

**bft**

# Jahresbericht 2023



## Inhalt

Blick auf die Branche .....	4
Elektromobilität – Chancen und Herausforderungen für den Mittelstand .....	9
Änderungen 2023/2024 .....	13
Interview: Aktiv mitgestalten statt getrieben werden ..	16
Projekte und Initiativen .....	18
Das Jahr 2023 aus Sicht der mittelständischen Energiewirtschaft .....	20
UPEI .....	22
Aus dem Mitgliederkreis .....	24
Impressionen aus 2023 .....	27
Statements befreundeter Verbände .....	29
Ausblick auf das Halbjahr 2-2024 .....	32
Der bft-Vorstand .....	33
Die bft-Geschäftsführung .....	33
Der bft in Zahlen .....	34

## Impressum

### Titelbild

Thomas Apel

### Redaktion

Anne Grote

### Redaktionsschluss

Juli 2024

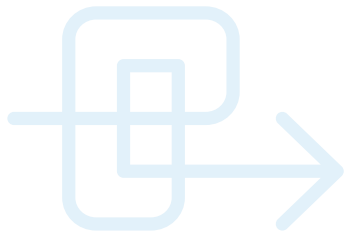
### Druck

primeline print berlin GmbH

Druck auf Naturpapier



Duraid El Obeid  
Vorstandsvorsitzender  
© Sandra Kühnapfel



**Kurz nach unserer Jahreshauptversammlung legen wir Ihnen den Jahresbericht 2023 vor. Wieder einmal wollen wir mit diesem Dokument die Leistungen und Herausforderungen für unseren Verband und die in ihm organisierten Firmen aufzeigen.**

Wir haben 2023 die nach Corona wiedergewonnen Spielräume genutzt und begonnen, den beschlossenen Strategieprozess umzusetzen. Die bft-Mitglieder haben bestimmt, dass der Verband aktiver und direkter auftritt und seine Interessen in der Öffentlichkeit artikuliert. Der bft soll und

muss unmittelbar die Stimme des Mineralölmittelstandes sein. Das ist wichtig in einer Zeit, in der große Umbrüche in unserem Markt stattfinden.

Von den Umbrüchen in diesem Markt berichten wir im Geschäftsbericht. Der letzte Geschäftsbericht endete mit dem Thema HVO. Ein synthetisches Produkt als Ersatz für fossilen Diesel. Vom Wort her ein Selbstläufer. In der Praxis leider nicht. Es musste über den Berichtsraum hinaus dauern, bis die 10. Verordnung zum Bundesimmissionschutzgesetz nicht nur das parlamentarische Verfahren abgeschlossen hatte, sondern dann endlich im Bundesgesetzblatt veröffentlicht worden ist. Bis dahin wurden Versuche das schon genormte Produkt an der Zapfsäule für jedermann zu verkaufen entweder rasch unterbunden oder milde toleriert. Anders als die Behörden agierten die großen Industriekonzerne. Wer Teil einer Lieferkette sein wollte, wurde sanft gedrängt, die Transporte klimaneutral, also mit HVO zu gestalten.

Von ähnlichen Herausforderungen berichten Mitglieder des Verbandes auch beim Thema Elektromobilität. Der Mittelstand will zuverlässig und nachhaltig sein, aber es fehlt an Vielem. Standorte lassen sich nicht realisieren, weil die Infrastruktur fehlt. Kein oder nicht genug Strom ist eine Auskunft, welche viele hören. An einen echten organischen Aufbau des Netzes ist nicht zu denken. Das nicht jeder Schuss ein Treffer sein kann, wissen auch Mittelständler. Sie erwarten auch keine Erfolgsgarantie. Aber bei Investitionskosten von 900 bis 1.200 Euro pro installierter Kilowattstunde Ladeleistung sollte man erwarten können, dass nicht bürokratische Hemmnisse eine Investition bis zum St. Nimmerleinstag verschieben. Denn anders als ein großer Wettbewerber

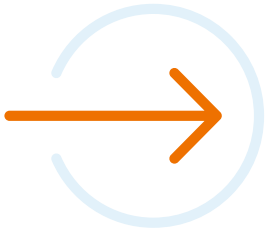
kann ein Mittelständler seine Investitionen nicht beliebig umlenken. Und abgesehen davon begünstigt ein weitgehender Verzicht auf Fördermittel auch die Bildung neuer finanzstarker Oligopole.

Die Digitalisierung unserer Betriebe ist die große Herausforderung für die Zukunft. Personalmangel und neue Zahlungsmittel läuten eine neue Zeit ein. Auf Ausstellungen und Veranstaltungen kümmert sich der bft hier um die Belange der Mitglieder. bft-Mitglieder sollen die wesentlichen Informationen wo immer möglich aus erster Hand erhalten. Und manchmal geht der bft mit seinen Mitgliedern auch dahin, wo man die Lösung schon mit Händen greifen kann.

Der bft ist auch im Jahre 2023 einer der spannendsten Verbände der Branche geblieben. Warum das so ist, zeigt der Blick auf die Mitgliederstruktur. Mittelständler und vor allem Familienfirmen in allen Größen bestimmen das Bild. Ideologisches und Einseitiges verbieten sich bei einer solchen Struktur. Der Mineralölmittelstand will vor allem eines – Investitionssichereheit und eine klare Richtung. Und wenn Sie ein paar Gesichter unseres Verbandes kennenlernen möchten, dann lesen Sie die kurzen Portraits über Willer und Kuster – zwei völlig unterschiedliche Unternehmen der Branche jedoch mit einer Gemeinsamkeit, die typisch ist für den Mittelstand. Sie wollen gestalten – nachhaltig und über Generationen gedacht.

**In diesem Sinne, viel Spaß bei der Lektüre unseres Jahresberichts.**

.....  
**Duraid El Obeid**  
bft-Vorsitzender



## Blick auf die Branche

Aufgrund der zunehmenden Individualmobilität mit ungebrochen hoher Bedeutung des Pkw werden die Tankstellen weiterhin von großer Relevanz für die Infrastruktur bleiben und eine breite Palette von Antriebsformen bieten. Neben dem Kraftstoffgeschäft gewinnen insbesondere das Shop- und Waschgeschäft an Bedeutung und sollten deshalb im Gesamtkonzept eines Standorts entsprechend berücksichtigt werden.

Die Anzahl der Tankstellen in Deutschland ist auch 2023 stabil geblieben. Der bft zählt über 524 unabhängige mittelständische Unternehmen aus den Bereichen Tankstelle, Mineralöl- und Heizölhandel, zusammen betreiben die Mitglieder mehr als 2.766 Stationen und damit fast jede fünfte Tankstelle im deutschen Netz. Branchenprimus Aral bündelt mit 2.254 Standorten die meisten Stationen in einem Netz, gefolgt von Shell mit 1.936, TotalEnergies mit 1.150, Esso mit 920 und die Gesellschafter der Avia mit 908 Stationen. Während die vier großen Konzerne im Schnitt innerhalb eines Jahres neun Tankstellen abgaben, verzeichnete die Avia einen Zuwachs von elf Standorten.



© Thomas Apel

Meldete der Energie Informationsdienst (EID) im Sonderheft „Special – tanken & laden“ für Ende 2022 rund 14.093 Straßentankstellen, waren es ein Jahr später nur neun Tankstellen weniger. Auch die Zahl der Autobahntankstellen sank in dem Zeitraum minimal von 360 auf 358.

### Leicht sinkender Kraftstoffverbrauch

Laut Fachagentur für nachwachsende Rohstoffe (FNR) wurden 2023 in Deutschland 51,2 Millionen Tonnen Kraftstoff verbraucht. Neben Dieselmotoren mit 60,5 Prozent und Ottomotoren mit 32,3 Prozent lag der Anteil biogener Kraftstoffe bei 6,3 Prozent – bezogen auf den Energiegehalt. Biodiesel bleibt mit 2,6 Millionen Tonnen der wichtigste Biokraftstoff. Der Bioethanolabsatz belief sich 2023 auf circa 1,2 Millionen Tonnen. Die durchschnittliche Absatzzahl von Diesel pro Tankstelle sank 2023 im Vergleich zu 2022 um rund 7 Prozent von 1.967.544 auf 1.837.735 Liter. Die Verkaufsmengen von Ottomotoren stiegen hingegen um rund drei Prozent leicht von 1.730.367 auf 1.777.780 in 2023 (Quelle: Eurodata).

### Der Pkw-Bestand wächst kontinuierlich – vor allem bei den E-Autos

Einen besonderen Einfluss auf den Kraftstoffabsatz hat naturgemäß die Entwicklung des Pkw-Bestands konventioneller Benzin- und Dieselfahrzeuge. Laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) steigt die Zahl der Pkw seit Jahren kontinuierlich an. Dies zeigt, dass die Bevölkerung verstärkt auf Individualmobilität setzt und dabei vor allem das eigene Auto nach wie vor eine besondere Rolle spielt. Zum 1. Januar 2024 meldete das KBA rund 49.098.685 Pkw und damit rund ein Prozent mehr als 2023 mit 48.763.036. Den größten Anteil machten die Pkw mit Ottomotoren aus: 30.235.032. Die Zahl stellt einen leichten Rückgang von

einem Prozent zum Vorjahr mit 30.556.538 dar. Der Fahrzeugbestand an Dieselmotoren sank ebenfalls – um zwei Prozent – auf 14.142.184 Pkw (Vorjahr: 14.437.489). Auch die Pkw, die mit Autogas (LPG) beziehungsweise Erdgas (CNG) betrieben werden, gingen leicht zurück. Der Deutsche Verband Flüssiggas (DVFG) meldet einen Stand von 5.822 Autogastankstellen zum Februar 2024 (5.898 im Vorjahr), für CNG gab es laut Statista 760 Tankmöglichkeiten (Vorjahr: 790).

Im Vergleich zu den Pkw mit Verbrenner stieg die Anzahl der rein batterieelektrisch betriebenen Fahrzeuge deutlich um 39 Prozent von 1.013.009 (2023) auf 1.408.681 Autos (Stand: 1. Januar 2024). Ein klares Wachstum von 25 Prozent meldet das KBA auch für Hybridfahrzeuge, deren Anzahl innerhalb eines Jahres von 2.337.897 auf 2.911.262 zunahm. Ein Dämpfer bei dieser positiven Elektromobilitätsentwicklung kam Ende 2023. Aufgrund eines Urteils des Bundesverfassungsgerichts fehlten im Klima- und Transformationsfonds 60 Milliarden Euro. Eine der Sparmaßnahmen der Bundesregierung war die Streichung des Umweltbonus beim Kauf eines Elektroautos. Dies machte sich im ersten Halbjahr 2024 deutlich bemerkbar: Das KBA verzeichnete einen Rückgang von rund 16 Prozent bei den Zulassungszahlen von batterieelektrisch betriebenen Pkw im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Dennoch nimmt der Ladesäulenbedarf stetig zu: Laut Bundesnetzagentur waren Anfang 2024 rund 123.449 öffentliche Ladepunkte mit einer installierten Ladeleistung von 4,3 Gigawatt

gemeldet, das entspricht einem Zuwachs von rund 40 Prozent innerhalb eines Jahres (1. Januar 2023: 88.313 Ladepunkte). Dabei legten Schnelllader 2023 um 68 Prozent auf 25.233 Ladepunkte zu.

### BMDV und das „Deutschlandnetz“

2023 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zudem die Lose für das „Deutschlandnetz“ vergeben. Im Rahmen des Projekts bauen private Unternehmen im Auftrag des Ministeriums bis 2026 rund 9.000 zusätzliche Schnellladepunkte für Elektroautos an strategisch wichtigen Standorten. In der zweiten Hälfte 2024 startet das BMDV zudem eine Ausschreibung für das Ladenetz für E-Lkw. Rund 350 Standorte entstehen entlang der Autobahnen, davon etwa 220 auf bewirtschafteten und 130 an unbewirtschafteten Rastanlagen.

Laut einer Umfrage des EID unter den Tankstellengesellschaften ist Aral beim Aufbau von Ladeinfrastruktur unter den Mineralölgesellschaften ebenfalls führend. 339 Stationen mit Ladesäulen hat der Branchenprimus – und damit wie schon beim Kraftstoffgeschäft – die meisten Standorte, gefolgt von Shell (320), Esso (59) und TotalEnergies (56). Auch die Mitglieder des bft sind diesbezüglich aktiv und bieten immer mehr Ladesäulen an: So meldete beispielsweise Q1 Energie 30 Stationen und team energie 18 Stationen mit Ladesäulen (Stand: 1. Januar 2024). Die Top 3 der Betreibergesellschaften mit Ultraschnellladepunkten (größer 146 Kilowatt) führt

EnBW mobility+ (3.012, insgesamt 5.392 Ladepunkte), gefolgt von Aral Pulse (1.072, insgesamt 1.096 Ladepunkte) und EWE Go (974, insgesamt 2.148 Ladepunkte).

Die Karten neu gemischt hat das Bundeskabinett mit seinem Beschluss zur Ladesäulenpflicht vom 29. Mai 2024: Danach müssen Unternehmen mit mindestens 200 Tankstellen ab dem 1. Januar 2028 grundsätzlich an jeder Tankstelle einen öffentlich zugänglichen Schnellladepunkt mit einer Leistung von mindestens 150 Kilowatt betreiben. Dies betrifft kleinere Tankstellenbetreiber zwar nicht, aber größere bft-Mitglieder schon. Der bft übt Kritik an dem Kabinettsbeschluss: Tankstellen auf dem Land haben das Problem, dass die Ladepunkte nur ab und zu von Touristen genutzt werden, da viele E-Autobesitzer ihre eigene Ladestation am Haus haben. Dies kann zu erheblichen finanziellen Problemen führen, die bis zur Aufgabe von Tankstellen reichen können. Und: Ein zusätzliches Problem entsteht durch neue Akteure wie Energieversorger, die ihre eigenen Ladestationen entlang stark genutzter Strecken bauen. Sie sind nicht gezwungen, in potenziell unrentablen Gebieten zu bauen, wodurch der Markt zum Nachteil der Tankstellen verzerrt wird.

### Wasserstoff: Fokus auf Lkw und Busse

Zum Jahreswechsel 2023/2024 zählte das Netz aus Wasserstofftankstellen laut EID 94 Standorte mit 700 bar und 66 mit 350 bar. Nach wie vor ist der Fahrzeugbestand bei diesem alternativen Antrieb

noch sehr gering. Anfang 2024 waren es 2.226 Pkw, 139 Busse und 175 Nutzfahrzeuge. Laut H2 Mobility haben sich in den vergangenen Jahren die Marktanforderungen dahingehend verändert, dass der prognostizierte Hochlauf der Brennstoffzellen-Pkw weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben ist. Im Pkw-Bereich verringerte sich die Anzahl der Neuzulassungen gemäß KBA-Daten um rund 70 Prozent.

Dagegen entwickelte sich die Relevanz im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge schneller als gedacht. Allein im Jahr 2023 wurden laut KBA 138 mittlere und schwere Brennstoffzellen-Nutzfahrzeuge registriert. Damit ist die Fahrzeugklasse im Vergleich zum Vorjahr um mehr als 100 Prozent gestiegen. Aktuell arbeiten verschiedene Hersteller für Nutzfahrzeuge an Brennstoffzellen-Modellen, darunter Iveco, Quantron, Daimler Truck, Paul, Hyundai (bereits Serienfertigung für den Xcient Fuell Ceen) sowie Faun Enginius.

H2 Mobility fokussiert sich auf einen leistungsstarken und zugleich wirtschaftlich tragbaren Netzausbau der Tankstelleninfrastruktur für Wasserstoff und konzentriert sich dabei auf relevante Zukunftsmärkte in der Wasserstoffmobilität, insbesondere den Nutzfahrzeugsektor. Hierfür rüstet das Unternehmen bereits einige bestehende 700-bar-Tankstellen auf die 350-bar-Technik für Schwerlastfahrzeuge (Lkw, Busse) nach. Bis Mitte 2024 wurden bereits 17 zusätzliche 350-bar-Zapfpunkte an Bestandsanlagen errichtet, weitere sollen folgen. Darüber hinaus baut H2 Mobility neue Stationen mit einer bis zu

zehnfachen Kapazität, an der sowohl leichte Nutzfahrzeuge und Pkw (700 bar) als auch schwere Nutzfahrzeuge (350 bar) tanken können. Mehrere dieser neuen Tankstellenprojekte gehen 2024 noch in Betrieb.

Mit H2Now hat sich 2023 eine Initiative für den Markthochlauf von Wasserstoff aus dem Mittelstand gebildet, an der einige Mitglieder des bft als Gesellschafter beteiligt sind. Das Unternehmen koordiniert die Beschaffung, den Handel und die Logistik von grünem Wasserstoff für Fahrzeuge. Dazu will H2Now ein deutschlandweites Wasserstofftankstellennetz insbesondere für schwere Nutzfahrzeuge aufbauen. Langfristig soll das Geschäftsmodell mit dem Handel, der Vermietung und dem Leasing wasserstoffbetriebener Fahrzeuge einhergehen.

### HVO: Fokus auf Pkw, LKW und Dieselloks

Mit HVO100 (Hydrotreated Vegetable Oil) rückte 2023 ein klimafreundlicher, nicht fossiler Dieselmotorkraftstoff aus biologischen Rest- und Abfallstoffen in den Fokus der Öffentlichkeit. Hier nahmen einige Mitglieder des bft eine Vorreiterrolle ein: Obwohl der uneingeschränkte Vertrieb von HVO in Reinform an öffentlichen Tankstellen noch nicht zugelassen war, ergänzten einige Unternehmen ihr Portfolio um diesen Kraftstoff. Ende Mai 2024 hat der Gesetzgeber mit der Integration der Dieselmotorkraftstoffnorm DIN EN 15940 in die 10. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (10. BImSchV)





© Thomas Apel

endlich den Weg für HVO100 freigemacht, was im europäischen Ausland schon seit Jahren getankt werden kann. Durch HVO100 lassen sich die Treibhausgasemissionen im Vergleich zur Nutzung rein fossilen Dieselmotors um bis zu 90 Prozent senken. Zur Jahreshälfte 2024 gab es in Deutschland laut Karte von eFuels Now etwa 280 HVO-Tankpunkte, davon 86 unter dem Produktnamen KlimaDiesel. Weitere Produktnamen für die Reinform beziehungsweise Beimischung von HVO im bft-Mitgliederkreis sind unter anderem Diesel Maxx100 beziehungsweise Diesel Maxx sowie Diesel Protect25.

### Wichtiger Umsatzträger: das Shopgeschäft

Aufgrund der guten Standorte und der im Vergleich zum Lebensmittel-Einzelhandel längeren Öffnungszeiten gewinnen Tankstellenshops zunehmend an Bedeutung und haben sich zu einem wichtigen Umsatzträger entwickelt. Im Gegensatz zum Kraftstoffgeschäft können sich hier die Stationen neben den Preisen durch ihre Auswahl, Produktqualität und die Gestaltung der Räumlichkeiten vom Wettbewerb abheben. Im Durchschnitt verzeichneten die einzelnen Stationen 2023 einen Shopumsatz von rund 1,2 Millionen Euro (2022:

1,1 Millionen), der durchschnittliche Bruttoverdienst lag bei 224.401 Euro (2022: 215.835 Euro). Je nach Art und Struktur der Tankstelle unterscheiden sich die Shopgrößen; die durchschnittliche Flächenproduktivität der Tankstellenshops beziffert Eurodata im Jahr 2022 mit 13.982 Euro, im Jahr 2023 ist sie auf 15.575 Euro gestiegen.

Von besonders hoher Relevanz für das Shopgeschäft sind die Tabakwaren mit einem Anteil von 64 Prozent am gesamten Shopumsatz. Mit deutlichem Abstand folgen Getränke inklusive Spirituosen (11,50 Prozent), Telefonkarten (7,32 Prozent), Fast-Food (5,22 Prozent), Kaffee und Heißgetränke (2,99 Prozent) sowie Süßwaren (2,27 Prozent).

Betrachtet man die Produktkategorien hingegen nach ihrer Margenstärke, sieht die Reihenfolge anders aus: Kaffee und Heißgetränke generierten 2023 eine durchschnittliche Marge von 65,9 Prozent, gefolgt von Fast Food mit 52,2 Prozent, Getränke/Spirituosen mit 40,9 Prozent, Süßwaren mit 40,8 Prozent und Eis mit 38,9 Prozent. Die Marge von Tabakwaren lag lediglich bei 9,3 Prozent, von Telefonkarten bei nur 2,8 Prozent. Zusammenfassend wird die Heterogenität der Warengruppen im Tankstellenshop durch ihre Margen- und Umsatzbedeutungen deutlich, heißt es in der „Branchenstudie Tankstellenmarkt 2023“. Gerade mit Blick auf die Rentabilitätsentwicklung der Tankstellenshops sei es daher wesentlich, neben reinen Umsatzbetrachtungen die Margenbedeutung der einzelnen Warengruppen zu berücksichtigen.

Im Zusammenhang mit Tankstellenshops nicht unerwähnt bleiben soll das Thema Smart Store, das 2023 an Fahrt aufgenommen hat. Einige Mitglieder des bft experimentieren bereits mit entsprechenden Konzepten, die von Automaten beispielsweise an Tankstellen oder Waschanlagen bis hin zu Containerlösungen reichen. Hier können sich die Kunden mittels Bezahlkarte oder Handy Zutritt verschaffen und rund um die Uhr die wichtigsten Produkte wie Getränke, Snacks und Kaffee erwerben. Diese „Unmanned Stores“ weisen einen hohen Digitalisierungsgrad auf, da sie eine Kombination aus Technologien wie künstlicher Intelligenz und Sensoren nutzen, um den Einkaufsprozess zu automatisieren. Sie ermöglichen den Kunden ein schnelles und bequemes Einkaufserlebnis und bieten gleichzeitig für die Unternehmer eine Lösung für den Personal- und Fachkräftemangel.

### 2023 – ein verhalten gutes Waschjahr

Die Anzahl der Waschanlagen hat sich laut Schätzungen des BTG Bundesverband Tankstellen und Gewerbliche Autowäsche Deutschland e.V. im Vergleich zum Vorjahr nicht grundlegend verändert. Laut aktuellen Zahlen des Statistischen Bundesamts lag die Zahl der Anlagen 2021 bei 2.770.

2022 erwirtschafteten die Autowaschanlagen in Deutschland einen Umsatz von rund 1,43 Milliarden Euro. 2023 sind laut BTG die Neuinvestitionen, gerade von Branchenfremden, durch höhere

Baukosten und Bankzinsen ins Stocken geraten, in diesem Jahr fanden vor allem Umbauten und Erneuerungen an bestehenden Anlagen statt. Schließungen an einem Standort wurden oftmals durch Eröffnungen an anderen kompensiert, so dass die Gesamtzahl relativ unverändert blieb. Portalanlagen stehen überwiegend (geschätzt über 90 Prozent) an Tankstellen, bei Waschstraßen handelt es sich oftmals um eigenständige spezialisierte Waschbetriebe.

Im Schnitt geht der BTG davon aus, dass eine Portalwaschanlage an einer Tankstelle circa 300 bis 500 Wäschen pro Monat abwickelt. Bei den Waschstraßen hängt die Anzahl vom Standort, aber auch von der Größe der Anlage ab, sodass es kaum möglich ist, durchschnittliche Zahlen zu nennen. Insgesamt geht die Branche für 2023 von 265 bis 285 Millionen bezahlten Wäschen aus, wobei sich diese auf Portal- und SB-Anlagen sowie Waschstraßen verteilen. Autowäschen an Autohäusern sind nicht eingerechnet.

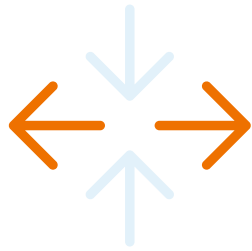
Insgesamt bewertet der BTG 2023 als etwas schlechter als das Vorjahr. Im Waschstraßenbereich endete das Jahr mit einem durchschnittlichen Minus von 7,5 Prozent, im SB-Bereich gibt es nur einen geringeren Abschlag im Vergleich zum Vorjahr. Trotz der rückläufigen Anzahl an Wäschen ist der Umsatz nahezu gleichgeblieben. Das liegt vor allem an den durchgeführten und notwendigen Preisanpassungen, aber auch daran, dass Autofahrer vermehrt teurere Premiumwäschen wählen. Der BTG betont, dass die Rolle des Waschgeschäfts an Tankstellen nach wie vor

groß ist und deshalb als wichtiger und zukunftsfähiger Geschäftszweig entsprechend gepflegt werden sollte.

### Autoreparatur und -wartung

Neben dem Waschgeschäft gehören die Autoreparatur beziehungsweise -wartung zu den Servicedienstleistungen an Tankstellen. Sie stellen jedoch inzwischen kein wesentliches Geschäftsfeld mehr für normale Tankstellen dar, da oftmals sowohl das Fachpersonal als auch die teuren spezifischen Werkzeuge und Analysetools fehlen. Als zusätzliche Servicedienstleistung hat sich hingegen in den vergangenen Jahren die Tankstelle in Kooperation mit Paketdienstleistern als Abhol- und Versandstationen für Pakete und Briefe etabliert. Angebote im Bereich des Lotteriewesens können zudem das Servicespektrum von Tankstellen ergänzen.

Weitere spannende und noch detailliertere Einblicke liefert die „Branchenstudie Tankstellenmarkt 2023“, die unter dem Link [branchenstudie.bft.de](https://branchenstudie.bft.de) kostenfrei als PDF bestellt werden kann.



## Elektromobilität – Chancen und Herausforderungen für den Mittelstand

Trotz Milliardeninvestitionen in die Ladeinfrastruktur und positiven Zulassungsrekorden 2023 sorgen unvorhergesehene Förderstopps und hohe Netzanschlusskosten für Schwierigkeiten beim Aufbau der Elektromobilität. Besonders mittelständische Tankstellenbetreiber stehen vor großen Hürden. Der Bundesverband freier Tankstellen fordert daher faire Wettbewerbsbedingungen und gezielte Fördermaßnahmen, um die Elektromobilität nachhaltig voranzutreiben.

Sie ist politisch gewollt, doch an vielen Stellen mangelt es an der realitätsnahen Umsetzung: die Elektromobilität. 15 Millionen Stromer sollen laut Vorgaben der Bundesregierung bis 2030 auf deutschen Straßen unterwegs sein. Um das ehrgeizige Ziel zu erreichen, investiert der Bund Milliarden in den Aufbau von Ladeinfrastruktur und in den Ausbau der Fahrzeugflotte. Und die Maßnahmen zeigen Wirkung. Bei den E-Auto-Neuzulassungen verzeichnete das Kraftfahrt-Bundesamt 2023 einen Rekord: Erstmals wurden innerhalb von zwölf Monaten mehr als eine halbe Million Stromer in Deutschland neu zugelassen. Insgesamt lag der Fahrzeugbestand von BEV am 1. Januar 2024 bei 1.408.681 Einheiten.



© team energie

Einen Dämpfer erhielt die eigentlich positive Entwicklung 2023 kurz vor Jahresende durch den sehr kurzfristig beschlossenen Förderstopp: Als Folge des Urteils des Bundesverfassungsgerichts zum Haushalt 2024 strich das Bundeswirtschaftsministerium ab dem 18. Dezember 2024 den sogenannten Umweltbonus beim Kauf von Elektroautos. Die Folge war ein Rückgang der Neuzulassungen von BEV im ersten Halbjahr 2024, der das Ziel von 15 Millionen Stromern in weite Ferne rücken und die politischen Pläne auf dem Boden der Realität ankommen lässt.

Wichtig für den Erfolg von Ladeinfrastruktur ist außerdem ein flächendeckendes Angebot an Lademöglichkeiten. Zum Jahresende 2023 waren in Deutschland laut der vierten Ausgabe des Elektromobilitätsmonitors des Bundesverbands der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) insgesamt 118.163 Ladepunkte in Betrieb, wovon alleine 2023 mehr als 32.700 öffentliche Ladepunkte entstanden sind. In diesem Zusammenhang sollen auch die Tankstellen in die Pflicht genommen werden, etwa im Rahmen des Gesetzes zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG), das im zweiten Quartal 2024 zur Abstimmung kam. Öffentliche Ladepunkte sind nur zu 12,5 Prozent ausgelastet, wodurch sich die Frage nach dem Business Case stellt, insbesondere bei einem drastischen Ausbau des Angebots.

Die Vorteile von Tankstellen als Anbieter von Ladeinfrastruktur liegen auf der Hand: Sie verfügen in der Regel über sehr gute Standorte, die bei den Autofahrern als natürlicher Anlaufpunkt für Mobilitätsbedürfnisse gelten. Zudem erhöhen die bereits vorhandenen Shops, Bistros und sanitären Anlagen die Aufenthaltsqualität während des Ladevorgangs. Aus diesem Grund wollen der bft und seine Mitglieder ihren Beitrag zum erfolgreichen Hochlauf von Elektromobilität beitragen. Allerdings stehen insbesondere mittelständische Tankstellenunternehmer bei der Umsetzung vor großen Herausforderungen. Der bft macht sich deshalb für folgende Punkte stark:

- **Chancengleichheit bei der Herstellung von Netzanschlüssen:**

Der bft fordert die Politik auf, für Chancengleichheit bei der Herstellung von Netzanschlüssen zu sorgen. Standorte, die aus Sicht von E-Mobilisten dringend gebraucht werden, können von den freien Tankstellenunternehmern aufgrund hoher Kosten für den Netzanschluss nicht wirtschaftlich genutzt werden. Diese strukturelle Benachteiligung findet in den aktuellen Förderprogrammen zum Aufbau von Ladeinfrastruktur selten bis keine Berücksichtigung.

- **Aufbau von Schnellladeinfrastruktur zielführend fördern:**

Die derzeitige Förderpolitik hat sich aus Sicht der freien Tankstellen bisher nicht als zielführend herausgestellt. Eine sinnvolle Förderung beim Ausbau des Leitungsnetzes und der Netzanschlusskosten ist für eine Einbeziehung der konzernunabhängigen Tankstellen unerlässlich. Der bft fordert daher eine hundertprozentige Förderung der Anschlusskosten.

- **Diskriminierungsfreier Zugang bei der Vergabe von Fördermitteln:**

Notwendig ist ein diskriminierungsfreier Marktzugang für die freien Tankstellen, insbesondere bei der Vergabe staatlicher Fördermittel. Wie vom Bundeskartellamt festgestellt, ist dies derzeit nicht der Fall. Bei der Vergabe von Fördermitteln für das sogenannte „Deutschlandnetz“ konnten die freien Tankstellen aufgrund der Losgrößen und Zuschnitte nicht partizipieren.

- **Fairen Wettbewerb gegenüber den großen Marktteilnehmern gewährleisten:**

Als problematisch hat sich häufig herausgestellt, dass die Stromlieferanten und Netzbetreiber gleichzeitig Charge Point Operator und damit unmittelbarer Wettbewerber beim Aufbau der Ladeinfrastruktur sind. Mittelständler können ihre Vorhaben somit häufig nicht realisieren: Sie verlieren ihre Förderzusagen mangels Zusagen für Stromlieferungen.

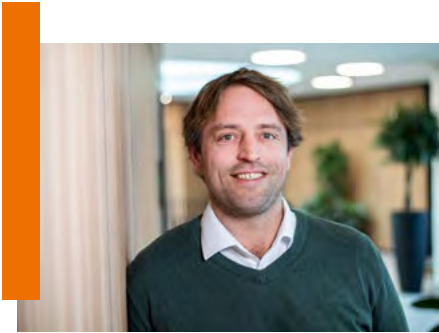
- **Beschleunigte Förder- und Baugenehmigungsverfahren:**

Der bft fordert die Beschleunigung von Förder- und Baugenehmigungsverfahren.

- **Preistransparenz herstellen und Preisauszeichnungspflicht einführen:**

Des Weiteren fordert der bft die Preistransparenz an Stromtankstellen durch eine Pflicht zur Preisauszeichnung. Der derzeit existierende undurchschaubare Vertragstarifdschungel droht das Vertrauen der Verbraucher in die Elektromobilität nachhaltig zu beeinträchtigen.

**Fazit: Generell erwartet der bft von der Politik das, was auch ein erfolgreiches Unternehmertum auszeichnet: Haushalten und Mittel effizient einsetzen – ohne neue Schulden zu machen. Der Mittelstand braucht Lösungen, die Bürokratie und Abgabenlast abbauen und steigende Preise abfedern. Kurz: Wir erwarten Verlässlichkeit und positive Signale, die den Mittelstand und damit auch den Wirtschaftsstandort Deutschland stärken.**



© Lena Bombe, Grafikdesign

## Mehr Sicherheit und langfristige Planbarkeit .....

„Bis Ende 2023 hat team energie 147 Ladepunkte an 24 Standorten in Betrieb genommen. 2024 sind 18 Ladepunkte an vier Standorten hinzugekommen, rund 45 weitere Ladepunkte sind bereits in Auftrag gegeben. Team investiert dabei bevorzugt in Ladeinfrastruktur mit Fokus auf öffentlich zugängliche Ladestationen mit einer Leistung von 300 Kilowatt (kW). Damit lassen sich je nach Fahrzeugmodell innerhalb weniger Minuten Ladezeit bis zu 100 Kilometer Reichweite erzielen. Die ersten neuen Hochleistungsladesäulen mit 400-kW-Leistung sind im Juni 2024 in Betrieb genommen worden. Grundsätzlich liegen die Ladepunkte überwiegend an team-Tankstellen und Baucentern, wo die Kunden eine angenehme Pause im Bistro verbringen können und eine Toilette vorfinden. Um den Service noch besser zu machen, stattet team die Ladeinfrastrukturen mit Kreditkartenterminals aus. Ein Leuchtturmprojekt ist der bisher größte team-Ladepark am Scandinavian Park Handewitt. An acht Schnellladestationen können dort 16 Fahrzeuge gleichzeitig geladen werden. Zudem statten wir Firmenfuhrparks mit Ladesäulen aus.“

Prinzipiell wird die Leistung und Anzahl der Infrastruktur auf die individuelle Verweildauer an den Standorten abgestimmt. Der Strom für alle team-Ladesäulen wird vom Geschäftsbereich team Strom & Erdgas bereitgestellt und stammt zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien. Die team-Ladepunkte bieten einen Rundum-Service. Alle sind öffentlich zugänglich, beleuchtet und sauber. Technische Überwachung stellt sicher, dass alles zuverlässig funktioniert.

Als Herausforderung beim Thema Ladeinfrastruktur sehen wir die Genehmigungsverfahren wie zum Beispiel Netzanschlussverträge und Abstimmungen mit den Behörden für Stellplatzumwidmung und Stellplatzschlüssel, die zum Teil langwierig sind. Die Verfügbarkeit von Hardware wie Transformatoren ist ausbaufähig, ebenso wie die Verfügbarkeit von qualifizierten Dienstleistern. Weitere Herausforderungen sind politische Vorgaben bezüglich Förderungen und Bedingungen. Der Markthochlauf der Elektromobilität hat noch nicht die nötige Dynamik entwickelt, um das Ziel von 15 Millionen Elektroautos in Deutschland bis 2030 zu erreichen. Zudem erschwert der volatile Strommarkt die Planung. Insgesamt wünschen wir uns bei Team mehr Sicherheit und langfristige Planbarkeit, etwa durch eine verbindliche Frist zur Bearbeitung von Netzanträgen sowie faire, zumindest einheitliche, Netzentgelte.“

.....

### Momme Klockenhoff

Leiter E-Mobilität,  
Geschäftsbereich Neue Energien bei team energie

## Mehr finanzielle Unterstützung durch Förderprogramme .....

„Bis Ende 2023 hatte Q1 insgesamt 68 Ladestationen installiert. Zur Jahresmitte 2024 waren es 72 Ladestationen mit insgesamt 144 Ladepunkten, davon 32 DC-Ladestationen mit einer Leistung von 150 kW. Im Jahr 2024 sollen zusätzlich 26 Standorte mit insgesamt 52 Ladepunkten hinzukommen. Die Elektromobilitätsstrategie von Q1 umfasst den Ausbau ihres Ladeinfrastrukturnetzes mit Schnellladestationen und normalen Ladepunkten. Darüber hinaus arbeitet Q1 in Partnerschaften und Kooperationen mit privaten und kommunalen Flächenanbietern, um auch abseits von Tankstellen Ladestandorte zu erschließen. Mit der Q1 Card bietet Q1 ein EMP-Produkt, das es Kunden ermöglicht, deutschlandweit Ladeinfrastruktur zu nutzen.“



© Bettina Meckel-Wolf

Prinzipiell erfordert der Aufbau von Ladeinfrastruktur hohe Investitionskosten, besonders bei Schnellladestationen, und oft muss das Stromnetz erweitert oder verstärkt werden. Die Standortwahl und Genehmigungen sind zeitaufwändig und kompliziert. Zudem sind spezialisierte Kenntnisse und Ressourcen für den Betrieb und die Wartung notwendig.

Politisch würde sich Q1 deshalb eine finanzielle Unterstützung durch Förderprogramme wünschen, um die hohen Investitionskosten, insbesondere für Netzanschlüsse, zu senken und den Ausbau zu beschleunigen. Außerdem wären schnellere und weniger bürokratische Genehmigungsverfahren für den Bau und Betrieb von Ladeinfrastruktur sowie einheitliche Standards für die Bewilligung von Netzanschlüssen wünschenswert.“

.....  
**Sebastian Herkenhoff**

CIO und Leiter Nachhaltige Energien bei Q1 Energie



© Score

„Die Score verfügt über Ladesäulen an drei ihrer 48 Standorte. Die erste Ladesäule wurde bereits im März 2021 in Stade errichtet. Insgesamt gibt es im Score-Netz aktuell elf Ladepunkte von 11 bis 150 Kilowatt Ladeleistung. Es gibt bereits Planungen für den weiteren Ausbau an acht zusätzlichen Standorten, ausschließlich mit Hyperchargern und Grünstromproduktion inklusive intelligenter Speicher- und Steuerungstechnik. Allerdings wollen wir hier zunächst die weitere Entwicklung beziehungsweise den Absatz der Elektroautos abwarten. Hierin besteht auch zeitgleich die Herausforderung für uns als mittelständischen Tankstellenbetreiber. Wir werden in die Ladeinfrastruktur investieren, wenn es eine Unterstützung für die Errichtung von Speichertechnik gibt und der dauerhafte Hochlauf der Fahrzeuge startet. Unter Klimaschutzaspekten macht der Ausbau

von Ladesäulen nur Sinn, wenn der Strom grün vor Ort produziert und gespeichert wird, wie beispielsweise an unserem Standort in Leer, Ostfriesland. Die Erfahrungen an unseren Standorten zeigen, dass es beim Strom genau wie beim flüssigen Kraftstoff häufig nur über den Preis geht und Aspekte des Umweltschutzes in den Hintergrund rücken. Bei der Preisfindung für den Strom stehen Tankstellen somit immer auch im Wettbewerb mit der heimischen Wallbox. Von der Politik wünschen wir uns die Unterstützung für den klimafreundlichen Ausbau der Ladeinfrastruktur, der die Erzeugung und Bereitstellung von grünem, lokal produziertem und gespeichertem Strom beinhaltet.“

.....  
**Klaus Frerichs**

Netzentwicklung bei Score



© Bettina Meckel-Wolf

The graphic consists of two overlapping circles with dotted orange outlines. Above the circles, there are two arrows: a light blue one pointing down and to the left, and an orange one pointing up and to the right.

## Änderungen 2023/2024

Es gab wieder einiges aus Berlin und Brüssel zu berichten. Endlich darf HVO seit Ende Mai 2024 ganz offiziell auch in Deutschland angeboten werden (Anpassung der 10. BImSchV). Der ESG-Nachhaltigkeitsbericht beschäftigt Unternehmen je nach Größe ebenso wie das Gesetz zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG). Zum Thema Zulassungsdienste hat sich der bft in Brüssel engagiert.

### Der lange Weg zur HVO100-Zulassung

Bereits im November 2023 hat die Bundesregierung für die Anpassung der 10. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gestimmt, für die sich der bft zuvor auf allen Ebenen tatkräftig eingesetzt hatte. Durch die Integration der Dieselmotornorm DIN EN 15940 in die 10. BImSchV sollte endlich HVO100 (Hydro-treated Vegetable Oil, dt.: hydrierte Pflanzenfette) uneingeschränkt an Tankstellen verkauft werden dürfen. Der XTL-Kraftstoff wird derzeit hauptsächlich aus biogenen Rest- und Abfallstoffen hergestellt. Dadurch lassen sich die CO<sub>2</sub>-Neuemissionen im Vergleich zum rein fossilen Dieselmotorkraftstoff um bis zu 90 Prozent senken. Leider konnte der

offizielle Verkauf erst deutlich später starten als ursprünglich geplant: Obwohl bereits im März 2024 die Zustimmung im Bundesrat folgte, verzögerte sich die notwendige Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt bis zum 29. Mai 2024. Erst seit diesem Datum können Autofahrer HVO100 tanken.

Viele Mitglieder des bft bieten bereits die nicht fossile Dieselalternative an ihren Stationen an. Allerdings muss dafür zunächst ein Tank frei sein. Um Platz für HVO100 zu schaffen, fordert der bft, dass Benzin E5 nicht mehr gesetzlich von den Tankstellen vorgehalten werden muss. Die Schutzsorte ist motortechnisch nicht mehr relevant und Deutschland bleibt hier bei einer europäischen Insellösung.

Durch die Anpassung der 10. BImSchV darf seit Ende Mai 2024 auch die Dieselmotorkraftstoffsorte B10 angeboten und getankt werden.

### GEIG – Mehr Realismus gefragt

Bereits 2023 geisterte der Begriff „Zwangssäule“ immer wieder durch die Presse und damit auch durch die Flure der Bonner und Berliner bft-Geschäftsstellen. Doch es sollte bis Mai 2024 dauern, bis das Bundesministerium für Digitales und Verkehr den Verbänden den Referentenentwurf zum Gesetz zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) vorlegte – mit zwei Tagen Zeit zur Stellungnahme. Im Entwurf war geplant, dass Tankstellenunternehmen, die mindestens 200 Standorte in Deutschland betreiben, sicherstellen müssen,

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. Ein verpflichtetes Tankstellenunternehmen darf für maximal 50 Prozent seiner Standorte die Vorgaben abweichend umsetzen („Flexibilitätsmechanismus“). 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.

Grundsätzlich unterstützt der bft die im GEIG enthaltene Mittelstandsklausel, die klarstellt, dass sich das Gesetz nur an Unternehmen mit einem Minimum von 200 Tankstellen richtet. Damit sind die meisten Mitglieder des bft nicht betroffen. An anderen Stellen sieht der Verband hingegen noch Anpassungsbedarf. Unter anderem betont der bft die Notwendigkeit der Klarstellung der Mitwirkungspflicht, die Notwendigkeit der Berücksichtigung der Eigentumsrechte und Vermeidung von Eingriffen in das Eigentum der Grundstückseigentümer, die Notwendigkeit der Verlängerung bereits bewilligter Fördermittel bis zum 31. Dezember 2027 und die Einrichtung von Förderprogrammen für Netzanschlüsse sowie die Notwendigkeit der Konkretisierung und Anpassung der Härtefallregelung. Zudem fordert der Verband eine realistische Kostenschätzung, die weit über die geplanten 432 Millionen Euro hinausgehen dürfte.

### ESG – Nachhaltigkeit als Chance begreifen

Künftig müssen einige Unternehmen zusätzlich zur finanziellen Berichterstattung einmal im Jahr einen ESG-Nachhaltigkeitsbericht veröffentlichen. ESG steht für „Environmental, Social, Governance“ – also ökologische, soziale und nachhaltige Unternehmensführung. Der Bericht soll die Auswirkungen von Nachhaltigkeitsaspekten auf das Unternehmen („Outside-in-Perspektive“) sowie die Auswirkungen dieser Aspekte auf Mensch und Umwelt („Inside-out-Perspektive“) darstellen. Um die Vergleichbarkeit und die Qualität der Nachhaltigkeitsberichte zu vereinheitlichen, gibt die 2022 vom EU-Parlament verabschiedete Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) einen einheitlichen und verbindlichen Berichtsstandard vor, die sogenannten European Sustainability Reporting Standards (ESRS).

Große Unternehmen müssen im Jahr 2026 einen Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2025 erstellen, wenn sie zwei der folgenden drei Größenkriterien erfüllen: 1. Bilanzsumme von mindestens 25 Millionen Euro; 2. Nettoumsatzerlöse von mindestens 50 Millionen Euro; 3. Mindestens 250 Beschäftigte. KMU, die diese Größenkriterien nicht überschreiten, müssen erst im Jahr 2027 für das Jahr 2026 Bericht erstatten. Die Zahl der betroffenen Unternehmen wird sukzessive bis 2029 ausgeweitet.

Die zuständige European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG) hat bereits im September 2022 mit der Ausarbeitung von Set 2 der ESRS begonnen, die auch einen sektorspezifischen Standard für „Oil and Gas“ enthalten soll. Die

Veröffentlichung und Annahme durch die EU-Kommission ist Mitte 2026 geplant.

Um die Mitglieder beim Thema ESG zu unterstützen, hat der bft im März 2024 ein Online-Webinar mit den Rechtsanwälten Carola Kürten und André Lippert der Großkanzlei CMS Hasche Sigle organisiert. Weitere Veranstaltungen zu dem Thema sollen im Laufe des Jahres 2024 folgen.

### Rund um das Thema Zahlungsdienste

In diesem Jahr hat sich der bft mit Stellungnahmen gegenüber den Berichterstattern für die Zahlungsdiensterichtlinie, dem PSD-3-Entwurf (Payment Services Directive), und die neu eingeführte Zahlungsdienste-Verordnung, dem PSR-Entwurf (Payment Services Regulation), in Brüssel eingebracht. Dabei hat sich der Verband vor allem für die Beibehaltung der für die Branche wichtigen Bereichsausnahmen für begrenzte Netze und das sehr begrenzte Produkt- und Dienstleistungsspektrum eingesetzt. Die Forderung nach bürokratischer Entlastung der Mittelständler, etwa durch die Einführung vereinfachter Lizenzierungsverfahren, fand in Brüssel leider keine Berücksichtigung. Das Trilogverfahren wird im Herbst 2024 nach den Europawahlen erwartet.

## VEGA International-Urteil des EuGH

Das VEGA International-Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) (2019) hat die Frage der umsatzsteuerlichen Behandlung von Tankkartengeschäften neu aufgeworfen. In dem vom EuGH zu beurteilenden Sachverhalt stellte dieser fest, dass der Tankkartenherausgeber keinen Kraftstoff kauft und verkauft hat. Dies hat zu erheblicher Unsicherheit bei der künftigen umsatzsteuerlichen Behandlung von Reihengeschäften im Tankkartengeschäft geführt: Handelt es sich weiterhin um eine umsatzsteuerpflichtige Kraftstofflieferung oder um eine von der Umsatzsteuer befreite Finanzdienstleistung? Zu diesem Thema hat der Umsatzsteuerausschuss der EU-Kommission im September 2023 Leitlinien veröffentlicht, die das Vorliegen einer Kraftstofflieferung unter bestimmten Voraussetzungen anerkennt. Dazu muss erstens rechtlich ein Eigentumsübergang an den Tankkartenherausgeber am Kraftstoff stattgefunden haben. Zweitens muss die Lieferung an den und vom Tankkartenherausgeber ähnlicher Natur sein. Weiterhin muss eine Vereinbarung zwischen dem Kartenherausgeber und seinem Auftraggeber (entweder Mineralölunternehmen oder Tankkunde) vorliegen. Allerdings haben die Leitlinien des Umsatzsteuerausschusses keine Bindungswirkung. Deswegen bleibt abzuwarten, wie sich die Kommission dazu positioniert. In einer EU-Arbeitsgruppe begleitet der bft dieses Thema seit mehreren Jahren. Diese geht aktuell in den Kontakt mit verschiedenen EU-Mitgliedsstaaten, um die einzelnen Positionierungen dazu abzufragen.

## In Kürze:

- **CO<sub>2</sub>-Bepreisung**

Am 1. Januar 2023 ist der CO<sub>2</sub>-Preis auf 30 Euro und Anfang 2024 auf 40 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> gestiegen. An der Tankstelle ist hierzu nichts zu ändern. Der CO<sub>2</sub>-Preis ist ein ganz normaler Bestandteil des Einkaufspreises. Der Aufschlag beträgt je nach Berechnungsart etwa vier bis fünf Cent pro Liter. Rechtsgrundlage ist das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG), das nur bis einschließlich 2026 greift. Danach steigt Deutschland in den europäischen Emissionshandel (ETS) ein.

- **Erhöhung der Lkw-Maut**

Zum 1. Dezember 2023 wurde ein Aufschlag von 200 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> eingeführt. Dies betrifft die Tankstellen zwar nicht direkt. Indirekt führt dies aber möglicherweise überall dort zu Kostensteigerungen, wo Transportleistungen erbracht werden, zum Beispiel bei der Belieferung der Tankstellen. Seit dem 1. Juli 2024 gilt zudem die Mautpflicht für kleinere Transporter ab 3,5 Tonnen. Bisher greift sie ab 7,5 Tonnen.

- **Mindestlohn steigt auf 12,41 Euro/Stunde**

Zum 1. Januar 2024 ist der Mindestlohn von 12,00 Euro auf 12,41 Euro brutto pro Stunde gestiegen. Anfang 2025 erfolgt die nächste Erhöhung auf 12,82 Euro.

Hinweis: Pressemitteilungen und Stellungnahmen des bft zu aktuellen Themen finden Sie auf der Website [www.bft.de](http://www.bft.de) unter den Menüpunkten „Themen“ und „Aktuelles“.



Daniel Kaddik  
bft-Geschäftsführer, Berlin  
© Simon Blackley

## Interview:

# Aktiv mitgestalten statt getrieben werden

bft-Geschäftsführer Daniel Kaddik spricht im Interview über die Schwerpunktthemen des bft 2023: die Zukunft des Tankstellenmittelstands, die Rolle der synthetischen Kraftstoffe und viele laufende Projekte wie die bft-Arbeitskreise, eFUEL-TODAY und eine verstärkte Kommunikation. Dabei sieht Kaddik den Verband auf Wachstumskurs, mit neuen Mitgliedern sowie mit einer starken Stimme in Berlin und Brüssel, die eine aktive Mitgestaltung der Zukunftsthemen für die Tankstellenbranche ermöglichen.

### Herr Kaddik, welche politischen Themen haben den bft 2023 besonders beschäftigt?

Wir haben in diesem Jahr viel Arbeit in das Thema Zukunft des Tankstellenmittelstands investiert. Damit verbunden waren vor allem die Vorbereitung auf die Einführung von HVO100 und die geplante „Zwangssäule“ an Tankstellen. Darüber hinaus haben wir uns viel mit den Rahmenbedingungen für den europäischen Zahlungsverkehr beschäftigt und an der Zukunft der flüssigen synthetischen Kraftstoffe auf europäischer Ebene gearbeitet. Das mag auf den ersten

Blick so klingen, als bedeutet Tankstelle nur Sprit und Bezahlen. Das ist natürlich nicht so. Wir haben uns auch mit den neuen Entwicklungen beim Verbraucherschutz und im Einzelhandel auseinandergesetzt. Hier gibt es insbesondere in den Bereichen Tabak und zuckerhaltige Lebensmittel Entwicklungen, die wir sehr genau beobachten werden.

### Wechseln wir von der politischen Ebene auf die Verbandsebene. Im Herbst 2022 hat der bft mit der Erarbeitung einer neuen Strategie begonnen. Wie ging es 2023 weiter?

Wir haben 2023 viele Themen angestoßen. Die wichtigsten sind sicherlich die Schaffung der sieben Arbeitskreise Ende des Jahres sowie die personelle Neuaufstellung des Verbands mit mir als zweitem Geschäftsführer in Berlin neben Stephan Zieger in Bonn und seit Anfang 2024 mit Anne Grote, die viel Erfahrung in interner und externer Kommunikation eines Verbands mitbringt. In diesem Zuge haben wir verschiedene Kommunikationswege verstärkt und werden auch eine neue Corporate Identity entwickeln. Zudem wollen wir unseren Mitgliedern mehr Services bieten, etwa durch verbesserte Verbandskonditionen bei Industriepartnern und Informationsmaterial zu den verschiedensten Themen.

### Zu den Herzensprojekten des bft gehört die Kampagne eFUEL-TODAY. Was können Sie hier Neues berichten?

eFUEL-TODAY hat sich von einer deutschen zu einer gesamteuropäischen Initiative entwickelt, weil das Thema synthetische Kraftstoffe eben kein deutsches ist und die Gesetzgebung auf EU-Ebene gestaltet wird. Nur gemeinsam werden wir in der

Lage sein, die europäische Legislative davon zu überzeugen, dass wir die Herausforderungen der Defossilisierung im Verkehr nicht mit nur einem Ansatz lösen können. In diesem Zuge haben wir mit Unterstützung des europäischen Dachverbands UPEI Partnerschaften zu Schwesterverbänden in Tschechien, Spanien, Italien und Österreich aufgebaut und sind in Gesprächen mit weiteren Ländern. Dabei stellen wir beispielsweise unsere Texte und Marketingmaterialien in der entsprechenden Landessprache zur Verfügung.

#### Wie bewerten Sie das Jahr 2023 aus Sicht der Branche?

Viele Themen sind in diesem Jahr angestoßen worden, die allerdings erst 2024 entschieden wurden beziehungsweise werden. Dazu gehören beispielsweise die Flottengrenzwerte für Lkw und schwere Nutzfahrzeuge. Insbesondere bei den Themen Verbrenneraus und Anrechenbarkeit von synthetischen Kraftstoffen werden wir nach der Europawahl und mit einem neu zusammengestellten EU-Parlament sehen, wie sie sich entwickeln und ob Entscheidungen vielleicht sogar wieder rückgängig gemacht werden. Für uns als Verband bedeutet das in jedem Fall, dass wir 2024 und in den kommenden Jahren noch einige Themen – insbesondere synthetische Kraftstoffe – im Lastenheft stehen haben. Dem deutschen Tankstellenmittelstand ist das Thema Klimaschutz wichtig und deswegen werden wir uns sowohl auf europäischer als auch deutscher Ebene dafür einsetzen.

#### Und aus Verbandssicht?

Aus Verbandssicht war 2023 ein sehr ereignisreiches und erfolgreiches Jahr. Die neue Strategie zeigt Wirkung und der bft ist auf Wachstumskurs.

Vor allem aus dem Bereich Autohof konnten wir einige neue Mitglieder begrüßen, was sicherlich unter anderem auf die engere Zusammenarbeit mit der Vereinigung deutscher Autohöfe (VEDA) zurückzuführen ist. Auch mit dem Bundesverband Tankstellen und Gewerbliche Autowäsche Deutschland haben wir den Schulterschluss verstärkt, etwa im Arbeitskreis Autowäsche. Kurz: Wir modernisieren den Verband auf allen Ebenen und haben uns entsprechend personell aufgestellt. Außerdem haben wir die Außendarstellung insbesondere gegenüber der Politik und Presse verstärkt und treten selbstbewusst auf. Immerhin vertreten wir mit über 520 Mitgliedern, die zusammen mehr als 2.800 Stationen betreiben, ein Fünftel des Tankstellenmarkts. Und was mir persönlich ganz wichtig ist: Wir wollen gemeinsam mit unseren Mitgliedern Zukunftsthemen wie Digitalisierung aktiv mitgestalten und nicht von ihnen getrieben werden.

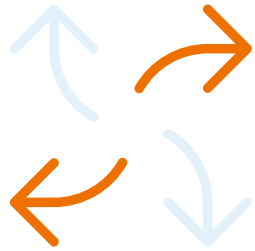
#### Call-out

„Wir wollen Zukunftsthemen wie Digitalisierung aktiv mitgestalten und nicht von ihnen getrieben werden.“

.....  
**Daniel Kaddik**  
bft-Geschäftsführer



© istockphoto/shulz



## Projekte und Initiativen

Neues von eFUEL-TODAY, der bft ist bei der Kampagne ‚HVO goes Germany‘ von Mobil in Deutschland dabei und die neue bft-Tankstellenstudie wurde im Mai 2024 in der Bundespresserkonferenz mit großer Presseresonanz vorgestellt.

### eFUEL-TODAY mit neuer Strategie und neuem Design

Bereits seit Anfang 2021 setzt sich der bft gemeinsam mit dem Dachverband Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland im Rahmen der Kampagne eFUEL-TODAY für synthetische Kraftstoffe ein. Da zu diesem Zeitpunkt E-Fuels noch relativ unbekannt waren, lag der Fokus zunächst darauf, die Öffentlichkeit über synthetische Kraftstoffe zu informieren und ihre Vorteile überhaupt erst einmal bekannt zu machen. Zwei Jahre nach dem Start der Kampagne hat der bft nicht nur die Corporate Identity aufgefrischt, sondern auch die Kommunikationsstrategie angepasst und sich international aufgestellt. Zwar geht es weiterhin darum, Politiker im Bundestag und in den europäischen Organen auf das Thema anzusprechen. Der Schwerpunkt der Kampagnenarbeit liegt jedoch darin, den europäischen Tankkunden und damit den europäischen Wähler über E-Fuels aufzuklären. Dafür wurde die Website im ersten Schritt auf englisch übersetzt. Weitere Sprachen folgten.

Neben der Internationalisierung kamen weitere Aktionen hinzu: eFUEL-TODAY hat die erfolgreiche Stickeraktion „E-Fuels? Ja, bitte“ und die Petition für E-Fuels neu aufgelegt, grafisch überarbeitet und ebenfalls in andere Sprachen übersetzt. Mit der Videokampagne: „Herzlichen Glückwunsch! Sie dürfen Ihr Auto weiter fahren!“ stehen den Partnern seit dem dritten Quartal 2023 vier Videoclips in verschiedenen Formaten für Social Media zur Verfügung. Sie verdeutlichen, dass Autofahrer mit HVO ihre Pkw mit Dieselmotor einfach weiterfahren können – und das mit einem deutlich geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Zusätzlich informiert eine Landingpage ([efuel-today.com/hvo](https://efuel-today.com/hvo)) über die nichtfossile Kraftstoffalternative.

Das Thema HVO setzte sich auch über den Jahreswechsel fort: Ein neu gestalteter Flyer fasst alle wichtigen Informationen rund um das Thema HVO kompakt zusammen. Mit dem Marketinginstrument will eFUEL-TODAY dabei helfen, die richtigen Antworten rund um HVO parat zu haben, bevor die Kunden die Fragen überhaupt erst stellen.

## eFUEL-TODAY

- 
- 
- **Werden Sie Unterstützer von eFUEL-TODAY**
- **Rund 30 Unternehmen unterstützen eFUEL-TODAY in den Jahren 2024 und 2025 aktiv. Dies ermöglicht es uns, weiterhin für die gemeinsame Sache einzustehen und die wichtige Informationsarbeit fortzusetzen. Für diese Möglichkeit bedanken wir uns herzlich bei allen Unterstützern! Sie wollen ebenfalls Partner von eFUEL-TODAY werden? Weitere Informationen finden Sie unter [efuel-today.com/hvo](https://efuel-today.com/hvo).**



Expertenpanel mit bft-Geschäftsführer Daniel Kaddik bei „HVO100 goes Germany“ © Mobil in Deutschland e.V.

### Partner der Kampagne „HVO100 goes Germany“ © Mobil in Deutschland

Nach langem Hin und Her war es im Mai 2024 endlich soweit: Der klimaschonende Dieseldieselkraftstoff HVO100 wurde zum Verkauf an öffentlichen Tankstellen in Deutschland zugelassen. Der bft und seine Mitglieder haben sich im Vorfeld auf den politischen Ebenen für die Freigabe stark gemacht. Zudem haben bereits vor der Zulassung einige Mitgliedsunternehmen HVO100 beispielsweise unter Markennamen wie KlimaDiesel90 und Diesel MAXX100 verkauft.

Um die Markteinführung zu begleiten und für mehr Bekanntheit und Akzeptanz des neuen Kraftstoffs in Gesellschaft, Politik und Wirtschaft zu sorgen, hat sich der bft der Kampagne „HVO100

goes Germany“ als Partner angeschlossen. Initiator ist der Automobilclub Mobil in Deutschland. 2023 fand im Rahmen der Kampagne ein Online-Event mit bft-Geschäftsführer Daniel Kaddik im Panel statt. Zur offiziellen Auftaktveranstaltung im März 2024 kamen über 250 geladene Gäste aus Wirtschaft, Industrie, Verbänden und Politik nach Berlin.

### Neuaufgabe der Branchenstudie Tankstellenmarkt © bft

Die Tankstellenbranche befindet sich im Wandel. Die Ursachen dafür sind vielfältig: das veränderte Mobilitätsverhalten nach der Pandemie, die Folgen des Ukraine-Krieges wie beispielsweise steigende Energiepreise, aber auch der Druck der Gesellschaft, mehr für den Klimaschutz zu tun und Alternativen zu fossilen Energieträgern zu finden. Seit vielen Jahren beleuchtet die „Branchenstudie Tankstellenmarkt“ diesen Wandel in der Gesellschaft sowie im Mobilitätsverhalten und die daraus resultierenden Auswirkungen auf den Tankstellenmarkt. Um einen noch professionelleren und tieferen Einblick in die Entwicklungen geben zu können, hat der bft die Studie 2023 erstmals in die Hände der Strategieberatung Schramm-Klein gelegt. Prof. Dr. Hanna Schramm-Klein ist Inhaberin der Professur für Marketing und Handel und Direktorin des Zentrums für Verbraucherschutz und verletzte Verbraucher der Universität Siegen. Ihre Forschungsschwerpunkte liegen in Marketing, Handel und Verbraucherschutz. In der Neuaufgabe der Branchenstudie hat sie Antworten darauf recherchiert und analysiert, wie sich die Branche verändert und inwiefern sie

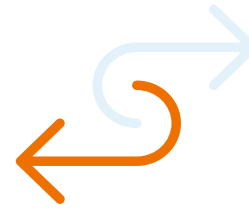
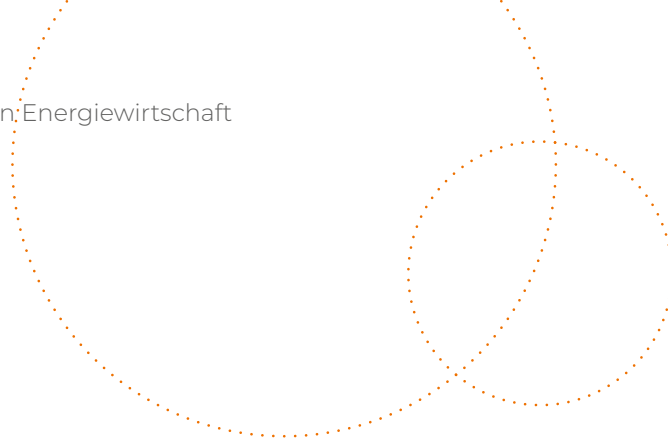
sich an die neuen Rahmenbedingungen anpassen muss, um auch künftig eine relevante Rolle zu spielen. Die Studie setzt sich dabei mit den Geschäftsfeldern Kraftstoffe, Shop, Dienstleistungen wie Autowäsche und Paketannahme auseinander und bewertet diese nach ihren Chancen und Risiken. Im Mai 2024 ist eine Aktualisierung der ersten Auflage erschienen, die Interessierte unter [presse@bft.de](mailto:presse@bft.de) kostenfrei anfordern können.



Pressekonferenz zur Tankstellenstudie mit Prof. Schramm-Klein (M.), bft-Vorstandsvorsitzender Duraid El Obeid (re.) und bft-Geschäftsführer Kaddik (li.) © Stephan Zieger



Der bft veröffentlicht jährlich die Branchenstudie Tankstellenmarkt.



## Das Jahr 2023 aus Sicht der mittelständischen Energiewirtschaft

Für den Verband der Mittelständischen Energiewirtschaft Deutschland (MEW), dem Dachverband von bft, AFM+E, UTV und FPE, war das zurückliegende Jahr eines mit vielen spannenden Themen, Events und Veränderungen.

Der MEW ist die Stimme der unabhängigen Mineralöl- und Energiewirtschaft in Deutschland. 1971 gegründet, bildet er seit über 50 Jahren die lückenlose Versorgung mit flüssigen Energieträgern in Deutschland ab. Seine Mitglieder sind in den Bereichen des Handels, der Lagerung, der Bebungung und der Tankstellen aktiv und so war auch das Jahr 2023 von dieser großen Themenvielfalt geprägt.







## UPEI

**Voller EU-Gesetzgebungskalender: Die UPEI als aktiver Akteur bei der Transformation der Energiesysteme, der auch gleichzeitig auf den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie drängt.**

Im Jahr 2023 und Anfang 2024 hat sich die UPEI in Brüssel weiterhin für die Interessen der unabhängigen Anbieter herkömmlicher und nachhaltiger Kraftstoffe eingesetzt und sah sich dabei mit einem sehr vollen EU-Gesetzgebungskalender konfrontiert: In der Tat mussten die meisten Rechtsvorschriften im Zusammenhang mit der Energiewende – nach dem EU-Klimagesetz von 2021 – vor den Europawahlen vom 6. bis 9. Juni 2024 zwischen dem EU-Rat und dem Europäischen Parlament verhandelt und vereinbart werden: Das „Fit-for-55“-Paket, das Gaspaket, weitere Sanktionen gegen Russland im Energiebereich und andere Initiativen oder Durchführungsmaßnahmen mussten sehr sorgfältig überwacht und kommentiert werden, damit die UPEI die Technologieneutralität fördern und eine möglichst effiziente Energiewende gewährleisten konnte.

Ermöglicht wurde dies durch das große Engagement des UPEI-Vorstands, einschließlich des Vertreters von MEW/bft Carsten Müller, und durch die Unterstützung unserer sechs thematischen Kommissionen und Experten.<sup>1</sup> Sie haben gemeinsame Positionen zu allen relevanten europäischen Rechtsvorschriften, die in den Bereichen Energie, Klima und Verkehr in Vorbereitung sind oder geändert werden, formuliert und diese an die politischen Entscheidungsträger in der Kommission, im Europäischen Parlament und im EU-Rat weitergegeben.

In diesem Zeitraum hat die UPEI neun Erklärungen und acht Positionspapiere veröffentlicht, manchmal im Rahmen verschiedener europäischer Industriekoalitionen, in denen die UPEI Mitglied ist. Zudem hat sie technische Beiträge zu den für die Mitglieder relevanten Gesetzgebungsvorhaben geliefert. Darin fordert der Verband die europäischen Politiker auf, „zu berücksichtigen, dass alle technologischen und finanziellen Lösungen vollständig mobilisiert werden müssen, um die Klimaneutralitätsziele des Pariser Abkommens zu erreichen“ und „die strategische Rolle sauberer Moleküle anzuerkennen, die in der Industrie, der Energieversorgung, im Verkehr und in Gebäuden verwendet werden, um die Klimaziele für 2050 zu erreichen. Dazu gehören unter anderem erneuerbare Kraftstoffe nicht-biologischen Ursprungs

(RFNBO), fortschrittliche Biokraftstoffe, Ausgangsstoffe für die Dekarbonisierung der Industrie (...) sowie Technologien zur Kohlenstoffabscheidung, -nutzung und -speicherung (CCUS).“<sup>2</sup> Der endgültige Kompromiss zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat der Europäischen Union zur Verordnung zu den CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für leichte Nutzfahrzeuge und ein ähnlicher Kompromiss für schwere Nutzfahrzeuge scheinen darauf hinzudeuten, dass die politischen Entscheidungsträger die Botschaft zu verstehen beginnen.

Aber die UPEI möchte darüber hinaus ein aktiver Akteur bei der Transformation unserer Energiesysteme sein. Im Jahr 2023 hat unsere Generalversammlung beschlossen, eine neue Kommission zu gründen, die sich der Energiewende widmet. Ihre Aufgabe ist es, das Wissen der UPEI und ihrer Mitglieder über technologische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungen zu vertiefen, insbesondere durch die regelmäßige Organisation von thematischen Webinaren, an denen externe Experten teilnehmen. Die neue Kommission organisiert auch den Austausch bewährter Praktiken zwischen den UPEI-Mitgliedern, um deren Kunden über mögliche verfügbare oder künftige Lösungen zu informieren. Schließlich hat sie – in Zusammenarbeit mit den fünf anderen Ausschüssen – die Aufgabe, die Risiken und Chancen zu bewerten, die sich aus den Entwicklungen der

EU-Politik ergeben, sowohl im legislativen Bereich als auch in Bezug auf Forschungs- oder Investitionsprogramme.

Schließlich positioniert sich die UPEI zu den ersten Überlegungen der EU zum Ziel der Reduzierung der Treibhausgasemissionen bis 2040 – die Europäische Kommission hat 90 Prozent vorgeschlagen – und durch die Beteiligung an der Arbeit mehrerer von der Europäischen Kommission eingerichteter Expertengruppen (Verbrauchersteuer-Kontaktgruppe, Renewable Low Carbon Fuel Industry Alliance, ETS2 Stakeholder Group, Oil Coordination Group, Trade Contact Group). Die neue Legislaturperiode 2024 bis 2029 wird nach den ersten Debatten dem Klimawandel weiterhin volle Aufmerksamkeit schenken, sich aber auch stärker auf die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Industrie konzentrieren.

.....  
**Pierre Lucas**

Secretary General bei UPEI

.....  
<sup>1</sup> Energy transition, fuel payments, bunkering, imports and wholesale, retail stations, and retail heating.

<sup>2</sup> UPEI-FETSA Joint Statement ahead of COP 28, 29 November 2023



© envato/RossHelen



## Aus dem Mitgliederkreis

Es gibt wieder spannende Geschichten von unseren Mitgliedern zu erzählen, von Nord nach Süd, von West nach Ost sind alle vertreten.

### Politikerpraktikum bei unserem Mitglied Sprint

Im Rahmen der Aktion „Praxis für Politik“, die der Bundesverband der Dienstleistungswirtschaft (BDWi) jährlich organisiert, hat der SPD-Politiker Ruppert Stüwe die Tankstelle des bft-Mitglieds Sprint besucht. Der Abgeordnete nahm sich viel Zeit, um sich von Sprint-Partner Patrick Lück sowie den Gebietsleitern Melanie Neumann und Paul Wolter die Abläufe an der Tankstelle zeigen zu lassen und um tatkräftig mitzuhelfen. Neben dem operativen Geschäft gehörten Mindestlohn und Personalmangel zu den Schwerpunktthemen der Gespräche. Auch Sarah Schmitt, Leiterin des bft-Hauptstadtbüros, war vor Ort. Sie betonte, wie wichtig der Einsatz von HVO zum Erreichen der Klimaschutzziele ist.

.....  
**Sprint**

### Politikerpraktikum bei unserem Mitglied Oel-Heimburger

Ende August besuchte Jan Metzler (CDU) die bft-Tankstelle Heydasch in Worms, die von unserem Mitglied Oel-Heimburger beliefert und von Jürgen und Sandra Heydasch betrieben wird. Neben den beiden Oel-Heimburger-Geschäftsführern Deinhard und Michael Dittert war auch unser Geschäftsführer Stephan Zieger vor Ort. Zu den Diskussionsthemen gehörten unter anderem die Energiewende und die damit verbundene Transformation der Mineralölbranche sowie das Thema Elektromobilität. Diskussionsbedarf gab es beim Thema Förderung für E-Autos, während sich die Teilnehmer des Termins hingegen darin einig waren, dass ein technologieoffenes Denken und der Einsatz von E-Fuels und HVO sinnvoll sind.

.....  
**Oel-Heimburger**



MdB Ruppert Stüwe (M.) zu Gast bei Sprint  
 © Sprint



MdB Jan Metzler (M.) bei seinem Besuch bei Oel-Heimburger  
 © Oel-Heimburger

### Willer.Wald – Die Walduhr tickt stetig weiter

Ein wichtiger Ausdruck des Nachhaltigkeitsgedankens unseres Mitglieds bft Willer 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) und seit Frühjahr 2022 auch in den Hüttener Bergen. Zusätzlich spendiert der frischgebackene Erstligist Holstein Kiel als Klimapartner für jedes geschossene Tor elf Bäume.

Das Erfolgsprojekt kommt der Umwelt und den Menschen in Schleswig-Holstein gleichermaßen zugute. Denn von allen Bundesländern hat Schleswig-Holstein den geringsten Anteil an Waldflächen. Während im Bundesdurchschnitt rund 32 Prozent der Flächen bewaldet sind,



Ministerpräsident Daniel Günther  
ist Schirmherr des Willer.Walds  
© bft

kommt das nördlichste Bundesland lediglich auf elf Prozent und liegt damit auf dem letzten Platz unter allen Flächenländern. Bundesweites Schlusslicht unter den Landkreisen ist Dithmarschen mit einem Flächenanteil von lediglich drei Prozent. Mit dem Willer.Wald trägt der Mittelständler aus Kiel dazu bei, die Waldbestände in der Region zu erhöhen und damit CO<sub>2</sub> aufzunehmen und zu speichern. Mitte Juni 2024 zeigte die Willer.Wald-Uhr über 300.000 Quadratmeter Waldfläche an.

.....  
**Willer**

## Grenzgeschichten

Bei der Fußball-Europameisterschaft der Männer 2024 in Deutschland war der Song „Links Rechts“ extrem beliebt und in den sozialen Medien viral gegangen: Ob in Berlin oder Leipzig, die niederländischen Fans hüpfen auf dem Weg zum Stadion zu Zehntausenden von links nach rechts. Es waren wunderbare, lustige Bilder.

Nicht ganz so massenhaft wie die Fußballfans: Viele Niederländer queren gern von West nach Ost die deutsch-holländische Grenze und wieder zurück, um beim bft-Mitglied Kuster Energy zu tanken oder beispielsweise Zigaretten zu kaufen. Die deutschen Tankstellen des niederländischen Unternehmens sind bei den Niederländern aufgrund ihres Preises sehr beliebt und ihnen zudem wohlbekannt: Von den derzeit 50 Tankstellen im niederländisch-deutschen Grenzgebiet betreiben Paul und Lars Kuster 42 Stationen in Holland und acht in Deutschland. In Deutschland soll das Tankstellennetz weiter ausgebaut werden: Noch 2024 kommen drei weitere Standorte hinzu. In den nächsten Jahren will Lars Kuster, der den deutschen Markt federführend betreut, auf 20 Tankstellen kommen, die auch außerhalb des Grenzgebiets liegen werden.

Die Kuster-Tankstellen werden in dritter Generation betrieben und wie es so ist: Nimmt man zwei Länder, wird verglichen. Während in Deutschland 90 Prozent der Kunden Privatleute sind, besteht in Holland der Hauptteil aus dem B2B-Geschäft, heißt 80 Prozent. In den Niederlanden kann HVO100 längst getankt werden, in Deutschland haben die Kusters - aufgrund der späten Freigabe in



Kuster Energy betreibt Tankstellen  
im niederländisch-deutschen Grenzgebiet  
© Kuster Energy

Deutschland Ende Mai 2024 - bisher eine Station mit HVO100 im Angebot. In den Niederlanden haben Vater und Sohn 180 E-Ladepunkte, in Deutschland sind 20 bis 40 im Aufbau. In Deutschland ist die Mentalität - und die Kusters formulieren es ganz sanft - „günstig ist gut“, während die Niederländer eher klimabewusst und bereit dazu sind, etwas mehr Geld dafür in die Hand zu nehmen. Nichtsdestotrotz beobachten die Kusters natürlich den beschriebenen Grenzwechsel: Einmal die Woche geht's über die Grenze nach Deutschland und dann wird im Supermarkt eingekauft - oft für eine Woche und die Nachbarn gleich mit - und gern getankt.

Lars Kuster ist mit seinen 26 Jahren der Deutschlandchef, sein Vater Paul (55 Jahre) kümmert sich um das Geschäft in den Niederlanden. Zusammen beschäftigen die beiden, die auch einen Mineralölhandel betreiben, rund 200 Mitarbeiter, viele sind zweisprachig. Und geht es nach den Kusters, werden es bald noch mehr sein.

.....  
**Kuster Energy**

### Erfolgsgeschichte aus Karlsruhe

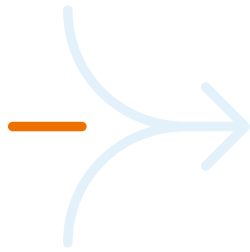
Wolfgang Fahrer ist in 2. Generation Chef der EFA-Tankstellen im Raum Karlsruhe. 20 Tankstellen betreibt Fahrer, seine Besonderheit: er setzt auf Regionales. Er kooperiert nicht nur mit einem regionalen Metzger, der ihn beliefert und dessen Produkte sehr guten Absatz finden, sondern er hat auch eine – natürlich regionale – Kaffeerösterei gekauft. Damit waren Fahrers Einkaufspläne aber noch nicht zu Ende: zusätzlich kaufte er eine Bäckerei, die in fünf Tankstellen bisher integriert ist, bei einem sechsten Standort läuft die Planung. Und Fahrer ist begeistert, die Umsätze sind top. Er bietet an seinen Standorten Sitzplätze drinnen und draußen, die Kunden erhalten eine Speisekarte und kommen gern zum reichhaltigen Frühstück. Seine eigene Bäckerei umfasst insgesamt 20 Filialen, die Preise sind identisch: ob in der Tankstelle oder außerhalb der Tankstelle, die Brötchenpreise sind gleich. Und für die Tankstellen samt Bäckerei gilt inzwischen das Wording: ‚Hole Brötchen, aber vergiss nicht zu tanken‘, nicht umgekehrt.



Die Bäckerei in der Tankstelle der EFA, Wolfartsweierer Straße in Karlsruhe  
© EFA Tankstellenbetriebe GmbH

Langfristig möchte Fahrer die Sitzgastronomie weiter ausbauen und plant auch Events. Auf seiner Speisekarte bietet er nicht nur regionale Schnitzel, sondern auch Avocaburger oder selbst gemachten Kartoffelsalat an, es ist für alle Geschmäcker etwas dabei. Aber noch ist beim Kunden nicht genug implementiert, an einer Tankstelle länger zu verweilen, zu sitzen. Er arbeitet daran, auch an seinen Eventplänen: gerade wurde die erste Taufe an einer seiner Tankstellen gefeiert. Dieses Mindset auszubauen: hier kann ich auch meinen runden Geburtstag oder die Silberhochzeit feiern, daran arbeitet Fahrer. Ein Jubiläumsevent gab es 2023 bei EFA selbst: seit 50 Jahren gibt es die EFA Tankstellenbetriebe GmbH und seit 50 Jahren ist sie bft-Mitglied. Klar ist auch: Es geht munter weiter, Stillstand, sich auf den Lorbeeren ausruhen, gibt es bei Wolfgang Fahrer nicht.

.....  
**EFA-Tankstellen**



## Impressionen aus 2023

### Tagung der Landesgruppe West (26. April 2023)

Tagungsschwerpunkte der Landesgruppe West unter der Leitung von Carsten Müller (Kuttenkeuler) in der Classic Remise Düsseldorf waren neben aktuellen rechtlichen Änderungen die Themen synthetische Kraftstoffe und die bft-Kampagne eFUEL-TODAY. Daneben nutzte der neue bft-Geschäftsführer Daniel Kaddik die Gelegenheit, um sich den Mitgliedern vorzustellen. Informationen aus der Industrie erhielten die Teilnehmer von WEAT und GP Joule.



Landesgruppentagung West  
© Stephan Zieger

### Tagung der Landesgruppe Nord (27. April 2023)

Nachdem die Landesgruppentagung Nord im vergangenen Jahr am nördlichen Rand der Region in Husum stattgefunden hatte, lud Landesgruppensprecher Marcus Feldhaus (Feldhaus Energie) die Mitglieder Ende April in den Südwesten Niedersachsens nach Bohmte nördlich von Osnabrück ein. In den Räumlichkeiten der Firma Kesseböhmer erfuhren die fast 30 Teilnehmer nicht nur Neuigkeiten vom Verband, sondern erhielten auch wichtige Informationen und Anregungen für das Alltagsgeschäft, insbesondere rund um das Konzept Smart Store.



Landesgruppentagung Nord  
© Stephan Zieger

### Tagung der Landesgruppen Süd und Südwest (21. November 2023)

Eine Kombination aus Themen der vergangenen Monate, aktuellen Herausforderungen und ein Blick in die Zukunft bestimmte das Treffen der bft-Mitglieder aus Süddeutschland. Passend dazu fand die Tagung bei der Firma Obrist statt. Das

Unternehmen hat seinen deutschen Firmensitz im ehemaligen Felix Wankel Forschungsinstitut in Lindau und entwickelt dort die Kraftstoffe der Zukunft. Die Veranstaltung fand unter der Leitung von Julia Eberhardt (Ernst Eberhardt) für die Landesgruppe Südwest und Christian Amberger (Allguth) für die Landesgruppe Süd statt. Philipp Ley (Ley) wurde zum Stellvertreter von Eberhardt gewählt.



Landesgruppentagung Süd und Südwest  
© Obrist

### Jahreshauptversammlung 2023 (26. September 2023)

Nach dem internen Teil der Jahreshauptversammlung lud der bft bereits am Nachmittag zu einer spannenden Diskussionsrunde über die Zukunft der Tankstelle ein. Moderiert von Matthias Bannas, Leiter Verbandskommunikation beim Bundesverband der Dienstleistungswirtschaft (BDWi),



bft-Vorstand



VDA-Präsidentin Hildegard Müller  
© Sandra Kühnapfel

diskutierten der bft-Vorstandsvorsitzende Duraid El Obeid, Achim Bothe, Vorstandsvorsitzender der Aral, und Prof. Hanna Schramm-Klein von der Universität Siegen darüber, wie sich die Branche künftig aufstellen kann, um erfolgreich zu bleiben. Auf der Abendveranstaltung im Alice Rooftop & Garden über den Dächern Berlins begeisterten nach der Begrüßungsrede des bft-Vorsitzenden El Obeid, Hildegard Müller, Präsidentin des Verbands der Automobilindustrie, und Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, die rund 200 Gäste mit interessanten Reden über die Mobilität von morgen.

### bft auf der E-Fuels Conference in München (4. September 2023)

Um den Klimawandel einzudämmen, bedarf es internationaler Partnerschaften und globaler Lösungen. Der bft unterstützt daher die Ergebnisse der ersten E-Fuels Conference, die Anfang September auf Einladung von Bundesverkehrsminister Volker Wissing in München stattfand. An der Konferenz nahmen hochrangige Vertreter, unter anderem aus den G7-Ländern und der Europäischen Union, teil. Die Teilnehmer sprachen sich für einen technologieoffenen Weg und die Notwendigkeit aus, schnellstmöglich eine E-Fuels-Industrie aufzubauen.

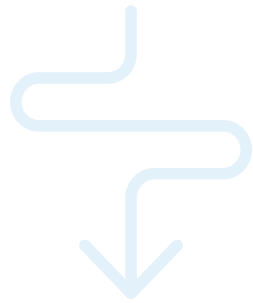


eFuels Konferenz  
Bundesminister  
Wissing (li.), bft-  
Vorstand El Obeid  
© bft

### Tankstelle & Mittelstand 2023

Die 21. Ausgabe der Tankstelle & Mittelstand feierte am 13. und 14. Juni 2023 ihre Premiere am neuen Standort in Essen. In drei Hallen informierten die Aussteller unter anderem aus den Bereichen Convenience, Shop und Ladenbau, Carwash, Tanktechnik sowie Licht- und Werbetechnik über Innovationen und Trends in der Tankstellenbranche. Auch zahlreiche Mineralölgesellschaften nutzen die Messe, um sich dem Publikum zu präsentieren. Der bft war wie immer gemeinsam mit der organisierenden Einkaufsgesellschaft freier Tankstellen mit einem Stand vor Ort. Ein besonderes Highlight: die Abendveranstaltung mit über 1.000 Gästen und der Verleihung des Preises „Tankstelle des Jahres“.

© Elsen Media



## Statements befreundeter Verbände

© BDWi



**„Die Zusammenarbeit zwischen bft und BDWi zeichnet sich durch langjähriges Vertrauen und durch kurzfristige Unterstützung aus.** Der BDWi nutzt die Vielfalt seiner Mitgliedsverbände, um der Politik passgenaue Angebote zu machen. Dazu zählen zum Beispiel die Politikerpraktika, die in der parlamentarischen Sommerpause organisiert werden. Dazu zählen gemeinsame Kampagnen – zum Beispiel zur Europawahl – und regelmäßige Politikergespräche. Kurzfristig unterstützt der BDWi immer gerne, wenn ein Sparringspartner benötigt oder eine Information beschafft werden muss. Neben der klassischen Verkehrspolitik liegt der Schwerpunkt des BDWi bei Wirtschafts-, Arbeits- und Finanzthemen.“

.....  
**Michael H. Heinz**

Präsident des Bundesverbands der  
Dienstleistungswirtschaft (BDWi)

© BVTE/Christian Kruppa



**„Die EU-Kommission will die Axt an das Geschäft mit Tabak, E-Zigaretten und anderen Nikotinerzeugnissen anlegen.** Brüssel bereitet eine erneute Verschärfung des gesetzlichen Rahmens vor, um Herstellung, Verkauf und Konsum der Produkte weiter zu erschweren. Unter dem Motto ‚Lass Dir von der EU nicht das Geschäft kaputt machen!‘ wurden gemeinsam mit der bft-Hauptstadtvertretung und dem ZTG im Frühjahr 2023 die Tankstellenbetreiber über die EU-Pläne informiert und ein erster Protest gegen die Verbotspolitik organisiert. Die Zusammenarbeit mit dem bft und der Tankstellenbranche stimmt mich optimistisch, gemeinsam in den kommenden Verhandlungen in Brüssel und Berlin der Stimme der Betroffenen Gehör verschaffen zu können.“

.....  
**Jan Mücke**

Geschäftsführer des Bundesverbands der Tabakwirtschaft und neuartiger Erzeugnisse (BVTE)

© BTG



**„Der BTG hat grundsätzlich ein gutes, kollegiales Verhältnis zu anderen Verbänden.**

Besonders intensiv und freundschaftlich ist seit Jahrzehnten die Zusammenarbeit des BTG mit dem bft. Es gibt viele Doppelmitgliedschaften, da sich die Ausrichtungen beider Verbände etwas unterscheiden und somit keine unmittelbare Konkurrenz besteht. Vielmehr ergänzen wir uns. Das findet sich in vielen gemeinsamen, auch politischen Projekten wieder. Viele Stellungnahmen zu Gesetzesvorhaben werden beispielsweise vorab besprochen und dann von beiden Verbänden an Politik und Gesetzgebung herangetragen. Das betraf bereits die Änderungen der BImSchV, aber auch die Änderungsvorhaben zu den Gesetzen der Energiewende, in der Coronazeit natürlich die Stellungnahmen zu den einzelnen Corona-Verordnungen und vieles mehr. Zurzeit gründet der bft einen eigenen Arbeitskreis Autowäsche. Dieser soll in enger Zusammenarbeit mit dem BTG realisiert werden, da der BTG die gewerbliche Fahrzeugwäsche seit über 60 Jahren betreut und begleitet.“

.....  
**Thomas Drott**

Geschäftsführer des Bundesverbands Tankstellen und  
Gewerbliche Autowäsche Deutschland (BTG)

© Mobil in Deutschland



**„Wir arbeiten bereits seit vielen Jahren mit dem Bundesverband freier Tankstellen bei verschiedensten Themen erfolgreich zusammen und sind selbst auch Mitglied im Verband.** Mit seinem Know-how und umfassenden Blick direkt aus der Praxis sehen wir den bft als Expertisengeber im Bereich Tankstelle. Das ist für uns als Automobilclub sehr wertvoll und daher schätzen wir diese Kooperation sehr. Ob es mediale Verknüpfungen sind, kreativer Ideenaustausch oder auch das gemeinsame Vorantreiben von aktuellen Themen wie beispielsweise die Förderung alternativer Kraftstoffe wie HVO100 oder E-Fuels – wir freuen uns auch in Zukunft auf viele spannende Themen und gemeinsame Aktivitäten.“

.....  
**Michael Haberland**

Geschäftsführer von Mobil in Deutschland

© VEDA



**„Angesichts der Verkehrswende stehen unsere Mitglieder vor der Herausforderung, wie sie die Zukunftsfähigkeit ihrer Betriebe sicherstellen können.** Im Rahmen unseres

Netzwerkes und regelmäßiger Treffen auf Geschäftsführungsebene geben wir dabei Hilfestellung, tauschen uns vertrauensvoll über die politischen Herausforderungen und die künftigen Trends aus und teilen unser jeweiliges Expertenwissen miteinander. Ein weiteres Beispiel für die gute Zusammenarbeit ist die Kampagne ‚HVO100 goes Germany‘, mit der wir uns gemeinsam mit dem Organisator Mobil in Deutschland für den Kraftstoff HVO100 einsetzen und Aufklärungsarbeit betreiben. Es ist beeindruckend, welche große mediale Präsenz unsere Verbände damit erreicht haben. Nur als starke Partner können wir sicherstellen, dass wir unsere Themen politisch gut vertreten können. Deshalb sind wir froh darüber, die Zusammenarbeit intensiviert zu haben und gemeinsame Projekte voranzubringen.“

.....  
**Armin Simmelbauer**

Geschäftsführer des Verbands der deutschen Autohöfe  
(VEDA)



„Die gesamte heutige Mineralölbranche steht vor dem Hintergrund der Pariser Klimaziele vor umfassenden Änderungen ihres Geschäftsmodells. Es gilt, die gesamte Wertschöpfungskette von der Erzeugung der Energieträger bis zur Auslieferung an Wirtschaft und Verbraucher klimafreundlich umzubauen. Angesichts der vielfältigen technologischen, regulatorischen, aber auch wegen der mit dem Wandel einhergehenden zusätzlichen wirtschaftlichen Herausforderungen ist die Unterstützung durch Verbände bei diesem Prozess wichtiger denn je. Die gute Zusammenarbeit und der regelmäßige Austausch zwischen bft und en2x ist dabei für beide Seiten von Vorteil. Die schon heute gelebte Gesprächskultur wollen wir auf jeden Fall fortsetzen.“

.....  
**Prof. Christian Küchen**

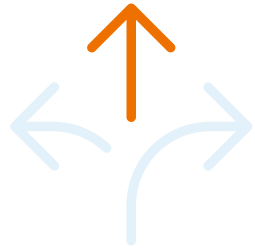
Hauptgeschäftsführer des Wirtschaftsverbands Fuels und Energie (en2x)



„Die Zusammenarbeit zwischen bft und ZTG ist durch Verlässlichkeit und Fairness geprägt - was nicht zuletzt daran liegt, dass sich viele handelnde Personen in den jeweiligen Vorständen und Geschäftsführungen seit langer Zeit kennen, schätzen und sich regelmäßig gegenseitig zu Fachthemen informieren. Bei fast allen gesetzgeberischen Initiativen rund um die Tankstellenbranche, aber auch beim Eintreten für Technologieoffenheit beim Mobilitätswandel sind die Interessen gleichgelagert. Verlässlichkeit und Fairness im gegenseitigen Umgang haben sich aber auch immer dann bewährt, wenn Mitglieder beider Verbände einmal gegensätzliche Interessen haben - was im Verhältnis zwischen Tankstellenpächtern (beim ZTG organisiert) und Tankstellengesellschaft (bft-Mitglied) ja gelegentlich vorkommen soll ...“

.....  
**Jürgen Ziegner**

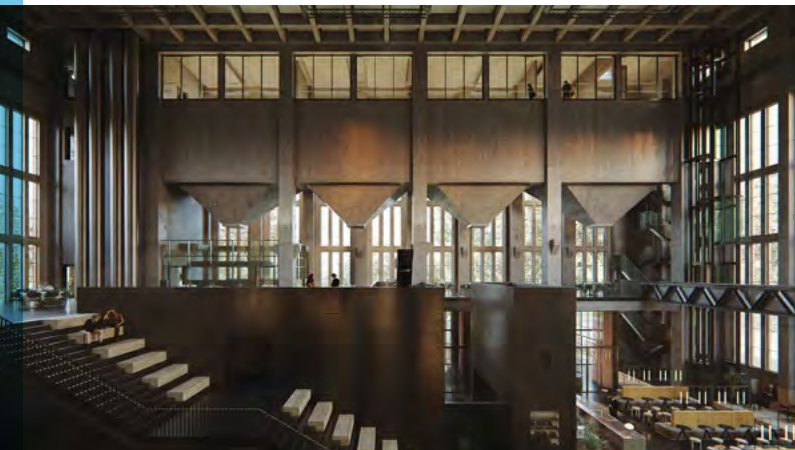
Geschäftsführer des Zentralverbands des Tankstellengewerbes (ZTG)



## Ausblick auf das Halbjahr 2-2024

Das Highlight in der zweiten Jahreshälfte war ganz klar die Mitgliederversammlung in München. Erstmals fand die bft-Jahreshauptversammlung im Bergson Kunstkraftwerk statt, das erst im April 2024 eröffnet hat.

2005 erwarben die Brüder Michael und Christian Amberger (Allguth) das seit Jahrzehnten leerstehende, ehemalige Heizkraftwerk. Aus dem Lost Place mit heimlichen Partys wurde das Bergson Kunstkraftwerk mit offiziellen Events, inklusive Anbau für Kunstausstellungen, Musiksälen und weiteren Kulturräumen. Ein gigantisches Projekt



Die Jahreshauptversammlung 2024 findet im Bergson Kunstkraftwerk in München statt.  
© Bergson



© La Strada

im Stadtteil München-Aubing, das Münchner und Touristen in dieses Viertel locken wird und für alle etwas bietet: Kunstinteressierte, Partybegeisterte, Genießer eines hervorragenden Restaurants und Entspannung Suchende im neu entstandenen Biergarten. Der bft durfte am 17. September im Bergson zu Gast sein. **Vielen Dank an alle Beteiligten!**

Nach sechs Jahren findet Ende November 2024 endlich wieder die bft-Arbeitstagung statt. Corona hatte alle vorherigen Planungen zunichte gemacht, daher ist die Vorfreude groß. Der bft gastiert im Kasseler Hotel La Strada, geboten werden spannende Key-Notes und Diskussionsbeiträge sowie die Möglichkeit, sich in den Workshops aktiv einzubringen.

### 65 Jahr bft

Der bft wird Ende 2024 stolze 65 Jahre alt, gegründet wurde er am 18.12.1959 in München-Grünwald als Verein freier Tankstellen e.V. **Wir lassen die Sektkorken knallen und danken unseren Mitgliedern für die teils generationenübergreifende Mitgliedschaft.**



© envato/RuthBlack

## Der bft-Vorstand



**Duraid El Obeid**  
Vorstandsvorsitzender



**Eike Mönneke**  
stellvertretender Vorsitzender



**Julia Eberhardt**  
Beisitzerin



**Stephan Zieger**  
Geschäftsführer



**Carsten Müller**  
stellvertretender Vorsitzender



**Marcus Feldhaus**  
Beisitzer



**Daniel Kaddik**  
Geschäftsführer



**Jochen Vieler**  
Schatzmeister

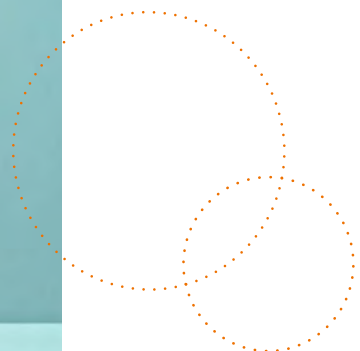


**Tobias Lanzerstorfer**  
Beisitzer

## Die bft-Geschäftsführung

© Sandra Kühnapfel (7)

© Simon Blackley



© Thomas Apel


# Der bft in Zahlen

Stand: Juli 2024

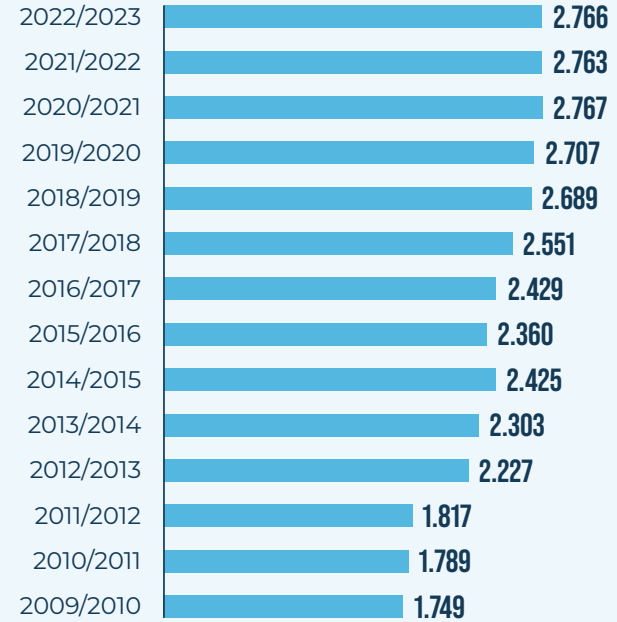
**21** **Eintritte**  
in den Jahren 2022/2023

## Verteilung der Tankstellen auf Mitglieder

1  **betreibt** **230** 

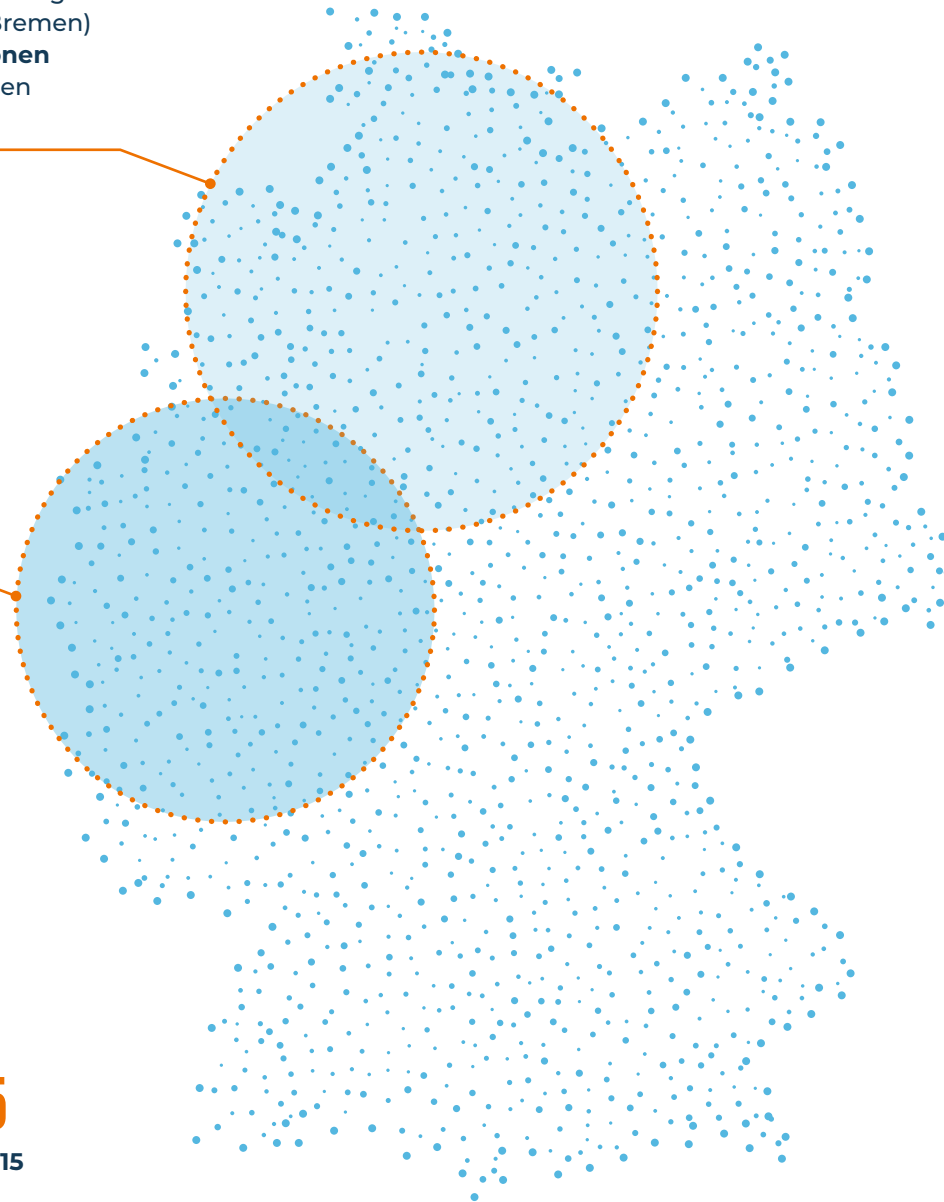
**371**  **werden von je** **1** **Mitglied** **betrieben** 

## Anzahl der Tankstellen



Die Landesgruppe Nord  
(Niedersachsen, Schleswig-  
Holstein, Hamburg, Bremen)  
vereint mit **931 Stationen**  
die meisten Tankstellen  
**(Mitglieder: 64).**

Die Landesgruppe West  
(Nordrhein-Westfalen) hat  
mit **126 Unternehmen** die  
meisten Mitglieder (Anzahl  
der **Tankstellen: 556**).



Zahl der Mitglieder



<b>524</b>	<b>522</b>	<b>521</b>	<b>515</b>	<b>495</b>
2022/2023	2021/2022	2020/2021	2019/2020	2014/2015

**Bundesverband Freier Tankstellen und  
unabhängiger deutscher Mineralölhändler e. V.**

Ippendorfer Allee 1d  
D-53127 Bonn

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

Fax +49 (0)228/91029-45

bonn@bft.de

**Geschäftsstelle Berlin**

Georgenstraße 23  
10117 Berlin

Tel. +49 (0)30/8095045-40

berlin@bft.de

[www.bft.de](http://www.bft.de)

***bft***

