



Es ist ein vertrautes Schauspiel. Fast schon ein politisches Ritual.

Der Benzinpreis steigt – und plötzlich stehen Minister, Parteichefs und Regierungssprecher gedanklich an der Zapfsäule. Sie hantieren mit Rabatten, Steuererleichterungen, Tankgutscheinen. Als hätten sie die Aufgabe, den Literpreis persönlich herunterzudrücken. Als müssten sie den Bürgern versichern: Keine Sorge, wir halten die Zapfpistole fest im Griff.

Doch während die Politik hektisch an der Tanksäule herumdoktert, läuft die eigentliche Uhr der Geschichte weiter. Und sie tickt gegen das Öl.

Die Wahrheit ist unerquicklich, aber klar: Frankreich – wie viele andere europäische Länder – hängt noch immer am Tropf des fossilen Zeitalters. Autos, Pendelwege, Vorstädte, Einkaufszentren am Stadtrand, der ganze Alltag – alles gebaut auf der stillschweigenden Annahme, dass Benzin verfügbar und halbwegs bezahlbar bleibt.

Steigt der Preis plötzlich, gerät dieses System ins Wanken.

Und mit ihm die Politik.

Denn Benzinpreise sind keine bloßen Marktbewegungen. Sie sind sozialer Sprengstoff. Jeder Cent mehr trifft Millionen Menschen direkt im Portemonnaie. Besonders jene, die nicht in den Zentren wohnen, sondern draußen, in den ländlichen Regionen, wo der Bus selten kommt und der Zug oft nur auf der Landkarte existiert.

Die Erinnerung an die Gelbwesten-Proteste sitzt der französischen Politik bis heute im Nacken wie ein kalter Atem. Eine Steuer auf CO₂, eigentlich gedacht als Signal für Klimaschutz – und plötzlich brennen Barrikaden.

Seitdem gilt in vielen Ministerien ein stilles Gesetz: Finger weg vom Benzinpreis.

Oder besser gesagt: Wenn er steigt, schnell gegensteuern.

Rabatt hier. Steuer dort. Ein Bonus für Pendler. Ein Scheck für Autofahrer.

Politik als Tankstellenmanagement.

Natürlich lässt sich dieser Reflex menschlich verstehen. Ein Staat, der seine Bürger im Alltag im Stich lässt, verspielt Vertrauen. Wer morgens vierzig Kilometer zur Arbeit fahren muss, diskutiert nicht über Energiepolitik – der rechnet. Und wenn am Monatsende weniger übrig



bleibt, wächst der Zorn.

Die Regierung reagiert also.

Sofort.

Beruhigend.

Man könnte sagen: politisch vernünftig.

Und doch liegt in dieser Vernunft ein Problem.

Denn jedes Mal, wenn der Staat den Benzinpreis künstlich abfedert, stabilisiert er zugleich genau das System, das er angeblich überwinden will. Die gleiche Politik, die von Klimaneutralität spricht, subventioniert im nächsten Moment Diesel und Super.

Ein Paradox, das sich nicht mehr wegmoderieren lässt.

Es ist, als würde ein Arzt seinem Patienten erklären, dass er dringend mit dem Rauchen aufhören müsse – und ihm gleichzeitig regelmäßig neue Zigaretten schenken.

Die politische Logik dahinter ist simpel: Kurzfristige Ruhe zählt mehr als langfristige Veränderung.

Das Problem ist nur: Die Energiefrage denkt nicht in Legislaturperioden.

Die Welt des billigen Öls verschwindet langsam, aber unaufhaltsam. Geopolitische Konflikte, volatile Märkte, Klimakrisen – all das macht fossile Energie nicht nur ökologisch problematisch, sondern auch strategisch riskant.

Europa hat diese Lektion in den letzten Jahren schmerzhaft gelernt.

Energieabhängigkeit bedeutet Verwundbarkeit.

Und doch verharret die politische Reaktion oft in einem erstaunlich alten Reflex: den Preis dämpfen, die Krise überbrücken, die Empörung beruhigen.

Bloß keine Debatte darüber, dass Mobilität sich verändern muss.



Bloß kein offenes Eingeständnis, dass Benzin dauerhaft teuer bleiben könnte.

Bloß nicht den Bürgern sagen: Leute, die Zukunft sieht anders aus.

Das ist der eigentliche Kern des Problems. Die Energiewende verlangt Ehrlichkeit. Und Ehrlichkeit ist politisch riskant.

Denn sie bedeutet, lieb gewonnene Gewissheiten infrage zu stellen.

Frankreich – wie so viele Länder – hat seine Landschaft jahrzehntelang nach der Logik des Autos geordnet. Einkaufszentren am Stadtrand. Gewerbegebiete entlang der Autobahnen. Wohngebiete weit entfernt von Arbeitsplätzen.

Die Infrastruktur des fossilen Zeitalters ist überall sichtbar.

Eine echte Energiewende bedeutet deshalb mehr als Elektroautos und Windräder. Sie bedeutet eine Neuorganisation von Mobilität, von Städten, von Lebensweisen.

Das dauert.

Das kostet Geld.

Und ja – es verlangt Geduld.

Genau deshalb wirkt die politische Fixierung auf den Benzinpreis so kurzsichtig. Milliarden, die in Tankrabatte fließen, könnten anders eingesetzt werden: in Bahnlinien, in Busnetze, in Ladeinfrastruktur, in Radwege, in die Modernisierung des öffentlichen Verkehrs.

In all jene Dinge also, die langfristig Abhängigkeiten reduzieren würden.

Doch langfristige Politik verkauft sich schlecht an der Zapfsäule.

Der Wähler sieht den Literpreis heute. Die Bahnlinie erst in zehn Jahren.

Und so entsteht ein politischer Teufelskreis: Jede Preissteigerung löst neue Subventionen aus. Jede Subvention verlängert die Abhängigkeit. Und jede verlängerte Abhängigkeit macht die nächste Krise noch schmerzhafter.

Das ist die stille Ironie der französischen Energiepolitik.



Kommentar. Die Politik an der Zapfsäule – oder: Wie Frankreich vor der Zukunft zurückschreckt

Man versucht, die soziale Explosion zu verhindern – und verzögert damit genau die Transformation, die künftige Krisen entschärfen könnte.

Die Bürger spüren diese Widersprüche durchaus. Viele verstehen längst, dass Klimapolitik notwendig ist. Doch sie beobachten auch, wie schnell politische Entschlossenheit verdampft, sobald der Literpreis steigt.

Vertrauen entsteht so nicht.

Dabei wäre gerade Vertrauen der wichtigste Treibstoff für die Energiewende.

Denn diese Transformation verlangt Opfer, Anpassung, Geduld. Sie verlangt Bürger, die glauben, dass Politik nicht nur kurzfristige Krisen managt, sondern eine Richtung vorgibt.

Doch solange Regierungen reflexhaft zu Zapfsäulenpolitik greifen, wirkt die große Transformation wie ein fernes Versprechen.

Eine Rede auf Klimakonferenzen.

Eine Strategie auf Papier.

Und ein Rabatt auf Benzin.

Vielleicht liegt genau darin die eigentliche Tragik dieser Debatte: Während die Politik noch über den Preis des nächsten Tankvorgangs diskutiert, entscheidet sich längst die Frage, wie Mobilität in zwanzig Jahren aussehen wird.

Die Zapfsäule ist nur das Symptom.

Die Zukunft steht daneben – und wartet.

Ein Kommentar von C. Hatty