

bft



JAHRESBERICHT **2020**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit der Veröffentlichung dieses Geschäftsberichts nimmt der bft im sechzigsten Jahr seines Bestehens eine alte Tradition wieder auf.

Wer im Jahre 2020 einen solchen Bericht verfasst, kommt am Thema Corona nicht vorbei. Selten hat ein Ereignis in Friedenszeiten unseren Lebensalltag derart beeinflusst und verändert wie die aktuelle Pandemie. Sie hat auch auf unser Geschäft Auswirkungen gehabt: Vieles hat sich schneller geändert als geplant, so zum Beispiel der deutlich gestiegene Anteil unbarer Zahlungen. Wir haben unser Geschäft so gut wie möglich „coronafest“ gemacht und vielleicht hat der eine oder andere einen – unrealistischen – Moment lang gehofft, mit der warmen Jahreszeit würde das Virus von alleine verschwinden. Jetzt im Herbst des Jahres 2020 müssen wir feststellen, dass wir mit den Corona-Folgen noch eine geraume Zeit

leben müssen. Umso mehr freuen wir uns auf die Zeit danach, in der wir uns wieder persönlich sehen können und in der wir den gewohnt familiären Umgang miteinander pflegen dürfen.



Corona überdeckt aber nur die großen Herausforderungen für unsere Branche, sie verschwinden deswegen nicht. Das sind neben der Digitalisierung unseres Geschäfts allem voran die Energie- und Verkehrswende. Beide Themen hängen eng zusammen und in beiden Feldern sind der Verband und seine Leistungen stark gefragt. Der Hunger unserer Mitglieder nach Antworten ist groß. Beim Thema Digitalisierung haben wir die Herausforderung angenommen und mit dem Fachkongress „Digitale Lösungen – Zukunft Tankstelle“ im Januar in Essen den ersten Aufschlag gemacht. Das herausragende Echo zeigt, dass dieser Veranstaltung weitere folgen müssen, damit wir die Informationen zu Ihnen, den Mitgliedern, transportieren können.

Die Energiewende müssen wir aktiv gestalten. Eine der wichtigsten Aufgaben ist es, aufzuzeigen, dass eine geordnete Energiewende, in der die notwendige Mobilität der Bürger auch zukünftig gewährleistet ist, nicht ohne flüssige Kraftstoffe funktioniert. Batterieelektrische Antriebe alleine können die Verkehrswende nicht leisten. Im Zuge der Corona-Pandemie haben wir gesehen, wie notwendig für das Funktionieren unserer Gesellschaft die individuelle Mobilität ist. Wir arbeiten deshalb zusammen mit unserem Dachverband MEW und mit anderen Verbänden der Branche daran, diese Fakten mehr und mehr ins Bewusstsein von Politik und Öffentlichkeit zu bringen.

Batterieelektrische Fahrzeuge werden in der Verkehrswende eine wichtige Rolle spielen, können aber ganz sicher nur ein Teil der Lösung sein.

Ohne flüssige CO₂-neutrale Kraftstoffe wird die dringend notwendige Senkung der CO₂-Emissionen sicher scheitern. Und so geht zukünftig Individualverkehr – gleich ob elektrisch oder mit E-Fuels – nicht ohne Tankstellen und wahrscheinlich geht Tankstelle in Zukunft nicht ohne Elektromobilität. Mittelständler haben in den vergangenen Monaten erheblich in die Elektromobilität investiert und wollen dies weiterhin tun.

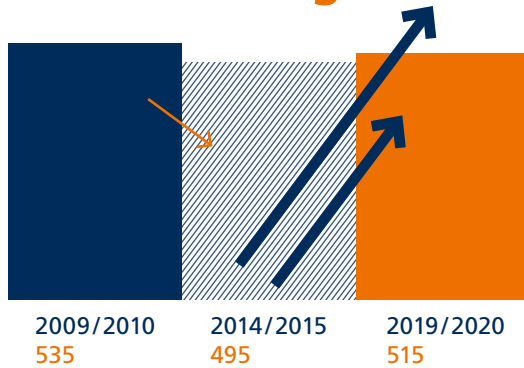
Wir haben erkannt: Wir sind Teil des Problems, aber auch Teil der Lösung. Wir sind bereit zum Dialog und bereit zur aktiven Mitwirkung, selbst wenn Elektromobilität auf absehbare Zeit nicht zu einem tragfähigen Business-Model werden kann. In engem Austausch mit den Verantwortlichen in den Regierungen des Bundes und der Länder müssen wir erreichen, dass für Mittelständler in Zukunft die Teilhabe am Wettbewerb der verschiedenen CO₂-neutralen Energieträger finanzierbar bleibt. Wenn der Mittelstand fest eingebunden ist, werden Energie- und Verkehrswende zum Erfolgsmodell – flüssig, gasförmig und stromgebunden.

➔ **Thomas Grebe, Vorsitzender des Bundesverbands Freier Tankstellen und unabhängiger deutscher Mineralölhändler e. V.**

Eintritte
in den Jahren
2019/2020

19

Zahl der Mitglieder



Der bft in Zahlen

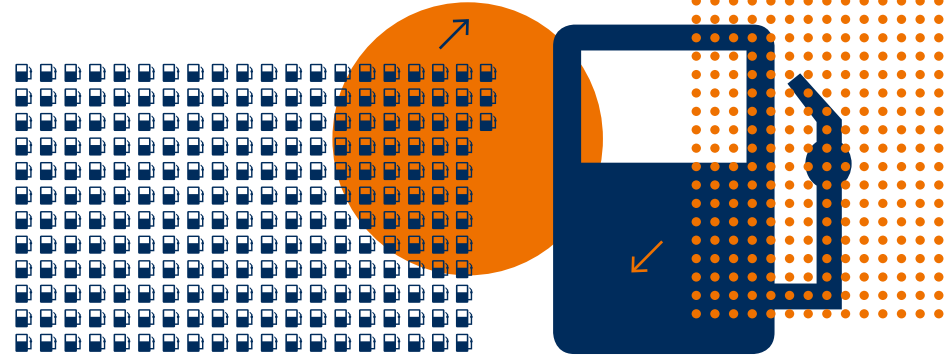
Stand: August 2020

Anzahl der Tankstellen



Die Landesgruppe West (Nordrhein-Westfalen) hat mit 126 Unternehmen die meisten Mitglieder (Anzahl der Tankstellen: 555). Die Landesgruppe Nord (Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen) vereint mit 867 Stationen die meisten Tankstellen (Mitglieder: 58)

1 Mitglied betreibt
231 Tankstellen



341 Mitglieder betreiben
1 Tankstelle

Bewährungsprobe bestanden

Die Tankstellenbranche ist bisher verhältnismäßig unbeschadet durch die Pandemie gekommen und befindet sich fast wieder auf Vorjahresniveau. Damit geht es dem Mineralölmittelstand besser als vielen Unternehmen anderer Wirtschaftszweige. Unterstützung vom Verband erhielten die bft-Mitglieder insbesondere in Form von Informationsweitergabe und Beratung.

Selten war Verbandsarbeit so schnelllebig wie nach dem Lockdown im Frühjahr: Verordnungen und Auflagen wechselten im Takt von wenigen Tagen. Zum Teil wurde freitags in Berlin beschlossen, am Samstag in den Ländern umgesetzt und am Sonntag im jeweiligen Verkündungsblatt der Länder publiziert. Montags sollte die neue Verordnung in Kraft treten.

Das war recht sportlich und bedeutete die ein oder andere Nachtschicht für uns Verbandsvertreter, um die Mitglieder rechtzeitig zum Wochenstart mit den notwendigen Informationen beispielsweise in Form der täglichen Marketupdates versorgen zu können. Hilfreich waren hier sicherlich die kurzen und schnellen Kommunikationswege, in die sich in den vergangenen Monaten auch Vorstandsmitglieder und Verantwortliche aus einigen größeren Betrieben eingebracht haben.

Das tiefe Tal ist überwunden

Inzwischen können wir die wirtschaftliche Situation unserer Mitgliedsbetriebe wieder als positiv einschätzen. Nach einem schnellen Absatzeinbruch in den ersten beiden Wochen des Lockdowns knüpfen wir wieder an die Zeiten vor Corona an, auch wenn diese (noch) nicht wieder ganz erreicht worden sind. Aufgrund unserer Kundenstruktur waren die Täler in vielen Fällen nicht so tief wie bei anderen Marktteilnehmern, obwohl es weh getan hat. Von daher hat sich das Geschäftsmodell „Freie Tankstelle“ einmal mehr bestätigt und eine wichtige Bewährungsprobe bestanden.

Insgesamt hat der Branche geholfen, dass es ein sehr hohes Potenzial an Kunden gibt, die mobil bleiben müssen. Dazu gehören neben den Einsatzfahrzeugen der Krankenhäuser, Feuerwehren und der Polizei auch Handwerksflotten. Das sind diejenigen, die unsere Gesellschaft braucht, um am Leben zu bleiben. Deswegen war unsere Branche systemrelevant. Der öffentliche Personennahverkehr, die Bahn oder der Flugverkehr haben stärker gelitten.

In den Geschäftsfeldern außerhalb des Tankens hat die Erholung ebenfalls eingesetzt. Das Waschgeschäft sieht wieder besser aus und das Shopgeschäft hat gezeigt, dass der Kunde auch in Krisenzeiten einen „convenienten Einkaufskanal“ schätzt. Kurze Wartezeiten, schnelle Bedienung und ein darauf abgestimmtes Warensortiment sind dafür die Voraussetzung. Bei den Bistros dürfte es in vielen Fällen etwas länger dauern. Dafür haben

Tankstellen vielfach das Thema „Food to go“ besser als vorher in den Griff bekommen. Auch hier greifen die Vorteile der Lage, der schnellen Erreichbarkeit und der prompten Bedienung.

Maßnahmen der Politik

Der Staat hat ebenfalls prompt gehandelt: Aktiv, schnell und zielgerichtet, soweit das in dieser kollektiven Abwärtsbewegung überhaupt möglich war. Das hat alle überrascht, die sich an das Klein-Klein und den ganzen Hickhack vorher schon gewöhnt hatten. Der ganze Besteckkasten aus Fördermitteln und Zuschüssen stand schnell zur Verfügung und wurde zum Teil auch von unseren Mitgliedern genutzt. Aber: Die vielen Facetten des Föderalismus haben sich in den teilweise sehr unterschiedlichen Regeln bemerkbar gemacht. Insbesondere beim Thema Waschgeschäft haben wir manches nicht verstanden. Die unterschiedliche Umsetzung hat aber aus meiner Sicht vielfach möglich gemacht, dass am Ende optimale Regeln umgesetzt worden sind. Die Länder haben voneinander gelernt. Deswegen stehen unser Tankstellenmittelstand und die Tankstellenbranche insgesamt in Deutschland besser da als in anderen europäischen Ländern mit zentraler Regelungsverordnung.

Der bft hat in der Krise neue Formate ausprobiert. Digitales Tagen, digitales Lernen und andere Online-Formate haben Präsenzveranstaltungen ersetzt. Dadurch können wir die Lage für die Mitglieder verbessern. Vorstand und Geschäftsführung werden das intensiv weiter betreiben. Denn Aufgabe der

Verbände ist es, die Kommunikationsschnittstellen zu besetzen und für einen möglichst reibungslosen Geschäftsablauf zu sorgen.

Wann das Größte überstanden ist, weiß im Moment niemand. Ich hoffe auf ein bisschen Normalität ab dem Frühjahr 2021, wenn es bis dahin gelingt, einen Impfstoff für uns alle verfügbar zu machen. So lange ist es unsere Aufgabe als Verband, so viel wie möglich zu einer Verbesserung der wirtschaftlichen Situation unserer Mitglieder beizutragen – durch Beratung, Information und Interessenvertretung. Und es ist unsere Aufgabe, das Modell Tankstelle als Anlaufpunkt für Mobilität, aber auch Versorgung in das Bewusstsein der Gesellschaft zu tragen und damit zukunftsfähig zu halten.

► Stephan Zieger, bft-Geschäftsführer

Der Kunde schätzte in der Krisenzeit den convenienten Einkaufskanal Tankstelle. Die Bistros erholten sich allerdings zum Teil langsamer als die restlichen Bereiche.



Eigentlich sollte eine entsprechende Umsetzung spätestens zum 7. Juni 2020 erfolgen. Zur Zeit wird jedoch nach wie vor in Berlin diskutiert, wie die Verordnung nun umgesetzt werden soll. Ein Problem ist die Frage, welche Tankstellen daran teilnehmen sollen. Eine weitere Rechtsunsicherheit ist die Frage des Zeitpunkts des Inkrafttretens und auch aus unserer Sicht die Frage, ob es eines Umsetzungsrechtsaktes durch den Bund bedarf.



Markttransparenzstelle: § 47 k GWB

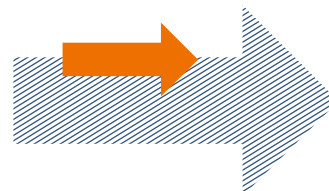
Im Rahmen der 10. Novelle zur Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) ist auch die Markttransparenzstelle (MTS) wieder thematisiert worden. Der Gesetzgeber beabsichtigt, dass die der Marktüberwachung durch die Markttransparenzstelle unterworfenen Firmen ihre Verkaufsmenge im 15-Minuten-Abstand dokumentieren und einmal in der Woche an die Markttransparenzstelle senden müssen. Der Entwurf spricht davon, dass dadurch die Aufgaben des Kartellamts (§ 19, 20 GWB) und der Monopolkommission erleichtert werden. Außerdem soll das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) diese Daten für statistische Zwecke nutzen können. Mit den Daten möchte das BMWi gerne wissen, ob die Markttransparenzstelle tatsächlich funktioniert.

Wir haben dagegen eingewandt, dass dadurch eine Änderung an den Kassen notwendig wird. Erneut ist ein Aufwand für die Umprogrammierung und

Übermittlung zu zahlen. Aus unserer Sicht ist es zweifelhaft, ob damit die beabsichtigte marktlenkende Funktion der MTS-L überhaupt überprüft werden kann. Zudem besteht nicht die Absicht aus der Branche, die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe in Frage zu stellen.

Die Daten, die übermittelt werden, lassen die Tankstellen gläsern werden. Die kontinuierliche Erfassung und die Datenmenge führen dazu, dass die Ertragsituation des Kraftstoffgeschäfts eines jeden Meldepflichtigen auf jeden Standort bezogen problemlos berechnet werden kann. Die Verknüpfung mit Großhandelsdaten aus Drittquellen mit den geforderten Mengen- und Preismeldungen pro Viertelstunde erlauben es, Gewinne und Verluste jeder Tankstelle detailliert zu erstellen. Diese Ergebnisse könnten zukünftig nicht nur pro Tankstelle, sondern auch pro Gruppe (Mittelstand/Konzerne) oder sogar unternehmensbezogen ermittelt werden. Zu Recht stellt sich in diesem Zusammenhang natürlich die Frage, ob die Sicherheit für diese übermittelten Daten überhaupt gewährleistet werden kann. Der bft hält diese Maßnahme für deutlich überzogen. Andere Märkte werden nicht mit diesem Misstrauen und dieser Vielfalt an Überwachungsmaßnahmen konfrontiert. Die anderen Verbände haben sich ähnlich ausgesprochen.

Gleichwohl hat das Kabinett den Änderungsentwurf im September 2020 verabschiedet. Alles weitere wird jetzt das parlamentarische Verfahren zeigen.



Ortbetonfahrbahnen

Im Zuge der Änderung der Technischen Regel wassergefährdender Stoffe (TRwS) 781 waren bei den Wasserbehörden Zweifel aufgekommen, ob die bewährte Ortbetonfahrbahn noch flüssigkeitsdicht (FD) ist. Die Zweifel waren geweckt worden durch eine Formulierung in dieser Norm. In der Folge hatten recht schnell Genehmigungsbehörden den Austausch der Fahrbahn gefordert. Damit bestanden Zweifel, ob Ortbeton in FD-Qualität weiterhin als geeigneter Standardbaustoff ausgewiesen werden kann.

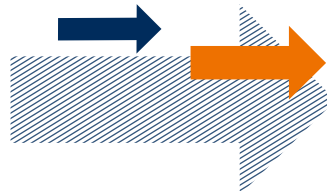
Daraufhin ist unter Federführung der Deutschen Wissenschaftlichen Gesellschaft für Erdöl, Erdgas und Kohle (DGMK) ein Projekt ins Leben gerufen worden, in dem eine Abschätzung des Ausmaßes der Gewässergefährdung überprüft werden sollte. Auch der bft hat an diesem Projekt aktiv teilgenommen. Mit der Analyse beauftragt wurde Prof. Dr.-Ing. Jörg Reymendt. Das DGMK-Projekt sollte zeigen, dass eine Gefährdung des Grundwassers auch bei Verwendung von FD-Beton nicht zu befürchten ist.

Nach zweijähriger intensiver Arbeit ist festgestellt worden, dass eine Umläufigkeit von für den Vertrieb an Tankstellen normierten Kraftstoffen unterhalb der Fuge in Form von flüssigem Austreten nicht festgestellt werden konnte. Kurz gefasst heißt das, dass auch bei Beton mit größeren Eindringtiefen als die Höhe der geschützten Fugenflanke seitlich aus den ungeschützten Bereichen kein Kraftstoff als Flüssigkeit austritt. ➡ ➡

Der Projektbericht wurde im Mai 2020 veröffentlicht. Die Inhalte wurden bereits im Januar 2020 im zuständigen Bund-Länder-Arbeitskreis „Umgang mit wassergefährdenden Stoffen“ (BLAKUmwS) vorgestellt. Auf dieser Basis haben die Wasserrechtsexperten entschieden, dass aus wasserrechtlicher Sicht keine weitergehenden Vorgaben zur „Fugenumläufigkeit an Tankstellen“ zu machen sind.

In einem Schreiben des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen an die nachgeordneten Bezirksregierungen wird daraufhin ausgeführt: Aufgrund dieser Erkenntnisse ist abweichend von der TRwS 781 bei der Errichtung von Abfüllflächen von Tankstellen auch der Einsatz von FD-Beton mit einem rechnerischen Nachweis der Eindringtiefe möglich, wenn der Beton und die Fugen ordnungsgemäß ausgeführt werden (Nr. 5.1.2.2 der TRwS 781). Eine Fugenumläufigkeit muss nicht gesondert berücksichtigt werden. Wir gehen davon aus, dass auch die übrigen Bundesländer folgen werden. Soweit dies noch nicht erfolgt ist, sollten betroffene Firmen auf die Praxis in Nordrhein-Westfalen hinweisen.

Auch die Überarbeitung der TRwS 781 soll jetzt vergleichsweise zügig erfolgen.



Kassensicherungsverordnung

Ein wichtiges Thema in den letzten Monaten ist die Kassensicherungsverordnung (KassenSichV), die eigentlich bis zum 1. Januar 2020 hätte umgesetzt sein müssen. Kurz gesagt geht es um Folgendes: Seit Anfang 2020 brauchen elektronische Kassensysteme in Deutschland zum Schutz vor Manipulation eine zertifizierte technische Sicherheitseinrichtung (TSE).

Die TSE speichert die Transaktionen der Kasse auf ihrem internen Speicher und schickt einen Code zurück an die Kasse. Dieser Code ist auf jeden Verkaufsbeleg zu drucken. Die Daten müssen in einem unveränderbaren Protokoll gespeichert werden, das für das Finanzamt exportierbar sein muss. Es ist also zu gewährleisten, dass alle Kasseneingaben mit Beginn des Aufzeichnungsvorgangs protokolliert und später nicht mehr unerkannt verändert werden können.

Diese Verpflichtungen sind mit einem Bußgeld bei Nichteinhaltung belegt. Daneben stehen dann auch der Schätzung des Betroffenen beim Steuerbemessungsverfahren Tür und Tor offen. Elektronische Kassensysteme, die nach dem 25. November 2010 und vor dem 1. Januar 2020 angeschafft wurden und nicht auf BSI aufrüstbar sind, erhalten eine Ausnahmeregelung bis 1. Januar 2023. Bis dahin bleibt Zeit für ein neues Kassensystem mit BSI-Zertifizierung. Voraussetzung: Das aktuelle elektronische Kassensystem erfüllt die seit 2010 geltenden Anforderungen der Finanzverwaltung.

Die Frist ist zunächst bis zum 31. März 2020 ausgedehnt worden. Da die Zertifizierung der Systeme aber immer noch nicht so weit war, wurde diese Frist bis zum 30. September 2020 verlängert. Die weitere Verlängerung bis zum 31. März 2021 ist ebenfalls beschlossen. Die Finanzverwaltungen mit Ausnahme der Verwaltung des Landes Bremen wollen Kassensysteme bis zum 31. März 2021 nicht beanstanden, wenn „die TSE bei einem Kassenfachhändler, einem Kassensystemhersteller oder einem anderen Dienstleister bis zum 30. September 2020 nachweislich verbindlich bestellt worden ist (und in einigen Ländern gilt zusätzlich: den Einbau verbindlich in Auftrag gegeben hat)“.

Zu allem Überfluss hat der Bund diesbezüglich keine Zustimmung erteilt. Da bislang aber noch kein zertifiziertes System vorliegt und die Umsetzung der Regeln Ländersache ist, sollte sich dieses Regelungsduell nicht zum Nachteil der Verantwortlichen in den jeweiligen Firmen auswirken.

PSD2-Update

In Atem gehalten hatte uns im Jahre 2019 das Thema Zahlungsdiensterichtlinie 2 (Payment Services Directive, PSD2). Dahinter versteckten sich gleich mehrere Themenbereiche. Als überaus kompliziert erwies sich die Neuordnung der Zahlungsströme im Dreiecksverhältnis Mineralölgesellschaft, Agenturnehmer und Kreditkartengesellschaft. Lange standen keine geeigneten Lösungen zur Verfügung. Dies führte zu erheblichen Diskussionen mit der Bundesanstalt für Finanzen (BaFin), über die wir im vergangenen Jahr berichtet hatten.

In diesem Jahr ist es um das Thema still geblieben, obwohl wir uns immer wieder auch nach dem Fortgang der Umstellungsmaßnahmen erkundigt haben. Ob alle Beteiligten mit dem Erreichten jetzt zufrieden sind, wird der weitere Fortgang zeigen. In Brüssel ist es für eine Evaluierung und eine Fortschreibung noch zu früh. Die PSD3 wird unvermeidlich sein. Ob wir den Inhalt beeinflussen können, bleibt an dieser Stelle noch offen.

Elektromobilität

Elektromobilität geht nicht ohne Tankstellen und wahrscheinlich geht auch Tankstelle nicht ohne Elektromobilität. Der Mix macht es und deswegen hat der Verband im letzten Jahr massiv in die Informationen darüber investiert. In nahezu allen Regionaltagungen waren Spezialisten für Elektromobilität eingebunden. Zusammen mit Versorgern wurde an Modellen für eine möglichst erfolgreiche Umsetzung dieses Themas gearbeitet.

Klar ist allerdings weiterhin, dass die Elektromobilität noch immer kein Business-Modell ist. Dies haben wir mit zahlreichen Versorgern und Ausrüstern erörtert. In solchen Gesprächen wird Klartext gesprochen. Auch die Versorgern wissen, dass das Thema Elektromobilität nicht nur kein Selbstläufer ist, sondern dass am Ende nur ein Miteinander von Elektromobilität und flüssigen sowie gasförmigen Kraftstoffen die Verkehrs- und Klimawende vorantreiben kann.

► **Stephan Zieger, bft-Geschäftsführer**

Geht es nach der Bundesregierung, soll künftig jede Tankstelle auch eine Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge anbieten.



BERLIN BRÜSSEL

Als Mittelstand aktiv den Energiewandel gestalten

Klimaschutzpolitik und Maßnahmen wie eine CO₂-Bepreisung oder die Förderung von alternativen Energien beispielsweise in Form von strombasierten Kraftstoffen bestimmen auf nationaler und internationaler Ebene die politische Diskussion in den Bereichen Verkehr und Mobilität. Der MEW und die UPEI setzen sich in Berlin und Brüssel dafür ein, dass bei den Gesetzgebungsprozessen das Engagement, die Interessen und Expertise des Mittelstandes berücksichtigt werden.

Bis 2050 möchte die Europäische Union klimaneutral sein. Unter dem Begriff Green Deal hat sie deshalb zahlreiche Maßnahmen gebündelt, die zu diesem Ziel beitragen sollen. Dazu gehören unter anderem die Einführung umweltfreundlicherer, kostengünstigerer und nachhaltigerer Formen des privaten und öffentlichen Verkehrs sowie die Dekarbonisierung des Energiesektors. Auf nationaler Ebene schreibt seit Ende 2019 das deutsche Klimaschutzgesetz vor, wie hoch der CO₂-Ausstoß bis 2030 als wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur Klimaneutralität bis 2050 sein darf. Dabei planen Berlin und Brüssel sogar schärfere Vorgaben: In zehn Jahren soll der CO₂-Ausstoß nicht wie ursprünglich geplant 40 Prozent unter dem Wert

von 1990 liegen, sondern wahrscheinlich sogar 55 Prozent. Außerdem schreibt das Gesetz zum ersten Mal verbindlich vor, wie viel CO₂ die einzelnen Sektoren wie Verkehr, Energiewirtschaft und Industrie pro Jahr ausstoßen dürfen. Wer die Grenzen überschreitet, muss zahlen.

Wir als Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland (MEW) und die UPEI als Interessenvertretung der europäischen Importeure, Tankstellenbetreiber und der Groß- und Einzelhändler von Energieerzeugnissen für den Verkehrs- und Heizungssektor verfolgen die Pläne zur Erreichung der Klimaschutzziele auf nationaler und europäischer Ebene genau. Dabei bringen wir uns aktiv frühzeitig bei der Entwicklung von Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien ein. Drei Themen haben uns in diesem Jahr besonders beschäftigt und werden auch 2021 eine Rolle spielen:

- ➔ **Synthetische Kraftstoffe:** Die Europäische Union schreibt sowohl für Pkw als auch für leichte Nutzfahrzeuge die Höhe des erlaubten CO₂-Ausstoßes vor. Die strengen Vorgaben lassen sich von den Herstellern inzwischen nur noch erreichen, wenn sie mehr Neuwagen ohne CO₂-Emissionen, also vor allem batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge, verkaufen. Sinnvoller und klimapolitisch effektiver wäre es, die Bestandsflotte zu adressieren und synthetische Kraftstoffe bei der Grenzwertberechnung der Hersteller zu berücksichtigen.
- ➔ **Emissionshandel:** Der Europäische Emissionshandel (ETS) für den Energie- und Industriesektor



ist ein effizientes Instrument zur CO₂-Minderung. Die Bundesregierung hat daran angelehnt mit dem Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) auch im nationalen Bereich einen Emissionshandel für die Mobilität und den Wärmemarkt geschaffen. Im Unterschied zur europäischen Variante gilt hier allerdings nicht unmittelbar das Verursacherprinzip. Bei der nationalen Lösung soll der Inverkehrbringer verpflichtet werden, für die Emissionen aufzukommen, und (anfangs) einen Festpreis zahlen, später einen Marktpreis. Der Autofahrer als Emittent von CO₂ wird das Gesetz also auf der Tankrechnung zu spüren bekommen.

Der Bürokratieaufwand entsteht indes im Kraftstoffsektor. Das BEHG ist an das Energiesteuer-gesetz gekoppelt. Dort, wo die Energiesteuer entsteht, fällt auch der Zertifikatspreis an. Das ist in vielen Fällen nicht verkehrt, in einigen wie im Bereich Tanklager könnte es zu spürbaren Lasten führen. Zudem bleibt das Mehrfach-Berichtswesen auf der Tagesordnung. Zu den offiziellen Meldungen, etwa die monatlichen Energiesteueranmeldungen, die Energiestatistik oder die Berichte im Rahmen der Treibhausgasquoten-Regelungen, wird wohl das Thema Emissionshandel hinzukommen. Unser Anliegen ist es, hier auf sinnvolle Quermeldungen zwischen den offiziellen Meldestellen zu drängen, damit die Unternehmen für eine Tonne Kraftstoff nicht noch ein weiteres verifiziertes Reporting aufbauen müssen. Mit der UPEI drängen wir außerdem darauf, dieses System europaweit zu installieren. Ein reines Handelssystem – ab 2027 soll es das sein – bietet faktisch kaum Handlungsspielraum und ist unkalkulierbar für die Beteiligten.

► **Erneuerbare-Energien-Richtlinie:** Die Erneuerbare-Energien-Richtlinie II trat Ende 2018 in Kraft und muss bis Mitte kommenden Jahres in nationales Recht umgesetzt werden. In der Richtlinie ist festgeschrieben, dass die Mitgliedstaaten ihren Anteil von erneuerbaren Energien im Verkehr auf mindestens 14 Prozent im Jahr 2030 erhöhen. Unternehmen, die Kraftstoff in Deutschland in Verkehr bringen, sind verpflichtet, die Treibhausgasemissionen ihres gesamten in Verkehr gebrachten Kraftstoffes um einen bestimmten Prozentsatz, der Treibhausgas-minderungs-Quote, zu senken. Prinzipiell unterstützt der MEW diese Quote. Die Unternehmen sind jedoch als Verpflichtete darauf angewiesen, dass Realismus und nicht Wunschvorstellungen die Debatte prägen. Es nützt niemandem, wenn Quoten aufgrund fehlender Verfügbarkeiten nicht einzuhalten sind und Kraftstoffversorger finanziell sanktioniert würden.

Natürlich unterstützen wir als Verband Maßnahmen zur Reduzierung von CO₂, die zum Umweltschutz und zur Erreichung der Klimaschutzziele beitragen. Ambitionierte Klimaziele lassen sich jedoch nur erreichen, wenn alle verfügbaren Alternativen genutzt werden. Das ist die Elektromobilität, das sind nachhaltige Biokraftstoffe und strombasierte Kraftstoffe. Um zukunftsfähig zu bleiben, bedarf es einer verlässlichen Rahmenregulierung.

Ein Wandel geht zudem nicht von heute auf morgen. Flüssige alternative Energieträger werden wegen der leichten Transportier- und Handhabbarkeit sowie ihrer hohen Energiedichte und ihrer

Einsetzbarkeit in der bestehenden Infrastruktur gebraucht. In den kommenden Jahren werden dafür Effizienzsteigerungen der Motoren, Biokraftstoffe und Digitalisierung das Mittel der Wahl sein. Dazu gehört auch, die aktuellen Normen auf den Prüfstand zu stellen und zum Beispiel E15 oder E20 auf den Weg zu bringen. Parallel müssen wir aber die nächste Dekade dazu nutzen, das Thema strombasierte Kraftstoffe voranzutreiben, und zwar nicht nur in Deutschland und Europa, sondern weltweit.

► **Matthias Plötzke, MEW-Geschäftsführer und Mitglied des UPEI-Vorstandes**



bft-Akademie stellt sich neu auf

Mit der in diesem Jahr auf den Weg gebrachten Neuausrichtung der bft-Akademie will der Verband das Thema Weiterbildung für den Tankstellenmittelstand weiter vorantreiben. Neue Zertifikatskurse sowie ein Ausbau des Angebots von Online-Seminaren sollen ab 2021 dazu beitragen, dass sowohl für die Mitarbeiter an der Tankstelle als auch für die Führungskräfte passende praxisnah aufbereitete Kurse zur Verfügung stehen.

Die Corona-Pandemie hat eine Entwicklung beschleunigt, die in Deutschland schon längst überfällig war: die Digitalisierung der Arbeitswelt. Auch die bft-Akademie hat sich auf diese Veränderung eingestellt und im Sommer und Herbst 2020 die ersten Seminare online durchgeführt, nachdem coronabedingt alle Präsenzseminare ausfallen mussten. Das Angebot kam nach anfänglicher Skepsis bei den Teilnehmern gut an, so dass das Programm 2021 mit weiteren digitalen Seminaren und Coachings ausgebaut wird.

Auftakt für die Neuausrichtung sind die Webinare „Leitfaden zu Social Media in der Praxis“ für Anfänger sowie „Verkaufen im Online-Raum“ für Fortgeschrittene, die bereits seit Juni 2020 mehrfach durchgeführt wurden. Die Teilnehmerzahl ist dabei wie bei einem klassischen Präsenzkurs auf

zehn Personen beschränkt, damit der Referent auf alle Fragen eingehen kann und Gruppenarbeiten möglich sind. Damit bleibt auch bei der digitalen Version der Workshop-Charakter erhalten. Weitere Themen in diesem Stil sollen 2021 folgen.

Abschluss mit Zertifikat

Eine weitere Neuheit für das Jahr 2021 sind Lehrgänge, die sich aus Basis- und Aufbaukursen zusammensetzen und in einem Zertifikat des bft münden. Die Seminare sind den vier Themenkomplexen Führung & Kommunikation, Shop, Betrieb & Gebäude sowie Sicherheit & Recht zugeordnet. Sie richten sich an zwei Zielgruppen: zum einen an die Mitarbeiter an der Tankstelle, zum anderen an die Führungskräfte wie Schicht- und Stationsleiter oder Pächter. Ziel ist es, die Teilnehmer mit dem notwendigen fachlichen Wissen für die Praxis an der Station zu versorgen und sie fit für die moderne Arbeitswelt zu machen. Erste Anfragen aus dem Mitgliederkreis beziehen sich deshalb weniger auf klassische Themen. Auf Interesse stoßen aktuell auch Seminare über Digitalisierung, Social Media, Führung und Stressbewältigung.

Prinzipiell sind die Kurse als Hybrid-Veranstaltungen, also als ein Mix aus Präsenz- und Online-Durchführung, konzipiert. Sollte es aber erneut coronabedingt zu kurzfristigen Reisebeschränkungen kommen und damit ein persönliches Treffen zwischen Trainer und Teilnehmern nicht möglich sein, garantiert die bft-Akademie trotzdem die Durchführung des vereinbarten Termins.

Die bft-Akademie stellt sich digital auf und bietet nun auch Online-Seminare an.



Die Seminare finden dann online statt, die Teilnehmer brauchen lediglich einen internetfähigen PC inklusive Kamera und Mikrofon. Auch Einzelcoachings zu den Themen Kassensystem und Warenwirtschaft können künftig online durchgeführt werden, allerdings beschränkt auf 1:1-Schulungen. Ausnahmen sind lediglich die Kurse zu den Themen Abscheidertechnik, Tatort Tankstelle und das Angebot zur individuellen Shopberatung, die sich nicht für eine digitale Umsetzung eignen.

Kostenfreier Zugang bis Ende 2020

Um die Leistungen der bft-Akademie weiter bekannt zu machen, hat sich der bft-Vorstand außerdem dazu entschieden, die bft-Lernplattform zu reaktivieren und ihre Inhalte zu aktualisieren. Die überarbeitete Version ist seit September 2020 live und steht den Mitgliedern bis Ende 2020 kostenfrei zur Verfügung. Der Zugang ist über die Eingabe der Mitgliedsnummer möglich. Aktuell finden sich dort unter anderem Kurse zu den Themen Bistro, Hygiene, Corona und Datenschutz in Form von Lernfilmen und Web-based-Trainings (WBT), die zum Teil mit einem Zertifikat enden. Auch hier plant die bft-Akademie, das Angebot auszubauen.

Die bft-Akademie sieht sich allerdings nicht nur als Dienstleister für die Personalweiterbildung. Bei der Personalfindung erhalten die Mitglieder ebenfalls in Form einer Jobplattform unter www.bft-akademie.de/jobs Unterstützung. Damit wird die bft-Akademie zur ersten Anlaufstelle des Tankstellenmittelstands rund um das Thema Personal.

Nr.	Führung & Kommunikation	Zeit in h
1-01	Recruiting: Wie finde ich passende Mitarbeiter?	8
1-02	Führung & Personalentwicklung – Umgang mit Veränderung	16
1-03	Stressbewältigung privat & beruflich	12
1-04	Mentoring & Training: Wissenstransfer	16

Nr.	Shop	Zeit in h
2-01	Verkaufcoaching für das Tankstellenteam	2 x 4
2-02	Verkaufen mit System für TS-Unternehmer	8
2-03	Kundenansprache per Social Media	2 x 3
2-04	Kassenschulung mit HUTH ITAS Vision Professionell	16
2-05	Produktschulung – Schmierstoffe kompetent verkaufen	12
2-06	Shopgestaltung optimieren	12

Nr.	Betrieb & Gebäude	Zeit in h
3-01	Verkauf und Reklamation im Waschgeschäft	6
3-02	Grundlagen + Update zu Warenwirtschaft & Kalkulation	8
3-03	Abscheidertechnik – ATS 1	8

Nr.	Recht & Sicherheit	Zeit in h
4-01	Arbeitsrecht richtig angewandt	6
4-02	Arbeitsicherheit an der Tankstelle	12
4-03	Tatort Tankstelle	8

Kontakt

www.bft-akademie.de
Artus GmbH
Ira Roschlau
Tel.: 030 55237537
info@bft-akademie.de



Der neue bft-Vorstand



Vorsitzender (seit 2020 neu in diesem Amt)

Duraid El Obeid, Berlin – Vorstandsvorsitzender des MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland, Geschäftsführer und Gesellschafter Sprint Tank GmbH, Vorsitzender der Geschäftsführung BMV Mineralöl Versorgungsgesellschaft mbH

Unser Ziel ist es, den Transformationsprozess der Energiewende im Verkehr durch flüssige erneuerbare Energieträger und vor allem E-Fuels mitzugestalten. Dafür werden wir die kommunikative Feuerkraft des bft und der anderen Mitgliedsverbände des MEW nutzen, um die Bedeutung von synthetischen Kraftstoffen breit zu streuen und alle Stakeholder – Gesellschaft, Politik und Unternehmen – zu erreichen. Im Rahmen unserer neuen Kampagne eFUEL TODAY bauen wir dafür eine Plattform auf, die zur ersten Anlaufstelle für dieses Thema werden soll. Denn fest steht: Ohne einen Energiemix werden wir die Klimaziele nicht erreichen. Gleichzeitig möchte ich als Vorsitzender unsere Mitglieder dabei unterstützen, die Chancen, die sich durch den verändernden Energie- und Verkehrsträgermix ergeben, auch in ihrem Geschäft nutzen zu können.



Stellvertretender Vorsitzender

Hans F. Ley, Konstanz – Geschäftsführer Brüder Ley GmbH und Ley Mineralöl GmbH



Stellvertretender Vorsitzender (seit 2020 neu in diesem Amt)

Carsten Müller, Köln – Geschäftsführer Kutteneuler Mineralölhandels- und Tankstellenbetriebsgesellschaft mbH



Schatzmeister

Jochen Vieler, Iserlohn – Geschäftsführer BMV Mineralölvertriebs GmbH



Beisitzer

Eike Mönneke, Delligsen – Geschäftsführer Mönneke Mineralöle GmbH & Co. KG



Beisitzerin (seit 2020 neu im Vorstand)

Julia Eberhardt, Bruchsal – Geschäftsführerin Ernst Eberhardt GmbH

Die persönliche und enge Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Mitgliedern sowie die Unterstützung durch den Vorstand in vielen Bereichen war für mich schon immer besonders herausstechend beim bft. Als neue Vorstandsbeisitzerin möchte ich mich hier nun auch ganz persönlich einbringen und versuchen die Stimmungen und Wünsche der Mitglieder aufzunehmen, um diese bestmöglich in die Vorstandsarbeit zu integrieren. Unsere gesamte Branche steht durch die Energiewende im Wandlungsprozess. Ich freue mich sehr, spannende aktuelle Themenfelder sowie die bevorstehenden Herausforderungen der Zukunft innerhalb der Verbandsarbeit unterstützen zu dürfen.



Beisitzer (seit 2020 neu im Vorstand)

Tobias Lanzerstorfer, Waging am See – VEWAG Verwaltungsgesellschaft mbH

In einer Zeit, in der sich die Branche mit richtungsweisenden Entscheidungen und großen Herausforderungen konfrontiert sieht, halten uns die Bürokratie, gesetzliche Vorgaben und Regularien fest im Griff. Die Erfahrung und das konzentrierte Fachwissen im Verband helfen uns dabei, uns in der Politik und insbesondere in der breiten Gesellschaft Gehör zu verschaffen. Es geht nicht darum, die lautesten zu sein, sondern unsere Lösungsansätze mittels stichhaltiger und plausibler Argumente vorzutragen. Den Vorwurf, man würde dem Fortschritt entgegenstehen, gilt es zu entkräften. Schon aus eigenem wirtschaftlichen Interesse können und werden die Tankstellenbranche und der Verband auch in Zukunft den nötigen Beitrag zur Mitgestaltung der Mobilität in Deutschland leisten. Ich freue mich darauf, an diesen Themen mitzuwirken und mich im bft einzubringen.



bft-Geschäftsführung

*Stephan Zieger, bft-Geschäftsführer,
Ippendorfer Allee 1d, 53127 Bonn (bft-Hauptsitz)*

*Sarah Schmitt, Leiterin des Hauptstadtbüros,
Georgenstraße 23, 10117 Berlin*

Dagmar Ziegler (2. v. r.), Parlamentarische Geschäftsführerin der SPD-Bundestagsfraktion, unterstützte die Kassierer an einer GO-Tankstelle in Wittenberge.

Im Blitzlicht

Praxis für die Politik

Es ist eine langjährige gute Tradition, dass Bundes- und Landtagsabgeordnete Stationen von bft-Mitgliedsunternehmen besuchen und einen Tag tatkräftig mithelfen.



CDU-Bundestagsabgeordnete Kerstin Vieregge (M.) atmete einen Tag Benzingeruch an einer Q1-Station in Bad Salzuflen.



Der wirtschafts- und energiepolitische Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion, Bernd Westphal (r.), besuchte die TAS-Tankstelle in Elze.

Neues Veranstaltungsformat

Anfang 2020 fiel der Startschuss für die neue Veranstaltungsreihe „Digitale Lösungen – Zukunft Tankstelle“, zu der knapp 150 Teilnehmer nach Essen kamen. Ziel des zweitägigen Fachkongresses war es, die Branchenvertreter zum drängenden Thema Digitalisierung zu informieren und ihnen Lösungen auf allen Ebenen aufzuzeigen – an der Zapfsäule, an der Waschstation, in der Kundenkommunikation, bei der Teamplanung, in der Abrechnung und an der Kasse. Neben interessanten Fachvorträgen und Beispielen aus der Praxis verliehen die Veranstalter erstmals den Digital Solutions Award. 16 Firmen präsentierten dafür in jeweils fünf Minuten ihr digitales Produkt. Anschließend stimmte das Publikum direkt per Smartphone über den Gewinner ab, der auf der Abendveranstaltung gekürt wurde. Der Kongress fand in Kooperation mit der Einkaufsgesellschaft freier Tankstellen und der Fachzeitschrift Sprit+ statt.





Volles Haus

Inzwischen ein ungewohnter Anblick: Mit 230 Anmeldungen zur Jahreshauptversammlung des bft blickten die Veranstalter Ende September 2019 in Wiesbaden auf ein volles Haus. Dort wurde auch das langjährige Vorstandsmitglied Holger Förster verabschiedet.



Einblick in die Zukunft

Gemeinsam mit einigen Mitgliedsunternehmen besuchten der bft-Vorstand und die Geschäftsführung das Unternehmen Sunfire am Standort in Dresden. Dort informierten sie sich über die Herstellung von erneuerbaren technischen Gasen und Kraftstoffen.



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
www.bft.de

