang gleich.

Und heute?

Wird er im Schnitt viermal pro Monat geändert.

Wie finden Sie es, wenn Sie Ihr Auto mit Benzin für über zwei Franken pro Liter tanken müssen?

Eine Preiserhöhung ist immer eine schlechte Nachricht für unsere Kunden – und zu denen gehöre ich auch. Aber: Mit 18 habe ich auch schon für 1.70 Franken pro Liter getankt. Das Benzin beansprucht heute also nicht plötzlich einen viel grösseren Teil des Haushaltsbudgets als früher.

Der französische Ölkonzern TotalEnergies hat eine Obergrenze von 1,99 Euro pro Liter festgesetzt. Warum machen Sie das nicht auch?

Setzt man eine Obergrenze, geht die Rechnung für unser Unternehmen nicht mehr auf: Wir machen Verluste, da wir die Produkte teurer einkaufen müssen. Den Schaden muss jemand bezahlen. Macht dies der Staat, tun es letztlich wir Bürger. Solange der Wettbewerb funktioniert, braucht es aus meiner Sicht keine Obergrenze.

Was ist besser für Sie: teures oder billiges Benzin?

Am besten ist es für uns, wenn wir die Preise senken können.

Warum?

Steigen die Preise für das Mineralöl, so hinken wir mit der Erhöhung des Benzinpreises eine Weile lang hinterher. Das ist nicht gut für unsere Marge in der Zeit. Sinken die Preise hingegen, ist es genau umgekehrt – und gut für unser Geschäft.

Warum steigen die Benzinpreise bei uns, obwohl wir gar kein Öl aus dem Iran beziehen?

Je knapper das Angebot, desto höher die Preise. Die Börsenpreise entstehen global. US-Präsident Donald Trump hat gesagt, er wolle das Öl aus Russland nicht mehr sanktionieren. Er möchte auf keinen Fall, dass der Ölpreis wegen des Irankriegs noch mehr steigt. Das wäre für die Wirtschaft seines Landes und der Welt schlecht.

Waren Sie schon mal bei der Erdölgewinnung dabei?

Ja, mehrmals. Einmal auf einer absolut gigantischen Plattform in der Nordsee. Es war wahnsinnig zu sehen, wie das Öl dort aus dem Meeresgrund gefördert wurde – trotz Wind und hohen Wellen.

Wie lange reicht das Öl auf unserer Erde noch?

Früher dachte ich, dass uns das Öl bald ausgehen würde. So hatte ich das in der Schule gelernt. Aber als ich für BP gearbeitet habe, haben wir jedes Jahr wieder neue Reserven gefunden. Heute spricht man sogar darüber, Öl unter der Antarktis zu fördern. Das Ölzeitalter wird nicht aufhören, weil es plötzlich kein Öl mehr gibt.

Sondern?

Weil es hoffentlich bald genug Innovationen gibt, die uns von den schädlichen Emissionen wegbringen. Das hoffe ich für uns als Menschen auf diesem Planeten.

Werden Sie und ich das Ende des Ölzeitalters noch miterleben?

Nein. Aber eine schrittweise Verschiebung hin zu Alternativen.

Je teurer das Benzin, desto mehr überlegt man, zu welcher Tankstelle man fährt. Warum gibt es keine App, die einem alle Preise transparent anzeigt?

Es gibt eine solche App vom Touring Club Schweiz.

Aber dort müssen die Kunden die Preise eintragen. Warum gibts so eine App nicht von Anbietern wie Ihnen? Der Preisüberwacher hat das auch schon gefordert.

Ich bin nicht dagegen. Allerdings ist bei den reinen Zapfsäulenpreisen dann nicht inbegriffen, inwiefern die Kunden von Treueprogrammen profitieren oder Punkte sammeln können.

Welche Rolle spielen Tankstellenshops für Ihr Geschäft?

Eine grosse. Heute machen sie schon 20 Prozent des Einkommens aus, Tendenz steigend. Die Shops kommen wirklich gut an. Wir geben die Möglichkeit, spätabends oder am Sonntag noch etwas einzukaufen. Und das wird sehr geschätzt. Auch die Autowaschanlagen tragen dazu bei. Es gibt immer mehr Autos in der Schweiz, also werden auch immer mehr Autos gewaschen.

Die Schweiz hat das dichteste Tankstellennetz der Welt. Warum? Hier muss man ja gar nie weite Distanzen überbrücken.

Im Vergleich zum Ausland sind es vor allem sehr viele kleine Tankstellen. Aber ja, es sind viele – und in den nächsten Jahren wird ein Teil davon verschwinden.

Sie haben vorhin gesagt, dass Sie von den Emissionen des Benzins wegkommen möchten. Wie soll das gehen?

Heute mischen wir dem Benzin bereits bis zu fünf Prozent Ethanol und dem Diesel bis zu sieben Prozent Biodiesel bei.

Ethanol – also Alkohol?

Genau. Er wird aus Biomasse hergestellt. Und Bio-Diesel macht man unter anderem aus Altöl.

Was für Altöl?

Verschiedenes. Frittieröl von McDonald's zum Beispiel.

Wenn man mit dem Auto zum McDrive fährt und dort isst und tankt, schliesst man also den Ölkreislauf?

(Lacht.) Es ist natürlich nicht nur Öl von McDonald's! Aber ja, die Gastronomie ist eine wichtige Quelle. Das gebrauchte Speiseöl wird filtriert, gereinigt und dann zu verschiedenen Produkten verarbeitet. Mein Liebling: HVO. Das ist Hydrotreated Vegetable Oil. Das kann man bei unseren Tankstellen bereits tanken, und es ist bis zu 90 Prozent CO₂-frei. Es ist allerdings noch etwas teurer als herkömmlicher Diesel.

Warum mischen Sie Benzin und Diesel denn nicht bereits mehr von diesen alternativen Treibstoffen bei?

Wir dürfen nicht. Benzin muss heute zu 95 Prozent aus Benzin bestehen. Wir wollen das ändern, denn man könnte bis zu zehn Prozent mit Ethanol ersetzen – ohne dass es dem Auto schadet.

Wir alle wissen, wie Benzin riecht. Wonach riecht Ihr Liebling HVO?

Es hat im Vergleich zu Benzin fast keinen Geruch. Ich mag den Geruch von Benzin. Aber nicht so sehr, dass es mich stören würde, wenn irgendwann nur noch HVO getankt wird. Wichtig ist: Es braucht eine flüssige Lösung für unsere Zukunft. Die Elektromobilität kommt zu wenig schnell in die Gänge.

Was schätzen Sie: Wann kommen wir weg von Benzin und Diesel?

In 30 bis 40 Jahren. Auf Baustellen oder bei der Aviatik werden sich Diesel und Jet Fuel aber noch länger halten, weil deren Energiegehalt einfach sehr hoch ist.

Und wann kommen wir weg von den schädlichen CO₂-Abgasen?

Unsere Branche könnte bereits morgen doppelt so viele Tonnen CO₂ einsparen wie bisher. Wir haben die Infrastruktur, es braucht auch keine riesigen Investitionen wie bei den E-Autos. Aber: Alternative Treibstoffe kosten fünf Rappen mehr pro Liter als Benzin oder Diesel. Das ist jetzt die offene Frage: Ist die Schweizer Bevölkerung bereit, das zu zahlen?



Lynn Scheurer