

HVO100-Zulassung

Diese bft-Mitglieder setzen bereits auf den Kraftstoff

Convenience

Potenziale im Shopgeschäft weiter steigern

Branchenstudie

Die wichtigsten Ergebnisse der Neuauflage 2023

bft

NACHRICHTEN

KOSTENLOSES MITGLIEDERMAGAZIN • AUSGABE 3 • JUNI 2024 • JAHRGANG 31



Liebe Leserin, lieber Leser,



in Berlin haben wir die neue Branchenstudie vorgestellt. Zum Thema Tankstellen findet man kaum ein anderes Werk, das derart umfänglich die wirtschaftlichen Chancen und Risiken eines Tankstellenbetriebs beleuchtet. Unsere Studie war

immer darauf ausgelegt, einen unabhängigen und umfassenden Blick auf die Branche zu fördern. Reichen Sie die Studie auch Ihren Kreditgebern und Lieferanten weiter. Das hilft bei vielen Entscheidungen und macht sie unabhängig von den Branchenstudien Ihrer Bank. Mehr dazu im Bericht von der Veröffentlichung.

Fast hätten wir befürchtet, dass wir auch diese Ausgabe ohne eine im Gesetzblatt veröffentlichte neue 10. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes hätten schreiben müssen. Gewartet haben wir ja seit letztem Jahr. Verabschiedet worden ist sie jetzt schon vor mehr als zwei Monaten. Jetzt können wir endlich HVO100 an der Tankstelle verkaufen. Das ist gut so, denn es ist Zeit. Und die Branche kann mit dem Segen des Gesetzgebers zeigen, dass sie CO₂-neutral kann. Das geht ebenso bei den E-Fuels. Aber da müsste der Gesetzgeber über viele Schatten springen. Der größte wäre der Wandel zu einer technologieoffenen Mobilität. CO₂-neutral kann schneller gehen.

Ein anderer Beitrag dieser Ausgabe befasst sich mit dem Thema Zwangssäule. So gut es ist, dass die Mittelständler davon ausgenommen sind, so schlecht finden wir das Gesetz gleichwohl. Wer weniger als 200 Stationen führt, ist raus. Aber so ein Gesetz, das einem Unternehmer zwangsweise vorschreibt, was er zu tun hat, ist nicht klug gemacht. Es bereitet einen massiv regulierten Markt. Und es macht sich entwickelnde Märkte kaputt. Wenn, sollte ein Unternehmer eine Säule aufstel-

len, weil es sich lohnt. Aus freien Stücken. Mit eigenem Geld. Und dann kommt der Kollege mit der Zwangssäule. Dann ist der Markt kaputt. Weil es sich für keinen lohnt.

Ein anderes Thema treibt uns um. Der § 60 Energiesteuergesetz soll mal wieder gestrichen werden. § 60 Energiesteuergesetz ist ein wertvoller Beitrag für den Erhalt mittelständischer Strukturen im Markt. Er sorgt dafür, dass bei der Besicherung der Ware das Kreditlimit beim Versicherer nicht deswegen überschritten wird, weil auch die Energiesteuer besichert werden muss. Schon jetzt bündeln sich zahllose Abgaben zusätzlich zu den Energiesteuern im Kraftstoffpreis. Und sie werden nicht von § 60 Energiesteuergesetz erfasst. Deswegen sollte die Norm nicht ohne Not gestrichen werden.

Im Heft steht noch viel mehr. Der bft ist spannend. Die Branche auch. Und keinem wird es langweilig. Ganz besonders empfehlen wir das Porträt der Firma Anton Willer aus Kiel, die dieses Jahr 90 Jahre alt wird. Sie haben einen Willer.Wald. Sie sind bei HVO weit vorne. Sie haben ein tolles Shopkonzept, die „Tanke Emma“. Sie sind Sponsor für die Störche. Die Störche spielen Fußball. Und das ab jetzt in der Bundesliga. Und sie haben bft-Tankstellen. Die ganze Geschichte können Sie hier lesen. Glückwunsch Firma Willer.

Viel Spaß mit den neuen bft-Nachrichten!

Stephan Zieger



Inhalt

Titelthema

04 Interview mit Mark Wohltmann von NACS

News

08 Neuigkeiten aus der Branche

Aus dem Verband

12 Neuauflage der „Branchenstudie Tankstellenmarkt 2023“

14 bft-Arbeitskreise nehmen Fahrt auf

16 Nachbericht zur Landesgruppentagung Nord

18 bft auf den Parteitag von CDU und FDP

20 eFUEL-TODAY startet Kooperation mit Assopetroli-Assoenergia

Aus der Branche

22 Kommentar von bft-Geschäftsführer Daniel Kaddik

24 Startschuss für HVO100

Aus dem Verband

28 Neues aus Berlin – Neues zur „Zwangssäule“

30 BDWi – Jobturbo für Geflüchtete

32 MEW – Rolle des Mittelstands in der Energiekrise

33 UPEI – Nachhaltigkeitsberichterstattung

34 Schnell den Verband gefragt – Urlaubsanspruch nach Kündigung

36 Im Porträt – bft-Willer aus Kiel

23 eft-Empfehlungslieferanten

40 eft-Onlineshop

42 ADAC Weser-Ems setzt auf E-Fuels im Motorsport

43 Informationen auf einen Blick | Impressum



„Wir müssen unser Denken umkehren“

Interview mit Mark Wohltmann von NACS

In den vergangenen Monaten konzentrierte sich die Branche aufgrund der Zulassung des Dieselkraftstoffs HVO100 vor allem auf den Forecourt. Im Gespräch mit Mark Wohltmann, Director NACS Global, legen wir den Fokus auf das Shopgeschäft von deutschen Tankstellen, das im internationalen Vergleich nach wie vor Entwicklungspotenzial hat. Wie Unternehmer ihr Denken verändern sollten und was die Dos und Don'ts an Tankstellen sind, verrät der internationale Convenience-Experte im Interview.

? Herr Wohltmann, als Director von NACS Global sind Sie auf der ganzen Welt unterwegs und sehen auf Ihren Reisen sicherlich viele spannende, neue Convenience-Konzepte. Wann und wo hat Sie das letzte Mal eine Tankstelle so richtig überrascht?

Eigentlich passiert mir das permanent. Dabei würde ich zwischen zwei Formen von „Wow“ unterscheiden. Auf der einen Seite gibt es die großen Vorzeigeprojekte, in die ein Unternehmen sehr viel Geld eingesteckt hat. Ein solches Beispiel habe ich erst kürzlich in Argentinien gesehen. Dort hat die staatliche Ölgesellschaft YPF in Buenos Aires eine riesige Flagship-Station eröffnet, die nicht auf einen Return on Investment ausgelegt oder 1:1 auf andere Stationen skalierbar ist. YPF geht es hier vor allem darum, viele verschiedene Dinge an einem Ort auszuprobieren. In der Station gibt es beispielsweise einen kostenfreien Co-Working-Space im Erdgeschoss und im ersten Stock einen

Co-Working-Space mit Konferenzräumen, für den man ähnlich wie bei We Work in Deutschland bezahlen muss. So können die Betreiber sehen, welche Kunden welchen Bereich nutzen, wer warme und wer kalte Speisen und wer welche Getränke kauft. Daraus lassen sich interessante Erkenntnisse für andere Stationen ableiten. Zudem gibt es einen Loungebereich mit Sofas, in dem sich vor allem junge Menschen aufhalten. Damit hat YPF die Tankstelle zu einem „coolen Platz“ gemacht, an dem sich Teenager, also die Zielgruppe von morgen, gerne aufhalten.

? Gab es auch technische Innovationen zu sehen?

Sogar einige. Ein Beispiel sind die eigentlich durchsichtigen Glasscheiben der Vitrinen für Backwaren, die sich zwischendurch in digitale Screens verwandeln und Werbung anzeigen. Und vor der Tankstelle gab es eine Säule, die mit Wasser und



Algen gefüllt ist und in die CO₂ aus der Luft gepumpt wird. Die Algen binden ähnlich wie ein Baum das CO₂ und werden regelmäßig aus dem Wasser entfernt.

? Und welche zweite Art von „Wow“ meinen Sie noch?

Das sind die Ideen im Kleinen. Bei jedem Retailer, den ich besuche, entdecke ich smarte, durchdachte Ideen, die nur an diesem Standort funktionieren. Das muss nichts Großes sein. Mal ist es eine interessante Platzierung und mal ist es eine ungünstig platzierte Säule oder ein komisches Fenster, die aber kreativ in das Gesamtkonzept der Tankstelle eingebunden sind.

? Gibt es auch deutsche Beispiele, die Sie als Vorreiter bewerten?

Die Aral, in Kooperation mit der Rewe und Lekerland, hat es aus meiner Sicht mit Rewe To Go geschafft, ein sehr gut organisiertes Kleinflächenkonzept erfolgreich auf sehr vielen Standorten auszurollen. Der hohe Standardisierungsgrad bringt aber natürlich auch Einschränkungen für Innovationen. Ein Beispiel eines Einzelbetreibers, das mich sehr beeindruckt hat, ist die freie Tankstelle von Thomas Lex im niedersächsischen Bramsche. Hier ist es dem Unternehmer gelungen, aus seiner Station einen richtigen Brand zu machen – inklusive

dem Maskottchen Lexy. Die Station ist viel mehr als nur Tankstelle und Convenience Store, sie hat sich als echte Marke etabliert, wie es eigentlich nur die großen Player auf dem Markt schaffen. Das Beispiel ist nur eines von vielen, das zeigt, dass der deutsche Tankstellenmarkt sehr stark vom mittelständischen Unternehmertum geprägt ist.

? Wo sehen Sie weitere Eigenheiten der deutschen Tankstellenbranche?

Die deutsche Tankstellenbranche ist sehr stark von einem Tankstellendenken geprägt. Wenn man einen Betreiber fragt, was er beruflich macht, würde er antworten: „Ich habe eine Tankstelle.“ Er würde nicht sagen: „Ich habe einen Convenience Store oder einen Food-Service-Betrieb“, obwohl das in vielen Fällen auch zutreffend ist. Hier muss sich aus meiner Sicht das Denken verändern. Die Zukunft der Tankstelle liegt nicht darin, Kraftstoffe und noch etwas anderes zu verkaufen. Um weiterhin ein erfolgreiches Business zu betreiben, muss man das Geschäft genau umgekehrt betrachten: Ich habe einen Standort mit einem Shopgeschäft und Convenience Retail, an den mobile Menschen kommen und unter anderem Food-Service bekommen. Und solange ich die Tanks im Boden habe und ich kein Negativgeschäft mit Kraftstoff mache, verkaufe ich eben „nebenbei“ noch Benzin und Diesel.



Die Flagship-Tankstelle von YPF in Buenos Aires vereint viele verschiedene Konzepte und technische Innovationen in einer Station.



? Und wie schaffe ich es, das Denken beim Kunden zu ändern?

Neulich wurde ich in einem Gespräch gefragt, warum nicht mehr Konsumenten an Tankstellen einkaufen. Meine Gegenfrage lautete: Was tut ihr denn, damit der Konsument zu euch kommt? Um den Kunden „umzuerziehen“,

muss ich ihm ja zunächst einmal das richtige Angebot machen und das vor allem kommunizieren. Das hat die Aral vor vielen Jahren mit dem Konzept „Petit Bistro“ gut gemacht. Durch das Wort „Bistro“ haben die Kunden gesehen, dass es hier auch etwas zum Essen gibt. Ein weiteres gutes Beispiel ist TotalEnergies mit „Bonjour“. Weltweit verbinden Kunden das Konzept mit französischen Spezialitäten. Neben dem Angebot muss die Gestaltung der Station stimmen. Wenn ich mehr sein will als eine Tankstelle, dann darf sie auch nicht so aussehen: Die Innenarchitektur und der Ladenbau sollten eine gemütlich einladende Atmosphäre erzeugen, damit sich die Gäste hier gerne aufhalten. Grundsätzlich gilt: Der deutsche Konsument nutzt gerne Out-of-Home-Angebote. Jetzt müssen wir ihm nur noch beibringen, dass er das in guter Qualität an Tankstellen bekommt.

? Welche Tipps können Sie Tankstellenunternehmern noch geben?

Das hängt ganz von der Location und von den Kunden vor Ort ab. Der Unternehmer sollte sich anschauen, mit welchen Kunden er 80 Prozent seines Umsatzes macht, und sein Konzept darauf ausrichten. Wenn vor allem Autofahrer auf dem Weg in die Arbeit oder nach Hause kurz bei mir zum Tanken vorbeikommen, dann muss das Angebot auf Schnelligkeit ausgerichtet sein. Und wenn meine Tankstelle in einer Wohngegend liegt, dann kann es Sinn ergeben, sich als kleiner Supermarkt oder als Café mit hochwertigen Kuchen und

schönem Porzellangeschirr zu etablieren. Grundsätzlich halte ich es für sehr wichtig, eine gewisse Flexibilität sicherzustellen.

? Was meinen Sie damit?

Unsere Branche ändert sich schnell. Was heute im Trend liegt, kann in ein paar Jahren schon wieder out sein. Ich kann aber nicht jedes Mal meine Tankstelle kostspielig umbauen, Fußböden aufreißen und Kabel neu verlegen. Ein Shop und die IT- und Elektroinfrastruktur sollten deshalb von vornherein so modular konzipiert sein, dass sich Änderungen mit möglichst wenig Aufwand umsetzen lassen.

? Und was sind die Don'ts?

Eine schmutzige und unaufgeräumte Tankstelle. Das fängt auf dem Forecourt an: Schlaglöcher auf der Fahrbahn, dreckige Zapfsäulen und eine Attika mit Spinnweben und toten Tieren gehen gar nicht. Auch der Shop und die Toiletten sollten stets aufgeräumt und sauber sein. Denn wenn der Kunde die Station als schmutzig empfindet, wird er nicht wiederkommen.

? Welchen Einfluss hat die Elektromobilität auf das Shopgeschäft?

Das Thema Elektromobilität wird grundsätzlich auf Kurzstrecken und im urbanen Raum eine zunehmende Rolle spielen. Aber es wird nicht die einzige Antwort sein: Auch E-Fuels und Wasserstoff werden an Bedeutung gewinnen, weil wir gar nicht genügend grünen Strom haben, um die Flotte komplett zu elektrifizieren. Trotzdem gehen die großen Mineralölgesellschaften davon aus, dass weltweit etwa 50 Prozent der Tankstellen aufgrund von Elektromobilität schließen werden, weil das Laden vor allem daheim, an Super- und Baumärkten oder in Ladehubs und eben nicht an der Tankstelle stattfinden wird. Hinzu kommt, dass die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor immer effizienter werden, weshalb die Kraftstoffabsätze zurückgehen. Das zeigt, wie wichtig ein Umdenken der Branche ist.

? Neben dem Thema Elektromobilität stehen zunehmend die Smart Stores im Fokus. Hat das Konzept eine Chance in Deutschland?

Grundsätzlich ja. Aber Smart Stores sind nicht die Antwort auf alle Probleme. An manchen Standorten können sie Sinn ergeben, aber wir werden sie nicht an jeder Tankstelle sehen. Und man darf nicht unterschätzen, dass auch in einem unbemannten Shop jemand die Regale auffüllen und sauber machen muss. Man sollte Smart Stores also als technische Ergänzung zur klassischen Tankstelle sehen, die uns unterstützt, Arbeit abnimmt und eine gute Lösung etwa für die Nachtstunden ist. Aber im Bereich der Hospitality ersetzen sie nicht die menschliche Interaktion.

? In den vergangenen Jahren sind die Kunden offener für bargeldlose Zahlungen geworden. Was bedeutet das für das Shopgeschäft?

Bezahlen ist historisch gesehen ein Reibungspunkt im Handel, der Zeit kostet. Durch neue Lösungen wie das Bezahlen mit der Karte oder Mobile Payment ist das deutlich besser geworden. Aber man muss auch sagen, dass der deutsche Konsument eher länger braucht, um solche neuen Technologien zu akzeptieren. Bezahlen per Gesichtserkennung oder durch das Scannen der Handfläche werden hier wahrscheinlich noch etwas brauchen. Es ist aber zu beobachten, dass neue Technologien in

Deutschland den Bezahlprozess zunehmend automatisieren und für den Kunden beschleunigen. Dann wird es vielleicht irgendwann so sein, dass man nicht mehr an die Kasse geht, um den Kaffee zu bestellen und zu bezahlen, sondern einfach nur noch an die Kaffeemaschine, sich den vollen Becher holt, automatisiert bezahlt und geht.

? Welche Rolle wird das Shopgeschäft an der Tankstelle im Jahr 2030 spielen?

In jedem Fall eine noch größere als heute. Die Anzahl der Einwohner und damit die Anzahl der Pkw werden sich in Deutschland nicht mehr signifikant verändern. Durch eine Zunahme der E-Autos und effizientere Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor werden die Kraftstoffumsätze sinken und die Tankstellen verlieren Tankkunden. Die Herausforderung wird also darin liegen, diesen Tankkunden ein alternatives Angebot zu machen, damit sie zur Station kommen. Dann werden Tankstellen perspektivisch den größten Gewinn mit Food Service machen, gefolgt vom Convenience Store und auf Platz drei steht dann noch das Kraftstoffgeschäft, auch wenn wir sicherlich in den kommenden Jahrzehnten noch flüssige Kraftstoffe verkaufen.

Das Gespräch führte Annika Beyer.

Vita

In seiner derzeitigen Position als Director NACS Global ist Mark Wohltmann für die strategische Entwicklung des weltweiten Netzwerkes von NACS – Advancing Convenience & Fuel Retailing verantwortlich. Bevor der gebürtige Ammerländer Ende 2016 zu NACS kam, arbeitete Wohltmann in der strategischen Produktentwicklung bei der Nielsen Company in Europa, wo er Lösungen für Kunden aus den Bereichen Convenience Retail, HOtel/REstaurant/CAfé (HoReCa), E-Commerce und Tabakindustrie entwickelte. Zu den weiteren Arbeitgebern des studierten Betriebswirtschaftlers gehörten das Start-up USP Market Intelligence und Combera (Advantage Smollan). Seine Karriere startete der heute in England wohnhafte 49-Jährige in der Werbebranche mit den Schwerpunkten Handelsmarketing und Verkaufswerbung in Impulskanälen des Einzelhandels bei Dorland in Berlin und bei Grey und BBDO in Düsseldorf.

NACS | Advancing Convenience & Fuel Retailing

Die 1961 gegründete NACS mit Hauptsitz in den Vereinigten Staaten ist der weltweit führende Handelsverband, der sich für die Förderung des Convenience-Geschäfts und Einzelhandels an Tankstellen einsetzt. Dabei hat sich der Verband als vertrauenswürdiger Berater für über 1.500 Einzelhändler und 1.600 Lieferanten aus mehr als 60 Ländern etabliert. Zu den Aufgaben der NACS gehören die Bereitstellung von Branchenwissen, der Auf- und Ausbau eines weltweiten Netzwerkes, Lobbyarbeit sowie die Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit seiner Mitglieder.



Kurz & knapp

→ **Kriminalstatistik:**

Laut polizeilicher Kriminalstatistik 2023 ist die Zahl der angezeigten Fälle von Tankbetrug im vergangenen Jahr gestiegen. Die Gründe für die Zunahme von 13,1 Prozent (+11.175 Fälle) auf 96.435 Fälle beim Tankbetrug könnten – wie bereits im Vorjahr – in dem relativ hohen Preisniveau beim Treibstoff und auch in der Inflation liegen, heißt es in dem Bericht.

→ **Wasserstofftankstellen:**

Für die Wasserstoffinfrastruktur im Verkehr fehlt das Geld, weshalb noch offene Anträge für Wasserstofftankstellen und Elektrolyseanlagen abgelehnt werden müssen. Ob ein weiterer Förderaufruf für die Errichtung von Elektrolyseanlagen veröffentlicht werden kann, ist aktuell ungewiss. Das erklärte das Bundesministerium für Digitales und Verkehr auf Anfrage des Parlaments.

→ **Veröffentlichung:**

Das kürzlich erschienene „EID Special: tanken & laden 01/2024“ gibt auf 28 Seiten eine umfassende Analyse und Eindrücke zu den aktuellen Entwicklungen im deutschen Tankstellenmarkt. Das Magazin kostet 145 Euro (o. MwSt.) und kann über den Onlineshop des Verlags DW Media bestellt werden.

© Benjamin Hartwig



JET-Tankstellen in Deutschland und Österreich stehen zum Verkauf

Phillips 66, die Muttergesellschaft der JET Tankstellen Deutschland, hat laut Medienberichten in ihrem Ende April veröffentlichten Quartalsbericht und im anschließenden Investorengespräch verkündet, dass sich das Unternehmen von seinen Tankstellennetzen in Deutschland und Österreich trennen will. Der Verkaufsprozess sei bereits eingeleitet worden. Betroffen sind 811 Stationen in Deutschland und 162 in Österreich. Nach Angaben des „Handelsblatts“ soll der Verkaufswert bei rund 2,8 Milliarden Euro liegen. Die Pläne betreffen bisher keine Raffineriebeteiligungen in Europa, wie etwa an der Mineraloelraffinerie Oberrhein (MiRO) in Karlsruhe. Nach Esso, TotalEnergies, Mabanaft und der OMV ist JET die fünfte große Marke, die das Tankstellennetz in Deutschland verkaufen will.

Pilotprojekt: Kaffeeausgabe via QR-Code

Franke, Huth, der Softwareentwickler Netlocks und der Avia-Gesellschafter Boie haben ein Pilotprojekt ins Leben gerufen, das den Kaufprozess von Heißgetränken an Tankstellen verbessern und die Servicequalität steigern soll: Endkunden können ihre Getränke direkt am Kassensystem von Huth bezahlen und erhalten einen Papierbon mit einem QR-Code für das gewählte Getränk. Anschließend können sie den Bon an der Franke-Kaffeemaschine scannen, um ihr Heißgetränk zu bekommen. Der Kunde kann alle Bezahlmöglichkeiten nutzen, die jeweils am Huth-PoS freigeschaltet sind. Ein digitaler Beleg ist bereits in Arbeit und soll schnell nachgezogen werden.



Classic Schmierstoff präsentiert neue Pflegeserie Care Line

Unter dem Markennamen Care Line by Classic hat Classic Schmierstoff, eine 100-prozentige Tochter der Lühmann-Gruppe mit Sitz im niedersächsischen Hoya, Ende März 2024 sechs neue Pflegeprodukte in Sprühflaschen auf den Markt gebracht. Produktsprache und Optik sind dynamisch, frech und jung. Zielgruppe sind Pkw- und Motorradfahrer. Die neue Pflegeserie gibt es an teilnehmenden Classic-Tankstellen, bei Classic-Partnern wie Autohäusern, Werkstätten und Baumärkten sowie im Onlineshop von Classic Schmierstoff. Zur Einführung fand im April 2024 eine Waschaktion im ganzen Netz der Classic-Tankstellen statt. Dabei wurden Rabattcodes über 5 Euro für den Onlineshop gratis zugegeben. Außerdem erhielten Kunden Bundles zum Sonderpreis von 19,99 Euro (zzgl. MwSt.). Sie bestehen aus den drei Care-Line-Produkten Care Line Felgenreiniger, Care Line Schmutz & Insektenentferner und Care Line Nanoglanz Shampoo sowie einem Classic-Mikrofasertuch und einem Schwamm.



Felta schult Gefahrgutstab des Landkreises Vechta

Wie ist ein Tankwagen eigentlich aufgebaut und welche Maßnahmen muss die Feuerwehr ergreifen, wenn es zu einem Unfall mit Gefahrgut kommt? Im Rahmen einer zweistündigen Veranstaltung hat Marcus Feldhaus, Geschäftsführer des bft-Mitglieds Felta, gemeinsam mit Dominik Fengler von Schrader T + A Fahrzeugbau den Gefahrgutstab des Landkreises Vechta in diesen Fragen geschult. Insgesamt nahmen etwa 50 Personen der Freiwilligen Feuerwehren aus dem niedersächsischen Landkreis an dem Termin Ende März teil. Neben der Besichtigung des Tankwagens zeigte Fengler in einer Präsentation verschiedene Unfallsituationen und erklärte, wie die Feuerwehr im Idealfall reagieren sollte. Dabei wurde klar, dass nicht immer sofort Löschschaum zum Einsatz kommen muss. Läuft keine Flüssigkeit aus, sollten die Einsatzkräfte zunächst auf die Bergungstruppe warten, die dann entscheidet, ob beispielsweise eine Notentleerung notwendig ist. „Ich empfehle auch anderen Händlern, die Gefahrgut transportieren, sich einfach mal mit den Gefahrgutbeauftragten ihres Landkreises in Verbindung zu setzen und solche Schulungen anzubieten. So können die Feuerwehrfrauen und -männer mehr praxisorientiertes Wissen für solche Situationen erhalten“, sagt Feldhaus.

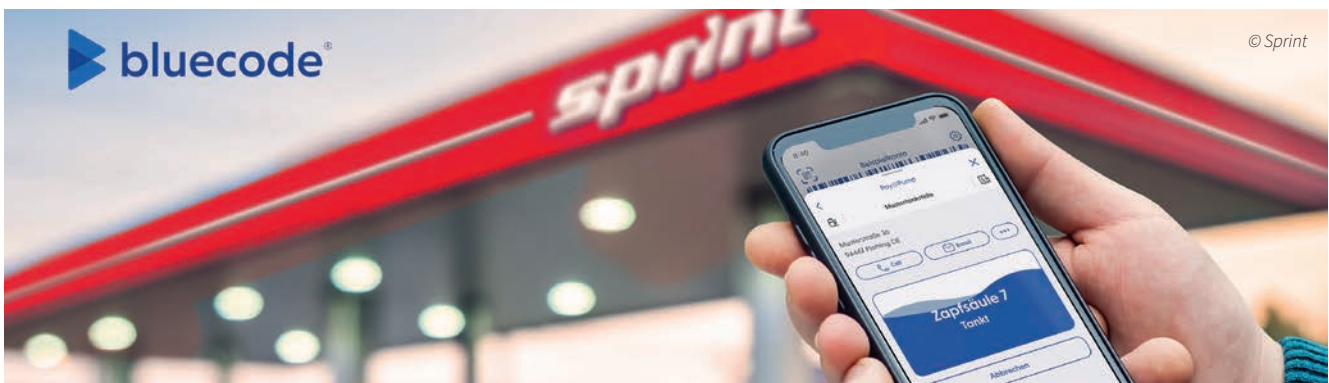


Team Energie: Verkehrserziehung mit Tankwagen

Verkehrserziehung kann ein echtes Erlebnis sein – das zeigte sich beim Besuch des Team-Fahrers Jan Lenz mit seinem Tankwagen Lotte auf dem Pausenhof der Grundschule Hüttener Berge in Ascheffel. Äußerste Vorsicht in der Nähe von Lastkraftwagen und das Wissen über den toten Winkel sind enorm wichtig für die Sicherheit insbesondere von Kindern im Straßenverkehr. Deshalb organisierte Timm Höppner, Teamleiter im Logistikpool Schleswig-Holstein bei Team Energie, gemeinsam mit seiner Kollegin Florentina Sefedini-Beqiri diese Aktion als Vorbereitung auf die bevorstehende Fahrradprüfung der vierten Klasse. Der Tankwagen auf dem Schulhof war eine große Attraktion. Nachdem alle mit Team-Sicherheitswesten ausgestattet worden waren, durfte jedes Kind einmal auf den Fahrersitz klettern und erhielt eine Einweisung zum Thema Sicherheit und toter Winkel. Begeisterung gab es auch beim Abschied, als jedes Kind als Geschenk einen Team-Tüddelbüdel mit Trinkflasche und Fruchtgummis überreicht bekam.



© Sprint



Sprint startet Pay@Pump mit Bluecode

Das inhabergeführte Mineralölunternehmen Sprint hat seine Mobile-Payment-Akzeptanzen um eine weitere Lösung ergänzt. Seit Ende März 2024 können Autofahrer ihren Kraftstoff mit der App Bluecode direkt an der Zapfsäule bezahlen. Über die Anbindung an den Mobile Payment Hub (MPH) des Netzbetreibers Weat ist die Pay@Pump-Lösung im gesamten Netz (130 Sprint-, Go- und SB-Tankstellen) freigeschaltet. Damit ist Bluecode neben Ryd, Fillibri, Roadrunner, DKV, UTA und Logpay die siebte Mobile-Payment-Lösung, die die Mineralölgesellschaft akzeptiert. Mit diesem breiten Portfolio an Anbietern will Sprint der Tatsache Rechnung tragen, dass immer mehr Kunden den Kraftstoff an der Tankstelle mobil bezahlen wollen. Bei der Mobile-Payment-Nutzung verzeichnet das Unternehmen teilweise eine Vervielfachung der Transaktionen und Volumina im Vergleich zu den Jahren vor der Einführung – bei einem gleichzeitigen deutlichen Rückgang der Bargeldzahlungen. Derzeit arbeitet Bluecode gemeinsam mit Weat an der Pay@Shop-Integration, sodass Kraftstoffe und Shopprodukte zusammen per App bezahlt werden können. Sprint begleitet die Weiterentwicklung und wird die Umsetzungsmöglichkeiten prüfen, sobald die Lösung bereitsteht.

PWM®

Diesel
HVO100053⁹

H2

062⁹

kWh

078⁹FREE
CHARGER

5

PURE
POWERWE ARE
READY
FOR FUTURE**INDIVIDUELL. INNOVATIV. DIGITAL.**

PWM - Ihr Partner für maßgeschneiderte Lösungen, innovative Technik und umfassenden Service.

Wir unterstützen Sie bei individuellen Turmlösungen, technologischen Upgrades und Content Management Systemen auf dem Weg zur Digitalisierung.

Branchenstudie

Tankstellenmarkt 2023

12

Mittelstand bleibt feste Größe

Neuaufgabe der „Branchenstudie Tankstellenmarkt 2023“

Im Rahmen einer Pressekonferenz im Haus der Bundespressekonferenz am Schiffbauerdamm in Berlin hat der bft am 7. Mai 2024 die aktualisierte Tankstellenstudie vorgestellt. Viele Journalistinnen und Journalisten waren vor Ort oder per Livestream zugeschaltet, sodass die Ergebnisse der „Branchenstudie Tankstellenmarkt 2023“ nicht nur in der Fachpresse, sondern auch in Tageszeitungen Eingang fanden.

Vor zahlreichen Journalisten stellte Prof. Schramm-Klein die Kerndaten ihrer Studie vor: Während die Anzahl der Tankstellen 2023 mit rund 14.442 Stationen stagnierte, stieg der Pkw-Bestand leicht um ein Prozent auf 49,1 Millionen Einheiten an. Dabei nahm die Zahl der E-Autos um rund 400.000 Stück auf 1,4 Millionen zu, sodass die BEV einen Marktanteil von drei Prozent erzielten. Die Zahl der benzin- und dieselpetriebenen Autos war hingegen leicht rückläufig. Das Kraftstoffgeschäft entwickelte sich erneut positiv und verzeichnete eine leichte Zunahme bei Ottokraftstoffen und eine Abnahme bei Dieselpkraftstoffen. Durchschnittlich lag der Absatz 2023 bei 3.677 Kubikmeter

und der Bruttoverdienst bei durchschnittlich 64.626 Euro je Tankstelle. Als Bruttoverdienst je Liter Ottokraftstoff nannte die Studienautorin 1,68 Cent, bei Dieselpkraftstoff waren es 1,69 Cent.

Nach der Betrachtung des Themas Kraftstoffe widmete sich Prof. Schramm-Klein in ihrer Präsentation weiteren Geschäftsfeldern einer Tankstelle. Auch das Shopgeschäft entwickelte sich 2023 positiv. Der durchschnittliche Shopumsatz betrug etwa 1,2 Millionen Euro, die durchschnittliche Verkaufsfläche 77 Quadratmeter. Dabei konnten sich die Tankstellenbetreiber über eine Flächenproduktivität von 15.575



bft-Geschäftsführer Daniel Kaddik, bft-Vorstandsvorsitzender Duraid El Obeid und Studienautorin Prof. Schramm-Klein bei der Präsentation der Branchenstudie im Rahmen einer Pressekonferenz.

Euro pro Quadratmeter freuen, die damit höher als bei Discountern und Supermärkten liegt. Ein hohes Differenzierungspotenzial sieht die Professorin in der Shopgestaltung. Allerdings stellen die Konkurrenz durch bereits weit entwickelte Konzepte des Lebensmittelhandels auch und gerade im ländlichen Raum sowie die Ladenschlussgesetzgebung eine Herausforderung dar.

Zu den Hauptkategorien von Serviceleistungen an Tankstellen gehören Autowäsche, Autopflege und Reparatur/Wartung, wobei Letzteres deutlich an Bedeutung verloren hat. Mit 51,4 Prozent des Gesamtumsatzes im Servicebereich ist die Autowäsche die wichtigste Serviceleistung in diesem Geschäftsbereich. Durchschnittlich verzeichnete eine Tankstelle 6.445 Autowäschen im Jahr 2023, was ein leichter Rückgang im Vergleich zu 2022 ist.

Beim Thema Elektromobilität sieht die Studie Potenzial nicht nur als weiteres Geschäftsfeld, sondern auch für zusätzliche Dienstleistungen aufgrund längerer Standzeiten der Autos während des Ladevorgangs. Dabei zeichnen sich die Tankstellen durch verkehrsgünstige Standorte aus, die beim Autofahrer bereits als Ort etabliert sind, an dem er das Auto „auftanken“ kann. Lange und komplizierte Genehmigungsverfahren sowie Wartezeiten für die Hardware stellen allerdings eine große Herausforderung dar. Zudem sind erhebliche Investitionen in die technische Infrastruktur notwendig, um die Netzkapazität und Standorte zu optimieren. Neben Ladestationen für Elektromobilität sind weitere alternative Kraftstoffe wie Biokraftstoffe, HVO, E-Fuels und Wasserstoff denkbar. Synthetische Kraftstoffe könnten

beispielsweise als „Brückentechnologie“ eine denkbare Möglichkeit zur Defossilisierung der bestehenden Flotte an Verbrennungsmotoren darstellen.

Branche im Umbruch

„Die Branche ist angesichts der zahlreichen Herausforderungen auf verschiedensten Ebenen im Umbruch. Das zeigen der Verkauf von Total-Energies an Circle K und der aktuelle Verkauf der Jet-Tankstellen. Der Mittelstand in Form der bft-Tankstellen bleibt dagegen in unruhigen Zeiten eine feste Größe und ist Innovationstreiber in der Mobilität, wie zum Beispiel die rasche Einführung von HVO100 an unseren Tankstellen gezeigt hat“, kommentiert bft-Geschäftsführer Daniel Kaddik.

bft-Vorstandsvorsitzender Duraid El Obeid ergänzt: „Die zunehmende Individualmobilität mit bleibender, hoher Bedeutung des Autos – und auch langfristig des Verbrenners – zeigt, dass Tankstellen in unserer Infrastruktur weiterhin eine sehr hohe Relevanz haben. Wir sind technologieoffen sowie defossilisierungsbereit und bieten von Ladesäulen bis HVO100 eine breite Palette von Antriebsmodulen an unseren Tankstellen an. Der bft empfiehlt weiterhin, dass Benzin E5 nicht mehr gesetzlich von den Tankstellen vorgehalten werden muss. Damit wäre gerade mit Blick auf kleinere Tankstellen der Platz an den Zapfsäulen frei für HVO und E-Fuels. Denn die Kraftstoffsorte Benzin E5 ist motortechnisch nicht mehr relevant. Planbarkeit ist in diesen unsicheren Zeiten extrem wichtig, daher unser Appell an die Politik: Bremst uns nicht auf unserem Weg in die klimafreundliche Mobilität aus.“

bft-Arbeitskreise nehmen Fahrt auf

14



Nach den ersten digitalen Treffen unserer sieben neu gegründeten Arbeitskreise finden nun nach und nach die ersten konstituierenden Sitzungen in Präsenz statt. Neben dem persönlichen Kennenlernen werden dabei nicht nur die Leiter gewählt, sondern auch Ziele, inhaltliche Ausrichtung und Arbeitsweise festgelegt.



Das KIT Innovation Hub in Karlsruhe, die Lekkerland-Zentrale in Frechen oder die Zentrale unseres Mitglieds Mundorf in Siegburg – für die ersten physischen Treffen unserer Arbeitskreise haben die kommissarischen Leiter ganz besondere Locations ausgesucht, die Bezug zum jeweiligen Thema der Gruppe hatten. „Wir freuen uns, dass unsere Arbeitskreise so gut von den Mitgliedern angenommen werden und bereits vor den konstituierenden Sitzungen in den digitalen Auftakttreffen ein reger Austausch in den jeweiligen Gruppen stattgefunden hat“, sagt bft-Geschäftsführer Daniel Kaddik. Nachdem bei den physischen Treffen die Leiterin oder der Leiter endgültig bestimmt sowie die Themenschwerpunkte und Arbeitsweise definiert wurden, können die Arbeitskreise mit ihrer eigentlichen Arbeit starten. „Wir sind überzeugt, dass die Arbeitskreise erheblich zur Stärke, Effizienz und Relevanz unseres Verbandes beitragen, indem sie Wissen bündeln, Netzwerke fördern und innovative Lösungen für die Arbeit unserer Mitglieder und die Branche entwickeln.“

Ihr Engagement ist gefragt!

Wenn Sie Interesse daran haben, sich in einem unserer Arbeitskreise zu engagieren, können Sie sich selbstverständlich nach wie vor bei uns melden. Folgende Themen decken wir ab:

- Autowäsche (Themen: u. a. Payment, Digitalisierung, Investitionen in Innovationen, Best Practice, Regulatorik)
- Shop & Convenience (Themen: u. a. Ladenbau & Shopkonzepte, Bezahlsysteme, Smart Stores, Local Hero, Best Practice aus dem Ausland)

- Technik (Themen: u. a. Unterstützung für Normung und Umweltgremien, Ansprechpartner für Hersteller, Instandsetzung, Selbstbedienung, Tankstellentechnik)
- Zahlung & Digitalisierung (Themen: u. a. Pay@Pump/Zahlungsverkehr, Regulatorik (PSD), Kassensysteme, Rahmenverträge)
- Tankstelle 2035 (Themen: u. a. Energiemix der Zukunft, Mobilität im ländlichen Raum, Potenzialanalyse, Image der Branche, Nebengeschäfte)
- Aus- & Weiterbildung und Personal (Themen: u. a. Ausrichtung der bft-Akademie, Ausbildungsberuf Tankwart, Arbeitgeber der Zukunft, Generationenkonflikte, Anreize/Lohn)
- Neue Kraftstoffe & Klima (Themen: u. a. Botschaften an Politik über Risiken und Störungen, Kundeninformation zu Kraftstoffen, Nachhaltigkeit/alternative Kraftstoffe, Regulatorik/Standards, Besteuerung)

Ihre Teilnahme ist nicht nur eine Möglichkeit, Ihr Fachwissen einzubringen, sondern auch eine gute Gelegenheit, sich mit anderen bft-Mitgliedern zu vernetzen und von deren Erfahrungen zu profitieren. Bei Interesse können Sie sich gerne an presse@bft.de wenden. Sollten Sie keine Zeit haben, um selbst im Arbeitskreis aktiv zu werden, können Sie an die genannte E-Mail-Adresse natürlich jederzeit Themenvorschläge, Problemstellungen und Wünsche schicken, die wir gerne in der Gruppe diskutieren können.

Annika Beyer

Treffpunkt: HVO-Hochburg Hamburg



Nachbericht zur Landesgruppentagung Nord

Das Treffen der Landesgruppe Nord am 30. April 2024 in Hamburg stand ganz im Zeichen des aktuellen Themas HVO: Tagung und Besichtigung der HVO-Anlage von Thomas Willner, Professor für Verfahrenstechnik, fanden daher in den Räumlichkeiten seines Lehrstuhls an der Hochschule für angewandte Wissenschaften Hamburg (HAW Hamburg) statt.

Marcus Feldhaus, bft-Vorstandsmitglied und Landesgruppenchef, begrüßte die Anwesenden und eröffnete die Landesgruppentagung. Dabei verwies er auf die Aktualität der HVO-Anlage von Prof. Thomas Willner: Der Bundesrat hatte im Zuge der Annahme der 10. BImSchV am 22. März 2024 den Weg für den uneingeschränkten Verkauf von HVO an Verbraucher eigentlich frei gemacht. Der offizielle Verkauf der Dieselalternative war aber noch gebremst: Bis zur Veranstaltung am 30. April lag die notwendige Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt nach wie vor nicht vor. Politik halt: Sie steht bei diesem Thema unnötig auf der Bremse, was zu durchaus gewollten Unsicherheiten sowohl bei Anbietern als auch Verbrauchern führt.

Anschließend stellte Prof. Willner in seiner Präsentation die Bedeutung von HVO100 für den Klimaschutz und die Energiewende vor. Denn Strom und Energie aus Wind und Sonne sind nicht grundlastfähig – sie decken nur einen kleinen Teil des Strombedarfs in Deutschland ab. Daher bietet sich die Entlastung des Stromnetzes durch grüne Moleküle wie HVO an. Für den Verkehr ist HVO ohnehin die interessantere Alternative, da die Anzahl der Elektrofahrzeuge weltweit zu gering ist und der Markt für sämtliche Rohstoffe für Elektrifizierungsstrategien von China dominiert wird. Das abfallbasierte HVO stellt daher problemlos und ressourcenschonend die klimafreundlichere Alternative für den Verkehr dar.

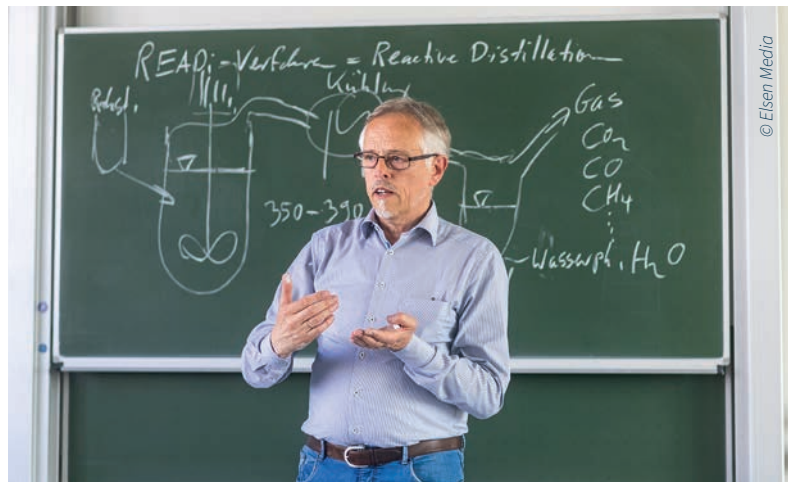
Danach folgte die Übersicht der politischen Themen durch das Bonner und Berliner bft-Team um Stephan Zieger, Daniel Kaddik und Sarah Schmitt. Die Stichwörter hier: § 60 Energiesteuer-gesetz, Energieeffizienzgesetz (Unternehmen mit einem jährlichen durchschnittlichen Gesamt-energieverbrauch von mehr als 2,5 GWh sind künftig verpflichtet, alle vier Jahre ein Energieau-dit durchzuführen), Stand der Dinge in Sachen Zwangssäule und last, but not least die Brüsseler Themen Payment Services Directive 3 (PSD 3) und die neue Verordnung über Zahlungsdienste (Payment Service Regulation, PSR).

Das Team von Elsen Media mit Mario Elsen und Jasper Eckert stellte im Rahmen von eFUEL-TO-DAY das neu produzierte Video „Dein neuer Diesel“ passend zum Markteintritt von HVO100 sowie das PoS-Material für die Tankstellen in Form eines neuen Flyers vor. Außerdem warben sie um weitere Unterstützung ihrer Arbeit für die E-Fuels-Aufklärung bei den Verbrauchern und die Vermittlung dieser Inhalte an die Politik. In der Mittagspause fühlten sich alle Teilnehmer wieder als Studenten und genossen das Mensaessen bei schönstem Wetter draußen. Es wurde diskutiert, gefachsim-pelt und viel gelacht.

Nach der Pause hielt Benno Kerling, Geschäftsführer von Huth, einen Vortrag zum Thema Effizienz-steigerung durch Digitalisierung. Dabei stellte er das Huth-Tankstellenmanagement vor, das mehr als „nur“ eine Kasse ist, sowie die Huth:bridge mit ihren kundenspezifischen Lösungen. Stefan Wolf, Berater bei der Weat, referierte anschließend zum Thema Pricing und Zahlen per App im Shop und direkt an der Zapfsäule. Zudem zeigte er die Weat Paypage sowie die Ladesäulen mit integriertem Weat-Kartenterminal.

Vom Hörsaal zur Anlage

Zum Schluss übernahm wieder Prof. Willner. Ganz Dozent skizzierte er an der Tafel, was das Besondere an seiner HVO-Anlage ist: Natürlich nicht das aus der Mensa stammende Fett, das verwertet wird und inzwischen mengenmäßig kaum mehr ausreicht, sondern das zweistufige Prozesskonzept mit READi-Verfahren und anschließender katalytischer



© Elsen Media

Hydrierung und Isomerisierung (siehe dazu auch bft-Nachrichten 2/2024). Alle lauschten gebannt, wissend, dass diese Anlage anschließend besichtigt werden kann. Geduldig beantwortete der Verfahrenstechniker Fragen zum patentierten Projekt, das er gemeinsam mit Prof. Anika Sievers weiter vorantreibt.

Anschließend ging es vom Hörsaal zur HVO-Anlage, die sich kein Landesgruppenmitglied entgehen ließ. Eine kompakte, wissenschaftliche Vermittlung mit praxisnahem Ergebnis für den Verkehrsalltag neigte sich spätnachmittags dem Ende zu. Alle zeigten sich von diesem erlebnisreichen Tag begeistert und waren sich einig: Wir sehen uns 2025 wieder!

Anne Grote



© Elsen Media

Ganz der Dozent: Willner erklärt die Funktionsweise seiner HVO-Anlage.

Die bft-Geschäftsführer Stephan Zieger und Daniel Kaddik gemeinsam mit Landesgruppen-sprecher Marcus Feldhaus, Gastgeber Prof. Thomas Willner und Kommunikations-managerin Anne Grote (v. l.).

Im Zentrum des politischen Berlins



81

Parteitag der FDP

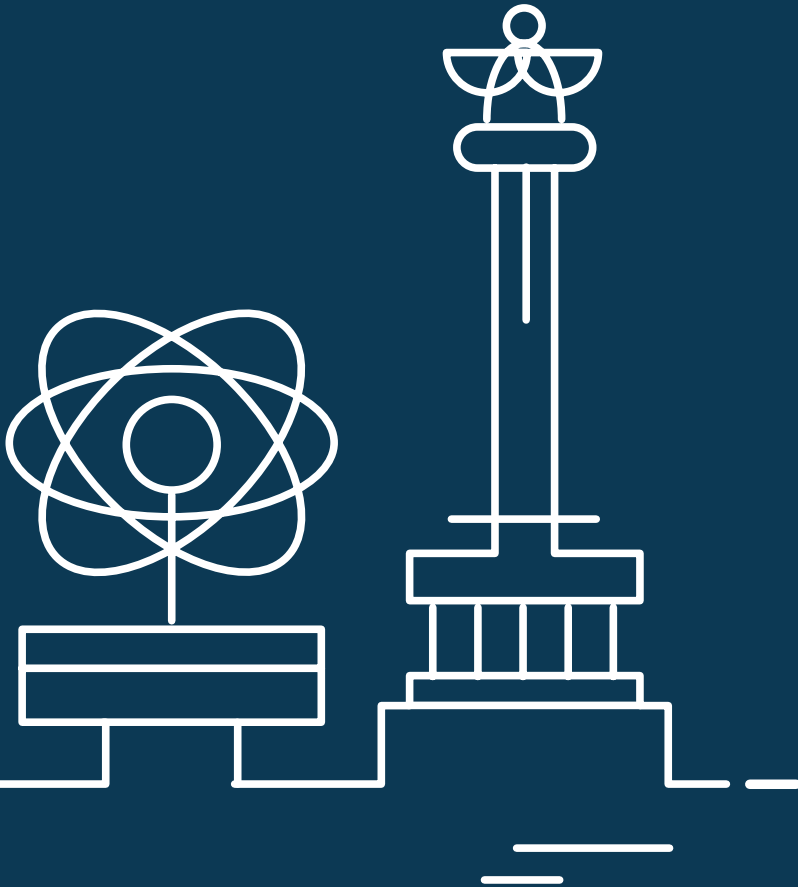
Sie kamen alle zu unserem Stand beim FDP-Parteitag am 27. und 28. April 2024 in Berlin: ob FDP-Chef und Bundesfinanzminister Christian Lindner, Bundesverkehrsminister Volker Wissing oder Fraktionsvorsitzender Christian Dürr. Die Liberalen sind bekanntermaßen große Befürworter von synthetischen, klimafreundlichen Kraftstoffen und tauschten sich angeregt mit dem bft-Team aus.



Bundesverkehrsminister Volker Wissing mit Stephan Zieger, Sarah Schmitt und Daniel Kaddik vom bft (v. l.).



Bundesfinanzminister Christian Lindner (M.) mit der bft-Geschäftsführung.



Parteitag der CDU

Auch beim CDU-Parteitag war der bft-Stand gut besucht. Viele Delegierte und Besucher der Veranstaltung informierten sich bei uns zu den Themen HVO und E-Fuels. Hier schauten unter anderem der Bundestagsabgeordnete Paul Ziemiak, der nordrhein-westfälische Landtagsabgeordnete und Fraktions-sprecher für Verkehr Oliver Krauß sowie die CDU-Legende und ehemalige Prä-sidentin des Deutschen Bundestages Rita Süßmuth vorbei.



Daniel Kaddik, Landtagsabgeordnete Dr. Patricia Peill und der Bundestagsabgeordnete Paul Ziemiak (v. l.).



Daniel Kaddik, Anne Grote, Peter Chabaev vom MEW und Sarah Schmitt (v. l.).



E-Fuels? Si grazie!

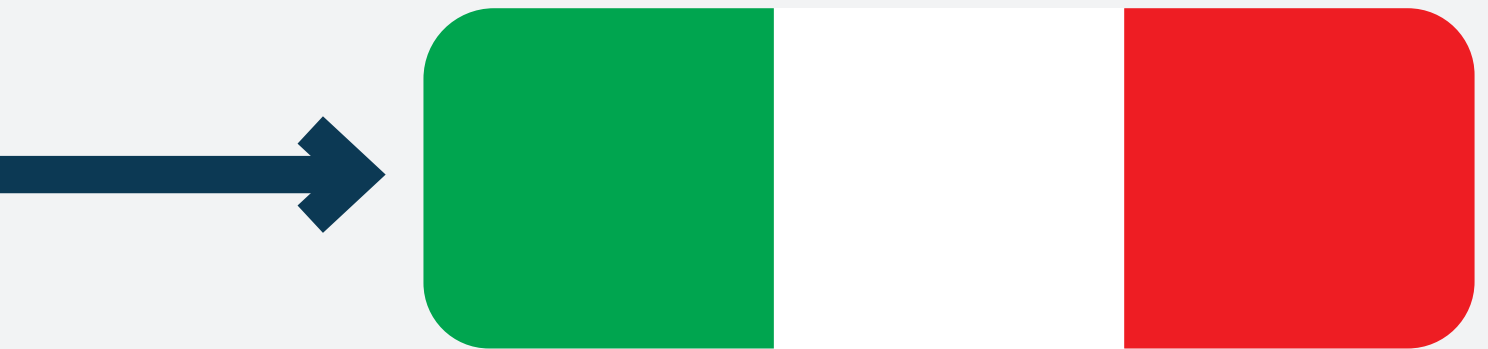
eFUEL-TODAY wird internationaler

Der Verband Assopetroli-Assoenergia, der in Italien eine Vielzahl von Unternehmen der Kraftstoffbranche repräsentiert, und die bft-Kampagne eFUEL-TODAY haben eine strategische Partnerschaft zur Förderung erneuerbarer Kraftstoffe geschlossen. Durch diesen Schritt soll der internationale Austausch weiter gestärkt werden. Denn insbesondere auf EU-politischer Ebene zeigte die jüngste Vergangenheit, wie wichtig ein geschlossenes Auftreten in zentralen Fragen der Energiepolitik und Mobilität ist.

Geht es um die Markteinführung nachhaltiger Kraftstoffe, hat Italien im Vergleich zu Deutschland klar die Nase vorn. Während in Deutschland noch der politische Rahmen für die flächendeckende Einführung von HVO geschaffen wird, können Autofahrer dieses Produkt an vielen Zapfsäulen in Italien längst tanken. Die bft-Initiative eFUEL-TODAY möchte hier von den weitreichenden Erfahrungen des italienischen Verbands profitieren. „Mit eFUEL-TODAY haben wir als Initiative des bft in den vergangenen drei Jahren sicherlich einen erheblichen Teil dazu beigetragen, ein allgemeines Bewusstsein für nachhaltige Kraftstoffe bei den Verbrauchern in Deutschland zu schaffen. Wir freuen uns, diese wichtige Arbeit in Kooperation mit Assopetroli-Assoenergia nun auch auf den italienischen Raum auszuweiten“, sagt bft-Geschäftsführer Daniel Kaddik.

Generell verbindet die Länder Italien und Deutschland der gemeinsame Einsatz für nachhaltige Mobilität sowie die Bemühungen zum Erhalt von Technologieoffenheit im Zuge der Erreichung von Klimazielen. Dabei sehen beide Staaten in erneuerbaren Kraftstoffen eine enorme Perspektive, die durch die Partnerschaft nun weiter vorangetrieben wird. Denn klar ist: Klimaschutz und die Schaffung nachhaltiger Mobilität sind keine nationalen Herausforderungen, sondern nur grenzüberschreitend umsetzbar. Daher gehen Assopetroli-Assoenergia und eFUEL-TODAY die Kooperation ein: Gerade auf EU-Ebene soll der intensive Informationsaustausch zwischen den beiden Partnern in Zukunft weiter ausgebaut werden.

„Wir glauben, dass Biokraftstoffe und E-Fuels der Schlüssel zu einem wirklich effektiven und nach-



haltigen Übergang zu erneuerbarer Energie sind. Die Zusammenarbeit mit dem bft im Rahmen des Projekts eFUEL-TODAY stellt in dieser Hinsicht einen Meilenstein dar. Sie reagiert auf die Dringlichkeit, den Zweifeln und Unsicherheiten der Verbraucher entgegenzutreten, indem wir klare, zuverlässige und ständig aktualisierte Informationen über die verfügbaren erneuerbaren und synthetischen Energiealternativen bereitstellen“, sagt Sebastiano Gallitelli, Secretary General of Assopetroli-Assoenergia.

Ein geschlossenes Bild gaben Italien und Deutschland auch in jüngster Vergangenheit in der EU-Politik ab, als es um das intensiv debattierte Verbot der Neuzulassungen von Pkw mit Verbrennungsmotoren nach dem Jahr 2035 ging. Beide Länder sprachen sich gemeinsam

mit einer Vielzahl weiterer EU-Mitgliedsstaaten gegen das Verbot aus.

Konkret ist im Rahmen der Partnerschaft zwischen Assopetroli-Assoenergia und eFUEL-TODAY auf der bereits mehrsprachigen Online-Plattform von eFUEL-TODAY eine italienische Unterseite eingerichtet worden, auf der Assopetroli-Assoenergia ab jetzt regelmäßig nationale News veröffentlichen kann. Zudem wird die Aufklärungsarbeit, die eFUEL-TODAY im Bereich der erneuerbaren Kraftstoffe geleistet hat, mit Hilfe des neuen Partners auf den italienischen Sprachraum ausgeweitet.

Zur italienischen Unterseite von eFUEL-TODAY:
efuel-today.com/it/

eFUEL-TODAY



22 Kaddik • kommentiert

Über Wochen gehörte er zum täglichen Ritual nach dem Hochfahren meines Rechners: der Blick ins Bundesgesetzblatt. Und seit Wochen mit dem gleichen Ergebnis: keine Neuigkeiten zur Aktualisierung der 10. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV). Während also die Berichtigung der Pfändungsfreigrenzenbekanntmachung, die Dritte Verordnung zur Änderung der Wismar-Rostock-Stralsund-Lotsverordnung und die Verordnung über die Zulässigkeit der Anwendung der Niedrigdosis-Computertomographie zur Früherkennung von Lungenkrebs bei rauchenden Personen mit dem handlichen Kürzel LuKrFrühErkV ihren Weg ins Bundesgesetzblatt geschafft haben, warte ich beim Schreiben dieser Zeilen am 25. Mai 2024 nach wie vor auf die uneingeschränkte Zulassung von HVO an öffentlichen Tankstellen.

Dabei hatte der DIN-Ausschuss bereits Mitte des letzten Jahres den Daumen gehoben und damit alle regulatorischen Hürden genommen. Am 22. März 2024 machte schließlich der Bundesrat endgültig den Weg für HVO100 frei. Und seitdem heißt es warten auf die notwendige Verkündung im Bundesgesetzblatt. Mal machte die Bundesumweltministerin, mal der Kanzler, mal der Bundespräsident den Stopfen im regulatorischen Flaschenhals aus. Wer auch immer für diese unnötige Zeitverzögerung verantwortlich ist: Es kann ihr oder ihm nicht besonders ernst mit den Klimaschutzziele sein. Denn wenn es so wäre, wäre Deutschland schon vor Jahren seinen EU-Freunden beispielsweise aus Italien und Schweden gefolgt, bei denen der HVO-Verkauf bereits zum guten Ton gehört und den Verkehr nachhaltig defossilisiert.

Während ich gebannt auf meinen Rechner starre und die Website des Bundesgesetzblattes aktualisiere, erreicht den Verband eine Anfrage aus dem Bundesverkehrsministerium mit Bitte um Stellungnahme zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG, mehr dazu unter „Neues aus Berlin“). Frist: zwei Tage. Man darf sich nur wundern: Einerseits bummelt der Bund bei der Zulassung von HVO100 monatelang, andererseits sollen wir innerhalb von 48 Stunden zum Thema „Zwangssäule“ Stellung nehmen. Um hier ein Zitat zu bemühen: Ein Schelm, wer Böses dabei denkt. Apropos denken: Wer denkt, dass dies einmalig „nur“ 432 Millionen Euro kostet, der scheint nicht ganz die aktuellen Marktpreise für Säulen, Anschluss und CO₂ zu kennen.

Und so lerne ich: Wenn es um die Freigabe eines alternativen Kraftstoffs geht, der sofort und ohne großen Aufwand zur Senkung der CO₂-Emissionen beiträgt, sollte man Geduld mitbringen. Bei kostspieligen und aufwändigen Lösungen, deren Umsetzung in der Breite Jahre dauern wird, wird offenbar der Turbo gezündet.

Ihr Daniel Kaddik,
bft-Geschäftsführer

Nachtrag:

Der Blick am 28. Mai hat sich dann doch noch gelohnt. Da lachte mich die „Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen“ an.

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 der Branche:

Abscheider | Schlammfänge



■ KH Tank & Korrosionsschutz e.K.

Spezialisierte WHG-Fachbetriebe für Domschachtsanierungen. Unsere Highlights: Deutschlandweiter Erfassungsservice | Patentiertes & DIBt zugelassenes Kaltverschluss-Verfahren. Läufe Antifrogenflüssigkeit aus Doppelwandigen Tanks, verschließen wir die Lecks dauerhaft mit Carbonfasertechnik. Nie wieder Korrosion in diesen Bereichen! Kaltverschluss auch an Gasführenden Rohrleitungen möglich. Spezialisiert auf drückendes Wasser im Schacht.

www.kh-tankschutz.de



■ TSG Deutschland GmbH & Co. KG

Tokheim Service ist der innovative Partner der Mobilitätsbranche. Rund um Tanktechnik, Fahrzeugwaschtechnik, Elektromobilität & Zahlungssysteme bietet das Unternehmen maßgeschneiderte Lösungen mit hochwertigen Produkten und Dienstleistungen. Wir sind Teil der internationalen TSG Gruppe die zu den Marktführern bei der Projektentwicklung, der Implementierung und der technischen Betreuung von Anlagen gehört.

www.tsg-solutions.com/de



■ UTB GmbH

Wir gehen in die Tiefe, damit es bei Ihnen und der Umwelt aufwärts geht! Unsere Dienstleistungen sind Prüfung (Generalinspektion), Entsorgung (Schlammfang-/Abscheiderinhalte), Wartung (halbjährlich und monatlich) sowie Sanierung von Abscheideranlagen nach DIN 1999-100, Fettabscheideranlagen nach DIN 4040-100 und Rohrleitungsprüfungen nach DIN 1610.

www.utb.gmbh

bft Premium-Qualität die überzeugt
Motorenöle der Extraklasse

KUTTENKEULER LUBRICANTS

MADE IN GERMANY

FORMULA 10W-40
ALLES IN EINER ÖL-ART
APPS SLAVIET

FORMULA 5W-40
ALLES IN EINER ÖL-ART
APPS SLAVIET

FORMULA 5W-30
ALLES IN EINER ÖL-ART
APPS SLAVIET

10W40
CALAXIS
ULTRA S

5W40
ULTRA S

5W30
ULTRA S

Kuttenkeuler Mineralölhandels- 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

Bekanntheit steigern

Autofahrerstudie zu HVO100

HVO100 gilt dank zahlreicher Vorteile, nicht zuletzt für die Umwelt, als Revolution an der Zapfsäule. Um Basiswissen über die Verbraucher zu erhalten und den Markt näher einschätzen zu können, hat Mobil in Deutschland eine neutrale, repräsentative Marktforschungsstudie unter Autofahrern in Auftrag gegeben.

Wie bekannt und zukunftsfähig ist der nicht fossile Dieselmotorkraftstoff HVO100? Das wollte der Automobilclub Mobil in Deutschland wissen und hat deshalb beim renommierten Unternehmen Puls Marktforschung eine Umfrage in Auftrag gegeben. Dabei wurden im Erhebungszeitraum vom 6. bis 13. Februar 2024 insgesamt 1.010 Interviews mit Autofahrern geführt – davon mit 515 Personen, die innerhalb der nächsten sechs Monate eine Autoanschaffung planen, und 495 Personen, die innerhalb der letzten zwölf Monate ein Fahrzeug gekauft haben.

Die Ergebnisse geben spannende Einblicke darin, wie bekannt der HVO100-Kraftstoff unter Autofahrern ist. So gaben lediglich zwölf Prozent der Befragten an, schon mal von HVO-Kraftstoffen gehört zu haben. E-Fuels hingegen kennen bereits 54 Prozent. Dennoch wird HVO trotz deutlich geringerer Bekanntheit gegenüber E-Fuels leicht präferiert – das kann auch an dem Recyclinggedanken von Rest- und Abfallstoffen für die Produktion liegen, der von vielen Menschen bevorzugt wird.

Die Entwicklung nicht fossiler Kraftstoffe wirkt sich für 38 Prozent positiv auf die Zukunftsfähigkeit von Verbrennern aus. 31 Prozent sagen „teils, teils“. Diese Personen sind noch etwas zurückhaltend und lassen das Thema erst einmal auf sich zukommen. Hier können Aufklärungskampagnen wie eFUEL-TODAY vom bft sowie „HVO100 goes Germany“ von Mobil in Deutschland unterstützend wirken. Bei der Frage, welche Antriebe sich ab 2035 durchsetzen werden, wird der Elektroan-

trieb am zukunftsfähigsten eingeschätzt. Dahinter folgen der Hybridantrieb und die Brennstoffzelle. Wenn die Menschen sich aber entscheiden könnten, würde die Mehrheit – bei gleichem Anschaffungspreis – einen Verbrenner mit nicht fossilem Kraftstoff wählen und lediglich 25 Prozent ein Fahrzeug mit batterieelektrischem Antrieb. Ein Viertel der Autofahrer wäre zudem bereit, einen Aufpreis für einen nicht fossilen Kraftstoff zu zahlen – im Schnitt um die zwölf Cent pro Liter mehr. Vor allem Hybridfahrer weisen hier eine höhere Zahlungsbereitschaft auf.

„Zwei Drittel der Autofahrer würden sich für einen Verbrenner mit non-fossilem Kraftstoff entscheiden. Die Zukunftsfähigkeit der Antriebe wird aber aktuell dem Elektrofahrzeug zugeschrieben. Das kann natürlich an der politischen Leitlinie und der einseitigen Technikfestlegung liegen, die in Deutschland und der EU seit Jahren gepredigt und erzwungen werden. Die Menschen wünschen sich aber vielmehr Technologieoffenheit und die Freiheit, den Antrieb zu wählen, der für ihre Bedürfnisse am ehesten in Frage kommt und trotzdem klimaschonend ist. Da spielt HVO100 eine sehr wichtige Rolle im Mobilitätsmix der Zukunft“, kommentiert Dr. Michael Haberland, Präsident von Mobil in Deutschland, die Studie.

Weitere Details zur Umfrage finden Sie auf www.hvo100.team

Annika Beyer

HVO100 in den Startlöchern

In freudiger Erwartung auf die offizielle Zulassung von HVO100 haben bereits einige Unternehmen im April und Mai 2024 mit dem freien Verkauf an ihren Tankstellen gestartet. Hier einige Beispiele.



Felta-Tankstelle in Vechta

Unser Mitglied Felta gehörte zu den ersten Unternehmen, die bereits vor über einem Jahr KlimaDiesel25 im Netz eingeführt haben. Der Dieselmotorkraftstoff besteht zu einem Anteil von bis zu 33 Prozent aus HVO. Ende Mai 2024 rüstete der Mittelständler nun die erste Tankstelle auf KlimaDiesel HVO100 (ehemals KlimaDiesel90) um. Zum Verkaufsstart kamen Nicole Bramlage, beim Landkreis Vechta zuständig für Wirtschaftsförderung, Mobilität und Tourismus, Felta-Geschäftsführer Marcus Feldhaus, Kristian Kater, Bürgermeister der Stadt Vechta, und Felta-Geschäftsführerin Melanie Feldhaus an die Station. In den kommenden Wochen sollen sukzessive sieben weitere Felta-Tankstellen von KlimaDiesel25 auf KlimaDiesel HVO100 umgestellt werden. Insgesamt betreibt Felta 20 Tankstellen im norddeutschen Raum.

Sprint-Tankstelle in Berlin

Anlässlich des Verkaufsstarts von HVO100 an der ersten Tankstelle in Berlin kamen zahlreiche hochrangige Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft und Verbänden zur Sprint-Tankstelle in der Kniprodestraße 25. Zu den Gästen gehörten unter anderem Christian Dürr, Vorsitzender der FDP-Bundestagsfraktion, und Judith Skudelny, umweltpolitische Sprecherin der FDP-Bundestagsfraktion, die sich in den vergangenen Monaten für die Zulassung von HVO100-Diesel stark gemacht haben. Außerdem waren bft-Geschäftsführer Daniel Kaddik und Michael Haberland, Präsident des Automobilclubs Mobil in Deutschland, vor Ort. „Lange Zeit war Deutschland in Europa die rote Laterne beim Thema HVO100-Diesel, während der Kraftstoff in anderen Ländern wie den Benelux-Staaten, Schweden und Italien längst an den Zapfsäulen zu haben war. Umso mehr freut es uns, dass wir den Verbrauchern nun endlich eine gute Lösung für mehr Klimaschutz anbieten können“, sagte Sprint-Geschäftsführer und bft-Vorstandsvorsitzender Duraid El Obeid. Sprint plant, HVO100-Diesel an sieben weiteren Stationen einzuführen, die bisher Diesel protect25 mit einer HVO-Beimischung von 25 Prozent angeboten haben.



BK-Tankstelle in München

Als erste Tankstelle in München hat die BK-Tankstelle in der Baaderstraße 6 nahe dem Isartor den Dieseldienststoff HVO100 eingeführt. Die offizielle Eröffnung wurde dabei von einigen hochrangigen Gästen begleitet. Neben dem Inhaber von BK Benzin-Kontor Dietmar Possart, dem Geschäftsleiter Tankstellen von BK Philipp Arner und dem Präsidenten des Automobilclubs Mobil in Deutschland Michael Haberland waren auch der Vorsitzende der CSU-Stadtratsfraktion Manuel Pretzl sowie CSU-Generalsekretär und Landtagsabgeordneter Martin Huber zu Gast. Unser Mitglied BK hat inzwischen fünf weitere Stationen mit HVO100 ausgestattet.



© BK

Nordoel-Tankstelle in Hamburg

Mitte April öffnete die erste HVO100-Tankstelle des Hamburger Blue Hubs ihre Tore in der Kurt-A.-Körper-Chaussee 52 in Bergedorf. Die Eröffnung der HVO100-Tankstelle in Hamburg-Bergedorf wurde von Matthias Bartholl, CEO der Lothar-Gruppe, durchgeführt und von namhaften Partnern begleitet. Dazu gehörten Evos Hamburg, Mitinitiator des Hamburger Blue Hubs, sowie Prof. Dr. Thomas Willner von der Hamburger Hochschule für angewandte Wissenschaften. Zudem bietet die Lothar-Gruppe den Kraftstoff HVO100 an Nordoel-Tankstellen in Itzehoe und Neustadt am Rübenberge an.



© Nordoel

Die Kunden behutsam heranführen

Nicht nur die größeren Gesellschaften, sondern auch einige Einzelbetreiber denken über die Einführung von HVO an ihren Stationen nach. So auch Anika Neumann, die gemeinsam mit ihrer Schwester Maike Neumann die bft-Tankstelle in Bramsche leitet.

? Frau Neumann, im April haben Sie an Ihrer Tankstelle KlimaDiesel25 eingeführt. Warum?

Wir setzen uns seit einiger Zeit mit dem Thema auseinander und sind von dem Produkt überzeugt. Zum einen war es uns wichtig, eine Alternative zur E-Mobilität aufzuzeigen. Zum anderen konnten wir KlimaDiesel25 als zusätzliches Produkt ohne großen Aufwand einführen, weil wir zwei Dieseltanks haben.

? In welchem Rahmen fand die offizielle Einführung statt?

Die offizielle Einführung lief im kleinen Kreis ab. Vertreter der Stadt und Stadtwerke, ein paar wichtige Kunden sowie unser Lieferant und Felta-Geschäftsführer Marcus Feldhaus waren anwesend. Zusätzlich hatten wir einen Stand auf dem Bramscher Klima- und Energietag am Wochenende vor der Einführung, bei dem uns auch Anne Grote vom bft tatkräftig unterstützt hat. Außerdem hat die lokale Presse von der Einführung berichtet.

? Wie wird der Kraftstoff bisher angenommen?

Wir verkaufen den Kraftstoff seit einem Monat und sind zufrieden mit den anfänglichen Verkaufszahlen. Ein Handwerkerbetrieb, der Kreditkunde ist, hat seine Mitarbeiter angewiesen, nur noch KlimaDiesel zu tanken. Aber viele unserer Kreditkunden tanken weiterhin den konventionellen Diesel, weil die höheren Kosten für den KlimaDiesel25 das Produkt auf den ersten Blick weniger attraktiv machen. Es ist also noch Luft nach oben, aber wir sprechen unsere Dieseltkunden aktiv an und informieren gerne über den KlimaDiesel.

? Wie machen Sie das?

Im Vorfeld haben wir unsere Mitarbeiter über den neuen Kraftstoff aufgeklärt, sodass sie Fragen der

Kunden beantworten können. Darüber hinaus haben wir draußen ein Banner angebracht und im Shop verteilen wir Infomaterial. Zusätzlich haben wir einen Aufsteller und ein Fläschchen KlimaDiesel auf der Theke positioniert, um das Produkt erlebbarer zu machen.

? Planen Sie auch die Einführung von HVO100?

Perspektivisch ist die Einführung von HVO100 geplant, was aus meiner Sicht der logische nächste Schritt ist. Allerdings wollen wir unsere Kunden behutsam in das Thema einführen und dafür ist der KlimaDiesel25 bestens geeignet.

Anika Neumann, Marcus Feldhaus und Maike Neumann beim offiziellen Verkaufsstart von KlimaDiesel25.



Mehr Realismus gefragt

bft-Stellungnahme zum GEIG

Mit nur zwei Tagen Frist zur Stellungnahme hat uns am 21. Mai 2024 der Referentenentwurf zum „Gesetz zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes“ (GEIG) erreicht. Grundsätzlich unterstützen wir die darin enthaltene Mittelstandsklausel, die klarstellt, dass sich das Gesetz an Unternehmen mit einem Minimum von 200 Tankstellen richtet. An anderen Stellen sehen wir hingegen noch Anpassungsbedarf.

Das Thema Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) – in der Tankstellenbranche wohl besser unter dem Stichwort „Zwangssäule“ bekannt – ist Ende Mai in die nächste Runde gegangen. Am 21. Mai 2024 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) den Referentenentwurf für die Gesetzesänderung des GEIG vorgelegt. Frist für die Verbändeanhörung: zwei Tage. Gemeinsam mit unserem Dachverband Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland haben wir eine fünfseitige Stellungnahme erarbeitet und fristgerecht an das zuständige Referat im Bundesverkehrsministerium übermittelt.

Das steht im GEIG

Folgende für unsere Mitglieder relevanten Punkte enthält der Referentenentwurf: Tankstellenunternehmen, die mindestens 200 Standorte in Deutschland betreiben, müssen sicherstellen, dass sie ab dem 1. Januar 2028 an jeder Station grundsätzlich mindestens einen öffentlich zugänglichen Schnellladepunkt mit einer Ladeleistung von mindestens 150 Kilowatt installiert haben. Der Bestand wird dabei berücksichtigt. Für die Identifikation des verpflichteten Unternehmens wurde als Anknüpfungspunkt die Preissetzungshoheit im Sinne des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) gewählt. Dieser soll es ermöglichen, angesichts der heterogenen Eigentums- und

Betriebskonstellationen an Tankstellen das Unternehmen zu adressieren, das an der jeweiligen Station wirtschaftlich maßgeblich entscheidet.

Ein verpflichtetes Tankstellenunternehmen darf für maximal 50 Prozent seiner Standorte die Vorgaben abweichend umsetzen („Flexibilitätsmechanismus“). Das heißt: Entweder darf es die Ladesäule an einem Standort in einem Umkreis von 1.000 Metern oder zusätzlich an einer anderen Tankstelle platzieren. Zur Überprüfung des Gesetzesvollzugs greift das Ministerium auf bereits vorhandene Datenquellen wie das Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur und die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe beim Bundeskartellamt zurück. Die Nichterfüllung der Pflichten wird eine Ordnungswidrigkeit darstellen, die durch Geldbuße geahndet wird.

Das fordert der bft

In unserer Stellungnahme begrüßen wir ausdrücklich die Einbeziehung der Mittelstandsklausel, die klarstellt, dass sich das Gesetz an Tankstellenbetreiber mit einem Minimum von 200 Tankstellen richtet. Dabei wird jedoch die Existenz von „Partnerstandorten“ ignoriert, also private einzelne Tankstellen, die aus verschiedenen Gründen Partnerschaften mit größeren Betreibern schließen. Diese Standorte würden mit den Kosten und Auf-

wänden allein dastehen und vor existenzielle Probleme gestellt werden. Solche Partnerstandorte sollten deshalb von der Umsetzungspflicht ausgeschlossen werden.

Zudem fordern wir, dass strenge Auflagen beim Aufbau von Ladeinfrastruktur, wie die Anforderung von Lärmschutzgutachten oder ortsspezifische Anpassungen, in die Härtefallregel aufgenommen werden. Ebenfalls Teil der Härtefallregelung sollte die wirtschaftliche Betrachtung sein. Denn Preise für Netzanschlüsse identischer Kapazität weichen abhängig vom Netzgebiet erheblich voneinander ab und sind im Voraus nur schwer oder gar nicht zu antizipieren. Die Preisspanne für einen 150-Kilowatt-Netzanschluss kann nach unserer Erfahrung mehrere Zehntausend Euro betragen. Ausreichend dimensionierte Schnellladeinfrastruktur erfordert des Weiteren häufig die Installation einer Transformatorstation, die neben einem erhöhten Platzbedarf enorme Mehrkosten (im Bereich von ca. 100.000 Euro) verursacht. In Anbetracht dieser Kosten scheint der einmalige Erfüllungsaufwand in Höhe von 432 Millionen Euro deutlich zu niedrig angesetzt. Hier ist mit Kosten von deutlich über einer Milliarde Euro zu rechnen.

Wir begrüßen die Möglichkeit zur Substituierung von Standorten. Diese sollten jedoch für die von den betroffenen Unternehmen betriebenen Schnellladepunkten nicht auf die im Referentenentwurf normierten Fälle begrenzt werden. Vielmehr ist erforderlich, dass auch öffentliche Schnellladepunkte, die durch das verpflichtete Unternehmen an Nicht-Tankstellenstandorten betrieben werden und mehr als 1.000 Meter von der Tankstelle entfernt sind, in die Anrechnung einfließen. Dies sollte zudem für solche Ladestationen gelten, die an Nicht-Tankstellenstandorten durch verbundene Unternehmen betrieben werden.

Aufgrund von langen Bearbeitungszeiten bei der Beantragung von Ladeinfrastruktur, Lieferengpässen bei der Hardware sowie möglichen zeitlichen Verzögerungen bei der Bauphase solcher Projekte sollte aus unserer Sicht der Erfüllungszeitpunkt von 2028 auf 2032 verschoben werden. So kann

mit Hilfe eines Stufenplans, der sich gleichzeitig am Fahrzeughochlauf orientiert und damit den Bestand berücksichtigt, eine Erfüllung deutlich realistischer erfolgen.

Die vollständige Stellungnahme finden Sie im Pressebereich auf unserer Website www.bft.de. Selbstverständlich halten wir Sie wie immer über weitere Entwicklungen auf dem Laufenden.

Daniel Kaddik,
bft-Geschäftsführer



Zusammenfassung der bft-Stellungnahme:

- Der Ladesäulenaufbau sollte sich am Fahrzeugbestand orientieren, um die Wirtschaftlichkeit der Standorte zu gewährleisten
- Unterstützung für die Einbeziehung der Mittelstandsklausel, welche klarstellt, dass sich das Gesetz an Tankstellenbetreiber mit einem Minimum von 200 Tankstellen richtet
- Forderung nach Ausschluss von Partnerstandorten von der Umsetzungspflicht unter Anpassung der Preissetzungshoheitsregelung und Berücksichtigung von Eigentums- und Pachtverhältnissen
- Notwendigkeit der Klarstellung der Mitwirkungspflicht
- Notwendigkeit der Berücksichtigung der Eigentumsrechte und Vermeidung von Eingriffen in das Eigentum der Grundstückseigentümer
- Notwendigkeit der Verlängerung bereits bewilligter Fördermittel bis 31. Dezember 2027 und Einrichtung von Förderprogrammen für Netzanschlüsse
- Notwendigkeit der Konkretisierung und Anpassung der Härtefallregelung
- Notwendigkeit der Ausweitung der Flexibilität bei der Standortwahl
- Notwendigkeit der Verschiebung des Erfüllungszeitpunkts
- Notwendigkeit der Priorität für Netzanschlussbegehren von Tankstellenbetreibern durch Netzbetreiber
- Forderung nach realistischen Kostenschätzungen, die weit über 432 Millionen Euro hinausgehen



© 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

30

Flüchtlinge einstellen – Unterstützung durch den Jobturbo

Was ist eigentlich ein Jobturbo? Auf jeden Fall mehr als eine PR-Maßnahme der Bundesregierung, die die Integration von Flüchtlingen in den Arbeitsmarkt beschleunigen und vereinfachen möchte. Unternehmen werden ermutigt, Menschen mit beschränkten Deutschkenntnissen direkt einen Job anzubieten. Der Spracherwerb in Beschäftigung und die Qualifizierung werden unterstützt. Ausführende Behörden sind die Bundesagentur für Arbeit (BA) und das Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BMF).

Bundesarbeitsminister Hubertus Heil und Daniel Terzenbach, Bevollmächtigter für den Jobturbo und Vorstandsmitglied bei der Bundesagentur für Arbeit, lassen zurzeit nichts unversucht, um das Projekt bei Unternehmen bekannt zu machen. Interessant ist die politische Rückendeckung insofern, weil sie den hohen Stellenwert des Projekts für die Bundesregierung unterstreicht. Damit steigt die Wahrscheinlichkeit, dass es die beteiligten Behörden mit der versprochenen Unterstützung der Unternehmen auch ernst nehmen.

Flüchtlinge haben in der Regel bereits Basis-Sprachkenntnisse im Rahmen des obligatorischen Integrationskurses erworben. Damit sie in Unternehmen eingesetzt werden können, ist besonders wichtig, dass sie Wörter und sprachliche Zusammenhänge nachvollziehen können, die branchenspezifisch sind. Das gilt insbesondere für Tätigkeiten im Dienstleistungsbereich und bei Tankstellen, wo es regelmäßigen Kundenkontakt gibt. Dafür werden betriebsbezogene Sprachkurse von zugelassenen Sprachkursträgern unterstützt. Die Kurse können berufsbegleitend sowie in Teilzeit, im Betrieb, virtuell oder hybrid erfolgen. Darüber hinaus stehen kostenlose Online-Selbstlernangebote zur Verfügung.

Neben dem Spracherwerb gibt es für die Qualifizierung von Flüchtlingen – auch unterhalb einer vollständigen betrieblichen Ausbildung – Unterstützungsmöglichkeiten. So kann einem Mangel an Fachkräften vorgebaut werden. Der Arbeitgeber-Service der BA in der Region ist dafür der Ansprechpartner.

Matthias Bannas, Leiter Verbandskommunikation

Werden Sie Partner bei eFUEL-TODAY!

Schließen Sie sich der größten Online-Plattform zum Thema E-Fuels an und werden Sie aktiver Unterstützer der Initiative, damit wir gemeinsam die Zukunft der Branche mit dem Ziel einer klimafreundlichen Mobilität gestalten können! Mit eFUEL-TODAY verleihen wir unserer gemeinsamen Vision eine schlagkräftige Stimme, die auf deutscher und europäischer Ebene für das Thema E-Fuels einsteht!

Ihre Vorteile als Partner!

Erhalten Sie Zugriff auf wertvolle Ressourcen und Medien von eFUEL-TODAY, die Sie für Ihre eigene Kommunikation nutzen können

Bleiben Sie mit dem Partner-Newsletter stets informiert über aktuelle Geschehnisse in der Kampagne und der Welt der E-Fuels

Werden Sie Teil einer großen Community und profitieren Sie von reichweitenstarken Aktionen wie Petitionen, Sticker-Kampagnen und mehr

Noch nie war es wichtiger, sich für E-Fuels zu engagieren! Wie das am besten funktioniert, erfahren Sie hier:



efuel-today.com/partner-werden





© 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 fast 2.800 freie Tankstellen, 70 Prozent der oberirdischen Kraftstoff-Tanklagerkapazität, 34 Prozent der Importe von Diesel und Heizöl sowie rund 40.000 Arbeitnehmer. In Berlin vertreten wir die Interessen unserer Mitglieder gegenüber der Politik und begleiten aktiv aktuelle politische Entwicklungen und Gesetzgebungsvorhaben.

Wie der Mittelstand die Energiekrise erfolgreich gemeistert hat

32

Können Sie sich noch an die Debatten aus dem Jahr 2022 erinnern? Kurz nach der Corona-Pandemie überfiel Russland die Ukraine. Seitdem ist in Deutschland eine Diskussion über die Sicherheit der Energieversorgung entbrannt. Da Russland über Jahrzehnte Deutschlands wichtigster Energiepartner war, drohte durch den Wegfall der Versorgung von Gas und Öl ein Blackout-Szenario. Aus diesem Grund gab es in der Folge Duschtipps von Ministern, den Tankrabatt und das Deutschlandticket, um mehr Menschen weg vom Individualverkehr und hin zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen.

So viel zur Vorgeschichte. Doch wie ist es gelungen, dass Deutschland durchgehend mit flüssigen Energieträgern versorgt werden konnte? Ganz entscheidend hierfür waren Deutschlands flexibler Mittelstand und die Mitglieder des MEW. Besonders herausgefordert waren diese Unternehmen nach dem Erlass des 6. EU-Sanktionspakets, welches unter anderem ein Verbot der Einfuhr von russischem Rohöl und russischen Mineralölprodukten – im wesentlichen Dieselmotorkraftstoff – enthält. In diesem Bereich fehlten auf einmal 35 Prozent des vorherigen Volumens. Nun musste

der Energiemittelstand sich umstellen und bewies hierbei viel Geschick, denn es gelang schnell die fehlende Menge an Diesel aus anderen Bereichen der Welt, wie den USA, dem Mittleren Osten und Indien, zu besorgen.

Eine weitere Herausforderung war die Versorgung der deutschen Raffinerien mit Rohöl. Ganz besonders galt das für die beiden Standorte in Leuna und Schwedt. Diese wurden nahezu ausschließlich über die Druschba-Pipeline versorgt. Hier bewies der Mittelstand seine Agilität und stellte die notwendige Beschaffung zu jeder Zeit sicher.

Wichtig für eine Stabilisierung der Märkte war, dass Deutschland mit dem Erdölbevorratungsverband über ein Instrument verfügt, das für eine Resilienz im Energiesystem sorgt. Für ein Gelingen der Energiewende wird es von Bedeutung sein, auch künftig ein solches System zur Verfügung zu haben und grüne Moleküle zu speichern. Denn das Thema Resilienz ist wichtig und wird es bleiben.

Benjamin Ost, Manager Energiepolitik 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

Nicht finanzielle Nachhaltigkeitsberichterstattung

Im Rahmen des Green Deals hat die EU eine Richtlinie zur Nachhaltigkeitsberichterstattung für Unternehmen (CSRD) verabschiedet, die seit Januar 2023 in Kraft ist. Sie zielt darauf ab, die Rechenschaftspflicht und das verantwortungsvolle Verhalten von Unternehmen, das Risikomanagement und die langfristige soziale, ökologische und finanzielle Leistung sowie die Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern und für Investoren und Stakeholder die Stabilität und Vorhersehbarkeit der Unternehmensleistung auf den Finanzmärkten zu erhöhen.

Ab dem Geschäftsjahr 2024 (Berichte 2025) unterliegen börsennotierte EU-Unternehmen (sowohl große Unternehmen als auch KMU) der CSRD. Die European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG) entwickelt derzeit Standards, um die Umsetzung und Anwendung der Richtlinie zu unterstützen.

Eine erste Festlegung allgemeiner Berichtsstandards (European Sustainability Reporting Standards, ESRS) gilt seit Januar 2024 für große Unternehmen aller Wirtschaftszweige.

Eine zweite Festlegung von Standards, die speziell auf KMU zugeschnitten sind, wurde von der EFRAG

ausgearbeitet und Anfang 2024 zur öffentlichen Konsultation vorgelegt. Sie sollen ab Januar 2026 angewendet werden können. Sie enthält

- einen (obligatorischen) Standard zu den Berichtspflichten, der verhältnismäßig ist, Umfang und Komplexität der Unternehmenstätigkeit sowie den Kapazitäten und Merkmalen von börsennotierten KMU entspricht.
- einen (freiwilligen) Standard zur Einführung eines einfachen Berichtsinstruments, das nicht börsennotierte KMU dabei unterstützt, auf Anfragen nach Nachhaltigkeitsinformationen, die sie von Geschäftspartnern erhalten, effizient und angemessen zu reagieren.

Die Verabschiedung einer dritten Festlegung von Standards, die auf acht spezifische Branchen, darunter auch Unternehmen aus dem Bereich der fossilen Brennstoffe, zugeschnitten sind, wurde von den EU-Institutionen um zwei Jahre auf den 30. Juni 2026 verschoben. So können sich Unternehmen aus diesen Branchen zunächst auf die Umsetzung des ersten ESRS-Standardsets konzentrieren.

Pierre Lucas, Secretary General

Urlaubsanspruch bei Kündigung

Diese Regeln gelten laut Bundesurlaubsgesetz

Die Mitarbeiterin eines Mitgliedsunternehmens forderte ihren vollen Jahresurlaub ein, obwohl sie erst seit Januar dort beschäftigt war und ihr im Mai gekündigt wurde. Nach dem Bundesurlaubsgesetz hat sie jedoch nur Anspruch auf anteiligen Urlaub, da der volle Urlaubsanspruch erst nach sechs Monaten Betriebszugehörigkeit entsteht.

Immer wieder gibt es Rechtsfragen rund um den Urlaub, die Mitglieder an unsere Geschäftsstelle herantragen. Ende Mai erreichte uns die Anfrage eines Unternehmens aus Hessen. Dort bestand seit Anfang Januar 2024 ein neues Arbeitsverhältnis, zum Ende des Monats Mai erfolgte allerdings bereits die Kündigung. Die Mitarbeiterin beanspruchte gleichwohl ihren vollen Jahresurlaub. Unser Mitglied war jedoch nicht bereit, ihn vollständig, sondern höchstens anteilig zu gewähren.

Ein Blick in das Bundesurlaubsgesetz ergab eine schnelle Antwort.

Da ist zum einen die Frage, wie viel Urlaub dem Arbeitnehmer zusteht. Hier ist § 3 einschlägig. Das Bundesurlaubsgesetz geht von einer Sechs-Tage-Woche aus. Als Werktage gelten alle Kalendertage, die nicht Sonn- oder gesetzliche Feiertage sind. Heruntergerechnet auf eine Fünf-Tage-Woche hat der Arbeitnehmer demnach Anspruch auf 20 Urlaubstage. Dazu gibt es eine Formel. Ausgehend von der Sechs-Tage-Woche mit 24 Urlaubstagen rechnet man wie folgt: **24 Urlaubstage / 6 Arbeitstage pro Woche * 5 tatsächliche Arbeitstage = 20 Urlaubstage**. Hat der Arbeitnehmer weniger Arbeitstage vereinbart, dann stehen ihm entsprechend weniger Urlaubstage zu.

Aber Achtung! Das Bundesurlaubsgesetz regelt nur die Mindestarbeitsbedingungen. Tarifverträge, betriebliche Übungen oder Arbeitsverträge können davon nach oben hin abweichen. Die Urlaubstage stehen einem Arbeitnehmer allerdings nicht von vornherein zu. Dafür gibt es eine sogenannte Wartezeit. Sie soll verhindern, dass der Arbeitnehmer erst einmal mit Urlaub in sein Arbeitsverhältnis startet. Die Wartezeit ist wiederum in § 4 des Bundesurlaubsgesetzes geregelt. Danach wird der volle Urlaubsanspruch erst nach sechsmonatigem Bestehen des Arbeitsverhältnisses erworben.

Wird das Arbeitsverhältnis – aus welchen Gründen auch immer – beendet, ist das Datum, zu dem das Arbeitsverhältnis endet, wichtig. In unserem Fall hat die Mitarbeiterin ihren Dienst am 1. Januar begonnen. Sie hat daher noch keinen vollen Urlaubsanspruch. Das bedeutet aber nicht, dass gar kein Urlaubsanspruch besteht. Hier richtet sich dieser anteilig nach der Beschäftigungsdauer des Mitarbeiters. Der Arbeitnehmerin steht somit in unserem Fall ein Zwölftel des Jahresurlaubs für jeden vollen Monat zu. Sie war fünf Monate beschäftigt. Das sind in unserem Falle 8,3 Tage, die dann einen tatsächlichen Anspruch von acht Tagen auslösen.

*24 Urlaubstage / 6 Arbeitstage pro Woche
* 5 tatsächliche Arbeitstage
= 20 Urlaubstage*

Welcher Urlaubsanspruch gilt, wenn das Arbeitsverhältnis nach dem 30. Juni geendet hätte? In diesem Fall hätte sie die Wartezeit erfüllt und sie hätte Anspruch auf die vollen Urlaubstage. Theoretisch könnten ihr von da an die vollen 20 Urlaubstage gewährt werden. Im Falle der Beendigung zum 30. Juni würde sich die Abrechnung des Urlaubs allerdings wieder reduzieren. Ihr würden zehn Urlaubstage zustehen. Für spätere Zeitpunkte muss das dann entsprechend anders berechnet werden.

Werfen wir noch einen Blick auf eine spezielle andere Situation. Der Urlaubsanspruch wurde nicht nur erworben, sondern auch ganz oder teilweise erfüllt. Hier hält das Bundesurlaubsgesetz ebenfalls eine Regelung vor. Doppelte Urlaubsansprüche sind danach ausgeschlossen. Das gilt auch, wenn der Urlaub abgegolten wurde. In Absatz zwei formuliert das Bundesurlaubsgesetz sogar eine

Verpflichtung des Arbeitgebers, dem Arbeitnehmer eine Urlaubsbescheinigung über gewährten oder abgegoltenen Urlaub auszuhändigen.

Der vorliegende Fall war – nachdem die Emotionen abgekühlt waren – einfach zu regeln. Acht Urlaubstage, die noch abzugelten wären, und eine Bescheinigung an die Arbeitnehmerin.

§ 4

Wenn Sie gleiche oder ähnliche Fragen haben, dann wenden Sie sich bitte an Ihre Berater oder die bft-Geschäftsstellen.

Gerade das Urlaubsrecht löst viele Fragen aus, die für Unfrieden sorgen können. Das gilt bei der Abwicklung eines beendeten Arbeitsverhältnisses, aber auch in bestehenden Verhältnissen. Nicht umsonst hatten wir in den vergangenen Ausgaben so oft über das Thema geschrieben.

Stephan Zieger, bft-Geschäftsführer

**GESTALTEN SIE
MIT UNS**

bft

**DIE ZUKUNFT
IHRER TANKSTELLE.**

www.lw-brueck.de



© Anton Willer (alle)

Die bft-Willer-Station in der Gutenbergstraße in Kiel liegt direkt unter der Verwaltung und ist Versuchslabor für neue Konzepte wie das Anton's Bistro.

36

Mit norddeutschem Herzschlag

Anton Willer im Porträt

Ob mit dem Shopkonzept Tanke Emma, der Einführung von KlimaDiesel HVO100 oder dem Nachhaltigkeitsprojekt Willer.Wald, das vom Fußballverein Holstein Kiel und Ministerpräsident Daniel Günther unterstützt wird – unser 1934 gegründetes Mitgliedsunternehmen Anton Willer mit Sitz in Kiel sticht regelmäßig mit innovativen Ideen und spannenden Projekten hervor. Ein Porträt zum 90. Jubiläum.

„Fair, bodenständig, norddeutsch, innovativ, aber auch traditionsbewusst – und natürlich nachhaltig.“ So beschreibt der Mittelständler Anton Willer das eigene Erfolgsrezept, mit dem schon Gründer Anton Kurt Christian Willer 1934 gestartet ist. Der damals erst 30-jährige Kieler meldete vor 90 Jahren – nur ausgestattet mit einem Fahrrad und einer Schottchen Karre – für fünf Mark Gebühr sein Gewerbe für den Handel und Vertrieb von

Kraftstoffen, Schmierölen und Fetten unter der Marke „Awiol“ an. Bereits nach einem Jahr folgte die erste Tankstelle namens „Monopolin“. Der Zweite Weltkrieg traf das Unternehmen schwer. Der Wiederaufbau kam erst 1951 nach der Aufhebung der Zwangsbewirtschaftung von Kraftstoffen und mit einem Umzug in die Gutenbergstraße im Jahr 1952, wo sich noch heute die Zentrale befindet, wieder in Fahrt.

214.100 Liter Kraftstoff pro Tag an den bft-Willer-Stationen

Neben dem Kerngeschäft des Ölhandels stellte sich Willer mit unternehmerischem Geschick breit auf, betrieb zwischen 1954 und 1998 einen

Automobilhandel und nahm Immobilien mit ins Portfolio, die seit 2012 in der „Willer Grundstücks- und Beteiligungs-GmbH“ verwaltet werden. Nach dem Tod des Firmengründers im Jahr 1990 übernahm dessen Sohn Peter Willer das Ruder. Später traten dessen Söhne Christian und Georg der Geschäftsführung bei.

2013 folgte Axel Niesing als Geschäftsführungsmitglied und begann das Unternehmen neu auszurichten. Teil der neuen Strategie war eine konsequente Fokussierung auf das Tankstellengeschäft. Aus diesem Grund entschied sich Niesing Ende 2013 für den Eintritt in unseren Verband und schuf in der Folge die Marke „bft Willer“. Als weiteren Schritt der Neuausrichtung verkaufte der Mittelständler in den darauffolgenden Jahren den Schmierstoff-, Heizöl- und Dieselhandel. 2018, als Niesing zusätzlicher Gesellschafter wurde, strich das Unternehmen den Firmenzusatz „Mineralölhandel“ und beendete damit den ersten Schritt der Transformation hin zum reinen Tankstellenunternehmen.

2.000 geschmierte Brötchen in den Anton's Bistros



Mit „Tanke Emma“ hat bft Willer ein preisgekröntes Shopkonzept entwickelt.



Heute betreibt das Unternehmen 30 Tankstellen unter der Marke „bft Willer“ im Kerngebiet Schleswig-Holstein sowie fünf Esso-Stationen im norddeutschen Raum. „Bei unseren eigenen Tankstellen betonen wir unsere norddeutsche Identität. Das fängt beim Slogan ‚So mok wi dat‘ (So machen wir das.) auf unserer gerade überarbeiteten Website an und reicht bis hinein in unser Shopkonzept Anton's Bistro“, erklärt der 55-Jährige. Dort ziert nicht nur die Begrüßung „Moin Moin“ den Eingang, auch die einzelnen Sortimente sind mit norddeutschen, zum Teil maritimen Bezeichnungen wie „Nordisch kühl“ über der Getränkekühlung oder „Snack mol rin“ überschrieben. Teil des Shopkonzepts „Anton's Bistro“, das nach der Premiere in der Flagship-Tankstelle in der Gutenbergstraße in Kiel auf weitere Stationen ausgerollt wurde, ist der Ladenbau mit hellen Tönen, regionalen Motiven in der Dekoration und historischen Bildern aus der Unternehmensgeschichte.



Mit seinem Firmeneintritt 2013 leitete Axel Niesing die Neuausrichtung des Unternehmens ein.

8
3

Nostalgie trifft Moderne

Ein völlig neues und in der Branche wohl einzigartiges Konzept haben Niesing, Tankstellenbereichsleiter Markus Wittwer und ihr Pächter Markus Dierk an der bft-Willer-Station in Kronshagen entwickelt. Mit „Tanke Emma“ überträgt der Mittelständler die Idee des nostalgischen Tante-Emma-Ladens auf eine moderne Tankstelle und positioniert die Station dabei als Nahversorger. Die Idee entstand 2022, als ein benachbartes Lebensmittelgeschäft schloss. Dies hinterließ eine Versorgungslücke im Wohngebiet, die die Station ausfüllen sollte.

700 gebrühte Kaffees pro Tag an den bft-Willer-Stationen

Optisch besticht „Tanke Emma“ durch eine warme und einladende Atmosphäre mit viel Holz und liebevollen Details. Das Sortiment, das gemeinsam mit dem MCS-Gesellschafter Bartels-Langness ausgewählt wurde, umfasst auf 110 Quadratmetern 1.400 bis 1.500 Artikel, darunter frisches Obst und Gemüse, Bioprodukte, Hygiene- und Waschprodukte sowie eine „Schlemmertheke“ mit

Snacks und hochwertigen Kaffeespezialitäten. Das Besondere: Die Preise sind vergleichbar mit denen aus dem LEH. Die Preispolitik in Kombination mit kreativen Marketingaktionen hat zu einem erheblichen Anstieg der Verkaufszahlen geführt, mit beeindruckenden Zuwächsen bei Lebensmitteln, Getränken und Süßwaren.

„Die Station zeigt, dass Tankstelle mehr sein kann als nur ein Ort zum Tanken – sie kann ein Bestandteil des Alltags in der Nachbarschaft werden“, freut sich Niesing. Belohnt wurde diese Innovationsfreudigkeit mit der Auszeichnung „Tankstelle des Jahres 2023“ in der Kategorie Shop durch die Fachzeitschrift Tankstelle. Inzwischen wurde das Konzept in reduzierter Form an zwei kleineren Tankstellen unter dem Namen „Tanke Emma Lütt“ umgesetzt.

Auch auf dem Forecourt will bft Willer stets Vorreiter sein. Bereits vor über einem Jahr führte das Unternehmen KlimaDiesel HVO100 (ehemals KlimaDiesel90) ein, obwohl der freie Verkauf an öffentlichen Tankstellen zu diesem Zeitpunkt noch nicht zulässig war. Zudem ist bft Willer Partner der Kampagnen eFuel Alliance, eFUEL-TODAY und des eFuel Forums

und setzt sich als einer von zehn Gesellschaftern der eFuel GmbH, bei der Niesing auch Geschäftsführer ist, für die Umsetzung von Projekten für die Herstellung von synthetischen Kraftstoffen ein. Gemeinsam mit den anderen Partnern hat bft Willer für das Engagement im vergangenen Jahr den NACS European Convenience Retail Sustainability Award erhalten. „Unser Einsatz für synthetische Kraftstoffe wie HVO und E-Fuels ist kein Lippenbekenntnis. Ich bin überzeugt, dass diese Kraftstoffe zu mehr Nachhaltigkeit im Verkehr beitragen können, und ich bin stolz darauf, dass hier insbesondere der Einsatz des Mittelstands hervorsteht und das Thema in Deutschland vorantreibt“, betont Niesing.

Die Walduhr tickt stetig weiter

Ebenfalls Teil des Nachhaltigkeitsgedankens ist der „Willer.Wald“, für den Mitte Juni 2020 unter der Schirmherrschaft des schleswig-holsteinischen Ministerpräsidenten Daniel Günther der Startschuss fiel: Pro Kubikmeter Kraftstoffabsatz pflanzt bft Willer einen Quadratmeter Neuwald mit regionaltypischen Baumarten in Schlichting (Dithmarschen). Zum Redaktionsschluss zeigte die Willer.Wald-Uhr über 297.000 Quadratmeter Waldfläche an. Zusätzlich spendiert der frischgebackene Erstligist Holstein Kiel als Klimapartner für jedes geschossene Tor elf Bäume. bft Willer und der Fußballclub verbindet eine über 60-jährige Partnerschaft, die einen Höhepunkt zur diesjährigen Aufstiegsfeier fand, als der Mannschaftsbus samt feierndem Team und hunderten Fans zum Tanken an der bft-Willer-Tankstelle in der Gutenbergstraße hielt.

214 m² Willer.Wald pro Tag



Schirmherr des Willer.Walds ist Daniel Günther, Ministerpräsident von Schleswig-Holstein.

Seit nun 90 Jahren lenken Innovationsfreude und Mut zum Ausprobieren bft Willer sicher durch das unternehmerische Fahrwasser. Geleitet wird das Jubiläum gemeinsam mit Mitarbeitern, Geschäftspartnern und Kunden mit einer Fahrt auf dem Raddampfer Freya auf der Kieler Förde im Rahmen der Kieler Woche. Wir gratulieren herzlich und freuen uns auf die vielen neuen Ideen, über die wir zum 100. Jubiläum berichten können.

Annika Beyer

EINFACH LADEN, EINFACH BEZAHLEN: DIRECT PAYMENT MIT WEAT!

WEAT ermöglicht mit seinen integrierten Kartenterminals Ad-Hoc Zahlungen mit allen gängigen Zahlungsmitteln an Ladesäulen von diversen Herstellern wie z.B. dem Hypercharger von Alpitronic oder Schnellladesäulen Ekoenergytyka.

WEAT bietet in Kooperation mit verschiedenen Partnern auch Kiosklösungen für das Ad-Hoc- Payment an Ladeparks an.

Jahrzehntelange Erfahrung im Payment der Mobilitätsbranche.



(... zukünftig auch Flottenkarten)

POWER2DRIVE 19.-21. JUNI 2024
BESUCHEN SIE UNS AN STAND C6.255.

WEAT

DER SPEZIALIST IM BARGELDLOSEN ZAHLUNGSVERKEHR



AFIR-
KONFORM

LSV-
KONFORM

WEAT Electronic Datenservice GmbH
www.weat.de | anfrage@weat.de | Tel.: +49 211 9057-100
WEAT ist zugelassenes Zahlungsinstitut

1.



2.



3.



4.



5.



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

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

Aktion im Mai und Juni

1. Damen-Polo - kurzarm

Farbe: grau | hellblau | marine | orange | rot | royalblau | schwarz | weiß

Größe: XS-5XL

Preis: ab € 25,95

Art.-Nr.: 891000D

Aktion: 10% Rabatt

→ Rubrik: Berufsbekleidung | Berufsbekleidung Standard

2. Herren-Polo - kurzarm

Farbe: grau | hellblau | marine | orange | rot | royalblau | schwarz | weiß

Größe: XS-5XL

Preis: ab € 25,95

Art.-Nr.: 891000H

Aktion: 10% Rabatt

→ Rubrik: Berufsbekleidung | Berufsbekleidung Standard

Ankündigung für Mai und Juni

3. Thermobonrollen mit bft-Druck

Preis: € 117,90

Art.-Nr.: 60002438

Aktion: 5% Rabatt

→ Rubrik: Verbrauchsmaterialien

4. Thermobonrollen mit neutralem Tankstellentext

Preis: € 117,90

Art.-Nr.: 60000619

Aktion: 5% Rabatt

→ Rubrik: Verbrauchsmaterialien

5. Sommerscheibenreiniger

Details: Apfel, Citrus, Orange, Waldbeere

Maße: Palette á 144 x 5l Kanister | „Citrus“ auch in 510 x 1L Flasche erhältlich

| Mischpalette 36 x 5L Kanister

Preis: ab € 315,-

Art.-Nr.: 8811000000P | 8806000000P | 8810000000P | 8829000000P |

8903000000P | 8806000000PMisch

→ Rubrik: Verbrauchsmaterialien

ADAC Weser-Ems setzt auf E-Fuels im Motorsport

Der ADAC Weser-Ems macht einen bedeutenden Schritt in Richtung Nachhaltigkeit und ersetzt alle herkömmlichen fossilen Kraftstoffe im Jugend-Motorsportbereich durch E-Fuels. Unterstützt wird der Regionalclub im Nordwesten Deutschlands vom eFuels Forum, dem zahlreiche bft-Mitglieder angehören und das das synthetische Benzin eFuel Racing 98 von CAC Engineering zur Verfügung stellt.



42

Sowohl in den vom ADAC Weser-Ems organisierten, überregional ausgetragenen Rennserien im Bereich der Nachwuchsförderung als auch in den regional ausgetragenen Cups und Pokalen kommen in dieser Saison E-Fuels zum Einsatz. „Der ADAC Weser-Ems ist bekannt dafür, im Bereich der Jugend- und Nachwuchsförderung eine Vorreiterrolle zu übernehmen. Daher ist für uns die zukunftsfähige Ausrichtung unserer Serien ein bedeutendes Thema“, erklärt Jürgen Riedemann, Sportleiter des ADAC Weser-Ems. „Wir sehen es als unsere Aufgabe an, den Kindern und Jugendlichen, die in unseren Serien an den Start gehen, Informationen zu nachhaltigen Technologien im Motorsport zu vermitteln. So können sie sich mit alternativen Antriebsformen auseinandersetzen. Dafür ist der Motorsport die perfekte Lernumgebung“, ergänzt er.

„E-Fuels sind ein wichtiger Bestandteil der Mobilität von morgen. Sie sind eine sinnvolle Ergänzung in dem Energiemix der Zukunft, der aus Wasserstoff, Elektromobilität und E-Fuels bestehen wird. Wasserstoff und Elektromobilität allein sind laut der Ansicht vieler Experten nicht ausreichend, um

eine nachhaltige und CO₂-neutrale Mobilität zu ermöglichen“, erklärt Dr. Lorenz Kiene vom eFuels Forum und Geschäftsführer unseres Mitglieds Classic. Das eFuels Forum besteht aktuell aus knapp 50 Energieunternehmen und Interessenvertretungen aus ganz Deutschland, die sich zum Ziel gesetzt haben, die breite Öffentlichkeit über synthetische Kraftstoffe zu informieren.

„Powered by E-Fuels“ sind in der Saison 2024 der ADAC Tourenwagen Junior Cup und der ADAC Clubsport Rallye Sprint Cup Nord, die überregional ausgetragenen Nachwuchsligen des ADAC Weser-Ems aus dem Rundstrecken- und Rallyebereich. Im Jugendbereich wird der Junior Buggy Pokal mit vom eFuels Forum zur Verfügung gestellten synthetischen Kraftstoffen ausgestattet, ebenso die Verbrennermotoren im Jugend Kart Slalom. Das Aushängeschild ist der ADAC Tourenwagen Junior Cup, denn der Cup ist die erste und einzige Automobilrennserie in Deutschland, in der alle Rennfahrzeuge in den betreffenden Rennen komplett mit E-Fuels betankt werden. Insgesamt stellt das eFuels Forum mehrere tausend Liter eFuel Racing 98 zur Verfügung.

„Nachwuchsförderung und Nachhaltigkeit passen hier perfekt zusammen. Die kompakten VW up! GTI des ADAC Tourenwagen Junior Cup verbrauchen im Vergleich zu anderen Rennfahrzeugen wenig Kraftstoff und obwohl E-Fuels noch nicht in großen Mengen verfügbar sind, können dennoch alle teilnehmenden Fahrzeuge ausgerüstet werden“, fasst ADAC-Sportleiter Riedemann zusammen.

ADAC Weser-Ems



Kostenlose Kleinanzeigen

Inserieren Sie als bft-Mitglied kostenlos, schnell und unkompliziert in den bft-Nachrichten und im TANKSTOP. Schicken Sie Ihre vollständigen Kontaktdaten, ein Foto der angebotenen Ware, einen kurzen Beschreibungstext und natürlich den Verkaufspreis per E-Mail an redaktion-tankstop@eft-service.de.

Impressum

Die bft-Nachrichten, das Magazin der Mitglieder des bft, erscheinen sechsmal im Jahr. Alle bisherigen Ausgaben finden Sie unter www.bft.de/aktuelles/bft-nachrichten. 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

AUTOREN

Stephan Zieger (Chefredakteur, V. i. S. d. P.),
Daniel Kaddik, Sarah Schmitt, Anne Grote,
Annika Beyer (presse@bft.de), Matthias Bannas,
Benjamin Ost, Pierre Lucas

VERLAG

Einkaufsgesellschaft freier
Tankstellen mbH (eft), Bonn

ANZEIGENLEITUNG

Maya Feldmann
Tel.: 0228/91029-55 | Fax: 0228/91029-45
marketing@eft-service.de

ANZEIGENSCHLUSS

Es gilt der Mediaplan 2024.

LAYOUT & SATZ

Kopfstrom GmbH, Bonn, www.kopfstrom.de

DRUCK

Bonifatius, Paderborn, www.bonifatius.de

BEZUGSPREIS

Für bft-Mitglieder im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Zwischen- stopp

im Sommer



Gönn' dir
Eis –
hier im Shop

Bestellen Sie jetzt
das neue
Sommerplakat

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

frei und fair – Ihre freie Tankstelle