

Kraftstoffe

Neue Produkte
auf dem Markt

Gastbeitrag

Jürgen Doetsch Senior
über E-Mobilität

Energiepolitik

Versorgungssicherheit
in Zeiten des Krieges

bft

NACHRICHTEN

KOSTENLOSES MITGLIEDERMAGAZIN • AUSGABE 2 • APRIL 2022 • JAHRGANG 29



*„Energie ist das,
was unsere Gesellschaft
mobilisiert und elektrisiert.
Diese Dinge ordnen
sich gerade neu.“*

Stephan Zieger, bft-Geschäftsführer



© René Schwerdtel

Sehr geehrte Damen und Herren,

ein Leitwort für diese Ausgabe zu schreiben ist schwer. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses Mitte März toben schwere Kämpfe in der Ukraine. Menschen lassen ihr Leben für einen ungerechten Krieg. Die Folgen dieser Auseinandersetzung spüren wir jeden Tag in unserem Geschäft. Energie ist das, was unsere Gesellschaft mobilisiert und elektrisiert. Diese Dinge ordnen sich gerade neu. Bei Einstands- und Verkaufspreisen erleben wir Tag für Tag neue Rekorde und sind nicht sicher, ob sie nach wenigen Stunden erneut gebrochen werden.

Trotzdem hoffen wir, Ihnen ein informatives Heft mit wichtigen Themen vorlegen zu können. Neuartige und alternative Kraftstoffe werden wichtiger denn je. Einige Kraftstoffsorten stellen wir Ihnen in unserer Titelgeschichte vor. Alles, was uns alternativ mobil macht, kann ein Beitrag zur Energieautarkie sein – nicht nur im Hinblick auf das Klima. Mehr dazu von Sarah Schmitt, Leiterin des bft-Hauptstadtbüros, in der Rubrik „Neues aus Berlin“. Dennoch darf uns das Thema Unabhängigkeit nicht den Blick auf Schwächen und Fehlentwicklungen der verschiedenen Antriebsarten verdecken. Jürgen Doetsch Senior beschäftigt sich in seinem Gastbeitrag mit sehr nachdenkenswerten Grundsatzfragen der Elektromobilität. Hier gilt es, Fehlentwicklungen zu vermeiden.

Das ist auch der Ansatz für unsere Aktivitäten in Europa. Über unseren europäischen Verband UPEI wollen wir dort Einfluss geltend machen, um die Interessen der Unabhängigen wahren zu können. In der UPEI organisiert sind Verbände und Firmen aus vielen europäischen Ländern. UPEI als langjähriger Akteur auf dem Brüsseler Parkett hat einen guten Namen in Europa. Dies hilft uns und Ihnen allen. Wir freuen uns, mit Pierre Lucas einen neuen Generalsekretär an der Spitze zu haben, der eine ausgezeichnete Erfolgsgeschichte im Management von Industrieverbänden mitbringt.

Eine wirklich interessante Mitgliedsfirma stellen wir Ihnen in dieser Ausgabe vor. Kuster Energy ist ein Mittelständler, der in Deutschland und in den Niederlanden Tankstellen betreibt. Kusters kennen das Gute aus zwei Ländern. Der bft kann international und das nicht schlecht. Auch die Aktivitäten unserer bft-Mitgliedsfirmen rund um das Thema Handel von THG-Quote sind gelungen – ein Beispiel, dass der Mittelstand Potenzial hat.

Fast neunzig, genauer gesagt 87 Mitglieder versammelten sich am 10. März 2022 rund um unser digitales Lagerfeuer. Der bft-Abendtreff zum Thema Ukraine-Krise zeigte auf, welche Risiken sich hier abzeichnen konnten. Man war sich einig, dass Handeln geboten war. Wir stehen noch am Anfang der Krise und können nur hoffen, dass am Ende die Vernunft siegt.

Mit dem 20. März 2022 verbinden sich viele Hoffnungen auf ein Ende oder mindestens eine Normalisierung der Maßnahmen rund um die Corona-Pandemie. Auch wenn zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses die Inzidenzen wieder kräftig angestiegen sind, gibt es doch Hoffnung auf einen insoweit normalen Sommer. Wenn dann hoffentlich Frieden für die Menschen in der Ukraine hinzukäme, wäre das doch ein guter Auftakt in den Frühling. Was Corona anbetrifft, bleibt es beim Wunsch und der Empfehlung: Bleiben Sie negativ.

Viel Spaß bei der Lektüre!



Die wichtigsten Informationen auf einen Blick!

bft-Nachrichten online

Sie möchten die bft-Nachrichten mobil und online lesen? Kein Problem, einfach den QR-Code mit Ihrem Tablet oder Smartphone scannen und schon können Sie das Mitgliedermagazin auf Ihrem Gerät lesen. Hier finden Sie alle bisherigen Ausgaben zum Nachblättern. Link: www.bft.de/aktuelles/bft-nachrichten



Rund um die eft

- Alles zu Coronahilfen, Steuererleichterungen, Fördergeldern für Ihre Station, Kurzarbeitergeld etc. finden Sie hier: www.eft-service.de/microsites/corona-2020
- Sie suchen Anbieter und Dienstleister von A wie Abscheider bis Z wie Zapfsäulenhersteller? Dann schauen Sie hier bei den eft/bft-Partnern und Empfehlungslieferanten. Fragen Sie als bft-Mitglied nach Sonderkonditionen: www.eft-service.de/partner
- Kostenlose Veröffentlichung von Kleinanzeigen für bft-Mitglieder – Inserieren Sie schnell und unkompliziert in den bft-Nachrichten und im TANKSTOP. Schicken Sie Ihre vollständigen Kontaktdaten, ein Foto der angebotenen Ware (gern auch ein Handybild), einen kurzen Beschreibungstext und natürlich den Verkaufspreis per Mail an: redaktion-tankstop@eft-service.de

Save the date

- Kongress „Digitale Lösungen – Zukunft Tankstelle“ am 7. und 8. Juni 2022
www.zukunft-tankstelle.de
- bft-Jahreshauptversammlung am 20. September 2022 in Erfurt

TANKSTOP online

Alle zwei Monate erhalten Sie den TANKSTOP druckfrisch per Post auf Ihren Schreibtisch. Parallel gibt es den TANKSTOP auch online als kostenfreies E-Paper. Der große Vorteil: Sie können das Magazin lesen, wo immer Sie gerade sind. Und: Wir teilen gern. Nennen Sie uns einfach die E-Mail-Adressen von Mitarbeiter*innen, Kolleg*innen oder Brancheninteressierten. Senden Sie dazu eine E-Mail mit allen Bezieher-Mailadressen sowie der vollständigen Firmenadresse an: marketing@eft-service.de, Stichwort: TANKSTOP online. Der Versand erfolgt jeweils zum Erscheinungstag per E-Mail inklusive einem Link zum kostenfreien Download.

Das aktuelle TANKSTOP-E-Paper ist seit **14. April 2022** online:
www.eft-service.de/leistungen/tankstop-das-magazin





Inhalt

Titelthema

06 **Neue Kraftstoffe auf dem Markt**

Aus der Branche

- 12 News
- 16 Gastbeitrag: Jürgen Doetsch Senior über Elektromobilität

Aus dem Verband

- 20 **Veranstaltung** – Kongress „Digitale Lösungen – Zukunft Tankstelle“
- 22 **Angebot** – Vermarktung der THG-Quote
- 24 **Neues aus Berlin** – Krisenvorsorge und Versorgungssicherheit
- 26 **BDWi** – Anhebung des Mindestlohns
- 28 **MEW** – Neuausrichtung der Energiepolitik
- 29 **UPEI** – Neuer Generalsekretär
- 30 **Im Porträt** – Lars Kuster von Kuster Energy
- 33 **Schnell den Verband gefragt** – Änderungen bei den Mini- und Midijobs
- 34 **bft-Akademie** – Seminar „Arbeitsicherheit & Gefährdungsbeurteilung“

-
- 38 eft-Empfehlungslieferanten
 - 40 eft-Onlineshop
 - 42 Update eFuel-Today
 - 43 Impressum

Die

Mischung

6



© m2010/oddbestock.com

macht's

Neue Kraftstoffsorten für klimafreundliche Mobilität

Die Mineralölbranche und Wissenschaft forschen seit Jahren intensiv an der Verbesserung von herkömmlichem Diesel oder Benzin, um diese umweltfreundlicher zu machen. So lassen sich beispielsweise durch die Beimischung von pflanzlichen Ölen die CO₂-Emissionen signifikant senken. Eine Auswahl an Sorten, die aktuell auf dem Markt sind.

R33 Blue Diesel ist eine Gemeinschaftsentwicklung von Volkswagen, der Hochschule Coburg sowie weiteren Projektpartnern wie Shell und Bosch und wurde erstmals Ende 2019 an zwei Tankstellen des Mineralölhändlers Edi verkauft. Neben dem üblichen Biodieselanteil von sieben Prozent verfügt R33 Blue Diesel über einen Anteil von 26 Prozent hydriertem Pflanzenöl. Dafür wird beispielsweise gebrauchtes Speisefett von Schnellrestaurants und Imbissen eingesammelt, gefiltert, gereinigt und zu einem Paraffingemisch oder Biodiesel verarbeitet. Insgesamt liegt damit der regenerative Anteil bei 33 Prozent, die Sorte spart gegenüber fossilem Dieselmotorkraftstoff rund 20 Prozent Treibhausgasemissionen ein. R33 erfüllt in allen Belangen die Dieselmotorkraftstoffnorm EN 590 und kann ohne Umrüstung in jedem Dieselfahrzeug getankt werden.



Shell hat im Mai 2021 außerdem die Entwicklung eines entsprechenden Produkts für Ottomotoren bekannt gegeben: **Blue Gasoline** enthält ebenfalls bis zu 33 Prozent hochwertige erneuerbare

Anteile aus rest- beziehungsweise abfallstoffbasiertem Naphtha und Ethanol. Das Naphtha wird zum Beispiel aus dem sogenannten Tallöl gewonnen, einem Nebenprodukt in der Herstellung von Zellstoff etwa für Papier. Im Shell Technology Centre in Hamburg entsteht daraus durch Zusatz von Benzinkomponenten und hochwertigen Additiven das neue Produkt.

Blue Gasoline spart wie R33 etwa 20 Prozent CO₂-Emissionen ein. Der neue Ottokraftstoff entspricht der Norm EN 228/E10 und übererfüllt diese sogar in wesentlichen Parametern, wie zum Beispiel Lagerstabilität und Siedeverhalten. Durch die hochwertige Additivierung wird zudem ein hohes Maß an Motorsauberkeit und Korrosionsschutz gewährleistet. Der Premiumkraftstoff kann über das bestehende Tankstellennetz vertrieben und in allen Neu- und Bestandsfahrzeugen eingesetzt werden, die für den Betrieb mit Super 95 E10 Benzin freigegeben sind. Aktuell bieten unter anderem die Werkstankstellen von Bosch und Volkswagen Blue Gasoline und R33 Blue Diesel an.

DIESEL protect25 ist das Ergebnis jahrelanger Forschungsarbeit der Sprint-Muttergesellschaft BMW Mineralöl im Bereich alternativer, nachhaltiger und klimafreundlicher Kraftstoffe. Der optimal abgestimmte Anteil an pflanzlichen Ölen, der etwa bei einem Drittel liegt, sorgt dafür, dass die CO₂-Emissionen dieser Sorte um mindestens 25 Prozent gegenüber rein fossilen Dieselmotorkraftstoffen reduziert werden. Dabei erfüllt DIESEL protect25 die zugrundeliegende Norm DIN EN 590 und kann somit uneingeschränkt getankt sowie anderen handelsüblichen Dieselmotorkraftstoffen beigemischt werden. Zudem reduziert die Sorte die Neigung zur Rußbildung, der Motorlauf, speziell bei kaltem Motor, wird ruhiger und die Kältebeständigkeit (CFPP) verbessert sich.

DIESEL protect25 wurde erstmals vor zwei Jahren an zwei Sprint-Tankstellen in Berlin zum Verkauf angeboten. Inzwischen gibt es den Kraftstoff an sieben Stationen im Raum Berlin und Brandenburg. „Wir sind sehr zufrieden mit der Entwicklung



von DIESEL protect25. Die Kunden haben verstanden, dass sie nicht nur der Umwelt, sondern auch ihrem Auto etwas Gutes damit tun. Deshalb werden wir die Sorte sukzessive auf weitere Standorte ausrollen“, erläutert Duraid El Obeid, Geschäftsführer von Sprint Tank.



Auch BK Benzin Kontor verkauft den Kraftstoff seit Mitte 2021 an inzwischen fünf Tankstellen mit einem Aufschlag von derzeit drei Cent pro Liter im Vergleich zum herkömmlichen Dieseldieselkraftstoff. „Die Resonanz unserer Kunden ist positiv und auch die Absatzzahlen steigen kontinuierlich. Viele Autofahrer sind froh, mit einem kleinen Beitrag etwas zum Umweltschutz beitragen zu können“, sagt Philipp Arner, Prokurist bei BK. Wichtig sei nun aber eine Änderung der Kraftstoffnorm, um in der Bevölkerung eine breitere Akzeptanz und Sicherheit für den Verbraucher zu schaffen.

Unter dem Namen **C.A.R.E. Diesel** vermarktet unter anderem Tool Fuel in Deutschland und Österreich den Kraftstoff Neste MY Renewable Diesel. Dabei handelt es sich um einen synthetischen

Dieseldieselkraftstoff, der aus pflanzlichen Rest- und Abfallstoffen (HVO) hergestellt wird und für eine CO₂-Reduktion zwischen 70 und 90 Prozent im Vergleich zu fossilem Diesel sorgt. C.A.R.E. Diesel entspricht der neuen Norm DIN EN 15940, die die Spezifikation von Dieseldieselkraftstoff auf der Basis von hydrierten pflanzlichen und tierischen Ölen definiert. Außerdem übertrifft C.A.R.E. Diesel die Anforderungen der DIN EN 590 in allen Punkten bis auf die Dichte, deren Werte circa fünf Prozent außerhalb der regulären Dieseldieselspezifikation liegen.

Shell GTL Fuel ist ein alternativer synthetischer Dieseldieselkraftstoff, der aus Erdgas gewonnen wird. Der Kraftstoff verbrennt sauberer als herkömmlicher Dieseldieselkraftstoff und verursacht geringere lokale Emissionen wie Stickoxide und Feinstaub. Er kann in jedem Verhältnis mit Diesel gemischt und in allen Dieseldieselmotoren eingesetzt werden. Zudem ist Shell GTL Fuel frei von Bestandteilen wie Schwefel, Metallen und Aromaten: Es ist ungiftig, fast geruchsfrei und weniger umweltschädlich als Diesel. Die hohe Cetanzahl verbessert außerdem die Starteigenschaften des Motors unter kalten Bedingungen. In Deutschland kann Shell GTL ausschließlich durch Shell-Markenpartner oder autorisierte Vertriebspartner direkt für Betriebs-tankstellen angeliefert werden. Der Bezug an öffentlichen Tankstellen ist in Deutschland aufgrund gesetzlicher Vorgaben nicht möglich.

Definition: Gas-to-Liquids (GtL)

Beim Gas-to-Liquids-Verfahren (GtL) wird Erdgas durch die Zufuhr von Sauerstoff und Wasserdampf zu einem Synthesegas und dieses in einer Fischer-Tropsch-Synthese zu flüssigen Kohlenwasserstoffen umgewandelt. Daraus lässt sich wiederum unter anderem ein hochwertiger Kraftstoff für Diesel- und Ottomotoren herstellen. Die gewonnene farb- und geruchlose Flüssigkeit ist völlig schwefelfrei und enthält weder aromatische Verbindungen noch organischen Stickstoff.

Definition: Hydrogenated Vegetable Oils (HVO)

Bei der Herstellung von hydrierten Pflanzenölen (engl. Hydrogenated Vegetable Oils, HVO) wird Pflanzenöl mittels katalytischer Reaktion unter Zugabe von Wasserstoff in Kohlenwasserstoffe umgewandelt. Man unterscheidet zwischen HVO der ersten Generation, bei dem Rohstoffe verwendet werden, die auch einem anderen Zweck wie etwa als Lebensmittel hätten dienen können. Bei HVO der zweiten Generation verarbeitet der Hersteller pflanzliche und tierische Abfall- und Reststoffe (z. B. Frittierfett), die bereits eine andere Funktion erfüllt haben. Da sich die Kraftstoffeigenschaften von HVO gezielt und bedarfsgerecht einstellen lassen, ist keine Anpassung des Motors mehr nötig. Der Kraftstoff kann in beliebigen Mischungen und sogar als Reinkraftstoff getankt werden.

HVO erfüllt aktuell noch nicht die Norm EN 590 und darf daher nicht frei an öffentlichen Tankstellen verkauft werden. Verschiedene Hersteller wie DAF, Volvo und MAN haben jedoch bei Tests festgestellt, dass HVO für die Motoren ihrer Lkw geeignet ist. Trotzdem wird HVO in Deutschland bisher nur in geringen Mengen zum Dieselmotorkraftstoff beigemischt.

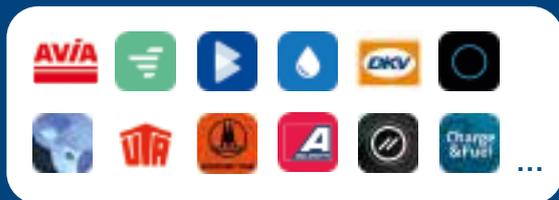
Anzeige

WEAT-MPH

DER NEUE MOBILE PAYMENT STANDARD AN TANKSTELLEN

Der MPH standardisiert das Zahlen per App und ermöglicht somit sehr einfach App-Akzeptanzen: „Pay at the pump“ - aber auch im Shop. Der MPH integriert automatisch die App-Zahlströme in die vorhandenen Abrechnungssysteme und Reportings. **Wir beraten Sie gerne.**

...Beispiele integrierter Apps; im B2B und B2C Bereich



WEAT-MPH bei allen wichtigen Systemherstellern realisiert

ZAHLEN PER APP MIT DEM WEAT-MPH



UNITI EXPO

17.-19. MAI 2022
**BESUCHEN SIE UNS IN
 HALLE 5, STAND 5B61.**

WEAT
 Der Spezialist im Tankstellengeschäft

„Wir wollen die Transformation der Branche positiv begleiten.“



© Wahr Energie

Wolfgang Wahr (l.) und Bernd Wahr (r.),
geschäftsführende Gesellschafter bei Fritz Wahr Energie,
über die Kraftstoffstrategie des Unternehmens.

10

? Sie bieten an Ihren Tankstellen und im Handel einen ganzen Blumenstrauß an Kraftstoffen. Was ist die Strategie dahinter?

Bei uns steht ganz klar der Kundennutzen im Fokus. Der Autofahrer will CO₂ oder Emissionen einsparen oder ein Premiumprodukt, also müssen wir ihm die passenden Alternativen zu rein fossilem Diesel und Benzin anbieten. Außerdem geht es uns als Familienunternehmen darum, die Transformation der Tankstellenbranche positiv zu begleiten und uns mit dieser Strategie zukunftsfähig aufzustellen.

? Nach welchen Kriterien wählen Sie aus, welche Kraftstoffe an welchem Standort verkauft werden?

Insgesamt haben wir knapp 50 eigene und Partnerstationen, an denen es die Sorten punktuell gibt. Limitierender Faktor ist leider die Verfügbarkeit der Tanks. Außerdem begrenzen die staatlichen Vorgaben unsere Möglichkeiten. GTL und

HVO dürfen wir ja formal gesehen gar nicht an einer öffentlichen Straßentankstelle verkaufen, sondern nur an einen geschlossenen Benutzerkreis beispielsweise über die Bezahlung mit unserer Tankkarte. GTL gibt es nur an zwei Stationen, an denen wir auch entsprechende gewerbliche Abnehmer haben.

? Und wie ist es mit R33? Diese Dieselsorte erfüllt die Diesel-Kraftstoffnorm EN 590 und könnte somit problemlos an Privatkunden abgegeben werden ...

R33 haben wir vor rund zwei Jahren an einer Tankstelle eingeführt. Dabei besteht die Herausforderung darin, den Kunden erst einmal klarzumachen, worin die Vorteile dieses Diesels liegen. Um ehrlich zu sein, ist die Nachfrage allerdings eher schwach, weil wenige Kunden bereit sind, die Mehrkosten zu bezahlen. Das ist dann leichter, wenn zum Beispiel Transportunternehmen CO₂-Einsparungen vorweisen müssen. Wenn es an den

eigenen Geldbeutel geht, scheint dann bei einigen der Umweltschutzgedanke doch eher ein Lippenbekenntnis zu sein. Aber natürlich gibt es auch Pioniere, die die Vorteile dieser Sorten begreifen und bereit sind, mehr dafür zu bezahlen.

? Und wie sind die Erfahrungen im Handel?

Als Energielieferant versorgen wir unsere Kunden, wie freie Tankstellen, Transportunternehmen und Industrie, gerne mit diesen Produkten an deren Standorten. Hier gibt es vielfältige Möglichkeiten. Unsere Abnehmer profitieren von unserer Erfahrung und unserer Logistik.

? In welcher Form könnte die Politik unterstützen, um diese Kraftstoffe zu fördern?

Die Politik sollte sich ganz klar zu einer Technologieoffenheit bekennen und zulassen, dass sich neue synthetische Kraftstoffe entwickeln können. Wenn man die Regulierungen und Normierungen anpasst, sehen wir auch noch großes Potenzial für HVO, E-Fuels und GTL. Wichtig ist, diese Kraftstoffe für Produzenten interessant zu machen, damit sie in größeren Mengen hergestellt werden und wir sie wiederum an unsere Stationen bringen können.

Das Gespräch führte Annika Beyer.

Anzeige

Marktplatz Tankstelle

Jetzt brachliegendes Potential heben



Professionelle Potentialanalyse deckt verstecktes Potential auf

- Plus von € 10.000 p.a. / Station möglich
 - objektive Beratung durch Diplom-Kaufmann / Betriebswirt
 - BWA-Prüfung
 - Umfeldbetrachtung
 - Shop-Analyse
 - Manipulationskontrolle
 - Kontrolle von Margen und Beständen
 - Erstellen zielführender Maßnahmen
 - Begleitung während der Maßnahmen
- u.v.m.



Ihr Ansprechpartner:
Frank Feldmann
0228-9102931
frank.feldmann@eft-service.de



Kurz gemeldet

→ Oest führt Recup ein

Die Oest-Tankstellen setzen auf das nachhaltige Mehrwegsystem Recup und haben deshalb im April an der Avia-Tankstelle in Freudenstadt sowie an der Avia Schwarzwaldtankstelle Dornhan Einwegbecher durch die Pfandbecher des Münchner Unternehmens ersetzt. Kunden bezahlen für ihren Coffee to go einmalig einen Euro Pfand und erhalten einen hochwertigen wiederverwendbaren Becher, den sie bei jeder der über 10.000 Recup-Ausgabe- und Annahmestellen in Deutschland zurückgeben können.

→ Orlen stellt Einwegverpackungen auf 100 Prozent Bio um

An allen Star- und Orlen-Tankstellen in Deutschland gibt es ab sofort Einweggeschirr, Kaffeebecher und weitere Einwegverpackungen wie Backwarenbeutel, Bockwurst-/Pommes-Schalen und Servietten aus nachhaltigen Materialien, die recycle- und kompostierbar sind. Zudem hat das Unternehmen das Mineralwasser und die Apfelschorle der Eigenmarke Star in rePET-Flaschen aus 100 Prozent recycelten PET-Flaschen umgestellt.

→ Zusammenarbeit ausgebaut

Pace und die Sparkassen-Finanzgruppe bauen ihre Zusammenarbeit aus. Gemeinsam mit S-Payment und dem Payment Service Provider Payone hat Pace das Bezahlen mit Apple Pay und der Girocard in seine Connected Fueling Plattform und die Pace Drive App integriert.

Knapp drei Viertel der Bezahlvorgänge sind kontaktlos

Die Girocard hat im vergangenen Jahr mit 5,9 Milliarden Transaktionen ein Plus von rund acht Prozent verzeichnet (2020: 5,5 Milliarden Transaktionen). Der Umsatz stieg im Vergleich zum Vorjahr um 7,2 Prozent auf 253 Milliarden Euro (2020: 236 Milliarden Euro). Dies zeigt die aktuelle Statistik der Deutschen Kreditwirtschaft und bestätigt damit den positiven Trend der letzten Dekade.

Kontaktloses Bezahlen im Girocard-System mit Karte, Smartphone oder Smartwatch hat sich damit im Alltag der Kunden etabliert. Anfang des Jahres waren 63 Prozent der Zahlungen im Girocard-System kontaktlos. Dieser Wert stieg zum Jahresende 2021 auf 73 Prozent.

Auch im Handel wächst die Akzeptanz der Girocard weiterhin stark: So waren 2021 monatlich bis zu 973.000 aktive Girocard-Terminals im Feld. Gegenüber dem Vorjahr ist das ein Plus von rund 7,7 Prozent und damit der größte prozentuale Zuwachs bei den Bezahlpunkten seit mehr als zehn Jahren.



© Euro Kartensysteme



Kraftstoffadditive sind empfehlenswert und unbedenklich

Eine Premium-Additivierung von Kraftstoffen hat im Langzeiteinsatz positive Auswirkungen auf die Motorfunktion und kann dadurch das Emissionsverhalten positiv beeinflussen. Der Einsatz von Additiven führt dabei nach aktuellem Wissen zu keiner signifikanten Gefährdung von Umwelt und Gesundheit. Zu diesem Ergebnis kommt die Studie „Auswirkungen von Additiven für Kraftstoffe auf Abgasnachbehandlungssysteme, Emissionen sowie Umwelt und Gesundheit“ des Umweltbundesamts.

(Download: www.umweltbundesamt.de → Publikationen)

ADAC: Keine Fortschritte in Richtung nachhaltiger Mobilität

Der Verkehr in Deutschland ist in den vergangenen Jahren nicht nachhaltiger geworden, positive Entwicklungen in einigen Bereichen wurden von negativen in anderen kompensiert. Dies zeigt der neue ADAC Mobilitätsindex für das Jahr 2019, den der Automobilclub in Zusammenarbeit mit dem wissenschaftlichen Partner Prognos vorgestellt hat. Danach hat Deutschland zwar leichte Fortschritte beim Umweltschutz und bei der Verkehrssicherheit gemacht. Diese wurden aber durch Rückschritte bei der Zuverlässigkeit der Verkehrssysteme wieder zunichte gemacht. Der Indexwert für die ganzheitliche Bewertung nachhaltiger Mobilität liegt damit – wie bereits 2015, dem Basisjahr des Indexes – auch 2019 bei 100.

Mit dem ADAC Mobilitätsindex steht erstmals eine wissenschaftlich basierte Bewertungsgrundlage zur Verfügung, die Entwicklungen im Bereich der Mobilität anhand von 16 Leitindikatoren und weiteren 39 Indikatoren erfasst und transparent macht. Nachhaltigkeit wird dabei umfassend verstanden und berücksichtigt ökologische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Aspekte. Der Mobilitätsindex bildet diese durch die Dimensionen Verkehrssicherheit, Umwelt und Klima, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit sowie Bezahlbarkeit ab.

Dabei zeigen sich in den Bereichen Klima und Umwelt seit 2015 Fortschritte. In dieser Bewertungsdimension werden unter anderem Treibhausgasemissionen, Luftschadstoffe, aber auch der Flächenverbrauch berücksichtigt. Der Teilindex kann sich hier auf 105 verbessern: Vor allem Luftschadstoffe und Lärmbelastungen konnten reduziert werden, während die Treibhausgasemissionen nicht gemindert wurden.

Bei der Verkehrssicherheit ist mit einem Teilindex von 101 nur eine leichte Verbesserung erkennbar. Zwar gibt es seit 2015 weniger Personenschäden zu beklagen, gleichzeitig passierten insgesamt aber mehr Unfälle, wodurch die positive Entwicklung überlagert wurde. Hauptursache für fehlende Fortschritte im Zeitverlauf seit 2015 ist eine deutliche Verschlechterung des Faktors Zuverlässigkeit. Straßenstaus sowie Verspätungen und Ausfälle auf der Schiene führen dazu, dass der Teilindex auf 83 abfällt.

Detaillierte Informationen gibt es unter www.adac.de/mobilitaetsindex.

E-Zigarettenkonsum unter jungen Erwachsenen leicht gestiegen

Die aktuelle Studie der Deutschen Befragung zum Rauchverhalten (DEBRA) zeigt, dass die Anzahl der Raucher über die letzten Jahre konstant geblieben ist. Der E-Zigarettenkonsum sowie der Tabakkonsum unter den Jugendlichen sind im vergangenen Jahr leicht gesunken, unter jungen Erwachsenen dagegen leicht gestiegen.

Aktuell rauchen 30,9 Prozent der Befragten Tabak. Während die Raucherquote unter jungen Erwachsenen im vergangenen Jahr gestiegen ist (im Alter von 18 bis 24 Jahre von 26,5 Prozent auf 30,8 Prozent und in der Altersgruppe 25+ von 33,4 Prozent auf 36,1 Prozent), hat sie bei den 14- bis 17-Jährigen leicht abgenommen (2020: 10,5 Prozent, 2021: 8,7 Prozent).

E-Zigaretten werden laut DEBRA aktuell von 1,4 Prozent der Befragten genutzt. Auch hier lassen sich ähnliche Trends feststellen. Der prozentuale Anteil der E-Zigarettenkonsumenten betrug im Jahr 2021 0,5 Prozent (2020: 1,6 Prozent) bei den 14- bis 17-Jährigen und 2,4 Prozent (2020: 2,2 Prozent) bei den 18- bis 24-Jährigen. Der Großteil der Befragten ist der Kategorie Ex-Raucher und Raucher zuzuordnen. Von den Nie-Rauchern nutzen 0,6 Prozent der 14- bis 17-Jährigen und 0,5 Prozent der 18- bis 24-Jährigen E-Zigaretten.

Esso darf OMV-Tankstellennetz in Süddeutschland übernehmen

Das Bundeskartellamt hat den geplanten Erwerb des Tankstellennetzes der OMV Retail Deutschland durch die das Esso-Tankstellennetz in Deutschland betreibende EG Group nach Änderungen am geplanten Zusammenschluss freigegeben. 48 Standorte von EG Group

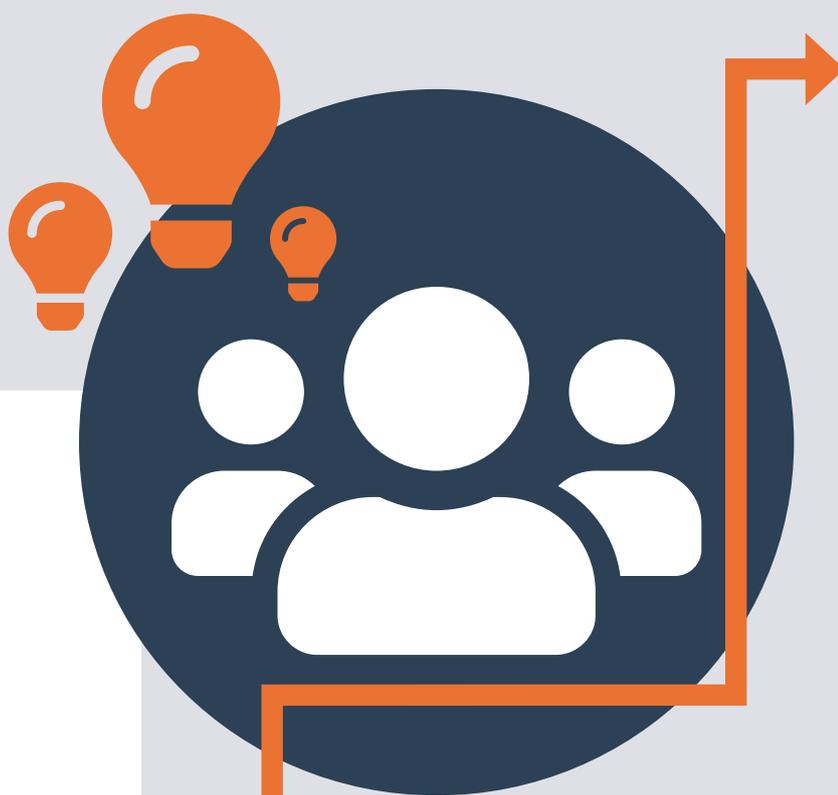
beziehungsweise OMV in Süddeutschland müssen allerdings an andere Unternehmen veräußert werden. Nach Einschätzung des Kartellamtes hätte eine vollständige Übernahme in den Regionen Stuttgart, München, Rosenheim, Bad Herrenalb, Weil am Rhein, Lindau am Bodensee sowie im Raum Passau/ Bayerischer Wald einen deutlichen Anstieg der Marktkonzentration bewirkt.

Die Freigabe steht deshalb unter der aufschiebenden Bedingung, dass 25 Tankstellen der EG Group und 23 OMV-Tankstellen in den problematischen Markträumen zunächst an dritte Unternehmen veräußert werden. Die Wettbewerbshüter müssen den Erwerbern zuvor zustimmen.



Weiter- bildung

für den Tankstellenmittelstand



Infos zu Seminaren,
Referenten, Terminen
und Orten gibt es hier:



Das Problem mit der E-Mobilität

16



Ein Gastbeitrag von Jürgen Doetsch Senior

Warum die Elektrifizierung des Straßenverkehrs teuer, aufwändig und Stand heute auch nicht umweltfreundlich ist.

Der Europäische Rat berät aktuell über die Zukunft des Automobils. Die EU-Kommission möchte, dass die Autohersteller die CO₂-Emissionen ihrer neu verkauften Fahrzeuge bis 2030 um 55 Prozent gegenüber 2021 senken. Bisher lag dieses Ziel bei 37,5 Prozent.

Um 37,5 Prozent CO₂-Reduktion zu erreichen, müssten bis 2030 7,5 Millionen Elektroautos und fünf Millionen Plug-in-Hybride auf deutschen Straßen unterwegs sein. Gilt die Vorgabe von 55 Prozent, sind es bereits 15 Millionen reine Stromer. Dies würde bedeuten, dass wir ab sofort jedes Jahr 1,8 Millionen Fahrzeuge mit Verbrennermotor gegen Elektroautos tauschen müssten. Im Jahr 2021 wurden jedoch gerade einmal 356.000 reine E-Fahrzeuge verkauft. Für 2022 rechnet Prof. Stefan Bratzel, Gründer und Direktor des Centers of Automotive Management (CAM), mit 450.000 neuen E-Autos auf deutschen Straßen. Die erforderlichen Ziele werden somit weit verfehlt.

Jedoch ist selbst die deutlich höhere Vorgabe von 55 Prozent dem deutschen Umweltministerium noch nicht genug. In zwei Punkten soll das Gesetz auf EU-Ebene nach Möglichkeit zusätzlich verschärft werden. Zum einen soll es ein Enddatum für den Verbrennermotor ab 2035 geben. Zweitens setzt sich das Ministerium für eine weitere Erhöhung der CO₂-Reduktionsziele ein. Demnach sollen die Einsparungen bis zum Jahr 2030 sogar auf 75 Prozent steigen. Bei allem, was uns bislang bekannt ist, sind diese Vorgaben nicht zu schaffen. Selbst die neuen Zielwerte der EU mit 55 Prozent CO₂-Einsparung sind bereits äußerst ambitioniert, wenn man sich die aktuellen E-Auto-Zulassungen und deren Prognosen für die nächsten Jahre ansieht.

Aufbau der Ladeinfrastruktur zu langsam

Zudem wird wieder über das Henne-Ei-Problem diskutiert. So sollte laut dem Verband der Automobilindustrie (VDA) das Ladenetz um eine Million öffentlich zugängliche Ladesäulen erweitert

werden. Aktuell entstehen aber nur 250 neue Ladepunkte pro Woche in Deutschland, nötig wären laut VDA jedoch 2.000, um die gesetzten Ziele zu erreichen. Am besten sollten dies Schnellladesäulen mit bis zu 350 Kilowatt Leistung sein, um die E-Autos in einem akzeptablen Zeitfenster auch unterwegs laden zu können.

Allerdings wird dabei Folgendes übersehen. Ein Großteil der Elektrofahrzeuge kann maximal 150 Kilowatt an Ladeleistung aufnehmen. Ausschlaggebend für eine hohe Ladeleistung ist der Halbleiterwerkstoff Siliziumkarbid, der bestenfalls in eine 800-Volt-Leistungselektronik verbaut wird. Und genau dies ist bei den preiswerteren Baureihen nicht geschehen. Bislang sind Ladeleistungen von mehr als 200 Kilowatt nur in sehr teuren Fahrzeugen von Porsche, Audi, Mercedes und BMW möglich, die jedoch aus Kostengründen für eine Mehrzahl der Kunden nicht in Frage kommen. Die breite Masse der E-Fahrzeuge ist auf absehbare Zeit nicht in der Lage, die volle Leistung von Schnellladesäulen verarbeiten zu können.

Erst mit Einführung einer neuen Modellreihe dürften die Fahrzeuge der deutschen und europäischen Hersteller mehr als 200 Kilowatt an Ladeleistung bewältigen können. Gleichzeitig werden damit aber auch die Kosten der Fahrzeuge steigen, sobald höherwertige Materialien eingesetzt werden. Das Problem der schwachen Ladeleistung bleibt somit für die kommenden vier bis fünf Jahre erhalten, meint Prof. Bratzel. Erst nach 2026 würden die Hersteller neue Elektroautos auf den Markt bringen, die ein schnelles Laden mit mehr als 150 Kilowatt ermöglichen.

Aber auch das schnelle Laden hat seine Tücken. Je mehr Energie in kurzer Zeit geladen wird, desto größer ist der Energieverlust, der beim Ladevorgang entsteht. An Ultraschnellladesäulen mit einer Leistung von 350 Kilowatt können dabei bis zu 25 Prozent des verbrauchten und bezahlten

Stroms verloren gehen. Das macht sich sowohl beim Energieverbrauch als auch im Portemonnaie der Kunden bemerkbar.

Zudem ist die Strompreisentwicklung im Blick zu behalten. Bei einem Verbrauch von 20 Kilowatt auf 100 Kilometern und einem Strompreis von 30 Cent je Kilowattstunde kann der E-Autofahrer 100 Kilometer mit sechs Euro bewältigen. Liegt der Strompreis bei 40 oder 60 Cent, werden auf 100 Kilometer schon acht bis zwölf Euro fällig. Das Tanken an Schnellladern ist bisher in der Regel nur mit Preisen von 60 bis 80 Cent je Kilowattstunde möglich, wenn der Betreiber kein Verlustgeschäft machen möchte. Die Preistendenz ist zudem weiter steigend aufgrund einer teurer werdenden Energieversorgung.

Woher den grünen Strom nehmen?

Doch selbst wenn wir es schaffen, in Deutschland ein flächendeckendes Schnellladernetz erfolgreich aufzubauen und die Fahrzeuge irgendwann in der Lage wären, wirklich schnell laden zu können (mit bis zu 350 Kilowatt), gilt es noch das Kernproblem der E-Mobilität zu lösen: Das Fehlen von ausreichend verfügbarem grünem Strom. Ansonsten laufen wir Gefahr, dass das E-Auto am Ende seines Lebenszyklus in der CO₂-Bilanz schlechter abschneidet als ein sparsamer Pkw mit Verbrennermotor.

Ende dieses Jahres muss Deutschland sechs Prozent seines Primärenergieverbrauchs, der zurzeit noch aus der Atomkraft besteht, ersetzen. Für diese sechs Prozent müssen neue Windparks und Solardächer entstehen. Doch der weitere Zubau grüner Energie gestaltet sich bereits seit längerem als schwierig. Zudem sollen noch die Kohlekraft-

werke und letztendlich auch die Gaskraftwerke durch grüne Energie ersetzt werden.

Erst wenn Kohle, Gas und Atomkraft zu hundert Prozent durch Wind- und Sonnenenergie oder andere grüne Energiequellen ersetzt wurden, können die E-Autos auf deutschen Straßen mit grüner Energie betrieben werden und tragen auch erst dann zu entsprechenden

CO₂-Reduktionen bei. Dass E-Autos schon heute mit grüner Energie betrieben werden, ist ein Trugschluss. Denn die grüne Energie ist schlichtweg nicht in ausreichendem Maße vorhanden. Wenn das E-Auto grüne Energie tankt, fehlt diese grüne Energie an einer anderen Stelle im Stromnetz, sodass hier wieder auf konventionellen Strom aus Kohle und Gas zurückgegriffen werden muss. So ist das E-Auto beim Verbrauch in der Klimabilanz zwar sauber, aber dafür verschlechtern sich andere Bereiche in der CO₂-Bilanz. Dem Weltklima ist damit nicht geholfen.

CO₂-Einsparung durch Beimischung

Wir hätten jedoch die Möglichkeit, über Beimischungen von E-Fuels oder Bioprodukten den CO₂-Ausstoß im Fahrzeugbestand schon heute zu reduzieren und nicht erst in sehr ferner Zukunft – nämlich erst dann, wenn genügend grüne Energie zur Verfügung steht. Alleine der Wegfall von E5 würde der Neuzulassung von einer Million E-Fahrzeugen (3,1 Millionen Tonnen CO₂-Einsparung) entsprechen, die ausschließlich mit grünem Strom betrieben werden. Noch höhere Beimischungen wären mit entsprechenden Bio-Fuels sowohl beim Benzinmotor als auch beim Dieselmotor möglich und würden zu signifikanten CO₂-Einsparungen führen – und das im gesamten Kfz-Bestand inklusive des Schwerlastverkehrs – führen.

In Deutschland gilt seit 2021, dass jeder Sektor, und damit auch der Verkehrssektor, einen Zielwert bei der CO₂-Reduktion erreichen muss. Für 2021 ergab sich dadurch ein Grenzwert von 145 Millionen Tonnen CO₂-Ausstoß, unter dem der Verkehrssektor bleiben musste. Dieser Wert wurde in 2021 eingehalten. Das Ziel wurde aber nur deswegen erreicht, weil aufgrund von Corona-Lockdowns die Mobilität rückläufig war. Sollte der Inlandsverbrauch in 2022 wie erwartet um drei Prozent steigen, wird der Verkehrssektor rund 150 Millionen Tonnen CO₂ emittieren. Die Vorgabe für 2022 für den Verkehrssektor sind jedoch 140 Millionen Tonnen CO₂ gemäß Klimaschutzgesetz der deutschen Bundesregierung.

Ein Gegensteuern mithilfe von Bio-Fuels wäre zumindest ein Weg, der allerdings politisch nicht gewünscht ist, da die Politik befürchtet,

„Dass E-Autos schon heute mit grüner Energie betrieben werden, ist ein Trugschluss.“

Jürgen Doetsch Senior

dass hierdurch der Umstieg auf E-Fahrzeuge an Dynamik verlieren könnte. Allerdings ist das nicht zu Ende gedacht. Die letzten Befragungen von Deloitte oder auch vom CAR-Institut zeigen, dass nur 15 Prozent der deutschen Autobesitzer aktuell darüber nachdenken, bei der nächsten Anschaffung ein E-Auto zu kaufen. Die begrenzte Reichweite sowie die Dauer des Ladevorgangs sind nach wie vor das Haupthindernis. Zudem zweifeln immer mehr Autofahrer daran, ob bei dem aktuellen Strommix E-Autos tatsächlich umweltfreundlicher sind als zum Beispiel ein moderner Dieselmotor.

Förderung belastet den Staatshaushalt

Aktuell wird die E-Mobilität zudem über Subventionen beim Autokauf (6.000 Euro vom Staat) sowie bei der Kfz-Steuer und dem Eigenanteil für betrieblich genutzte Pkw in einem enormen Umfang gefördert. Wenn ab sofort 1,5 Millionen E-Autos pro Jahr diese Förderung erhielten – immerhin neun Milliarden Euro pro Jahr –, wäre die Regierung zu einem ähnlichen Handeln gezwungen wie Ende Januar im Gebäudesektor. Hier wurde kurzerhand die Förderung der Neubauten nach der 55er Norm der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) eingestellt, weil die dafür vorgesehenen Mittel im Bundeshaushalt nicht ausreichten.

E-Autobesitzer zahlen zudem keine Energie- und Kfz-Steuer, die zurzeit dem Staatshaushalt jährlich 50 Milliarden Euro einbringen. Mittlerweile belasten die deutsche CO₂-Abgabe und das EU-weite Treibhausgasminderungsziel die deutschen Kraftstoffpreise mit rund 16 Cent (zehn Milliarden Euro) zuzüglich Mehrwertsteuer. Der Wirtschaftsweise

Volker Wieland schätzt, dass die 2021 eingeführte nationale CO₂-Abgabe und die Treibhausgasminderungsziele, die 2021 erneut verschärft wurden, die deutsche Inflation in 2021 mit einem Prozent verteuerte. Inflation ist Diebstahl am kleinen Mann, sagte einmal der Sozialpolitiker und Arbeitsminister Norbert Blüm.

Neben der ungeklärten Finanzierung bleibt aber immer noch ein zentrales Problem: So lange Kohle- und Gaskraftwerke hochgefahren werden müssen, um den

zunehmenden Energiehunger der Deutschen zu stillen, ist eine aus Umweltsicht sinnvolle Elektrifizierung des Straßenverkehrs nicht möglich und somit von dieser dringend abzuraten.

Erst in einigen Jahrzehnten werden wir in

der Lage sein, bezahlbaren und genügend grünen Strom für die Elektrifizierung des Straßenverkehrs bereitstellen zu können. Bis es so weit ist, wird der CO₂-Fußabdruck eines E-Autos in der Regel schlechter sein als der eines modernen Verbrenners, bei dem über die höhere Beimischung von Biokomponenten oder E-Fuels ad hoc weiteres CO₂-Einsparpotential besteht. Wenn wir mit der Elektrifizierung des Straßenverkehrs zu früh beginnen, werden wir den weltweiten CO₂-Ausstoß nicht verringern, sondern über einen viel zu langen Zeitraum vorerst erhöhen.

„Erst in einigen Jahrzehnten werden wir in der Lage sein, bezahlbaren und genügend grünen Strom für die Elektrifizierung des Straßenverkehrs bereitstellen zu können.“

Jürgen Doetsch Senior

Jürgen Doetsch Senior



Der 64-jährige Jürgen Doetsch ist Geschäftsführender Gesellschafter der Erich Doetsch Mineralölhandels KG. Das Unternehmen betreibt unter der Marke ED 104 Tankstellen in der Rheinland-Pfalz, im Saarland, im südlichen Nordrhein-Westfalen und im nördlichen Hessen sowie ein Tanklager in der Nähe des Firmensitzes in Andernach/Rhein.

© Doetsch

Geballte Information in zwei Tagen

Von der Theorie zur Praxis – abwechslungsreiches Programm in Essen

Neun Vorträge, eine Expertenrunde und der Digital Solutions Award 2022 – bft-Geschäftsführer Stephan Zieger verrät im Interview, was die Teilnehmer beim Fachkongress „Digitale Lösungen – Zukunft Tankstelle“ am 7. und 8. Juni 2022 auf der Messe Essen erwartet.

? Herr Zieger, Digitalisierung zählt nach wie vor zu den Megatrends. Wie schätzen Sie den Stand in der Tankstellenbranche ein?

Ich denke, dass viele Unternehmen hier schon sehr weit sind, indem sie beispielsweise cloudbasierte Software für das Tankstellenmanagement oder die Abrechnung einsetzen. Unsere Mitglieder sind neugierig darauf, was der Markt für Lösungen bietet, und wollen die Dinge gerne ausprobieren. Diese Innovationsfreudigkeit und schnellen Entscheidungsprozesse bei der Einführung solcher digitalen Angebote machen ja gerade den Mittelstand aus.

? Mit dem Fachkongress „Digitale Lösungen – Zukunft Tankstelle“ widmet sich der bft genau diesem Thema ...

Genau. Der Markt bietet aktuell viele spannende Lösungen für die Tankstellenbranche. Der Fachkongress soll eine Plattform dafür sein, dass die Mitglieder einen Überblick über diese Neuheiten beziehungsweise Weiterentwicklungen bestehender Produkte bekommen. Deshalb freue ich mich insbesondere auf die zweite Ausgabe unseres Digital Solutions Awards. Vor zwei Jahren hatten wir 16 Bewerber, die ihre Produkte live auf der Bühne vorgestellt haben. Das war nicht nur sehr unterhaltsam und abwechslungsreich, sondern eben auch informativ für die Teilnehmer. Denn wann bekommt man sonst so geballt so viele Lösungen auf einmal präsentiert?

? Was erwartet die Teilnehmer noch?

Als Einführung starten wir mit Dr. Josef Gochermann von der Hochschule Osnabrück. Er hat ein Buch über den Stand der Energiewende

geschrieben und wird uns berichten, welche Rolle dabei die Digitalisierung spielt. Im Anschluss folgt unsere bft-Akademie-Leiterin Ira Roschlau. Sie widmet sich dem Thema Mitarbeiter. Denn Veränderungsprozesse im Unternehmen, beispielsweise eben die Digitalisierung von

Prozessen, sind nur dann erfolgreich, wenn auch alle mitziehen und die Veränderung mittragen. Im Praxisteil berichten dann drei bft-Mitglieder, wie sie Digitalisierung in ihrem Unternehmen umsetzen. Der erste Tag schließt mit den Präsentationen der Bewerber für den Digital Solutions Award. Hier bin ich wieder gespannt, was die Anbieter für Neuheiten vorstellen – und ob sich alle an das Zeitfenster von fünf Minuten halten.

? Und der zweite Tag?

Hier haben wir inhaltlich zwei Blöcke geplant: Im ersten Teil dreht sich alles um das Thema Bezahlungen. Ich freue mich, dass wir es geschafft haben, Vertreter aller vier pay@pump-Anbieter, mit denen wir einen Rahmenvertrag haben, für eine Expertenrunde auf die Bühne zu holen. Im zweiten Teil haben wir spannende Referenten für das Thema Cybersicherheit eingeladen. Sie zeigen uns zum einen, wie man sich mit Security Awareness vor Angriffen schützt, zum anderen, was man tun muss, wenn doch etwas passiert ist.



© Sandra Kühnapfel

? Gibt es eine Abendveranstaltung?

Natürlich. Insbesondere nach zwei Jahren Corona war es uns bei der Organisation des Events wichtig, dass wir viel Zeit für den Austausch und Networking einplanen. Da reichen die Pausen zwischen den Vorträgen natürlich nicht aus. Deshalb haben wir wieder das Foyer der Messe Essen für die Abendveranstaltung am ers-

ten Kongresstag gebucht, auf der dann übrigens auch der Digital Solutions Award vergeben wird. Ich freue mich darauf, viele Mitglieder wiederzusehen, und hoffe, dass wir ihnen mit dem Fachkongress spannenden Input für ihr Unternehmen liefern können.

Das Gespräch führte Annika Beyer.

Jetzt bewerben!

16 Unternehmen traten 2020 an, um Gewinner des ersten Digital Solutions Awards zu werden. Und auch in diesem Jahr verspricht es wieder spannend beim Kampf um den jungen Branchenpreis zu werden. Denn die Bewerber stehen erneut vor einer besonderen Herausforderung: Sie haben genau fünf Minuten Zeit, um ihr digitales Produkt auf der Bühne zu präsentieren – nach 300 Sekunden schaltet die Technik das Mikrofon aus. Nach allen Vorträgen votet das Publikum via Online-Abstimmung für den Sieger. Wer in diesem Jahr das Rennen macht, wird auf der anschließenden Abendveranstaltung auf der Messe Essen bekannt gegeben.

Unternehmen, die sich für den Digital Solutions Award bewerben wollen, finden alle Informationen und das Anmeldeformular unter www.zukunft-tankstelle.de/fuer-bewerber. Die Teilnahmegebühr beträgt 500 Euro (zzgl. MwSt.). Anmeldeschluss ist der 9. Mai 2022. Der bft dankt den Sponsoren BayWa Mobility Solutions, DKV Mobility, Eurodata, Sprint und Weat sowie dem Medienpartner Sprit, für die Unterstützung.

Fachkongress „Digitale Lösungen – Zukunft Tankstelle“

Datum: 7. und 8. Juni 2022

Ort: Messe Essen

Programm und Anmeldung:

www.zukunft-tankstelle.de



Anzeige

300.000 km/s

MIT UNS WERDEN SIE GESEHEN.



Matthias
Bindschus

© eCO2wo

Händler für Händler

eCO2wo, der Kooperationspartner für den THG-Quotenhandel

Seit 2019 wird Strom als umweltfreundlicher und emissionsarmer Kraftstoff mit Treibhausgasquoten (THG-Quote) gehandelt. In diesem Zuge können Halter von reinen Elektrofahrzeugen und Betreiber von Ladesäulen das durch sie eingesparte CO₂ an quotenverpflichtende Unternehmen wie Mineralölhändler verkaufen. „Viele E-Autofahrer wissen gar nicht, dass sie ihre THG-Quote abgeben und dafür jährlich eine Prämie bekommen können“, erklärt Matthias Bindschus, Geschäftsführer bei unserem bft-Mitglied Garant.

Hinzu kommt: „Für private Halter ist die Bündelung von Quoten und der Zugang zum Quotenhandel auch nicht möglich, weil die vom Umweltbundesamt (UBA) ausgestellten CO₂-Zertifikate nur in

sehr großen Volumina mit einem Zugang zum institutionellen THG-Quotenhandel gehandelt werden können.“ Aus diesem Grund hat Bindschus gemeinsam mit Philipp Morawietz das Unternehmen eCO2wo MoBiLe gegründet, das die Zertifikate bündelt und den Prozess abbildet.

Dieser erfolgt in fünf Schritten: Der E-Autohalter registriert sich auf der Plattform, eCO2wo übernimmt dann die Anmeldung der THG-Quote beim UBA, das daraufhin die Emissionszertifikate ausstellt. eCO2wo verkauft diese über einen Broker, weshalb der Preis je nach Angebot und Nachfrage schwanken kann. Die Prämie, die dem Autofahrer ausgezahlt wird, liegt in der Regel je nach Anbieter zwischen 250 und 300 Euro.

Co- oder White-Label-Variante

Mineralölhändler können ihren Kunden in Zusammenarbeit mit eCO2wo die Möglichkeit bieten, ihre THG-Quote zu verkaufen. Dafür gibt es zwei Lösungen: Bei der Co-Label-Variante wird ein eigener Partnerzugang für die eCO2wo-Plattform mit einer individuellen ID eingerichtet. Bei der White-Label-Lösung handelt es sich um ein eigenes Portal im Look & Feel des Mineralölhändlers. Wichtig: In der zweiten Variante gelten die AGB des Partners.

In beiden Fällen gelangt der Elektroautofahrer über einen eigenen Link, Aktions- oder QR-Code auf die Website und kann sich dort registrieren. Die ID ist gleichzeitig die Beraternummer des verantwortlichen Händlers und stellt eine eindeutige Zuordnung für die späteren Prämien sicher. Der Partner erhält im Dashboard eine Übersicht aller registrierten Fahrzeuge sowie eine Anzeige des

jeweiligen Bearbeitungsstatus. Das Dashboard ist sowohl über den Desktop als auch responsiv für mobile Abfragen nutzbar. Persönliche Daten können hier jederzeit aktualisiert werden.

„Mit diesem Angebot unterstützen wir Händler dabei, ihren Kunden einen zusätzlichen Service anzubieten – und leisten gleichzeitig einen wichtigen Beitrag für die Umwelt“, sagt Bindschus. Weitere Informationen unter eco2wo.de.

Annika Beyer

THG-Quotenhandel

Einige Mitglieder bieten für Privat- und Geschäftskunden sowie Ladesäulenbetreiber an, den THG-Quotenhandel abzuwickeln. Zu den Unternehmen gehören unter anderem die BayWa Mobility Solutions (www.baywa-mobility.de/services/thg-quote) und die Q1 Energie (Website ist im Aufbau).

Ein gemeinsamer Weg ist zu Ende.
Wir nehmen Abschied von

Karl Heinz Völksen



Am 03.09.2021 verstarb im Alter von 89 Jahren unser langjähriges Mitglied Karl Heinz Völksen aus Buxtehude. Karl Heinz Völksen prägte zusammen mit seinem Bruder Wilhelm Völksen über Jahre die Landesgruppe Nord. Bis zuletzt trug Karl Heinz Völksen eine wichtige unterstützende Rolle in dem mittlerweile von seinem Sohn geführten Betrieb.

Wir verlieren mit Karl Heinz Völksen ein langjähriges geschätztes Mitglied. Der Verband wird Karl Heinz Völksen ein ehrendes Andenken bewahren.

Auswege aus der Abhängigkeit

Krisenvorsorge und Versorgungssicherheit in Zeiten des Ukraine-Kriegs



Sarah Schmitt

24

Die Energieabhängigkeit Deutschlands wird uns durch den russischen Angriffskrieg auf die Ukraine beispiellos vor Augen geführt. Die Debatte über Versorgungssicherheit und Energieautarkie wurde damit einmal mehr entfacht. Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck (Bündnis 90/Die Grünen) will die Krisenvorsorge im Energiebereich kurz- und mittelfristig stärken. Ziel seines Vorsorgeplans vom 24. Februar 2022 ist es, „die hohe Abhängigkeit von russischen Importen bei fossilen Energieträgern zu überwinden“.

Als Erstes wird die Beschleunigung der Energiewende durch die Reduzierung der Abhängigkeit von fossilen Energien bei nochmaliger Beschleunigung des Ausbaus von erneuerbaren angeführt. Nicht zuletzt soll die Elektrifizierung von Verkehr und Wärme den Import von Öl und Gas ersetzen. Wir sehen dem nächsten Jahr mit Spannung entgegen, ob die geplante Beschleunigung des EE-Ausbaus tatsächlich Fahrt aufnimmt. Denn bereits 2023 „sollen deutlich mehr Erneuerbare-Energien-Anlagen in Deutschland laufen“. Energieautarkie werden wir in Deutschland trotz beschleunigten EE-Ausbaus dennoch nicht erreichen können.

Versorgung durch Vorräte gesichert

Die Versorgung mit Öl sieht das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) durch die strategische Erdölbevorratung ausreichend gesichert. Der Erdölbevorratungsverband hält

circa 15 Millionen Tonnen Rohöl und 9,5 Millionen Tonnen fertige Erdölherzeugnisse als strategische Ölreserve in Deutschland vor. Das ist die Höhe der in einem Zeitraum von 90 Tagen netto nach Deutschland eingeführten Menge. Rund 35 Prozent der deutschen Rohölimporte stammen aus Russland.

Eine Umstellung der Lieferketten der Erdölimporteure aufgrund von Boykott und darüber hinaus eines möglicherweise geplanten Embargos gegenüber Russland kann nach unserer Einschätzung in der nächsten Zeit zu weiterhin hohen Energiepreisen wegen des gestiegenen Ölpreises und der erhöhten Beschaffungskosten führen.

Da im Bereich von Gas keine strategische Reserve existiert, arbeitet das BMWK an der Schaffung einer Gasreserve durch eine verpflichtende Einspeicherung von Gas per Gesetz. Dadurch sollen die Speicher in Zukunft immer ausreichend gefüllt sein. Marktakteure müssen künftig zu verschiedenen Zeitpunkten im Winter verschiedene Füllstände einhalten.

Um die Gasversorgung weiter zu diversifizieren und um alternative Importmöglichkeiten zu generieren, will die Politik den LNG-Ausbau (engl. Liquefied Natural Gas, verflüssigtes Erdgas) fördern. LNG-Anlandepunkte in Deutschland sollen realisiert und mit Anlandepunkten für Wasserstoff verbunden werden. Deutschland verfügt derzeit über kein eigenes LNG-Terminal. In Brunsbüttel wird ein solches LNG-Importterminal bereits seit mehreren Jahren geplant. Die komplexen Genehmigungsverfahren solcher Anlagen führen in der Regel dazu, dass es bis zur ersten Lieferung ein längerer Weg ist. Immerhin hat Kanzler Scholz in einer

Regierungsklärung inzwischen ebenfalls den Bau des LNG-Terminals in Brunsbüttel angekündigt. Zusätzlich verleiht die KfW-Beteiligung am geplanten Flüssiggasterminal dem Vorhaben Nachdruck.

Auch im Bereich der importierten Steinkohle aus Russland in Höhe von rund 50 Prozent sollen alternative Beschaffungsstrukturen entstehen, um die Abhängigkeit zu reduzieren. Außerdem ist geplant, eine Kohlereserve anzulegen.

Bedeutung von E-Fuels noch klarer

Es entbehrt nicht einer gewissen Bitterkeit, dass es eines Kriegsausbruchs bedarf, um das Thema der Energieabhängigkeit auf die Agenda zu holen. Der bft und seine befreundeten Verbände betonen seit langem die Wichtigkeit flüssiger Energieträger und fordern, im Energiemix der Zukunft auf klimaneutrale synthetische Kraftstoffe wie E-Fuels zu setzen. So äußerte die MEW-Vorsitzende Dr. Uta Weiß dazu treffend: „Gerade jetzt in Zeiten der zunehmenden Unsicherheit und steigenden Energiekosten muss klar

sein, dass wir uns nicht auf die Elektrifizierung allein stützen dürfen. Nachhaltige flüssige Energieträger wie E-Fuels, aber auch fortschrittliche Biokraftstoffe müssen Kernstück der Energiewende werden.“

Denn gerade in der Krise zeigen sich die Vorteile von flüssigen Energieträgern, die im Gegensatz zu Erdgas leitungsungebunden sind. Sie sind leicht transportierbar und lassen sich gut lagern. Deutschland ist mangels ausreichendem Wind und mangels ausreichender Sonne kein „Erneuerbare-Energien-Land“. E-Fuels müssen in Weltregionen hergestellt werden, in denen Sonne und Wind unerschöpflich sind und die politische Lage stabil ist. Aus diesen Regionen sollte Deutschland synthetische Kraftstoffe importieren. Nicht nur Deutschland, sondern auch die EU muss dazu die politischen und gesetzlichen Rahmenbedingungen setzen. Dafür werden wir uns weiterhin nachdrücklich einsetzen.

Sarah Schmitt, Leiterin des bft-Hauptstadtbüros

eFuel-Today: Landingpage zum Thema Versorgungssicherheit

Im Zuge der aktuellen Diskussion um das Thema Versorgungssicherheit hat unsere Kampagne eFuel-Today eine Landingpage unter efuel-today.com/versorgungssicherheit veröffentlicht. Hier finden Verbraucher interessante Informationen beispielsweise zur Erdölbevorratung sowie Interviews mit den Geschäftsführern der Mitgliedsverbände des MEW.



Anzeige

bft Premium-Qualität die überzeugt Motorenöle der Extraklasse **KUTTENKEULER**

MADE IN GERMANY

Kuttenkeuler Mineralöhandels- und Tankstellenbetriebs GmbH Dieselstraße 10 D - 50996 Köln Telefon +49 (0) 2236 96203-0 Telefax +49 (0) 2236 96203-27 vertrieb.schmierstoffe@kuttenkeuler.com vertrieb.treibstoffe@kuttenkeuler.com www.kuttenkeuler.de



© BDWi

Im Bundesverband der Dienstleistungswirtschaft (BDWi) vertreten 20 Branchenverbände aus dem Dienstleistungssektor gemeinsam ihre Interessen gegenüber der Politik – von der Altenpflege über Autovermieter, Tankstellen bis zur Zeitarbeit.

Die Vielfalt macht den Verband stark. Der BDWi ist Dienstleister für seine Mitglieder. Er organisiert Gespräche mit politischen Entscheidern, Veranstaltungen und bundesweite Aktionen wie zum Beispiel „Praxis für Politik“. Er bündelt die Positionen seiner Mitglieder und unterstützt sie bei ihren ureigenen Anliegen.

Mehr Infos: www.bdwi-online.de

26

Zwölf Euro Mindestlohn – für die Wirtschaft machbar?

Bundesarbeitsminister Hubertus Heil hat einen Gesetzesvorschlag zur Anhebung des allgemeinen Mindestlohnes auf zwölf Euro auf den Weg gebracht. Dieser soll ab Anfang Oktober greifen. Damit würde der allgemeine Mindestlohn innerhalb eines Jahres um mehr als 20 Prozent ansteigen.

Ob damit Unternehmen überfordert werden, scheint keine Rolle zu spielen. Tankstellenbetreiber Armin Kellner hat Bundesminister Heil darauf hingewiesen, dass dieser Mindestlohn für Unternehmen aus strukturschwächeren Regionen nicht zu tragen ist. Bereits jetzt übersteige der Mindestlohn für viele Betriebe den Unternehmerlohn. „Bitte denkt bei eurer bevorstehenden gesetzgeberischen Arbeit an die schon jetzt gegenwärtige Not von hunderttausenden von Klein- und Mittelbetrieben in Deutschland durch den Mindestlohn“, so Armin Kellner. Ich stimme ihm ausdrücklich zu.

Beim allgemeinen Mindestlohn zeichnet sich jetzt ab, was die Wirtschaft im Jahr 2014 bereits befürchtet hat. Aus einem allgemeinen Mindestlohn, über den eine Kommission aus Arbeitgebern und

Arbeitnehmern entscheidet, wird ein politischer Mindestlohn. Laut eines von der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) finanzierten Rechtsgutachtens verstößt der vorliegende Gesetzesvorschlag „mit hoher Wahrscheinlichkeit gegen Art. 9 Abs. 3 Grundgesetz und den Grundsatz des Vertrauensschutzes“.

Mit der Anhebung des Mindestlohnes per Gesetz tut sich die Bundesregierung keinen Gefallen. Sie untergräbt das Vertrauen in die Tarifautonomie. Erfolgreiche Tarifpolitik braucht starke und selbstbewusste Tarifparteien und keine Tarifentscheidungen des Staates. Im schlimmsten Fall wird das Gesetz vom Bundesverfassungsgericht einkassiert. Damit würde die Koalition gleich zu Beginn der Legislatur massiv an Vertrauen und Glaubwürdigkeit einbüßen. Besser wäre es, auf die Gesetzesinitiative zu verzichten und die Wirtschaft mit geeigneten Maßnahmen zu stärken. Wirtschaftswachstum ist der beste Treiber für einen Anstieg der Löhne.

Matthias Bannas,
Leiter Verbandskommunikation

SIE BETREIBEN EINE TANKSTELLE? DANN SIND WIR DER RICHTIGE PARTNER!

PWM®

PREISTÜRME

Diesel 1.789
Super E10 1.849
Super 1.639
Super Plus 1.959

EINBAUMODULE

RGB BOARDS



POWERED BY
PWM®

SEIHE DIGITALE WERBEFLÄCHE
www.doohit.de

**WERBEN SIE AN IHRER
TANKSTELLE WIE EIN PROFI.**

dooh-it ist dein Rund-Um-Sorglos
CONTENT MANAGEMENT SYSTEM für die
digitale Werbung der Zukunft **PLUS** die erste
branchenbezogene Mediadatenbank **adworkx**
für Tankstellen, setzen für Dich neue
Maßstäbe. Heute erfolgreich, morgen mit
noch mehr Möglichkeiten.

SCAN
ME
NEUGIERIG GEWORDEN?
www.doohit.de





© MEW

Der Dachverband MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V. ist die starke Stimme der unabhängigen Mineralöl- und Energiewirtschaft in Deutschland. Wir stehen für Vielfalt und fairen Wettbewerb im Mineralöl- und Energiemarkt. Gemeinsam mit unseren Mitgliedsverbänden bft, AFM+E, UTV und FPE repräsentieren wir in Deutschland unter anderem rund 2500 freie Tankstellen, 70 Prozent der oberirdischen Kraftstoff-Tanklagerkapazität, 34 Prozent der Importe von Diesel und Heizöl sowie rund 20 000 Arbeitnehmer. In Berlin vertreten wir die Interessen unserer Mitglieder gegenüber der Politik und begleiten aktiv aktuelle politische Entwicklungen und Gesetzgebungsvorhaben.

28

Versorgung sicherstellen – ALLE erneuerbaren Energieoptionen nutzen!

Die Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland (MEW) verurteilt die Ausweitung des Krieges in der Ukraine auf das Schärfste. Dieser Angriffskrieg ist mit nichts zu rechtfertigen. Die Verteidigung der freiheitlich demokratischen Rechte souveräner Staaten muss das Grundprinzip jeglicher Handlungen bleiben.

Die Welt scheint aus den Fugen: Nach dem starken Anstieg der Energiepreise seit Jahresbeginn mussten wir ansehen, wie in Europa der Krieg im Osten des Kontinents auf ein ganzes Land ausgedehnt wird. In diesem Kontext muss Deutschland realisieren, dass es sich in der Vergangenheit energiestrategisch falsch aufgestellt hat. In diesem Licht haben die im MEW organisierten Unternehmen den Willen der deutschen Regierung zur Neuausrichtung der Energiepolitik begrüßt. Die Diversifizierung nicht nur bei den Energielieferanten, sondern auch bei den erneuerbaren Energien ist nun notwendiger denn je.

Die Energiewende darf dabei nicht aus dem Blick geraten. Bei zunehmender Unsicherheit und stei-

genden Kosten darf sich die Energieversorgung nicht allein auf die Elektrifizierung stützen. Die Herstellung nachhaltiger flüssiger Energieträger wie E-Fuels und fortschrittliche Biokraftstoffe werden Kernstück der Energiewende werden müssen. Die Vorteile flüssiger Energieträger tragen zur zügig umzusetzenden Versorgungssicherheit bei: Die Infrastruktur ist bereits vorhanden, jedes Auto kann mit E-Fuels betrieben und erneuerbare Energien für sehr lange Zeit gespeichert und einfach transportiert werden. Sie haben darüber hinaus eine hohe Energiedichte – sind also sehr effizient. Damit sinkt die Abhängigkeit von einzelnen Ländern oder Regionen. Sie sind auch kein rares Gut – in manchen Gegenden der Welt sind sie schier unerschöpflich verfügbar.

Die Kurskorrektur der Energiestrategie ist also dringender denn je, wenn wir beiden großen Herausforderungen begegnen wollen: die Verfügbarkeit absichern und gleichzeitig das Klima schützen.

Kathleen Kollwe,
MEW Managerin Klimapolitik und Kommunikation



UPEI – The Voice of Europe's Independent Fuels Suppliers UPEI vertritt fast 2000 europäische Importeure, Groß- und Einzelhändler von Energieerzeugnissen für den Verkehrs- und Heizungssektor, die die europäischen Kunden unabhängig von den großen Energieerzeugern beliefern. Die Händler sind Schnittstelle zwischen Herstellern und Verbrauchern und nutzen ihre eigene Infrastruktur und Flexibilität, um die bestehende Nachfrage von konventionellen und erneuerbaren, flüssigen Kraftstoffen sowie von nicht flüssigen Alternativen im Rahmen der Energiewende zu liefern. Sie stellen mehr als ein Drittel der aktuellen Nachfrage in Europa dar. Die Organisation bringt nationale Verbände und Lieferanten in ganz Europa zusammen.

© UPEI

UPEI ernennt neuen Generalsekretär

UPEI freut sich, die Ernennung von Pierre Lucas zum neuen Generalsekretär bekannt zu geben. Er hat seine neue Position am 1. Februar 2022 angetreten. Lucas verfügt über mehr als dreißig Jahre Erfahrung in europäischen Verbänden in Brüssel, zuletzt in der Verwaltung und Vertretung mehrerer Industrieverbände bei den EU-Institutionen im Rahmen von Orgalim, der Vertretung von Europas Technologiebranchen.

Johan Deleu, Interimspräsident der UPEI, kommentierte die Ernennung mit den Worten: „Im Namen der UPEI freue ich mich, Pierre als unseren neuen Generalsekretär zu begrüßen und mit ihm zusammenarbeiten zu dürfen. Pierre hat eine ausgezeichnete Erfolgsgeschichte im Management von Industrieverbänden. Seine Erfahrung wird bei der Zusammenarbeit mit den politischen Entscheidungsträgern der EU und unserer immer größer werdenden Zahl relevanter Akteure von großem Nutzen sein. Damit stellen wir sicher, dass die unabhängigen Kraftstofflieferanten in der Lage sind, wirkungsvoll zur Energiewende beitragen. Ich möchte diese Gelegenheit nutzen, um unserer scheidenden Generalsekretärin

Cécile Nourigat für ihren starken Beitrag zur Entwicklung unseres Verbandes zu danken.“

Lucas erklärte: „2022 wird in vielerlei Hinsicht ein spannendes Jahr für Europa sein. Im Energiebereich wird das von der Europäischen Kommission vorgeschlagene ‚Fit for 55‘-Paket vom Europäischen Parlament und dem Rat diskutiert und geändert werden. Was Investitionen betrifft, so werden sich dank der Umsetzung des EU-Konjunkturprogramms ‚Next Generation EU‘ in den Mitgliedsstaaten viele Möglichkeiten bieten. Mit der gegenseitigen Unterstützung unseres Vorstands, unserer Mitglieder und unseres Sekretariats freue ich mich darauf, unsere UPEI-Vision für 2050 in die EU-Energiediskussionen einzubringen. Ich habe viel über das Geschäft der unabhängigen europäischen Kraftstoffhändler zu lernen und freue mich darauf, unsere Mitglieder zu treffen und mich mit ihnen auszutauschen, um sie bald auf europäischer Ebene vertreten zu können.“

Alice Di Pace,
UPEI Communications and Office Manager

Seniorchef Paul Kuster (l.) lässt seinem Sohn Lars Kuster für die Entwicklung des Deutschlandgeschäfts weitestgehend freie Hand.



© Kuster Energy

30

Niederlande trifft Deutschland

Lars Kuster von Kuster Energy im Porträt

Die niederländische Mineralölgesellschaft Kuster Energy ist 2013 unter der Marke Kuster Oil nach Deutschland expandiert und hat 2016 Ebben Mineralöl übernommen. Seit zwei Jahren leitet Lars Kuster, Enkelsohn des Firmengründers Wim Kuster, das Geschäft jenseits der Grenze. Der 23-Jährige setzt vor allem auf Wachstum und Elektromobilität.

„Ich bin erst 23 Jahre alt und muss noch lange Zeit arbeiten. Also muss ich vorne mit dabei sein und neue Entwicklungen in unserem Unternehmen umsetzen“, sagt Lars Kuster, Geschäftsführer bei Kuster Oil. Seit Dezember 2020 leitet der Holländer vom nordrhein-westfälischen Kleve aus das Deutschlandgeschäft von Kuster Energy, das seine Zentrale im niederländischen Babberich hat. Während die Mutter in den Niederlanden

35 Tankstellen betreibt, gehören zum deutschen Netz inzwischen sieben Standorte, eine weitere Station befindet sich aktuell im Bau.

Gegründet wurde Kuster Energy Anfang 1970 durch Kusters Großvater Wim Kuster, der ursprünglich als Lkw-Fahrer bei der Total arbeitete. Nachdem die MÖG in der Krise keinen Kraftstoff mehr bekommen hatte, beschloss Kuster, mit einem eigenen

Tankwagen von einem Hofschuppen in Stokkum aus Kraftstoffe an die Landwirtschaft, die Transportbranche und Privatpersonen auszufahren. Sukzessive erweiterte Wim Kuster das Geschäft und legte so den Grundstein für den heutigen Erfolg des Unternehmens. „Mein Großvater war sehr beliebt bei den Kunden, die noch heute von ihm sprechen. Er hat etwas sehr Gutes hinterlassen“, sagt Lars Kuster über seinen Großvater, der vor sechs Jahren verstarb.

Sohn Paul Kuster stieg früh ins Familienunternehmen ein und wurde Mitte der 90er Jahre Mitinhaber. Der heute 52-Jährige erweiterte das Geschäft um die Tankstellen und sorgte insgesamt für ein Firmenwachstum, das den Umzug von Stokkum nach Babberich notwendig machte. Von hier aus liefert Kuster Energy Kraft- und Schmierstoffe in die gesamte Niederlande. Aufgrund des umfangreichen Pakets können alle Schmierstoffe in jeder gewünschten Verpackung geliefert werden – vom Motoröl bis zum Reinigungsmittel.

Viel Eigenverantwortung

Als vor zwei Jahren schließlich der für Deutschland Verantwortliche das Unternehmen verließ, fragte der Seniorchef seinen Sohn Lars Kuster, ob er sich um das Geschäft kümmern wolle. Trotz seines jungen Alters entschloss sich der damals 21-Jährige zu diesem Schritt. „Mein Ziel war es, den Betrieb möglichst schnell kennenzulernen und weiter auszubauen. Mein Vater lässt mir komplett freie Hand, steht mir aber zur Seite, wenn ich Hilfe brauche“, erzählt der Juniorchef.

Außerdem bekomme er tolle Unterstützung von seinen Mitarbeitern, die schon viele Jahre dabei sind und den Betrieb gut kennen.

Und es gibt viel zu tun in Deutschland: Zunächst ist geplant, die Marke zu vereinheitlichen und den deutschen Zweig Kuster Oil spätestens 2023 in Kuster Energy umzufirmieren. Einen Zukauf weiterer Tankstellen in der Region kann sich Kuster ebenfalls vorstellen. „In den Niederlanden liegen unsere Tankstellen sehr eng beieinander. In Deutschland wäre es schön, ebenfalls ein dichtes Netz im Umkreis von 20 Kilometern um Kleve aufzubauen“, erklärt der Unternehmer. In diesem Zusammenhang soll das Shopkonzept Energy Point mit einem breiten Angebot an Speisen und Snacks stärker an deutschen Tankstellen integriert werden. Zudem hat Kuster Oil 2016 das in Kleve ansässige Unternehmen Ebben Mineralöl übernommen, das auf den Verkauf von Heizöl, Diesel und Schmierstoffen spezialisiert ist. Auch hier sollen noch weitere Synergien geschaffen werden.

Ein Herzensprojekt von Kuster ist das Thema Elektromobilität. „Jetzt verdienen wir noch unser Geld mit Mineralöl, aber trotzdem müssen wir uns mit anderen Formen der Mobilität auseinandersetzen. Dazu gehört natürlich die Elektromobilität. Die Investition muss sich am Ende natürlich rechnen“, sagt er. In den Niederlanden hat Kuster Energy bereits 80 Ladesäulen in Betrieb, in Deutschland möchte das Unternehmen nun ebenfalls aktiv werden. Zehn Säulen sind bereits in Planung, allerdings nicht nur an Tankstellen, sondern auch an anderen guten Standorten beispielsweise bei Kinos oder Restaurants.

In den Niederlanden ist die Installation von Ladesäulen jedoch deutlich leichter als in Deutschland. „Wenn wir einen geeigneten Standort haben, dann





© Kuster Energy

sprechen wir mit dem Eigentümer, schließen die Ladesäule an den Verteiler an und bezahlen entsprechend die Stromkosten. Man braucht keinen Netzbetreiber, nur einen Elektriker. Und einen aufwendigen Genehmigungsprozess wie in Deutschland gibt es da ebenfalls nicht“, berichtet Kuster. Außerdem sind in den Niederlanden nur fünf große Anbieter auf dem Markt, die allerdings aktuell wegen der hohen Nachfrage sehr beschäftigt sind. In Deutschland sind es wiederum viele verschiedene kleinere Unternehmen, was die Projektentwicklung ebenfalls erschwert.

Auch Wasserstoff ist ein Thema, mit dem sich Kuster auseinandersetzt. In den Niederlanden betreibt Kuster Energy eine Wasserstofftankstelle in Doetinchem. Hier tankt das Busunternehmen Arriva seine zehn Busse, deren Anschaffung der Staat gefördert hat. „Dieser Standort rentiert sich für uns, weil wir auf Jahre gesehen mit einer festen Auslastung durch mindestens einen großen Kunden rechnen können. Ansonsten wäre so eine

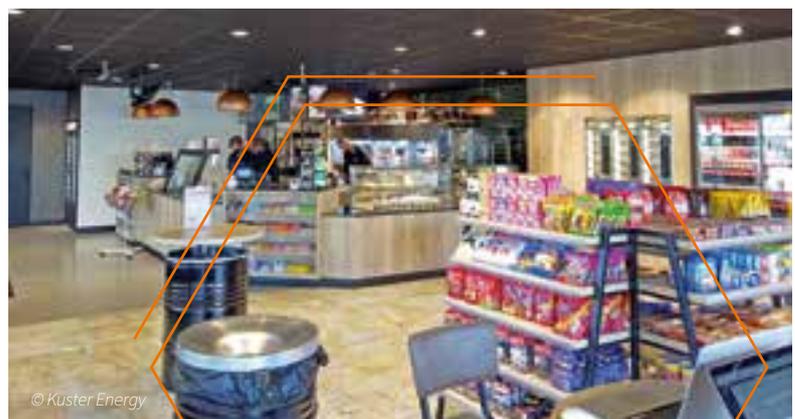
Wasserstofftankstelle kein Businessmodell für uns“, sagt Kuster. Wenn sich in Deutschland eine ähnliche Konstellation ergeben würde, könne er sich dementsprechend vorstellen, hier eine Wasserstofftankstelle zu bauen.

Zusätzlich zu den alternativen Antrieben setzt Kuster Energy auf verschiedene Kraftstoffsorten wie HVO20, GTL und Change XL, das das Unternehmen selbst herstellt. Change XL spart sechs Prozent CO₂-Emissionen, elf Prozent NO_x und 43 Prozent Ruß und Feinstaub ein, verbessert die Laufleistung des Motors und reduziert die Verschmutzung des Filters. Im Vergleich zum normalen Diesel liegt der Preis nur einen Cent höher und ist damit deutlich billiger als der Premiumkraftstoff vieler anderer Marken in Deutschland.

Bei all den unterschiedlichen Themen hat Kuster viel zu tun. „Die Tage sind sehr abwechslungsreich: Tankstelle, Shopumbau, Ladesäulen – die Themen wechseln sich permanent ab“, sagt er. Zwischen sechs und halb sieben fängt der 23-Jährige täglich an zu arbeiten, um alles zu schaffen. Zum Ausgleich betreibt Kuster gemeinsam mit seiner Partnerin einen kleinen Reitstall mit 15 Boxen und macht Pferdesport auf hohem Niveau. „Beim Reiten bekomme ich den Kopf frei, aber manchmal auch gute Ideen für die Arbeit. Diese Balance aus Geschäftlichem und Privatem ist wichtig, um ein ausgeglichenes Leben zu führen“, betont Kuster.

Annika Beyer

Das Bistro- und Shopkonzept Energy Point von den niederländischen Tankstellen soll künftig auch verstärkt an deutschen Stationen umgesetzt werden.



© Kuster Energy

Minijobs –

was gilt für die „kleinen Beschäftigungsverhältnisse“?

Mit dem Mindestloohnerhöhungsgesetz setzt die neue Bundesregierung ein wesentliches Versprechen aus dem Wahlkampf um: die Erhöhung des gesetzlichen Mindestlohnes auf 12,00 Euro/Stunde. Dabei waren ohnehin für dieses Jahr zwei Anpassungen geplant. Seit dem 1. Januar 2022 beträgt der Mindestlohn für alle Arbeitnehmer in Deutschland 9,82 Euro/Stunde. Zum 1. Juli 2022 steigt er dann nochmals auf 10,45 Euro/Stunde. Mit dem jetzt vorgelegten Gesetz sind es ab dem 1. Oktober 2022 12,00 Euro/Stunde.

Auf Mindestlohnbasis dürfen Minijobber also seit dem 1. Januar 2022 45,825 Stunden arbeiten (450,00 Euro/9,82 Euro) und ab dem 1. Juli 2022 dann nur noch 43,062 Stunden (450,00 Euro/10,45 Euro). Im Rahmen des Mindestloohnerhöhungsgesetzes hat der Gesetzgeber auch die Verdienstgrenze für Minijobs von 450,00 auf 520,00 Euro angehoben und dynamisch ausgestaltet. Dadurch ergibt sich ein theoretisches Stundendeputat von 43,333 Stunden (520,00 Euro/12,00 Euro).

Arbeitsverträge von Minijobbern anpassen

Achtung: Die Erhöhung der gesetzlichen Lohnuntergrenze und des Mindestlohns hat Auswirkungen auf die Arbeitszeit von Minijobbern. Arbeitgeber müssen deshalb ihre Arbeitsverträge anpassen, andernfalls kann der sozialversicherungsfreie Minijob in Gefahr geraten und es können höhere Steuern und Sozialabgaben anfallen. Bitte setzen Sie sich zu diesem Thema mit Ihren Beratern in Verbindung.

Übrigens: Minijobs sind bis auf die Tatsache, dass sie nur teilweise sozialversicherungspflichtig sind, Arbeitsplätze wie jeder andere auch. Es gelten die gleichen Kündigungsfristen und Urlaubsansprüche. Je nach betrieblicher beziehungsweise vertraglicher Ausgestaltung kann der Minijobber

außerdem Anspruch auf Sonderzahlungen haben.

Zum Thema Urlaub haben wir auf der Internetseite der Minijob-Zentrale (www.minijob-zentrale.de) zwei wichtige Formeln für Sie gefunden:

1. Berechnung des Urlaubsanspruchs

Individuelle Arbeitstage des Minijobbers pro Woche x 24 (gesetzlicher Urlaubsanspruch)/6 (gesetzliche Werktage) = Urlaubsanspruch im Minijob

2. Berechnung des Urlaubsentgelts

Verdienst der letzten 13 Wochen/Anzahl der geleisteten Arbeitstage der letzten 13 Wochen x Anzahl der Urlaubstage = Höhe des Urlaubsentgeltes

Obergrenze für Midijobs erhöht

Auch die Bedingungen von sogenannten Midijobs verändern sich zum 1. Oktober 2022. Dabei handelt es sich um Jobs, bei denen sich nach einem bestimmten Schlüssel Arbeitgeber und Arbeitnehmer die Sozialversicherungsbeiträge teilen. Je höher das Entgelt für diesen Job, desto höher steigt der Sozialversicherungsbeitrag des Arbeitnehmers. Mit der Erhöhung der Minijob-Grenze soll nach dem vorgelegten Gesetz die Midijob-Obergrenze auf 1.600,00 Euro steigen. Aktuell liegt die Obergrenze bei 1.300,00 Euro.

Bei Fragen können Sie gerne die bft-Geschäftsstelle kontaktieren. Ebenfalls gute Auskünfte können Ihnen Ihre Berater erteilen.

Stephan Zieger,
bft-Geschäftsführer



Stephan
Zieger

There is glory in prevention



© Niggemann

Markus Niggemann
ist Spezialist für
Arbeitssicherheit und
Gesundheitsschutz
bei der bft-Akademie.

34

Vorsorge ist besser als Nachsorge – das gilt insbesondere für das Thema Sicherheit

Für die Sicherheit an Tankstellen ist der systematische Arbeits- und Gesundheitsschutz eine wichtige Voraussetzung. Im Tagesgeschäft rückt das Thema dann aber oft in den Hintergrund, da ja lange nichts schief gegangen ist oder nach dem Motto „Wird schon nichts passieren!“. Im Seminar Arbeitssicherheit & Gefährdungsbeurteilung der bft-Akademie lernen die Teilnehmer mehr über die gesetzlichen Anforderungen – und wie sie diese in der Praxis umsetzen können.

Nein, eine gesetzliche Pflicht zur Teilnahme am Seminar Arbeitssicherheit & Gefährdungsbeurteilung gibt es nicht, gesteht Trainer Markus Niggemann. Leider, ergänzt der Spezialist für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz bei der bft-Akademie mit einem Augenzwinkern. Denn Arbeitsschutz steht insbesondere an Tankstellen nie nur für sich allein, sondern ist immer verknüpft mit vielen anderen Bereichen wie Gesundheit, Umwelt und Sicherheit. Sich damit auseinanderzusetzen ist daher Pflicht für Unternehmer und Gesellschaften, die im juristischen Sinn verantwortlich sind, wenn wider Erwarten etwas passiert. Aber auch für Bezirksleiter kann die Teilnahme an dem Kurs sinnvoll sein, um einen fundierten Einblick in den Zustand der Tankstellen zu bekommen, die sie betreuen.

Online dauert das Seminar zwei Vormittage, in Präsenz einen ganzen Tag (Termine siehe Kasten). Grundsätzlich startet Niggemann mit einer Vorstellungsrunde, in der die Teilnehmer ihre bisherigen Erfahrungen beschreiben und ihre Erwartungen an den Kurs formulieren. Das gibt dem Trainer die Möglichkeit, die Inhalte speziell an die Wünsche der Anwesenden auszurichten. „Mir ist wichtig, den Kurs so praxisorientiert wie möglich zu gestalten, damit jeder möglichst viel für seinen Arbeitsalltag und seine Station mit nach Hause nehmen kann“, betont der Diplom-Psychologe.

Arbeitsschutz ist Führungsaufgabe

Anschließend steigt Niggemann inhaltlich mit dem rechtlichen Hintergrund ein, spricht: Welche

Grundpflichten entstehen aus dem Arbeitsschutzgesetz (§ 3 ArbSchG) und wofür sind die Unternehmer und wofür die Gesellschaften aus juristischer Perspektive an ihren Tankstellen verantwortlich? „Den Teilnehmern und Teilnehmerinnen muss klar sein, dass Arbeitsschutz und Gefährdungsbeurteilung immer Führungsaufgaben sind“, sagt der Seminarleiter. Bei der Umsetzung kann deshalb der

*„Wer in Sicherheit gut ist,
ist in allem gut.“*

*Markus Niggemann,
Spezialist für Sicherheit und Recht*

sogenannte Managementzyklus helfen: Zunächst erstellen die Verantwortlichen einen Plan inklusive Zielsetzung, dieser wird umgesetzt, kontinuierlich kontrolliert und gegebenenfalls angepasst. Regelmäßige Betriebsbegehungen und natürlich die Erstellung einer Gefährdungsbeurteilung können dabei helfen, potenzielle Gefahren frühzeitig zu erkennen und zu beheben.

Im folgenden Block geht es darum, was eigentlich passiert, wenn es zu einem Vorfall an der Tankstelle kommt. Je nach Situation kann es sich dabei um eine Ordnungswidrigkeit, aber auch um eine Verletzung des Vertragsrechts, des Zivilrechts und sogar des Strafrechts handeln und zudem Auswirkungen auf den Versicherungsschutz haben. Entscheidend dabei ist, ob der Unternehmer im Vorfeld genug getan hat, um die Sicherheit in seinem Betrieb zu gewährleisten, und ob er diese

Inhalte des Seminars Arbeitssicherheit & Gefährdungsbeurteilung

- Unternehmerverantwortung
- Rechtliche Grundlagen: Arbeitsschutzgesetz und Betriebssicherheitsverordnung
- Arbeitsschutzmanagement: Organisation der betrieblichen Sicherheitsarbeit
- Arten der Gefährdungsbeurteilung
- Aufbau der Gefährdungsbeurteilung
- Erstellung einer Gefährdungsbeurteilung
- Praktische Hinweise zur betrieblichen Umsetzung von Gefährdungsbeurteilungen
- Analyse der erstellten Gefährdungsbeurteilungen
- Weitere Themen: Zielvereinbarung, Anweisung, Unterweisung, Begehung und Kontrolle

Maßnahmen formal korrekt und nachvollziehbar dokumentiert hat. Anhand von Beispielen stellt Niggemann in diesem Programmpunkt den Bezug zur Praxis her und zeigt auf Wunsch etwa, wie die Dokumentation aussehen kann.

Bei der Gestaltung des zweiten Seminarteils orientiert sich der Seminarleiter noch stärker an den speziellen Wünschen seiner Kursteilnehmer. Sie können im Rahmen einer Online-Abfrage in einer Liste die Themen mit Punkten priorisieren. „In der Regel vertiefen wir im zweiten Teil der Veranstaltung drei Themen, zu denen man aber theoretisch jeweils ganze Tage füllen könnte“, erklärt Niggemann. Es besteht beispielsweise die Möglichkeit, gemeinsam eine Gefährdungsbeurteilung zu erstellen oder eine Betriebsanweisung zu schreiben. Viele möchten außerdem wissen, wie sie ihren Angestellten das Thema Sicherheit vermitteln können. Hier beschreibt Niggemann Werkzeuge zur Gesprächsführung, um die Eigenmotivation des Teams an der Tankstelle zu steigern. Tipps für Konfliktgespräche mit Mitarbeiter, die sich nicht an die Vorschriften halten, hält der Trainer ebenfalls bereit.

Nach dem Kursende erhalten alle Teilnehmer das Protokoll des Seminars und die Dokumente, die gemeinsam erarbeitet wurden. Darüber hinaus stellt Niggemann eine Begehungscheckliste als Vorlage für das eigene Unternehmen zur Verfügung.

Bisher setzten sich die Kurse vor allem aus Teilnehmenden zusammen, an deren Stationen tat-

sächlich etwas passiert ist, und jenen, die aus einer inneren Motivation heraus hohe Ansprüche an die eigene Unternehmensführung haben und bereits sehr viel richtig machen. Dabei gilt aus Sicht von Niggemann: „Das Seminar ist für alle relevant. Denn wer in Sicherheit gut ist, ist in allem gut.“ Statt also mit der Einstellung ranzugehen „Das muss ich jetzt also auch noch machen“, sollten Unternehmer die Chance nutzen, kontinuierliche und systematische Prozesse für den Arbeitsschutz an der Tankstelle zu integrieren. Die Teilnahme an dem Seminar Arbeitssicherheit & Gefährdungsbeurteilung ist dafür ein guter Anfang.

Annika Beyer

Programm bft-Akademie

Arbeitsrecht richtig angewandt

18. und 19.05.2022 (Online-Seminar) – 9.00 bis 13.00 Uhr

Warenwirtschaft mit HUTH ITAS Vision Professional

24. und 25.05.2022 (Online-Seminar) – 9.00 bis 17.00 Uhr

Arbeitssicherheit & Gefährdungsbeurteilung

21.06.2022 (Präsenz-Seminar) – 9.00 bis 17.00 Uhr

25.08.2022 (Präsenz-Seminar) – 9.00 bis 17.00 Uhr

02. und 03.11.2022 (Online-Seminar) – 9.00 bis 13.00 Uhr

Weitere Informationen sowie eine Anmeldemöglichkeit finden Sie unter www.bft-akademie.de.

Betreiber trifft Behörde

FORUM Tankstellen-Sicherheit in Mannheim

Im Zuge der neu geknüpften Partnerschaft zwischen bft und Forum Tankstellen findet am 11. und 12. Mai 2022 ein völlig neues Format der Wissens- und Erfahrungsvermittlung im Tankstellensektor statt: das FORUM Tankstellen-Sicherheit. Zum ersten Mal in dieser Form treffen Betreiber, ZÜS und Behördenvertreter bei einer Tagung aufeinander und lernen von den Erfahrungen der jeweils anderen.

Die momentan anstehende Aktualisierung der TRBS 3151/TRGS 751 zu Neuerungen wie LNG-Stationen, (mobilen) Wasserstoffanlagen und Lade-Stationen setzt die Themen des abwechslungsreich und hochkarätig besetzten Vortragstableaus. Konzept der Veranstaltung ist es, den ganzen Lebenszyklus der Anlagen abzudecken. Denn viele Mitglieder stellen sich gerade die Frage, ob vor dem angekündigten Verbrenner-Aus eine Erweiterung des Angebots oder sogar eine Transformation hin zu neuen Kraftstoffen neue Geschäftsimpulse liefern können.

Ähnliche Aufgabenstellungen

Dies ist jedoch angesichts der unübersichtlichen Lage sowohl bei den Systemen als auch bei den

Aufstellbedingungen nicht ohne fachmännische Hilfe zu bewerkstelligen. Dabei stehen die Erlaubnisbehörden oft vor den gleichen Problemen wie die Antragsteller. Häufig fällt es schwer, mit der schnellen technischen Entwicklung Schritt zu halten. Die Folgen können erhöhter Abstimmungsbedarf, Missverständnisse über Art und Umfang der einzureichenden Unterlagen oder vermeidbare Auflagen für Aufstellung und Betrieb sein. Letztendlich bedeutet das bares Geld für den Antragsteller und Betreiber dieser Anlagen, die entweder verspätet in Betrieb gehen oder mit zusätzlichen Kosten belastet werden. Stehen dann die ersten wiederkehrenden Prüfungen an, kommen häufig neue Fragen auf.

In praxisnahen Vorträgen geben bekannte Fachleute Einblicke in die relevanten Regelwerke, zeigen auf, wie die Aufsichtsbehörden „ticken“ und zu welchen Handlungsanlässen sie überhaupt tätig werden müssen. Erfahrene TÜV-Experten und Planer erläutern die Praxis von Prüfungen und Verfahren. Nicht zuletzt sind Vertreter der MÖG im Panel, um Leitlinien ihrer Arbeit zu beschreiben und erfolgreiche Beispiele der täglichen Aufgabenbewältigung vorzustellen. Mit dem FORUM Tankstellen-Sicherheit wollen die Veranstalter ein vielfältiges Bild der aktuellen Entwicklungen zeichnen. Alle, die sich verantwortlich mit Neubau, Umbau und Betrieb von Tankstellen befassen, finden so Anknüpfungspunkte für ihre tägliche Arbeit. Denn viele Probleme lassen sich einfacher lösen, wenn man zumindest schon einmal über dieselbe Sache redet. Das gemeinsame Wissen um die Anforderungen und die konzentrierte Kommunikation miteinander können auf diesem „B2B“-Treffen der besonderen Art eingeübt werden.

Simon Pfennig

FORUM Tankstellen-Sicherheit

Vorprogramm/Networking-Abend:

11.05.2022 ab 19:00 Uhr (49,00 Euro o. MwSt.)

Veranstaltungstag:

12.05.2022, 9.00 bis 16.30 Uhr (550,00 Euro o. MwSt.)

Veranstaltungsort:

Dorint Kongresshotel Mannheim, Friedrichsring 6, 68161 Mannheim

Weitere Informationen finden Sie unter www.bft-akademie.de und www.forum-tankstellen.de (Menüpunkt: Aus-/Weiterbildung).



Kleinanzeige



Tankstellenpreismast günstig abzugeben:

- 7-Segment-Preistransparent
- für fünf Sorten
- der Firma KUBALD
- komplett mit Steuergerät TYP PST1 der Firma SCHAUF zur Einstellung der Preise
- Weitere Informationen unter 016099372471

Anzeige

Forecourt & Shop

Per Klick im Onlineshop



Eiskratzer



Brötchentüten bft-Design



Ein- und Ausfahrtpoller



Starthilfekabel



Abzieher



Wasserkannen



Abfalleimer



Dieselhandschuhe



Luftentkeimungsgerät



Zellstoffrollen / Handschutzb.



Einkaufskorb



Fahnen neutral + bft-Design



Schlauchroller



Kundendiensteimer



Reinigungsgeräte

... und Vieles mehr

- weitere Produkte im Onlineshop www.eft-service.de/shop
- alle Abbildungen beispielhaft



WWW.EFT-SERVICE.DE/SHOP

Ihr Vorteil – die eft / bft-Empfehlungslieferanten für Ihre Station

Als Dienstleister für den Bundesverband Freier Tankstellen (bft) bündelt die Einkaufsgesellschaft freier Tankstellen (eft) seit 1974 Know-how und Tankstellen-Kompetenz zum Nutzen und wirtschaftlichen Erfolg des Tankstellenmittelstandes. Durch den bundesweit stark aufgestellten Tankstellenverbund und die Gemeinschaft der freien Tankstellen werden bei den hier gezeigten Empfehlungslieferanten der Industrie und Zulieferfirmen attraktive Leistungen und Konditionen für Pächter und Betreiber von freien Stationen erzielt. Heute im Portrait eft / bft-Partner aus den Branchen:

Verbände **Versicherung / Finanzdienstleistung / Leasing**

■ Bundesverband Freier Tankstellen e.V.

Seit der Gründung 1959 vertritt der Bundesverband Freier Tankstellen und Unabhängiger Mineralölhändler e.V. die Interessen und Belange des unabhängigen Tankstellenmittelstandes in Deutschland. Je größer der Verband, desto gewichtiger seine Stimme in den politischen Gremien in Bonn, Berlin und Brüssel, desto größer die wirtschafts-politische Bedeutung und vielseitiger sein Informationsaustausch innerhalb der Mitglieder. Der bft steht für Beratung, Information, Austausch und Engagement für den Tankstellenmittelstand. Verbandspolitische Arbeit Wahrnehmung der Interessen der Mitglieder im Bereich der Gesetzgebung des Bundes und der Länder, insbesondere im Bereich des Umweltschutzes, der Wirtschafts- und Sozialpolitik sowie der Verkehrspolitik. Beratung der Mitglieder in allen gewerberechtlichen Fragen sowie bei Problemen des Arbeits-, Sozial- und Verwaltungsrechts. Hier sind insbesondere Beratungen bei arbeitsrechtlichen Auseinandersetzungen und bei Problemen mit Behörden im Bereich der Baugenehmigungs- und Umweltschutzfragen von Bedeutung. www.bft.de

■ Einkaufsgesellschaft Freier Tankstellen mbH

Die Einkaufsgesellschaft freier Tankstellen mbH (eft) ist die Service-, Dienstleistungs- und Handelsgesellschaft für den Tankstellenmittelstand. Gemeinsam mit dem Bundesverband Freier Tankstellen e.V. (bft) bündelt sie Politisches- und Branchen-Know-how, den Einkauf und Verkauf von Handelsware, Tankstellenausrüstungs- und

Einrichtungsgegenständen. Einen großen Bereich nimmt die Beratung und Schulung des Tankstellenmittelstandes von Personal über Shop-Optimierung bis hin zu Wettbewerbs- und Preis-Checks ein. Die eft ist Herausgeber zweier Fachpublikationen „TANKSTOP“ sowie der „bft-Nachrichten“. Als wichtigstes Branchenevent veranstaltet die eft alle zwei Jahre das größte Branchentreffen für den deutschsprachigen Raum, die Fachmesse TANKSTELLE & MITTELSTAND. Nächste Messe: Juni 2023. www.eft-service.de

■ GÖTTE-GRUPPE Constantia Vermittlungsgesellschaft für Versicherungen mbH

Die CONSTANTIA GmbH ist als Versicherungsmakler tätig. Sie hat sich auf die Versicherung(en) von Tankstellen- und Waschbetrieben spezialisiert. Wir bieten mit unserer Multi-Risk-Police umfassenden Schutz. Zudem finden Sie Angebote z.B. zu D&O, Kautionen, Rechtsschutz oder gegen Vertrauensschäden auf unserem Service-Portal: www.tankstellenversicherung.de Ihr Bedarf individuell versichert! GÖTTE-GRUPPE persönlich. kompetent. www.tankstellenversicherung.de

■ MMV Leasing GmbH

Als traditioneller Partner des Mittelstandes bietet die MMV Gruppe individuelle Lösungen aus den Bereichen Investitionsfinanzierung und Absatzförderung an. Damit eröffnen wir Geschäftskunden, Herstellern und Händlern optimale Möglichkeiten für eine erfolgreiche Unternehmensentwicklung. www.mmv.de





BerufsBekleidung

DIE KOLLEKTION



Regenjacke unisex



Loopschal 2 Farben / 4 Designs



Fleecejacke 4 Farben



Jeanshemd / Bluse



Langarmpolo Da 8 Farben



Steppweste Da 2 Farben



Strickfleece Da / He



Warnjacke Softshell



Strickpullover Da / He 2 Farben



Sweatshirt 8 Farben



Softshelljacke Da 4 Farben



T-Shirt Da / He 8 Farben



Langarmpolo He 8 Farben



Parka He 2 Farben



Wendweste Da

- Veredelung mit Logo und / oder Name möglich
- Alle Größen und Farben online
- Weitere Berufsbekleidung Da / He im Shop





Infos auf eft-service.de/shop
oder unter 0228-910290

1



2



3



4



5



Alle Preise verstehen sich zzgl. ges. MwSt. und Versand.

1.

Aktion im März & April 2022

Aktionswagen | Rundkörbeständer | Blumenwagen

Produkt 1: Aktionswagen mit vier Körben

Produkt 2: Rundkörbeständer mit vier Körben

Produkt 3: Blumenwagen mit neun Blumenvasen

Aktionspreis: 10 % Rabatt auf die ausgewiesenen Preise im Aktionszeitraum

www.eft-service.de/shop/container-regale/109

→ Rubrik: Tankfläche & Forecourt | Container & Regale

2.

bft-Einfahrts- und Ausfahrtpoller

Produkt: Poller, Signal an der Einfahrt / Ausfahrt der Tankstelle

Art.-Nr.: 10155, Preis: ab € 115,00

www.eft-service.de/shop/einfahrts-ausfahrtpoller/90

→ Rubrik: Tankfläche & Forecourt | Einfahrts- und Ausfahrtpoller

3.

AirCom Pro M – UV- und C-Luftentkeimungsgerät

Produkt: AirCom Pro M UV-C-Luftentkeimungsgerät Clean Air Technologies

mit UVC Systemen, Art.-Nr.: 89010001, Preis: € 1.299,00

www.eft-service.de/shop/corona-hygiene/108

→ Rubrik: Corona / Hygiene

4.

Duracell Taschenlampe

Produkt: DURACELL Taschenlampe CMP-5, LED 14, Alugehäuse, stoßgeschützt,
10,5 cm, inkl. 3 x Batt. AAA

Art.-Nr.: 500974, VE: 16 Stück, Preis: € 95,84

www.eft-service.de/shop/verbrauchsmaterialien/92

→ Rubrik: Verbrauchsmaterialien

5.

Ankündigung für Mai & Juni 2022

Brötchentüten – alle Größen

Brötchentüten mit bft-Aufdruck und Schriftzug „Frisch aus unserem Backshop“

4 Größen / Fassungsvermögen: 3/4tel Kilo / 1,5 Kilo / 3 Kilo / 4 Kilo

VE: 1.000 Stck.

Aktionspreis: 5 % Rabatt auf die ausgewiesenen Preise im Aktionszeitraum

www.eft-service.de/shop/broetchentueten-bft/92/1427/0

→ Rubrik: Verbrauchsmaterialien

ren, und solche Fahrzeuge, in denen synthetische statt fossile Kraftstoffe getankt werden. Denn wir sind überzeugt, dass sich die verschiedenen Antriebstechnologien sinnvoll ergänzen, wenn wir die großen klimatechnischen Herausforderungen meistern wollen.

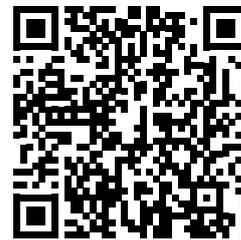
Ebenfalls sehr positiv wirken sich unsere sogenannten Titlecards auf die Reichweite aus. Diese veröffentlichen wir seit Anfang des Jahres vermehrt auf unseren Social-Media-Kanälen, wo sie dann auf unsere Website www.efuel-today.com weiterleiten (siehe Beispiele). Dabei handelt es sich um Bilder und Statements von Verbandsvertretern, Wissenschaftlern, Politikern und Unternehmern, die die Vorteile von E-Fuels prägnant beschreiben. Die Inhalte werden auf Social Media schnell und unkompliziert geteilt, sodass unsere Botschaften organisch, also ohne Mediabudget auszugeben, gestreut werden. Alleine die Reich-

weite der Titlecards kommt zusammen auf die bemerkenswerte Zahl von mehr als 530.000 (Stand: 1. März 2022).

Aufkleber für E-Fuels-Fans

Im vergangenen Jahr waren die gelben „E-Fuels? Ja, bitte“-Aufkleber der große Renner und wurden zu mehreren 10.000 Stück von unseren Mitgliedern bestellt, um sie an ihren Tankstellen zu verteilen. Aber auch viele E-Fuels-Fans haben bei uns nach den Stickern gefragt. Deshalb gibt es jetzt unter der URL efuel-today.com/e-fuels-ja-bitte einen Online-Shop, in dem Privatpersonen den auffälligen Scheibenaufkleber in kleinen Mengen von fünf oder zehn Stück kostenfrei bestellen können (nach Verfügbarkeit). Größere Mengen können Sie als Organisation oder Firma über das entsprechende Feld im Bestellformular anfordern.

Annika Beyer



**Zum Effizienz-Video
von eFuel-Today**

Impressum

Die bft-Nachrichten, das Magazin der Mitglieder des bft, erscheinen sechsmal im Jahr. Für unverlangt eingereichte Manuskripte wird keine Haftung übernommen.

HERAUSGEBER

Bundesverband Freier Tankstellen
und Unabhängiger Deutscher
Mineralölhändler e.V. (bft)
Tel.: 0228/91029-44 | Fax: 0228/91029-29
www.bft.de | bonn@bft.de

REDAKTION

Stephan Zieger (Chefredakteur, V. i. S. d. P.),
Sarah Schmitt, Annika Beyer (presse@bft.de),
Matthias Bannas, Kathleen Kollwe, Simon
Pfnennig, Alice di Pace und Jürgen Doetsch Senior

VERLAG

Einkaufsgesellschaft freier
Tankstellen mbH (eft), Bonn

ANZEIGENLEITUNG

Birgit Limbach
Tel.: 0228/91029-0 | Fax: 0228/91029-45
marketing@eft-service.de

ANZEIGENSCHLUSS

Es gilt der Mediaplan 2022.

LAYOUT & SATZ

Kopfstrom GmbH, Bonn

DRUCK

Druckerei Heimbach, Bad Honnef

BEZUGSPREIS

Für bft-Mitglieder im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Glücklichmacher kinderleicht gefunden

Sommerprodukte
hier im Shop.

Bestellen Sie jetzt
das neue
Sommerplakat

Zu bestellen unter
www.eft-service.de/shop

frei und fair – Ihre freie Tankstelle