

bft



JAHRESBERICHT **2022**

Sehr geehrte Damen und Herren,



© Sandra Kühnapfel

vor drei Jahren haben wir die Tradition der Geschäftsberichte wieder aufgenommen und jeder Bericht war bisher anders. Beim Schreiben des letzten Berichts haben wir gedacht, dass wir in einem historischen Umbruchjahr waren. Die Zeitläufe haben uns eines Besseren belehrt. Dass wir unsere Geschäfte an die Anforderungen einer Pandemie anpassen mussten, darauf hatten wir uns eingestellt. Wir waren auf dem Weg, unsere Geschäfte schneller und umfassender zu digitalisieren als bis dahin. Unser Fachkongress „Digitale

Lösungen – Zukunft Tankstelle“ im Juni 2022 zeigte viele weitere Wege in eine erfolgreiche digitale Zukunft auf. Im Bereich der Zahlungsmittel hat sich vieles entwickelt. Die digitalen Zahlungsmittel sind mehr als früher ideales Kundenbindungsmittel. Dies alles wollen wir mit unseren Firmen ausbauen.

Aber zurück zu den Zeitläufen. Der Krieg in der Ukraine hat die Schwerpunkte verschoben. Die Herausforderung liegt jetzt auf der krisensicheren

Versorgung. Dies ist für alle Marktbeteiligten eine große Aufgabe. Ich bin zuversichtlich, dass uns dies gelingen wird. Auf allen Ebenen arbeitet der bft daran, das vorhandene Netzwerk zu pflegen und zu erweitern. Das gilt unter anderem für die Politik. In der Krise ist es wichtig, die richtigen Gesprächspartner zu finden. An diesem Netzwerk arbeiten Vorstand und Geschäftsführung intensiv. Dazu ist es notwendig, sich lauter und deutlicher zu artikulieren. Klimaschutz, Mobilitätswende, Pandemie und die durch die Versorgungskrise verursachten Schwierigkeiten benötigen unseren vollen Einsatz. Außerdem wollen und müssen wir mehr und breiter informieren. In alle Richtungen. Über die Branche, über die Tankstellen und über unsere Mitglieder.

Ich habe das in meiner diesjährigen Rede auf unserer Jahreshauptversammlung gesagt und an vielen anderen Stellen erneut. Auf dem Weg in die klimaneutrale Zukunft sind die Tankstellen Teil der Lösung. Dazu kann und will der Mittelstand beitragen.

Wir wollen unseren Beitrag beim Aufbau der Ladeinfrastruktur leisten, dort wo es für uns darstellbar und durchführbar ist. Letzteres haben wir manchmal nicht in der Hand, da dies die Mitwirkung der Netzbetreiber erfordert. Und diese ist manchmal schwierig zu erreichen. Wir erwarten einen sinnvollen Einsatz der Fördermittel. Das ist wichtig, wenn man eine vielschichtige Anbieterstruktur haben möchte.

Zur klimaneutralen Zukunft gehören die klimaneutralen Kraftstoffe. Das sind vor allem E-Fuels. Das sind aber auch die Biokraftstoffe der zweiten Generation. HVO 100 oder andere Blends sind genauso wichtig. Jeder Beitrag zur CO₂-Neutralität ist ein Schritt in die richtige Richtung. Klimaneutrale Kraftstoffe müssen an der Tankstelle an jedermann verkauft werden können. Das geht im Moment nicht in jedem Fall. Damit das möglich ist, muss es bei der Normung der paraffinischen Dieselmotoren weitergehen und diese Kraftstoffe müssen in die 10. BImSchV aufgenommen werden. Dann sind sie nämlich für den Tankkunden verfügbar. Das muss dringend angegangen werden.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß bei der Lektüre unseres Jahresberichts. Der Mittelstand und seine Unternehmer sind wichtig für den Erfolg einer Gesellschaft. Wir sind zuverlässige Ansprechpartner. Wer den Mittelstand auf seiner Seite hat, der gestaltet die Zukunft.

➔ Duraid El Obeid, Vorsitzender des Bundesverbandes Freier Tankstellen und unabhängiger Deutscher Mineralöhländler e. V.

Der bft in Zahlen

Stand: Oktober 2022



Eintritte

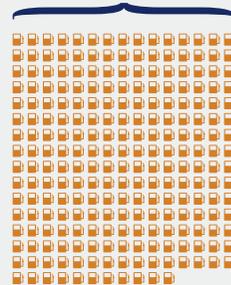
in den Jahren
2021/2022

Anzahl der Tankstellen

2020/2021	2.763
2019/2020	2.707
2018/2019	2.689
2017/2018	2.551
2016/2017	2.429
2015/2016	2.360
2014/2015	2.425
2013/2014	2.303
2012/2013	2.227
2011/2012	1.817
2010/2011	1.789
2009/2010	1.749

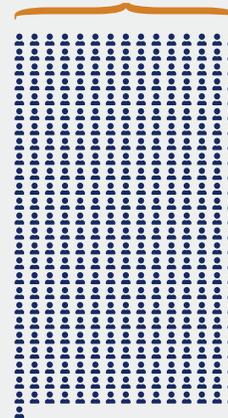
Verteilung der Tankstellen auf Mitglieder

1 betreibt 236



+1

376 werden von je 1 Mitglied betrieben

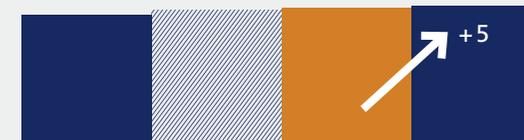


+29



Die Landesgruppe West (Nordrhein-Westfalen) hat mit **126 Unternehmen** die meisten Mitglieder (Anzahl der **Tankstellen: 568**). Die Landesgruppe Nord (Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen) vereint mit **920 Stationen** die meisten Tankstellen (**Mitglieder: 64**).

Zahl der Mitglieder



2014/2015	2019/2020	2020/2021	2021/2022
495	515	521	526



Blick auf die Branche

Während die Zahl der Straßen- und Bundesautobahntankstellen nach wie vor stagniert, wächst die Infrastruktur für Elektro-, Wasserstoff- und LNG-Fahrzeuge stetig an. Mit dem Waschgeschäft können die meisten Betreiber in diesem Jahr zufrieden sein. Das Shopgeschäft dürfte ebenso wie der Kraftstoffabsatz auf ähnlichem Niveau schließen wie 2021.

Tankstellen

Wenig überraschend hat sich an der Zahl der Tankstellen in Deutschland in den vergangenen Jahren wenig getan. Zum 1. Juni 2022 meldete der Energie Informationsdienst (EID) in seinem Sonderheft Tankstellen-Special 2/2022 14.101 Stationen, genauso viele wie Mitte 2021. Unverändert wird das Ranking der größten Gesellschaften angeführt von Aral (2.297), gefolgt von Shell (1.958), Totalenergies (1.157), Esso (965) und Avia (840). Die Zahl der Autobahntankstellen liegt weiterhin bei 359. Hier hat die Shell mit 58 Standorten die Nase vorn, EG/Echo betreibt unter der Marke Esso 53 BAT, Aral 44, Tank & Rast 34 und Totalenergies 33. Die Kraftstoffmarktanteile insgesamt schätzt der EID wie schon vor einem Jahr auf 21 Prozent bei Aral, dicht dahinter Shell mit 20 Prozent, Jet mit 10,5 Prozent, Totalenergies mit 9,5 Prozent und Esso mit 7,0 Prozent.

Anfang 2022 zählte das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) insgesamt 67,7 Millionen Kraftfahrzeuge (Kfz) und Anhänger, davon 48,5 Millionen Pkw. Der Anteil der deutschen Marken lag bei 63,1 Prozent. 34,6 Prozent der Pkw-Halter waren weiblich, 33,2 Prozent über 60 Jahre alt. Als Durchschnittsalter der Kfz gibt das KBA 10,1 Jahre an. Auf 1.000 Einwohner kommen in Deutschland rund 717 Kfz. Am Ende des dritten Quartals 2022 meldete das KBA insgesamt 30.733.225 Fahrzeuge mit Benzin- und 14.604.271 mit Dieselmotor.

Eurodata gibt für das erste Halbjahr 2022 einen Absatz von durchschnittlich 806.000 Litern Ottokraftstoffen und 885.000 Litern Diesel pro Station an.*



© Thomas Apel

Während der Absatz von Diesel im Vorjahresvergleich nahezu gleich blieb, sank der OK-Absatz um etwa 50.000 Liter.

Elektromobilität

Die Bundesnetzagentur verzeichnete in den letzten Monaten einen kontinuierlichen Anstieg an verfügbaren Ladepunkten. Der größte Zubau an Ladestationen erfolgte im Jahr 2021, in dem über 7.600 Säulen in Deutschland in Betrieb genommen wurden. Zum Jahreswechsel 2021/2022 waren 43.689 öffentlich zugängliche Normalladepunkte mit einer Leistung bis 22 Kilowatt und 8.486 Schnellladepunkte mit einer Leistung von mehr als 22 Kilowatt in Betrieb. Zum 1. Oktober 2022 meldete die Bundesnetzagentur 59.228 Normalladepunkte und 11.523 Schnellladepunkte. Bis 2030 sollen laut Masterplan Ladeinfrastruktur insgesamt eine Million Ladepunkte zur Verfügung stehen.

Um den Bedarf für Mittel- und Langstreckenfahrten zu decken, hat der Bund ein flächendeckendes, bedarfsgerechtes und benutzerfreundliches deutschlandweites Schnellladenetz mit 8.000 Schnellladepunkten an mehr als 1.000 Standorten ausgeschrieben. Ziel des sogenannten Deutschlandnetzes ist es, dass bis Ende 2023 überall in Deutschland in wenigen Minuten ein Schnellladepunkt erreicht und Elektroautos in kurzer Zeit aufgeladen werden können. Im Oktober 2022 hat die Bundesregierung außerdem den Masterplan Ladeinfrastruktur II vorgestellt, der neben den Maßnahmen für den Aufbau von

Ladepunkten für Pkw auch die Infrastruktur für die besonderen Anforderungen von Nutzfahrzeugen in den Fokus stellt.

Mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur nehmen die Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen zu, wie das KBA meldet. Ein Anstieg um plus 11,2 Prozent ist die Bilanz der Neuzulassungen von Pkw mit alternativen Antrieben insgesamt [Elektro (BEV), Hybrid, Plug-in, Brennstoffzelle, Gas, Wasserstoff] nach zehn Zulassungsmonaten im Jahr 2022. 45,8 Prozent der Pkw-Neuzulassungen waren mit alternativen Antrieben ausgestattet. Mehr als ein Viertel (26,8 %/+10,7 %) entfiel dabei auf Neuwagen mit einem Elektroantrieb [(Elektro (BEV), Plug-in, Brennstoffzelle)]. Die Neuzulassungen der Elektrofahrzeuge (BEV) erreichten im Berichtszeitraum einen Anteil von 14,8 Prozent und damit ein Plus von 21,3 Prozent.

Der Bestand an Elektrofahrzeugen (BEV) lag am 1. Oktober 2022 bei 840.645 Pkw und 43.474 Krafträdern. Die Zahl der Hybridfahrzeuge stieg auf 2.134.254, darunter 745.003 Plug-in.

Wasserstoff

Aktuell sind 2.011 H2-Pkw, 71 H2-Busse und 28 H2-Nutzfahrzeuge (vor allem Müllsammler, Lkw) zugelassen (Stand: September 2022). Als Tankmöglichkeiten stehen in Deutschland 95 öffentliche 700-bar-Wasserstoffstationen für Pkw, Müllsammeler und leichte Nutzfahrzeuge zur Verfügung, sieben weitere sind in Planung beziehungsweise im

Bau. An 17 Stationen können zusätzlich Lkw und Busse bei 350 bar tanken, acht weitere sind in Umrüstung beziehungsweise im Bau. 86 Stationen werden von H2 Mobility betrieben, zwei von GP Joule und jeweils eine von Apex, Windpark Ellhöft, Westfalen, Agip, FhG ISE, Totalenergies und Linde.

Alleine in diesem Jahr sind elf neue Stationen und sieben neue 350-bar-Tankoptionen dazu gekommen. Dagegen mussten allerdings sieben Standorte aufgrund des Alters vom Netz genommen werden. Der Hintergrund: Mit Gründung hat H2 Mobility 2016 rund 25 Wasserstofftankstellen übernommen, die im Rahmen der Clean Energy Partnership gebaut worden waren. Ein Teil dieser Stationen ist jetzt in die Jahre gekommen – Reparaturen sind nicht mehr möglich, der Betrieb zu kostenintensiv oder die Stationen zu fehleranfällig. Hinzu kommt, dass mit dem Hochlauf der ersten Nutzfahrzeuge die Ansprüche an die Wasserstofftankstelleninfrastruktur zunehmen: Neben 700 bar benötigen viele Nutzfahrzeuge eine 350-bar-Betankungsoption und pro Betankung eine größere Menge Wasserstoff. Deshalb rüstet H2 Mobility nun Stationen um, errichtet neue oder ersetzt alte durch alternative Standorte.

„Erfreulich ist der Hochlauf der H2-Nutzfahrzeuge. Tatsächlich sehen wir das größte Wachstumspotenzial für Wasserstoff in der Mobilität in den nächsten fünf Jahren im Bereich der regionalen Mittelstreckenverkehre für den Transport von Gütern und Personen“, erklärt Sybille Riepe, Communication Managerin bei H2 Mobility. Deshalb setzt

der Betreiber für Nutzfahrzeuge mit 20 bis 40 Kilogramm im Tank auf die 350-bar-Technologie. Diese ist erprobt, robust, skalierungsfähig und ermöglicht um 40 Prozent geringere Betriebskosten pro Kilogramm Wasserstoff im Vergleich zu 700 bar. Langfristig wird aber auch der H2-Pkw mit intensiven Nutzungsprofilen einen signifikanten Marktanteil einnehmen. „Deshalb bauen und betreiben wir weiterhin für Kundinnen und Kunden mit Pkw und für leichte Nutzfahrzeuge wie Vans. In den nächsten Jahren erwarten wir ein erweitertes Angebot an Brennstoffzellenfahrzeugen und -modellen durch diverse Fahrzeughersteller mit entsprechendem Hochlauf bei den Fahrzeugzahlen“, ergänzt Riepe.

Durch die Erweiterung des Bestandsnetzes und durch den Bau neuer, hoch-performerter H2-Tankstellen will H2 Mobility bis 2025/2026 etwa 100 neue 350-bar-Betankungsmöglichkeiten mit einer zusätzlichen Tageskapazität von 50 Tonnen Wasserstoff für 2.000 bis 3.000 Lkw oder Busse schaffen. Ein weiteres Ziel ist die Komplettversorgung aller H2-Mobility-Tankstellen mit 100 Prozent grünem Wasserstoff bis spätestens 2028. „Zurzeit sind für uns vor allem die Betriebskosten eine große Herausforderung, hier natürlich zuallererst die Energiekosten: Der hohe Strompreis für H2 aus erneuerbaren Energien, der hohe Gaspreis bei Wasserstoff aus Erdgas sowie die stark gestiegenen Transportkosten haben dazu geführt, dass wir den Wasserstoffpreis für 700-bar-Betankungen mittlerweile auf 13,85 Euro pro Kilogramm H2 anheben mussten. Für Betankungen mit der günstigeren

350-bar-Technologie liegt der Preis bei 12,85 Euro pro Kilogramm“, sagt Riepe. Anfang 2022 kostete ein Kilogramm H2 noch 9,50 Euro.

CNG/LNG/Autogas/Adblue

Insgesamt gibt es laut der Brancheninitiative Zukunft Erdgas aktuell in Deutschland 786 CNG-Tankstellen, das sind drei weniger als zum Jahreswechsel 2021/22. Die meisten Stationen stehen in Nordrhein-Westfalen (151). Dagegen ist die Zahl der CNG-Tankstellen, die zu 100 Prozent Bio-CNG ausliefern, um 23 auf 487 Standorte gestiegen. Niedersachsen weist hier die größte Netzichte (105) auf. OG Clean Fuels (vormals Orange Gas) ist in Deutschland der größte Anbieter von Bio-CNG.

Einen deutlichen Zuwachs verzeichnet das LNG-Netz, das im ersten Halbjahr 2022 um 23 Anlagen auf 126 gewachsen ist. Die meisten Standorte befinden sich in Niedersachsen (22), gefolgt von Bayern (20) und Nordrhein-Westfalen (19). Der größte Betreiber von LNG-Tankstellen in Deutschland ist laut EID Shell mit 29 Stationen, Platz 2 teilen sich Liquind und Alternoil (18) und auf Platz 3 liegt Barmalgas (14).

Aktuell sind laut Deutschem Verband Flüssiggas (DVFG) 5.991 Autogas-Tankstellen in Deutschland in Betrieb, davon die meisten in Nordrhein-Westfalen (1.310), gefolgt von Bayern (891) und Baden-Württemberg (605). Die größten Betreiber von Autogas-Tankstellen sind Totalenergies (328), Star/Orlen (328) und Avia (328).

Für das Tankstellen-Special 2/2022 meldeten die vom EID befragten Unternehmen 1.897 Adblue-Zapfanlagen für Pkw und 2.392 Anlagen für Lkw. Dabei führt Esso mit 482 Standorten die Liste der Zapfmöglichkeiten für Pkw an, bei den Lkw ist es Aral mit 533 Stationen.

Waschgeschäft

Bei den Waschstraßen und SB-Platzanlagen geht der Bundesverband Tankstellen und Gewerbliche Autowäsche Deutschland (BTG) jeweils von circa 2.400 Betrieben aus. Hier ist ein steter Zuwachs zu verzeichnen, allerdings auch die Schließung einiger älterer Anlagen. Durch die Steigerung der Baukosten sind einige Neubauprojekte ins Stocken geraten oder auf Eis gelegt worden. Die Baupreise haben sich, vor allem im Bereich Waschstraßen beziehungsweise große Waschparks, erheblich erhöht durch die unterschiedlichen Gewerke, insbesondere in den Bereichen Stahlbau und ähnliche Materialien. Portalanlagen stehen in der Waschbranche fast ausschließlich an Tankstellen. Hier geht der BTG von 14.000 Portalwaschanlagen bundesweit aus.

Das Waschjahr 2022 war laut BTG durchschnittlich bis gut. Allerdings gab es wie in jedem Jahr standortbezogene Unterschiede. In mehreren Regionen war 2022 durchwachsen. Das gilt sowohl für freistehende Waschstraßen als auch für das Waschgeschäft an Tankstellen. Hier fällt nach wie vor auf, dass die Standorte, die von freien Tankstellenunternehmern geführt werden, ein besseres Waschgeschäft haben

als viele pächtergeführte Stationen. Außerdem ist das Tankstellenwaschgeschäft von der jeweiligen Marke abhängig. „Insgesamt aber dürften die Tankstellenbetreiber mit dem Waschgeschäft 2022 ganz zufrieden gewesen sein“, resümiert BTG-Geschäftsführer Thomas Drott.

Das kommende Jahr ist laut Drott sehr schwierig einzuschätzen. Die Kostensteigerungen betreffen im Waschgeschäft vor allem Strom-, Wasser-, Abwasser- und Gaspreise sowie die Mitarbeiterkosten. Diese sollten ebenso wie bei Waschstraßen und SB-Plätzen streng beobachtet werden. Hinsichtlich der Autowäsche werden bei dieser Entwicklung möglicherweise Preisanpassungen nach oben unvermeidlich sein, um die Kosten aufzufangen. Zusätzlich spielen die Inflation und die Entwicklung der Kosten und Einnahmen für die Verbraucher eine Rolle. Inwieweit sich diese Faktoren auf die Anzahl der Wäschen beziehungsweise Auswahl der Programme auswirken werden, bleibt abzuwarten.

Drott rechnet damit, dass sich der Trend zur SB-Wäsche 2023 fortsetzen wird. Diese ist vor allem dort erfolgreich, wo sie mit guten Aggregaten und mit dem seit einigen Jahren üblichen Powerschaum durchgeführt wird. „SB-Kunden achten mehr und mehr auf Komfort und Qualität der SB-Waschplatzanlagen. Sowohl bei Portalwaschanlagen als auch bei Waschstraßen geht der Trend – aus Sicht von Betreibern und Herstellern – Richtung Premiumprogramme“, erläutert Drott. Erfahrungsgemäß bevorzugen die Kunden Waschanlagen, die ihnen ein gutes und recht langanhaltendes Waschergebnis

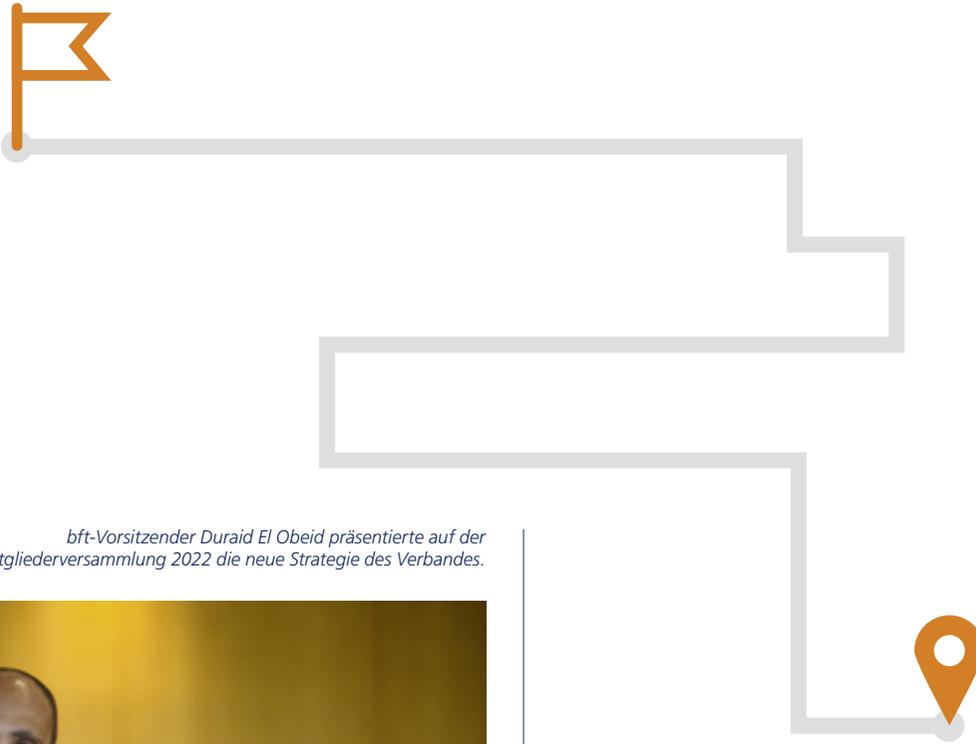
liefern. Ein weiterer klarer Trend ist die Digitalisierung, die immer mehr Eingang in die Autowaschbranche findet und in den kommenden Jahren zunehmen wird.

Shopgeschäft

Laut Eurodata lag der durchschnittliche Shopumsatz einer Tankstelle im ersten Halbjahr 2022 bei etwa 520.000 Euro und damit leicht unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Der Bruttoverdienst ging leicht auf etwas mehr als 100.000 Euro zurück. Der wichtigste Umsatzbringer war unverändert Tabak, wobei hier Umsatz und Bruttoverdienst im ersten Halbjahr rückläufig waren. Bei den Getränken und Spirituosen stieg der Umsatz zwar an, was sich allerdings nicht im Bruttoverdienst widerspiegelte. Auf Platz 3 lag die Kategorie Fast Food, die als einziges Segment ein leichtes Wachstum beim Bruttoverdienst verzeichnete. Platz 4 beim Umsatz belegten Telefon- und Wertkarten, wobei die Einnahmen um ein Viertel zurückgegangen sind. Der Bruttoverdienst sank in der Folge um 30 Prozent. Die Kategorie Kaffee und Heißgetränke zeigte ein ähnliches Bild wie Getränke und Spirituosen: Ein leicht gestiegener Umsatz, aber einen Rückgang beim Bruttoverdienst. Erst die Auswertung des gesamten Jahres 2022 wird zeigen, inwieweit das zweite Halbjahr die Rückgänge zwischen Januar und Juni auffangen konnte.

* Daten von rund 7.800 Tankstellen in Deutschland jeweils nur inklusive abgeschlossener Buchhaltungsmonate.





bft-Vorsitzender Duraid El Obeid präsentierte auf der Mitgliederversammlung 2022 die neue Strategie des Verbandes.



© Christopher Schmid

Fit für die Zukunft

Der bft hat Anfang des Jahres mit der Ausarbeitung einer neuen Strategie begonnen und das Ergebnis auf der Mitgliederversammlung im September in Erfurt vorgestellt. Im Interview erklärt Vorstandsvorsitzender Duraid El Obeid, warum das notwendig war und wie die ersten Schritte der Umsetzung aussehen.

Herr El Obeid, was sind aktuell die größten Herausforderungen für die bft-Mitglieder?

Der Ukraine-Krieg und die dadurch massiv gestiegenen Energiekosten gehören sicherlich dazu. Das hat das Tankstellengeschäft weniger planbar gemacht, als wir es bisher gewohnt waren. Aber auch ohne den Krieg stünde die Branche vor großen Herausforderungen, die massive Auswirkungen auf unser bisheriges Geschäftsmodell haben: Dazu gehören vor allem die Bestrebungen der europäischen und deutschen Politik, den Verkehr beispielsweise im Rahmen eines Verbrennerverbots ab 2035 zu defossilisieren und dabei nur auf Elektromobilität zu setzen. Deshalb müssen wir mit guten Argumenten und mit klaren und deutlichen Forderungen als bisher an die Politik dafür sorgen, dass wir zum Thema Verkehrswende gehört werden, und uns für den Einsatz nachhaltiger biogener und synthetischer flüssiger Kraftstoffe stark machen.

Diese Veränderungen haben nicht nur Einfluss auf die bft-Mitglieder, sondern auch auf den Verband ...

Ja, das ist richtig. Ich bin grundsätzlich überzeugt davon, dass man als Organisation, egal ob als Unternehmen oder als Verband, sein Umfeld permanent beobachten und sich selbst reflektieren sollte. Deshalb haben wir Anfang des Jahres einen Strategieprozess gestartet und als Grundlage dafür im Frühjahr eine Mitgliederbefragung durchgeführt.

„Unsere Vision ist, dass wir Teil der Lösung auf dem Weg zur treibhausgasneutralen Mobilität und damit Teil der Verkehrswende sind.“

113 Mitglieder, also mehr als ein Fünftel, haben uns über den elektronischen Fragebogen Feedback gegeben. Außerdem haben meine Kollegen aus dem Vorstand und ich mit Mitgliedern unterschiedlicher Größe das persönliche Gespräch gesucht. Dieser umfangreiche Austausch war sehr wertvoll für die weitere Arbeit an der Strategie. Auch innerhalb des Vorstands konnten wir uns gut reflektieren und angeregt diskutieren.

Welche Punkte lagen den Mitgliedern laut dieser Befragung besonders am Herzen?

Prinzipiell fiel das Feedback positiv aus. Aber vielen war wichtig, dass wir das Profil des bft in der politischen Arbeit noch mehr schärfen – dieses ist für mich jetzt die dringlichste Aufgabe. Wir müssen zu den wichtigen Themen wie synthetische Kraftstoffe eine klare Position beziehen und diese präzise und spitz gegenüber der Politik und Öffentlichkeit formulieren. Diese Aufgabe müssen wir selbst in die Hand nehmen. Zurückhaltung ist definitiv die falsche Strategie. Dafür müssen wir unser Netzwerk in Berlin und Brüssel weiter ausbauen und uns noch mehr und frühzeitig bei der Entstehung von Gesetzesentwürfen einbringen, um sie im Sinne unserer Mitglieder mitgestalten zu können. Der Verband soll künftig außerdem

stärker bei rechtlichen Fragestellungen und der Energietransformation unterstützen.

Grundlage einer Strategie ist eine Vision. Wie sieht diese beim bft aus?

Unsere Vision ist, dass wir Teil der Lösung auf dem Weg zur treibhausgasneutralen Mobilität und damit Teil der Verkehrswende sind. Das bedeutet: Wir positionieren uns als unabhängige und mittelständische Mitgestalter der Rahmenbedingungen für bestehende und erneuerbare Energien, zu denen unter anderem Strom, Wasserstoff sowie biogene und synthetische Kraftstoffe gehören. Wir wollen dabei aber auch überzogene und unrealistische Forderungen der Politik in Deutschland und Europa verhindern. So bleibt die Tankstelle ein moderner Energieanbieter mit einem zukunftsfähigen Geschäftsmodell. Dieses möchten wir erhalten.

Welche Auswirkungen wird das auf die Aufstellung des Verbands haben?

Aktuell sind wir personell zu schmal aufgestellt, um die neue Strategie mit der notwendigen Power umsetzen zu können. Wir werden also unsere Ressourcen ausbauen und haben dafür auch eine Anpassung der Beitragsstruktur vorgenommen. Für die Geschäftsstelle in der Hauptstadt werden wir 2023 einen zweiten Geschäftsführer einstellen, der uns als Gesicht des Verbandes im politischen Berlin vertritt und unser Netzwerk in die Politik, bei Stakeholdern und in die Medien ausbaut. Außerdem ist ein Referent

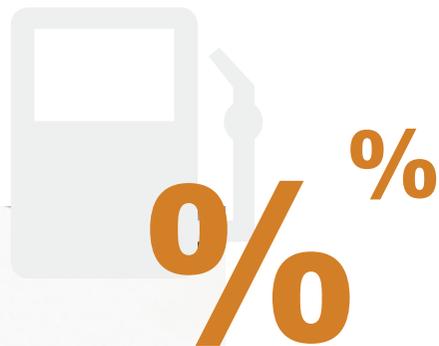
für Kommunikation eingeplant. In der Geschäftsstelle in Bonn werden wir uns administrativ verstärken, um unseren Geschäftsführer Stephan Zieger zu entlasten.

Welche Rolle werden künftig Kooperationen spielen?

Kooperationen sind aus unserer Sicht von hoher Bedeutung, um gemeinsam für wichtige Themen einzutreten. Deshalb wollen wir die Zusammenarbeit mit UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen in den kommenden Tagen intensiv prüfen. Einige Doppelmitglieder hatten dieses schon vor einiger Zeit als Wunsch artikuliert. Ein erster Austausch hat bereits stattgefunden, den ich als sehr zielführend wahrgenommen habe. Nun geht es darum zu sehen, wo unsere gemeinsamen Interessen liegen. Das wird sicherlich beim Thema synthetische Kraftstoffe der Fall sein. Im November fand ein Treffen mit den Geschäftsführern und jeweils zwei Vertretern aus dem Vorstand der beiden Verbände statt.

Wie geht es mit der Umsetzung der Strategie weiter?

Wir haben mit den ersten Schritten der Umsetzung begonnen, indem wir die vakanten Stellen ausgeschrieben haben. Der Vorstand und die Geschäftsführung wollen dann in zwölf Monaten schauen, was wir erreicht haben und wo wir noch Handlungsbedarf sehen. Wir werden also eine Plan-Ist-Kontrolle durchführen und gegebenenfalls Handlungsbedarf identifizieren und formulieren.



Ein turbulentes Jahr

Bereits die vergangenen zwei Jahre waren aufgrund der Corona-Pandemie überdurchschnittlich herausfordernd. 2022 brachte allerdings nicht die erhoffte Atempause. Mit dem Beginn des Ukraine-Kriegs standen Deutschland und somit auch die mittelständische Mineralölbranche vor den nächsten Problemstellungen. Insbesondere die Erhöhungen der Energiepreise, der Tankrabbatt sowie die Energieeinsparungsverordnungen beschäftigten infolge den Verband und seine Mitglieder.

Corona war 2022 erneut bestimmend für das Tankstellengeschäft. Die Schlagzahl der Verordnungen hat sich dem Verlauf der Pandemie angepasst. Zu kämpfen hatte die Branche mit hohen Krankenständen und daraus resultierenden Personalengpässen. Gegen Jahresende gab es in vielen Bundesländern keine Maskenpflicht mehr in den Verkaufsräumen. Außerdem hoben einige Bundesländer wegen der veränderten Pandemielage die generelle Isolationspflicht für positiv auf SARS-CoV-2 Getestete auf. Dafür wurde eine Maskenpflicht unabhängig vom Standort für Infizierte festgesetzt. In diesen Bundesländern müssen positiv Getestete außerhalb der eigenen Wohnung eine Maske aufsetzen.

Marktveränderungen durch den Krieg in der Ukraine

Was mit einer Diskussion über Hilfe für gestiegene Energiepreise begann, sich nach den staatlichen Senkungen für Benzin und Diesel durch die polnische Regierung mit einer Diskussion über den Tanktourismus entlang der polnischen Grenze fortsetzte, wurde mit dem 24. Februar 2022 zu einer Versorgungskrise. Ursache ist der Überfall Russlands auf die Ukraine.

Fortan verschwand Schritt für Schritt russische Ware aus der Versorgung. Rund 35 Prozent der deutschen Rohölimporte kommen aus Russland. Ein Drittel davon erreicht über die Häfen die west- und süddeutschen Raffinerien. Nach Informationen von en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie ist dieses Öl

am leichtesten zu ersetzen. Alternative Anbieter stehen zur Verfügung. Zwei Drittel erreichen über die Druschba-Pipeline die Raffinerien in Leuna in Sachsen-Anhalt und Schwedt in Brandenburg.

Am 5. Dezember 2022 ist das von der Europäischen Union beschlossene Ölembargo gegen Russland in Kraft getreten. Seit diesem Zeitpunkt fließt kein Öl mehr über den Seeweg in die EU. Totalenergies, Betreiber der Raffinerie Leuna, hatte schon im Frühjahr entschieden, ab Jahresende kein russisches Öl mehr zu kaufen, und wird das wohl auch so umsetzen. Presseberichte zum Jahresende hin zeigen, dass die Situation für Schwedt schwieriger ist.

Bei Benzin und Diesel stiegen mit dem Beginn des Krieges am 24. Februar 2022 die an der Tankstelle gezeigten Preise deutlich. Der Tankrabatt federte diese Preissteigerungen für den Kunden erheblich ab. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass der Tankrabatt nahezu vollumfänglich weitergegeben wurde. Teuerster Tankmonat war nach Presseberichten der Oktober dieses Jahres. In der Folgezeit sanken die Preise deutlich unter dieses Jahreshoch. Ob und inwieweit diese Entwicklung anhalten wird, hängt davon ab, inwieweit russische Produkte ersetzt werden können. Für die Mittelständler war die Situation oft Anlass, traditionelle Versorgungswege zu überprüfen und neu zu gestalten, wenn sich die Produktverfügbarkeit änderte. Zu Stillständen an Tankstellen ist es aus diesen Gründen nach unseren Kenntnisständen nicht gekommen.

Tankrabatt

Der Aufreger des Jahres war der Tankrabatt. Gemeint ist eine befristete Senkung der Energiesteuern vom 1. Juni bis zum 31. August 2022. Für Ottokraftstoffe reduzierte sich der Energiesteuersatz von 65,45 Cent/Liter auf 35,9 Cent/Liter (minus 29,55 Cent/Liter). Für Dieselloststoff sank der Energiesteuersatz von 47,04 Cent/Liter auf 33 Cent/Liter (minus 14,04 Cent/Liter). In einer Veröffentlichung des Finanzministeriums wurden die Einnahmeausfälle auf etwa drei Milliarden Euro für den genannten Zeitraum des Tankrabatts beziffert.

Der Rabatt bescherte vielen Firmen logistische Schwierigkeiten, die am Ende dank der Vorsorge der Betreiber nur für relativ wenige Leerstände sorgten. Am Anfang gab es einen Nachfrageschub, da sich kaum ein Betreiber dem Vorwurf aussetzen wollte, den Preis nicht rechtzeitig gesenkt zu haben. Deshalb haben die Unternehmer die Bestellungen in der Raffinerie oder im Tanklager angepasst. Am Ende bescherten die Verbraucher den Tankstellen einen Nachfrageschub, da jeder noch rechtzeitig seinen Tank füllen wollte.

Die vielfach geäußerte Kritik, der Tankrabatt sei nicht beim Kunden angekommen, konnten Untersuchungen des ifo-Instituts nicht bestätigen. In einer Veröffentlichung am Ende des Tankrabatts kam die Münchner Forschungseinrichtung zu dem Ergebnis, dass die Tankstellen den Rabatt beim Diesel zu 100 Prozent und beim Benzin zu etwa 85 Prozent weitergegeben haben. Es sind also circa 29

bis 30 Cent von den 35 Cent Steuersenkung bei den Kunden angekommen.

Sektoruntersuchung des Bundeskartellamtes

Gegen Ende der Reduktionsphase veröffentlichte das Bundeskartellamt zudem seine angekündigte Untersuchung zu Raffinerien und Kraftstoffgroßhandel. Man mag über die vielen markigen Worte im Vorfeld der Studie geteilter Meinung sein. Das Ergebnis ist aller Ehren wert und deckt sich mit den Untersuchungen des ifo-Instituts: keine Absprachen, marktgerechtes Verhalten. Und der Tankrabatt ist weitergereicht worden. So schreibt das Kartellamt in seiner Pressemitteilung: „Die Frage, ob und wie weit diese Senkung an die Verbraucherinnen und Verbraucher weitergegeben wurde, wurde intensiv diskutiert. Zwischenzeitlich sind verschiedene Studien, vor allem auf Basis eines Vergleiches der Preisentwicklung in Deutschland mit der in Frankreich, zu dem Ergebnis gekommen, dass die Steuerentlastung überwiegend weitergegeben wurde. Die Untersuchung des Bundeskartellamtes kommt nun ebenfalls zu diesem Ergebnis.“

Niedrigwasser

Das Niedrigwasser aus dem Jahr 2018 war kein singuläres Ereignis. Auch in diesem Jahr war die Versorgungslage in den Sommermonaten aus diesem Grund zusätzlich angespannt. Die Frachtraten auf dem Rhein stiegen durch das Niedrigwasser erheblich an. Die Versorgungswege für Tankwagen

wurden in einigen Regionen deutlich länger, da auf bestimmte Läger nicht zugegriffen werden konnte. Zusammen mit der ohnehin angespannten Versorgungssituation sorgte das Niedrigwasser für deutlich erhöhte Tankstellenpreise. Gleichwohl haben alle Beteiligten weiterhin zu einer sicheren und zuverlässigen Kraftstoffversorgung der Kunden beigetragen.

Energieeinsparungsverordnungen

Mit heißer Nadel gestrickt, aber nicht ohne Grund erlassen, platzierte der Gesetzgeber rechtzeitig zur Heizsaison zwei Verordnungen. Bei der „Verordnung zur Sicherung der Energieversorgung über kurzfristig wirksame Maßnahmen“ (Kurzfristenergieversorgungssicherungsmaßnahmenverordnung, EnSikuMaV) geht es für unser Geschäft hauptsächlich um den Shop und die Fahrbahnbeleuchtung. Der Preismast muss schon wegen der Anforderungen der Preisangabenverordnung betrieben werden. Ihn auszuschalten ist nicht vonnöten. Bei der Fahrbahnbeleuchtung während der Öffnungszeiten macht alleine die Verkehrssicherungspflicht den Weiterbetrieb notwendig. Im Shop sind die Türen zu schließen und Werbeanlagen von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr des Folgetages auszuschalten. Soweit technisch möglich, wird dies auch umgesetzt.

Die durch die „Verordnung zur Sicherung der Energieversorgung über mittelfristig wirksame Maßnahmen“ (Mittelfristenergieversorgungssicherungsmaßnahmenverordnung, EnSimiMaV) erforderlichen Arbeiten und Optimierungen sind im Regelfall schon über Wartungsverträge abgedeckt.

Die Umsetzung wirtschaftlicher Energieeffizienzmaßnahmen betrifft die meisten Tankstellenbetriebe aufgrund ihrer Größe eher nicht. Unabhängig davon ist das Thema Energieeinsparung Teil der Kostenoptimierungsmaßnahmen in vielen mittelständischen Betrieben und Gegenstand vieler Veranstaltungen und Beratungsgespräche.

Preisangabenverordnung

Die Preisangabenverordnung machte ebenfalls Anpassungen im Geschäft notwendig. Preisschilder im Shop waren auszutauschen und durch rechtskonforme Schilder zu ersetzen. Einmal ging es um die Grundpreise, die auf Kilogramm oder Liter als Mengeneinheit auszurichten waren. Auch die Auszeichnung des jeweiligen Pfandbetrags neben und nicht inklusive des Gesamtpreises war in der geänderten Verordnung so beschrieben. Zudem findet die Elektromobilität Eingang in die Preisangabenverordnung. § 14 Absatz 2 dieser Verordnung bestimmt, dass für das punktuelle Aufladen, also das Laden ohne Vertrag, eine entsprechende Preisinformation zu geben ist. Zusammen mit der Verpflichtung, die gängigen Zahlungsmittel für das elektrische Laden zu akzeptieren, nähert sich die Elektromobilität den Verbrauchergewohnheiten beim herkömmlichen Tanken an.

Verpackungsverordnung

Die Verpackungsverordnung war einer der Schwerpunkte in diesem Jahr. Nachdem schon 2021 die Verpflichtung bestand, Mehrweg und Einweg deutlich voneinander abzugrenzen und entsprechend

auszuzeichnen, kam in diesem Jahr die Registrierung der Erstinverkehrbringer für Verkaufsverpackungen hinzu. Erstinverkehrbringer oder Erstbefüller ist jeder, der zwei Produkte zu einem neuen Produkt zusammenbringt. Was sich so technisch anhört, ist der Verkauf von Brötchen, Burgern, Pommes Frites, Kaffeeprodukten oder anderem in einem „eigenen“ Einweggeschirr. Das neue Produkt löst eine Registrierungspflicht im Verpackungsregister aus. Bei der Registrierung kann es bleiben, wenn die Verpackungen selber schon registriert sind. Ist dies nicht der Fall, kommt zur Registrierung eine Lizenzierung der Verpackung hinzu. Zweck ist die finanzielle Beteiligung der Erstinverkehrbringer an den Recyclingkosten für Verpackungsmüll. Registrierungs- und Lizenzierungsplattform ist das Verpackungsregister LUCID (<https://lucid.verpackungsregister.org>).

Mit der Umsetzung einer weiteren Verpflichtung haben die Tankstellen bereits begonnen. Ab dem 1. Januar 2023 besteht genau wie für Restaurants, Lieferdienste und Caterer für Tankstellen die Verpflichtung, Mehrwegbehälter zum Mitnehmen von Speisen und Getränken anzubieten. Lösungen für diese Verpflichtung, die ab fünf Mitarbeitern gilt, sind vorhanden. Wie sich dies in der Praxis auf diesen Teil des Shopgeschäfts auswirkt, bleibt abzuwarten.

Gremienarbeit

Der bft ist Mitglied in verschiedenen Gremien im Bereich Technik und Mitglied im Normungsausschuss für flüssige Kraftstoffe. Biokraftstoffe, synthetische Kraftstoffe und die technischen Fragen rund um

die Ladeinfrastruktur waren kennzeichnend für die Arbeit in diesen Gremien. Seitens vieler Mitglieder ist kritisiert worden, dass E-Fuels und synthetische Kraftstoffe auf HVO-Basis nicht an der Tankstelle verkauft werden dürfen. Tatsächlich steht hier die zehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (10. BImSchV) im Wege. Nur dort aufgeführte Kraftstoffe dürfen an Tankstellen verkauft werden. Dies ist zwar kein generelles Verkaufsverbot, schränkt aber den Kundenkreis auf „geschlossene Nutzergruppen“ wie Speditionen, Busunternehmen und Ähnliches ein.

Aufgenommen in die 10. BImSchV werden müsste nach unserer Ansicht die DIN EN 15940, also eine Vorschrift über paraffinische Dieselmotorkraftstoffe. In der Mineralölwirtschaft ist diese Forderung unbestritten. Widerstand hiergegen kommt aus dem Bundesumweltministerium, das die Frage der Nachhaltigkeit der eingesetzten Biokraftstoffe immer noch bezweifelt beziehungsweise sich gegen entsprechende Regelungen in der Norm sperrt. Die Frage der Nachhaltigkeit könnte ergänzt und damit die Norm abgeschlossen werden. Dann stünde der Aufnahme in die 10. BImSchV und daraus resultierend dem Verkauf von synthetischen Kraftstoffen an Tankstellen nichts mehr im Wege. Hierfür haben sich die Vertreter der Mineralölwirtschaft in den oben genannten Ausschüssen immer wieder nachdrücklich ausgesprochen.

Arbeitsverträge

Eine EU-Richtlinie und darauf aufbauend das Nachweisgesetz zwingen die Arbeitgeber seit

dem 1. August 2022 dazu, wesentlich ausführlichere Arbeitsverträge zu verwenden. Viele weitere Inhalte und Präzisierungen – von der Arbeitszeit über eine detaillierte Auflistung des Arbeitsentgelts bis hin zu geltenden Kündigungsfristen und -zeiträumen – sind jetzt vonnöten. Auch „Altarbeitnehmer“ haben einen Anspruch auf Ausstellung eines entsprechenden Arbeitsvertrages. Sie müssen ihn allerdings gegenüber dem Arbeitgeber geltend machen.

Arbeit der Gerichte

Nicht nur Verwaltungen und Parlamente nehmen Einfluss auf unser Geschäft. Zunehmend entscheiden die Gerichte im Rahmen der Gesetze politisch. Im Arbeitsrecht war man noch nie wirklich unpolitisch, allerdings nie unkorrekt. Ein vom europäischen Recht beeinflusstes Urteil des Bundesarbeitsgerichts hat festgeschrieben, dass alle Unternehmen schon heute verpflichtet sind, die Arbeitszeit ihrer Mitarbeiter zu erfassen. Das stand so nicht auf dem Fahrplan der Politik. Genauso wenig die Umsetzung beziehungsweise Durchsetzung von Urlaubsansprüchen. Auch hier hat der Europäische Gerichtshof gegen gängige Rechtsprechung der hiesigen Gerichte eingegriffen.

Dass sich mit dem Weg über die Gerichte einiges ändern lässt, hat das Urteil des Bundesverfassungsgerichts in Sachen Klimaschutz gezeigt. Ein Gericht in Den Haag hatte zudem im Frühjahr entschieden, dass der Ölkonzern Shell seine Treibhausgasemissionen bis 2030 um netto 45 Prozent gegenüber dem

Stand von 2019 reduzieren muss. Auch in Deutschland reichen Klimaschützer Klagen ein. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten.

Stephan Zieger, bft-Geschäftsführer



© sebra/stock.adobe.com



eFuel-Today wird internationaler

Die ersten beiden Jahre seit Start hat sich eFuel-Today vor allem darauf konzentriert, die Öffentlichkeit, Politik und Medien in Deutschland über E-Fuels zu informieren. Ab 2023 soll die Kampagne international ausgerichtet werden.

Fast zehn Millionen Personen hat eFuel-Today seit dem Start Anfang 2021 erreicht. Diese Zahl kann sich sehen lassen. Verschiedene Kampagnen haben auch in diesem Jahr dazu beigetragen, dass die Initiative ein voller Erfolg ist. Dabei stand vor allem die Erhöhung der Reichweite im Fokus.

Die erste Kampagne des aktuellen Jahres rückte die weibliche Zielgruppe in den Mittelpunkt. Schließlich ist die Zahl der Frauen, die ein eigenes Auto besitzen, seit 2010 um ein Fünftel auf über 16 Millionen gestiegen und macht diese Zielgruppe somit für automobile Themen immer relevanter. Das zeigt auch eine Studie des Autoherstellers Nissan. Demnach wird in den Familien die Kaufentscheidung für ein Auto in über 80 Prozent der Fälle maßgeblich von Frauen beeinflusst. Anders als in den vorherigen Kampagnen bestand die Frauen-Kampagne größtenteils aus kurzen Werbespots, die in den sozialen Netzwerken verbreitet wurden. Diese wurden mit Sprecherinnen produziert und standen unter anderem unter den Mottos „E-Auto? Kann ich mir nicht leisten.“, „E-Auto? Steht wohl für ewige Ladezeiten.“ oder „Jetzt ein E-Auto kaufen? In wenigen Jahren nicht mehr nötig!“.

Seit Februar online ist das Video zum Thema Effizienz. Kritiker von E-Fuels führen gerne den geringen Wirkungsgrad von synthetischen Kraftstoffen als Gegenargument an. Das Video räumt

mit diesem Vorurteil auf und erläutert folgende sechs Aussagen näher:

1. Der Klimawandel verlangt E-Fuels.
2. Energieeffizienz ist der falsche Ansatz.
3. Energie ist genug da.
4. Entscheidend ist, wo die Sonne scheint.
5. Wichtig ist, wie viel erneuerbare Energie wir erzeugen.
6. Cradle-to-grave – wir müssen ganzheitlich denken.

Hauptaussage des nicht ganz zehnmütigen Videos: Klimafreundliche Mobilität braucht beides: Pkw, die mit grünem Strom etwa in der City fahren, und solche Fahrzeuge, in denen synthetische statt fossile Kraftstoffe getankt werden. Denn die verschiedenen Antriebstechnologien müssen sich sinnvoll ergänzen, wenn die großen climatechnischen Herausforderungen gemeistert werden sollen.

Im zweiten Quartal hat eFuel-Today eine Petition auf der Plattform [change.org](http://www.change.org) (www.change.org/p/nurmit-e-fuels) mit den folgenden Forderungen platziert:

1. CO₂-Sofortmaßnahmen im Verkehrssektor: Zulassung fossilfreier und flüssiger Kraft- und Brennstoffe für den Straßenverkehr, für alle Fahrzeuge.
2. Diversifizierung der Energieversorgung: Förderung der Herstellung und des Imports von E-Fuels aus vielen verschiedenen (weniger kritischen) Weltregionen.

3. Gleichstellung der Antriebe für die Anrechnung der Klimaneutralität.

Dazu hat eFuel-Today verschiedene Banner und kurze Videos produziert, die sich für die Verbreitung der Petition auf den Social-Media-Kanälen Instagram, Facebook, Youtube, Twitter und LinkedIn eignen. Die Petition hat inzwischen 13.740 Unterschriften gesammelt (Stand: 15. November 2022).

Im dritten Quartal thematisierten Clips den Einsatz von E-Fuels in schweren Fahrzeugen für die Baubranche, in Lkw im Güterverkehr und Maschinen in der Landwirtschaft. Denn in diesen Sektoren ist Strom keine Alternative zu flüssigen Energieträgern. Dagegen können mit synthetischen Kraftstoffen Baumaschinen, Nutzfahrzeuge und Traktoren CO₂-neutral betrieben werden. Die Videos wurden seit Anfang September auf den Social-Media-Kanälen Facebook und Instagram als Werbung ausgespielt und können auf dem eFuel-Today-Kanal von Youtube angesehen werden.

Die Kampagne des vierten Quartals deutet bereits an, in welche Richtung sich eFuel-Today 2023 entwickeln wird, nämlich in Richtung Internationalisierung. In drei halbminütigen Videos stehen jeweils eine Französin, ein Pole und eine Irin an den Landesgrenzen und wedeln symbolisch

CO₂ aus dem Nachbarland mit Plakaten von der Grenze weg. Die Aussage: Klimaschutz braucht E-Fuels, weltweit. Schließlich sind den CO₂-Emissionen die vom Menschen gesetzten Grenzen egal. Die Tonspur läuft in der jeweiligen Landessprache.

Weil die Klimawende eben nicht alleine von Deutschland aufgehalten werden kann, sondern die Zusammenarbeit aller Länder bedarf, wird sich eFuel-Today künftig international stärker aufstellen. Denn während in Deutschland das Thema E-Fuels bereits in der Gesellschaft angekommen ist und deutlich an Bekanntheit und Unterstützung gewonnen hat, ist die Alternative zu Elektromobilität in vielen anderen Ländern der Europäischen Union noch relativ unbekannt. Deshalb sind für das kommende Jahr zahlreiche Gespräche mit den Branchenverbänden der anderen europäischen Länder und mit EU-Politikern geplant, um das Thema künftig auch international zu platzieren. Unterstützung bei der Aufklärungsarbeit erhält der bft dabei unter anderem vom europäischen Dachverband UPEI – The Voice of Europe's Independent Fuels Suppliers.

Dazu soll eine englische Version der Website aufgebaut werden mit Inhalten und Botschaften, die sich leicht in andere Sprachen transferieren lassen. Bei der Internationalisierung werden die Lerneffekte der beiden vergangenen Jahre genutzt, um die Reichweite und Botschaften zu optimieren.



BERLIN BRÜSSEL



In Berlin und Brüssel wurden 2022 zahlreiche Themen vorangetrieben, darunter die CO₂-Flottengrenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, der Ausbau von Ladeinfrastruktur und die Mengenmeldepflicht für Kraftstoffe an die Markttransparenzstelle.

➔ E-Fuels – wir kämpfen weiter

Die Erarbeitung des „Fit for 55“-Pakets der Europäischen Kommission, zu dem auch die Überarbeitung der Verordnung über die CO₂-Flottengrenzwerte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gehört, neigt sich ihrem Ende zu. Mit Blick auf die CO₂-neutralen Kraftstoffe hat das Trilogverfahren zur vorgenannten Verordnung Ende Oktober kein neues Ergebnis gebracht. 2035 müssen alle neu zugelassenen Fahrzeuge zu 100 Prozent emissionsfrei sein. Im Wesentlichen bleibt es bei dem Erwägungsgrund 9a, der vorsieht, dass die EU-Kommission einen Gesetzgebungsvorschlag ausschließlich zu CO₂-neutralen Kraftstoffen außerhalb der CO₂-Flottengrenzwerte machen soll. Aus Brüsseler Kreisen hört man, dass dieser Vorschlag nicht sehr beliebt ist. Da Erwägungsgründen auch keine rechtliche Bindungswirkung zukommt, müsste die Bundesregierung unbedingt weiter Druck auf die Kommission ausüben.

Die 2026er-Überprüfungsklausel konnte ebenfalls aufrechterhalten werden. Danach muss die Kommission den Fortschritt im Hinblick auf den Erreichungsgrad des 100-Prozent-CO₂-Emissionsminderungsziels für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2026 überprüfen und

überarbeiten. Ist der Zielerreichungsgrad nicht ausreichend fortgeschritten, kann die Kommission unter anderem klimaneutrale Kraftstoffe in Betracht ziehen.

Wir geben nicht auf und werden das Thema synthetische Kraftstoffe im kommenden Jahr mit Nachdruck vorantreiben – in politischer Hinsicht. Gesellschaftlich werden wir ebenfalls mit unserer Kampagne zu E-Fuels weiter Aufklärungsarbeit betreiben.

➔ Aufbau von Ladeinfrastruktur

Die Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe AFIR befindet sich in den Endzügen ihres Trilogverfahrens (zweites Trilogtreffen ist geplant am 30. November 2022). Diese Verordnung verpflichtet die EU-Mitgliedsstaaten, neben dem Verkauf von E-Fahrzeugen den Ausbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur voranzutreiben. Gleiches gilt für die Tankinfrastrukturen von Wasserstoff, Erdgas oder LNG. Gleichzeitig enthält der Verordnungsentwurf Bestimmungen zur Gewährleistung von Benutzerfreundlichkeit der Ladeinfrastruktur. So regelt sie beispielsweise Zahlungsoptionen, Preistransparenz, Verbraucherinformationen und intelligentes Aufladen. Die maximale Distanz für öffentlich zugängliche Wasserstofftankstellen wurde von 150 Kilometer auf 100 reduziert. Der Zeitplan dafür ist nun festgelegt (31. Dezember 2027). Die Regelungen zu den Stromleistungskapazitäten wird an den Hochlauf der E-Fahrzeuge in den jeweiligen Mitgliedsstaaten gekoppelt. Die Mitgliedsstaaten können hier Abweichungen für wenig frequentierte Straßen im Rahmen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T-Netzes) beantragen.

Auf Bundesebene beschloss das Kabinett am 19. Oktober 2022 den im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) erarbeiteten Masterplan Ladeinfrastruktur II. Bundesverkehrsminister Volker Wissing bezeichnet ihn als „Fahrplan der Bundesregierung, damit Deutschland für die Elektromobilität über eine flächendeckende bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur verfügt“. An dem Konzept der Mitwirkung der Mineralölwirtschaft wird festgehalten. Danach sollen mindestens 25 Prozent der Tankstellen bis Ende 2022, 50 Prozent bis 2024 und mindestens 75 Prozent bis Ende 2026 einen 150-Kilowatt-Schnelllader aufbauen. Wo wettbewerbliche Lösungen nicht greifen, kann auch mit einer Versorgungsaufgabe – wo baulich möglich – die verlässliche Verfügbarkeit von Ladepunkten hergestellt werden, heißt es im Monitoring-Konzept des BMDV im Masterplan. Dies stellt den mit der Mineralölbranche ausgehandelten Kompromiss dar. Wir werden uns rechtzeitig mit der Bundesregierung ins Benehmen setzen, sollte der genannte Zielpfad nicht erreicht werden und die Bundesregierung Versorgungsaufgaben prüfen.

➔ Tankstellen werden zu Mengenmeldungen verpflichtet

Kurz vor der Sommerpause beugte sich die Ampelkoalition dem politischen Druck. Wie den Ankündigungen des Wirtschaftsministers Robert Habeck zu entnehmen war, war dieser fest entschlossen, den Beobachtungsauftrag der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe auf weitere Teile der Wertschöpfungskette auszuweiten. Dies soll

seiner Auffassung nach dazu führen, dass Wettbewerbsstörungen besser identifiziert werden und eine Erklärung für die vom Rohölpreis entkoppelten Tankstellenpreise geliefert wird. Der Deutsche Bundestag beschloss also den § 47k des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) zur Meldung verkaufter Kraftstoffmengen und machte diese damit künftig zur Pflicht. Aktuell wird vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) die dazugehörige Rechtsverordnung erarbeitet, die die Mengenmeldungen konkret ausgestalten soll.

Ein Vorgespräch zwischen dem bft und Vertretern der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe sowie des Bundeskartellamts fand dazu bereits statt. Dabei haben wir alle erdenklichen Argumente vorgebracht, die gegen eine Mengenmeldepflicht sprechen. Von der De-facto-Preisgabe von Geschäftsgeheimnissen und Sicherheitsrisiken über den unverhältnismäßigen Aufwand, der einer nicht aussagekräftigen Masse an Daten gegenübersteht. Denn in der Praxis gibt es zahlreiche Sachverhalte, die das Bild über die Mengendaten verzerren (Einsatz von Flottenkarten, quersubventionierende Rabattaktionen, etc.).

Da es aber leider nicht mehr um das „Ob“ einer Mengenmeldepflicht geht, sondern bereits um das „Wie“ und damit deren praktische Ausgestaltung, kann es jetzt nur noch darum gehen, Schlimmeres zu verhindern. Denn es steht die Aufbereitung der Mengendaten bezogen auf eine Viertelstunde im Raum. Eine Meldung der Mengendaten auf

Tagesbasis scheint hier vorzugswürdig, zusammen mit einem möglichst späten Meldezeitpunkt. Dafür setzen wir uns gegenüber dem Ministerium ein und führen dazu Gespräche mit den für das Thema zuständigen Parlamentariern. Über Neuerungen zu dem Thema halten wir Sie gerne auf dem Laufenden.

➔ PSD3 – Die Vorbereitungen laufen

Nachdem dieses Jahr vorbereitende Arbeiten zur Revision der PSD2-Richtlinie (Payment Services Directive, Zahlungsdiensterichtlinie) stattfanden, steht die PSD3-Richtlinie nun im offiziellen Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission für das Jahr 2023. Über unseren Dachverband UPEI – The Voice of Europe’s Independent Fuels Suppliers bringen wir unsere Interessen in Brüssel ein und halten Sie über die weiteren Entwicklungen im kommenden Jahr auf dem Laufenden.

➔ VEGA – Umsetzung eines Tankkartenurteils des Europäischen Gerichtshofs

Die Umsetzung des sogenannten VEGA-Urteils des Europäischen Gerichtshofs zu Tankkarten hat wieder Fahrt aufgenommen. Derzeit werden auf europäischer Ebene Kriterien entwickelt, um das Geschäftsmodell der Flottenkarten beibehalten zu können. Wir sind über UPEI an diesem Prozess beteiligt und informieren Sie im kommenden Jahr stetig über die weiteren Entwicklungen.

➔ Sarah Schmitt, Leiterin des bft-Hauptstadtbüros

Mit neuen Ideen ins neue Jahr

Digital oder in Präsenz, Inhouse-Schulungen, mehrtägige Praxisseminare zu technischen Themen und alternativen Antrieben sowie neu die Kombination aus Sport und Wissensvermittlung – das Angebot der bft-Akademie ist so vielfältig wie nie zuvor. Im Interview ver-rät Leiterin Ira Roschlau, was 2023 geplant ist.

Frau Roschlau, zu Beginn der Pandemie hat die bft-Akademie das gesamte Angebot auf digital umgestellt. Wie hat sich das Thema inzwischen entwickelt?

Es gibt nach wie vor Kurse, die wir nur digital anbieten, beispielsweise Warenwirtschaft – ein Auffrischkurs für das Kassensystem Huth Itas Professional. Der Vorteil: Die Teilnehmer können an ihrem gewohnten Arbeitsplatz direkt in ihrem eigenen System arbeiten. Unser Referent für Arbeitssicherheit, Markus Niggemann, macht das ebenfalls wunderbar online. Wenn es mehr um ein richtiges Training statt um Wissensvermittlung geht, dann passt in Präsenz allerdings nach wie vor besser.

Können Sie dafür ein Beispiel nennen?

Das Seminar „Local Hero“ mit Andreas Müller oder „Aktiver Verkauf & Reklamation im Waschgeschäft“ mit Eike Köbe. Hier arbeiten die Kollegen

mit Rollenspielen. Das funktioniert natürlich besser, wenn alle an einem Ort sind. Generell stellen wir fest, dass die Nachfrage nach Seminaren in Präsenz wieder deutlich zugenommen hat. Viele freuen sich einfach auf die persönliche Begegnung. Auch unsere Inhouse-Angebote, beispielsweise zu Themen wie Teamentwicklung und Prozessoptimierung, sind natürlich vor Ort. Dabei begleiten wir Unternehmen mit Einzelcoachings und Workshops über mehrere Monate hinweg bei ihrem Change-Prozess.

Welche Highlights gab es in diesem Jahr bei der bft-Akademie?

Wir kooperieren seit Anfang 2022 mit dem Forum Tankstelle, einem Beratungsangebot des Architekturbüros Artelia unter der Leitung von Simon Pfennig. Gemeinsam haben wir einige spannende Veranstaltungen konzipiert und in unser Programm aufgenommen. Dazu gehört das Forum Tankstellen-Sicherheit, das Mitte Mai in Mannheim mit 70 Teilnehmern aus verschiedenen Branchen stattgefunden hat. Außerdem haben wir die neue Reihe „Was Tankstellenverantwortliche wissen müssen“ gestartet.

Wie ist diese Reihe aufgebaut?

Es gibt den Basiskurs „Grundwissen“, der in diesem Jahr zwei Mal bei Brugg Rohrsysteme in Wunstorf bei Hannover stattgefunden hat. Statt „grauer Theorie“ stellen wir das Praxiswissen in

den Vordergrund. Die Teilnehmer lernen, wie sie die gesetzlichen Vorschriften für den sicheren Betrieb ihrer Tankstellen erfüllen. Außerdem haben wir ein Angebot für all diejenigen geschaffen, die sich für alternative Kraftstoffe interessieren. Das ist zum einen das Präsenzseminar „Was Sie zu E-Ladestationen wissen müssen“ in Zusammenarbeit mit weEnergize als Hybridveranstaltung und zum anderen „Was Sie zu Wasserstoff und LNG wissen müssen“, das ebenfalls bei Brugg stattfindet. Alle drei Kurse werden wir im kommenden Jahr wiederholen.

Was hat die bft-Akademie noch für 2023 geplant?

Führungskompetenz und Teamgeist sind mehr gefragt denn je. Im Sport sind das ja ebenfalls sehr relevante Eigenschaften, weshalb wir beides miteinander in einem ganz neuen Angebot verknüpfen. Unter dem Motto „Fußball. Schwierige Zeiten brauchen Team- und Kampfgeist“ findet 2023 ein Seminar für Führungskräfte im Deutschen Fußballmuseum in Dortmund und in der Alten Försterei bei Union Berlin statt. Dabei wollen wir unter anderem Durchhaltevermögen und Teamgeist praxisnah trainieren. Auch eine Veranstaltung mit Bezug zum Golf ist in Arbeit. Mit diesem neuen Konzept bieten wir die perfekte Ergänzung zu unserem bisherigen Angebot.

Weitere Informationen unter www.bft-akademie.de



Ira Roschlau,
Leiterin der bft-Akademie

Der bft-Vorstand



Duraid El Obeid
Vorstandsvorsitzender



Carsten Müller
stellvertretender Vorsitzender



Eike Mönneke
stellvertretender Vorsitzender



Jochen Vieler
Schatzmeister



Tobias Lanzerstorfer
Beisitzer



Sarah Schmitt
Leiterin des Hauptstadtbüros
berlin@bft.de

Stephan Zieger
bft-Geschäftsführer
bonn@bft.de



Marcus Feldhaus
Beisitzer



Julia Eberhardt
Beisitzerin

Die bft-Geschäftsführung

Impressionen 2022

Tagung der Landesgruppe Nord 26. April 2022

Im April traf sich die Landesgruppe Nord von Marcus Feldmann bei JP Joule in Reußenköge, einem der nördlichsten Orte Deutschlands.



Auf dem Programm stand auch der Besuch einer Wasserstofftankstelle von eFarm, bei dem so manches Mitglied erstmals Erfahrung mit dem Tanken des alternativen Kraftstoffs gesammelt hat.



**Fachkongress „Digitale Lösungen – Zukunft Tankstelle“
7. und 8. Juni 2022**

Die glücklichen Gewinner des zweiten Digital Solutions Awards: Klaus-Dietrich Gast (l.) und Julius Parrisius (u.) von Pace, Ludwig Heer (r.) von Greenbill und Lars Miketta von PWM (o.).



Die Abendveranstaltung fand ebenso wie der Fachkongress selbst auf der Messe Essen statt.



**Tagung der Landesgruppe West
10. August 2022**

Einen praxisnahen Einblick in die Vielfalt und Möglichkeiten des gastronomischen Angebots an einer Tankstelle lieferte Peter Ganghof, Director Foodservice bei Lekkerland.



Carsten Müller, Landesgruppensprecher West, lud seine Mitglieder in die Convenience Akademie von Lekkerland in Frechen ein.



Weat-Geschäftsführer Uwe Dziuk erläuterte den Mitgliedern den Mobile Payment Hub und den aktuellen Stand der Einbindung neuer Apps an die Plattform.



© Udo Geisler

© Udo Geisler

© Stephan Zieger

© Stephan Zieger

© Stephan Zieger

Mitgliederversammlung 20. September 2022

Bonn, Berlin, Brüssel und zurück – den Verband beschäftigte seit der letzten Mitgliederversammlung im Herbst 2021 eine Vielzahl von Themen. Einen Überblick erhielten die Mitglieder im internen Teil der Jahreshauptversammlung.



Jahreshauptversammlung 20. September 2022

Im Anschluss an die beiden Reden diskutierten die Referenten Dr. Martin Braml (2. v. l.), Gründer und Partner von Munich Economics, und Prof. Dr. Thomas Koch (3. v. l.), Leiter des Instituts für Kolbenmaschinen am Karlsruher Institut für Technologie (KIT), gemeinsam mit Duraid El Obeid (4. v. l.) unter der Moderation von Sarah Schmitt und Stephan Zieger (r.) über aktuelle politische Themen aus den Bereichen Verkehr und Energie sowie über die Zukunft der verschiedenen Antriebsformen.



Die Jahreshauptversammlung fand in der Zentralheize in Erfurt statt.



Tagung der Landesgruppen Süd und Südwest 15. November 2022

Julia Eberhardt, Landesgruppensprecherin Südwest, und Christian Amberger, Landesgruppensprecher Süd, begrüßten die rund 40 Teilnehmer in der Motorworld München.



Neben den Vorträgen war ein Highlight die Führung durch das 75.000 Quadratmeter große Areal des ehemaligen Ausbesserungswerkes der Deutschen Bahn im Münchner Norden.



Das bayerische Mittagessen gab es an einer „Avia-Tankstelle“ im Retrostil.



bft-Abendtreffs 2022

- **Elektromobilität und alternative Kraftstoffe an der Tankstelle**
Patrick Schwaß und Nils Abel,
GP Joule Connect
(10. März 2022)
- **Fristen nicht verpassen – Anmeldepflicht beim Transparenzregister**
André Brüstle, Geschäftsführer der VRT Revisionsgesellschaft
(12. Mai 2022)
- **Tankrabatt und seine Folgen**
(25. Mai 2022)
- **bft-Workshop zu BaFin-Neuanzeigen**
Rechtsanwalt Dr. Martin Gross-Langenhoff und Rechtsanwältin Viktoria Winde,
Großkanzlei SZA Schilling, Zutt & Anschütz
(20. Juli 2022 und 18. August 2022)
- **Entwicklung der Energiepreise an Tankstellen**
Frank Schaffhirt, Geschäftsführer der Egus Energieberatung
(12. September 2022)

Bundesverband Freier Tankstellen
und unabhängiger deutscher
Mineralölhändler e. V.

Ippendorfer Allee 1d
D-53127 Bonn

Tel. +49 (0)228/91029-44
Fax +49 (0)228/91029-45

bonn@bft.de
www.bft.de

