

Forderungspapier zu den Koalitionsverhandlungen – Perspektiven des bft

Stand: 11. März 2025

Der bft Bundesverband Freier Tankstellen und Unabhängiger Deutscher Mineralölhändler e.V. setzt sich als starker Vertreter von über 530 konzernunabhängigen Tankstellen und Mineralölhändlern für die wirtschaftliche Eigenständigkeit und den Erhalt einer freien Marktwirtschaft im Energiehandel ein. Mit über 2800 Tankstellen stellen die Mitglieder des bft rund 20 Prozent des deutschen Tankstellenmarktes. Unsere Mitglieder sind mittelständische, inhabergeführte Familienunternehmen, die Tankstellen und Energiehandel betreiben. Sie spielen die eine tragende Rolle in der Versorgungssicherheit und Mobilitätswende.

Eine erfolgreiche Transformation des Verkehrssektors erfordert technologieoffene, wettbewerbsneutrale und wirtschaftlich tragfähige Rahmenbedingungen, die sowohl den Klimaschutz als auch die Innovationskraft des Mittelstands sichern. Die aktuellen politischen Rahmenbedingungen sind stark auf Elektromobilität ausgerichtet, während alternative Lösungen wie erneuerbare Kraftstoffe nicht hinreichend berücksichtigt werden. Deutschland braucht eine nachhaltige Verkehrspolitik, die nicht einseitig auf Elektromobilität setzt, sondern allen klimafreundlichen Technologien eine faire Marktchance gibt. Gleichzeitig stehen mittelständische Unternehmen vor wachsenden Herausforderungen durch unverhältnismäßige Kostenbelastungen und zunehmende Bürokratie. Um die Mobilitätswende bezahlbar und erfolgreich zu gestalten, braucht es einen politischen Rahmen, der Technologieoffenheit und Investitionssicherheit garantiert. Regulatorische Zwangsmaßnahmen dürfen den Mittelstand nicht durch übermäßige Kosten und Bürokratie aus dem Markt drängen.

Um eine nachhaltige und wirtschaftlich tragfähige Mobilitätswende zu ermöglichen, fordert der bft:

- Abschaffung von E5 als Schutzsorte: Es sollte den Tankstellen überlassen sein, welchen Kraftstoff Super 95 sie anbieten. Dadurch schafft man sofort neue Tankkapazitäten zum Verkauf von klimaneutralen Kraftstoffen und handelt analog zu anderen EU-Ländern.
- Technologieoffene Lösungen, die CO₂-neutrale Kraftstoffe gleichwertig mit Elektromobilität behandeln. Dazu bedarf es auch einer Förderung sämtlicher erneuerbarer Kraftstoffe – wie synthetische Kraftstoffe (insbesondere E-Fuels), Biokraftstoffen und grünem Wasserstoff – als essenzielle Brückentechnologien.
- Marktbasiertes Wachstum statt Ladesäulen-Pflicht: hohe Investitions- und Betriebskosten und lange Genehmigungsverfahren stehen in keinem Verhältnis zur geringen Auslastung; wirtschaftliche Anreize und ein Hochlauf der E-Mobilität müssen nachfrageorientiert und wirtschaftlich tragfähig gestaltet sein. Mittelständische Energiehändler und Tankstellenbetreiber müssen dieselben Chancen erhalten, einen Beitrag zur Klimaneutralität zu leisten.

- Besserstellung des Mittelstands bei Förderprogrammen zum Aufbau von Ladeinfrastruktur: Wenn es schon Förderung gibt, muss hier Chancengleichheit zwischen Mittelstand und Konzernen hergestellt werden. An bisherigen Förderprogrammen oder auch dem Deutschlandnetz konnte der Mittelstand kaum partizipieren.
- Transparenz und Verbraucherschutz: Rücknahme des Verbrennerverbots bei gleichzeitiger Schaffung klarer Regelungen zur Definition und Überwachung von CO₂-neutralen Kraftstoffen. Hierzu hat die „Working Group on Monitoring Methodologies for CO₂ Neutral Fuels“ (WGMM) Anfang 2025 entscheidende Vorschläge in technischer und rechtlicher Hinsicht unterbreitet, wie durch die Nutzung CO₂-neutraler Kraftstoffe eine wirtschaftlich tragfähige und sozial gerechte Lösung zur Reduzierung der Emissionen erfolgreich gelingen kann.
- Nachhaltige Infrastruktur: Gezielte Investitionen in digitale Tankstelleninfrastrukturen, Überwachungstechnologien und den Ausbau moderner Energie- und Transportnetze, Förderung von Innovation und Forschung, Stärkung von Forschungs-, Entwicklungs- und Digitalisierungsprojekten sowie Maßnahmen gegen den Fachkräftemangel.
- Faire Mautregelungen - Prinzip „Gleiches Recht für gleiche Klimawirkung“: Anpassung der Maut, um den CO₂-Reduktionsvorteil emissionsarmer Kraftstoffe angemessen zu honorieren.
- Bürokratieabbau und Entlastung bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung: Anhebung der CSRD-Schwellenwerte (1.000 Mitarbeitende, 50 Mio. € Umsatz, 25 Mio. € Bilanzsumme) entsprechend der Vorschläge des Clean Industrial Deals und Überführung ins deutsche Recht, ohne zusätzliche nationale Verschärfungen oder indirekte Belastungen für den Mittelstand.
- Im Bereich Zahlungsverkehr setzen wir uns für die Förderung nationaler und europäischer Bezahlssysteme ein und begrüßen die Einführung des digitalen Euros als innovatives Zahlungsmittel.

Herausforderungen für den Tankstellenmittelstand

1. Abschaffung von E5 als Schutzsorte – Mehr Flexibilität für den Mittelstand

Die gesetzlich vorgeschriebene Bereitstellung von E5 als Schutzsorte zwingt mittelständische Tankstellenbetreiber dazu, wertvolle Lagertanks für ein Produkt vorzuhalten, das in vielen anderen EU-Ländern längst durch flexiblere Kraftstoffoptionen ersetzt wurde. Diese starre Regulierung behindert die Einführung klimaneutraler Kraftstoffe und steht dem Ziel einer emissionsarmen Mobilität im Weg. Der Mittelstand benötigt dringend mehr Entscheidungsfreiheit, um die vorhandene Tankinfrastruktur marktorientiert zu nutzen und zukunftsfähige Kraftstoffe einzuführen.

2. Technologieoffene Lösungen, Verbraucherschutz und nachhaltige Infrastruktur – Eine faire Marktgestaltung für CO₂-neutrale Kraftstoffe

Die derzeitige Klimapolitik bevorzugt einseitig batterieelektrische Antriebe, während CO₂-neutrale Kraftstoffe trotz ihrer Umweltvorteile nicht gleichwertig behandelt werden. Dies führt zu Marktverzerrungen und behindert die wirtschaftliche Skalierung erneuerbarer Kraftstoffe. Der bft fordert, dass E-Fuels, Biokraftstoffe und grüner Wasserstoff als essenzielle Brückentechnologien gefördert werden, um den bestehenden Fahrzeugbestand sofort klimafreundlich weiter nutzen zu können.

Ohne einheitliche Definitionen und Überwachungsmechanismen für CO₂-neutrale Kraftstoffe besteht Unsicherheit für Verbraucher und Unternehmen. Ein verlässliches Regelwerk ist erforderlich, um den Missbrauch fossiler Kraftstoffe als „grüne Alternative“ zu verhindern und echte Klimaschutztechnologien zu fördern. Der bft unterstützt daher die Vorschläge der „Working Group on Monitoring Methodologies for CO₂ Neutral Fuels“ (WGMM), die unter anderem eine einheitliche Definition, digitale Nachverfolgungssysteme und chemische Marker zur Identifikation erneuerbarer Kraftstoffe entwickelt hat.

3. Marktbasiertes Wachstum und gerechte Förderbedingungen für Ladeinfrastruktur – Vermeidung finanzieller Überlastung des Mittelstands

Der bft lehnt eine verpflichtende Installation von Schnellladesäulen an Tankstellen ab, da sie wirtschaftlich nicht tragfähig ist und Wettbewerb verzerrt. Die Investitionskosten von bis zu 1000 Euro pro installiertem Kilowatt und hohe laufende Betriebskosten sind unverhältnismäßig. Die zu geringe Auslastung vieler Ladesäulen und die zu niedrige Nachfrage stehen nicht hinter den Investitionskosten, weswegen sie wirtschaftlich im Mittelstand häufig nicht darstellbar sind. Zudem werden Tankstellen nicht primär als Ladeorte genutzt, da der Großteil der E-Fahrzeuge zu Hause oder am Arbeitsplatz geladen wird. Besonders problematisch sind zudem lange Genehmigungsverfahren und hohe Netzanschlusskosten, die den Ausbau weiter verzögern. Statt eines regulatorischen Zwangs fordert der bft einen marktbasierten Hochlauf der Elektromobilität, der auf wirtschaftliche Anreize durch gezielte, mittelstandstaugliche Förderprogramme setzt. Die Ladesäulen-Infrastruktur muss sich an realer Nachfrage und wirtschaftlicher Tragfähigkeit orientieren, nicht an pauschalen Vorgaben, die vor allem mittelständische Tankstellen existenziell belasten.

4. Faire Mautregelungen – Wettbewerbsverzerrung durch einseitige Vorteile für E-Lkw vermeiden

Die aktuelle Lkw-Mautregelung begünstigt batterieelektrische Fahrzeuge, während CO₂-neutrale Kraftstoffe wie E-Fuels, HVO100, Bio-LNG oder Bio-CNG nicht berücksichtigt werden. Dies führt zu einer Wettbewerbsverzerrung, da Unternehmen, die bereits heute auf erneuerbare Kraftstoffe setzen und ihre CO₂-Emissionen nachweislich reduzieren, dennoch die volle Maut zahlen müssen – während selbst ein E-Lkw, der mit fossilem Strom betrieben wird, von erheblichen Rabatten profitiert. Diese unfaire Kostenstruktur hemmt die Nachfrage nach alternativen Kraftstoffen und verhindert Investitionen in entsprechende Infrastruktur.

Die Maut darf kein einseitiges Förderinstrument für batterieelektrische Lkw sein, sondern muss die gesamte Bandbreite emissionsarmer Technologien gleichberechtigt abbilden. Nur durch eine gerechte und wettbewerbsneutrale Regelung kann eine nachhaltige Transformation des Straßengüterverkehrs gelingen, die sowohl Klimaschutz als auch wirtschaftliche Tragfähigkeit für mittelständische Unternehmen sicherstellt.

5. Bürokratieabbau und Entlastung bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung

Die aktuelle CSRD-Regulierung überfordert den Mittelstand durch unverhältnismäßig hohe Berichtspflichten, die ursprünglich für Großkonzerne konzipiert wurden. Durch die geplanten Änderungen im Clean Industrial Deal sollen die Schwellenwerte für die Berichtspflicht auf 1.000 Mitarbeitende, 50 Mio. € Umsatz und 25 Mio. € Bilanzsumme angehoben werden, wodurch 80 % der bislang berichtspflichtigen Unternehmen entlastet würden. Der bft fordert daher, dass diese Entlastungen vollständig und ohne zusätzliche nationale Verschärfungen in deutsches Recht übernommen werden. Die Anhebung der Schwellenwerte muss konsequent umgesetzt werden, um mittelständische Mineralölhändler und freie Tankstellen von unverhältnismäßigen bürokratischen Belastungen zu schützen. Zudem muss verhindert werden, dass durch Lieferkettenanforderungen oder Finanzierungsbedingungen indirekte Berichtspflichten auf den Mittelstand abgewälzt werden.

6. Skalierungseffekte – CO₂-neutrale Kraftstoffe als Wachstumsmotor

Der Hochlauf von E-Fuels und synthetischen Kraftstoffen wird oft als zu teuer und ineffizient kritisiert. Dabei wird übersehen, dass eFuel-Produktionsanlagen immer mehrere Kraftstoffarten gleichzeitig herstellen. Integrierte Anlagen erzeugen neben synthetischem Flugkraftstoff (eSAF) auch eDiesel und eBenzin, was bedeutet, dass der Markthochlauf für den Straßenverkehr wirtschaftlicher und schneller erfolgen kann.

Die Sicherstellung eines technologieoffenen Marktzugangs für diese Kraftstoffe ermöglicht verlässlich Investitionen in Produktionsanlagen und beschleunigt den Hochlauf alternativer Energieträger. Die bestehende Tankstelleninfrastruktur könnte mit minimalen Anpassungen genutzt werden, um eine sofortige CO₂-Reduktion im Verkehr zu erzielen. Um die Innovationskraft und Wirtschaftlichkeit dieser Technologien zu steigern, muss eine klare politische Strategie zur Skalierung erneuerbarer Kraftstoffe geschaffen werden.