

Treibstoffpreise in Salzburg: Entwicklungen und Einflussfaktoren

Autoren: Mag. Johannes Gruber
Mag. Birgit Schwabl
Mag. Eduard Paulus

Wien, im September 2009

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	5
2. Die Treibstoffpreisentwicklung in Österreich (August 2004 - Juli 2009).....	7
2.1. Die Treibstoffpreisentwicklung in den einzelnen Bundesländern (August 2004 - Juli 2009).....	8
2.1.1. In Wien	8
2.1.2. In Niederösterreich	9
2.1.3. Im Burgenland	9
2.1.4. In Oberösterreich.....	9
2.1.5. In Salzburg	10
2.1.6. In der Steiermark.....	10
2.1.7. In Kärnten.....	10
2.1.8. In Tirol	11
2.1.9. In Vorarlberg.....	11
3. Jüngste Entwicklungen am Tankstellenmarkt in Salzburg.....	12
4. Salzburger Treibstoffpreise und deren spezifische Einflussfaktoren	16
4.1. Allgemeine Kostenkomponenten des Treibstoffpreises.....	16
4.1.1. Variation von Preisfaktoren auf lokaler Ebene.....	18
4.2. Regionale Betrachtung Österreichs.....	21
4.3. Standorte der für Österreich relevanten Raffinerien	23
4.4. Strukturelle Einflussfaktoren (angebotsseitig)	24
4.4.1. Sekundäre Transportkosten	24
4.4.2. Der Tankstellenmarkt in Salzburg.....	26
4.4.2.1. Treibstoffpreise der Majors und der freien Tankstellen.....	29
4.5. Regionale Investitionskosten	33
4.5.1. Grundstücks- und Errichtungskosten einer Tankstelle	33
4.6. Nachfrageseitige Einflussfaktoren	35
4.6.1. Preiselastizität der Treibstoffnachfrage	35
4.6.2. KFZ- und PKW-Bestand	36
4.6.3. Das verfügbare pro-Kopf-Einkommen	39
4.6.4. Treibstoffverbrauch in Salzburg.....	42
4.6.5. Transitverkehr im Bundesland Salzburg	46
4.6.6. Tanktourismus	47

4.6.6.1.	Die Entwicklung der Treibstoffpreise in Deutschland.....	49
5.	„Spritpreis-Verordnung“	53
6.	Schlussfolgerungen.....	55
7.	Literaturverzeichnis	58

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung der Treibstoffpreise in Österreich.....	7
Abbildung 2: Entwicklung des Diesel und Benzinpreises in Wien.....	8
Abbildung 3: Entwicklung des Diesel und Benzinpreises in Salzburg.....	10
Abbildung 4: Entwicklung des Diesel und Benzinpreises in Vorarlberg	11
Abbildung 5: Preisspirale Diesel 29. - 30. 6. 2009	12
Abbildung 6: Preisspirale Super Benzin 29. - 30. 6. 2009.....	13
Abbildung 7: Entwicklung Dieselpreis Salzburg - Österreich	14
Abbildung 8: Entwicklung Benzinpreis Salzburg - Österreich	15
Abbildung 9: Kostenaufbau des Kraftstoffpreises 2008;	17
Abbildung 10: Tanktourismus in deutschen Nachbarstaaten.....	21
Abbildung 11: Logistische, geographische Einteilung.....	25
Abbildung 12: Transportdetails	26
Abbildung 13: Anteil der Majors in den 9 Bundesländern, 2008	27
Abbildung 14: Anteil der "freien" Tankstellen in den 9 Bundesländern, 2008	27
Abbildung 15: Entwicklung der Majors in den einzelnen Bundesländern.....	28
Abbildung 16: Entwicklung der freien Tankstellen in den einzelnen Bundesländern	28
Abbildung 17: Anzahl KFZ pro Tankstelle, 2008.....	38
Abbildung 18: Anzahl PKW pro Tankstelle, 2008	39
Abbildung 19: Netto-Jahreseinkommen + Einkommen aus Schattenwirtschaft pro Kopf, 2008	40
Abbildung 20: Verbrauch Dieselkraftstoff pro Tankstelle in t, 2007;	43
Abbildung 21: Verbrauch Ottokraftstoff pro Tankstelle in t, 2007;.....	44
Abbildung 22: Pendleranteil nach Bundesländern 2007	45
Abbildung 23: Durchschnittliche Anzahl an Kraftfahrzeugen auf den bedeutenden .	47
Abbildung 24: Österreich - Deutschland, Tanken im Grenzbereich Freilassing.....	48
Abbildung 25:Entwicklung des Dieselpreises in Salzburg und Deutschland.....	50
Abbildung 26: Entwicklung des Benzinpreises in Salzburg und Deutschland.....	50

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Durchschnittliche Kraftstoffpreise der Majors und freien Tankstellen in Salzburg und Österreich	30
Tabelle 2: C4-Konzentrationsindex (approximativ)	31
Tabelle 3: KFZ-Bestand in den jeweiligen Bundesländern	37
Tabelle 4: Preisniveau 2008	41
Tabelle 5: Reale Kaufkraft 2008	41
Tabelle 6: Regionalverbrauch Dieselkraftstoff in 1.000 t	42
Tabelle 7: Regionalverbrauch Ottokraftstoff in 1.000 t.....	43
Tabelle 8: Treibstoffverbrauch pro KFZ 2007 in Tonnen	45
Tabelle 9: Durchschnittliche Treibstoffpreise Salzburg - Deutschland.....	51
Tabelle 10: Korrelationen der 1. Differenzen und Niveaus der Treibstoffpreise.....	51

1. Einleitung

Im Zuge der ihr vom Gesetzgeber zugewiesenen Aufgaben beobachtet und analysiert die Bundeswettbewerbsbehörde (BWB) bereits seit geraumer Zeit den gesamtösterreichischen Treibstoffmarkt.

Trotz der begrenzten räumlichen Ausdehnung Österreichs, seiner vergleichsweise homogenen regionalökonomischen und demografischen Struktur sowie der Einbettung in den Binnenmarkt der Europäischen Union, wurden hierbei signifikante regionale Unterschiede bei den Treibstoffpreisen festgestellt.

Neben einer Gesamtbetrachtung und der Beobachtung von zeitlich und räumlich eng begrenzten Preistrichterphänomenen ist in jüngster Zeit eine Veränderung des Treibstoffpreisniveaus im Bundesland Salzburg feststellbar.

Unterschiede in den Treibstoffpreisen zwischen den einzelnen Bundesländern wurden jüngst durch eine vieldiskutierte Studie der Arbeiterkammer (2009) wieder in den Fokus der medialen Öffentlichkeit gerückt. Im Kontext der aktuell geführten Spritpreisdebatte erlangen die Preisunterschiede besondere Brisanz, weil sie nicht einfach erklärbar sind. Im besten Falle werden sie somit von den Konsumenten als verwirrend, im schlechtesten als willkürlich empfunden.

Um die Preisgestaltung für die Konsumenten transparenter und im Sinne eines fairen und freien Wettbewerbs nachvollziehbarer zu machen, wurde seitens der BWB die Einrichtung eines virtuellen Datenraums, in den die Mineralölkonzerne ihre zum jeweiligen Zeitpunkt aktuellen Komponenten des Endverkaufspreises für Benzin und Diesel einspeisen, vorgeschlagen. Der Fachverband der Mineralölindustrie wurde von der BWB mit diesem Vorschlag befasst. Dieser wurde jedoch von den betroffenen Mitgliedern des Fachverbandes abgelehnt. Es ist zu befürchten, dass durch diesen Entschluss eine verbesserte Preistransparenz in naher Zukunft nicht zu erwarten ist.

Auch aus diesem Grunde ist für die Bundeswettbewerbsbehörde die Preisbildung für Treibstoffe in den einzelnen Bundesländern von besonderem Interesse. Nach einer Untersuchung des Vorarlberger Treibstoffmarktes durch die BWB (2009) wird nun das Bundesland Salzburg einer genaueren Betrachtung unterzogen.

Die Struktur des Berichts lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Zunächst wird als Grundlage der weiteren Analyse die Treibstoffpreisentwicklung in Gesamtösterreich mit jener der einzelnen Bundesländer verglichen (Kapitel 2).

Aufgrund eines Markteintritts durch die FE-Trading GmbH und der dadurch entstandenen Preistrichter, werden die jüngsten Entwicklungen auf dem Salzburger Treibstoffsektor aufgezeigt (Kapitel 3).

Nach einer Erklärung der allgemein relevanten Kostenkomponenten des Treibstoffpreises werden jene Komponenten, welche auf regionaler Ebene preisbeeinflussend wirken können, für das Bundesland Salzburg betrachtet (Kapitel 4).

Im Kontext der aktuellen politischen Debatten zum Themenbereich Treibstoffmarkt ist ein Exkurs zur sogenannten Spritpreis-Verordnung im Bericht enthalten (Kapitel 5).

Die Erkenntnisse und Schlussfolgerungen aus den oben angeführten Untersuchungen zu den einzelnen Teilaspekten des Treibstoffpreises in Salzburg werden abschließend noch einmal zusammengefasst (Kapitel 6).

2. Die Treibstoffpreisentwicklung in Österreich (August 2004 - Juli 2009)

In diesem Abschnitt wird die Entwicklung der Treibstoffpreise in Österreich und den österreichischen Bundesländern dargestellt. Die Betrachtung basiert auf Daten der ÖAMTC Online-Spritpreisbörse, welche für den Zeitraum 1. August 2004 bis 22. Juli 2009 zur Verfügung gestellt wurden. Diese Spritpreisbörse umfasst 2x tägliche Preismeldungen (morgens und abends) aller Kraftstoffarten in Euro/Liter (Tankstellenpreise = Bruttopreise).

Verwendet wurden die Preise für Diesel und Super Benzin, wobei zur Wahrung der Konsistenz ausschließlich die Abend-Daten herangezogen wurden.

Die Spritpreisbörse des ÖAMTC erfasst zirka 66% aller österreichischen Tankstellen, wobei der Anteil der erfassten Tankstellen in den Bundesländern zwischen 57% in der Steiermark und 87% in Wien liegt. Der Salzburger Tankstellenmarkt wird zu 75% abgebildet.

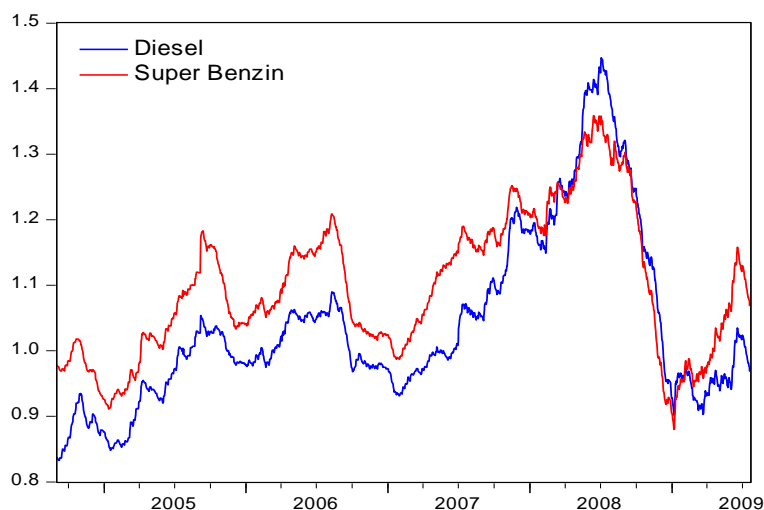


Abbildung 1: Entwicklung der Treibstoffpreise in Österreich

Die Entwicklung der Treibstoffpreise in Gesamt-Österreich ist in Abbildung 1 wiedergegeben. Für beide Sorten sind ganz klar jährliche Zyklen mit Preissteigerungen in den Sommermonaten und Preisrückgängen nach der Ferienzeit zu erkennen. In der Abbildung lässt sich auch ein leichter Aufwärtstrend für Diesel und Super Benzin über den Untersuchungszeitraum ausmachen. Im Vergleich zu

den Jahren 2004 bis 2006 fiel der Preisrückgang Ende 2007 erheblich schwächer aus. Anfang Juli 2008 kam es zu einem Preishöchststand von 1,447 € für Diesel und 1,358 € für Super Benzin. Danach sanken die Preise auf das Niveau von 2004-2006. Der bundesweite Durchschnittspreis für den Untersuchungszeitraum lag bei 1,041 € für Diesel und 1,098 € für Super Benzin.

2.1. Die Treibstoffpreisentwicklung in den einzelnen Bundesländern (August 2004 - Juli 2009)

Der Fokus dieser Untersuchung ist auf den Treibstoffmarkt in Salzburg gerichtet. Es ist davon auszugehen, dass dieser Markt nicht völlig losgelöst von den anderen Spritmärkten in Österreich funktioniert. Dies lässt sich durch einen grafischen Vergleich der regionalen Treibstoffpreisentwicklung über die letzten fünf Jahre verdeutlichen, welche eindeutig Korrelation zur Entwicklung in den übrigen Bundesländern aufweist. Um eine fundierte Analyse für Salzburg vornehmen zu können, werden daher in diesem Unterkapitel die Entwicklungen der Treibstoffpreise in den neun österreichischen Bundesländern einer gesonderten Betrachtung unterzogen.

2.1.1. In Wien

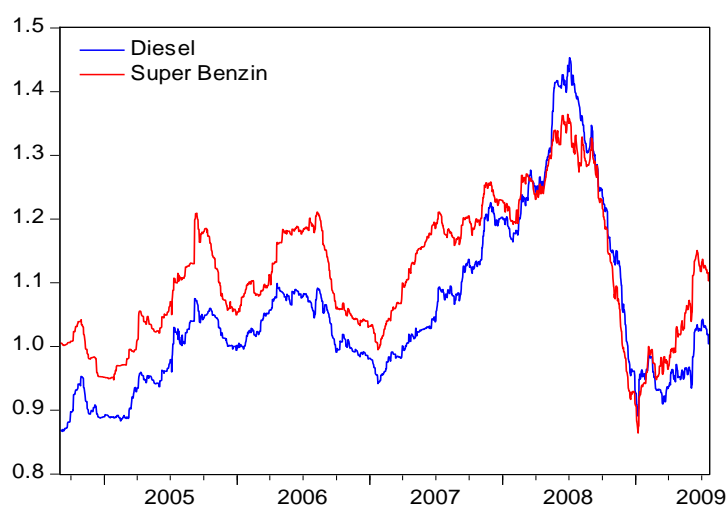


Abbildung 2: Entwicklung des Diesel und Benzinpreises in Wien

Wien ist das Bundesland mit dem höchsten Jahreseinkommen in Österreich (siehe Abbildung 19). Das Preisniveau¹ war im Jahr 2008 hinter Salzburg das zweithöchste im Bundesgebiet (siehe Tabelle 4). Die durchschnittlichen Kraftstoffpreise für die Periode August 2004 bis Juli 2009 liegen in Wien mit € 1,032 für Diesel und € 1,089 für Super Benzin jedoch ganz klar unter dem Bundesdurchschnitt.

2.1.2. In Niederösterreich

Niederösterreich ist zwar das Bundesland mit dem zweithöchsten Jahreseinkommen in Österreich (siehe Abbildung 19), zeichnet sich aber trotzdem durch ein unterdurchschnittliches Preisniveau aus (siehe Tabelle 4). Dies gilt auch für Treibstoffe. Mit einem Preis von € 1,035 für Diesel und € 1,093 für Super Benzin liegen die durchschnittlichen Preise zwar über jenen von Wien, aber immer noch unter dem österreichischen Durchschnitt.

2.1.3. Im Burgenland

Das Burgenland ist traditionell ein Bundesland mit einem niedrigen Preisniveau und unterdurchschnittlichem Einkommen (siehe Tabelle 4 bzw. Abbildung 19). Diese Tatsachen spiegeln sich auch ganz klar in den durchschnittlichen Treibstoffpreisen wider. In diesem Bundesland können die durchschnittlich günstigsten Preise für Diesel und Super Benzin angefounden werden. Diesel kostet im Durchschnitt € 1,028 und Super Benzin € 1,088.

2.1.4. In Oberösterreich

In Oberösterreich liegt das Preisniveau im österreichischen Mittel (Platz 5 in Tabelle 4), welches tendenziell dem ebenfalls im mittleren Segment angesiedelten durchschnittlichen Jahreseinkommen entspricht (siehe Abbildung 19). Auch das Preisniveau für Treibstoffe befindet sich nahe dem nationalen Mittel. Diesel kostete im Zeitraum von August 2004 bis Juli 2009 durchschnittlich € 1,043, Super Benzin € 1,099.

¹ Der Warenkorb für das Preisniveau in diesem Abschnitt enthält keine Treibstoffe.

2.1.5. In Salzburg

Salzburg ist zwar das Land mit dem dritthöchsten Durchschnittseinkommen in Österreich, allerdings auch das Land mit den vergleichsweise höchsten Preisen.

Mit einem Treibstoffpreisniveau von € 1,050 für Diesel und € 1,108 für Super Benzin gehörte von August 2004 bis Juli 2009 das Bundesland Salzburg - neben Tirol und Vorarlberg - zu den Bundesländern mit den höchsten Treibstoffpreisen.

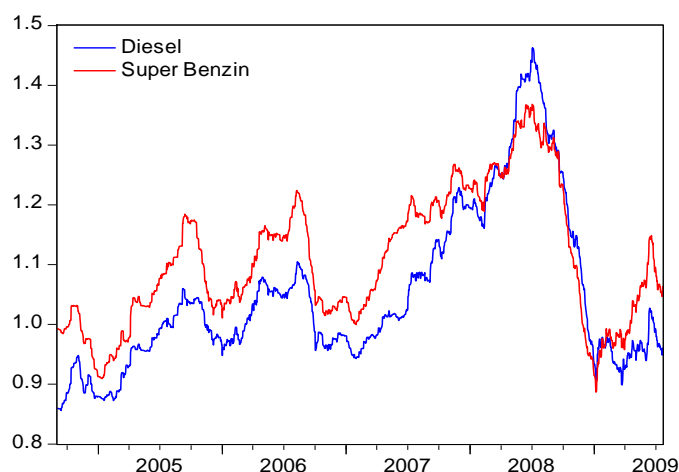


Abbildung 3: Entwicklung des Diesel und Benzinpreises in Salzburg

2.1.6. In der Steiermark

Die Steiermark ist mit einem vergleichsweise geringen Durchschnittseinkommen im unteren Drittel der Bundesländerstatistik angesiedelt (siehe Abbildung 19). Auch das Preisniveau in der Steiermark ist unterdurchschnittlich (siehe Tabelle 4). Demzufolge liegen auch die durchschnittlichen Treibstoffpreise von € 1,035 für Diesel und € 1,094 für Super Benzin unter dem bundesweiten Mittel.

2.1.7. In Kärnten

Kärnten ist laut Abbildung 19 das Bundesland mit dem geringsten Jahreseinkommen in Österreich. Beim Preisniveau belegt Kärnten hinter dem Burgenland Platz 2 unter den Bundesländern mit den geringsten Preisen. Super Benzin liegt mit einem

durchschnittlichen Preis von € 1,096 jedoch sehr nahe am österreichischen Mittel. Nur Diesel ist mit einem Preis von € 1,030 in Kärnten unterdurchschnittlich günstig.

2.1.8. In Tirol

Tirol hat ein vergleichsweise geringes durchschnittliches Jahreseinkommen (siehe Abbildung 19), die Preise sind jedoch überdurchschnittlich hoch (siehe Tabelle 4). Dasselbe gilt für Diesel- und Benzinpreise. Mit einem mittlerem Preis von € 1.059 für Diesel und € 1,113 für Super Benzin gehört Tirol mit Vorarlberg bei Kraftstoffen zu den teuersten Bundesländern in Österreich.

2.1.9. In Vorarlberg

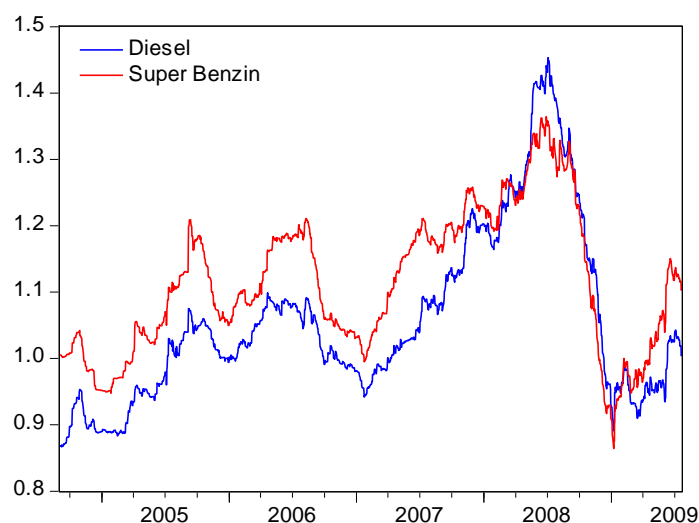


Abbildung 4: Entwicklung des Diesel und Benzinpreises in Vorarlberg

Vorarlberg liegt beim Einkommen im Mittel, weist aber das dritthöchste Preisniveau der österreichischen Bundesländer auf (siehe Abbildung 19 bzw. Tabelle 4). Bei Kraftstoffen liegt Vorarlberg markant über dem nationalen Durchschnitt. Super Benzin ist mit einem Durchschnittspreis von € 1,114 in Vorarlberg am teuersten. Diesel ist mit € 1,057 durchschnittlich nur noch in Tirol teurer.

3. Jüngste Entwicklungen am Tankstellenmarkt in Salzburg

Am Sonntag, den 28. Juni 2009, eröffnete die Firma FE-Trading GmbH (Geschäftsführer Markus Friesacher) an zwei Standorten in Salzburg Stadt (Innsbrucker Bundesstraße 112 und Bergerbräuhoferstraße 40a) und an einem Standort in Obertrum bei Salzburg (Seekirchnerstraße 1) jeweils eine neue Diskont-Automatentankstelle auf einem Hofer-Parkplatz.² Geschäftsidee ist - wie den Medien zu entnehmen - billiges Einkaufen (Hofer) mit billigem Tanken (Friesacher) zu verbinden. Laut Geschäftsführung wurde das Ziel angestrebt, um 2 Cent pro Liter billiger zu sein als die Konkurrenz. In absehbarer Zukunft sollen in ganz Österreich solche Selbstbedienungszapfsäulen auf rund 100 Hofer-Parkplätzen in Betrieb genommen werden.

Nach der Eröffnung dieser Tankstellen kam es noch am Sonntag an diversen Standorten in unmittelbarer Nachbarschaft zu den jeweils neu eröffneten Zapfsäulen zu Preisreduktionen, welche in Folge auch bei den FE-Trading Tankstellen Preissenkungen ausgelöst haben. Eine richtiggehende Preisspirale nach unten setzte am darauffolgenden Montag, den 29. Juni 2009, ein. Diese Spirale ist in Abbildung 5 für Diesel und in Abbildung 6 für Super Benzin skizziert.³

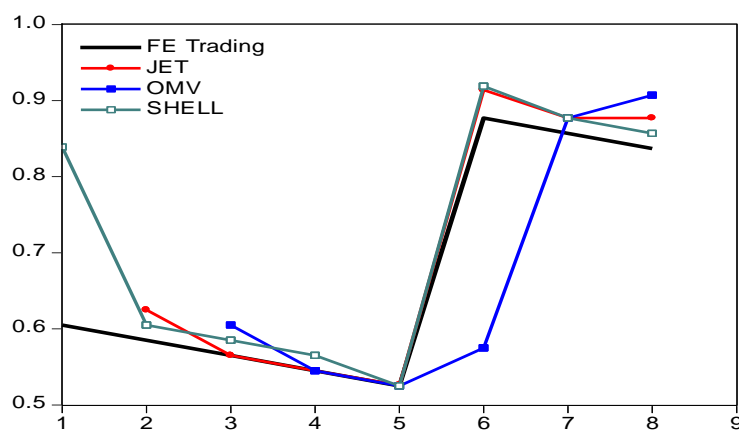


Abbildung 5: Preisspirale Diesel 29. - 30.6.2009

² Gemeint sind Parkplätze des Lebensmitteldiskonters "Hofer".

³ In den Abbildungen 5 und 6 sind die Beobachtungen 1 bis 5 die Preisveränderungen am 29.6., und die Beobachtungen 6 bis 9 die Preisveränderungen am 30.6.2009.

Aus den Abbildungen ist ersichtlich, dass die FE-Trading GmbH die Preise für Diesel und Super Benzin sukzessive gesenkt hat, und Konkurrenten in unmittelbarer Nachbarschaft diese Preisreduktionen ebenfalls durchführten.⁴

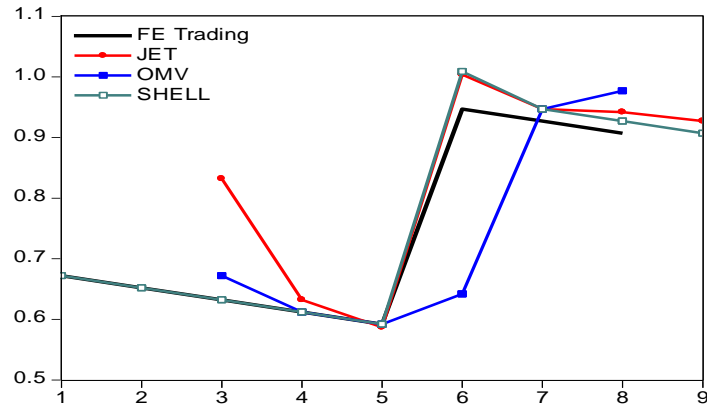


Abbildung 6: Preisspirale Super Benzin 29. - 30.6.2009

Die BWB hat rasch und zeitnah im Sinne der Konsumenten gehandelt und ein Ermittlungsteam bereits beginnend mit 30.6.2009 im Raum Salzburg eingesetzt. Die BWB-Fahnder sprachen mit allen Beteiligten vor Ort, nahmen in Unterlagen Einsicht und stellten zahlreiche Dokumente und Fotos sicher. Am 3.7.2009 versandte die BWB an die beteiligten Mineralölunternehmen Auskunftsverlangen, in dem sie ua die Preisveränderungsprotokolle des maßgeblichen Zeitraums abfragte.

Vorliegender Endbericht wurde sohin durch den Markteintritt der FE-Trading GmbH initiiert, beruht auf den damals sichergestellten und abgefragten Daten und schließt die damalige Untersuchung ab.

Doch weiter in der zeitlichen Abfolge: Die oben beschriebenen Abwärtsbewegungen dauerten den ganzen Montag (29. Juni 2009) an, bis ein Tiefststand von 0.525 € bei Diesel und von 0.587 € bei Super Benzin erreicht wurde. Am darauffolgenden Tag (Dienstag, den 30. Juni 2009) stiegen die Preise wieder, sodass sie sich auf einem

⁴ Exemplarisch wurden hier die Tankstellen in der Innsbrucker Bundesstraße in Salzburg ausgewählt. An den beiden anderen Standorten kam es zu ähnlichen Preisspiralen. Die BP Austria AG ist in dieser Betrachtung nicht enthalten, da von der Doppler Gruppe kein Preis(änderungs)protokoll für den 30.6.2009 zur Verfügung gestellt wurde.

Niveau von knapp 90 Cent für Diesel und etwas über 95 Cent für Super Benzin stabilisierten. Dieses signifikant unterdurchschnittliche Preisniveau konnte bei Tankstellen, welche in der Nähe der FE-Trading Tankstellen liegen, knapp 2 Wochen beobachtet werden. Danach stiegen die Preise wieder etwas an, blieben aber trotzdem unter dem nationalen Mittel.

Werden die Durchschnittspreise für Diesel im Bundesland Salzburg mit den österreichischen Durchschnittspreisen für den Zeitraum 1.6.2009 - 6.8.2009 verglichen, so ist in Abbildung 7 ersichtlich, dass das Preisniveau für Diesel in Salzburg seit Mitte Juni 2009 ganz klar unter dem österreichischen Durchschnitt liegt. Dies bedeutet, dass bereits zwei Wochen vor Eröffnung der FE-Trading Tankstellen das Preisniveau in Salzburg unter den bundesweiten Durchschnitt gesunken ist. Zwar waren die Treibstoffpreise von Mitte Juni 2009 in ganz Österreich rückläufig, allerdings fiel dieser Preisrückgang im Bundesland Salzburg überproportional aus. Nach dem bis 7. Juli andauernden Preissturz pendelten sich die Dieselpreise auf einem Niveau ein, welches deutlich unter dem österreichischen Mittel liegt.

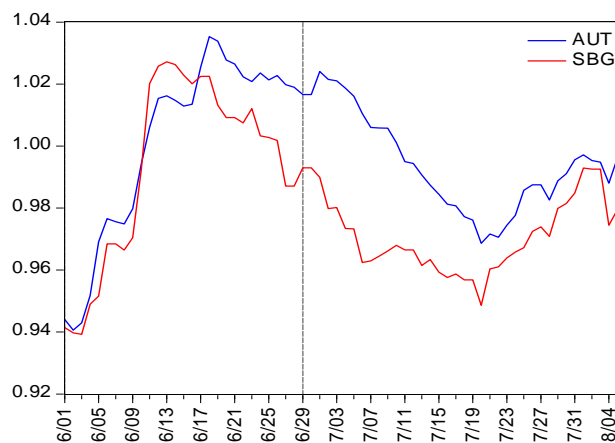


Abbildung 7: Entwicklung Dieselpreis Salzburg - Österreich

Bei den Benzinpreisen zeigt sich dasselbe Bild, lediglich auf einem etwas höheren Niveau. Etwa zwei Wochen vor Beginn der Preisspirale (am 29. und 30. Juni) fielen auch bei diesem Produkt die Preise unter den bundesweiten Durchschnitt. Danach sanken die Spritpreise in Salzburg überdurchschnittlich, um sich danach auf einem unterdurchschnittlichen Niveau einzupendeln.

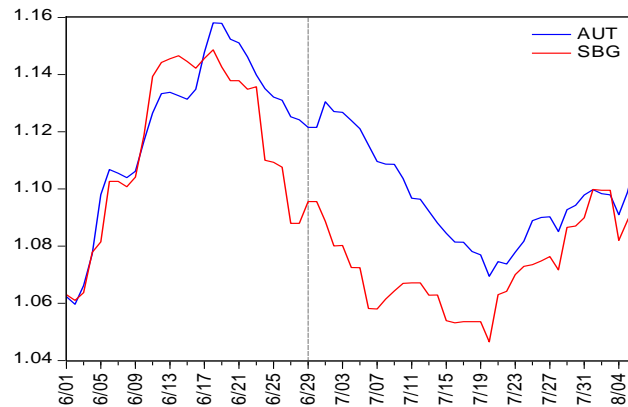


Abbildung 8: Entwicklung Benzinpreis Salzburg - Österreich

Aus diesen Beobachtungen kann geschlossen werden, dass der Markteintritt der FE-Trading GmbH einen primären Beitrag dazu geleistet hat, dass das Preisniveau im Bundesland Salzburg unter den nationalen Durchschnitt gefallen ist. Wie in Kapitel 2 aufgezeigt, lagen die Durchschnittspreise für Treibstoffe für das Bundesland Salzburg in der Periode August 2004 bis Juli 2009 ganz klar über dem bundesweiten Mittel. Genauer gesagt wies Salzburg die dritthöchsten Treibstoffpreise bei Diesel und Super Benzin in Österreich auf. Wie wir in Abbildung 7 und Abbildung 8 sehen trifft dies seit Mitte Juni nicht mehr zu - vielmehr ist Salzburg für diesen Zeitraum nach Kärnten jenes Bundesland, mit den günstigsten Treibstoffpreisen in Österreich.

Die jüngsten Entwicklungen im Bundesland Salzburg zeigen, dass die Spritpreise jetzt unter und nicht mehr wie in den letzten Jahren über dem österreichischen Durchschnitt liegen. Nichtsdestotrotz ist festzuhalten, dass diese Veränderungen seit lediglich 3 Monaten zu beobachten sind. Im Nachfolgenden basiert deshalb die Beantwortung der Fragestellung, welche Komponenten des Treibstoffpreises in Österreich beeinflusst werden können, auf Daten eines längeren Beobachtungszeitraums - August 2004 bis Juli 2009.

4. Salzburger Treibstoffpreise und deren spezifische Einflussfaktoren

4.1. Allgemeine Kostenkomponenten des Treibstoffpreises

Im Hinblick auf Treibstoffe erfolgt die Preiswahrnehmung der Konsumenten so emotional wie sonst nur bei sehr wenigen Produkten. Durch das fehlende Wissen zur Zusammensetzung des Treibstoffpreises, sowie der Beeinflussbarkeit seiner Komponenten durch Industrie, Handel und Gesetzgeber, erscheint dieser dem Konsumenten als eine „Black-Box“, durch welche Mineralölkonzerne Preiserhöhungen an den Zapfsäulen scheinbar direkt als Gewinne lukrieren können. Es sollen daher in diesem Abschnitt kurz die Kostenkomponenten des Bruttokraftstoffpreises beschrieben werden um erkennen zu können, wer deren Höhe und damit auch den zu erzielenden Gewinn beeinflussen kann. Eine mögliche Unterteilung dieser Komponenten ist in A-, B- und C-Faktoren möglich⁵.

Unter **A-Faktoren** werden jene Kostenkomponenten subsummiert, welche vorwiegend von den internationalen Märkten geprägt werden. Es fallen darunter der internationale Rohölpreis, die Raffineriemarge, der Regionalaufschlag (i.e. Aufschlag auf den Rotterdamer Produktenpreis der das Angebot und die Nachfrage bei den für Österreich relevanten Raffinerien widerspiegelt), die primären Transportkosten (i.e. Transportkosten die bis zur Raffinerie oder Lager anfallen) und die Lagerkosten. Die Lagerkosten werden in Österreich unter anderem durch die verpflichtende Haltung von Pflichtnotstandsreserven an Erdöl und Erdölprodukten beeinflusst. Dies ist im Erdöl-Bevorratungs- und Meldegesetz (EBMG) 1982⁶ verankert, und soll zur Sicherung der Energieversorgung beitragen. Im Wesentlichen besagt das EBMG, dass jeder Importeur von Erdöl und Erdölprodukten jedes Jahr 25% seiner Vorjahres-Nettoeinfuhren als Pflichtnotstandsreserve im Inland auf Lager zu halten hat. Ein Höchsttarif für die Übernahme der Pflichtbevorratung für je 1.000 Erdöleinheiten ist

⁵ Diese Unterteilung wurde beispielsweise in der PVM Oil Associates Studie (2005) vorgenommen.

⁶ Erdöl-Bevorratungs- und Meldegesetz (EBMG), BGBl. Nr. 546/1982; derzeit geltende Fassung: BGBl. Nr. 53/2008

durch den Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend jeweils zu Beginn der Bevorratungsperiode im Amtsblatt zur Wiener Zeitung bekanntzugeben.

Diese erwähnten A-Faktoren nehmen 44% des Kraftstoffpreises in Anspruch, und sind aufgrund der österreichischen Marktgröße nur bedingt beeinflussbar.

Die **B-Faktoren** beschreiben Kostenkomponenten, welche primär in Österreich geformt werden. Dazu zählen unter anderem die Investitionskosten für die Errichtung des Vertriebsnetzes, Instandhaltungskosten, die sekundären Transportkosten (i.e. Transportkosten die vom Lager oder der Raffinerie bis zur Tankstelle anfallen), Werbungskosten, Gemeinkosten inklusive Zinsen und natürlich auch der Gewinn. Die B-Faktoren schlagen mit 9% des Kraftstoffpreises zu Buche.

C-Faktoren beschreiben die an österreichischen Tankstellen eingehobenen Steuern. Dies sind die Mineralölsteuer und die Umsatzsteuer. Während die Umsatzsteuer eine Wertsteuer darstellt, beschreibt die Mineralölsteuer eine Mengensteuer. Dies bedeutet, dass die Umsatzsteuer vom Preis abhängig ist, bei der Mineralölsteuer jedoch ein Fixbetrag pro Liter festgelegt wurde. Für Benzin beträgt die Mineralölsteuer 0,442 € (EU-Mindestbesteuerung liegt bei 0,359 €) und für Diesel 0,347 € (EU-Mindestbesteuerung ist 0,302 €) pro Liter. 47% des Kraftstoffpreises werden durch diese C-Faktoren abgebildet.

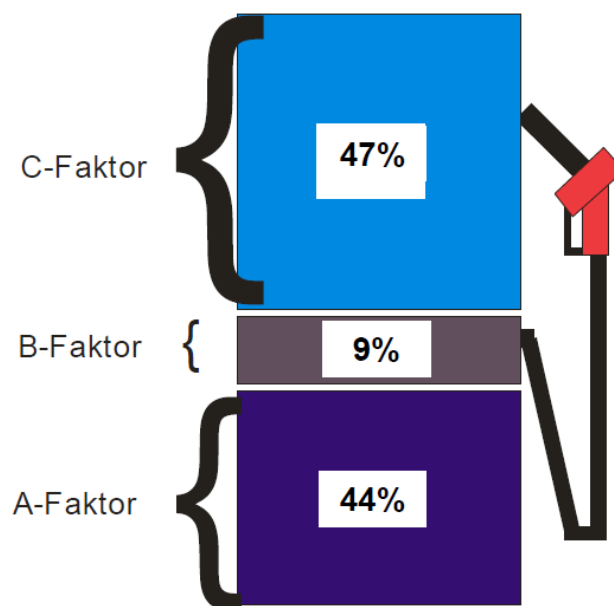


Abbildung 9: Kostenaufbau des Kraftstoffpreises 2008;

Quelle: Prof. Dr. Herbert Hofstätter, Montanuniversität Leoben (2008)

Von den Mineralölgesellschaften primär beeinflussbare Kostenkomponenten sind jene, welche unter B erwähnt wurden. Nichtsdestotrotz sind auch A-Faktoren vorhanden, die von der österreichischen Mineralölwirtschaft beeinflusst werden können. Abgesehen davon, dass Mineralölgesellschaften auch selbst Lager besitzen und somit ihre Lagerkosten beeinflussen können, oder aber viele Mineralölgesellschaften Raffinerien besitzen bzw. an Raffinerien beteiligt sind und somit die Raffineriemarge selber steuern können, verdient der Regionalaufschlag besondere Beachtung. Laut der Studie "Der österreichische Kraftstoffmarkt 2004"⁷ ist dies ein Aufschlag auf den Rotterdamer Produktpreis, der das Angebot und die Nachfrage bei den für Österreich relevanten Raffinerien widerspiegelt. Je nach Produktverfügbarkeit und Existenz von möglichen Alternativen ergibt sich somit ein Marktgleichgewicht. Dieser Regionalaufschlag scheint einen wenig transparenten und daher unbefriedigenden Erklärungsansatz für die unterschiedlichen Treibstoffpreise in Österreich zu liefern, da somit Teile der Treibstoffpreisdifferenzen zwischen, aber auch innerhalb der Bundesländer, auch immer auf den Regionalzuschlag zurückzuführen sind.

4.1.1. Variation von Preisfaktoren auf lokaler Ebene

Auf lokaler Ebene können - abgesehen vom Regionalaufschlag - lediglich Kostenfaktoren der Kategorie B variieren. Nachfolgend sind jene Einflussfaktoren aufgelistet, welche ursächlich für die bis Juni 2009 überdurchschnittlich hohen Treibstoffpreise in Salzburg sein können:

strukturelle Einflussfaktoren (angebotsseitig)

- Transportkosten
- Struktur des lokalen Tankstellenmarktes
- Marktkonzentration

⁷ siehe PVM Oil Associates (2005)

regionale Investitionskosten

- Grundstückskosten (Pacht / Kauf)
- Baukosten (inkl. Umweltauflagen, Naturschutzauflagen etc.)

Nachfrageseitige Einflussfaktoren

- Preiselastizität der Treibstoffnachfrage
- Anzahl der Kraftfahrzeuge pro Tankstelle
- verfügbares pro-Kopf-Einkommen
- Treibstoffverbrauch
- Transitverkehr
- die Nähe Salzburgs zu Deutschland, einem Hochpreisland bei Treibstoffen, und der daraus resultierende Tanktourismus

In Abschnitt 4.4.1 werden die sekundären Transportkosten näher beleuchtet. Das Fazit dieses Abschnittes ist, dass das Thema Transportkosten als mögliche Ursache für höhere Treibstoffpreise in Salzburg nicht relevant ist.

Die Struktur des lokalen Tankstellenmarktes in Salzburg, sowie die Betrachtung der Treibstoffpreise getrennt nach Majors⁸ und freien Tankstellen wird in Abschnitt 4.4.2 analysiert. Unter anderem wird in diesem Abschnitt aufgezeigt, dass sowohl in Salzburg wie auch in allen anderen österreichischen Bundesländern das Treibstoffpreisniveau der Majors über dem der freien Tankstellen liegt.

Für die Berechnung der Marktkonzentration sind die Marktanteile der jeweiligen Tankstellenbetreiber entscheidend. Der CR4-Konzentrationsindex stellt eine geeignete Kennzahl zur Messung der Marktkonzentration dar. Eine Erklärung und Auswertung des CR4-Index findet in Abschnitt 4.4.3 statt. An dieser Stelle sei nur kurz vorweggenommen, dass Salzburg den sechsthöchsten Konzentrationswert aufweist.

⁸ Unter Majors werden die internationalen Mineralölgesellschaften verstanden.

Baukosten stellen trotz der bundesländerspezifischen Bauordnungen in Österreich keine Erklärungsvariable dar. Bei der Betrachtung der durchschnittlichen Grundstückskosten (siehe Abschnitt 4.5.1) konnte auch nicht festgestellt werden, dass diese einen relevanten Einfluss auf die Treibstoffpreise haben, auch wenn Salzburg die zweit teuersten durchschnittlichen Grundstückspreise in Österreich aufweist.⁹

Die Preiselastizität der Treibstoffnachfrage gibt an, um wie viel Prozent sich die Nachfrage ändert, falls der Treibstoffpreis um 1% steigt. Es kann davon ausgegangen werden dass Personen, welche nicht zwingend am Individualverkehr teilnehmen müssen, sondern auch zum öffentlichen Verkehr substituieren können, mit einem stärkeren Nachfragerückgang reagieren als solche, die keine oder nur sehr schlechte Alternativen haben. So ist möglicherweise in Salzburg eine unelastischere Preiselastizität der Nachfrage - und somit ein größerer Spielraum bei der Preisfestsetzung - anzufinden als beispielsweise in Wien. Auf die Preiselastizität der Nachfrage wird im Rahmen der Erklärung der nachfrageseitigen Einflussfaktoren in Abschnitt 4.6.1 näher eingegangen.

Keine mögliche Erklärung für Treibstoffpreisdifferenzen zwischen Salzburg und den einzelnen Bundesländern stellt die Kraftfahrzeugdichte pro Tankstelle dar. Dieser Aspekt wird in Abschnitt 4.6.2 näher beleuchtet.

Wie in Abschnitt 4.6.3 gezeigt, kann durch die Betrachtung des verfügbaren pro-Kopf-Einkommens keine ausreichende Erklärung für die höheren Treibstoffpreise in Salzburg gefunden werden, da Salzburg bei der Kaufkraft nur an 7. Stelle rangiert.

Der Treibstoffverbrauch in den einzelnen Bundesländern wird in Abschnitt 4.6.4 besprochen. Der relativ hohe Verbrauch an Diesel- und Ottokraftstoff trägt möglicherweise zu dem höheren Treibstoffpreisniveau bei.

Dieser relativ hohe Treibstoffverbrauch in Salzburg ist auch auf den verstärkten Transitverkehr zurückzuführen. Demzufolge liefert auch das Thema Transitverkehr

⁹ Quelle: <http://www.derhaeuslbauer.at/de/4/grundstueckspreise/141.html> [25.8.2009]; eigene Berechnungen

einen Erklärungsansatz für die überdurchschnittlich hohen Treibstoffpreise in Salzburg. Näheres wird in Abschnitt 4.6.5 aufgezeigt.

An den Transitverkehr ist auch der Tanktourismus gekoppelt. Ein ausschlaggebender Faktor für die Höhe der Treibstoffpreise in Salzburg ist auch das grenznahe Treibstoffpreisniveau im Nachbarland Deutschland. Die nachstehende Grafik verdeutlicht das Ausmaß des Tanktourismus in Österreich, vor allem nach Einführung der Ökosteuer 1999 in Deutschland. Auf den Einflussfaktor Tanktourismus wird in Abschnitt 4.6.6 näher eingegangen.

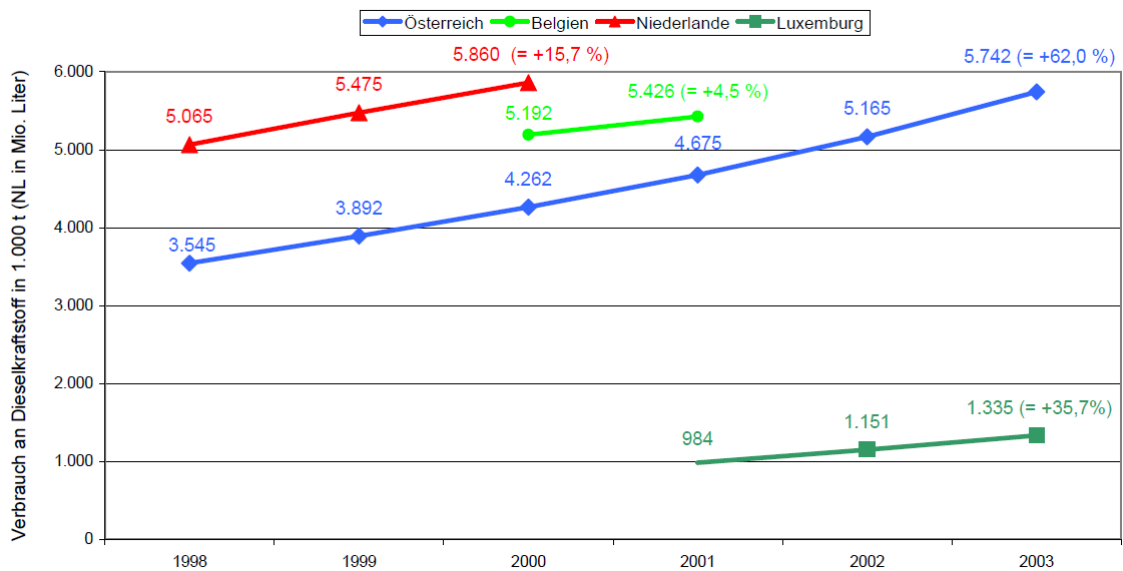


Abbildung 10: Tanktourismus in deutschen Nachbarstaaten;
 Quelle: BAG, Köln; Shell, Hamburg; Originaldaten: BMWA, Wien; Petrofed, Brüssel; CBS, Voorburg/Heerlen; Luxemburgischer Mineralölverband; BGL-Berechnungen

Bevor mit der näheren Betrachtung der oben erwähnten Einflussfaktoren begonnen wird, soll das nächste Kapitel einen kurzen Überblick über den regionalen Treibstoffbeschaffungsmarkt in Österreich geben.

4.2. Regionale Betrachtung Österreichs

Die regionale Betrachtung des österreichischen Treibstoffmarktes zeigt, dass im Hinblick auf Logistik und Lieferwege zwischen mehreren Regionen unterschieden werden muss:

- **Region um Wien** (i.e. Wien, Niederösterreich, Burgenland)

Die Region um Wien zeichnet sich dadurch aus, dass in Schwechat die einzige in Österreich vorhandene Raffinerie beheimatet ist. Neben der Raffinerie in Schwechat gibt es natürlich noch weitere mögliche Bezugsquellen wie beispielsweise die Raffinerie Slovnaft in der Slowakei (Bratislava), die Raffinerie Százhalombatta in Ungarn oder diverse Raffinerien in Tschechien (z.B.: Strellice, Litvinov, Vcelna).

Desweiteren besteht in diesem Teil Österreichs die Möglichkeit, Produkte aus der ARA Region (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) über den Rhein-Main-Donaukanal zu beziehen. Auch wenn dieser günstige Transportweg im Verhältnis zum gesamten Transportvolumen nur eine untergeordnete Rolle spielt (siehe dazu Abschnitt 4.4.1), kann dies dennoch einen Einfluss auf die Treibstoffpreise haben. Generell ermöglicht die Lage dieser Region, dass für die logistische Abwicklung von Mineralöltransporten die Transportmittel Schiff, Kesselwagen und Tankwagen zur Verfügung stehen.

- **Region um Linz** (i.e. Oberösterreich, nördliche Steiermark, Salzburg)

Aufgrund diverser Angebotsmöglichkeiten durch den Donau-Binnenhafen und der starken Nachfrage, ist die Region um Linz der höchst konzentrierte Marktplatz in Österreich. Neben der von der OMV betriebenen Produktenpipeline von der Raffinerie Schwechat nach St. Valentin, bestehen auch alternative Angebote aus Deutschland, der Slowakei, Ungarn und Tschechien.

Wie schon in der Region um Wien ist auch in der Region um Linz eine Produkteneinfuhr aus der ARA Region über den Rhein-Main-Donaukanal möglich, wenngleich dies von geringer Bedeutung ist. Dennoch können die Preise durch diese zusätzliche Möglichkeit beeinflusst werden.

In der Region um Linz können sämtliche Transportmöglichkeiten - Schiff, Kesselwagen, Tankwagen und auch Produktenpipeline - ausgeschöpft werden.

- **Südliche Region** (i.e. Kärnten, südl. Steiermark)

In Graz und Fürnitz sind die Produkte der heimischen Raffinerie in Schwechat einem verstärkten Konkurrenzdruck ausgesetzt. Während in der Region Graz die importierten Produkte hauptsächlich aus Ungarn, der Slowakei oder Slowenien kommen, werden in der Kärntner Region (Furnitz) aufgrund des von Agip vorhandenen Tanklagers auch Treibstoffe aus Italien vertrieben.

Anders als in den beiden zuvor erwähnten Regionen ist der Mineralöltransport lediglich via Tankwagen oder Kesselwagen möglich.

- **Westliche Region** (i.e. Tirol, Vorarlberg)

Aufgrund der geografischen Lage werden die Bundesländer Tirol und Vorarlberg hauptsächlich durch importierte Produkte, welche via Tankwagen oder Kesselwagen aus Deutschland und vorwiegend via Kesselwagen aus Italien ins Land gebracht werden, versorgt. Eine Besonderheit in dieser Region ist, dass der Treibstoffverbrauch pro Tankstelle aufgrund des Tanktourismus und der wichtigen Nord-Süd-Transitroute relativ hoch ist.

4.3. Standorte der für Österreich relevanten Raffinerien

Die österreichische Nachfrage nach Treibstoffen wird hauptsächlich von den Raffinerien in Deutschland (Gelsenkirchen, Lingen, Neustadt a.d. Donau, Burghausen, Vohburg), in Italien (Venedig, Mantua), in Ungarn (Százhalombatta), in der Slowakei (Bratislava) und natürlich in Österreich (Schwechat) gestillt.

Da ausgehend von den Raffinerien in Gelsenkirchen oder Lingen ein Transportweg von zirka 800 km anfallen würde, kann davon ausgegangen werden, dass die in Deutschland raffinierten und in Salzburg vertriebenen Treibstoffe primär aus den nähergelegenen Raffinerien Neustadt a.d. Donau, Burghausen und Vohburg stammen. Schon aufgrund der vorhandenen Produktenpipeline die von der Raffinerie in Schwechat nach St. Valentin (Oberösterreich) führt, und den vergleichsweise dadurch geringen anfallenden Kosten wird die heimische Raffinerie als

Treibstoffbezugsquelle für Tankstellen in Salzburg angesehen. Italienische Raffinerien oder die oben genannten Raffinerien in Ungarn und der Slowakei werden aufgrund der Entfernung bei der Bestimmung der für Salzburg relevanten Raffinerien als nicht vorrangig betrachtet.

Der nächste Abschnitt befasst sich mit der Frage, ob die Höhe der sekundären Transportkosten in Salzburg im Vergleich zu anderen ostösterreichischen Bundesländern unterschiedlich ist, und dies ein Grund dafür sein könnte, weshalb die Treibstoffpreise in Salzburg bis Juni 2009 etwas über dem österreichischen Durchschnitt lagen.

4.4. Strukturelle Einflussfaktoren (angebotsseitig)

4.4.1. Sekundäre Transportkosten

Wie bereits im Abschnitt 4.1 erwähnt, handelt es sich bei den sekundären Transportkosten um sogenannte B-Faktoren, welche die Transportkosten vom Lager oder der Raffinerie zur Tankstelle beschreiben. Anders als in den westlichsten Bundesländern Österreichs sind rund um das Bundesland Salzburg zahlreiche Produktenlager vorhanden. Zwar befindet sich im Bundesland Salzburg nur 1 Produktenlager mit einem Fassungsvermögen von über 1.000 m³, doch in den umliegenden Bundesländern sind noch weitere Lager vorzufinden: 4 in Oberösterreich, 4 in der Steiermark und 2 Produktenlager haben ihren Standort in Kärnten.

Ausgehend von der Frage, ob Treibstofftransporte nach Salzburg kostenintensiver sind als Transporte in den bzw. im Osten Österreichs, illustriert Abbildung 11, dass unter anderem Salzburg und Ostösterreich nach OMV Definition ein und demselben Cluster (i.e. Cluster 1) angehören.



Abbildung 11: Logistische, geographische Einteilung;

Quelle: OMV R&M Mineralölversorgung in der Donau-Region, Mag. István Mihály (2009)

Der Abbildung 12 ist zu entnehmen, dass Treibstofftransporte im Cluster 1 zu 49% per Bahn, zu 15% via LKW, zu 4% per Schiff und zu 13% via Pipeline erfolgen. Weiters ist in der untenstehenden Abbildung ersichtlich, dass der Mineralöltransport per LKW 14 € je Tonne, via Bahn 10 € pro Tonne, per Schiff 8 € pro Tonne und via Pipeline 2 € pro Tonne kostet. Die regionale Eingrenzung des Cluster 1 zeigt, dass die Transportkosten für die Treibstoffbelieferung von Salzburger Tankstellen nicht wesentlich anders sind als jene in Ostösterreich. Zwar profitieren Regionen welche nah an St. Valentin liegen davon, dass vorwiegend das günstigste Beförderungsmittel verwendet werden kann - die Produktpipeline, oder davon, dass die Entfernung zu den in Süddeutschland gelegenen Raffinerien relativ gering ist, im Gegenzug profitieren die in Österreich weiter östlich gelegenen Regionen von der Nähe zur einzigen Raffinerie in Österreich - der Raffinerie in Schwechat bei Wien.

	Rhine-Main Countries	Danube Countries	OMV Cluster 1	
Population mn	117	76		
Freight Gtkm	700	335	11,5 mnt	
	Transport split			
Road	67%	73%	49%	10
Rail	15%	23%	34%	14
	Rhine	Danube	Danube	
Water	17%	4%	4%	8
Pipeline	---	---	13%	2

Abbildung 12: Transportdetails;

Quelle: OMV R&M Mineralölversorgung in der Donau-Region, Mag. István Mihály (2009)

Nach Betrachtung der sekundären Transportkosten und der Erkenntnis, dass diese in ihrer Höhe für Salzburg nicht bedeutend anders sein werden als für ostösterreichische Bundesländer, wird im nächsten Abschnitt näher auf die Tankstellenebene in Salzburg eingegangen.

4.4.2. Der Tankstellenmarkt in Salzburg

Mit Ende 2008 sind insgesamt 197¹⁰ Tankstellen in Salzburg vorhanden, wobei 149 sogenannte Major-Tankstellen und 48 freie Tankstellen sind.

Eine nähere Betrachtung des Tankstellenmarktes in Salzburg lässt erkennen, dass eine Überrepräsentierung von Major-Tankstellen, welche in der Regel höhere Preise auszeichnen als freie¹¹ Tankstellen, besteht. Dies ist auch aus der nachstehenden Abbildung 13 erkennbar. Der höchste Anteil an Major-Tankstellen ist in Vorarlberg und Tirol, jene Bundesländer mit den höchsten durchschnittlichen Treibstoffpreisen in Österreich, vorzufinden. Nach Wien weist das Bundesland Salzburg mit einem Majoranteil von 73% den vierthöchsten Wert auf, die Steiermark mit knapp 54% den geringsten. Das Pendant dazu - der Anteil der freien Tankstellen - ist in Abbildung 14 dargestellt.

¹⁰ Quelle: Tankstellenstatistik des Fachverbands der Mineralölindustrie, Wirtschaftskammer Österreich

¹¹ Als freie Tankstellen werden im Folgenden Tankstellen bezeichnet, welche keinen internationalen Mineralölgesellschaften angehören.

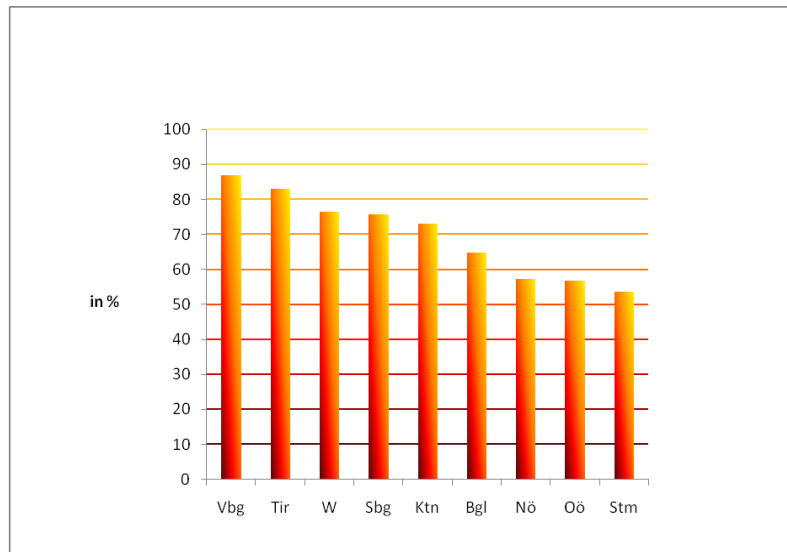


Abbildung 13: Anteil der Majors in den 9 Bundesländern, 2008

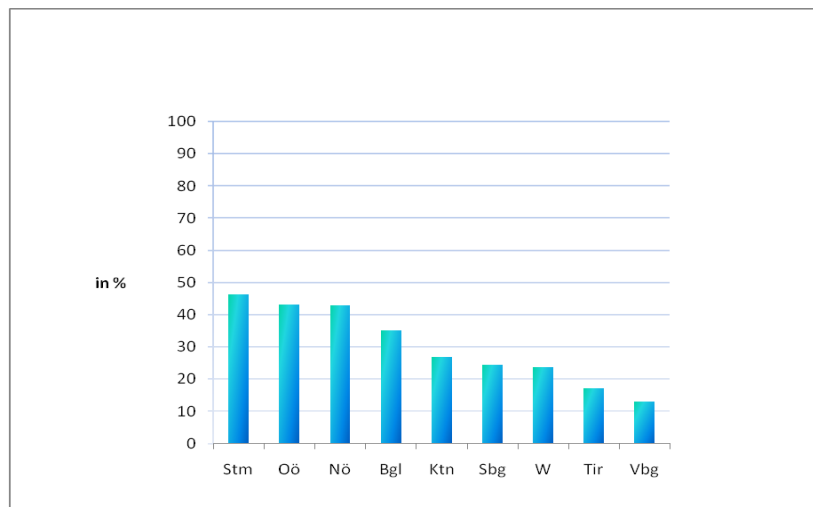


Abbildung 14: Anteil der "freien" Tankstellen in den 9 Bundesländern, 2008

Auch die Entwicklung der Majors - und dementsprechend die der freien Tankstellen - variiert von Bundesland zu Bundesland. Während in Vorarlberg zwischen 2006 und Juni 2009 ein verstärkter Anstieg der Major-Tankstellen erkennbar ist, kam es in Salzburg während dieser Zeit zu einem Rückgang der großen Anbieter.

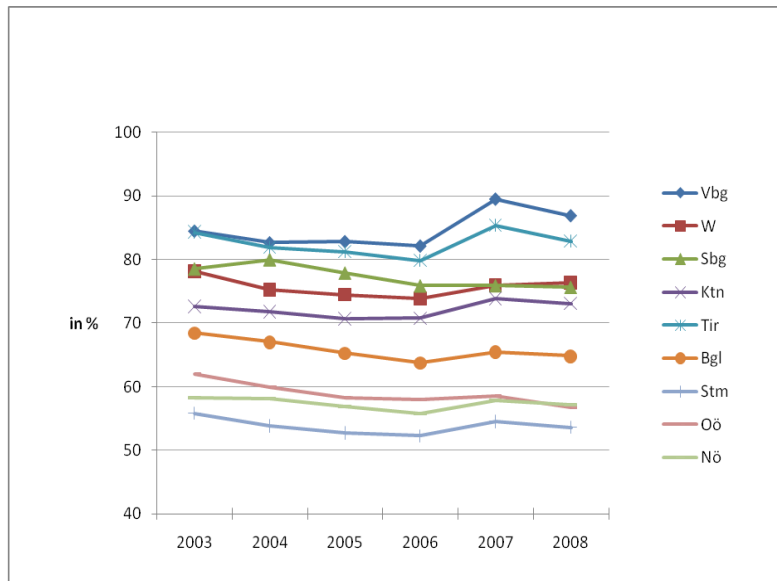


Abbildung 15: Entwicklung der Majors in den einzelnen Bundesländern

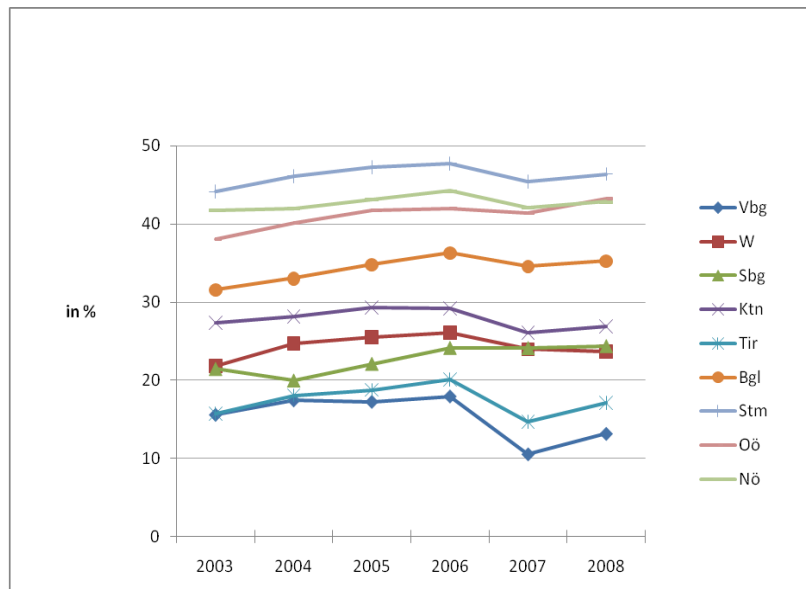


Abbildung 16: Entwicklung der freien Tankstellen in den einzelnen Bundesländern

Ein hoher Anteil an Major-Tankstellen lässt normalerweise auf ein höheres Treibstoffpreisniveau schließen. Diesem Statement kann hier allerdings nur bedingt beigepflichtet werden. Vorarlberg, Tirol und Salzburg, die Bundesländer mit den in diesem Beobachtungszeitraum durchschnittlich höchsten Treibstoffpreisen, weisen auch einen erhöhten Anteil an Major-Tankstellen auf. Wien allerdings rangiert bei der

Frage des Majoranteils auf Platz 3, weist aber unterdurchschnittlich günstige Treibstoffpreise auf. Möglicherweise greift hier das Argument, dass Wien einen Sonderfall darstellt. Dies kann dadurch begründet werden, dass die Bundeshauptstadt einen hohen Anteil an Tagespendlern auf sich zieht - aus Abbildung 22 ist ersichtlich, dass die Bundesländer Burgenland und Niederösterreich die höchste Anzahl an Auspendlern zu verbuchen haben. Diese Pendler haben dann die Möglichkeit an ihrem Wohnort oder auf der von ihnen zurückzulegenden Strecke zu tanken. Das Preisniveau in Wien darf deshalb trotz vieler Major-Tankstellen nicht weit über den umliegenden Bundesländern liegen¹², da nur so die Nachfrager dazu bewegt werden können direkt in Wien zu tanken.

Es ist nicht eindeutig feststellbar, dass ein hoher Majoranteil auf hohe Treibstoffpreise schließen lässt. So weist das Bundesland Oberösterreich einen vergleichsweise geringen Majoranteil auf, die Treibstoffpreise liegen aber knapp oberhalb des Bundesdurchschnitts. Auch die Steiermark scheint nicht in dieses Bild zu passen. Es weist zwar den geringsten Majoranteil auf, dennoch kann dieses Bundesland nicht die günstigsten Durchschnittspreise aufweisen.

Nichtsdestotrotz scheint der Anteil der Major-Tankstellen - vor allem in den westlichen Bundesländern - einen Einfluss darauf zu haben ob überdurchschnittlich hohe Treibstoffpreise herrschen. Auf diesen Aspekt wird nun in Abschnitt 4.4.2.1 näher eingegangen.

4.4.2.1. Treibstoffpreise der Majors und der freien Tankstellen im Bundesländervergleich

Tabelle 1 weist Durchschnittspreise für Diesel und Super Benzin getrennt nach den Kategorien Major-¹³ und freie Tankstellen aus. Auffällig ist, dass Major-Tankstellen im Bundesdurchschnitt um 1,6 Cent oder 1,5% mehr für Diesel verlangen als freie

¹² Wien: 1,032 € / l Diesel und 1,089 € / l Super Benzin;

Burgenland: 1,028 € / l Diesel und 1,088 € / l Super Benzin;

Niederösterreich: 1,035 € / l Diesel und 1,093 € / l Super Benzin; siehe Abschnitt 2.1

¹³ In diesem Abschnitt werden Majors wie folgt definiert: BP inkl. Aral, OMV inkl. Avanti und Shell

Tankstellen. Bei Super Benzin beträgt diese Differenz 1,4 Cent oder 1,3%. Desweiteren ist aus den Daten in Tabelle 1 eine Volatilität der Durchschnittspreise um das österreichische Mittel erkennbar.

	Öst.	Wien	Bgl.	NÖ.	OÖ.	Kärnten	Stm.	Salzb.	Tiro	Vor.
	Majors									
Diesel	1.047	1.039	1.033	1.041	1.048	1.040	1.048	1.056	1.064	1.060
Super Benzin	1.102	1.096	1.092	1.098	1.103	1.099	1.103	1.112	1.117	1.118
	Freie Tankstellen									
Diesel	1.031	1.019	1.024	1.029	1.037	1.027	1.028	1.034	1.049	1.044
Super Benzin	1.088	1.075	1.083	1.086	1.093	1.086	1.084	1.090	1.104	1.105

Tabelle 1: Durchschnittliche Kraftstoffpreise der Majors und freien Tankstellen in Salzburg und Österreich in €, Erhebungszeitraum: 08/2004 - 07/2009

Bei den Major-Tankstellen kann der günstigste Dieselpreis im Burgenland vorgefunden werden, da dieser 1,4 Cent unter dem Bundesdurchschnitt liegt. Bei den freien Tankstellen ist der preiswerteste Diesel in Wien erhältlich, da dort der Landesdurchschnitt 1,2 Cent unter dem österreichischen Mittel liegt.

Bei den Major-Tankstellen im Burgenland ist ebenfalls der Super Benzin am günstigsten. Es wird dort im Schnitt um 1 Cent weniger pro Liter bezahlt als in Gesamtösterreich. Wie schon bei den Dieselpreisen sind auch die Super Benzinpreise der freien Tankstellen in Wien durchschnittlich am niedrigsten. Der Durchschnittswert liegt dort 1,3 Cent unter dem österreichischen Mittelwert.

Am anderen Ende des Preisspektrums befindet sich Vorarlberg, Tirol und Salzburg. Es liegen bei dem Beobachtungszeitraum die Preise bei den Majors und den freien Tankstellen deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Bei Major-Tankstellen liegt der Dieselpreis in Tirol am weitesten über dem Mittel, gefolgt von Vorarlberg und Salzburg. Werden die Treibstoffpreise der freien Tankstellen betrachtet, so ist Salzburg bei Diesel das drittteuerste Bundesland, bei Super Benzin liegt Salzburg nach Vorarlberg, Tirol und Oberösterreich auf Rang vier.

Es wird also deutlich, dass (nicht nur) im Bundesland Salzburg der Anteil der Major-Tankstellen, und die dort vorzufindenden Treibstoffpreise, einen besonderen Einfluss auf die Treibstoffpreissituation ausüben.

4.4.3. Marktkonzentration

Für die Messung der Marktkonzentration stellt der CR4-Konzentrationsindex eine geeignete Maßzahl dar. Der CR4-Index lässt sich aus den Absatzzahlen oder den Umsatzzahlen der einzelnen Marktteilnehmer berechnen. Beide Male werden aus den verfügbaren Daten der jeweilige Marktanteil der am Markt agierenden Unternehmen bestimmt. Der CR4-Konzentrationsindex kann anhand folgender Formel berechnet werden

$$CR4 = \sum_{i=1}^4 s_i \quad (1)$$

wobei s_i den Marktanteil des Unternehmens i darstellt, und $i = 1, \dots, 4$ die 4 größten am Markt agierenden Unternehmen bezeichnet.

Da weder Absatz- noch Umsatzzahlen auf Bundeslandebene vorhanden sind, werden für die Berechnung der Marktanteile approximativ die Anzahl der von einem Unternehmen in einem Bundesland betriebenen Tankstellen im Jahr 2008 verwendet. Die untenstehende Tabelle weist den CR4-Konzentrationsindex für alle 9 Bundesländer aus. Der österreichische Durchschnitt des CR4-Index liegt bei 52,64 was bedeutet, dass die 4 Unternehmen mit der meisten Tankstellenanzahl in Österreich einen Marktanteil von 52,64% besitzen. Den uns vorliegenden Zahlen betreffend Marktanteilen (umsatzmäßig) auf Österreichebene kann entnommen werden, dass die Marktanteile der 4 größten Mineralölunternehmen insgesamt 62,20% für das Jahr 2008 betragen. Wird dieser Wert mit dem anhand der Tankstellenanzahl errechneten CR4-Konzentrationsindex verglichen so ist ersichtlich, dass dieser die Marktkonzentration in Österreich unterschätzt.

In der nachfolgenden Tabelle ist der approximative CR4-Konzentrationsindex auf Bundeslandebene ersichtlich:

	Stm	NÖ	Ktn	Sbg	OÖ	W	Tir	Vbg	Bgld
CR4-Index	41,83	49,52	54,63	57,87	59,25	62,24	63,27	63,64	67,62

**Tabelle 2: C4-Konzentrationsindex (approximativ);
Quelle: Tankstellenstatistik des Fachverbands Mineralölindustrie**

Wie angenommen, weisen jene Bundesländer mit dem höchsten Anteil an Major-Tankstellen – Vorarlberg, Tirol, Wien und Salzburg - auch einen der höchsten CR4-Konzentrationsindizes auf.

Die Steiermark, das Bundesland mit dem geringsten Anteil an Major-Tankstellen, liefert auch den niedrigsten CR4-Index. Oberösterreich und Niederösterreich, jene Bundesländer welche den zweit- und drittgeringsten Anteil an Major-Tankstellen aufweisen, besitzen demgegenüber einen relativ unterschiedlichen CR4-Konzentrationsindex. Grund dafür ist die hohe Tankstellenanzahl der (tankstellenmäßig) größten Tankstellenbetreiber in Oberösterreich - in Oberösterreich zählen 314 Tankstellen von 530 zu den größten 4 Tankstellenbetreibern, während in Niederösterreich 310 Tankstellen von 626 (also in Summe fast 100 Tankstellen mehr) - zu den größten 4 Marken zählen.

Neben Oberösterreich stellt auch der relativ hohe Konzentrationsindex im Burgenland einen Ausreißer dar. Der Anteil der Major-Tankstellen ist geringer als jener in Salzburg, Wien, Kärnten, Tirol und Vorarlberg, allerdings ist der CR4-Konzentrationsgrad beachtlich höher. Ein Grund für einen hohen Konzentrationsindex aber durchschnittlich günstigsten Treibstoffpreisen im Burgenland kann sein, dass - wie von der Europäischen Kommission definiert - der räumlich relevante Markt für Tankstellenkunden vor allem zwischen Wohnort und Arbeitsstätte vorzufinden ist. Da nun viele Burgenländer aus dem Bundesland vorwiegend nach Wien auspendeln bedeutet dies, dass zumindest Teile des Nordburgenlands mit Tankstellen auf der Strecke nach Wien und in Wien im Wettbewerb stehen. Dies könnte der ausschlaggebende Faktor für die dem Konzentrationsindex zufolge zu niedrigen Treibstoffpreise sein. Vor allem auch im Hinblick darauf, dass das durchschnittliche Treibstoffpreisniveau der angrenzenden Staaten (i.e. Ungarn, Slowakei, Slowenien)¹⁴ beachtlich höher ist als jenes im Burgenland.

¹⁴ http://www.reisen-tcs.ch/etc/medialib/travel/reiseinfos/pdf.Par.0013.File.tmp/EUR_essence.pdf?
[26.8.2009]

Ansonsten ist aus Tabelle 2 ersichtlich, dass auch hier die Reihenfolge der Abbildung 13 eingehalten wird. Jene Bundesländer mit einem hohen (geringen) Anteil an Major-Tankstellen weisen auch einen hohen (geringen) CR4-Konzentrationsindex auf.

Der Anteil der Major-Tankstellen ist also mit dem Konzentrationsindex korreliert. Generell kann festgehalten werden, dass je höher der Majoranteil in einem Bundesland desto höher auch der entsprechende C4-Konzentrationsindex - abgesehen von den beiden Ausnahmen Oberösterreich und Burgenland.

Je höher der Konzentrationsgrad, desto höher auch die Marktmacht dieser Marktteilnehmer, und desto höher auch die resultierenden Marktpreise (ceteris paribus). Werden nun die oben errechneten CR4-Werte mit den durchschnittlichen Treibstoffpreisen im Jahr 2008 verglichen so zeigt sich, dass sich diese Werte - wie bereits in Abschnitt 4.4.2 besprochen - nicht eindeutig erklären lassen.

Nach Besprechung der möglichen strukturellen Ursachen (angebotsseitig) für das bis Juni 2009 hohe Treibstoffpreisniveau in Salzburg wird im nächsten Abschnitt kurz auf möglicherweise regional unterschiedliche Investitionskosten eingegangen.

4.5. Regionale Investitionskosten

4.5.1. Grundstücks- und Errichtungskosten einer Tankstelle

Weitere Erklärungsmöglichkeiten für die unterschiedlichen Treibstoffpreise in Salzburg, vor allem verglichen mit ostösterreichischen Bundesländern, wären lokal höhere Grundstücks- und Errichtungskosten einer Tankstelle. Grundstücks- und Errichtungskosten stellen Investitionskosten dar, welche sich auch in den Endverbraucherpreisen widerspiegeln.

Eine Untersuchung der durchschnittlichen Grundstückspreise in den einzelnen Bundesländern zeigt, dass Salzburg nach Wien die zweit teuersten Preise aufweist. Die durchschnittlich günstigsten Grundstücke sind im Burgenland erhältlich. Obwohl in Salzburg, Tirol und Vorarlberg die durchschnittlich teuersten Grundstücks- und Treibstoffpreise in ganz Österreich vorzufinden sind, die Großstadt Wien einen Sonderfall darstellen könnte, und das Burgenland mit den niedrigsten

Grundstückskosten auch die niedrigsten Treibstoffpreise vorweisen kann, ist die Aussage "hohe Grundstückskosten - hohe Treibstoffkosten" auf die restlichen Bundesländer nicht anwendbar.

Es zeigt sich also, dass die Grundstückspreise keinen ausreichenden Erklärungsansatz für die unterschiedlichen Treibstoffpreise liefern.

Zur Bewertung der Baukosten kann der Baupreisindex für sonstige Hochbauten¹⁵ (Basis 2005) in der Gliederung nach Bundesländern herangezogen werden. Dieser lag im Durchschnitt des abgelaufenen Jahres 2008 für alle Bundesländer mit den Ausnahmen Burgenland (105,7), Niederösterreich (110,2) und Tirol (111,0) im sehr einheitlichen Bereich zwischen 112,1 und 112,8% (Salzburg 112,1). Ein im 2.Quartal 2009 spürbarer Anstieg des Index in Salzburg auf 115,7% spielt für die momentan im Betrieb befindlichen Tankstellen und damit den aktuellen Treibstoffpreis keine Rolle.

Die für die Errichtungskosten von Tankstellen ebenfalls relevanten gesetzlichen Bewilligungen und Auflagen (Baubehördliche Bewilligung, Wasserrechtliche Bewilligung, Flächenwidmung, Umweltauflagen) zeigen trotz regionaler Bauordnung im jeweiligen Bundesland keine wesentlichen Unterschiede.

Die für die gewerbebehördliche Genehmigung von Tankstellen maßgeblichen Gesetze und Verordnungen (Verordnung über die Lagerung u. Abfüllung brennbarer Flüssigkeiten, Verordnung über die Ausstattung von Tankstellen mit Gaspendelleitungen, Explosionsschutzverordnung etc.) sind Bundesgesetze.

Einen im Vergleich zu den regionalen Investitionskosten wichtigeren Einfluss auf die Treibstoffpreise liefern jedoch die nachfrageseitigen Einflussfaktoren. Jene Faktoren, die zu unterschiedlichen Treibstoffpreisen in den Bundesländern beitragen können, sind in den nachfolgenden Abschnitten angeführt.

¹⁵ Quelle: Statistik Austria

4.6. Nachfrageseitige Einflussfaktoren

4.6.1. Preiselastizität der Treibstoffnachfrage

Wie bereits in Abschnitt 4.1.1 kurz erwähnt, ist auch die Preiselastizität der Nachfrage für die Bildung des Treibstoffpreises entscheidend.

Die Elastizität im Allgemeinen ist in der Ökonomie ein vielverwendetes Maß, welches die relative Änderung einer abhängigen Variable auf eine relative Änderung einer zu ihr unabhängigen Variable misst.

Wird die Preiselastizität der Nachfrage betrachtet, so wird der Preis als unabhängige Variable und die Nachfrage als abhängige Variable gesehen. Genauer, sie misst die prozentuelle Veränderung der Nachfragemenge nach einem Gut, wenn sich der Preis um ein Prozent verändert. Wenn mit $Q = f(P)$ die Menge in Abhängigkeit zum Preis beschrieben wird, so lautet die Formel für die Preiselastizität der Nachfrage folgendermaßen:

$$\epsilon = \frac{\Delta Q / Q}{\Delta P / P} = \frac{\% \text{Veränderung der Menge}}{\% \text{Veränderung des Preises}} \quad (2)$$

wobei ϵ für die Elastizität steht und Δ für eine kleine Veränderung. Die Preiselastizität der Nachfrage wird also berechnet, indem die prozentuelle Veränderung der nachgefragten Menge eines Gutes durch die prozentuelle Veränderung des Preises geteilt wird.

Die Nachfrage nach einem Gut wird als sehr elastisch gesehen, wenn der berechnete Wert der Preiselastizität größer als $|1|$ ist. Die Änderung der nachgefragten Gütermenge ist dann größer als die Preisänderung. Eine starke Reaktion der Nachfrager auf Preisveränderungen ist vor allem bei Luxusgütern zu beobachten.

Die Nachfrage wird als unelastisch betrachtet, falls der Wert der Preiselastizität absolut gesehen kleiner als 1 ist. Die Änderung der Nachfragemenge ist dann kleiner

als die Preisveränderung. Eine schwache Reaktion der Nachfrager auf Preisveränderungen zeigt sich insbesondere bei lebensnotwendigen Gütern.

Die Nachfrage wird als vollkommen unelastisch gesehen, falls der Wert der Preiselastizität gleich null ist. Die Nachfrage ist dann völlig unverändert und reagiert nicht auf Preisveränderungen. Es wird also völlig unabhängig vom Preis immer die gleiche Gütermenge gekauft.

Kratena & Meyer & Wüger (2009) zeigen, dass die unkompenzierte Preiselastizität der Nachfrage, welche auch den Substitutions- und Einkommenseffekt berücksichtigt, für Treibstoffe $-0,475$ beträgt. Dies bedeutet, dass wenn der Treibstoffpreis um 1% steigt, die Nachfrage nach Treibstoffen um 0,475% sinkt. Diese unelastische Preiselastizität spiegelt eine schwache Reaktion der Nachfrage auf Preisveränderungen wider. Aufgrund der fehlenden Daten konnte leider keine eigene Berechnung auf Länderebene durchgeführt werden, sodass nur folgende generelle Schlüsse gezogen werden können:

Aufgrund der unelastischen Preiselastizität der Treibstoffnachfrage ist es den Tankstellenbetreibern möglich, höhere Preise zu setzen als dies bei einer elastischeren Nachfrage der Fall wäre. Personen, welche nicht problemlos auf öffentliche Verkehrsmittel ausweichen können oder nur mit großem Aufwand Fahrgemeinschaften bilden können, werden eine noch unelastischere Preiselastizität aufweisen. Dies ist auch bei den Einwohnern Salzburgs denkbar, da viele in ländlichen Gebieten wohnen oder möglicherweise zu einer in Deutschland liegenden Arbeitsstätte pendeln. Da allerdings für den vorliegenden Bericht Preiselastizitäten der Nachfrage nicht auf Bundeslandebene verfügbar waren, kann leider keine definitive Aussage darüber getroffen werden, ob in Salzburg eine unelastischere Preiselastizität der Nachfrage vorhanden ist als in anderen Bundesländern.

4.6.2. KFZ- und PKW-Bestand

In der nachstehenden Tabelle ist der KFZ-Bestand in den jeweiligen Bundesländern dargestellt. Ausschlaggebend für die Festsetzung eines Preises ist dabei allerdings nicht die absolute Höhe, sondern vielmehr die Anzahl der Kraftfahrzeuge pro

Tankstelle. Entfallen auf Tankstellen in einem bestimmten Gebiet eine Vielzahl an Kraftfahrzeugen, so ist es diesen Tankstellen möglich den Preis aufgrund der verstärkten Nachfrage etwas höher anzusetzen. Vor allem bei mangelnden alternativen Tankmöglichkeiten (beispielsweise aufgrund des hochpreisigen Nachbarlands Deutschland und dem angrenzenden Bundesland Tirol mit noch höheren Treibstoffpreisen) ist der diesbezügliche Preissetzungsspielraum etwas höher als in anderen Bundesländern. Kapitel 4.6.6 wird sich näher mit dem Treibstoffpreisniveau des Nachbarstaats und des damit verbundenen Tanktourismus auseinandersetzen.

KFZ-Bestand in den jeweiligen Bundesländern					
	2004	2005	2006	2007	2008
Burgenland	227.770	230.752	233.805	236.757	240.005
Kärnten	397.263	404.465	410.997	416.861	423.508
Niederösterreich	1.250.711	1.268.234	1.286.530	1.303.705	1.321.977
Oberösterreich	1.037.068	1.053.594	1.069.430	1.086.900	1.102.940
Salzburg	333.874	338.545	344.074	349.984	356.008
Steiermark	876.238	884.972	895.282	905.810	917.204
Tirol	431.004	438.936	446.865	455.316	462.848
Vorarlberg	227.640	231.904	235.893	239.431	243.288
Wien	794.109	795.492	799.748	802.209	805.539

Tabelle 3: KFZ-Bestand in den jeweiligen Bundesländern; Quelle: Statistik Austria

Wie bereits erwähnt ist nicht der Kraftfahrzeugbestand insgesamt ausschlaggebend für die Preisfestsetzung, sondern vielmehr die Anzahl der Kraftfahrzeuge pro Tankstelle. Eine hohe Anzahl an Kraftfahrzeugen pro Tankstelle impliziert eine hohe Kraftstoffnachfrage, und dies wiederum einen etwas höheren Preis. In Abbildung 17 und Abbildung 18 ist für die einzelnen Bundesländer die KFZ-Anzahl pro Tankstelle und die PKW-Anzahl pro Tankstelle für das Jahr 2008 dargestellt.

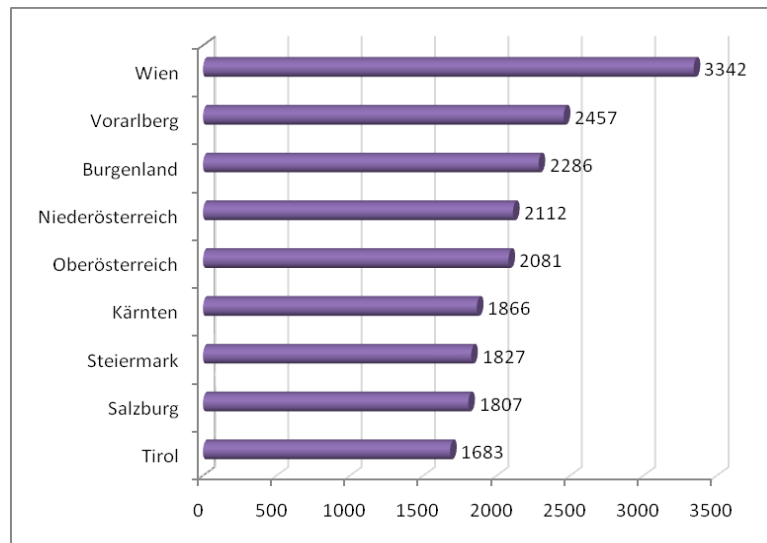


Abbildung 17: Anzahl KFZ pro Tankstelle, 2008;

Quelle: Statistik Austria, Fachverband Mineralölindustrie; eigene Darstellung

Die Abbildungen zeigen, dass Salzburg bei der Anzahl der Kraftfahrzeuge auf dem vorletzten Platz bzw. bei der Anzahl der Personenkraftwagen auf Platz 7 vorzufinden ist. Es ist anzunehmen, dass eine hohe KFZ-Anzahl pro Tankstelle eine erhöhte Treibstoffnachfrage nach sich zieht. Wie bereits erwähnt, lässt vor allem bei begrenzten Substitutionsmöglichkeiten eine erhöhte Treibstoffnachfrage auf höhere Treibstoffpreise schließen. Aus den beiden Abbildungen wird allerdings ersichtlich, dass Salzburg nicht mit einer erhöhten Treibstoffnachfrage konfrontiert ist, und somit auch kein damit begründeter Spielraum bei der Preisfestsetzung vorhanden ist.

Das Argument "höhere KFZ-Dichte und dadurch höhere Treibstoffpreise" greift also nicht. Dies ist auch bei der Betrachtung Tirols klar zu erkennen. Obwohl Tirol die geringste KFZ-Dichte pro Tankstelle aufweist, rangiert es dennoch bei den Bundesländern mit den teuersten Spritpreisen.

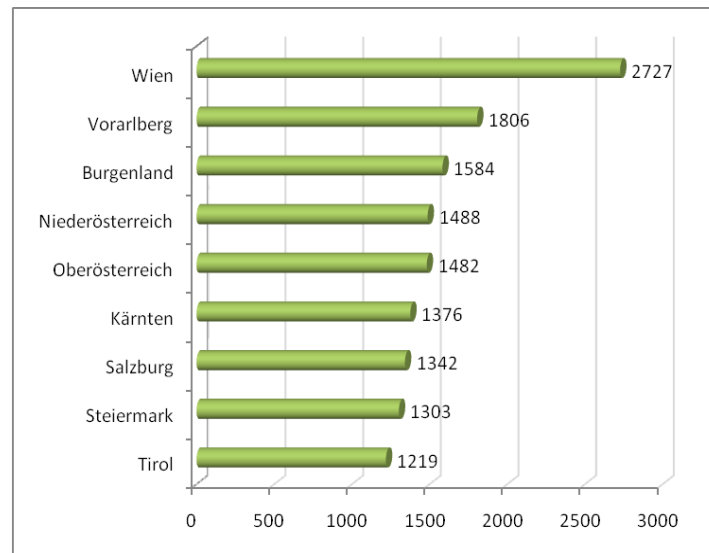


Abbildung 18: Anzahl PKW pro Tankstelle, 2008;

Quelle: Statistik Austria, Fachverband Mineralölindustrie; eigene Darstellung

Weiters ist aus den Abbildungen erkennbar, dass Wien die höchste KFZ-Dichte pro Tankstelle aufweist, wobei Wien unter den Bundesländern mit den günstigsten Treibstoffpreisen rangiert. Das Argument, dass eine hohe Anzahl an KFZ pro Tankstelle ein Indiz für eine erhöhte Nachfrage ist und somit einen höheren Preis indiziert, greift hier offenbar auch nicht. Eine mögliche Erklärung könnte sein, dass Wien aufgrund der kleinen Fläche und der hohen Bevölkerungsdichte, und somit vieler vorhandenen alternativen Tankmöglichkeiten, einen Sonderfall darstellt.

Nichtsdestotrotz muss festgehalten werden, dass die KFZ-Dichte pro Tankstelle keine Erklärung dafür liefert warum österreichische Bundesländer unterschiedliche Treibstoffpreise vorweisen.

4.6.3. Das verfügbare pro-Kopf-Einkommen

Höhere Treibstoffpreise werden oftmals durch das vermeintlich höhere verfügbare Einkommen in diesem Bundesland begründet. Wird das Netto-Einkommen und das Einkommen aus der Schattenwirtschaft pro-Kopf betrachtet, so liegt laut einer OGM Studie (2009) Salzburg an 3. Stelle. Wesentlich bei der Erfassung des Einkommens ist vor allem im Bundesland Salzburg das Wohnortprinzip. Da die Einwohner Salzburgs nicht nur in Österreich sondern auch in Deutschland arbeiten ist die Frage

von Bedeutung, wie viel Einkommen am Wohnort - sprich in Salzburg - zur Verfügung steht. Würden die Einkünfte aus der Schattenwirtschaft nicht berücksichtigt, so würde das Bundesland Salzburg das fünfthöchste Netto-Jahreseinkommen pro-Kopf (i.e. € 14.692,-) aufweisen.

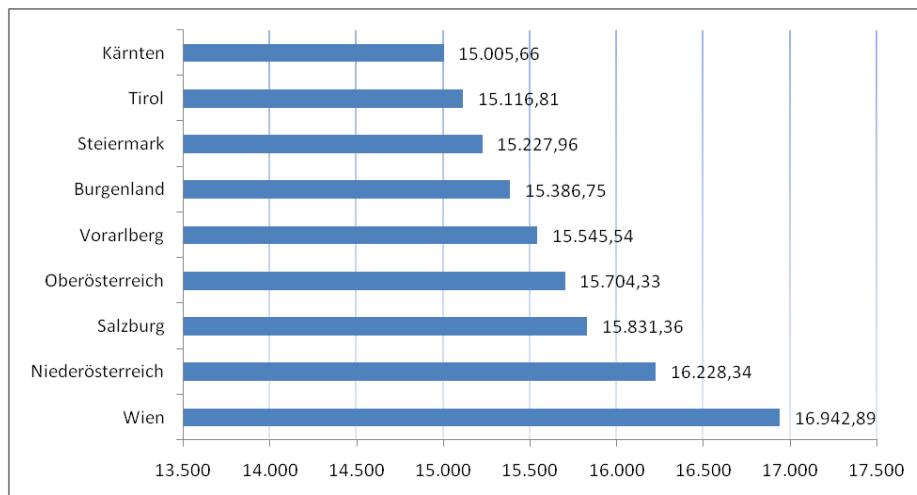


Abbildung 19: Netto-Jahreseinkommen + Einkommen aus Schattenwirtschaft pro Kopf, 2008

Quelle: OGM (2009), eigene Darstellung

Um bestimmen zu können ob ein höheres verfügbares Einkommen auch tatsächlich zu einem höheren Kaufkraftindex führt, spielt die Bestimmung des Preisniveaus eine zentrale Rolle. OGM hat deshalb auf Basis des Verbraucherpreisindex und der Konsumerhebung der Statistik Austria, 9 regionale und einen österreichweiten Warenkorb definiert.

Um eine Aussage darüber zu treffen, ob eine höhere Kaufkraft in Salzburg höhere Treibstoffpreise im Vergleich zu anderen ostösterreichischen Bundesländern rechtfertigen könnte, ist es erforderlich einen Preisindex zu bilden, welcher keine Treibstoffpreise berücksichtigt. Nachfolgend sind diese Indizes für alle 9 Bundesländer angeführt, wobei Österreich auf 100 normiert wurde.

Preisniveau 2008 (Index)	exkl. Treibstoffpreise
Österreich	100
Burgenland	96,7
Kärnten	97,2
Niederösterreich	97,5
Steiermark	98,0
Oberösterreich	98,4
Tirol	102,1
Vorarlberg	103,6
Wien	103,8
Salzburg	104,1

Tabelle 4: Preisniveau 2008, Quelle: Rohdaten OGM, eigene Berechnungen

Wird der Fisher-Preisindex¹⁶ (ohne Treibstoffe) für das Jahr 2008 in den einzelnen Bundesländern betrachtet (siehe Tabelle 4) so ist festzustellen, dass das Preisniveau in Salzburg über dem österreichischen Durchschnitt liegt - genauer gesagt ist Salzburg das teuerste Bundesland in Österreich. Die daraus resultierende reale Kaufkraft für das Jahr 2008 ist in der nachstehenden Tabelle zusammengefasst.

Reale Kaufkraft 2008 (Index)	exkl. Treibstoffpreise
Österreich	100
Niederösterreich	105,0
Wien	102,9
Oberösterreich	100,5
Burgenland	100,2
Steiermark	97,9
Kärnten	97,3
Salzburg	95,6
Vorarlberg	94,3
Tirol	93,1

Tabelle 5: Reale Kaufkraft 2008, Quelle: Rohdaten OGM, eigene Berechnungen

Obwohl die Treibstoffpreise nicht berücksichtigt wurden, weist Salzburg nach Tirol und Vorarlberg die geringste Kaufkraft in Österreich auf. Ohne Berücksichtigung der

¹⁶ geometrisches Mittel aus Paasche- und Laspeyres-Preisindex

Einkünfte aus der Schattenwirtschaft würde Salzburg nach Tirol die zweitgeringste Kaufkraft in Österreich aufweisen.

Das verfügbare Einkommen in Salzburg stellt also keinen Erklärungsansatz für die bis Juni 2009 in diesem Bundesland - im Vergleich zu ostösterreichischen Bundesländern - überdurchschnittlich hohen Treibstoffpreise.

4.6.4. Treibstoffverbrauch in Salzburg

In den nachstehenden Tabellen ist der Regionalverbrauch für Diesel- und Ottokraftstoff für die einzelnen Bundesländer aufgelistet. Der höchste Verbrauch bei Diesel- und Ottokraftstoff findet in den Bundesländern Oberösterreich und Niederösterreich, den Bundesländern mit den zweit- und dritthöchsten Einwohnerzahlen, statt. Das Burgenland und Vorarlberg bilden - aufgrund der geringen Einwohnerzahlen - die Schlusslichter.

Regionalverbrauch Dieselkraftstoff in 1.000 t					
	2003	2004	2005	2006	2007
Wien	795	808	848	821	777
Niederösterreich	1.054	1.094	1.140	1.121	1.212
Burgenland	151	161	181	175	181
Steiermark	596	616	627	623	647
Kärnten	371	383	410	398	410
Oberösterreich	1.305	1.345	1.455	1.421	1.437
Salzburg	492	506	527	523	567
Tirol	780	816	851	843	829
Vorarlberg	198	207	225	229	236

Tabelle 6: Regionalverbrauch Dieselkraftstoff in 1.000 t;
Quelle: Fachverband Mineralölindustrie, eigene Darstellung

Regionalverbrauch Ottokraftstoff in 1.000 t					
	2003	2004	2005	2006	2007
Wien	296	266	256	236	207
Niederösterreich	421	400	395	385	393
Burgenland	62	62	61	60	59
Steiermark	236	233	220	218	216
Kärnten	169	162	155	150	146
Oberösterreich	376	366	369	349	344
Salzburg	226	211	199	197	216
Tirol	312	316	308	292	285
Vorarlberg	125	117	110	105	100

Tabelle 7: Regionalverbrauch Ottokraftstoff in 1.000 t;
Quelle: Fachverband Mineralölindustrie, eigene Darstellung

Der Treibstoffverbrauch ist natürlich stark von der Einwohnerzahl bzw. der Anzahl der Autofahrer abhängig. Ausschlaggebend für die Preisfestsetzung ist aber vor allem wie viel eine Tankstelle an Treibstoffen verkauft. Eine hohe Treibstoffnachfrage pro Tankstelle lässt auf höhere Treibstoffpreise schließen. Aus diesem Grund ist in Abbildung 20 und Abbildung 21 der Treibstoffverbrauch pro Tankstelle für das Jahr 2007 abgebildet.

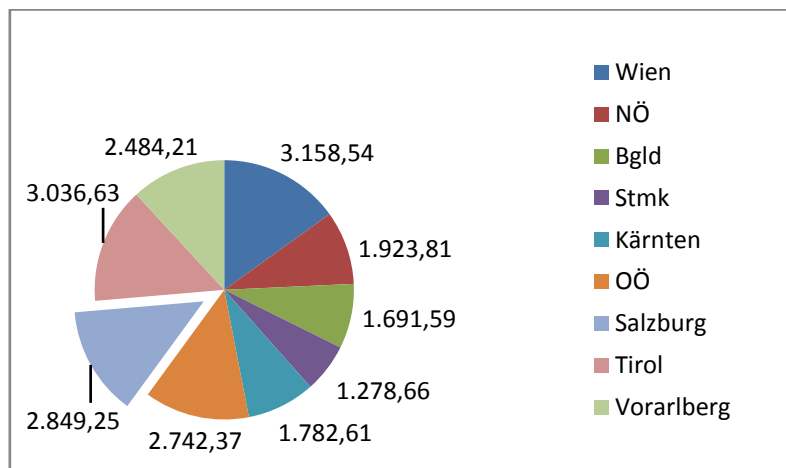


Abbildung 20: Verbrauch Dieselkraftstoff pro Tankstelle in t, 2007;
Quelle: Fachverband Mineralölindustrie, eigene Berechnung und Darstellung

Wird der Regionalverbrauch für Dieselkraftstoff pro Tankstelle für das Jahr 2007 betrachtet, zeigt sich ein etwas differenziertes Bild. Nach Wien weisen die Bundesländer Tirol, Salzburg und Vorarlberg den höchsten Dieserverbrauch pro

Tankstelle auf. Hier liegt der Verdacht nahe, dass ein hoher Dieserverbrauch pro Tankstelle auf hohe Treibstoffpreise schließen lässt - Wien wiederum als Sonderfall betrachtet. Bei Begutachtung der übrigen Bundesländer wird allerdings ersichtlich, dass diese Annahme nicht bedingungslos bestätigt werden kann. So ist beispielsweise aus Abbildung 20 erkennbar, dass die Steiermark den geringsten Dieserverbrauch pro Tankstelle zu verbuchen hat, allerdings preislich im Mittelfeld anzufinden ist.

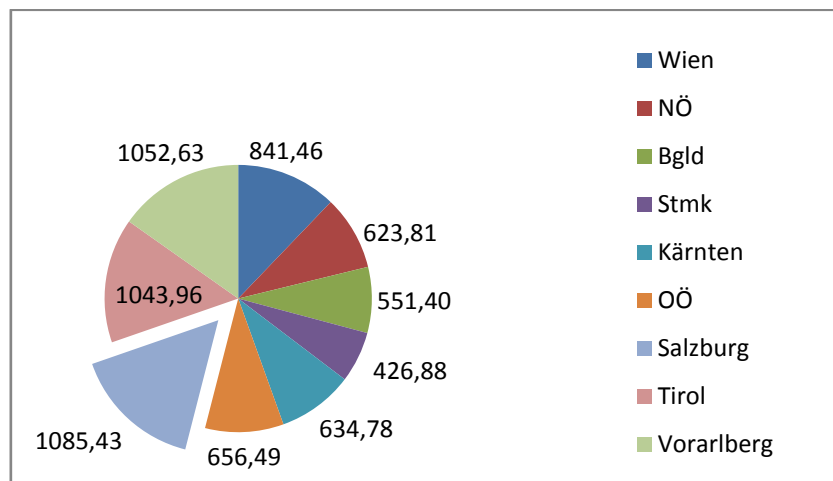


Abbildung 21: Verbrauch Ottokraftstoff pro Tankstelle in t, 2007;

Quelle: Fachverband Mineralölindustrie, eigene Berechnung und Darstellung

Bei Betrachtung des Ottokraftstoffverbrauchs pro Tankstelle im Jahr 2007 zeigt sich, dass nach Salzburg nur noch Tirol und Vorarlberg einen annähernd hohen Verbrauch aufweisen. Dies sind auch die Bundesländer mit den durchschnittlich höchsten Treibstoffpreisen bei Super Benzin. Wie bereits im Kapitel 2.1 erwähnt, nimmt Salzburg nach Vorarlberg und Tirol mit einem durchschnittlichen Treibstoffpreis bei Super Benzin von € 1,108 und mit durchschnittlichen Dieselpreisen von € 1,050 den Platz des drittteuersten Bundeslands ein (Beobachtungszeitraum August 2004 - Juli 2009). Anders als beim Dieserverbrauch pro Tankstelle bildet Abbildung 21 annähernd - Ausreißer stellen Wien und die Steiermark dar - die Spritpreis-Rangordnung ab.

Aufgrund des hohen Treibstoffverbrauchs pro Tankstelle im Bundesland Salzburg, wird in der nachfolgenden Tabelle der Treibstoffverbrauch pro KFZ in den einzelnen Bundesländern dargestellt.

Tirol	2,45
Salzburg	2,24
OÖ	1,64
Vorarlberg	1,40
Kärnten	1,33
Wien	1,23
NÖ	1,23
Bgld	1,01
Stmk	0,95

**Tabelle 8: Treibstoffverbrauch pro KFZ 2007 in Tonnen;
Quelle: Fachverband Mineralölindustrie, Statistik Austria**

Der Treibstoffverbrauch pro Kraftfahrzeug wird natürlich von den gefahrenen Streckenkilometern, welche wiederum von mehreren Faktoren wie Bundeslandgröße oder Pendleranteil abhängig sind, beeinflusst. Ein besonders hoher Treibstoffverbrauch pro Kraftfahrzeug ist allerdings ein Indiz dafür, dass in dem jeweiligen Bundesland verstärkter Transitverkehr vorzufinden ist.

Salzburg liegt bei dieser Betrachtung wiederum an vorderster Front, obwohl der Pendleranteil gering ist (siehe untenstehende Abbildung 22). Es ist daher offensichtlich, dass der Transitverkehr in diesem Bundesland genauso wie in Tirol (Inntalautobahn, Brennerautobahn), Oberösterreich (Phyrnautobahn) und Vorarlberg (Rheintalautobahn) eine große Rolle spielt. In Oberösterreich könnte der hohe Treibstoffverbrauch pro Kraftfahrzeug auch auf die ausgeprägte Industrie zurückzuführen sein.

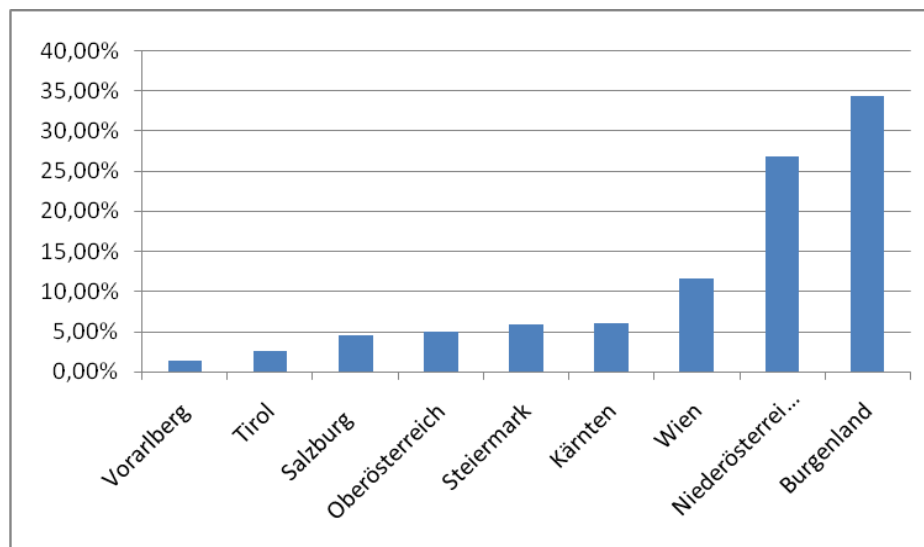


Abbildung 22: Pendleranteil nach Bundesländern 2007; Quelle: Statistik Austria

Da der Transitverkehr, aber auch der Tanktourismus zu einem erhöhten Treibstoffverbrauch in Salzburg beitragen wird, werden in den nachfolgenden Abschnitten diese Themen näher erläutert.

4.6.5. Transitverkehr im Bundesland Salzburg

Durch Salzburgs Lage stellt die A10 Tauernautobahn eine Verbindungsstrecke zwischen Nord und Süd dar, und fungiert somit als Hotspot für den mitteleuropäischen Transitverkehr. Eine Studie des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (2004) verdeutlicht diese Rolle:

Durch die von der ASFINAG auf österreichischen Autobahnen installierten Dauerzählstellen ist es möglich, das Salzburger Verkehrsaufkommen mit dem anderer österreichischer Transitrouten zu vergleichen. In Abbildung 23 werden die auf der A10 - der vorrangigen Salzburger Transitachse - gemessenen Kraftfahrzeuge mit jenen auf anderen bedeutenden Transitrouten verglichen. Berechnet wurde die durchschnittliche Anzahl an Kraftfahrzeugen (über alle Streckenabschnitte) innerhalb von 24 Stunden im Jahr 2008.

Die A10 (Tauernautobahn) wird im Schnitt in 24 Stunden von 32.020 Kraftfahrzeugen befahren. Damit trägt sie eine der höchsten Verkehrslasten in Österreich. Wie aus der Abbildung ersichtlich ist, weisen die Transitrouten in Vorarlberg und Tirol ein noch stärkeres Verkehrsaufkommen auf: Die A12 (Inntalautobahn) mit 38.306 Kraftfahrzeugen, die A14 (Rheintalautobahn) mit 36.796 Kraftfahrzeugen und die A13 (Brennerautobahn) mit 33.919. Die A9 (Phyrnautobahn) zeigt mit durchschnittlich 25.007 Kraftfahrzeugen innerhalb von 24 Stunden eine geringere Verkehrslast als die Tauernautobahn in Salzburg.

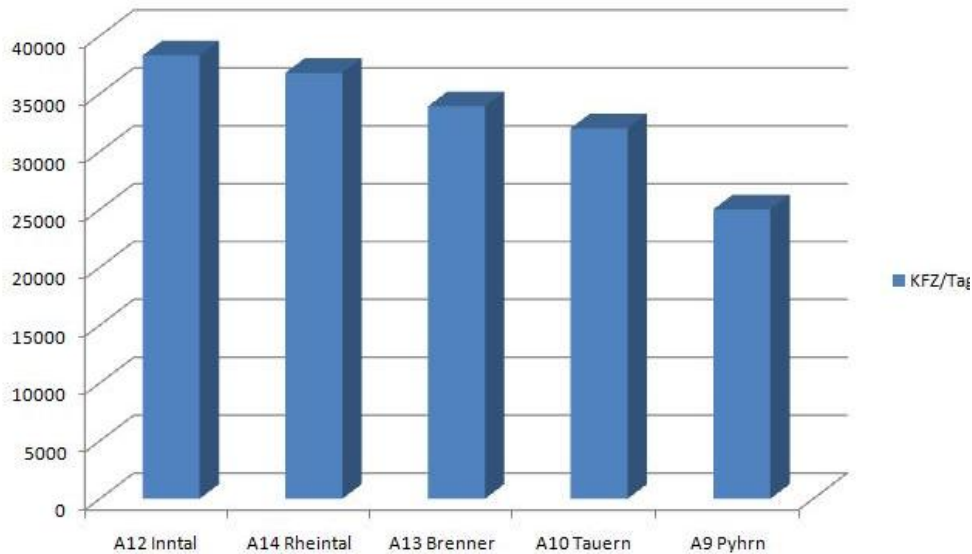


Abbildung 23: Durchschnittliche Anzahl an Kraftfahrzeugen auf den bedeutenden Transitrouten; Quelle: ASFINAG und eigene Berechnungen

Die Transitbelastung ist also auf der Tauernautobahn in Salzburg verglichen mit anderen österreichischen Verkehrsrouten sehr hoch. Wird Abbildung 23 mit den durchschnittlichen Treibstoffpreisen verglichen so zeigt sich, dass die Bundesländer mit verstärktem Transitverkehr - Tirol (A12 Inntalautobahn, A13 Brennerautobahn), Vorarlberg (A14 Rheintalautobahn), Salzburg (A10 Tauernautobahn), Oberösterreich (A9 Pyhrnautobahn) - auch jene mit den höchsten durchschnittlichen Treibstoffpreisen in Österreich sind.

Passend zum Transitverkehr, und der Frage welche Faktoren ausschlaggebend für Differenzen bei den Treibstoffpreisen zwischen Salzburg und vor allem ostösterreichischen Bundesländern sind, wird im nächsten Abschnitt auf den Tanktourismus näher eingegangen.

4.6.6. Tanktourismus

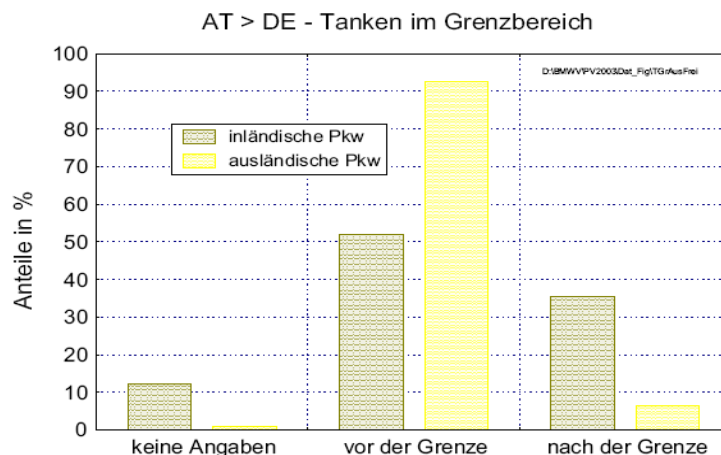
Auch wenn die Treibstoffpreise in Salzburg bis Juni 2009 über dem Bundesdurchschnitt lagen, waren und sind sie im Vergleich zum benachbarten Deutschland relativ günstig.

Das Treibstoffpreisniveau von Deutschland, und der dadurch verursachte Tanktourismus, ist deshalb ein weiterer möglicher Erklärungsansatz für die bis Mitte

2009 hohen Spritpreise in Salzburg. Da der Markt für Treibstoff ein geographisch eng eingegrenzter ist (niemand fährt 80 km um ein paar Cent beim Tanken zu sparen) und die Preise im nahen Umfeld relativ hoch sind, fehlen Substitutionsmöglichkeiten. So betrachtet gestatten es die strukturellen Eigenschaften des Marktes in Salzburg, dass ein höherer Preis verlangt wird.

Eine weitere Folge des Preisunterschiedes zum Ausland ist es, dass ausländische Fahrer, die entweder auf der Durchreise sind oder grenznahe wohnen, einen Anreiz haben ihren Tank in Österreich zu füllen. Für eine 2003 vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie in Auftrag gegebene Studie (2003) wurden Interviews mit 250 PKW Lenkern/innen, die die österreichische Grenze in Freilassing überquerten, geführt. Nach ihrem Tankverhalten befragt, gaben 92% der Lenker/innen mit ausländischem Kennzeichen auf der Fahrt von Freilassing nach Deutschland an, kurz vor der Grenze getankt zu haben, wohingegen nur 7% ihren Tank nach der Grenze befüllen wollten.

Bei inländischen PKW in Richtung Deutschland ist das Bild ähnlich: Während 51% noch vor der Grenze eine Tankstelle aufsuchten, haben dies nur 36% auf der deutschen Seite getan. Abbildung 24 illustriert diese Daten.



**Abbildung 24: Österreich - Deutschland, Tanken im Grenzbereich Freilassing;
Quelle: BMVIT (2003)**

Auch Michaelis (2003) beschreibt in seinem Beitrag, dass Tanktourismus an der österreichisch/deutschen Staatsgrenze eine Rolle spielt. Dabei stellt er fest, dass der potentiell von Tanktourismus betroffene Bereich im deutsch/österreichischen

Grenzgebiet für Eurosuper Benzin bei eingeschränkter Rationalität 30 km (Minimalwert) bis 60 km (Maximalwert) ins deutsche Bundesgebiet reicht. Eingeschränkte Rationalität bedeutet, dass die Entscheidung des Kraftfahrers, ob der Weg bis zur österreichischen Staatsgrenze ausschließlich wegen dem Tanken zurückgelegt wird, lediglich auf den zusätzlichen Kraftstoffkosten und der Mühe des längeren Anfahrtsweges beruht. Bei Diesekraftstoff reicht die betroffene Zone von 20,4 km (Minimalwert) bis 40,7 km (Maximalwert) nach Deutschland hinein.

Wenn alle relevanten Kostenkomponenten wie beispielsweise Unfallrisiko, Wertminderung des Kraftfahrzeuges, Werkstattkosten für Wartung und Ersatz von Verschleißteilen herangezogen werden, verkleinert sich die potenziell von Tanktourismus betroffene Zone. Bei dieser sogenannten vollständigen Rationalität reicht der betroffene Bereich 18 km (Minimum) bis 24 km (Maximum) von der österreichischen Grenze ins deutsche Bundesgebiet hinein. Bei Diesel reicht die Tanktourismuszone 12,2 km (Minimum) bis 16,3 km (Maximum) von der österreichischen Grenze nach Deutschland hinein.

Die in den obigen Absätzen charakterisierten Faktoren (mangelnde Substitutionsmöglichkeiten und deshalb erhöhte Nachfrage durch Tanktourismus) stellen einen plausiblen Erklärungsansatz für die erhöhten Treibstoffpreise in Salzburg dar. Im nächsten Teilabschnitt wird auf die Treibstoffpreisentwicklung in Deutschland, und somit auf die mangelnden Substitutionsmöglichkeiten, näher eingegangen.

4.6.6.1. Die Entwicklung der Treibstoffpreise Deutschland

Da das Preisniveau von Treibstoffen in Deutschland Einfluss auf die Preisentwicklung in Salzburg haben könnte, werden in diesem Abschnitt die Preisentwicklungen von Diesel und Super Benzin in Deutschland mit jenen in Salzburg verglichen.

In Abbildung 25 ist die Preisentwicklung von Diesel in Salzburg und Deutschland ersichtlich.¹⁷

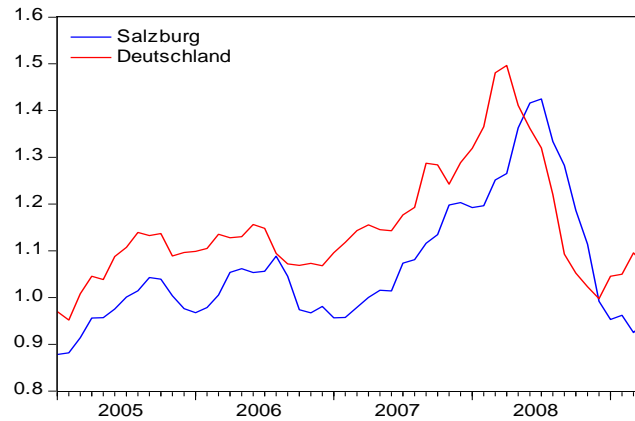


Abbildung 25: Entwicklung des Dieselpreises in Salzburg und Deutschland

Es ist hier klar zu erkennen, dass eine starke Korrelation zwischen den Deutschen und den Salzburger Preisen herrscht. Die Preise in Deutschland liegen für diesen Zeitraum klar über jenen in Salzburg. Noch deutlicher ist dieser Preisunterschied bei Super Benzin, dies ist in Abbildung 26 ersichtlich. Die Preiskorrelation ist auch hier wieder ganz klar positiv. Zusätzlich hat es den Anschein als würden sich die Salzburger Treibstoffpreise mit einer leichten Verzögerung jenen in Deutschland anpassen. Genauereres dazu in dem nachstehenden Absatz.

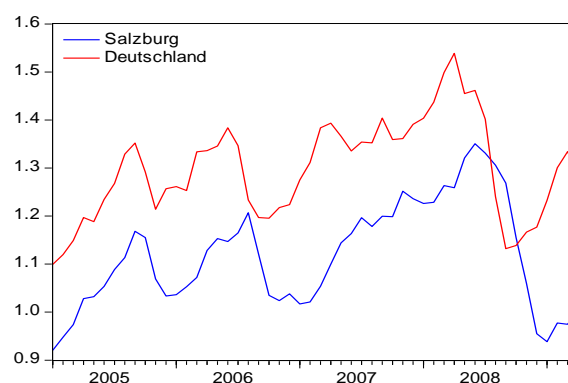


Abbildung 26: Entwicklung des Benzinpreises in Salzburg und Deutschland

¹⁷ Es handelt sich bei den Daten zu den Ländervergleichen um monatliche Durchschnitte für den Zeitraum Jänner 2005 bis April 2009.

Werden die durchschnittlichen Werte der beiden Länder betrachtet so lässt sich der Preisunterschied genau beziffern. Wir sehen in Tabelle 9 bei Diesel einen Preisunterschied von durchschnittlich 8,3 Cent und bei Super Benzin von über 18 Cent.

	Sbg	DE
Diesel		
Mittelwert	1.066	1.149
Max	1.425	1.497
Min	0.878	0.952
Super Benzin		
Mittelwert	1.117	1.298
Max	1.351	1.539
Min	0.921	1.099

Tabelle 9: Durchschnittliche Treibstoffpreise Salzburg - Deutschland

Die Korrelationen der ersten Differenzen¹⁸ und der Niveaus der Diesel- und Super Benzinpreise sind in Tabelle 10 angegeben. Der Eindruck aus Abbildung 25 und Abbildung 26 bestätigt sich hier. Die Veränderungen der Treibstoffpreise weisen für Diesel eine Korrelationen von 26,7% und für Super Benzin eine Korrelation von 15,5% auf. In Niveaus übersetzt sind das Korrelationen von 78% bei Diesel und 62,9% bei Super Benzin.

Wenn man die Korrelationen der Treibstoffpreise in Salzburg mit den deutschen Preisen um zwei Monate nach vor verschoben betrachtet, so erhöhen sich die Korrelationen der Niveaus bei Diesel auf 95,6% und bei Super Benzin auf 88,9%. Dies kann als Indiz dafür gesehen werden, dass eine Preisänderung in Deutschland mit einer gewissen Verzögerung in Salzburg (und auch in Restösterreich) eintritt.

	1. Differenz	Niveau
Diesel	0.267	0.780
Super Benzin	0.155	0.629

Tabelle 10: Korrelationen der 1. Differenzen und Niveaus der Treibstoffpreise in Salzburg und Deutschland

¹⁸ Da es Anzeichen auf Nichtstationarität in den Daten gibt wurden auch die Korrelation der erste Differenzen betrachtet um möglichen Scheinkorrelationen auszuschließen.

Bei der Betrachtung des Preisniveaus an deutschen Tankstellen ist ein erheblicher Niveauunterschied zu Salzburg feststellbar. Auch die positiven Korrelationen der Treibstoffpreise zwischen Salzburg und Deutschland sind ausgeprägt. Es kann daher die Schlussfolgerung gezogen werden, dass die Treibstoffpreise in Deutschland mitverantwortlich für das bis in jüngster Vergangenheit relativ hohe Spritpreisniveau in Salzburg sind.

Die bisherigen Kapitel haben sich mit der Thematik beschäftigt, warum Treibstoffpreise in Salzburg bis Juni 2009 oberhalb des Bundesdurchschnitts lagen, und dies seither nicht mehr der Fall ist. Ergänzend dazu wird in diesem Bericht die aktuell diskutierte "Spritpreis-Verordnung" aufgegriffen, und in dem nächsten Kapitel kurz dargelegt.

5. „Spritpreis-Verordnung“

In Österreich trat am 1. Juli 2009 die sogenannte Spritpreis Verordnung¹⁹ in Kraft, welche sich in zwei Paragraphen unterteilen lässt. § 1 bezieht sich auf den Zeitpunkt der Preisauszeichnung für Treibstoffe an Tankstellen, wohingegen § 2 eine zeitliche Befristung der Verordnung vorsieht.

Sinngemäß ist der Verordnung betreffend Standesregeln für Tankstellenbetreiber über den Zeitpunkt der Treibstoffpreisauszeichnung zu entnehmen, dass eine Preiserhöhung nur zum ersten täglichen Betriebsbeginn oder bei durchgehenden Betrieben nur um 00.00 Uhr zulässig ist. Bei Automatentankstellen mit durchgehendem Betrieb ohne Personal ist eine Preiserhöhung bis spätestens 08.30 Uhr durchzuführen. Preissenkungen und damit verbundene Preisauszeichnungen dürfen jederzeit vorgenommen werden.

Aufgrund der zeitlichen Befristung wird die Verordnung mit 31. Dezember 2010 außer Kraft gesetzt. Bei Nichtbeachtung der Verordnung droht eine Geldstrafe in Höhe von 2.000 Euro.

Eine Aussage darüber zu treffen, ob die sogenannte Spritpreis-Verordnung zu merklichen Änderungen am Tankstellenmarkt geführt hat, ist vor allem in Hinblick der Tatsache, dass diese erst mit Juli 2009 in Kraft getreten ist, sehr schwierig. Allerdings hat es den Anschein, dass die neue „Spritpreis-Verordnung“ zu einer Veränderung des Tankverhaltens beigetragen hat. Eine seitens des ÖAMTC durchgeführte Umfrage bestätigt diesen Eindruck. Dabei wurden Autofahrer von 5. - 10. August 2009 mittels Online-Fragebögen zu ihrem Tankverhalten befragt. Die Ergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

- 35% der 1.085 Befragten gaben an seit Einführung der Verordnung jetzt bewusst öfter am späten Nachmittag oder Abend zu tanken.
- 21% der Befragten gaben an jetzt bewusst nur mehr am späten Nachmittag oder Abend zu tanken.

¹⁹ Verordnung den Bundesministers für Wirtschaft, Familie und Jugend betreffend Standesregeln für Tankstellenbetreiber über den Zeitpunkt der Preisauszeichnung für Treibstoffe bei Tankstellen, BGBl.II Nr. 190/2009.

- 31% der Befragten gaben an das Tankverhalten wegen der Verordnung nicht geändert zu haben, und
- 10% der Befragten gaben an, noch nichts von der neuen Verordnung gehört zu haben.
- Der restlichen Befragten enthielten sich einer Antwort.

Der ÖAMTC kam somit in seiner Umfrage zu dem Ergebnis, dass 6 von 10 der befragten Autofahrern ihr Tankverhalten aufgrund der Spritpreis-Verordnung bewusst geändert haben.

6. Schlussfolgerungen

In dem vorliegenden Bericht wird der Treibstoffmarkt in Salzburg – und im Besonderen spezifische Faktoren, welche auf die dortigen Treibstoffpreise wirken können – eingehend analysiert. Ausschlaggebend dafür waren Preisfluktuationen bei Tankstellenpreisen, ausgelöst durch den Markteintritt eines neuen Konkurrenten im Juni 2009.

Bei genauer Betrachtung der verschiedenen Einflussfaktoren konnte festgestellt werden, dass Transportkosten keinen nennenswerten Einfluss auf das bis Juni 2009 herrschende überdurchschnittliche Preisniveau bei Treibstoffen haben. Weiters konnte festgestellt werden, dass ein relativ hoher Anteil an Major-Tankstellen in Salzburg höchstwahrscheinlich zu den über dem österreichischen Durchschnitt liegenden Treibstoffpreisen beigetragen hat.

Die Berechnung der Marktkonzentration hat gezeigt, dass Salzburg wie auch jene Bundesländer mit dem höchsten Anteil an Major-Tankstellen – Vorarlberg, Tirol und Wien - auch einen der höchsten CR4-Konzentrationsindizes aufweist. Obwohl gezeigt werden konnte, dass ein hoher CR4-Index nicht automatisch auf hohe Treibstoffpreise schließen lässt, ist dieser Wert dennoch ein weiteres Indiz dafür, dass eine gewisse Marktmacht (auch bei der Preisfestsetzung) der Majors in Salzburg vorhanden ist.

Bei der Begutachtung der Grundstücks- und Errichtungskosten konnte festgestellt werden, dass diese keinen ausschlaggebenden Einfluss auf die Treibstoffpreise ausüben. Zwar konnten durchschnittlich hohe Grundstückspreise in Salzburg gefunden werden, die Schlussfolgerung "hohe Grundstückspreise - hohe Treibstoffpreise" ist, wie bei anderen Bundesländern aufgezeigt, dennoch nicht zulässig.

Ein Blick auf die Preiselastizität der Treibstoffnachfrage in Österreich zeigt, dass diese relativ unelastisch ist. Leider konnten in der Literatur lediglich Berechnungen auf Bundesebene gefunden werden, sodass keine klare Aussage darüber getroffen

werden kann, ob die Preiselastizität in Salzburg unelastischer ist als in anderen Bundesländern.

Das Bundesland Salzburg weist eine geringe Anzahl an KFZ auf, allerdings konnte gezeigt werden, dass der Kraftstoffverbrauch im Bundesland Salzburg zu den höchsten in ganz Österreich zählt. Dieser erhöhte Verbrauch ist unter anderem auf den verstärkten Transitverkehr und den Tanktourismus zurückzuführen. Der vorliegende Bericht zeigt, dass vor allem der hohe Anteil der aus Deutschland kommenden Tanktouristen einen Beitrag zum überdurchschnittlichen Treibstoffpreisniveau in Salzburg geliefert hat.

Oftmals wird für die Begründung der höheren Treibstoffpreise das Argument genannt, dass das pro-Kopf-Einkommen in einem Bundesland möglicherweise überdurchschnittlich hoch ist. Unsere Analyse zeigt, dass Salzburg zwar ein hohes pro-Kopf-Einkommen aufweist, bei der Betrachtung der Kaufkraft allerdings auf den hinteren Plätzen liegt. Somit kann festgehalten werden, dass das verfügbare pro-Kopf-Einkommen und die daraus resultierende Kaufkraft nicht Ursache für das bis Mitte 2009 überdurchschnittlich hohe Treibstoffpreisniveau sein kann.

Eine Untersuchung der Preisentwicklung in jüngster Vergangenheit hat gezeigt, dass sich das Preisniveau in Salzburg unter das bundesweite Mittel gesenkt hat. Ursächlich dafür könnte der Markteintritt eines neuen Konkurrenten mit seinen am 28. Juni 2009 auf Hofer Parkplätzen errichteten Diskonttankstellen und deren Businesskonzept, Treibstoffe zwei Cent günstiger als die Konkurrenz verkaufen zu wollen, sein. Dies war auch der Grund, weshalb unmittelbar nach Eröffnung der Diskonter bei den umliegenden Tankstellen ein Preiskampf ausgelöst wurde, welcher in Folge enormes mediales Aufsehen erregte. Die Preise an den betroffenen Tankstellen stabilisierten sich zwar bereits zwei Tage später, kehrten jedoch nicht auf das ursprünglich überdurchschnittliche Treibstoffpreisniveau zurück. Dieses Absinken der Treibstoffpreise ist für das gesamte Bundesland Salzburg feststellbar.

In einer aktuellen Studie der BWB (2009) zum Treibstoffmarkt in Vorarlberg wurde aufgezeigt, dass ein erhöhter Anteil von Major-Tankstellen sowie eine geringe Tankstellendichte zu überdurchschnittlichen Treibstoffpreisen führen können. Daraus

kann gefolgert werden, dass sich nachfrageseitig Markteintritte positiv auf die Treibstoffpreise auswirken können. Die jüngsten Entwicklungen in Salzburg untermauern diese Argumentation.

7. Literaturverzeichnis

Bundeswettbewerbsbehörde (2009). *Treibstoffpreise und deren spezifische Einflussfaktoren im Bundesland Vorarlberg*

Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte (2009). *Treibstoffpreisanalyse der Erhebung von 16.-17. Juni 2009*

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2004). *Auswertung der Erhebung des grenzquerenden Personenverkehrs*

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2003). *Grenzüberschreitender Güterverkehr*

Kratena K., Meyer I., Würger M. (2009). *Ökonomische, technologische und soziodemographische Einflussfaktoren der Energienachfrage*. WIFO

McKinnon, J.G. (November 1996). *Numerical Distribution Functions for Unit Root and Cointegration Tests*. Journal of Applied Economics, S. 601 - 618

Michaelis, P. (2003). *Tanktourismus - eine Szenario-Analyse*. Institut für Volkswirtschaftslehre, Universität Augsburg

OGM, Österreichische Gesellschaft für Marketing (2009). *Reale Kaufkraft 2008*

PVM Oil Associates GmbH (Juli 2005). *Der österreichische Kraftstoffmarkt 2004*. Im Auftrag des BMWA