



Bundeskartellamt

# Das 2. Jahr Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K)

17.12.2015



Offene Märkte | Fairer Wettbewerb

**Das 2. Jahr Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K)**  
17.12.2015

**Kontakt**

Bundeskartellamt  
Markttransparenzstelle für Kraftstoffe  
Kaiser-Friedrich-Straße 16  
53113 Bonn  
[poststelle@bundeskartellamt.bund.de](mailto:poststelle@bundeskartellamt.bund.de)  
[www.bundeskartellamt.de](http://www.bundeskartellamt.de)

## ÜBER DIESEN BERICHT

Am 1. Dezember 2013 hat die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe (MTS-K) ihre regelmäßige Arbeit aufgenommen. Auf der Grundlage der von ihr zur Verfügung gestellten Daten können Verbraucherinnen und Verbraucher damit mittlerweile seit mehr als zwei Jahren umfassend und in Echtzeit über Verbraucher-Informationendienste Kraftstoffpreise vergleichen.

Nachdem im November 2014 eine erste Zwischenbilanz gezogen wurde, erlauben die gemeldeten Daten im Jahr 2015 weitere wertvolle Einblicke in das Geschehen an den Tankstellen. Dabei steht wie im Vorjahr der unmittelbare Mehrwert für die Verbraucherinnen und Verbraucher ganz im Vordergrund der Darstellungen und Analysen.

Als Erkenntnisse, die das zweite Tätigkeitsjahr gebracht hat, können im Sinne eines weiteren Sachstandsberichts insbesondere festgehalten werden:

- Die Anzahl der meldenden Tankstellen hat seit dem letzten Bericht nur noch in geringem Umfang zugenommen, so dass sich das Bild flächendeckender Meldungen bestätigt.
  - Auch die Anzahl der Anträge auf Zulassung als Anbieter eines Verbraucher-Informationdienstes ist nicht mehr stark angestiegen, was eine gewisse Angebotssättigung nahelegt.
  - Es gibt mannigfaltige Angebote der aktiven Verbraucher-Informationendienste auf verschiedenen Kanälen, die von den Verbraucherinnen und Verbrauchern gut genutzt werden.
- Das Preissetzungsverhalten der Tankstellenbetreiber hat sich seit dem letzten Bericht zwar soweit ersichtlich nicht grundständig, jedoch durchaus spürbar verändert:
    - Im Kern ist nach wie vor ein wellenförmiger Tagesverlauf der durchschnittlichen Preise gegeben, mit einer erheblichen Erhöhung am Abend und über den folgenden Tag verteilt bis zum Abend im selben Umfang wieder fallenden Preisen. Dieser Verlauf wiederholt sich prinzipiell an jedem Wochentag in vergleichbarer Form.
    - Im Beobachtungszeitraum war verglichen mit dem Vorjahr die durchschnittliche Anzahl der täglichen Preisveränderungen ähnlich groß, die Spannen für die mögliche Ersparnis waren im Schnitt aber etwas größer. Die Verhältnisse waren insofern weiterhin an jedem Wochentag ähnlich.
    - Seit dem Sommer ist eine zusätzliche Mittagsanhebung von durchschnittlich grob drei Eurocent/Liter, auf die am Nachmittag wieder Preissenkungen folgen, zu beobachten. Sie wird insbesondere von allen fünf großen in Deutschland tätigen Mineralölunternehmen vorgenommen.
    - Bereits seit dem Frühjahr gibt es zunehmend auch Angebote von Mineralölunternehmen an ihre Kunden unter Bezug auf die von der MTS-K zur Verfügung gestellten Daten.

- In früheren Jahren am Beispiel von Ostern festgestellte deutlich erhöhte Preisniveaus zu Ferienzeiten sind im Beobachtungszeitraum nicht mehr vorgekommen.
- Schließlich hat die Wissenschaft ebenfalls begonnen, sich näher mit der MTS-K und ihren Auswirkungen auf den Wettbewerb und die Kraftstoffpreise auseinanderzusetzen.

Wie schon im ersten Tätigkeitsjahr der MTS-K haben sich damit für Verbraucherinnen und Verbraucher wiederum konkrete, für ihre Tankentscheidung direkt verwertbare Erkenntnisse ergeben. Darüber hinaus haben sich im zweiten Tätigkeitsjahr verschiedene Hinweise darauf ergeben, dass Verbraucherinnen und Verbraucher nicht nur die Möglichkeit haben, günstig zu tanken, sondern dass sie diese Möglichkeit auch nutzen und dies zu Bewegungen im Markt geführt hat.

Wie im Bericht 2014 handelt es sich auch bei den nachfolgenden Darstellungen und Analysen lediglich um erste Näherungen, die insbesondere den Verbraucherinnen und Verbrauchern Einblicke in das Geschehen an den Tankstellen geben sollen. Gerade Entwicklungen aus der jüngeren Vergangenheit werden weiter beobachtet und zu gegebener Zeit näher beleuchtet werden.

Eine konkrete wettbewerbliche Einordnung der Beobachtungen ist nicht Gegenstand dieses Berichts. Insofern ist die weitere Entwicklung abzuwarten. Auch soll der Evaluierung gemäß § 47l GWB durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie in 2016 nicht vorgegriffen werden.

## INFORMATIONEN ZUR MTS-K

Die dem Betrieb der MTS-K zugrundeliegenden Verwaltungsabläufe und technischen Abläufe können als im Wesentlichen etabliert angesehen werden. Auf Dateneingangsseite war im Dezember der Eingang des 2000sten Registrierungsboogens für Meldepflichtige, auf Datenausgangsseite im September der Eingang des 300sten Antrags auf Zulassung als Anbieter eines Verbraucher-Informationsdienstes zu verzeichnen. Die Bereitstellung der Datenpakete über den Mobilitäts Daten Marktplatz (MDM) der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) funktionierte auch im vergangenen Jahr reibungslos.

Außerdem kann davon ausgegangen werden, dass die MTS-K bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern angekommen ist. Dies hat nach ersten Hinweisen durch die Ergebnisse z. B. einer IfD-Allensbach-Studie aus Dezember 2013 und einer MOTOR-TALK-Umfrage aus September 2014 auch eine erste, freiwillige Erhebung der MTS-K unter den zugelassenen und bereits aktiven Anbietern von Verbraucher-Informationsdiensten im Oktober 2015 bestätigt. Es gibt mittlerweile eine technisch und inhaltlich breite Palette von Angeboten (siehe auch die Liste auf den Internetseiten der MTS-K), die gut genutzt werden:

- Die Verbraucher-Information erfolgt zum einen über Internetseiten, die in der Regel auch für die Nutzung über mobile Endgeräte optimiert sind, zum anderen über spezielle Apps. Die meisten Apps werden für Endgeräte mit Andro-

id-Betriebssystem angeboten. Ebenso gibt es zahlreiche Apps für iOS-Endgeräte. In vergleichsweise geringerem Umfang existieren Apps für Windows-Mobile-Endgeräte. Ein Großteil der Apps ist für beide erstgenannten Systeme, Android und iOS, verfügbar.

- Neben dem vorgegebenen Kernangebot werden auch weitere Funktionen angeboten, z. B. Filterungen und Favoriten, SMS- und E-Mail-Benachrichtigungen, die Darstellung von Preisentwicklungen oder Tankstellenbewertungen. Teilweise sind zusätzlich zu kostenlosen (Basis-) Angeboten auch kostenpflichtige (Premium-) Angebote desselben Anbieters verfügbar. Die kostenpflichtigen Angebote bieten in der Regel einen erweiterten Funktionsumfang und eine komfortablere Nutzung.
- Nach eigenen Angaben der Anbieter dürfte auch die Nutzerzahl von Angebot zu Angebot ganz unterschiedlich sein, insgesamt aber einen durchaus substantiellen Umfang erreichen. Nachfragehöchstwerte werden dabei für den Montagmorgen beschrieben. Außerdem soll eine gewisse Korrelation zwischen der Kraftstoffpreishöhe und der Anzahl der Abrufe/Anfragen zu beobachten sein: je höher der Kraftstoffpreis, desto stärker würden die Informationsangebote frequentiert.

Zudem dürften Verbraucherinnen und Verbraucher nach allgemeiner Erfahrung nicht nur durch eigene Nutzung der Angebote, sondern auch durch Nutzung von Seiten anderer (v. a. Familie, Freunde, Kollegen) immer besser informiert sein.

## ALLGEMEINE BEOBACHTUNGEN

Als allgemeine Beobachtung hat das zweite Tätigkeitsjahr der MTS-K immer deutlicher gemacht, dass das Informationsangebot auf Grundlage der von der MTS-K erhobenen Daten nicht nur von den Verbraucherinnen und Verbrauchern, sondern auch von der Mineralölwirtschaft wahrgenommen wird und dass es unterschiedliche Versuche im Markt gibt, dieses für Mineralölunternehmen nutzbar zu machen.

Öffentlich besonders wahrnehmbare Beispiele dafür sind Preisofferten, für die Bezugspunkt die Preise von Wettbewerbern sind. Außerdem wird für Großkundenangebote geworben, bei denen die Preise auf Grundlage der eigenen Preise und der Preise von Wettbewerbern gebildet werden. Mineralölunternehmen selbst wird von Dritten Unterstützung bei ihrer Preisbildung durch eine Bereitstellung von Informationen über die Preise von Wettbewerbern angeboten.

Sofern durch das Informationsangebot auf Grundlage der von der MTS-K erhobenen Daten Wettbewerb in die Mineralölwirtschaft hineingetragen wird, entspricht dies genau der Zielsetzung des Gesetzgebers. Erste Stimmen aus der Wissenschaft sehen z. B. aktuelle Preisofferten von Mineralölunternehmen aber wohl eher als hinderlich für einen aufkeimenden Wettbewerb an.

Unabhängig davon dürfte das Aufkommen solcher Angebote jedenfalls zeigen, dass das Informationsangebot auf Grundlage der von der MTS-K erhobenen Daten und seine wahrnehmbare Berücksichtigung auf Kundenseite Wirkung entfaltet.

## DATENAUSWERTUNGEN

Die von der MTS-K erhobenen Daten ermöglichen ganz unterschiedliche Auswertungen.

- Wie bereits erwähnt werden im vorliegenden Bericht zum einen bereits aus dem Bericht 2014 bekannte Themen behandelt, jedoch auf neuer Datenbasis und im Vergleich mit den Erkenntnissen aus dem Vorjahr.
- Zum anderen werden Themen behandelt, die erst nach Veröffentlichung des letzten Berichts beobachtet wurden und die von besonderem Interesse sind. Dies gilt vor allem für Vorgänge, die dauerhafte Auswirkungen auf die Kraftstoffpreise haben (können).

Die Eckinformationen für die Darstellungen und Analysen stellen sich wie folgt dar:

- Grundsätzlicher Beobachtungszeitraum der nachfolgenden Datenauswertungen ist der Zeitraum vom 01.12.2014 bis zum 31.05.2015. Dieser Zeitraum bietet eine breite Datengrundlage, umfasst die Kalendermonate des Vorjahresberichts und deckt auch neue Beobachtungen ab. Soweit darüber hinaus interessant und sinnvoll, wurden einzelnen Darstellungen bzw. Analysen auch aktuellere Zeiträume oder Zeitpunkte nach dem 31.05.2015 zugrunde gelegt.
- Soweit Darstellungen bzw. Analysen sich auf einzelne Städte beziehen, wurden – dem Ansatz in der Sektoruntersuchung Kraftstoffe und dem Vorgehen im Vorjahresbericht entsprechend – dafür die sechs größten Städte

Deutschlands (Berlin, Hamburg, München, Köln, Frankfurt am Main und Stuttgart) sowie die zwei größten Städte in den neuen Bundesländern (Leipzig und Dresden) herangezogen.

- Grundsätzlich stehen bei der MTS-K alle Informationen für alle drei erhobenen Kraftstoffsorten (E5, E10 und Diesel) gleichermaßen zur Verfügung. Zur Vermeidung von Wiederholungen ohne wesentlichen Mehrwert wurden auch im vorliegenden Bericht jedoch teilweise lediglich exemplarisch Auswertungen für die sehr gängige Kraftstoffsorte E5 wiedergegeben.

Im Einzelnen werden im Anschluss die folgenden Themen behandelt:

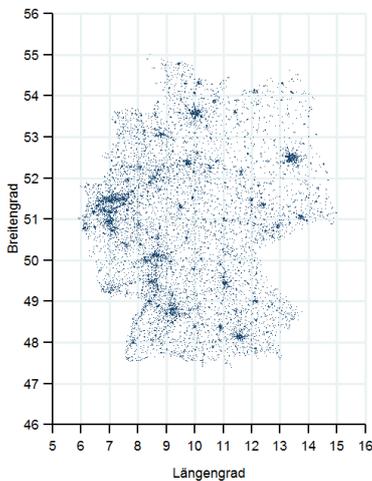
- Tankstellenverteilung
- Preisverteilung
- Preisentwicklung
- E5/E10-Preisabstand
- Tagesschwankungen
- Spreads
- Preisveränderungen
- Preiszyklen
- Mittagsanhebung
- Ostern & Pfingsten

## TANKSTELLENVERTEILUNG

Die Anzahl der meldenden Tankstellen lag zum 01.12.2015 mit ca. 14.650 nur leicht höher als im Vorjahr. Ihre Verteilung auf das Gesamtgebiet der Bundesrepublik Deutschland stellt sich wie folgt dar:

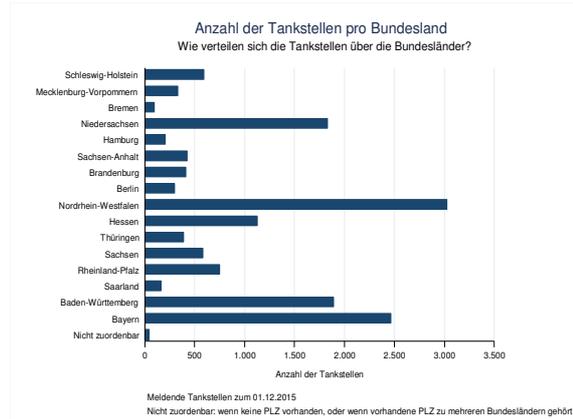
### Meldende Tankstellen in Deutschland

Jeder Punkt stellt eine meldende Tankstelle im Koordinatensystem dar.

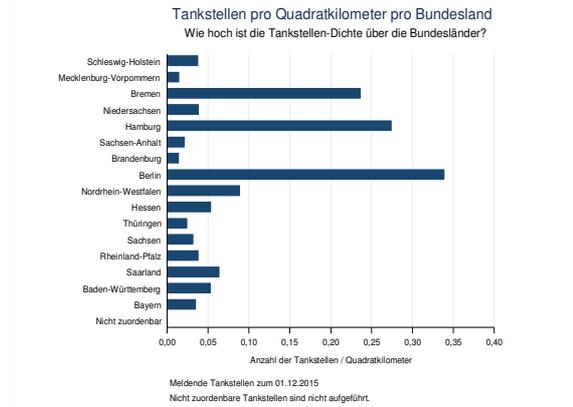


Nach der Bereinigung der gemeldeten Koordinaten-Informationen  
Meldende Tankstellen zum 01.12.2015

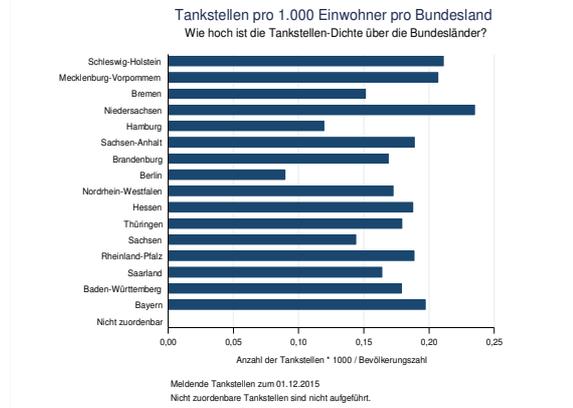
Auch im Hinblick auf die Anzahl der Tankstellen pro Bundesland und die Tankstellendichte pro Bundesland sind für den 01.12.2015 keine wesentlichen Änderungen im Vergleich zum Vorjahr erkennbar: Baden-Württemberg, Bayern, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen verzeichnen weiterhin die meisten meldenden Tankstellen (jeweils deutlich mehr als 1.500). Die höchste Tankstellendichte findet sich weiterhin je Quadratkilometer in den Hansestädten Bremen und Hamburg sowie in Berlin, je 1.000 Einwohner oder 1.000 PKW in Niedersachsen:



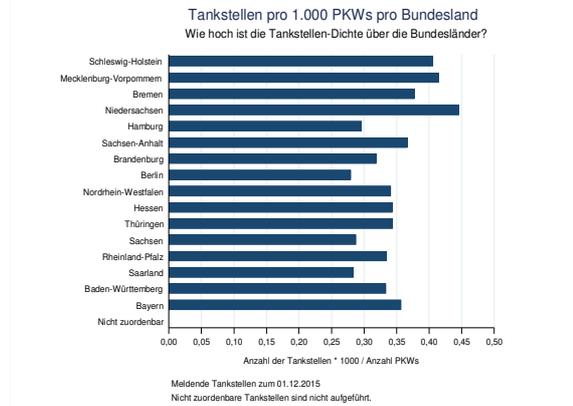
Meldende Tankstellen zum 01.12.2015  
Nicht zuordenbar: wenn keine PLZ vorhanden, oder wenn vorhandene PLZ zu mehreren Bundesländern gehört



Meldende Tankstellen zum 01.12.2015  
Nicht zuordenbare Tankstellen sind nicht aufgeführt.



Meldende Tankstellen zum 01.12.2015  
Nicht zuordenbare Tankstellen sind nicht aufgeführt.



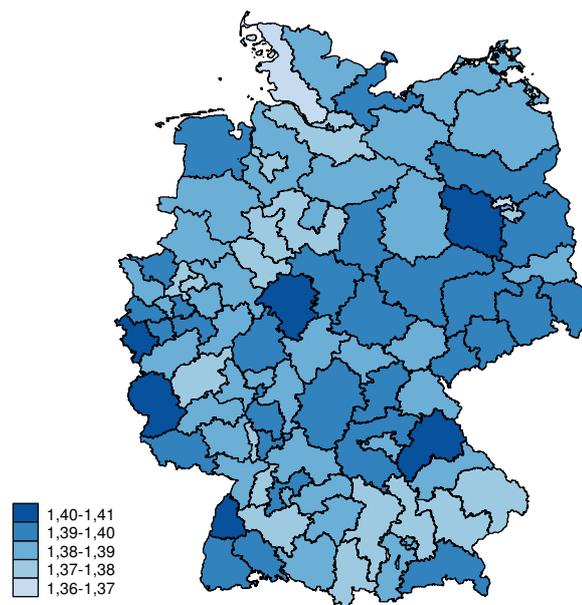
Meldende Tankstellen zum 01.12.2015  
Nicht zuordenbare Tankstellen sind nicht aufgeführt.

## PREISVERTEILUNG

Auf der Grundlage der von der MTS-K erhobenen Daten lassen sich darüber hinaus auch die je nach betrachtetem Gebiet unterschiedlichen Durchschnittspreise für Kraftstoffe darstellen. Für die Auswertung und die folgende, erste Darstellung wurden dabei PLZ-Regionen auf Basis der ersten beiden Ziffern der Postleitzahl abgegrenzt.<sup>1</sup> Für jede dieser PLZ-Regionen wurde der für den gesamten Beobachtungszeitraum durchschnittliche E5-Preis berechnet und das betreffende Gebiet farblich einem von fünf gleich großen Intervallen zugeordnet. Je dunkler die Farbe in der Darstellung, desto höher ist der Durchschnittspreis.

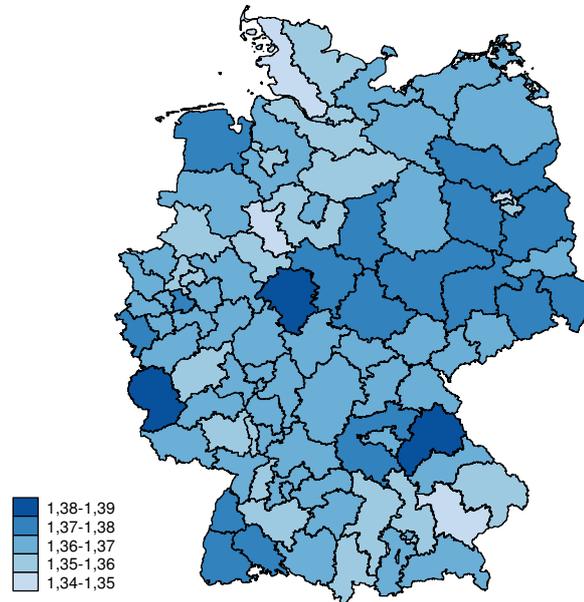
Als Ergebnis zeigt sich ein uneinheitliches Bild. Für Regionen wie die Eifel, Teile des Oberpfälzer Waldes oder das Gebiet um Kassel sind vergleichsweise hohe Werte erkennbar. Mit E5-Durchschnittspreisen zwischen 1,40 und 1,41 Euro tankten Verbraucherinnen und Verbraucher in diesen Regionen teurer als beispielsweise in weiten Teilen Bayerns. Die Differenz der regionalen Durchschnittspreise betrug maximal fünf Eurocent/Liter. Eine (direkte) Korrelation zwischen Preis und Tankstellendichte ist dabei auf dieser Ebene nicht unmittelbar ersichtlich. Die Höhe der Durchschnittspreise dürfte vielmehr von einem Bündel von Faktoren beeinflusst werden, die sich von Region zu Region unterscheiden.

Durchschnittspreise des Kraftstoffs E5 für PLZ-Regionen  
(erste zwei Ziffern der Postleitzahl)



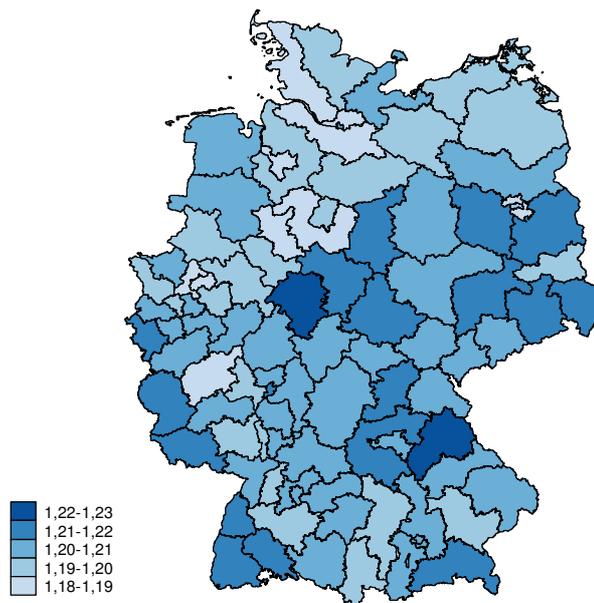
Beobachtungszeitraum: 01.12.2014 - 31.05.2015; Ohne Gewichtung mit Absatzmengen  
Berücksichtigung von Tankstellen mit angegebener Postleitzahl

### Durchschnittspreise des Kraftstoffs E10 für PLZ-Regionen (erste zwei Ziffern der Postleitzahl)



Beobachtungszeitraum: 01.12.2014 - 31.05.2015; Ohne Gewichtung mit Absatzmengen  
Berücksichtigung von Tankstellen mit angegebener Postleitzahl

### Durchschnittspreise des Kraftstoffs Diesel für PLZ-Regionen (erste zwei Ziffern der Postleitzahl)



Beobachtungszeitraum: 01.12.2014 - 31.05.2015; Ohne Gewichtung mit Absatzmengen  
Berücksichtigung von Tankstellen mit angegebener Postleitzahl

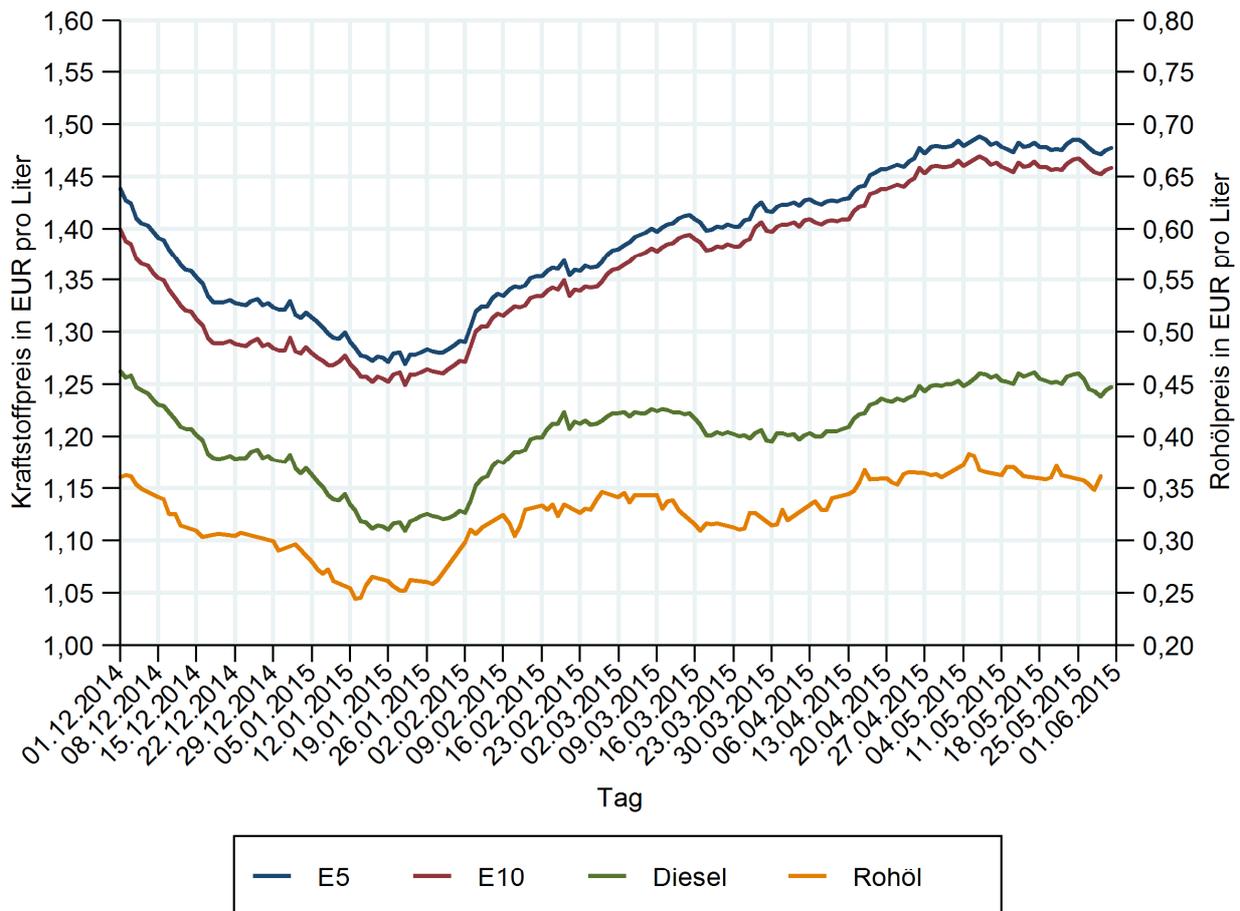
### PREISENTWICKLUNG

Im Hinblick auf die Preisentwicklung wird in der folgenden Abbildung jeweils der bundesweite Durchschnittspreis für die Kraftstoffsorten E5, E10 und Diesel an jedem Tag des Beobachtungszeitraums dargestellt (abzulesen auf der linken Achse der Grafik). Diesen Preisen gegenübergestellt wird

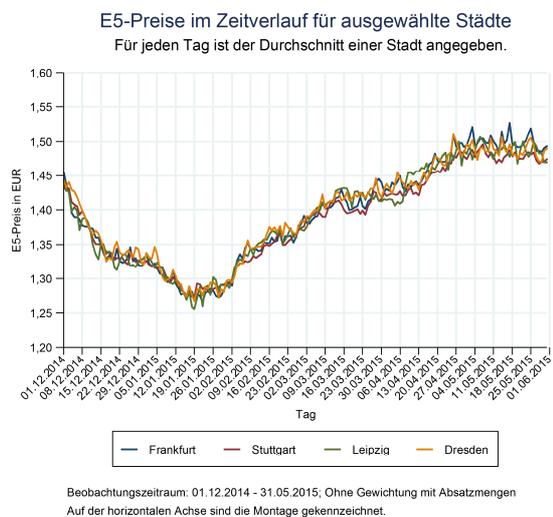
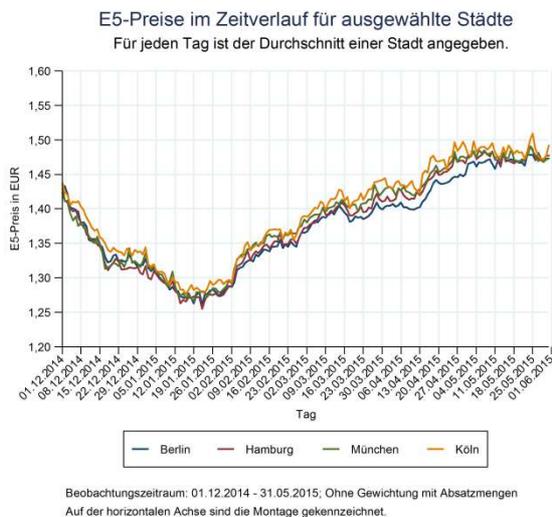
der Rohölpreis für die Sorte Brent<sup>ii</sup> (abzulesen auf der rechten Achse der Grafik). Außerdem wird in zwei weiteren Abbildungen exemplarisch die Preisentwicklung für die Kraftstoffsorte E5 in den acht oben genannten Städten dargestellt. Auch für diese beiden Abbildungen werden die Tagesdurchschnittspreise an jedem Tag des Beobachtungszeitraums dargestellt.

## Kraftstoffpreise im Zeitverlauf

Für jeden Tag ist der bundesweite Durchschnitt angegeben.



Beobachtungszeitraum: 01.12.2014 - 31.05.2015; Ohne Gewichtung mit Absatzmengen  
Auf der horizontalen Achse sind die Montage gekennzeichnet.



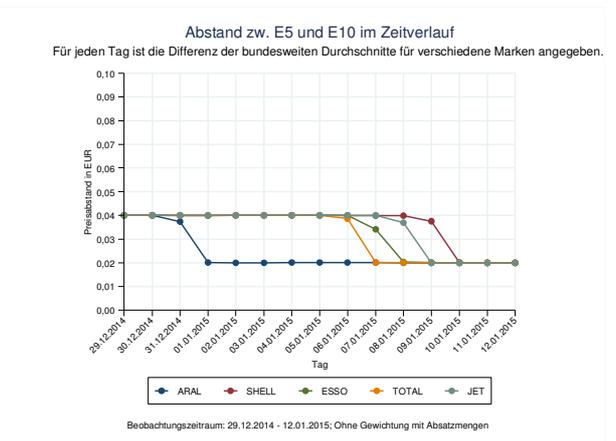
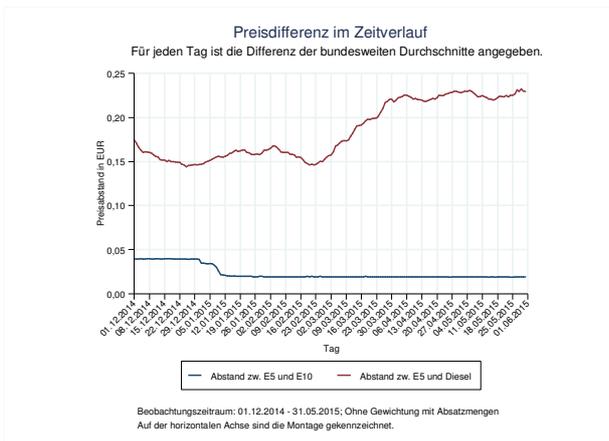
Sind die Preise bis Januar noch gefallen, lässt sich ab Februar wieder ein steigender Trend beobachten. Auffällig ist dabei insbesondere die unterschiedliche Entwicklung der Ottokraftstoff- und Dieselloststoffpreise ab März. Auch wenn beide Kraftstoffarten aus dem gleichen Rohstoff (Rohöl) hergestellt werden, handelt es sich absatzseitig um verschiedene Produkte. Während sich der Preis für Dieselloststoff weitestgehend dem Rohölpreis entsprechend entwickelte, stiegen die Preise für Ottokraftstoff ab März stärker an als der Rohölpreis. Die Gründe dafür können vielfältig sein. Eine mögliche Erklärung dafür könnte der Beginn der sogenannten „Driving-Season“ in den USA sein. Branchendiensten und Analysten<sup>iii</sup> zufolge war die US-Nachfrage nach Ottokraftstoff im Frühjahr und Sommer 2015 um 6,5% höher als im Vorjahr und erreichte die dortige Fahraktivität ein

neues Rekordniveau. Zur Deckung der US-Nachfrage wurde Ottokraftstoff aus Europa exportiert. Die Verknappung des für Europa verfügbaren Angebots könnte daher eine denkbare Erklärung für die unterschiedliche Entwicklung der Preise für Ottokraftstoff und Dieselloststoff im Vergleich zum Rohölpreis sein. Die Grafiken für einzelne Städte lassen erkennen, dass sich auch die Preisentwicklungen in den näher betrachteten Städten zumindest grundsätzlich nicht wesentlich von der Gesamtpreisentwicklung unterscheiden. Gewisse Besonderheiten lassen sich anhand der Grafiken jedoch insofern erkennen, als beispielsweise im Wesentlichen im April die Preise für E5 in Berlin vergleichsweise niedrig waren oder im Mai insbesondere für Frankfurt am Main, aber auch für andere der betrachteten Städte etwas größere Preisausschläge wahrnehmbar sind.

### E5/E10-PREISABSTAND

Im Rahmen der Preisentwicklung ist als besonderer Effekt zu erkennen, dass sich der Preisabstand zwischen den Sorten E5 und E10 ab Januar 2015 verringert hat. Grundsätzlich dürfte diese Entwicklung in einem Zusammenhang mit einer Änderung der rechtlichen Vorgaben im Hinblick auf die Verwendung von Biokraftstoffen stehen.<sup>iv</sup> Zum 01.01.2015 erfolgte im Rahmen der Bemühungen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen durch Kraftstoffe die Umstellung von einer ener-

getischen Quote auf eine Klimaschutzquote. Zugleich dürfte eine Rolle gespielt haben, dass der Preis für Rohöl 2014 stark gefallen ist und sich – zumindest nach Angaben der Mineralölwirtschaft selbst – der Preis für das zugemischte Ethanol nicht im selben Ausmaß verringert hat. Die erste der beiden nachfolgenden Grafiken zeigt die Differenz der bundesweiten Durchschnittspreise zwischen E5/E10 und E5/Diesel, die zweite den Ablauf der Verringerung der Differenz für die fünf großen in Deutschland tätigen Mineralölunternehmen um den Jahreswechsel 2014/2015.



In der ersten der beiden Grafiken ist nicht nur die Verringerung der Preisdifferenz E5/E10 zu Anfang des Jahres von vier Eurocent/Liter auf zwei Eurocent/Liter deutlich erkennbar. Deutlich erkennbar ist auch, dass es sich um eine Veränderung handelt, die nicht nur kurzfristig beibehalten wurde. Der Verlauf der Preisdifferenz E5/Diesel veranschaulicht dabei noch einmal, dass sich die Preise für die Kraftstoffarten Ottokraftstoff und Dieselpkraftstoff bereits grundsätzlich unterschiedlich entwickeln. Die zweite Grafik zeigt, dass nicht alle fünf großen Mineralölunternehmen den E5/E10-Preisabstand gleichzeitig, jedoch alle im selben

Umfang reduziert haben. Die Differenz der durchschnittlichen Preise für die Sorten E5 und E10 hat sich zuerst bei Aral und etwa eine Woche später sukzessive auch bei den vier anderen jeweils um zwei Eurocent/Liter reduziert. Da sich nach der ersten Grafik der E5/10-Preisabstand generell von ca. vier auf ca. zwei Eurocent/Liter reduziert hat, kann davon ausgegangen werden, dass eine entsprechende Reduzierung im Wesentlichen auch für alle anderen deutschen Tankstellen vorliegt. Das kann bei diesen sowohl alleine die Folge veränderter eigener Preissetzung als auch höherer E10-Einkaufspreise sein.

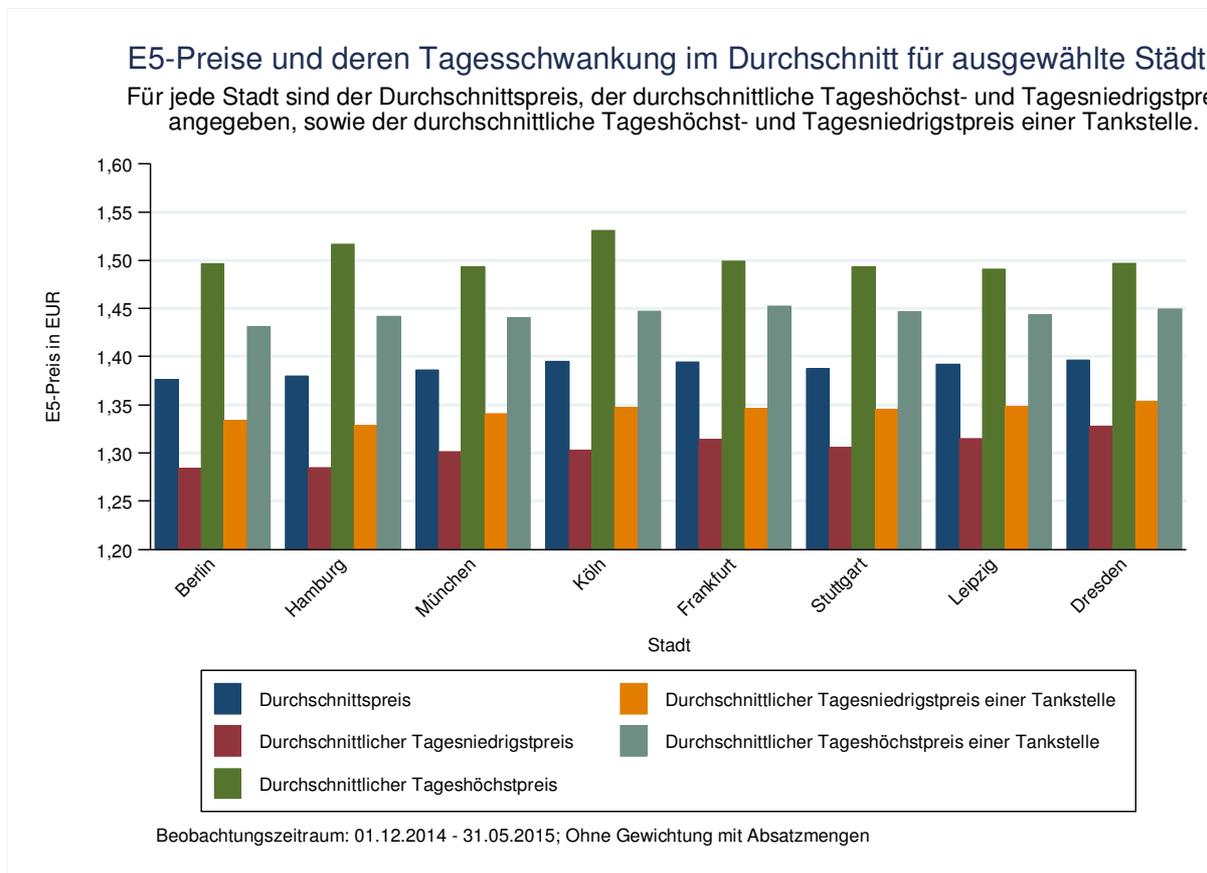
TAGESSCHWANKUNGEN

In den Abbildungen zu den Tagesschwankungen wird für die betrachteten Städte exemplarisch für die Kraftstoffsorte E5 jeweils der Tagesdurchschnittspreis, der durchschnittliche Tageshöchst- und der durchschnittliche Tagesniedrigstpreis sowie der durchschnittliche Tageshöchst- und Tagesniedrigstpreis einer Tankstelle dargestellt.<sup>v</sup>

Den Ergebnissen im Bericht 2014 entsprechend kann festgehalten werden, dass der Tagesdurchschnittspreis an jedem Wochentag auf einem ähnlichen Niveau liegt. Dies gilt weitestgehend auch für alle anderen Kennzahlen, insbesondere den durchschnittlichen Tagesniedrigstpreis und den

durchschnittlichen Tagesniedrigstpreis einer Tankstelle, und für alle betrachteten Städte. Verbraucherinnen und Verbraucher haben demnach weiterhin täglich im Wesentlichen dieselben Möglichkeiten, günstig zu tanken.

Möchte man leichte Unterschiede identifizieren, so zeigt sich für Berlin montags ein vergleichsweise niedriger durchschnittlicher Tagesniedrigstpreis. Auch ist vereinzelt das durchschnittliche Preisniveau an Wochenenden geringfügig höher als wochentags (beispielsweise in Köln, Frankfurt am Main oder Dresden). Der Niveauunterschied bewegt sich allerdings lediglich in einem Bereich von ein bis zwei Eurocent/Liter.





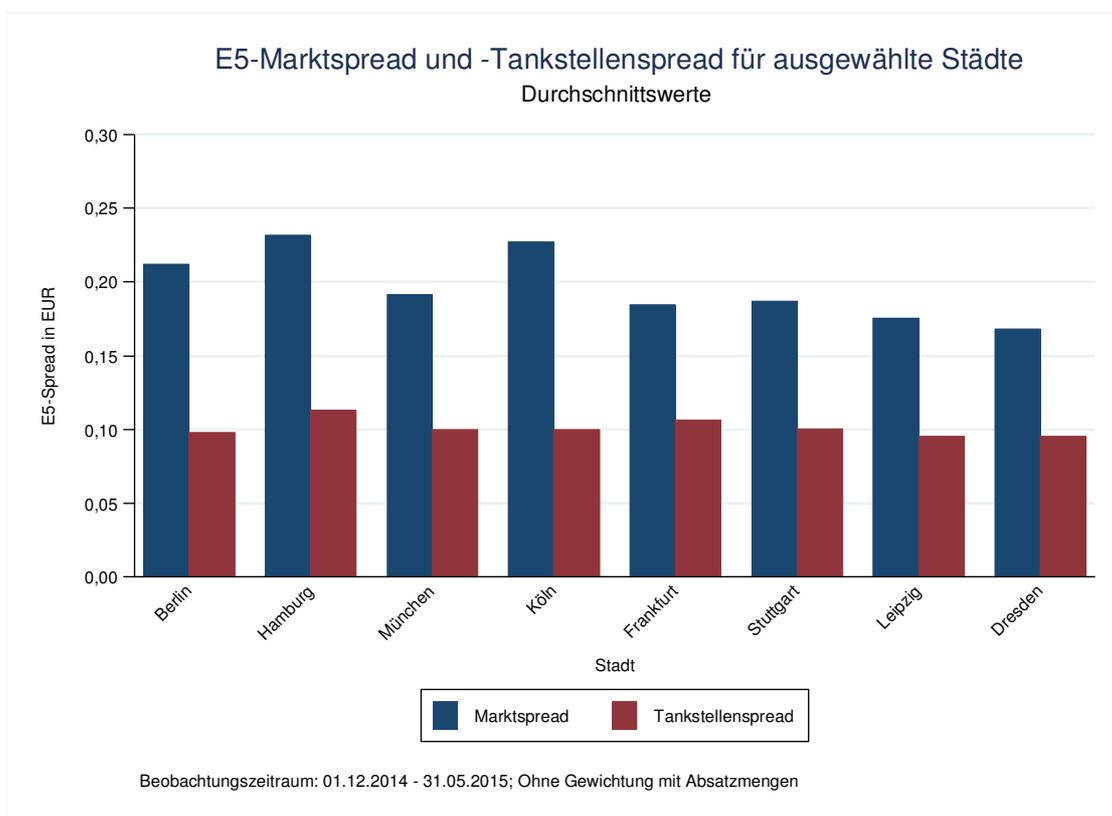
SPREADS

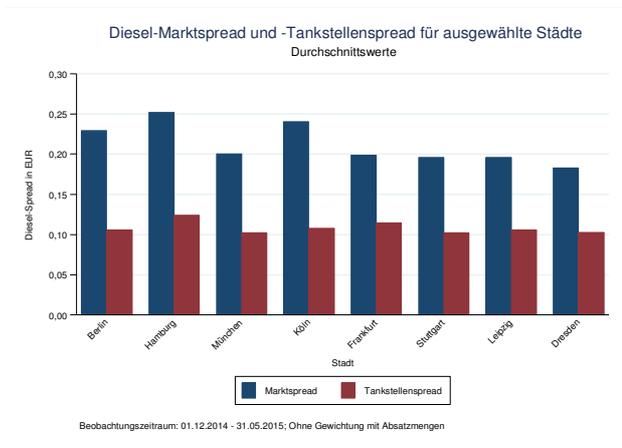
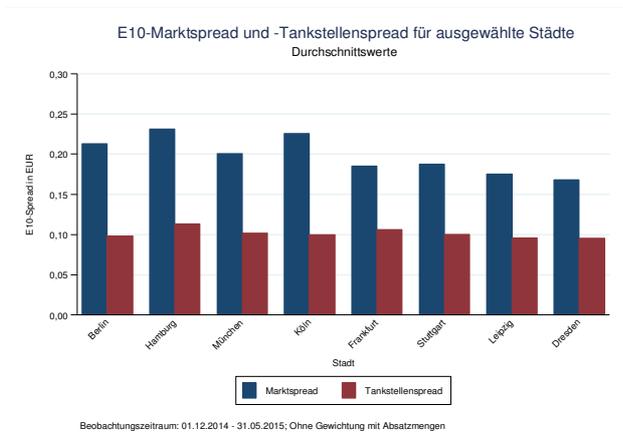
Wie im Bericht 2014 wird auch in diesem Bericht für die betrachteten Städte der „Marktspread“ und der „Tankstellenspread“ für die Kraftstoffsorte E5 dargestellt. Außerdem werden beide Spreads auch für die Kraftstoffsorten E10 und Diesel dargestellt.

Der „Marktspread“ stellt den Betrag pro Liter dar, den ein Autofahrer an einem Tag sparen kann, wenn er bei der günstigsten Tankstelle einer Stadt zum günstigsten Zeitpunkt tankt – statt bei der ungünstigsten Tankstelle der Stadt zum ungünstigsten Zeitpunkt. Er berechnet sich aus der Differenz zwischen Tageshöchst- und Tagesniedrigstpreis einer Stadt.

Der „Tankstellenspread“ stellt den Betrag pro Liter dar, den ein Autofahrer an einem Tag sparen kann, wenn er bei einer Tankstelle zum günstigsten Zeitpunkt tankt – statt bei derselben Tankstelle zum ungünstigsten Zeitpunkt. Er berechnet sich aus der Differenz zwischen Tageshöchst- und Tagesniedrigstpreis einer bestimmten Tankstelle. Es werden nicht einzelne Tankstellenspreads von konkreten Tankstellen betrachtet, sondern durchschnittliche Werte.<sup>vi</sup>

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen für jede der betrachteten Städte den über den Beobachtungszeitraum durchschnittlichen Marktspread sowie den über den Beobachtungszeitraum durchschnittlichen Tankstellenspread für die Kraftstoffsorten E5, E10 und Diesel.





Für die Kraftstoffsorte E5 ist ersichtlich, dass der Marktspreid in Berlin, Hamburg und Köln deutlich über 20 Eurocent/Liter lag. In allen anderen Städten lag er zwischen 15 und 20 Eurocent/Liter. Einen deutlichen Anstieg des Marktspreids verzeichnete die Stadt Berlin: Während dieser im Bericht 2014 noch mit ca. 17,5 Eurocent/Liter ausgewiesen wurde, ergibt sich für den Beobachtungszeitraum dieses Berichts ein Marktspreid von ca. 21 Eurocent/Liter. Ebenso lag der Marktspreid in Leipzig im Vorjahresbericht klar unter 15 Eurocent/Liter und ist vorliegend auf ca. 17,5 Eurocent/Liter angestiegen. Kein Marktspreid befindet sich unterhalb der 15 Eurocent/Liter-Marke. Der Tankstellenspreid war in jeder Stadt größer als 9 Eurocent/Liter und mit ca. 11 Eurocent/Liter in Hamburg am größten. Während im Bericht 2014 kein Tankstellenspreid die

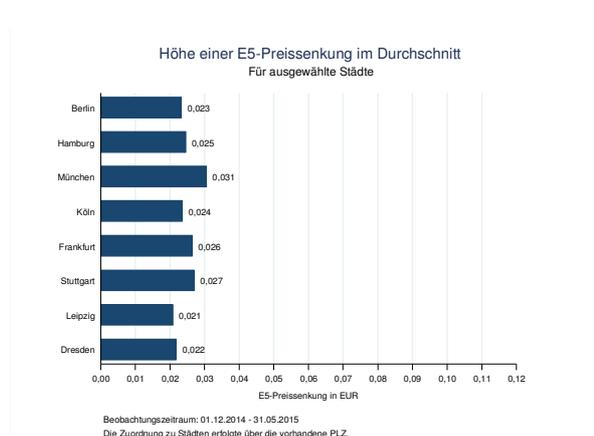
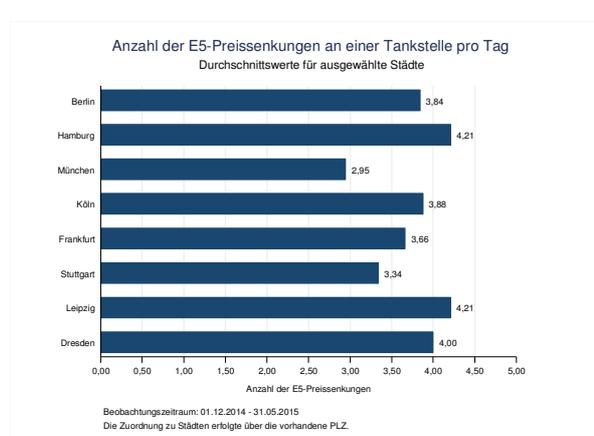
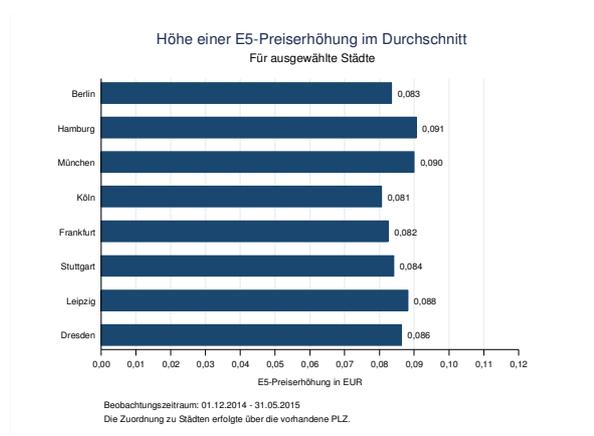
Marke von 10 Eurocent/Liter erreichte, verpassen diese die Städte Berlin, Dresden und Leipzig vorliegend nur knapp. Im direkten Vergleich zum Vorjahresbericht kann für jede Stadt festgehalten werden, dass beide Spreids im vorliegenden Beobachtungszeitraum – im Durchschnitt – jeweils etwas größer waren. Die E10-Spreids bewegten sich erwartungsgemäß weitestgehend entsprechend der E5-Spreids. Augenscheinlich auffällig ist jedoch der größere Marktspreid in der Stadt München, der ca. einen Eurocent/Liter größer ist als der E5-Marktspreid. Im Bezug auf die Kraftstoffsorte Diesel kann ebenfalls festgehalten werden, dass der Marktspreid in Berlin, Hamburg und Köln deutlich über 20 Eurocent/Liter liegt und in Hamburg sogar die 25 Eurocent/Liter-Marke erreicht. Die Tankstellenspreids aller Städte sind für Diesel größer als 10 Eurocent/Liter.

PREISVERÄNDERUNGEN

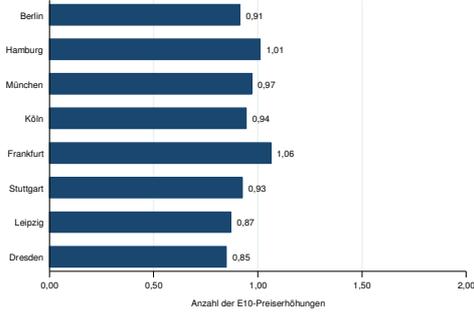
Neben den Tagesschwankungen und den Spreads werden im Folgenden wie im Bericht 2014 die Preiserhöhungen und Preissenkungen sowohl im Hinblick auf ihre Anzahl als auch im Hinblick auf ihre Höhe dargestellt. Die Grafiken enthalten dabei für die betrachteten Städte die durchschnittlichen Werte für den Beobachtungszeitraum.

In den betrachteten Städten wurden die E5-Preise je Tankstelle durchschnittlich zwischen 0,85mal und 1,06mal am Tag erhöht. E5-Preissenkungen hingegen fanden in diesen Städten durchschnittlich zwischen 2,95mal und 4,21mal pro Tag statt. Während eine durchschnittliche Preiserhöhung zwischen acht und neun Eurocent/Liter lag, hatten die (häufigeren) Senkungen mit durchschnittlich zwischen zwei und drei Eurocent/Liter einen deutlich geringeren Umfang. Entsprechendes gilt im Wesentlichen auch für die Kraftstoffsorten E10 und Diesel.

Im Vergleich zum Bericht 2014 bedeutet das, dass sich im Beobachtungszeitraum tendenziell bei Preiserhöhungen die Anzahl (leicht) verringert, der Umfang aber (leicht) vergrößert, bei Preissenkungen die Anzahl (leicht) erhöht, der Umfang aber kaum verändert hat.

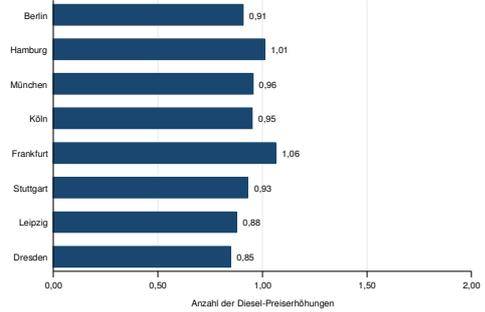


Anzahl der E10-Preiserhöhungen an einer Tankstelle pro Tag  
Durchschnittswerte für ausgewählte Städte



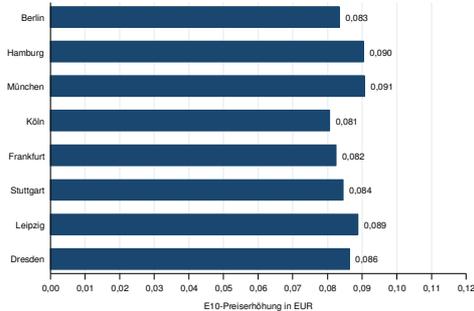
Beobachtungszeitraum: 01.12.2014 - 31.05.2015  
Die Zuordnung zu Städten erfolgte über die vorhandene PLZ.

Anzahl der Diesel-Preiserhöhungen an einer Tankstelle pro Tag  
Durchschnittswerte für ausgewählte Städte



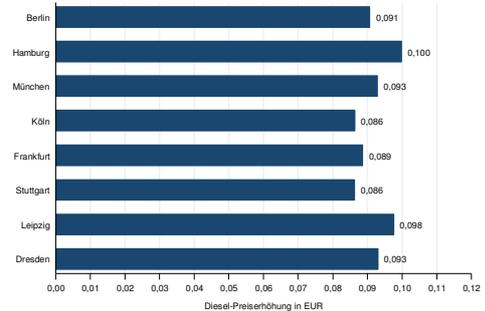
Beobachtungszeitraum: 01.12.2014 - 31.05.2015  
Die Zuordnung zu Städten erfolgte über die vorhandene PLZ.

Höhe einer E10-Preiserhöhung im Durchschnitt  
Für ausgewählte Städte



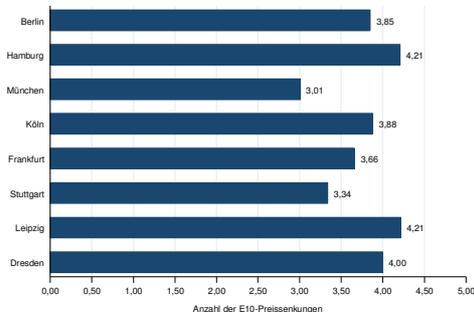
Beobachtungszeitraum: 01.12.2014 - 31.05.2015  
Die Zuordnung zu Städten erfolgte über die vorhandene PLZ.

Höhe einer Diesel-Preiserhöhung im Durchschnitt  
Für ausgewählte Städte



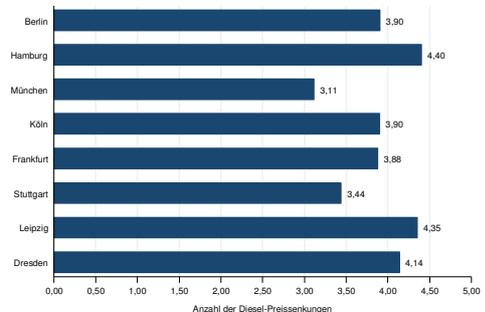
Beobachtungszeitraum: 01.12.2014 - 31.05.2015  
Die Zuordnung zu Städten erfolgte über die vorhandene PLZ.

Anzahl der E10-Preissenkungen an einer Tankstelle pro Tag  
Durchschnittswerte für ausgewählte Städte



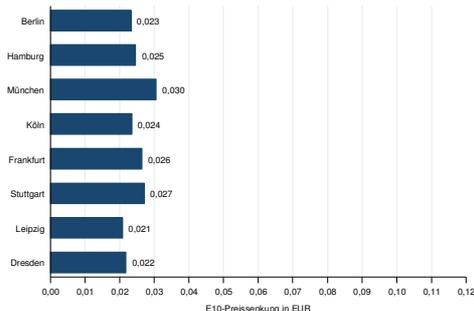
Beobachtungszeitraum: 01.12.2014 - 31.05.2015  
Die Zuordnung zu Städten erfolgte über die vorhandene PLZ.

Anzahl der Diesel-Preissenkungen an einer Tankstelle pro Tag  
Durchschnittswerte für ausgewählte Städte



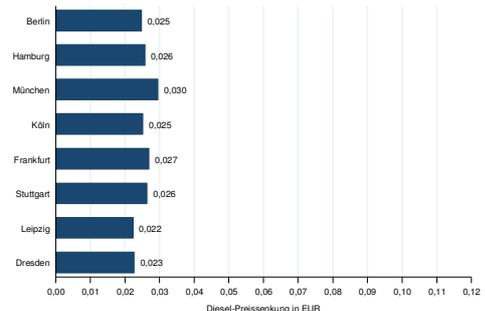
Beobachtungszeitraum: 01.12.2014 - 31.05.2015  
Die Zuordnung zu Städten erfolgte über die vorhandene PLZ.

Höhe einer E10-Preissenkung im Durchschnitt  
Für ausgewählte Städte



Beobachtungszeitraum: 01.12.2014 - 31.05.2015  
Die Zuordnung zu Städten erfolgte über die vorhandene PLZ.

Höhe einer Diesel-Preissenkung im Durchschnitt  
Für ausgewählte Städte



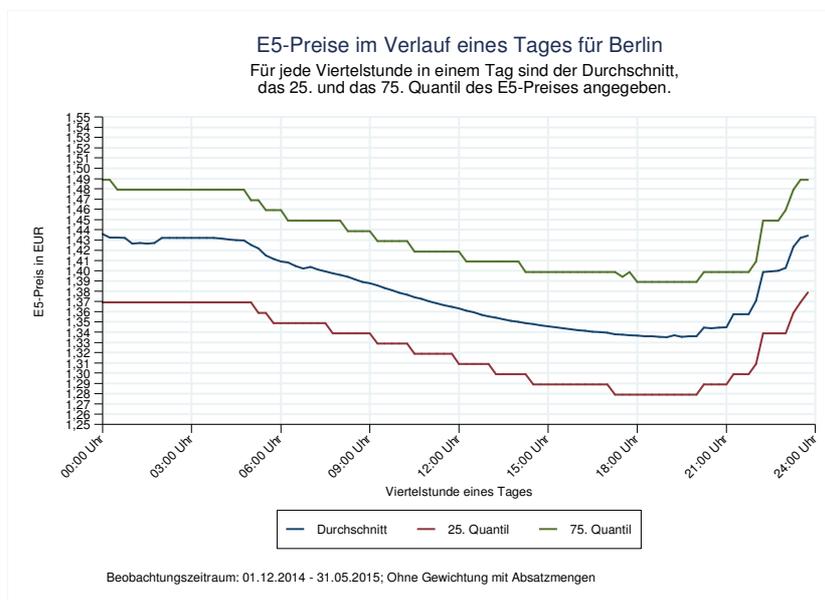
Beobachtungszeitraum: 01.12.2014 - 31.05.2015  
Die Zuordnung zu Städten erfolgte über die vorhandene PLZ.

PREISZYKLEN

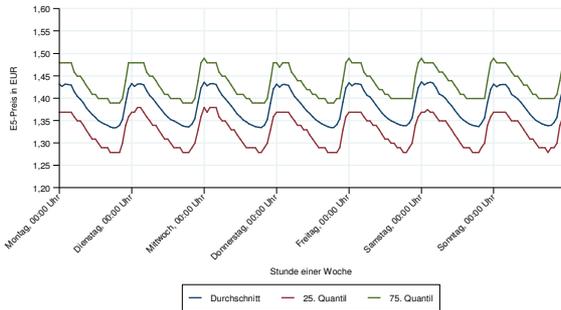
Der Ablauf der Preisveränderungen soll auch in diesem Bericht durch eine Darstellung der untertägigen Preisentwicklung im Beobachtungszeitraum weiter veranschaulicht werden. Die folgenden Abbildungen zeigen exemplarisch für die Kraftstoffsorte E5 am Beispiel Berlin den Durchschnittspreis für jede Viertelstunde eines Tages und für alle betrachteten Städte den Durchschnittspreis für jede Stunde einer Woche. Außerdem zeigen die Abbildungen jeweils das 25. und das 75. Quantil des Preises<sup>vii</sup>, die zusammen genommen einen Korridor bilden, innerhalb dessen 50% der gemeldeten Preise liegen. In einer zusätzlichen Abbildung wird daneben jeweils für jede Stadt die durchschnittliche Anzahl der E5-Preiserhöhungen von Seiten der fünf großen in Deutschland tätigen Mineralölunternehmen im Verlauf eines Tages dargestellt.

Die zu beobachtenden Preiszyklen variieren danach über die Wochentage kaum. Vielmehr zeigt

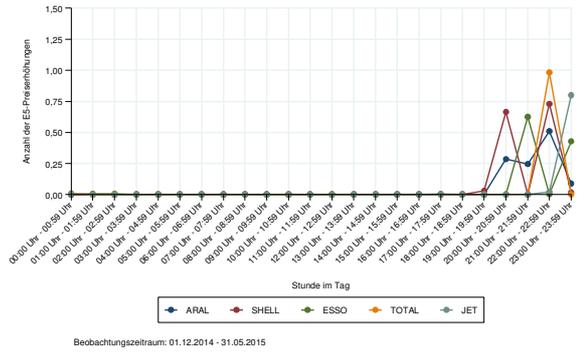
sich auch für den vorliegenden Beobachtungszeitraum das Tagesmuster, das bereits im Bericht 2014 festgestellt wurde. Die wellenförmige Entwicklung der Kraftstoffpreise entsteht dabei durch erhebliche Preiserhöhungen am Abend und durch kontinuierlich fallende Preise über den Tag – wie weitere Analysen gezeigt haben ebenfalls den Erkenntnissen im Vorjahresbericht entsprechend infolge von Preissenkungen in mehreren kleinen Schritten. Diese Wahrnehmung gilt für alle betrachteten Städte gleichermaßen. Im Hinblick auf das Preissetzungsverhalten der fünf großen in Deutschland tätigen Mineralölunternehmen kann dabei zudem beobachtet werden, dass diese im Beobachtungszeitraum die Preise an ihren Tankstellen nach einem für jedes Unternehmen etwas unterschiedlichen, für alle betrachteten Städte aber weitgehend ähnlichen Einzelmuster und insgesamt im Wesentlichen jeweils in der Zeit zwischen 20 und 24 Uhr erhöhen. Die seit dem Sommer 2015 zu beobachtende Mittagsanhebung wird im Anschluss dargestellt.



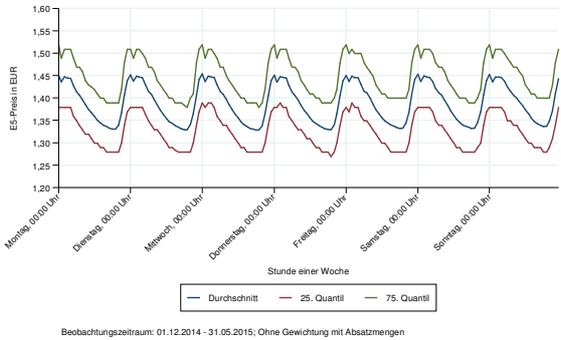
**E5-Preise im Verlauf einer Woche für Berlin**  
Für jede Stunde in einer Woche sind der Durchschnitt, das 25. und das 75. Quantil des E5-Preises angegeben.



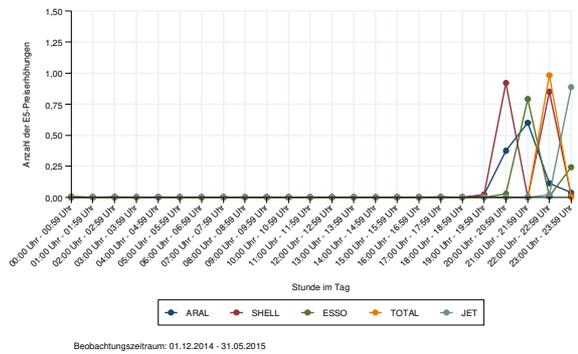
**Anzahl der E5-Preiserhöhungen an einer Tankstelle pro Stunde**  
Durchschnittswerte für Berlin und verschiedene bekannte Marken



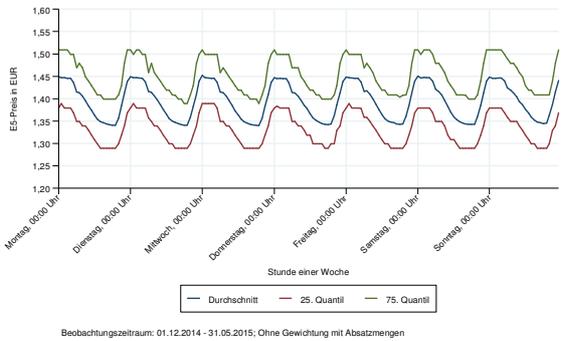
**E5-Preise im Verlauf einer Woche für Hamburg**  
Für jede Stunde in einer Woche sind der Durchschnitt, das 25. und das 75. Quantil des E5-Preises angegeben.



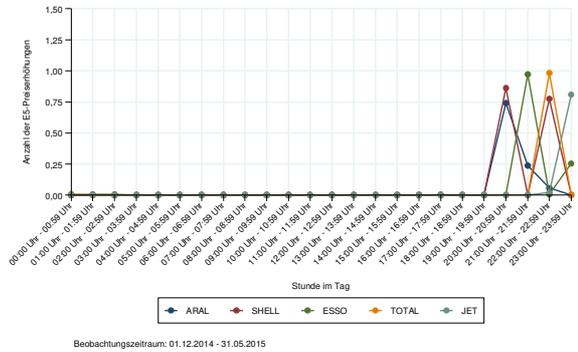
**Anzahl der E5-Preiserhöhungen an einer Tankstelle pro Stunde**  
Durchschnittswerte für Hamburg und verschiedene bekannte Marken



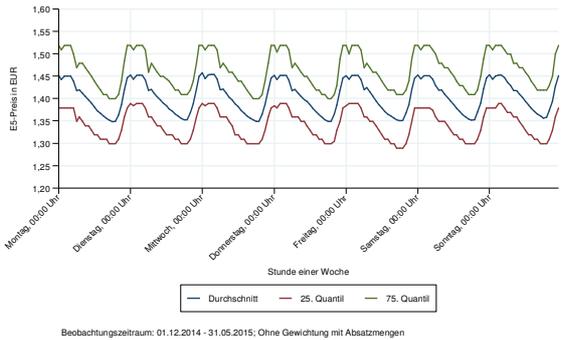
**E5-Preise im Verlauf einer Woche für München**  
Für jede Stunde in einer Woche sind der Durchschnitt, das 25. und das 75. Quantil des E5-Preises angegeben.



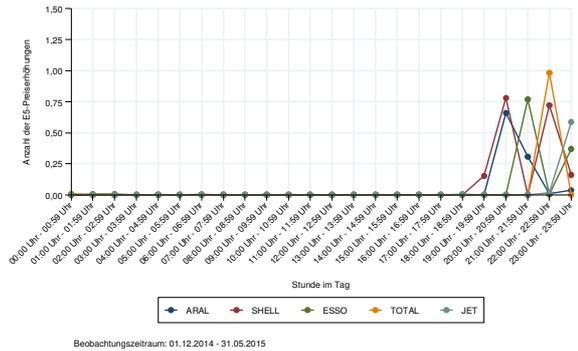
**Anzahl der E5-Preiserhöhungen an einer Tankstelle pro Stunde**  
Durchschnittswerte für München und verschiedene bekannte Marken



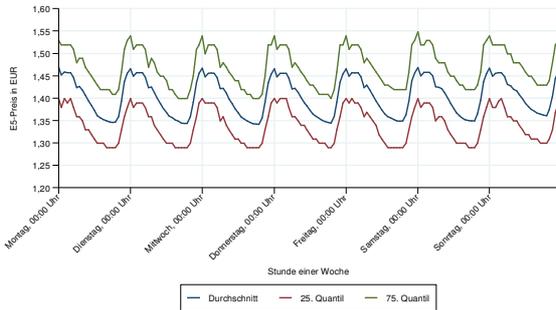
**E5-Preise im Verlauf einer Woche für Köln**  
Für jede Stunde in einer Woche sind der Durchschnitt, das 25. und das 75. Quantil des E5-Preises angegeben.



**Anzahl der E5-Preiserhöhungen an einer Tankstelle pro Stunde**  
Durchschnittswerte für Köln und verschiedene bekannte Marken

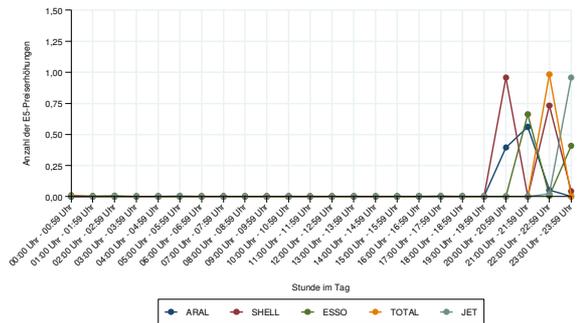


**E5-Preise im Verlauf einer Woche für Frankfurt**  
Für jede Stunde in einer Woche sind der Durchschnitt, das 25. und das 75. Quantil des E5-Preises angegeben.



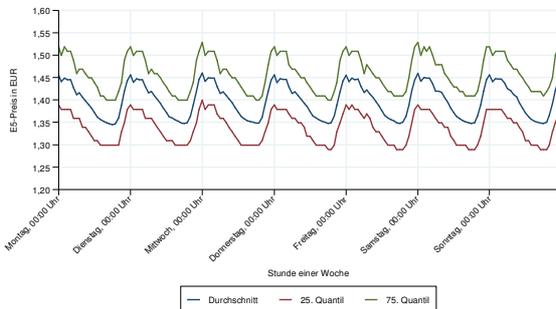
Beobachtungszeitraum: 01.12.2014 - 31.05.2015; Ohne Gewichtung mit Absatzmengen

**Anzahl der E5-Preiserhöhungen an einer Tankstelle pro Stunde**  
Durchschnittswerte für Frankfurt und verschiedene bekannte Marken



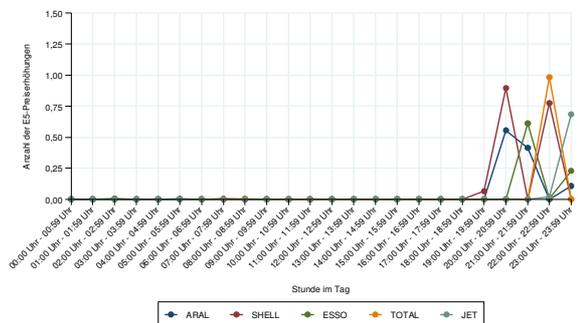
Beobachtungszeitraum: 01.12.2014 - 31.05.2015

**E5-Preise im Verlauf einer Woche für Stuttgart**  
Für jede Stunde in einer Woche sind der Durchschnitt, das 25. und das 75. Quantil des E5-Preises angegeben.



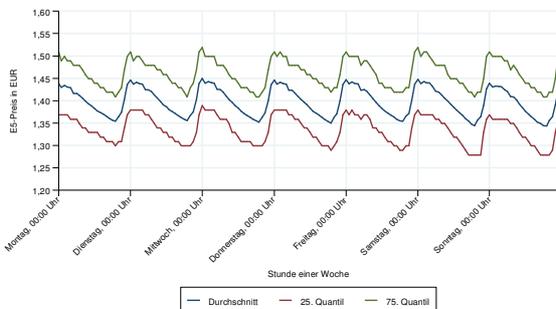
Beobachtungszeitraum: 01.12.2014 - 31.05.2015; Ohne Gewichtung mit Absatzmengen

**Anzahl der E5-Preiserhöhungen an einer Tankstelle pro Stunde**  
Durchschnittswerte für Stuttgart und verschiedene bekannte Marken



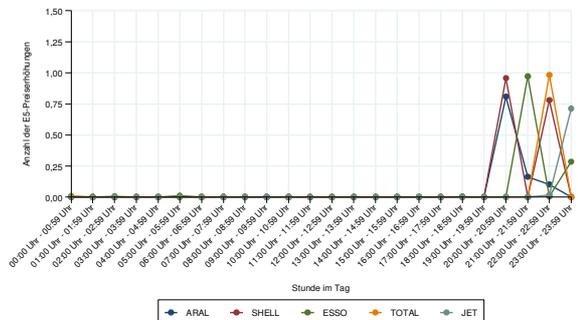
Beobachtungszeitraum: 01.12.2014 - 31.05.2015

**E5-Preise im Verlauf einer Woche für Leipzig**  
Für jede Stunde in einer Woche sind der Durchschnitt, das 25. und das 75. Quantil des E5-Preises angegeben.



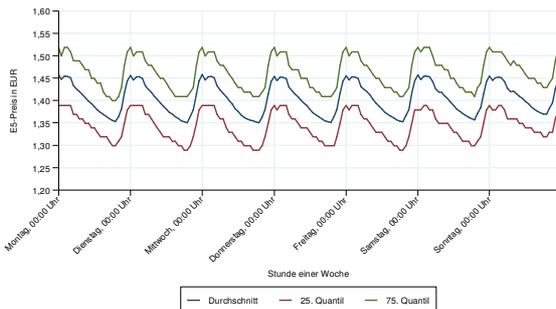
Beobachtungszeitraum: 01.12.2014 - 31.05.2015; Ohne Gewichtung mit Absatzmengen

**Anzahl der E5-Preiserhöhungen an einer Tankstelle pro Stunde**  
Durchschnittswerte für Leipzig und verschiedene bekannte Marken



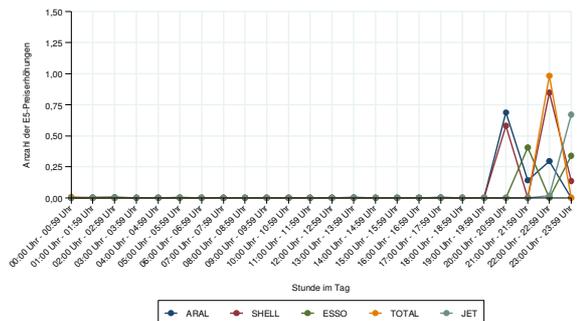
Beobachtungszeitraum: 01.12.2014 - 31.05.2015

**E5-Preise im Verlauf einer Woche für Dresden**  
Für jede Stunde in einer Woche sind der Durchschnitt, das 25. und das 75. Quantil des E5-Preises angegeben.



Beobachtungszeitraum: 01.12.2014 - 31.05.2015; Ohne Gewichtung mit Absatzmengen

**Anzahl der E5-Preiserhöhungen an einer Tankstelle pro Stunde**  
Durchschnittswerte für Dresden und verschiedene bekannte Marken



Beobachtungszeitraum: 01.12.2014 - 31.05.2015

## MITTAGSANHEBUNG

Über die abendlichen Preiserhöhungen hinaus sind seit Sommer 2015 auch Preisanhebungen um die Mittagszeit zu beobachten. Schon im Bericht 2014 war beschrieben worden, dass Shell teilweise auch um die Mittagszeit Preise anhebt. Im Hinblick auf den grundsätzlichen Beobachtungszeitraum für den vorliegenden Bericht war dies – wie im vorangehenden Abschnitt dargestellt – jedoch nicht mehr zu beobachten.

Um das erst Anfang des Sommers erneut auftretende Phänomen näher darstellen zu können, wurden ergänzend die Daten für den Zeitraum vom 01.06.2015 bis zum 12.07.2015 mit speziellem Fokus auf die Mittagszeit ausgewertet. Betrachtet wurde insbesondere das Verhalten der fünf großen in Deutschland tätigen Mineralölunternehmen, zum Vergleich aber auch das Verhalten freier Tankstellen. Die drei folgenden Abbildungen zeigen exemplarisch für die Kraftstoffsorte E5 die bundesweit durchschnittlichen Preise und Häufigkeiten an Preiserhöhungen im Verlauf eines Tages – ausschnittsweise für die Zeit von 7 bis 19 Uhr – für den ersten und den letzten Tag des Ergänzungszeitraums sowie für den 24.06.2015 als Tag, an dem Mittagsanhebungen erstmals wieder beobachtet wurden. Die anschließenden Abbildungen veranschaulichen die Entwicklung, die in diesem Zeitraum stattgefunden hat, beginnend mit dem 22.06.2015 und endend mit dem 12.07.2015.

Im Hinblick auf das Entstehen von nicht nur vorübergehenden Mittagsanhebungen durch ein Mine-

ralölunternehmen kann beobachtet werden, dass die Preiszyklen auch in den ersten drei Juni-Wochen noch dem bekannten, bereits dargestellten Wellenmuster folgten.

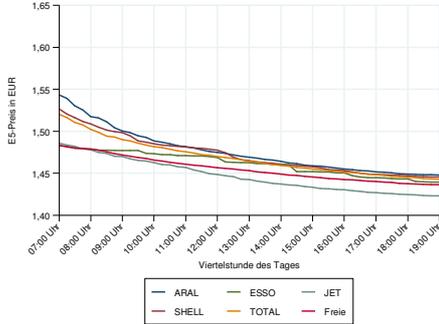
Am 24.06.2015 hoben zuerst Aral um ca. 12:00 Uhr und danach auch Shell um ca. 15:00 Uhr an einem Großteil ihrer Tankstellen die Preise an. Am darauffolgenden Tag hoben beide zur selben Zeit am Mittag die Preise an und Esso kam zeitversetzt hinzu. Während Aral die Mittagsanhebung ab ihrer Einführung aufrecht erhielt, setzten Shell und Esso dieses Verhalten am ersten Wochenende nach seiner Einführung (und Esso auch am darauffolgenden Wochenende) noch einmal aus. Ab Montag, den 29.06.2015 nahmen beide aber wieder Mittagsanhebungen vor. Am 30.06.2015 begann auch Total – ebenfalls mit einer Unterbrechung am darauffolgenden Wochenende – für nahezu alle seine Tankstellen mit Mittagsanhebungen, etwas mehr als eine Woche später nach ersten Ansätzen auch Jet. Mittagsanhebungen von freien Tankstellen waren in dem ergänzend betrachteten Zeitraum nur in geringem Umfang zu beobachten. Insgesamt dürfte sich durch die weitreichenden Mittagsanhebungen erst einmal die Anzahl der täglichen Preisveränderungen erhöht haben.

Der Umfang der Mittagsanhebungen war mit durchschnittlich grob drei Eurocent/Liter vergleichsweise moderat, auch den Mittagsanhebungen folgten wieder Senkungen bis zum Abend. Der veränderte Tagesverlauf könnte mittelfristig auch Auswirkungen auf die Spreads sowie die Tagesschwankungen und die Preisentwicklung insgesamt haben.

01.06.2015

E5-Preise im Verlauf des 01.06.2015

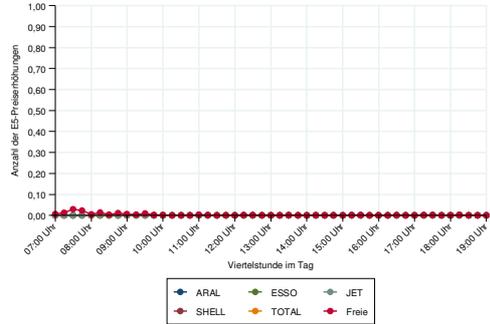
Für jede Viertelstunde ist der bundesweite Durchschnitt des E5-Preises für verschiedene Marken angegeben.



Beobachtungszeitraum: 1.06.2015; Ohne Gewichtung mit Absatzmengen

Anzahl der E5-Preiserhöhungen an einer Tankstelle pro Viertelstunde

Für jede Viertelstunde ist der bundesweite Durchschnitt für verschiedene Marken im Verlauf des 01.06.2015 angegeben.

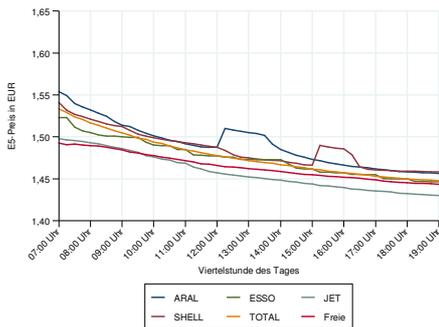


Beobachtungszeitraum: 1.06.2015; Ohne Gewichtung mit Absatzmengen

24.06.2015

E5-Preise im Verlauf des 24.06.2015

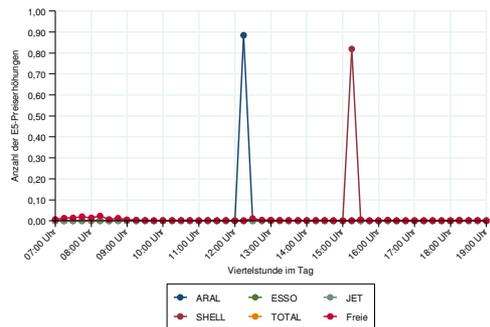
Für jede Viertelstunde ist der bundesweite Durchschnitt des E5-Preises für verschiedene Marken angegeben.



Beobachtungszeitraum: 24.06.2015; Ohne Gewichtung mit Absatzmengen

Anzahl der E5-Preiserhöhungen an einer Tankstelle pro Viertelstunde

Für jede Viertelstunde ist der bundesweite Durchschnitt für verschiedene Marken im Verlauf des 24.06.2015 angegeben.

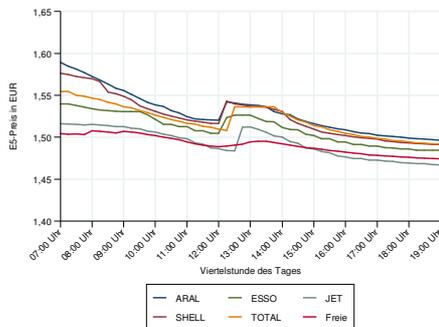


Beobachtungszeitraum: 24.06.2015; Ohne Gewichtung mit Absatzmengen

12.07.2015

E5-Preise im Verlauf des 12.07.2015

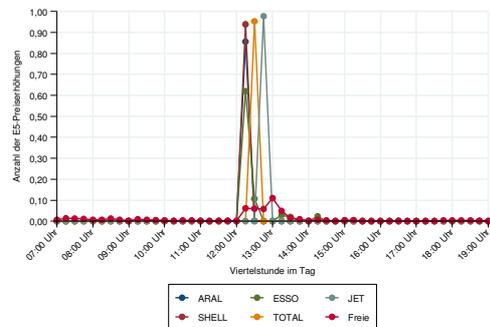
Für jede Viertelstunde ist der bundesweite Durchschnitt des E5-Preises für verschiedene Marken angegeben.



Beobachtungszeitraum: 12.07.2015; Ohne Gewichtung mit Absatzmengen

Anzahl der E5-Preiserhöhungen an einer Tankstelle pro Viertelstunde

Für jede Viertelstunde ist der bundesweite Durchschnitt für verschiedene Marken im Verlauf des 12.07.2015 angegeben.



Beobachtungszeitraum: 12.07.2015; Ohne Gewichtung mit Absatzmengen





**OSTERN & PFINGSTEN**

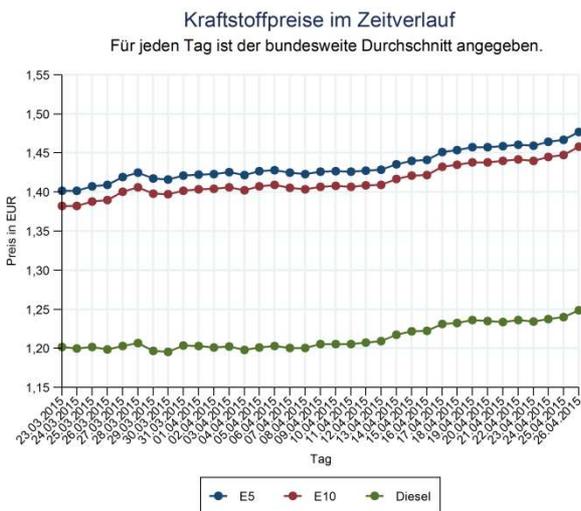
In den vergangenen Jahren waren in der öffentlichen Wahrnehmung immer wieder hohe Kraftstoffpreise zu Ferienzeiten ein Thema. Das Bundeskartellamt hat sich zuletzt im Rahmen der Sektoruntersuchung Kraftstoffe näher mit diesem Thema auseinandergesetzt. Im Abschlussbericht aus dem Jahr 2011 wurden für Ostern und die Osterferien im Hinblick auf mehrere Jahre erheblich, d.h. bis zu einer Größenordnung von 10 Euro-cent/Liter erhöhte Kraftstoffpreinsniveaus beschrieben.

Der grundsätzliche Beobachtungszeitraum für den vorliegenden Bericht umfasst die Osterferien und die Pfingstferien 2015. Die entsprechenden Ferienzeiten lassen sich auch – trotz gewisser Unter-

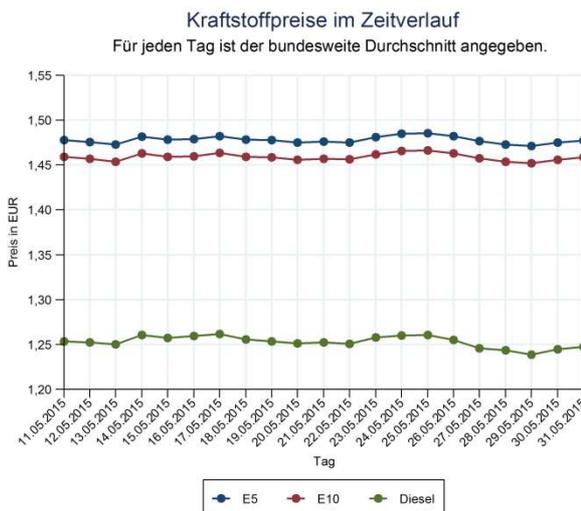
schiede zwischen den Bundesländern – insbesondere im Vergleich zu den Sommerferien noch relativ eng eingrenzen.

Die Grafik für Ostern zeigt die bundesweit durchschnittlichen Kraftstoffpreise für die Sorten E5, E10 und Diesel im Zeitraum vom 23.03.2015 bis zum 26.04.2015, also für die beiden Wochen von Palmsonntag über das Osterwochenende bis zum Weißen Sonntag sowie für eine Woche davor und für zwei Wochen danach.

Die Grafik für Pfingsten zeigt die bundesweit durchschnittlichen Kraftstoffpreise für die selben Sorten, hier im Zeitraum vom 11.05.2015 bis zum 31.05.2015, also für die Woche mit Christi Himmelfahrt und für die beiden Wochen vor und nach dem Pfingstwochenende.



Beobachtungszeitraum: 23.03.2015 - 26.04.2015; Ohne Gewichtung mit Absatzmengen



Beobachtungszeitraum: 11.05.2015 - 31.05.2015; Ohne Gewichtung mit Absatzmengen

## OSTERN

Generell lässt sich für den betrachteten Zeitraum ein steigender Preistrend für die drei betrachteten Kraftstoffsorten erkennen: der durchschnittliche E5-Preis und der durchschnittliche E10-Preis stiegen bundesweit um ca. acht Eurocent/Liter, der Dieselpreis um ca. fünf Eurocent/Liter. Ein spezieller Bezug der Preisentwicklung zu einem bestimmten Feiertag oder zu den Osterferien als solchen ist aber – bis auf eine Ausnahme – nicht erkennbar. Vielmehr setzte sich der steigende Preistrend auch nach den Feiertagen und den Ferien fort und entspricht die Preisentwicklung ganz grob der bereits oben dargestellten Preisentwicklung beim Rohöl unter Berücksichtigung der Unterschiede für Ottokraftstoffe und Dieselpkraftstoffe. Eine etwas größere kurzfristige Preisveränderung lässt sich lediglich um den Samstag, 28.03.2015, erkennen. Diese könnte durchaus in einem Zusammenhang dazu stehen, dass die Osterferien in der Hälfte der Bundesländer am Montag, den 30.03.2015, begonnen haben. Die Preiserhöhung bewegte sich jedoch im Bereich von ca. zwei Eurocent/Liter und war nur von kurzer Dauer. Auch bei einer nach früherem und späterem Ferienbeginn differenzierten Betrachtung ergibt sich kein anderes Bild.

## PFINGSTEN

Ein ganz ähnliches Ergebnis kann für die Pfingstferien festgehalten werden. In etwa der Hälfte der Bundesländer bestanden die „Pfingstferien“ nur aus Freitag, dem 15.05.2015, also dem Brückentag zwischen Christi Himmelfahrt und dem darauffolgenden Wochenende, bzw. begannen diese an diesem Brückentag. Pfingstsonntag und Pfingstmontag fielen dieses Jahr auf den 24. und 25.05.2015. Ähnlich wie beim Auftaktwochenende der Osterferien zeigen sich sowohl an Christi Himmelfahrt als auch für das Pfingstwochenende im Hinblick auf alle drei betrachteten Kraftstoffsorten bundesweit leicht erhöhte Durchschnittspreise. Es sind jedoch jeweils – anders als zu Beginn der Osterferien – lediglich Preiserhöhungen von ca. einem Eurocent/Liter erkennbar. Zugleich stellen sich – ebenfalls anders als um Ostern – die Kraftstoffpreisniveaus für die Zeit um Christi Himmelfahrt und Pfingsten insgesamt im Wesentlichen als stabil dar. Auch dies findet ganz grob eine Entsprechung im in diesem Zeitraum vergleichsweise stabilen Rohölpreisniveau. Schließlich ergibt sich für Pfingsten ebenfalls kein anderes Bild bei einer nach früherem und späterem Ferienbeginn differenzierten Betrachtung.

## AUSWERTUNGSERGEBNISSE

Zusammenfassend lassen sich als Erkenntnisse aus den beschriebenen Datenauswertungen damit im Wesentlichen festhalten:

- Die Anzahl und die Verteilung der meldenden Tankstellen haben sich im Vergleich zum Vorjahr kaum verändert.
- Es gibt durchaus regionale Unterschiede bei den Preisniveaus. Die Gründe dafür können vielgestaltig sein. Mit maximal fünf Eurocent/Liter Unterschied zwischen den durchschnittlichen Preisniveaus der betrachteten PLZ-Regionen über den Beobachtungszeitraum sind diese zwar spürbar, erscheinen aber noch überschaubar.
- In groben Zügen scheint die Entwicklung der Preise für die betrachteten Kraftstoffe im Verlauf des Beobachtungszeitraums grundsätzlich der Entwicklung des Rohölpreises zu entsprechen. Für besondere Entwicklungen wie das vergleichsweise stärkere Ansteigen der Preise für Ottokraftstoffe ab März 2015 dürfte es plausible Erklärungen wie z. B. den Beginn der „Driving Season“ in den USA geben.
- Der Preisabstand zwischen den Sorten E5 und E10 beträgt seit Anfang des Jahres im Durchschnitt nur noch ca. zwei Eurocent/Liter.
- Die Tagesschwankungen, die Spreads und die Anzahl der täglichen Preisveränderungen haben sich soweit betrachtet im Vergleich zum Vorjahr kaum verändert. Insofern wird aber interessant sein, zu beobachten, welche Auswirkungen die seit Sommer 2015 festzustellenden

Mittagsanhebungen auf diese Kenngrößen mittelfristig haben werden.

Bis auf Weiteres kann davon ausgegangen werden, dass – im Wesentlichen wie im Vorjahr – weiter prinzipiell an jedem Wochentag vergleichbare Möglichkeiten bestehen, günstig zu tanken, wobei die Ersparnis gegenüber dem Tanken zu einem Zeitpunkt mit hohen Preisen durchschnittlich in einer Größenordnung von 15 bis 20 Eurocent/Liter in einer Stadt bzw. grob 10 Eurocent/Liter an ein und derselben Tankstelle liegen kann. Für Diesel kann die Ersparnis sogar noch etwas größer sein.

- Auch die bereits aus dem Bericht 2014 bekannten, täglichen Preiszyklen mit einer erheblichen Erhöhung am Abend und mehreren kleineren Senkungen über den Tag sind weiterhin zu beobachten. Durch die neuen Mittagsanhebungen hat sich das Gesamtprofil aber etwas verändert:
  - Nach wie vor sind die Kraftstoffpreise am späten Nachmittag, also vor den abendlichen Preiserhöhungen, im Schnitt am günstigsten.
  - Wer in der Mittagspause tankt, zahlt dafür im Schnitt aber mittlerweile einen etwas höheren Preis, als noch kurz vor der Mittagszeit.
- Schließlich konnte am Beispiel der Oster- und der Pfingstferien anders als in früheren Jahren nicht beobachtet werden, dass die durchschnittlichen Preise zu Ferienzeiten wesentlich höher als in der Zeit davor bzw. danach gewesen wären.

## AUSBLICK

In der noch jungen Betriebsdauer der MTS-K sind bereits eine ganze Reihe von bedeutsamen Beobachtungen und Erkenntnissen zusammengetragen worden. Es erscheint deshalb wichtig, die Entwicklungen an den Tankstellen auf Basis der durch die MTS-K zur Verfügung stehenden Daten auch weiter für die Verbraucherinnen und Verbraucher zu analysieren und diese in geeigneter Form darüber zu informieren.

- 
- <sup>i</sup> Für die Darstellung der PLZ-Regionen wurden Informationen aus Dateien verwendet, die unter <http://www.suche-postleitzahl.org/downloads> abrufbar sind. Sie stehen unter der Open Database Licence frei zur Verfügung, Quelle der Rohdaten: © OpenStreetMap contributors (siehe dazu auch <http://www.openstreetmap.org/copyright>).
- <sup>ii</sup> Verwendeter Rohölpreis ist der Preis für den physischen Handel, umgerechnet von Dollar pro Barrel in Euro pro Liter, Quelle für den Rohölpreis: © OIL MARKET REPORT (O.M.R.), Quelle für den Wechselkurs: © Europäische Zentralbank (EZB).
- <sup>iii</sup> Vgl. z. B. „Überragendes Downstreamjahr für die deutsche Ölindustrie“, EID 50/15, S. 1 ff; <http://www.welt.de/finanzen/article145724960/Wir-zahlen-momentan-die-Zeche-fuer-die-Amerikaner.html> oder <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.spritpreise-us-vielfahrer-machen-benzin-hierzulande-teurer.cd259e80-7111-4579-acba-5810d843c0c3.html>.
- <sup>iv</sup> Vgl. §§ 37a bis 37g des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG).
- <sup>v</sup> Für die Berechnung des durchschnittlichen Tageshöchstpreises einer Tankstelle wird zunächst für jede Tankstelle der Stadt ermittelt, welcher Preis an dem Tag an der Tankstelle am höchsten war. Anschließend wird der Durchschnitt dieser Werte über alle Tankstellen gebildet. Gleichermaßen wird für die Berechnung des durchschnittlichen Tagesniedrigstpreises einer Tankstelle zunächst für jede Tankstelle der Stadt ermittelt, welcher Preis an dem Tag an der Tankstelle am niedrigsten war. Anschließend wird der Durchschnitt dieser Werte über alle Tankstellen gebildet.
- <sup>vi</sup> Die Differenz zwischen dem durchschnittlichen Tageshöchstpreis einer Tankstelle und dem durchschnittlichen Tagesniedrigstpreis einer Tankstelle ist dasselbe wie die durchschnittliche Differenz zwischen Tageshöchst- und Tagesniedrigstpreis einer Tankstelle.
- <sup>vii</sup> Das 25. Quantil (oder auch „25%-Quantil“ genannt) des E5-Preises ist jener E5-Preis, für den gilt, dass 25% aller beobachteten E5-Preise kleiner sind als dieser Wert. Alle anderen beobachteten E5-Preise sind größer. Das 75. Quantil ist demnach jener E5-Preis, für den gilt, dass 75% aller beobachteten E5-Preise kleiner sind als dieser Wert. Folglich befinden sich zwischen dem 75. und dem 25. Quantil die „inneren 50%“ aller beobachteten E5-Preise.