

bft

Bundesverband Freier Tankstellen und
unabhängiger deutscher Mineralölhändler e. V.

Jahresbericht 2024



Impressum

Titelbild

© Kutteneuler

Redaktion

Anne Grote

Redaktionsschluss

August 2025

Gestaltung und Layout

auf Anfrage.berlin

Druck

primeline print berlin GmbH

Druck auf Naturpapier

Inhalt

Entwicklungen in unserer Branche 2024 4

Einführung von HVO100 als großes Presseevent 8

Ein Jahr HVO100 in Deutschland, zur HVO-Modellregion Gießen –
Ein Pionierprojekt von ROTH Energie 10

4 Fragen an den neuen Vorstandsvorsitzenden Carsten Müller 12

Kaddik kommentiert:
Neuer Kraftstoff, neuer Vorsitz, neue Ufer – 2024 14

Veränderungen 2024/2025 16

UPEI 18

Rückblick auf ein bewegtes Jahr mit eFUEL-TODAY 20

Mitglieder, Partner und Freunde über den bft 21

Veranstaltungen | Impressionen 23

65 Jahre bft – Eine kleine Zeitreise 27

Parlamentarier meets Tankstelle – ein Auszug aus 2024 31

Der bft-Vorstand 33

Die bft-Geschäftsführung 33

Der bft in Zahlen 34



Carsten Müller
Vorstandsvorsitzender
© Sandra Kühnapfel

Wie in den vergangenen Jahren auch legen wir Ihnen zu unserer Jahreshauptversammlung den Jahresbericht vor. 2024 war ein gutes Jahr für die Freien und ihren Verband. Der Umstrukturierungsprozess, den wir vor drei Jahren gestartet haben, ist zum Abschluss gebracht.

Wir haben das Berliner Büro an neuem Platz aufgestockt. Wir sind jetzt direkt Mitglied im europäischen Verband der Unabhängigen (UPEI) in Brüssel. Mit der neuen, vergrößerten Mannschaft haben wir zusätzliche Veranstaltungsformate eingeführt. Wir sind nicht mehr Mitglied des MEW. Wir haben uns aber im Guten getrennt, was die gemeinsame Mitgliedschaft in der UPEI aufzeigt. Wir haben nun einen direkteren Zugang zu den relevanten Informationen und verteilen sie so auch schneller an die Mitglieder. Das macht den Verband leistungsfähiger.

Der bft ist jetzt unmittelbar die Stimme des Tankstellenmittelstandes. Das ist wichtig in einer Zeit, in der große Umbrüche in unserem Markt stattfinden. Wir haben in diesem Jahr mit HVO den ersten zu wettbewerbsfähigen Preisen verfügbaren synthetischen Kraftstoff an unsere Tankstellen gebracht. Genauso sollte es auch für die E-Fuels laufen, die nun endlich verfügbar gemacht werden müssen. Die Diskussion muss darauf hinauslaufen, was E-Fuels können und nicht wie jetzt, was sie alles nicht können und wo man sie nicht anwenden sollte. Ein geschätzter Kollege aus dem Rheinischen hat einmal gesagt, wenn man bei der NASA über den Plan einer Mondlandung so diskutiert hätte wie heute über E-Fuels, würde man jetzt noch über die Lage der Notausgänge bei der Raumkapsel streiten.

Die Ampelkoalition hat zuletzt mehr gestritten als regiert. Das will die neue Koalition ändern. Wir setzen darauf. Viele Gesetzgebungsvorhaben sind im parlamentarischen Verfahren steckengeblieben. Die neue Regierung wird nicht an dieser Stelle ansetzen, davon gehen wir aus. Unsere Beiträge zur Regulatorik zeigen auf, wo wir jetzt stehen. Nach der parlamentarischen Sommerpause wird die Arbeit im September in Berlin beginnen. Wir freuen uns darauf, gemeinsam die Zukunft hier zu gestalten. Energie- und Klimawende sind nur im Einklang mit allen Partnern vernünftig zu bewältigen. Dass das nicht einfach wird, wissen wir.

Schwerpunkt dieser Ausgabe ist die Einführung von HVO100. Der Mittelstand war federführend bei der Einführung und unsere bft-Mitglieder Sprint und Roth Energie berichten aus der Praxis. Die Einführung von HVO100 kommt einer bürokratischen Odyssee gleich, da die unteren Wasserbehörden – je nach Landkreis – unterschiedliche Maßstäbe anlegen. Das kann niemand verstehen.

Der bft ist auch 2024 einer der spannendsten Verbände der Branche. Er ist dieses Jahr 65 geworden. Viele haben den bft innerhalb und außerhalb begleitet: als Marktpartner, als Verantwortungsträger oder als politischer Gesprächspartner. Viele klangvolle Namen waren dabei. Der bft wurde ernst genommen. In kleinen oder großen Krisen, von denen es viele gegeben hat. Die kleine Zeitreise, die wir aus diesem Anlass ins Heft genommen haben, zeigt, dass der Verband immer an der Stelle gestanden hat, an der ihn seine Mitglieder gebraucht haben. Das wird er auch künftig tun. Eben weil es der bft ist. Für seine Mitglieder.

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

Carsten Müller
Vorstandsvorsitzender

Entwicklungen in unserer Branche 2024

Überaus wichtig für unsere Branche war die Freigabe von HVO am 29. Mai 2024. Mit der Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt können nun endlich auch in Deutschland die neuen Dieseldieselsorten XTL und B10 angeboten werden. Während HVO im europäischen Ausland schon seit Jahren etabliert ist – in Skandinavien (Schweden, Finnland) beispielsweise bereits seit über zehn Jahren – war dieser Schritt hierzulande längst überfällig. Angesichts von rund 49 Millionen Pkw in Deutschland, darunter etwa 14 Millionen Diesel-Pkw, kommt die Freigabe genau zur richtigen Zeit.

Grundlage für die Markteinführung der neuen Kraftstoffe war die geänderte Verordnung über die Beschaffenheit und Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen (10. BImSchV), die am 22. März 2024 den Bundesrat passierte und am 28. Mai 2024 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht wurde. Der bft hatte deutliche Kritik an der zwei-monatigen Verzögerung an die Ampelkoalition adressiert: „Es ist unverständlich, warum die Veröffentlichung derart lang gedauert hat. Andere Gesetze, die ebenfalls am 22.3.2024 die Zustimmung im Bundesrat erhalten haben, wurden bereits Mitte April im Bundesgesetzblatt publiziert. Klimafreundliche Kraftstoffe anzubieten, sollte im Interesse aller Beteiligten sein und nicht unnötig blockiert werden! Endlich haben unsere Tankstellenunternehmen Rechtssicherheit und die Verbraucherinnen und Verbraucher die Möglichkeit, klimafreundlichen Diesel zu tanken“, so bft-Geschäftsführer Daniel Kaddik.

Anfang Januar 2025 boten bereits 350 Tankstellen in Deutschland HVO100 an, europaweit waren es 5.000 (Quelle: efuelsnow). Ein schnellerer Markthochlauf wäre möglich gewesen, doch bürokratische Hemmnisse bremsen die Entwicklung.

Einerseits mussten die Schutzsorten Super E5 und Diesel B7 weiter angeboten werden, was vor allem kleinere Tankstellen wegen begrenzter Lagerkapazitäten vor ein Platzproblem stellte. Andererseits waren viele Behörden mit dem neuen Kraftstoff überfordert: Es kam zu falschen Klassifizierungen beim Wasserschutz oder gar zu unsinnigen Gutachten über die Eignung bestehender Tankanlagen.





© Thomas Apel (2)

Das belastete insbesondere den Mittelstand, der die Einführung von HVO vorangetrieben hat – 2024 war die Anbieterstruktur für HVO100 eindeutig mittelständisch geprägt.

Anzahl der Stationen: bft bei 21 Prozent

2024 lag die Gesamtzahl bei 14.442 Stationen und damit elf Tankstellen unter dem Wert aus 2023 (Quelle: EID). Die stabile Entwicklung der Tankstellenanzahl ist eng mit dem wachsenden Pkw- bzw. Kraftfahrzeug-Bestand in Deutschland verbunden. Die Marktanteile des bft am Gesamtmarkt bezüglich der Anzahl der Stationen in Deutschland inkl. Autobahntankstellen lag 2024 bei 21 Prozent und damit vor Aral mit 16 Prozent oder Shell mit 14 Prozent. Die Anzahl der Straßentankstellen (ohne Autobahntankstellen) stagnierte 2024 bei 14.084 zu 14.093 in 2023.

Kraftstoffabsatz: Diesel und Ottokraftstoffe nahezu gleichauf

Die Entwicklung des Kraftstoffabsatzes an den Tankstellen in Deutschland zeigt, dass Ottokraftstoffe inzwischen das Niveau des Diesels erreicht haben. Ursache ist der kontinuierliche Anstieg der Ottokraftstoffmengen bei gleichzeitig sinkenden Dieselverkäufen.

Im Jahr 2024 setzten die Tankstellen durchschnittlich rund 3,669 Kubikmeter Kraft- und Schmierstoffe ab – davon 1.809,8 Kubikmeter Ottokraftstoffe und 1.807,3 Kubikmeter Diesel. Damit blieb der Gesamtabsatz nahezu konstant gegenüber 2023 (3.667 Kubikmeter). Zum Vergleich: 2022 lag der Durchschnittswert mit rund 3,736 Kubikmetern etwas höher, 2021 mit 3,562 Kubikmetern niedriger (Quelle: Eurodata).

Pkw-Bestand wächst

Die Zahl der Pkw in Deutschland steigt kontinuierlich an. Das Mobilitätsverhalten ist weiterhin stark vom Wunsch nach Individualmobilität geprägt – das Auto bleibt dabei mit Abstand das wichtigste Verkehrsmittel. Laut Kraftfahrt-Bundesamt erhöhte sich der Pkw-Bestand von rund 41,7 Mio. im Jahr 2010 auf 49,3 Mio. Anfang 2025, ein Zuwachs von 18 Prozent.

Für die Entwicklung des Kraftstoffabsatzes sind diese Zahlen wichtig: Anfang 2025 entfielen noch knapp 89 Prozent aller Pkw auf Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben – 60,6 Prozent Benziner (–1 Prozentpunkt) und 28 Prozent Diesel (–2,2 Prozentpunkte). Damit wurden zu Jahresbeginn 2025 rund 43,8 Mio. Pkw ausschließlich mit fossilen oder entsprechenden alternativen Kraftstoffen betrieben.

Die Zahl der batterieelektrischen Fahrzeuge (BEV) ist in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen und erreichte Anfang 2025 rund 1,65 Mio. Pkw – das entspricht jedoch nur 3,3 Prozent des Gesamtbestands. Hinzu kommen knapp 1 Mio. Plug-in-Hybride, die anteilig elektrisch betrieben werden können. Zusammen mit allen Hybridfahrzeugen ergibt sich ein Anteil von 7,2 Prozent.

Andere alternative Antriebe spielen kaum eine Rolle: Flüssiggas (LPG) kommt mit rund 300.000 Fahrzeugen auf 0,6 Prozent (-4,4 %), Erdgas (CNG) mit etwa 73.000 Fahrzeugen auf 0,1 Prozent (-5,6 %) und Brennstoffzellenfahrzeuge (Wasserstoff) mit nur rund 1.800 Pkw auf einen verschwindend geringen Anteil (-14,8 %).

Shop-Geschäft

Das Geschäftsfeld ‚Shop‘ ist für Tankstellen mit großem Abstand der wichtigste Ertragsbereich – noch vor Kraftstoffen und Services. Laut Eurodata erwirtschaftet die Durchschnittstankstelle 57 Prozent ihres Bruttoverdienstes über den Shop. Zwar ist die Kundenfrequenz im Vergleich zum klassischen Lebensmitteleinzelhandel begrenzt, doch die Umsatzentwicklung ist klar positiv: von rund 600.000 Euro im Jahr 1998 auf rund 1,2 Mio. Euro im Jahr 2024 (Eurodata 2025). Auffällig ist dabei, dass die Verkaufsflächen zugleich rückläufig sind: von 80 m² im Jahr 2022 über 77 m² in 2023 auf nur noch 74 m² im Jahr 2024.

Die Betrachtung der Flächenproduktivität – also des Bruttojahresumsatzes pro Quadratmeter Verkaufsfläche – verdeutlicht die hohe Leistungsfähigkeit von Tankstellenshops. Trotz vergleichsweise kleiner Sortimente gehören sie zu den produktivsten Formaten im stationären Einzelhandel. 2022 lag die durchschnittliche Flächenproduktivität bei 13.982 Euro, 2023 bei 15.575 Euro und 2024 bereits bei 16.913 Euro. Das entspricht einem Anstieg um 20,95 Prozent innerhalb von zwei Jahren. Diese Entwicklung ist sowohl auf steigende Umsätze als auch auf eine effizientere Nutzung der Verkaufsflächen zurückzuführen.

Neben den Umsätzen ist auch der Bruttoverdienst entscheidend: Bei einem durchschnittlichen Shop-Umsatz von rund 1,2 Mio. Euro erwirtschaftete eine Tankstelle im Jahr 2024 einen Bruttoverdienst von 235.148 Euro.





Self-Checkout-Kasse
© HUTH

Shop-Innovationen

Bei Self-Checkout-Systemen scannen Kunden ihre Artikel an speziellen Kassen selbst und bezahlen mit Karte. Dieses Verfahren ist inzwischen weit verbreitet und soll dazu beitragen, Warteschlangen zu reduzieren und den Einkauf – zumindest aus Kundensicht – zu beschleunigen.

Automatenläden gehen noch einen Schritt weiter: Hier wählen die Kunden ihre Produkte direkt aus einem Automaten und bezahlen sofort. Sie können rund um die Uhr geöffnet sein und benötigen kein Personal. Besonders geeignet sind sie für Snacks, Getränke und andere kleinere Artikel – also genau die typischen Sortimente von Tankstellenshops.

Geschäftsfeld Service

Den dritten Hauptgeschäftsbereich der Tankstellen – neben Kraftstoffgeschäft und Shop – bilden Serviceleistungen rund um das Kraftfahrzeug, wie Autowäsche und -pflege, Reparatur- bzw. Wartungsarbeiten oder weitere Dienstleistungen. Der durchschnittliche Gesamtumsatz in diesem Bereich lag laut Eurodata im Jahr 2024 bei 127.140 Euro pro Station und damit deutlich unter dem Niveau von Kraftstoff- und Shopgeschäft.

Die mit Abstand wichtigste Serviceleistung ist die Autowäsche, sowohl in Bezug auf den Umsatz als auch auf den Margenbeitrag. Autowaschanlagen erzielten im Durchschnitt einen Jahresumsatz von 65.933 Euro und damit 51,9 Prozent des Gesamtumsatzes im Servicebereich. Am Margenbeitrag hatte die Autowäsche einen Anteil von 49,7 Prozent. Im Jahr 2024 führte eine Tankstelle im Durchschnitt 6.688 Autowäschen durch.

Kfz-Wartung und -Reparatur spielen für gewöhnliche Tankstellen inzwischen kaum noch eine Rolle. Neben den hohen Investitionen in die für moderne Fahrzeugmodelle erforderlichen Spezialwerkzeuge und digitalen Analysetools wird auch entsprechend qualifiziertes Personal benötigt. Für eine klassische Durchschnittstankstelle sind die Kosten für eine vollwertig ausgestattete Werkstatt in der Regel nicht rentabel – zumal Fachkräfte häufig fehlen.

Zunehmend wichtiger werden hingegen zusätzliche Serviceleistungen, etwa die Funktion als Pick-up- und Drop-off-Station. Immer mehr Tankstellen kooperieren mit Paketdienstleistern und fungieren als Abhol- und Versandstellen. Der Vorteil: Über den bestehenden Autofahrerkundenstamm erschließen sie neue Kundengruppen, die Tankstellen zusätzlich als Shops entdecken und nutzen.

Ausfahrt Autowäsche, bft-Tankstelle in Goch,
© Kutteneuler



Einführung von HVO100 als großes Presseevent

Wir sind als erste Tankstellengesellschaft in Berlin/Brandenburg im April 2024 mit einem großen Presseevent für HVO100 gestartet, bei dem u.a. Judith Skudelny (Generalsekretärin der FDP Baden-Württemberg) und der neue Parteivorsitzende der FDP, Christian Dürr, eingeladen waren. Vom bft hat Daniel Kaddik die Veranstaltung vor Ort unterstützt und moderiert. Auch der damalige Staatssekretär Oliver Luksic war für eine Probefahrt mit HVO100 zum FDP-Parteitag vor Ort.

An dieser Tankstelle lag HVO100 mit starken 12 Prozent auch schnell an der Spitze des gesamten Diesel-Absatzes. Das war insofern mehr als wir erwartet haben, weil wir vorher auch schon einen sogenannten „Blend“ mit 25 Prozent HVO im Einsatz hatten, der bei etwa 3-4 Prozent vom Diesel-Absatz lag. Knapp eine halbe Million Liter HVO100 wurden an unseren Tankstellen mittlerweile getankt und das, obwohl die meisten Standorte gerade erst frisch ans Netz gegangen sind. Mittlerweile haben wir bereits 6 Tankstellen mit HVO100 in Berlin und sind der führende Anbieter in der Region. Weitere Standorte in Brandenburg und auch in anderen Bundesländern werden zeitnah folgen.



Die Eröffnung: Sprint verkauft als erste Tankstelle in Berlin HVO100. Von links: Christian Dürr, FDP-Vorsitzender, MdB Judith Skudelny, Sprint-Chef Duraid El Obeid, bft-Geschäftsführer Daniel Kaddik, Dr. Michael Haberland, Präsident Mobil in Deutschland
© Sprint



Zum ersten Mal der Preismast mit HVO100
© Sprint



Der Tankzettel als Beleg für die CO₂-Einsparung.
© Sprint

Zukünftige Marktchancen

Wir sehen monatliche Zuwächse von 1-2 Prozent und setzen mittelfristig auf einen Anteil von bis zu 20 Prozent vom Diesel-Absatz. Für einen großen Hochlauf müssen aber bundesweit noch mehr Stationen ans Netz gehen, auch wenn es aktuell schon mehr als 400 Tankstellen mit HVO100 in Deutschland gibt. Dafür wäre der Wegfall des „Bestandssortenschutzes“ für E5 sehr hilfreich, weil sonst einfach nicht genügend freie Tankkapazitäten zur Verfügung stehen. Steuervorteile für nachhaltige Kraftstoffe wären ebenso begrüßenswert, damit der Preisabstand zum herkömmlichen Diesel idealerweise entfällt oder sogar günstiger verkauft werden kann.

Kundenfeedback zu HVO100

Das Feedback ist durchweg positiv. Dabei teilen sich die Beweggründe für den Kauf von HVO100 etwa 50/50 auf. Die eine Hälfte schätzt die eher technischen Eigenschaften wie bessere Laufruhe, bessere Kälteeigenschaften, keine „Dieselpest“ etc. – die andere Hälfte ist überzeugt von der Nachhaltigkeit, mit bis zu 90 Prozent weniger CO₂-Neuemissionen gegenüber herkömmlichem, fossilem Diesel. Uns erreichen auch viele Anfragen aus der Mitte und dem Osten Deutschlands, wann wir HVO100 an unseren anderen Standorten einführen. Wir planen hier sukzessive den weiteren Ausbau unseres Netzes bzw. unseres Angebotes für HVO100.

Preise und Tankraumkapazitäten

Der Preis ist aktuell noch etwas volatil, aufgrund der derzeit schwankenden Verfügbarkeit im Markt, die aber stetig gesteigert wird. Wie bereits beschrieben, wäre perspektivisch auch ein Preisniveau auf oder sogar unter dem Preis von herkömmlichem Diesel erstrebenswert. Hinzu kommt die genannte Tankraumkapazität, die durch die geschützten Bestandssorten den schnellen Ausbau bremst oder sogar verhindert. Wir erleben leider teilweise auch immer noch zähe Genehmigungsprozesse bei den Behörden, obwohl HVO100 in jeder Hinsicht deutlich besser und weit weniger gefährdend für die Umwelt einzuordnen ist. Hier setzen wir auf Aufklärung und Unterstützung durch Verbände – aber auch auf die Politik und die neue Bundesregierung. Die bürokratischen Hürden sollten schnell fallen, damit die Verbraucherinnen und Verbraucher auch mit ihrem Diesel sofort zum Klimaschutz beitragen können, ohne extra in ein teures, neues Fahrzeug investieren zu müssen. Die Nachfrage ist ganz offensichtlich nicht nur vorhanden, sondern sogar ausgesprochen groß.

Benjamin Kraatz

Leiter Marketing & Kommunikation

Ein Jahr HVO100 in Deutschland, zur HVO-Modellregion Gießen – Ein Pionierprojekt von ROTH Energie

In der Energiebranche wird viel über Nachhaltigkeit und Innovation gesprochen – häufig jedoch nur theoretisch. ROTH Energie beweist, dass es auch anders geht: Dem mittelständischen Unternehmen ist es in bemerkenswert kurzer Zeit gelungen, den synthetischen, regenerativen Kraftstoff HVO100 flächendeckend in der Region Gießen/Mittelhessen bereitzustellen. Damit ist Gießen heute eine Modellregion für nachhaltige Mobilität in Deutschland.

Bedeutung von HVO100

Hydriertes Pflanzenöl (HVO100) ist ein innovativer Dieselmotorkraftstoff der nächsten Generation, der zahlreiche Vorteile gegenüber fossilem Diesel bietet. Er wird aus Alt Speisefetten und pflanzlichen Ölen hergestellt und reduziert die CO₂-Emissionen signifikant. Zudem ist HVO100 frei von Schwefel und Aromaten, verbrennt sauberer und kann somit nicht nur die Umwelt schonen, sondern auch die Lebensdauer von Motoren verlängern.

Strategien und Herausforderungen

Die Etablierung von HVO100 in einer gesamten Region ist kein Zufallsprodukt, sondern das Ergebnis gezielter strategischer Entscheidungen und umfangreicher Investitionen. ROTH Energie erkannte früh das Potenzial dieses alternativen Kraftstoffs und baute die erforderliche Infrastruktur systematisch aus – von der Umrüstung von Bodentanks und Tanklagern über angepasste Logistikprozesse bis zur Sicherstellung stabiler Lieferketten.

Ein weiterer Erfolgsfaktor war die intensive Aufklärungsarbeit: Durch Informationskampagnen und enge Kooperationen mit lokalen Unternehmen und Kommunen konnten Vorbehalte ausgeräumt und Vertrauen aufgebaut werden. ROTH Energie investierte nicht nur in Technik und Marketing, sondern auch in Bildungsmaßnahmen und Partnerschaften – mit dem Ziel, eine breite Akzeptanz für HVO100 zu schaffen.

Sortenumbelegung von B7 auf HVO

Bei ROTH Energie haben wir an drei Standorten Schreiben der unteren Wasserbehörden erhalten, die auf die Notwendigkeit einer behördlichen Abstimmung bei der Umstellung von B7 auf HVO-Kraftstoff (nach DIN EN 15940) hinweisen.

Die sogenannte Sortenumbelegung ist technisch machbar und rechtlich zulässig. HVO100 wird von den meisten Herstellern in den Sicherheitsdatenblättern in WGK 1 eingestuft und ist demnach nur schwach wassergefährdend. Nach Reinigung und



HVO100 wird bei ROTH Energie angeboten
© ROTH Energie

Inspektion der Anlagenteile kann ein störungsfreier Betrieb gewährleistet werden.

Empfohlen wird, die Behörden frühzeitig per formloser Anzeige über die geplante Umstellung zu informieren und die erforderlichen Unterlagen (z. B. Anzeige nach § 40 AwSV, Selbsteinstufung, Antrag auf vorzeitigem Beginn) beizufügen. Dieses Vorgehen entspricht der bundesweit abgestimmten Empfehlung des BLAK UmwS.

Mit dieser Vorgehensweise sollte die Umstellung in der Regel reibungslos möglich sein.

Ausblick und Bedeutung für die Zukunft synthetischer Kraftstoffe

ROTH Energie hat Gießen zu einer Modellregion für klimafreundliche Kraftstoffe gemacht – mit Vorbildfunktion für andere Regionen in Deutschland. Das Projekt zeigt eindrucksvoll, wie engagierte



HVO100 bei ROTH Aschaffenburg
© ROTH Energie

Mittelständler mit klarer Vision und Innovationsgeist einen echten Beitrag zur Energiewende leisten können.

Die flächendeckende Verfügbarkeit von HVO100 stärkt nicht nur die regionale Wirtschaft, sondern liefert auch konkrete Lösungen im Kampf gegen den Klimawandel. Mittlerweile betreibt ROTH Energie HVO100-Tankstellen an zwei Standorten in Gießen sowie in Lich, Wetzlar und Allendorf (Lumda). Weitere Stationen folgen entlang der Achse Frankfurt-Eisenach, darunter Standorte in Weiterstadt, Ortenberg, Aschaffenburg, Haiger sowie Krauthausen/Eisenach.

Bereits vor über vier Jahren hat ROTH Energie begonnen, die eigene Tankstelleninfrastruktur zukunftsfähig zu gestalten – zunächst durch die Umstellung von zehn Stationen auf R33 Blue Diesel. Dadurch konnten diese Standorte nach der offiziellen Zulassung von HVO100 in Deutschland schnell umgerüstet werden. Heute betreibt das Unternehmen bereits 16 HVO100-Tankstellen – eine 17. folgt im Sommer 2025 im neuen Gewerbegebiet „Am Flugplatz“ in der Gießener Colemanstraße.

Wer tankt HVO100?

Unsere Auswertungen zeigen, dass sich die Kundenschaft in drei Hauptgruppen unterteilen lässt:

1. **Logistikunternehmen und Nutzfahrzeugflotten**, die auf wirtschaftlich und ökologisch sinnvolle Lösungen setzen.
2. **Unternehmen mit PKW-Dieselflotten**, die aktiv zur CO₂-Reduktion beitragen wollen oder müssen.
3. **Überzeugte Privatkunden**, die sowohl ihrem Motor als auch der Umwelt etwas Gutes tun wollen.

An der ersten HVO100-Tankstelle in Frankfurt am Main registrieren wir mittlerweile rund 20 Tankvorgänge täglich – Tendenz steigend. Insgesamt entwickeln sich die Absatzmengen an allen Standorten kontinuierlich positiv.

Auch der eigene Fuhrpark von ROTH Energie nutzt HVO100 an allen verfügbaren Standorten – ein klares Bekenntnis zur gelebten Nachhaltigkeit.



Kim Dennis Backhaus
Leiter Marketing bei ROTH Energie
© ROTH Energie

Fazit zu unserem HVO100-Projekt

Mit dem HVO100-Projekt in der Region Gießen hat ROTH Energie einen Meilenstein für nachhaltige Mobilität gesetzt. Das Unternehmen beweist, dass mittelständische Akteure eine Schlüsselrolle bei der Transformation der Energieversorgung einnehmen können. Die Modellregion Gießen zeigt eindrucksvoll, wie aus Visionen konkrete, zukunftsfähige Lösungen entstehen – für eine saubere, nachhaltige und wirtschaftlich tragfähige Zukunft.



Carsten Müller
Vorstandsvorsitzender
© Sandra Kühnapfel

4 Fragen an den neuen Vorstandsvorsitzenden Carsten Müller

1) Was planen Sie für den bft in naher Zukunft?

Den Strategieprozess, den mein Vorgänger Duraid El Obeid dankenswerterweise angestoßen hat, werde ich tatkräftig fortführen. Ziel ist eine noch stärkere und eigenständigere Interessenvertretung des bft. Aus diesem Grund sind wir zum Jahresende 2024 aus dem Dachverband MEW ausgestiegen. Künftig liegt unser Fokus darauf, die spezifischen Interessen unserer Mitglieder noch direkter zu vertreten und flexibler auf die dynamischen Marktbedingungen zu reagieren. Dem MEW bleiben wir freundschaftlich verbunden und werden auch weiterhin fallbezogen und durch gemeinsame Stellungnahmen gegenüber der Politik zusammenarbeiten.

Mit diesem Wechsel beziehen wir neue, attraktive und lichtdurchflutete Büroräume in Berlin-Mitte, da wir unser Team personell verstärken und die bisherigen Räumlichkeiten beim MEW nicht mehr ausreichen.

Auf europäischer Ebene bleibt der bft ebenfalls gut aufgestellt: Wir werden künftig direktes Mitglied im UPEI sein und nicht mehr über den MEW angebunden. Dies gewährt uns – unterstützt durch mein dortiges Vorstandsmandat – Einblicke in die für unsere Branche zunehmend wichtige Europapolitik aus erster Hand.

Ein weiterer Baustein unserer Neuausrichtung ist die Überarbeitung unseres Corporate Designs. Diese Weiterentwicklung werden wir erstmals in Essen präsentieren und im Rahmen unserer Jahreshauptversammlung im September 2025 in Berlin offiziell vorstellen.

2) Wo sehen Sie den bft in den nächsten Jahren?

Wir werden als Stimme des Tankstellenmittelstands weiter wachsen und weitere Branchenvertreter als Fördermitglieder und Partner gewinnen. Hier leistet bft-Geschäftsführer Daniel Kaddik mit neuen Veranstaltungen, innovativen Formaten und intensivem Netzwerken echte und erfolgreiche Schwerarbeit.

Zudem wollen wir unsere Zusammenarbeit mit unseren Branchenpartnern en2x und Uniti weiter vertiefen, um bei gemeinsamen Themen mit einer Stimme gegenüber der Politik aufzutreten. Eine starke, gebündelte Stimme findet einfach mehr Gehör als ein vielstimmiges Gezwitscher.

Schon jetzt wird die Expertise des bft deutlich häufiger nachgefragt – ob für Panels, Branchenevents oder in den Medien.

3) Was fordern Sie von der Politik?

Es gibt viele Themen, die uns beschäftigen:

Mehr Rechtssicherheit für den Markthochlauf synthetischer Kraftstoffe. Kein Hersteller wird Milliarden investieren, wenn die Regierung keine Technologieoffenheit garantiert. Die Steuersätze für erneuerbare Kraftstoffe – wie E-Fuels und nachhaltige biogene Kraftstoffe – sollten bei Verwendung in Reinform wie auch in der Beimischung idealerweise auf den Mindeststeuersatz des Kommissionsvorschlags, zumindest aber auf den Mindeststeuersatz der geltenden Energiesteuer-richtlinie gesenkt werden.

Mehr Einheitlichkeit und weniger Föderalismus bei der Einführung von HVO. In einem Landkreis erteilt die untere Wasserbehörde die Zulassung nach kurzer Prüfung, im nächsten wird eine gutachterliche Freigabe der gesamten Tankstelleninfrastruktur gefordert – vom Tank über den Schlauch bis hin zur Fuge. Solche Unterschiede sind unverständlich und behindern uns massiv.

Abbau bürokratischer Hürden beim Bau von Ladesäulen. Genehmigungs- und Netzanschlussprozesse dauern zu lange. Einheitliche Baugenehmigungsregelungen in allen Bundesländern wären dringend notwendig.

Fortbestand von § 60 EnergieStG: Diese Vorschrift ist für den mittelständischen Mineralölhandel von elementarer Bedeutung und muss erhalten bleiben.

Wie man sieht: Unsere Agenda ist voll – und wir werden weiter mit Nachdruck an diesen und weiteren Themen arbeiten.

4) Wo sehen Sie unsere Branche in 10 Jahren? Wo sehen Sie den bft in 10 Jahren?

Vieles hängt von der Politik ab, die uns die Rahmenbedingungen für unsere Branche vorgibt – und uns je nach Ausrichtung hemmt oder wachsen lässt.

Beim Fortbestand unserer Branche bin ich jedoch völlig entspannt und optimistisch: Auch wenn manche Stimmen behaupten, Tankstellen würden bald verschwinden – das ist Unsinn. Wir werden auch in 20 Jahren noch für unsere Kunden da sein. Sicherlich verändert, aber weiterhin präsent. Niemand ist so flexibel und innovationsfreudig wie der Mittelstand. Das hat nicht zuletzt die Einführung von HVO gezeigt: Der Mittelstand ging entschlossen voran, während die großen Player deutlich später damit begonnen haben, HVO anzubieten.

Aktuelle Studien belegen zudem, dass das Interesse an Individualmobilität hoch bleibt, auch bei jungen Menschen. Ob Ladesäulen, E-Fuels oder HVO – wir Mittelständler haben alles im Repertoire, was für die jeweilige Region und Tankstellengröße sinnvoll ist.

Was die Zukunft des bft betrifft, freue ich mich, diesen großartigen Verband noch eine Weile führen zu dürfen. Ich kenne keinen anderen

Wirtschaftsverband mit so viel gelebter Solidarität, gegenseitigem Interesse und wärmendem Respekt. Der bft wird weiter wachsen – an Mitgliedern, an Stärke und an Bedeutung – und damit auch in Zukunft bestens aufgestellt sein.





Daniel Kaddik
bft Geschäftsführer
© Simon Blackley

Kaddik kommentiert:

Neuer Kraftstoff, neuer Vorsitz, neue Ufer — 2024

2024 war ein Jahr der Bewegung: technisch, politisch und auch intern. Der bft hat an mehreren Fronten geliefert – und genau das hat in der öffentlichen Debatte nicht jedem gefallen. Wo der Verband faktenbasiert vorging, wählten manche Kritiker die Lautstärke. Wir blieben beim Kurs. Und während in Berlin die energie-, klima- und wirtschaftspolitische Geisterfahrt der Ampel mit einem Ende mit Schrecken nach einem gefühlten Schrecken ohne Ende beendet wurde, lag der Fokus auf dem, was für Kundinnen und Kunden zählt: verlässliche, bezahlbare und Schritt für Schritt defossilisierte Mobilität.

Neuer Kraftstoff. Mit der Freigabe von HVO100 für den breiten Markt ist ein zentrales Versprechen technologieoffener Klimapolitik Realität geworden. Für den Tankstellenmittelstand bedeutet das: eine weitere, praxistaugliche Option, um Bestandsflotten schnell und mit messbarer Wirkung zu defossilisieren. Dass der bft den Weg dorthin beharrlich begleitete – und nach dem positiven Bundesratsvotum konsequent die Streichung der CO₂-Besteuerung für HVO einforderte – war keine PR-Übung, sondern notwendige Interessenvertretung für Klima und Kundschaft. Der Tankstellenmittelstand ist hier wieder Vorreiter und zeigt dem Markt, wie Innovation geht.

Neuer Vorsitz. Mit Carsten Müller an der Spitze und einem verjüngten, zugleich erfahrenen Vorstand hat der bft die Weichen gestellt: Stabilität im Kurs, Tempo in der Umsetzung. Kontinuität, wo sie trägt – und Erneuerung, wo sie nötig ist. Das ist der Anspruch, den der Vorstand in München formuliert hat und den der Verband im Alltag mit Leben füllt.

Neue Ufer. Zum Jahresende hat der bft den Austritt aus dem MEW vollzogen – nicht als Abkehr von Kooperation, sondern als klares Bekenntnis zu einem Profil, das noch präziser die Interessen der freien Tankstellen vertritt. „Neue Ufer“ heißt aber auch ganz konkret: neues Büro, wachsendes Team, mehr Schlagkraft. Mit Anne Grote als Leiterin Kommunikation wurde die Sichtbarkeit und Taktung

der Ansprache deutlich erhöht. Franziska Fuhrmann hat den Veranstaltungs- und Akademiebereich übernommen – für Formate, die Mitglieder näher an Wissen, Praxis und Netzwerk bringen. Der neue Standort gibt Raum, diese Professionalität auszubauen: kurze Wege, schnellere Abstimmungen, mehr Service für Mitglieder.

Allianzen, die tragen. Europa funktioniert, wenn Mittelstand europäisch denkt. Mit Assopetrol-Assoenergia bei eFUEL-TODAY hat der bft eine Partnerschaft aufgesetzt, die erneuerbare Kraftstoffe länderübergreifend voranbringt – vom politischen Rahmen bis zur praktischen Umsetzung an der Station. Zugleich hat der bft in der Working Group on Monitoring Methodologies of CO₂-Neutral Fuels (WGMM) gemeinsam mit 55 Unternehmen und Verbänden den bislang umfassendsten Abschlussbericht zu Nachweis- und Monitoringansätzen erarbeitet – mit klarem Blick auf die Umsetzbarkeit an der Station. Der bft spielte dabei eine tragende Rolle: Der Verband leitete die Sub-Group „Customers & Retail“ und verantwortete das zugehörige Kapitel. Weil die Mühlen in Brüssel langsam mahlen, ist das Konsortium bewusst aufs Gaspedal getreten – mit dem Ziel, einen wirtschafts- und klimapolitischen Durchbruch in der Fahrzeug- und Energiebranche zu ermöglichen. Klar ist: Nur mit langfristiger Investitionssicherheit über 2035 hinaus lassen sich CO₂-neutrale Kraftstoffe nachhaltig in den Markt bringen.

Zwangssäule abgewehrt. Was im GEIG-Entwurf faktisch auf eine verordnete Ladesäule an Tankstellen hinauslief, hätte viele mittelständische Stationen überfordert und Investitionen fehlgeleitet. Der bft hat zuerst eine Mittelstandsklausel durchgesetzt, die praxistaugliche Ausnahmen vorsah – und am Ende ist der Entwurf gemeinsam mit der Ampel untergegangen. Das Ergebnis ist nüchtern, aber wichtig: Kein Schnellschuss, der Infrastruktur verzettelt; stattdessen Raum für tragfähige, marktwirtschaftliche, technologieoffene Lösungen, die tatsächlich zur Defossilisierung der Bestandsflotte beitragen.

Und ja: Die gute Presse zum Markteintritt neuer, klimafreundlicher Kraftstoffe hat ordentlich Gegenwind mobilisiert. Die vielen positiven Stimmen

gefielen vielen nicht, so dass sie zum Frontalangriff auf die Branche bliesen. Dabei zeigte auch die DUH wieder, das ihnen kein Argument zu billig ist. Wer im Wandel führt, wird angegriffen – das ist Teil des Spiels. Der bft bleibt bei den Fakten, bei Technologieoffenheit und bei der Realität an der Zapfsäule: Millionen Kundinnen und Kunden brauchen verlässliche, bezahlbare Mobilität – heute und morgen.

2024 hat gezeigt: Der bft kann Kurs halten und zugleich neue Ufer ansteuern. **2025** wird daraus mehr Reichweite – politisch, kommunikativ, unternehmerisch. Neue Kraftstoffe, neuer Vorsitz, neue Ufer: Das war kein Slogan. Das war der Start.



© Nadine Stegemann

Veränderungen 2024/2025

Der bft blickt auf ein anspruchsvolles Jahr 2024 zurück. Sich ständig wandelnde regulatorische Rahmenbedingungen und wirtschaftliche Herausforderungen haben die Verbandsarbeit erneut geprägt. In diesem Kontext, der von starker Dynamik gekennzeichnet war, lag der Schwerpunkt darauf, die Interessen der freien Tankstellen entschieden zu vertreten, rechtssicher zu begleiten und die Branche bei der Umsetzung der neuen Regulatorik praxisnah und nachhaltig zu unterstützen.

Endlich HVO100 tanken – Änderung der 10. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (10. BImSchV)

Die Änderungen der 10. BImSchV standen 2024 ebenfalls auf dem Prüfstand. Seit der Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt setzt sich der bft nachhaltig für die Interessen der Mitglieder beim Verkauf des Kraftstoffs ein. Schnell zeigte sich, dass sich unsere Mitglieder bei der Markteinführung einigen Herausforderungen entgegengestellt sehen. Welche das sind, erzählen Ihnen unsere Mitglieder ab Seite 8 in diesem Jahresbericht..

Wegfall des § 60 Energiesteuergesetz erfolgreich abgewehrt

Der Entwurf zur Modernisierung und zum Bürokratieabbau im Energie- und Stromsteuerrecht geriet 2024 einmal mehr in den Fokus des Gesetzgebers. Bereits in den Jahren 2017 und 2022 wurde versucht, den für die Branche so wichtigen Paragraphen, der die Energiesteuererstattung bei Zahlungsausfall regelt, abzuschaffen. Die Argumente waren die gleichen. Das Ministerium schien sich nicht für dieses wichtige Anliegen des Mittelstands zu interessieren. Nach einer bft-Stellungnahme und zahlreichen Gesprächen konnten die Akteure der Ampelkoalition im Bundestag von der Notwendigkeit des Fortbestands überzeugt werden.

Zwangssäule kommt vorerst nicht

Nach dem GEIG-Entwurf wäre die sogenannte Zwangssäule für Tankstellen eingeführt worden. Der Verband hatte zunächst erfolgreich die Mittelstandsklausel erwirkt, nach der Tankstellenunternehmen mit Netzen unter 200 Standorten von der Zwangssäule ausgenommen sind, und sich mit vielen Punkten für eine praktikable und mittelstandsfreundliche Umsetzung eingesetzt. Der Entwurf passierte das parlamentarische Verfahren nicht mehr und ging daher nicht in die Umsetzung. In den Koalitionsverhandlungen 2025 wurde das Thema Zwangssäule nicht mehr aufgenommen.

E-Fuels-only-Gesetz – Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Behandlung von ausschließlich mit E-Fuels betriebenen Fahrzeugen

Weiterhin setzte sich der bft mit Christian Lindners (FDP) Entwurf eines Gesetzes zur steuerlichen Behandlung von ausschließlich mit E-Fuels betriebenen Fahrzeugen auseinander. Hier stand die steuerliche Begünstigung von E-Fuels im Vordergrund, die der bft ausdrücklich begrüßte. Gleichzeitig gab der Verband zu bedenken, dass die steuerliche Begünstigung auf alle Kraftstoffe ausgeweitet werden sollte, die mit der Erneuerbare-Energien Richtlinie konform sind. Ferner sprachen wir uns für eine Übergangsvorschrift bis 2035 aus, um die Defossilierung der Bestandsflotte ohne technische Umrüstung zu begünstigen.

Keine Änderung bei der umsatzsteuerlichen Behandlung von Tankkarten

Keine Änderung heißt in diesem Fall positive Neuigkeiten. Der Rückblick: Im Jahr 2024 hat der bft Stellung zu einem BMF-Schreiben zur umsatzsteuerlichen Einordnung von Tankkarten bezogen. Der EuGH hatte 2019 entschieden, dass die Bereitstellung von Tankkarten durch eine Mutter- an eine Tochtergesellschaft als eine von der Umsatzsteuer befreite Kreditgewährung gelten kann. Dies zog eine jahrelange Diskussion nach sich, ob Tank- bzw. Flottenkarten nun grundsätzlich als von der Umsatzsteuer befreite Kreditgewährungen gelten. Nach den vom

EU-Mehrwertsteuerausschuss im September 2023 veröffentlichten Leitlinien war es weiterhin möglich, Umsätze im Tankkartengeschäft als Kraftstofflieferungen innerhalb eines Reihengeschäfts zu behandeln. Das BMF hat klargestellt, dass Tankkartenumsätze im KFZ-Leasingbereich weiterhin als umsatzsteuerpflichtige Kraftstofflieferungen zu behandeln sind und damit die bisherige Verwaltungsauffassung gilt. Dafür hat sich der Verband als Mitglied in einer Arbeitsgruppe, die in direktem Austausch mit der EU-Kommission steht, auf EU-Ebene seit 2021 eingesetzt. Somit ging dieses Thema vorerst in unserem Sinne aus – die weitere Entwicklung werden wir genau beobachten.

Praxisorientierte Unterstützung und Mitgliederorientierung bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung und aktuellen Entwicklungen beim Payment

Insbesondere im Bereich der Nachhaltigkeitsberichterstattung und bei aktuellen Herausforderungen im Bereich des Payments bot der bft praxisnahe Unterstützung bei der Umsetzung an.

So informierte der Verband die Mitglieder bereits im April 2024 mit Unterstützung der Rechtsanwaltskanzlei CMS Hasche Sigle über die neuen CSR-Berichtspflichten.

Ein Unternehmen war danach zunächst berichtspflichtig, wenn es zwei der folgenden drei Schwellenwerte überschreitet:

- Umsatz > 45 Mio
- Bilanzsumme > 25 Mio
- Mitarbeiterzahl > 250 im Jahresdurchschnitt

Um die Mitgliedsunternehmen bei der Umsetzung dieses Mammutprojekts zu unterstützen, hat der bft gemeinsam mit einer renommierten CSR-Beratung exemplarisch eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse erstellen lassen.

Durch die sogenannten Omnibusvorschläge der Europäischen Kommission kommt es zu einer Verschiebung der Berichtspflichten um jeweils zwei Jahre. Dieser „Stop-the-Clock“-Vorschlag wurde im Eilverfahren auf EU-Ebene im April 2025 angenommen. Über die neu vorgeschlagenen Schwellenwerte (>1.000 Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt UND ENTWEDER eine Bilanzsumme > 25 Mio ODER einen Nettoumsatz > 50 Mio €), die den Kreis der Berichtspflichtigen deutlich verengen, wird voraussichtlich erst 2026 entschieden werden.

In puncto Payment nimmt der Arbeitskreis Zahlung und Digitalisierung 2024 seine Arbeit auf. Er versteht sich als Impulsgeber für zukunftsfähiges Bezahlen im Tankstellen- und Waschgeschäft und hat die strategische Weiterentwicklung von Bezahl- und Digitalisierungsprozessen im Fokus. Damit schafft er Orientierung für die Mitgliedsunternehmen



Sarah Schmitt
© Sandra Kühnapfel

und trägt dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit des Mittelstands in einer zunehmend digitalen Wertschöpfungskette nachhaltig zu sichern. Im Jahr 2025 wird er sich verstärkt mit den Marktentwicklungen bei den Gebühren der Kartennetzwerke (Card Scheme Fees) auseinandersetzen und eine Positionierung entwickeln.

Der Trilog auf EU-Ebene zu PSD3/PSR wird voraussichtlich 2025 stattfinden. PSD3 und PSR betreffen Zahlungsdienste in der EU: PSD3 (Payment Services Directive 3) zielt auf harmonisierte Regeln für Zahlungsdienste, verbesserte Verbraucherschutzrechte, stärkere Transparenz und Sicherheitsstandards. Die PSR (Payment Services Regulation) ergänzt durch konkrete technische Anforderungen, Aufsichtsinstrumente und Durchsetzungsmechanismen, um Missbrauch zu verhindern und Marktteilnehmer zu schützen.

Sarah Schmitt
Leiterin des Hauptstadtbüros



UPEI

Im Jahr 2024 und in den ersten Monaten des Jahres 2025 hat die UPEI die Aktivitäten der Europäischen Union (EU) wie immer aufmerksam begleitet und sich weiterhin für die Interessen unseres Energiesektors in einer sich schnell verändernden wirtschaftlichen und geopolitischen Landschaft eingesetzt. Am 1. Januar 2025 begrüßte die UPEI außerdem einen neuen Verband: Der bft wurde direktes Mitglied!

Im Juni 2024 fanden die Wahlen zum Europäischen Parlament statt, die die politische und legislative Agenda der EU für das gesamte Jahr bestimmten:

- a) Das Europäische Parlament hat bis zu seiner letzten Sitzung im April die meisten Legislativtexte verabschiedet, insbesondere die Legislativpakete „Fit for 55“ und „Gas/Wasserstoff“, während die Europäische Kommission mit der Ausarbeitung zahlreicher Durchführungsmaßnahmen begonnen hat.
- b) Die politischen Akteure haben vor den Wahlen strategische politische Debatten geführt, und
- c) auf der Grundlage des Wahlergebnisses haben die EU-Institutionen neue Prioritäten für die Wahlperiode 2024-2029 erörtert und verabschiedet, mit deren Umsetzung die neue Europäische Kommission in den ersten Monaten des Jahres 2025 begonnen hat.



Pierre Lucas
Secretary General bei UPEI
© François de Ribaucourt

Im Bereich der Energiepolitik hat die EU zwei Veränderungen vollzogen: Sie hat sich von einer Agenda, die in der vorangegangenen Legislaturperiode (2019-2024) hauptsächlich der Nachhaltigkeit gewidmet war, verabschiedet und sich während der Wahlen auf die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Wirtschaft und die hohen Energiekosten konzentriert. Außerdem hat sie nach den US-Wahlen im November dazu aufgerufen, der Energiesicherheit (Versorgung, Infrastrukturen, Widerstandsfähigkeit und sogar militärische Aspekte) mehr Aufmerksamkeit zu schenken.

Im Zuge dieser wichtigen Veränderungen diskutierte die UPEI auf ihrer Mitgliederversammlung im April in Hamburg über die politischen Forderungen der UPEI an die neuen politischen Entscheidungsträger der EU. Die Versammlung wurde vom MEW ausgerichtet, dem der bft damals als Mitglied angehörte. Das Ergebnis dieser Diskussionen wurde im September in einem

Grundsatzpapier „Erwartungen der UPEI an die neue Legislaturperiode des EU-Parlaments 2024–2029“ vorgestellt. Unser Papier plädiert für:

- Eine agile Übergangphase, die ein öffentliches und privates Investitionsumfeld unterstützt, das für alle kohlenstoffneutralen Produkte und Technologien offen ist, sowie einen EU-Rechtsrahmen, der die Entwicklung und den Einsatz aller nachhaltigen Energieträger – und nicht nur der Elektrizität – ermöglicht.
- Eine gerechte Übergangphase, die die Stabilität der Regulierung, die Erschwinglichkeit von Energie, eine weniger komplexe Optimierung und Umstellung der Infrastruktur sowie die Schulung von Mitarbeitern der Energieversorger und Kunden gewährleistet, um neue Energieprodukte verständlich und attraktiv zu machen.
- Eine faire Übergangphase, die sich auf die Einheitlichkeit des EU-Binnenmarktes konzentriert, einschließlich einer modernisierten Energiebesteuerungsrichtlinie (ETD), eines harmonisierten Rechtsrahmens für Tankkarten und der Einführung nationaler Energiezugangssysteme, die den Markt zwischen den Mitgliedstaaten nicht verzerrt.

Dieses Strategiepapier wurde in den EU-Institutionen (Europäische Kommission, die wichtigsten Mitglieder des Europäischen Parlaments und der EU-Rat) und bei den wichtigsten Industriepartnern der UPEI in Brüssel weit verbreitet.

Angepasstes Wording

Um den Tätigkeitsbereich unserer Mitglieder und die Rolle der UPEI als Vertreterin unseres Sektors besser zu beschreiben, beschloss die Generalversammlung, unseren Namen von „die Stimme der unabhängigen europäischen Kraftstofflieferanten“ in „die Stimme der unabhängigen europäischen Energie- und Mobilitätsanbieter“ zu ändern. Außerdem wurde beschlossen, unsere Mitgliedschaftskategorien zu vereinfachen, indem klar unterschieden wird zwischen:

- Mitgliedern: nationalen Verbände und Unternehmen aus dem Energieverteilungssektor, die über ein Stimmrecht verfügen.
- Geschäftspartnern: Anbieter von Dienstleistungen oder Ausrüstungen für den Energieverteilungssektor oder Unternehmen, die bereits Mitglied in unseren nationalen Verbänden sind, aber kein Stimmrecht besitzen.

Alle unsere Aktivitäten wurden vom UPEI-Vorstand, einschließlich dem bft-Vorstandsvorsitzenden, Carsten Müller, durch die Unterstützung von Experten und unseren sechs thematischen Kommissionen stark gefördert. Sie trugen zur Ausarbeitung von acht Positionspapieren und sechs Erklärungen zu EU-Rechtsvorschriften bei, die für die Geschäftstätigkeit unserer Mitglieder relevant sind. Diese Dokumente wurden an die Entscheidungsträger in der Europäischen Kommission, im Europäischen Parlament und im EU-Rat verteilt und sind auf der Website der UPEI öffentlich zugänglich. Die UPEI beteiligte sich auch weiterhin

an der Arbeit von sechs von der Europäischen Kommission eingerichteten Expertengruppen, in denen ein direkter Austausch zwischen EU-Beamten und Vertretern der Industrie möglich ist.

Pierre Lucas

UPEI Secretary General

Rückblick auf ein bewegtes Jahr mit eFUEL-TODAY

Auch im Jahr 2024 konnte eFUEL-TODAY zahlreiche Akzente setzen und die öffentliche Wahrnehmung für erneuerbare Kraftstoffe weiter stärken. Über das gesamte Jahr hinweg informierte die Initiative über aktuelle Entwicklungen und Branchenthemen – allein auf unseren Social-Media-Kanälen wurden mehr als 120 Beiträge veröffentlicht, die bis ins Frühjahr 2025 über 2 Millionen Menschen erreichten.



Ein besonderer Meilenstein war zweifellos die Markteinführung von HVO. eFUEL-TODAY begleitete diesen bedeutenden Schritt mit einer eigenen Informationskampagne sowie zusätzlichem POS-Material. Ergänzt wurde dieses Engagement durch eine eigens produzierte Videoreihe in Kooperation mit der HAW Hamburg und Prof. Dr. Willner zur Herstellung von HVO sowie durch einen faktenbasierten Überblick über die wichtigsten Hintergründe.

Neben der kontinuierlichen redaktionellen Arbeit und dem Themenschwerpunkt HVO wurden auch etablierte Formate wie Vortanker in der Praxis erfolgreich fortgeführt. Im Jahr 2024 entstanden insgesamt sieben Videobeiträge – dank der wertvollen Unterstützung von Partnern wie bft Willer, Classic, Nordoel, Fritz Wahr Energie und Heizuel24.

Auch zu Beginn des Jahres 2025 war eFUEL-TODAY aktiv: Im Rahmen der Bundestagswahl haben wir in einem Wahl-Spezial die Positionen der Parteien zu erneuerbaren Kraftstoffen transparent gegenübergestellt – ein informativer Beitrag für eine aufgeklärte Wahlentscheidung in einem entscheidenden Themenfeld.

Sichtbarkeit am Point of Sale

Mit der Markteinführung von HVO stellt sich für viele Unternehmen die Frage: Wie machen wir diese Kraftstoff-Innovation für unsere Kundschaft sichtbar?

eFUEL-TODAY bietet hierzu ein vielfältiges Set an Werbematerialien für den POS: kompakte Info-Flyer zu HVO100, aufmerksamkeitsstarke Plakate sowie neue Sticker im Design der Kampagne „HVO100 im Tank“ stehen individuell anpassbar zur Verfügung. Ergänzt wird das Angebot durch digitale Tools wie xtl-freigaben.de, einem interaktiven Freigabe-Check direkt an der Zapfsäule, der zeigt, welche Fahrzeuge bereits heute mit HVO100 betankt werden können.

Mit dem Ausbau der interaktiven Tankstellenkarte auf xtl-finder.com soll künftig auch die Auffindbarkeit von HVO-Tankpunkten weiter verbessert werden. Zeigen Sie Ihre Vorreiterrolle und bestellen Sie unsere neuen POS-Materialien direkt unter aktion.efuel-today.com – auf Wunsch auch in Ihrer individuellen CI!

Gemeinsam in die Zukunft

Auch im Jahr 2026 wird eFUEL-TODAY sich mit voller Kraft für die Akzeptanz und Verbreitung erneuerbarer Kraftstoffe wie E-Fuels und HVO einsetzen. Unser Ziel bleibt eine technologieoffene, klimafreundliche und sozialverträgliche Mobilität für alle.

Unterstützen Sie unsere Arbeit weiterhin mit einem freiwilligen Beitrag – und profitieren Sie von exklusiven Angeboten, hochwertigem Infomaterial und innovativen Kommunikationsformaten.

Mehr Informationen unter:
efuel-today.com/unterstuetzer-werden

Mitglieder, Partner und Freunde über den bft

© Kerstin Scheller-Kieburg



„Was den bft auszeichnet, ist seine Schlagkraft – politisch, fachlich und im gelebten Austausch unter Gleichgesinnten. Er greift relevante Themen früh auf, bringt die richtigen Akteure zusammen und schafft Raum für Dialog, Praxisbezug und Weiterentwicklung in einem offenen, wertschätzenden Miteinander.“

Christian Amberger

Geschäftsführer und Inhaber Allguth GmbH

© WEAT



„Seit vielen Jahren ist WEAT Partner beim bft. Wir schätzen die Nähe, den direkten Kontakt, den direkten Austausch, die kurze Reaktionszeit, die Expertise, die permanente Verfügbarkeit und die Menschen beim bft/eft, die das ausmachen.“

Meine Kollegen und ich persönlich haben über den bft und dessen Mitglieder in den letzten Jahren und immer wieder neu, den Tankstellen-Mittelstand partnerschaftlich erklärt bekommen, freundlich und kompetent. Wir konnten lernen und im Gegenzug unsere Kompetenz einbringen und freuen uns auf weiterhin viele partnerschaftliche, innovative Jahre im Kreise des bft.“

Uwe Dziuk

Geschäftsführer WEAT Electronic Datenservice GmbH

© bft-Neumann



„Wir haben mit dem bft einen starken Partner an unserer Seite, der sich auf politischer Ebene für die Interessen der mittelständischen Tankstellenbetriebe einsetzt. Außerdem schätzen wir die Informationen und Vorträge zu wichtigen Neuerungen in verschiedenen Bereichen, wie z.B. Recht, Steuern und alternative Kraftstoffe. Die größte Stärke des bft sehen wir im regelmäßigen Austausch mit Mitbewerbern. Gerade die Arbeitskreise bieten eine ideale Plattform, um sich zu vernetzen und weiterzubilden.“

Anika und Maika Neumann

Geschäftsführerinnen Freie Tankstelle Neumann GmbH & Co. KG

© HUTH



„Am bft schätzen wir den direkten Draht zu den Mitgliedern, die mittelstandnahe Interessenvertretung und das starke Netzwerk.

Hier entstehen immer wieder wertvolle Impulse, auch für unsere Systementwicklungen. Als Partner des Mineralölmittelstands schätzen wir diesen engen Austausch sehr!

Wir sehen Potenzial darin, dass der bft seine Rolle als aktiver Mitgestalter der Energiewende stärkt und seine Mitglieder noch gezielter bei Digitalisierung und Innovation unterstützt. Wichtig ist, dass neue Energiekonzepte so in die Tankstelleninfrastruktur integriert werden, dass sie für Betreiber wirtschaftlich sinnvoll und profitabel sind.“

Daniel Niggehoff

Geschäftsführer, HUTH Elektronik Systeme GmbH

© PWM



„Der bft steht in den aktuellen politisch instabilen Zeiten für starken Zusammenhalt.

Er setzt auf zukunftsorientierte Produkte für Nachhaltigkeit auf deutschen Straßen. Zudem legt er Wert auf Regionalität und Nähe zu Kunden, um individuelle Lösungen zu bieten. Als Innovationstreiber sorgt der bft für schnelle Entscheidungen bei Marktänderungen, was Flexibilität und Wettbewerbsfähigkeit fördert.“

Juan Quintero

Vertriebsleiter, Prokurist PWM GmbH & Co. KG

© TOOL-FUEL



„Der bft begleitet die Transformation mit Realitätssinn und Vernunft.

Als HVO-Pionier schätzen wir besonders das Engagement für Technologieoffenheit, Marktintegration und Verbraucheraufklärung. Perspektivisch sind das genau die Faktoren, die Tankstellen künftig nachhaltig und wettbewerbsstark machen – und weiter fokussiert werden sollten.“

Alexander Stöhr

Geschäftsführer TOOL-FUEL

Veranstaltungen | Impressionen

Jahreshauptversammlung im Bergson in München



© Nadine Stegemann (3)

Arbeitstagung in Kassel

© Mario Zgoll (2)



Treffen Landesgruppen Mitte, Nord und West





Treffen Arbeitskreise Tankstelle der Zukunft, Neue Kraftstoffe und Autowäsche

© bft (6)



Oktoberfest in München



Vorstandssitzung im Ahrtal



Parteitage CDU und FDP

Smart City in Osnabrück



Ausblick:
Messe in Essen vom 21. bis 22. Mai 2025





Stephan Zieger
bft Geschäftsführer
© Sandra Kühnapfel (6)

65 Jahre bft – Eine kleine Zeitreise

Im Jahre 1959, genauer gesagt am 26. September 1959 in Darmstadt und am 18. Dezember in München, trafen sich Betreiber Freier Tankstellen zur Gründung eines Verbandes Freier Tankstellen. Während die Darmstädter sich Verband Freier Tankstellen nannten, hatte man in München gleich eine überregionale Vereinigung im Blick. Anfang 1960 gründete der Münchener Verband noch eine „Tochter“ in Köln, die die Betreiber aus Nord- und Westdeutschland organisierte.

Die Gründungsgeschichte

In München saßen 19 Unternehmer zusammen. Die Zahl in Darmstadt war ähnlich hoch. Darüber hinaus gab es in Baden-Württemberg noch eine lokale Vereinigung und weitere Freie waren bei den Tankstellenverbänden der Pächter organisiert. Aus einer späteren Rede von Franz Förster wissen wir, dass damals niemand einen Pfifferling auf den neuen Verband geben wollte. Im Gegenteil, diese Vereinigung wurde als vorübergehende Erscheinung gesehen.

Das Jahr 1959 ist nicht das Jahr der Entstehung der Freien Tankstellen. Schon in den 20er Jahren gab es die ersten vertragsfreien Tankstellen, die durchaus erfolgreich am Markt auftraten. In den 1950ern gab es eine Zahl von etwa 500, die sich dann stetig erhöhte. 1962 lag die Zahl bei 2.500 und laut EID-Vorgänger Stahmer betrug sie im Jahr 1969 knapp 5.800.

Aber zurück zur Zeitleiste. Münchener, Kölner und Darmstädter Verband nahmen relativ schnell Verhandlungen über eine Fusion auf. Die Münchener brachten in die Ehe den Namen bft und ein eingetragenes Zeichen ein, das „Freie-T“, und die Darmstädter eine schlanke Organisation, wenngleich ohne bundesweiten Anspruch. Am 26.09.1961 tagten beide Verbände in Bensheim und beschlossen zunächst jeweils getrennt die Fusion. Der Münchener Verband verlegte seinen Sitz nach Darmstadt und nahm die Mitglieder des Darmstädter Verbandes auf. Es muss eine heftige Sitzung gewesen sein, denn außer der Fusion und der Beitragssatzung wurde kein einziger Beschluss einstimmig gefasst. Sogar der Vorstand wurde per Beschluss dazu gezwungen, sich erneut zur Wahl zu stellen. Valentin Zügel wurde mit 29 von 49 Stimmen zum Vorsitzenden gewählt.

Danach begann man mit Elan und zeigte, dass man nicht beabsichtigte, eine „vorübergehende Erscheinung“ zu bleiben. Von 124 Tankstellenbetreibern mit ca. 800 Tankstellen verdoppelte sich die Zahl bis zum Jahre 1969. Am 1. August 1969 hatte der Verband 267 Mitglieder, die zusammen 1.739 Tankstellen betrieben. In der Festschrift zum 10-jährigen Bestehen würdigte der damalige

Wirtschaftsminister Karl Schiller den Beitrag der Freien Tankstellen zu preisgünstiger Belieferung des deutschen Autofahrers.

In diesen ersten 10 Jahren waren die Freien zunächst einer Transportkrise ausgesetzt, aber vor allem einem massiven Verdrängungswettbewerb durch die großen Mineralölfirmen. Aufklärung über Herkunft und Qualität der an freien Tankstellen angebotenen Kraftstoffe waren zentrale Themenfelder in diesen Jahren. In der Politik wurde man vorstellig um „ruinösen Wettbewerb“, nämlich den nicht nur knapp unter Einstand, zu verhindern. Außerdem wollte man entsprechend dem eigenen Marktanteil am Autobahngeschäft teilnehmen.

Preiskämpfe in den 1970ern

In den Siebzigern setzten sich vor allem die Preiskämpfe fort. Außerdem begann man ab 1972 damit, Farbe in den bft zu bringen. Das Freie-T-Zeichen erschien ab diesem Zeitpunkt mit einem orangefarbenen Hintergrund. Entsprechend wurde dieses Zeichen dann auch beim Patentamt als Markenzeichen registriert. Beworben wurde es zu Beginn mit der der „Aktion Orange“. Man verteilte Orangen an umgerüsteten Tankstellen.

In den politischen Krisen, die aus den Nahostkriegen im Jahre 1967 und dann 1973 ausgelöst wurden, war man stolz, dass „keine Tankstelle trockenstehen“ musste. Krisenmanagement des Verbandes aber auch Solidarität untereinander waren dazu ausschlaggebend, einer der markanten Sätze aus einer Rede in den siebziger Jahren zur

Position der Freien. In der Politik begrüßte man, dass zum Rottdamer Markt als Preisregulativ ein weiterer Akteur, die Freien, im Tankstellenmarkt hinzugekommen ist. Allerdings begann in den Siebzigern auch ein massiver Abbau der Tankstellen in Deutschland. 1968 zählte man 46.684 Tankstellen, 1980 war die Zahl um fast 20.000 zurückgegangen. 27.026 zählte man zu diesem Zeitpunkt. Im bft hatten sich zu diesem Zeitpunkt 390 Firmen mit knapp 1.900 Tankstellen organisiert.

In den Ölkrisen hatte sich herausgestellt, dass der Rottdamer Markt für die Versorgung der Freien nicht nur von Vorteil war. Krisenhafte Entwicklungen schlugen für die importabhängigen Mittelständler sofort und unmittelbar durch.

Es begannen die Besuche der damaligen Vorstände Tillmann und Förster bei hochrangigen Vertretern der Politik und der Branche. Es gelang ihnen, das Klima zugunsten der Freien zu verändern. Was zunächst ausgesprochen schwierig war, führte am Ende dazu, dass sich die Mehrheit der Freien nun aus inländischen Quellen versorgte.

Zweite Ölkrise

In der zweiten Ölkrise 1979/80 wurde für die noch am Import hängenden Mittelständler eine Versorgung mit Inlandsware organisiert, damit diese Firmen nicht aus dem Markt ausscheiden mussten. Dass dies gelang, war dem geschaffenen Vertrauen und auch befreundeten Abgeordneten und den Vertretern des Kartellamtes zu verdanken.

In den achtziger Jahren änderte sich der Charakter der Preiskämpfe. Auslöser waren nunmehr die vielen neu entstandenen Supermärkte auf der grünen Wiese, die die Verbraucher mit erheblichen Preisnachlässen in ihre Märkte lockten. Zugleich kam eine der ersten Umweltdiskussionen auf die Tagesordnung. Die Einführung von bleifreiem Benzin machte erhebliche Umbauarbeiten notwendig. Dem wollte sich nicht mehr jeder stellen, was zu einem weiteren Rückgang der Tankstellenzahlen führte.

Die Wiedervereinigung

Am 1. Januar 1990 gab es in Deutschland nur noch 18.271 Tankstellen. Der bft hatte nur noch 365 Mitglieder und 1.211 Tankstellen. Mit der Wiedervereinigung und einer zweiten Umweltdiskussion sollte sich die Situation des Marktes und auch der Freien entscheidend verändern.

In den damals so genannten neuen Bundesländern wurden alsbald Tankstellen aller Farben gebaut. Die Elf, die selbst später von der Total übernommen werden sollte, übernahm eine große Anzahl der Tankstellen der DDR-Gesellschaft Minol. Andere wurden von Mittelständlern aus dem Westen, aber auch von Einzelbetreibern weiterbetrieben.

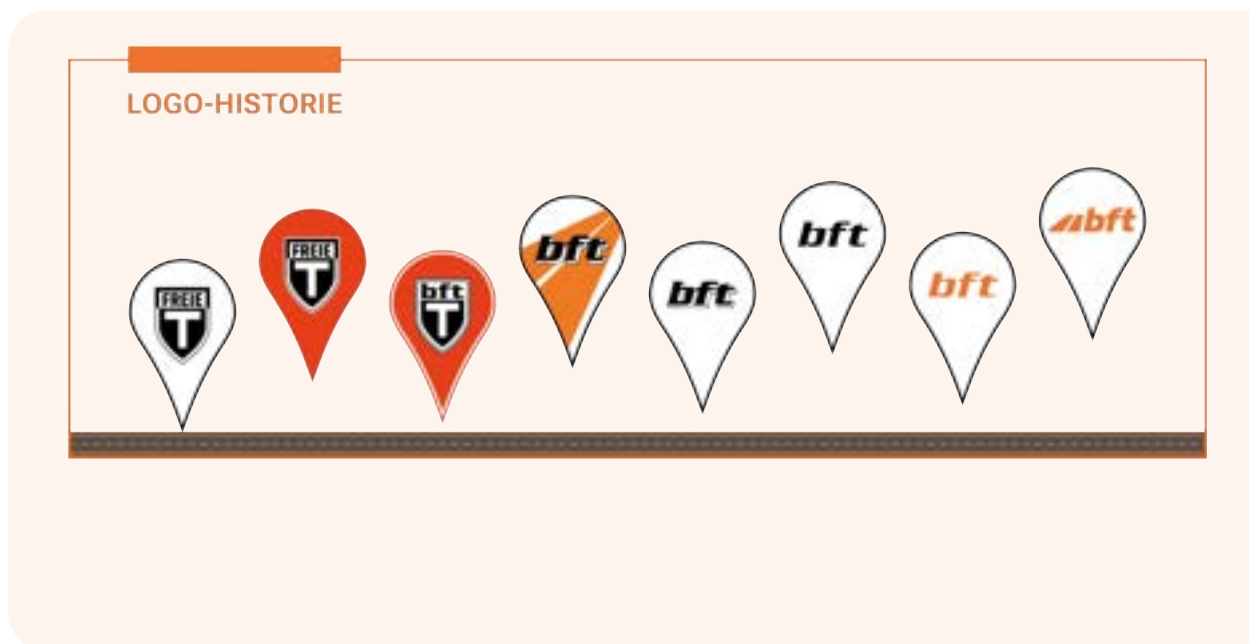
In den Jahren 1989 und 1990 entwickelte der Verband ein neues Erscheinungsbild. Es sollte weitergehen mit der Farbe Orange. Der Vorstand wagte einen Radikalschnitt, mit dem das in mehreren Entwicklungsstufen genutzte Wappenschild mit dem „T“ komplett verworfen wurde. Hinzu kamen die schlanken Streifen mit viel Weiß als Untergrund, die den bft moderner und zukunfts-trächtiger aussehen lassen sollten. In der Aufbruchstimmung im Osten fand das neue Erscheinungsbild großen Zuspruch und wurde dort zu 100 Prozent umgesetzt, was wieder Vorbild für viele anstehende Neu- und Umbauten in den alten Bundesländern war.

Dort nämlich zündete die nächste Stufe der Umweltvorschriften. Gasrückführung und flüssigkeits-dichte Fahrbahn wurden gesamtdeutsch Pflicht und lösten einen erheblichen Modernisierungsschub im Tankstellenmarkt aus. Ältere Anlagen gingen zu diesem Zeitpunkt aus dem Markt. Neue Anlagen, die bisher noch nicht beim bft waren, kamen hinzu. Die Tankstellen wurden nicht nur bei der Umwelt-technik moderner. Auch Shops und Waschanlagen wurden erheblich modernisiert, wie eben auch das Erscheinungsbild. Im Jahr 2000 gehörten 556 Mitglieder mit 1.675 Tankstellen zum bft. Insgesamt gab es in Deutschland 16.404 Tankstellen. Der Markt befand sich im Aufbruch zu neuen Ufern.

Preiskrieg 2001

Jäh unterbrochen wurde dies im Jahre 2001 durch einen massiven Preiskrieg auf dem gesamten deutschen Tankstellenmarkt. Die in den 1990ern bis dahin stattfindenden Preiskriege waren im Wesentlichen regionale oder lokale Preistrichter, ausgelöst vor allem von branchenfremden Anbietern. Die DEA gewährte ihren Paybackkunden einen Rabatt auf den jeweils geltenden Preis von einem Pfennig. Die anderen Gesellschaften wollten dies nicht akzeptieren und hielten munter dagegen. Unter die Räder kamen vor allem die Mittelständler, die sich wegen der vorangegangenen Umweltinvestitionen noch in einer Konsolidierungsphase befanden.

Der unbarmherzige Preiskrieg dauerte bis in den Frühherbst. Gespräche mit der Politik, mit Branchenvertretern, selbst eine Podiumsdiskussion aller Mineralölgesellschaften und des bft auf dessen Hauptversammlung in Potsdam brachten keinen Erfolg. Zum ersten Mal demonstrierte der Mittelstand in Wesseling vor der damaligen DEA-Raffinerie. Erst die Aussicht auf margengestützte Verträge durch Petroplus und ein Paukenschlag durch das Kartellamt beendeten den Preiskampf. Das Kartellamt verbot die Unterpreisverkäufe durch eine entsprechende Verfügung. Vor dem Kartellsenat des OLG Düsseldorf hielt diese zwar nicht stand, aber es zeigte sich niemand, der den Preiskrieg wieder aufnehmen wollte.



In der Zeit danach waren alle am Markt beteiligten erst einmal damit beschäftigt, die erlittenen massiven Verluste auszugleichen. Die neuen Themen zeigten sich langsam am Horizont. Biokraftstoffe wie Biodiesel und E85 tauchten zögernd und dann immer zahlreicher an den Tankstellen auf. Als Biodiesel eine ausgesprochen relevante Größe erreichte, verschwand er im Rahmen der verpflichtenden Beimischung vom Markt. Das Produkt als Reinkraftstoff wurde stufenweise mit einer Mineralölsteuer belegt, was die Attraktivität für den Autofahrer mehr und mehr verminderte. Dafür war jeder beigemischte Liter mit dem kompletten Mineralölsteuersatz für Diesel behaftet. Dass sich die Lieferwege für das Produkt Biodiesel mit jedem Cent Steuererhöhung veränderte, war unvermeidlich und für Kundige vielleicht auch vorhersehbar.

Einführung von E10

Zu Beginn des Jahres 2010 hatte der bft 535 Mitglieder und 1.749 Tankstellen. In dieser Zeit tauchten auch Biokraftstoffe der zweiten Generation auf. Aus E5 sollte E10 werden, was aber wider besseren Wissens kein Erfolg werden sollte. In den Fernsehnachrichten meldeten sich vielfach KFZ-Meister als Kronzeugen über die unseligen Wirkungen des erhöhten Bioethanolgehaltes. In manchem europäischen Nachbarland verschwand E5 einfach und wurde ohne Diskussion durch E10 ersetzt.

bft-Tankstellen verbesserten in diesem Jahrzehnt ihren Auftritt und wurden zunehmend professioneller. Bistro-Angebote und ausgefeilte Shops, Waschanlage und Waschplätze waren Standard. Was sich aber veränderte war, dass im Zuge von Generationswechseln zahlreiche kleinere bft-Mitglieder ihre erfolgreichen Anlagen bei einem größeren Kollegen einbrachten. Auch nicht-organisierte Kollegen fanden den Weg in die starke Gemeinschaft. Und die neuen Themen zeichneten sich in diesem Jahrzehnt ab: Digitalisierung, E-Mobilität und die Defossilisierung der Kraftstoffe. Zu Beginn des Jahres 2020 gab es in Deutschland nur noch 14.459 Tankstellen. 2.707 davon waren im bft, insgesamt betrieben von 515 Mitgliedern.

Die Corona-Zeit

Dann brach die Corona-Epidemie aus. Tankstellen waren plötzlich neuen Herausforderungen ausgesetzt. Nach einem ersten Schock von wenigen Tagen nach dem ersten Lock-Down sollte sich herausstellen, dass das Geschäftsmodell der Tankstellen wie maßgeschneidert für die neue Situation war. Der schnelle Einkauf, conveniente Produkte und die vielen Bezahlungsmöglichkeiten spielten den Betreibern in die Hände. Zudem musste auch eine Gesellschaft im Lock-Down mobil bleiben. Zugleich begann die umfangreiche Neuaufstellung der Tankstellen. Auch beim bft hielten E-Ladesäulen Einzug. 2024 kam dann mit HVO der erste erneuerbare Kraftstoff an die Tankstellen. Die Mittelständler waren die Vorreiter.

Erfolgreiche bft-Geschichte

Die Geschichte des bft zeigt auf, dass die zunächst belächelten Freien immer an der richtigen Stelle waren. Während andere klangvolle Namen unabhängig von Größe und Position in den 65 Jahren vom Markt verschwanden, haben sich die Freien immer wieder neu erfunden. **Auf die nächsten 65 Jahre!**

Am 31.12.2024 hatte der bft 524 Mitglieder und 2.804 Tankstellen.

Vorsitzende des bft

- Valentin Zügel, Marktheidenfeld (1962 – 1968)
- Herbert Wadsack, Mannheim (1968 – 1971)
- Rolf Tillmann, Wuppertal (1971- 1983)
- Franz Förster, Hanau (1983 – 1993)
- Willi Müller, Köln (1993 – 2002)
- Deinhard Dittert, Rottweil (2002 – 2012)
- Thomas Grebe, Korbach (2012 – 2020)
- Duraid El Obeid, Berlin (2021 – 2024)
- Carsten Müller, Köln (seit 2024)

Parlamentarier meets Tankstelle – ein Auszug aus 2024

Traditionell bietet der bft mit seinen Mitgliedern Abgeordneten ein Praktikum an der Tankstelle an. Dieses Angebot wird gern zum beiderseitigen Nutzen angenommen, vertieft es doch das Verständnis für die jeweiligen Positionen.



Dr. Stefan Kaufmann (2. von links), Friedrich Haag (1. von links), Stephan Zieger, bft-Geschäftsführer und Lukas Rembold, Gebietsleiter bei Südramol GmbH & Co. KG.
© Südramol

August 2024

Dr. Stefan Kaufmann MdB besucht RAN Tankstelle in Stuttgart-Wangen

Der CDU-Bundestagsabgeordnete Dr. Stefan Kaufmann MdB für den Wahlkreis Offenburg und Experte für Wasserstoff absolvierte ein Praktikum an der RAN Tankstelle in Stuttgart-Wangen. Tankstellenunternehmer Friedrich Haag erklärte Herrn Dr. Kaufmann die Abläufe einer Tankstelle und zeigte ihm die Gegebenheiten vor Ort. Er erläuterte dabei das spannende Aufgabengebiet, das der Beruf Einzelhandelskaufmann/-frau im Bereich Tankstelle mit sich bringt und stellte sich den offenen Fragen des Politikers.

September 2024

Ronja Kemmer MdB zu Besuch an der RAN Blaustein

Im Zuge eines Praktikums in ihrem Wahlkreis besuchte die CDU-Bundestagsabgeordnete Ronja Kemmer die RAN Tankstelle in Blaustein. Tankstellenbetreiber Christoph Walter erklärte Frau Kemmer das spannende Aufgabengebiet, das der Beruf Einzelhandelskaufmann/-frau im Bereich Tankstelle mit sich bringt und stellte sich den offenen Fragen der Politikerin. Überraschte Kunden erkannten die bekannte Politikerin und freuten sich über einen kurzen Austausch.



Ronja Kemmer MdB, Christoph Walter, Betreiber der RAN Tankstelle Blaustein und Dieter Weißenhorner, Leiter Kraftstoff und Prokurist bei Südramol GmbH & Co. KG.
© Südramol

Oktober 2024

Treffen von bft-Geschäftsführer Stephan Zieger und Arbeitskreisleiter Johann Thiele mit MdB Carsten Müller von der CDU mit Wahlkreis Braunschweig, der auch Obmann im Rechtsausschuss des Bundestags ist. Die drei tauschten sich intensiv zum Thema Zukunft der Tankstellen mit Blick auf eFuels, HVO, E-Mobilität und Tankstellenshops aus. Thiele stellte sein Unternehmen, die MHB Mobility GmbH, vor und Stephan Zieger ließ es sich natürlich nicht nehmen, dem interessierten Gast die aktuelle Tankstellenstudie mit allen Daten und Fakten zur Branche zu überreichen.



links bft-Geschäftsführer
Stephan Zieger,
Mitte MdB Carsten Müller,
rechts Johann Thiele
© bft



links Mitarbeiterin von Südramol, Mitte Markus Ferber, MEP,
rechts bft-Geschäftsführer Stephan Zieger
© Südramol

November 2024

Markus Ferber, CSU, Mitglied des Europäischen Parlaments, besuchte die Firmenzentrale der Südramol GmbH & Co. KG in Burgau und absolvierte im Anschluss ein Berufspraktikum an der RAN-Tankstelle mit pizzabob in Neusäß. Stephan Zieger, bft-Geschäftsführer, der viele Abgeordneten-Praktika begleitet, war ebenfalls dabei und informierte über Branchenthemen.

Der bft-Vorstand



Carsten Müller
Vorstandsvorsitzender



Marcus Feldhaus
stellvertretender Vorsitzender



Eike Mönneke
stellvertretender Vorsitzender



Julia Eberhardt
Beisitzerin



Tobias Lanzerstorfer
Beisitzer



Karsten Reichl
Beisitzer



Jochen Vieler
Schatzmeister

© Nadine Stegemann

© Thomas Apel

Die bft-Geschäftsführung



Stephan Zieger
Geschäftsführer



Daniel Kaddik
Geschäftsführer

© Sandra Kühnapfel (6)

© Simon Blackley

Der bft in Zahlen

Stand: Juni 2025

2.804

Tankstellen
in 2024

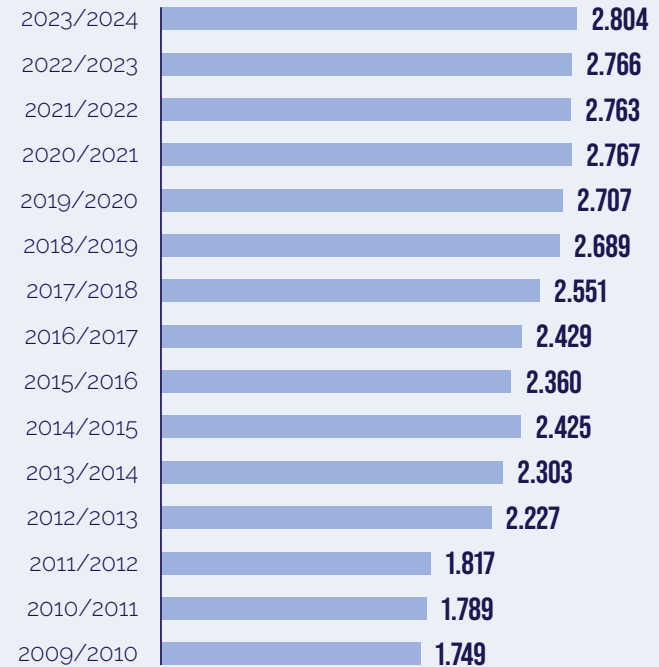
Verteilung der Tankstellen auf Mitglieder

1  betreibt **228** 

376  werden von je **1** Mitglied betrieben 



Anzahl der Tankstellen



Zahl der Mitglieder

528
2023/2024

524
2022/2023

522
2021/2022

521
2020/2021

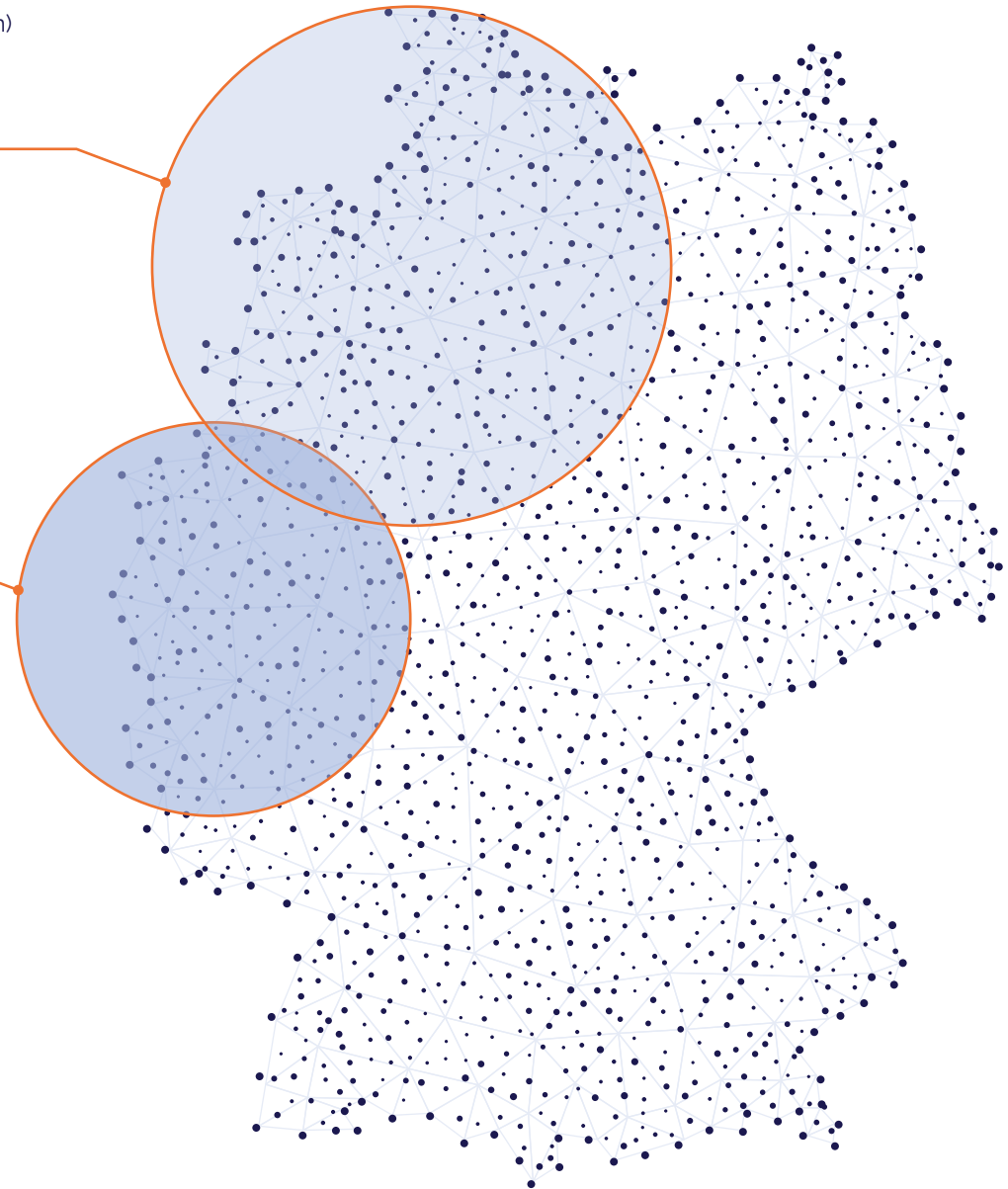
515
2019/2020



495
2014/2015

Die Landesgruppe Nord
(Niedersachsen, Schleswig-
Holstein, Hamburg, Bremen)
vereint mit **958 Stationen**
die meisten Tankstellen
(Mitglieder: 65).

Die Landesgruppe West
(Nordrhein-Westfalen) hat
mit **122 Unternehmen** die
meisten Mitglieder (Anzahl
der **Tankstellen: 552**).



**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

Reinhardtstraße 12
10117 Berlin

Tel. +49 (0)30/233 20 2910

berlin@bft.de

www.bft.de

bft

