

bft



JAHRESBERICHT **2021**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vor Ihnen liegt der Jahresbericht 2021. Wieder können wir von einem ereignisreichen Jahr berichten.

2021 war ein Umbruchjahr in jeder Hinsicht. Die durch die Corona-Pandemie ange-stoßenen Änderungen im Zahlverhalten, im Kundenverhalten und bei der Führung unseres Geschäfts haben Fahrt aufgenommen. Bei-

spielhaft ist eine Zahl, die wir in den vergangenen Tagen in einer Tankstellen-Fachzeitschrift gelesen haben. Das Bargeldgeschäft ist deutlich gesunken. Nur noch etwa 33 Prozent aller Kunden zahlen mit Münzen und Scheinen – diese Tendenz geht unverändert weiter. War Bargeld vor Corona der Hort der Freiheit, setzen die Kunden nunmehr massiv neue Zahlungsmittel für die Begleichung ihrer Tank, Wasch- oder Shoprechnung ein. Auch die Vielfalt der Zahlungsmittel hat zugenommen. Wir sind im neuen Jahr gespannt auf die Detailzahlen.

Genauso schreitet das Digitalisierungstempo voran. Handlungsabläufe, die vor Jahren in Stein gemeißelt schienen, haben sich verändert. Die Notwendigkeit, alleine das Personal coronagerecht

zu führen, hat auch in kleinen Betrieben Tankstellenmanagementsysteme noch schneller salonfähig gemacht. Die Beispiele sind Legion.

Das Hauptaugenmerk in diesem Jahr lag auf der Bundestagswahl. Was sich scheinbar ruhig mit einem wahrscheinlich wenig aufregenden Ausgang zu Jahresbeginn angekündigt hatte, ist mit einem politischen Erdbeben zu Ende gegangen. Niemand hätte die CDU in der Opposition und ein Dreierbündnis – eine Ampel – auf der Siegerstraße erwartet. Damit sind die Gewissheiten, wie es in der Klima- und Umweltpolitik weitergehen wird, weniger sicher als bisher.

Jeder Sieger hätte das Thema Klima anpacken müssen. Von daher ist es notwendiger als bisher, sich frühzeitig in die Diskussion einzuschalten. Und die beginnt mittlerweile nicht in Berlin, sondern in Brüssel. Dort scheint man die Corona-Zeit genutzt zu haben, um ein umfangreiches Gesetzespaket mit dem schönen Namen „Fit for 55“ auf den Weg zu bringen. Einige dieser Paketbestandteile können direkt Wirkung entfalten, andere lösen Aktivitäten des Gesetzgebers in Berlin aus. Das macht die Situation nicht einfach.

Was im Vergleich zu den Vorjahren in der Klimapolitik hinzugekommen ist, ist der Eintritt der Gerichte in die Klimadiskussion. Das Urteil der Richter in Den Haag, das die Shell verpflichtet, 45 Prozent der direkten und indirekten CO₂-Emissionen abzubauen, ist nur ein Beispiel. Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts, das den Gesetzgeber anweist, den Klimaschutz deutlicher als bisher zu berücksichtigen, ein anderes.

Als Branche wollen wir Teil der Lösung sein. Die Elektromobilität ist auf der Straße angekommen und wird in Zukunft einen nicht unerheblichen Anteil an der individuellen Mobilität haben. Seit Juli 2021 gibt es hierzulande eine Million Elektrofahrzeuge. Wir wollen und müssen unseren Kunden auch hier ein Angebot machen. Vor allem dann, wenn sie zwar elektrisch fahren, aber zu Hause nur schlecht oder gar nicht laden können.

Daneben gibt es andere Lösungen und diese sollten wir nicht aus den Augen verlieren. Biokraftstoffe oder Wasserstoff vielleicht, in jedem Falle E-Fuels. Gespeicherter grüner Strom, von dort, wo er im Überfluss zur Verfügung steht und wo er kostengünstig produziert werden kann. Dann sind E-Fuels die Lösung. Und die Infrastruktur vor Ort steht schon zur Verfügung.

Der Mittelstand wird immer wichtiger. Wo Konzerne mit einem Federstrich ihre nationale Präsenz beenden und ganz einfach den Standort wechseln, braucht die Politik zuverlässige Ansprechpartner. Wir stehen bereit für den Dialog. Die Energie- und Klimawende geht nur mit dem Mittelstand.

➔ **Duraid El Obeid, Vorsitzender des Bundesverbandes Freier Tankstellen und unabhängiger Deutscher Mineralölhändler e. V.**



© Sandra Kühnapfel

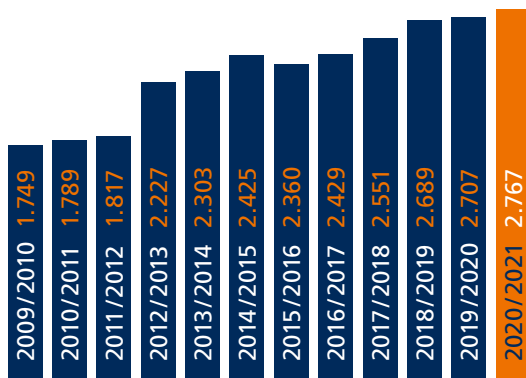
Der bft in Zahlen

Stand: August 2021

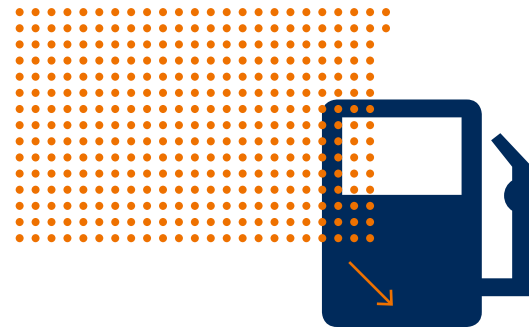
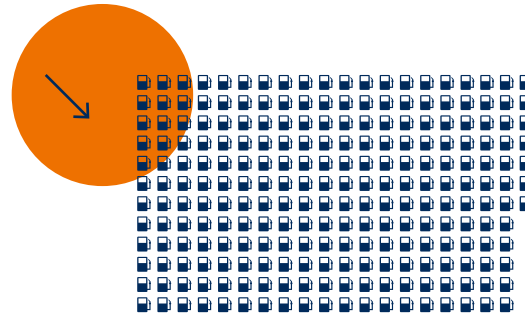
14

Eintritte
in den Jahren
2020/2021

Anzahl der Tankstellen



1 Mitglied betreibt
235 Tankstellen

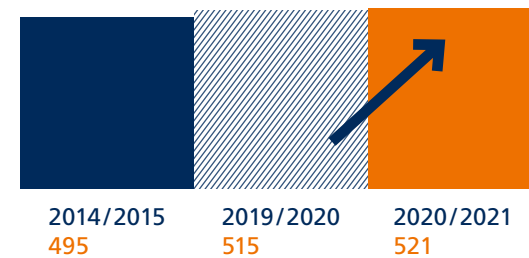


347 Mitglieder betreiben je
1 Tankstelle



Die Landesgruppe West (Nordrhein-Westfalen) hat mit **125 Unternehmen** die meisten Mitglieder (Anzahl der Tankstellen: **560**). Die Landesgruppe Nord (Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen) vereint mit **928 Stationen** die meisten Tankstellen (Mitglieder: **61**).

Zahl der Mitglieder



Blick auf die Branche

Der Blick auf die Kraftstoffabsätze der vergangenen zwei Jahre zeigt einen Trend, an den sich die Branche wohl gewöhnen muss. Laut eurodata* ist der durchschnittliche Absatz einer Straßentankstelle 2020 im Vergleich zu 2019 um 10,8 Prozent gesunken. Betrachtet man das erste Halbjahr 2021 lag der Rückgang im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bei 6,9 Prozent. Natürlich spielen hier die Auswirkungen von Corona eine wichtige Rolle, aber auch die politischen Bestrebungen auf nationaler und europäischer Ebene, Alternativen zu den fossilen Kraftstoffen zu stärken.

Tankstellen

Am 1. Juli 2021 waren laut Kraftfahrt-Bundesamt 48.561.301 Pkw zugelassen, davon mehr als 31 Millionen mit Otto- und 15 Millionen mit Dieselmotor. Diese konnten laut Sonderheft „Tankstelle“ des Energie Informationsdienstes (EID) an 14.089 Stationen tanken, das sind elf weniger als Ende 2020, aber exakt die gleiche Anzahl wie ein Jahr zuvor. Nach wie vor unangefochten auf Platz eins steht Aral mit 2.294 Tankstellen, gefolgt von Shell mit 1.951, TotalEnergies mit 1.156 und Esso mit 961 Stationen. Die Gesellschafter der Avia vereinen 833 Standorte unter dem roten Logo. Bei der Schätzung der Kraftstoffmarktanteile sieht der EID die Blauen mit 21 Prozent ebenfalls an der Spitze, dicht gefolgt von Shell mit 20 Prozent, Jet mit 10,5 Prozent (817 Tankstellen), TotalEnergies mit 9,5 Prozent und Esso mit 7,0 Prozent.

Auch im Autobahngeschäft gab es 2021 kaum Bewegung. Das Netz zählt aktuell 359 Bundesautobahntankstellen. Allerdings führt hier die Aral nicht die Spitze an: Laut EID belieferte die Shell zur Jahresmitte 58 Stationen, EG/Echo (Esso) 54 und BP/Aral 43. Auf Platz vier liegt TotalEnergies mit 33 und auf Platz fünf die Tank & Rast selbst mit 32 Stationen. Der bft hat 30 BAT gemeldet.

Elektromobilität

Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) erhebt regelmäßig Zahlen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland. Der jüngsten Zählung zufolge (Stand März 2021) sind

mehr als 40.000 öffentliche und teilöffentliche Ladepunkte von Energieunternehmen, Parkhaus- und Parkplatzbetreibern, Supermärkten und Hotels erfasst, jeder siebte davon ist ein DC-Schnelllader. Der Zuwachs um gute zehn Prozent trotz Corona-Lockdown macht laut BDEW deutlich: Der Ausbau der öffentlichen Ladepunkte geht ungebremsst weiter. Die meisten Ladesäulen verzeichnete Bayern (8.412), auf Platz zwei liegt Baden-Württemberg (7.099) und auf Platz drei Nordrhein-Westfalen (6.648). Gemessen an der Einwohnerzahl landet München mit 89 öffentlichen Ladepunkten pro 100.000 Einwohner auf dem ersten Platz, gefolgt von Stuttgart (81), Essen (73) und Hamburg (66), Berlin (49) schafft es nur auf Platz sieben.

Auch die Zulassungszahlen sind vor allem wohl aufgrund von hohen Förderungen des Staates sehr deutlich angestiegen: Im Juli meldete das Bundeswirtschaftsministerium (BMWi) erstmals eine Million elektrisch betriebene Fahrzeuge auf den deutschen Straßen, davon 54 Prozent rein elektrische Fahrzeuge und 46 Prozent Plug-in-Hybride (Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt). Dabei hat seit Mitte 2020 die Verbreitung von Elektrofahrzeugen in Deutschland einen deutlichen Sprung nach vorn gemacht hat. Das zweite Halbjahr 2020 war laut BMWi geprägt von neuen Rekorden bei den monatlichen Neuzulassungen. Allein in den ersten sieben Monaten 2021 wurden mit mehr als 350.000 Elektro-Pkw etwa so viele E-Fahrzeuge neu zugelassen wie im gesamten Jahr 2020. Insgesamt fahren heute auf deutschen Straßen etwa 60 Prozent mehr Elektrofahrzeuge als noch Ende 2020.

Damit nicht genug: Bis 2030 sollen laut Experten 14 Millionen E-Fahrzeuge zugelassen sein, um die Klimavorgaben zu erreichen. „Das schaffen wir nur, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Daher unterstützen wir vor allem den Ausbau der Ladeinfrastruktur – im öffentlichen wie im privaten Bereich –, aber auch Verkehrsträger mit bisher geringer Marktdurchdringung, wie Nutzfahrzeuge und Busse“, betont Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer.

Wasserstoff

100 Wasserstoffstationen in den sieben deutschen Ballungszentren Hamburg, Berlin, Rhein-Ruhr, Frankfurt, Nürnberg, Stuttgart und München sowie entlang der verbindenden Fernstraßen und Autobahnen – das ist das Ziel von H2 Mobility. Zu den Gesellschaftern des Konsortiums zählen neben Air Liquide und Linde die Automobilhersteller Daimler und Hyundai sowie drei Mineralölkonzerne, die die Tankstellen betreiben. Unter der Marke Shell sind 35 Tankstellen, unter der Marke TotalEnergies 23 und unter dem OMV-Logo zehn Standorte in Betrieb, insgesamt kann aktuell an 90 Stationen Wasserstoff getankt werden. Auch einige bft-Mitglieder sind bei diesem Thema aktiv.

Allerdings ist der Netzausbau 2021 etwas ins Stocken geraten: In diesem Jahr wurden lediglich zwei neue Stationen eröffnet, zwei wurden altersbedingt geschlossen. Zudem gab es ergänzende 350-Bar-Erweiterungen von sieben auf bis zum Jahresende elf Stück. Im kommenden Jahr soll die Netzerweiterung noch einmal richtig Fahrt aufnehmen:

2022 sind zurzeit 17 Stationen in Planung und Bau, davon sieben mit 350-Bar-Erweiterung. Damit wäre das Ziel von 100 Stationen geschafft. Gefördert wird der Aufbau der Infrastruktur im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms (NIP) vom Bundesverkehrsministerium.

Die Zulassungszahlen für Brennstoffzellenfahrzeuge entwickeln sich ebenfalls nach oben, aber nur langsam. Das mag sicherlich an den wenigen Modellen liegen: Aktuell gibt es nur die drei Modelle Toyota Mirai I und II, Hyundai NEXO und den Mercedes-Benz GLC F-Cell. Der Toyota Mirai II ist das neueste und wird laut H2 Mobility sehr gut angenommen. Ebenfalls neu sind die Müllsammel-fahrzeuge von FAUN, die jetzt auf den Markt kommen. Insgesamt sind derzeit 1.380 Brennstoffzellen-Pkw, 56 Busse und ein Nutzfahrzeug in Deutschland unterwegs.

„Keine Energiewende ohne Wasserstoff – da scheint man sich auch in Deutschland einig. Nur im Verkehrsbereich gibt es ein ‚Entweder-oder‘ zwischen Batteriespeicher und Wasserstoff. ➔



Dabei haben wir nur zwei Lösungen für den größten Umbau im Verkehr seit 100 Jahren. Warum eine ausschließen? Monokulturen machen Systeme nur unnötig fragil“, kommentiert Sybille Riepe, Communication Manager H2 Mobility, die Rolle des Wasserstoffs in Deutschland. „Heute nutzen wir 80 Prozent der Primärenergie in Form von Molekülen. Es wäre verrückt zu glauben, dass wir morgen ohne auskommen! Wasserstoff wird eine große Rolle spielen, um die Chemie und Industrie zu dekarbonisieren, erneuerbare Energie über lange Strecken zu transportieren, Überschüsse zu speichern und Mobilität für weite Strecken oder schwere Fahrzeuge möglich zu machen“, ergänzt sie.

LPG/CNG/LNG

Ende Juni 2021 meldete der Deutsche Verband Flüssiggas (DVFG) 6.229 Autogastankstellen. Laut EID waren 371 Stück an Tankstellen von TotalEnergies zu finden, 325 Stationen unter dem Avia-Logo und 309 bei Orlen/Star. Mitte des Jahres waren zudem laut EID und Zukunft Erdgas 806 Erdgastankstellen in Deutschland in Betrieb, von denen inzwischen 458 Anlagen mit Bio-CNG beliefert werden. Zum Jahreswechsel 2020/2021 hatte die Branche noch 831 CNG-Tankstellen in Deutschland angegeben, davon 411 Stationen mit Bio-CNG. Und wie sieht es mit dem Fahrzeugbestand aus? Zum 1. Januar 2021 waren flüssiggasangetriebene Pkw (346.765/minus 6,7 Prozent) mit einem Anteil von 0,7 Prozent und erdgasangetriebene Pkw (83.067/plus 1,1 Prozent) mit einem Anteil von 0,2 Prozent beim KBA registriert. Zur Jahresmitte führte das KBA unter der Bezeichnung

„Gas gesamt“ 420.081 Pkw auf. Und im Nutzfahrzeugbereich? Innerhalb des ersten Halbjahres 2021 hat sich die Anzahl der LNG-Tankstellen in Deutschland auf 72 Stationen mehr als verdoppelt. Besonders aktiv beim Thema Liquefied Natural Gas sind Shell (17 Stück), Liquind (14 Stück) und BarMalGas (8 Stück).

AdBlue

Im Herbst 2021 kämpfte die Branche zum Teil mit Lieferengpässen bei AdBlue. Ursache dafür waren die gestiegenen Preise für Erdgas, das man zur Herstellung von Harnstoff benötigt. AdBlue besteht zu einem Drittel aus dieser Verbindung. Als Folge haben sich einige Hersteller dazu entschieden, die Produktion zu drosseln. Ein weiterer Grund sind die teuren CO₂-Zertifikate. So entschied sich etwa BASF laut dem Bayerischen Rundfunk, die Zertifikate lieber für andere weiter veredelte Chemikalien zu verwenden, an denen das Unternehmen mehr verdienen kann, und stellte die Abgabe von AdBlue weitgehend ein.

Da AdBlue allerdings für die Abgasreinigung in Dieselmotoren in den meisten Fahrzeugen notwendig ist, investieren die Gesellschaften zunehmend in eine entsprechende Infrastruktur. Der Vorteil für den Kunden: Er kann die Harnstofflösung mit der Zapfpistole leichter in den Tank füllen als mit einem Kanister. Zudem kostet er an der Zapfsäule mit rund 60 Cent je Liter nur etwa halb so viel wie als Kanisterware. Da dieser Service zunehmend an Bedeutung gewinnt, fragt der EID seit einem Jahr die Zahl der AdBlue-Stationen ab. Im Vergleich



© WavebreakmediaMicro/stock.adobe.com

zum Jahreswechsel wurden der Fachzeitschrift für das erste Halbjahr 2021 271 AdBlue-Tankstellen für Pkw mehr gemeldet. Den 1.152 Zapfanlagen für Pkw stehen 1.908 Lkw-Anlagen gegenüber. Die meisten Stationen hat Shell (Pkw: 205; Lkw: 449), gefolgt von der Avia (Pkw: 171; Lkw: 145), auf Platz drei steht TotalEnergies (Pkw: 146; Lkw: 238).

Shopgeschäft

Das Shopgeschäft zeigt eine erfreuliche Entwicklung und kann daher an vielen Standorten die sinkenden Umsätze aus dem Kraftstoffverkauf ausgleichen. Laut eurodata lag der Umsatz einer durchschnittlichen Straßentankstelle 2020 bei etwas mehr als 1,1 Million Euro. Das entspricht einem Plus von elf Prozent im Vorjahresvergleich. Der positive Trend setzte sich 2021 fort: Im ersten Halbjahr lag der Shopumsatz bei knapp 570.000 Euro** und damit 5,5 Prozent über dem Vorjahreszeitraum. Beim Bruttoverdienst 2020 meldet das Softwareunternehmen aus Saarbrücken mehr als 220.000 Euro (plus 6,8 Prozent). Die Marge lag somit bei knapp 19,8 Prozent. Das erste Halbjahr verlief ebenfalls positiv: Der Bruttoverdienst betrug durchschnittlich fast 111.500 Euro, ein Plus von 6,2 Prozent, die Marge lag bei 19,6 Prozent.

Die umsatzstärkste Warengruppe blieben die Tabakwaren mit einem Anteil von 64,5 Prozent sowohl 2020 als auch im ersten Halbjahr 2021. Zwar stieg der Bruttoverdienst 2020 in diesem Segment um 18,6 Prozent auf 70.500 Euro, die Marge lag allerdings nur bei 9,9 Prozent. Im ersten Halbjahr meldet eurodata einen Bruttoverdienst von 35.400 Euro (plus 4,8 Prozent), die Marge ist minimal auf 9,65 Prozent gesunken. Auf Platz zwei im Umsatzranking liegen die Getränke und Spirituosen (2020: 119.780 Euro, 1. Halbjahr 2021: 59.800), gefolgt von Telefon-/Wertkarten (2020: 117.300 Euro, 1 Halbjahr 2021: 61.000). Beide Bereiche verzeichneten ein Wachstum im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Die Produktgruppen Süßwaren, Kaffee/Heißgetränke, Fast Food und Lebensmittel verbuchten 2020 im Vergleich zu 2019 zwar ein Minus im Umsatz und somit auch im Bruttoverdienst. Das war sicherlich der zeitweise eingeschränkten Mobilität und den Schließungen der Bistros während der Lockdown-Phasen geschuldet. Im ersten Halbjahr setzte sich der Negativtrend allerdings nur bei den Süßwaren fort. Kaffee- (Umsatzplus 9,1 Prozent) und Fast-Food-Geschäft (Umsatzplus 10,8 Prozent) erholten sich wieder im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, der Bereich Lebensmittel stagnierte. Das margenstärkste Produkt bleibt der Kaffee (84,5 Prozent), auf Platz zwei und drei liegen Fast Food und die Süßwaren.

Waschgeschäft

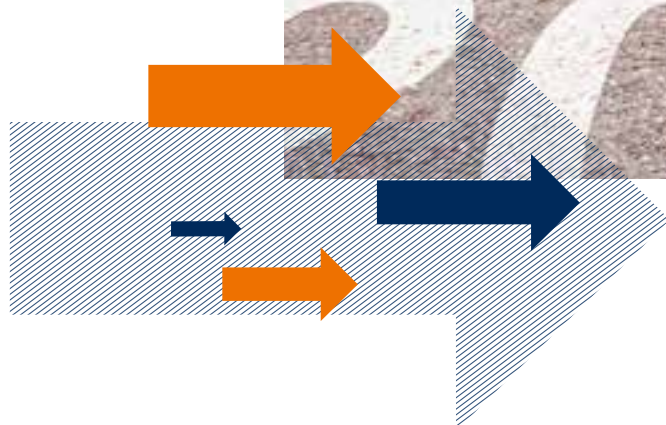
2020 lief das Waschgeschäft coronabedingt anders als in den Jahren zuvor. „Hier fiel auf, dass in den Lockdown-Phasen teilweise mehr gewaschen wurde als sonst. Diesen Trend konnten wir 2021 nicht beobachten“, berichtet Thomas Drott, Geschäftsführer des Bundesverbands Tankstellen und Gewerbliche Autowäsche Deutschland (BTG). Vielmehr war 2021 so wetterabhängig wie die Jahre vor Corona. Besonders im Frühjahr haben viele Niederschläge zu den üblicherweise guten Waschzeiten für mäßige Waschergebnisse gesorgt, die nicht wieder richtig aufgeholt werden konnten. Das bestätigen Auswertungen von eurodata: Demnach ging der Umsatz im Waschgeschäft von Januar bis Juli 2021 im Vergleich zum Zeitraum im Vor-Corona-Jahr 2019 um 11,3 Prozent zurück. Bei der

Anzahl der Wäschen war der Rückgang mit 16,6 Prozent sogar noch stärker. „Das Ganze ist natürlich sehr standort- und regionsbezogen. An einigen Anlagen kann es sogar Verbesserungen gegeben haben, an vielen oder den meisten Standorten war es allerdings wohl eher ein mäßiges Jahr, nicht besser als 2020 oder 2019“, schätzt Drott.

Neben neuen technischen Weiterentwicklungen an den Anlagen wird auch das Waschgeschäft digitaler. Dafür haben neben den Herstellern selbst weitere Unternehmen wie Fillibri und Clever Waschen Lösungen entwickelt, die ähnlich wie pay@pump funktionieren: Der Kunde fährt direkt an die Waschanlage und kauft das Waschticket über die jeweilige App. Das Fahrzeug wird bei diesen Lösungen über das Kfz-Kennzeichen erkannt, das eine Kamera einliest und mit den Daten der registrierten Kunden im System vergleicht. Diese Technik ermöglicht es auch, Flatrates für Fahrzeugwäschen anzubieten. „So richtig ins Laufen kommen werden diese modernen digitalen Zahlungsmethoden wahrscheinlich allerdings erst ab dem nächsten Jahr“, prognostiziert der BTG-Geschäftsführer. Insgesamt geht Drott davon aus, dass die Digitalisierung in der Portalwelt neben der Verkürzung der Waschzeiten für die Premiumprogramme die größte Rolle spielen wird.

**Daten von rund 7.800 Tankstellen in Deutschland
jeweils nur inkl. abgeschlossener Buchhaltungsmonate.*

*** Werte gerundet*



Themen 2021/2022

Es liegt wieder ein spannendes und arbeitsreiches Jahr hinter uns und viele Themen werden uns auch 2022 und darüber hinaus beschäftigen. Im Folgenden finden Sie ein paar Schwerpunkte unserer Verbandsarbeit:

Fit for 55 – die Herausforderung

Die EU-Kommission stellte Mitte Juli 2021 ihr „Fit-for-55“-Paket vor. Es umfasst 14 Rechtsvorschlage sowie drei Maßnahmenkataloge und ist Bestandteil des „Green Deals“ der EU. Ziel ist die Senkung der Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 Prozent gegenüber dem Jahr 1990. Das Paket beinhaltet Maßnahmen für fast sämtliche Bereiche. Der Verkehrsbereich verdient für unsere Branche nähere Betrachtung: Die AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) löst die AFID (Alternative Fuels Infrastructure Directive) ab. Die Verordnung gilt EU-weit ohne Umsetzung ins nationale Recht.

Alternative Kraftstoffe sind Kraftstoffe oder Energiequellen, die als Ersatz für Erdöl als Energieträger im Verkehrsbereich dienen. Strom, Wasserstoff und Ammoniak sind „alternative Kraftstoffe für emissionsfreie Fahrzeuge“. Biomasse- und Biokraftstoffe, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, einschließlich Ammoniak, die aus erneuerbaren Quellen gewonnen werden, gelten als „erneuerbare Kraftstoffe“. Erdgas (CNG/LNG), LPG und synthetische oder paraffinhaltige Kraftstoffe, die aus nicht erneuerbaren Quellen gewonnen werden, gelten als „alternative fossile Kraftstoffe“. Mit diesen Kraftstoffen soll die Senkung der Treibhausgasemissionen erreicht werden. Dafür müssen dann eine Infrastruktur und auch ein Emissionshandelssystem ab 2026 eingeführt werden.

In der Verordnung gibt es genaue Vorstellungenber die künftige Infrastruktur. In der Begründung ist von einer EU-weit interoperablen und

benutzerfreundlichen Lade- und Betankungsinfrastruktur die Rede. Diese soll mit der Marktentwicklung Schritt halten und auch die Abdeckung ländlicher und abgelegener Gebiete sicherstellen. Fahrzeuge im EU-Raum haben eine Lebensdauer von zehn bis 15 Jahren. Hier soll eine CO₂-Bepreisung einen rascheren Wechsel erzwingen. Zugleich wird es anspruchsvollere CO₂-Normen bei Neufahrzeugen geben.

Mindestens 1 kW öffentlich erreichbarer Ladeinfrastruktur pro E-Fahrzeug und 0,66 kW pro Plug-in-Hybrid sollen künftig zur Verfügung stehen. Für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) sollen bis Ende 2025 alle 60 Kilometer in jeder Fahrtrichtung Ladekapazitäten von mindestens 300 kW entstehen, darunter jeweils ein Ladepunkt mit einer individuellen Ladeleistung von 150 kW. 2030 soll dies auf 600 kW mit einer individuellen Ladeleistung von zweimal 150 kW gesteigert werden. Für schwere Nutzfahrzeuge sollen bis 2025 alle 60 Kilometer 1.400 kW zur Verfügung stehen mit individuellen Leistungen von 350 kW. 2030 sollen 3.500 kW mit zweimal 350 kW zur Verfügung stehen. Darüber hinaus sollen auf sicheren Parkplätzen 100 kW, auf städtischen Knoten 600 kW bereitgestellt werden. Einzelheiten regeln die Artikel 3 folgende der AFID.

Wohlgemerkt, diese Anforderungen betreffen das transeuropäische Verkehrsnetz. Das TEN-V-Netz besteht aus zwei Ebenen, einem Gesamtnetz und einem Kernnetz. Das Kernnetz soll bis 2030, das Gesamtnetz bis 2050 vollendet sein. Mit

dem Kernnetz sind neun Korridore gemeint, die die wichtigsten Langstreckenverkehrsachsen des Binnenmarktes darstellen. Sechs dieser Korridore führen durch Deutschland.

Für öffentliche Ladepunkte regelt die Verordnung einen diskriminierungsfreien Zugang. Strom kann an jeder Stelle von jedem Versorgungsunternehmen bezogen werden. Ab einer Ladeleistung von 50 kW muss spätestens 2027 kontaktloses Zahlen möglich sein. Der Kunde muss den Preis pro kWh, pro Minute und pro Ladevorgang lesen können. Diskriminierende Preisaufschläge sind nicht erlaubt. Weitere Details ergeben sich aus Artikel 5 der Verordnung.

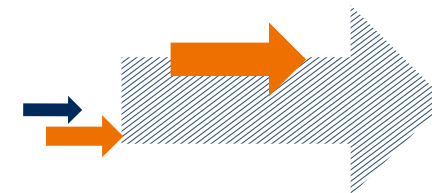
Für schwere Nutzfahrzeuge gibt es zusätzlich Mindestanforderungen an ein Wasserstoffnetz und eine LNG-Infrastruktur.

- ➔ Diesel: Nach dem vorliegenden Vorschlag wird Diesel wohl teurer werden. Zwar liegt der derzeitige Steuersatz über dem Mindeststeuersatz für Diesel insgesamt. Die Privilegierung von Diesel im Vergleich zu den Ottokraftstoffen ist aber nicht zulässig, so dass hier Änderungen zu erwarten sind.
- ➔ Biodiesel: Ein anderes Thema ist eine beabsichtigte Erhöhung der Beimischung von Biodiesel. Da der Anteil an Biodiesel unionsweit bei sieben Prozent liegt, sollte dieser jetzt auf zehn Prozent erhöht werden. Damit soll die geltende Zielbestimmung in der RED II (Richtlinie zur Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen) abgeändert werden. Weil aber die Fahrzeugflotte vielfach nicht mit

B10 betrieben werden kann, soll bei einer breiteren Verwendung von B10 Diesel-B7 als Schutzsorte weiterhin angeboten werden.

- ➔ E-Fuels: Teil des von der EU vorgelegten „Fit-for-55“-Programms ist die Novelle der CO₂-Flottengrenzwertverordnung für Pkw und Lkw. In der Richtlinie über erneuerbare Energien (RED III) ist die Treibhausgasemissionsquote zentrales Instrument. Sie schreibt vor, wie viel Treibhausgasemissionen pro verkaufter Energiemenge eingespart werden müssen. E-Fuels kommen in der Verordnung als „alternative Kraftstoffe“ vor. Die Anrechenbarkeit von E-Fuels im Verkehr muss aus unserer Sicht möglich werden. Das ist die Voraussetzung für einen schnellen Markthochlauf.

Nach der Präsentation sind die weiteren Gremien am Zug. Das europäische Parlament diskutiert sie zurzeit in den Fachgremien. Das Parlament und der europäische Rat müssen sie dann beschließen. Dies soll noch im Jahre 2022 erfolgen. Angesichts der Fülle sind sehr viele Diskussionen und Änderungen zu erwarten. Wir sind Teil der Diskussion. Dies ist, wie in der Überschrift formuliert, unsere größte Herausforderung für 2022. Die Herausforderung, über die hier nicht geschrieben worden ist, ist die nationalen und die europäischen Vorstellungen in Einklang zu bringen. ➔



Elektromobilität

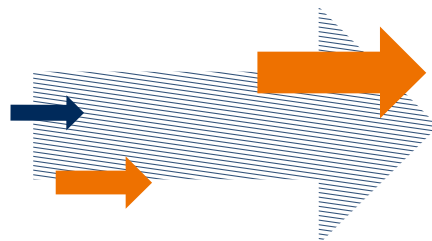
2021 war das Jahr, in dem zum ersten Mal mehr als eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen unterwegs sind. Das Millionenziel wurde nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes im Juli dieses Jahres erreicht. Auch wenn in dieser Zahl noch zahlreiche Plug-in-Hybride versteckt sind, ist die Elektromobilität jetzt Teil der allgemeinen Mobilität.

Die Automobilbranche setzt zumindest für Europa und Nordamerika auf Stromer. Dazu wird sich die Strombranche allerdings massiv bewegen müssen. Die Ladeinfrastruktur ist noch nicht dort, wo sie idealerweise sein sollte. Milliardeninvestitionen werden weiterhin notwendig sein. Dies betrifft nicht nur die Schnellladeinfrastruktur, sondern auch das Laden zuhause oder am Arbeitsplatz. Ganz so leistungsfähig ist das Stromnetz immer noch nicht. In der FAZ vom 17. November 2021 war in Bezug auf die Elektromobilität von „Stresstest auf vier Rädern“ die Rede.

Zum Stresstest gereicht auch die Umsetzung der Elektromobilität an Tankstellen. In mindestens einem Fall mussten Verbandsmitglieder erleben, dass sich ein Investitionsvorhaben über mehr als ein Jahr hinzog, weil der Anbieter keinen leistungsfähigen Stromanschluss bieten konnte. In anderen Fällen mussten Fördergelder zurückgegeben werden, weil die Umsetzung eines Investitionsvorhabens wegen des nicht vorhandenen Stromanschlusses nicht möglich war. Eine Umfrage unter unseren Mitgliedsfirmen in diesem Jahr hat ergeben, dass solche Fälle häufiger vorkommen als gedacht.

Nicht umsonst setzen viele Versorger auf große Mobilitätshubs, also große Multiplätze außerhalb der Städte und Ortschaften. Hier sind die Voraussetzungen für die Umsetzung einfacher zu erreichen. Ob das ein Mehr an Kundennähe bietet, ist zumindest hinterfragbar. Die bft-Mitglieder investieren gleichwohl in die Elektromobilität unter Zuhilfenahme der vielen Förderprogramme. Der Grund hierfür ist einfach und nachvollziehbar: Tankstellen sind immer noch Anlaufpunkte für individuelle Mobilität. Diesen Standortvorteil werden wir weiter nutzen.

Die Bereitschaft hat der Verband auch ganz klar in Gesprächen mit den zuständigen Ministerien und Institutionen bekräftigt. Zur Bundestagswahl haben wir zudem ein Forderungspapier präsentiert, in dem die Bedingungen an die Politik klar formuliert werden. Ein diskriminierungsfreier Zugang zum Stromnetz ist die eine zentrale Forderung. Und unerschwinglich, weil zunächst einmal die Infrastruktur hergerichtet werden muss, sollte die Investition nicht sein. Unbedingt verhindert werden muss, dass sich auf dem Schnelllademarkt ein echtes Monopol zu Lasten der kleinen und mittleren Ladesäulenbetreiber und am Ende zu Lasten des Verbrauchers entwickelt. Hierauf sollte das Kartellamt ein besonderes Augenmerk haben.



Energiekostenvergleich

Das Thema hat uns gute fünf Jahre beschäftigt, bis es mit Inkrafttreten des Energieverbrauchskennzeichnungsgesetzes im Juni dieses Jahres nun erst einmal sein Ende gefunden: Seit 1. Oktober 2021 sind Tankstellen mit mehr als sechs Mehrproduktzapfsäulen zum Aushang eines Posters verpflichtet, das einen Kraftstoffvergleich zwischen mehreren Kraftstoffarten anzeigt. Zweck hinter der Verpflichtung ist es, den Verbraucher für alternative Kraftstoffe zu sensibilisieren.

Dazu werden die Energieträger in Euro je 100 Kilometer für ausgewählte Fahrzeugsegmente im Straßenverkehr auf einem Aushang angezeigt. Dieser Aushang kann in den entsprechenden Formaten, entweder als DIN-A3-Plakat an der Hälfte der Mehrproduktzapfsäulen oder als DIN-A2-Poster „an einer gut sichtbaren Stelle im Bereich des Shopingangs“, alternativ auch digital vorgenommen werden. Der Betreiber muss den Hinweis spätestens am vierten Werktag nach Quartalsbeginn aktualisieren. Dafür wird der Energiekostenvergleich jeweils vier Wochen vor Quartalsbeginn amtlich veröffentlicht und kann über den Link www.bmwi.de/Pkw-Energiekostenvergleich auf der Website des Bundeswirtschaftsministeriums heruntergeladen werden.

Diese Regelung findet ihre Grundlage in der EU-Richtlinie über den Aufbau alternativer Kraftstoffe aus dem Jahr 2014, auch Infrastrukturrichtlinie „AFID“ genannt. Sie befindet sich derzeit auf

EU-Ebene im Rahmen des „Fit-for-55“-Pakets der EU-Kommission bereits wieder in Überarbeitung. Eine Anpassung der jetzt geltenden Regelungen des Energiekostenvergleichs findet sich dort nicht. Das Ministerium hat bestätigt, dass die aktuell geltende Regelung längerfristiger in Kraft bleiben soll.

PSD2/PSD3

In puncto Zahlungsverkehr standen dieses Jahr die PSD2-Bereichsausnahmen (Payment Services Directive, Zahlungsdiensterichtlinie) auf dem Prüfstand: Die europäische Bankenaufsicht EBA möchte Leitlinien zur Umsetzung der PSD2-Bereichsausnahmen „für begrenzte Netze“ sowie für das „begrenzte Waren- und Dienstleistungspektrum“ und hatte dazu die entsprechenden EU-Verbände konsultiert. Nachdem wir über unseren europäischen Dachverband UPEI sowohl an der mündlichen als auch an der schriftlichen Anhörung teilgenommen haben, müssen wir mit Ernüchterung feststellen, dass künftig unter Umständen mit einer starken Einschränkung der Inanspruchnahme dieser Bereichsausnahmen zu rechnen ist. Es ist zu erwarten, dass die EBA-Leitlinien im bevorstehenden PSD3-Gesetzgebungsverfahren Berücksichtigung finden. Wir werden unsere Position selbstverständlich zu gegebener Zeit bei der EU-Kommission vorbringen. Im offiziellen Arbeitsprogramm der EU-Kommission für das Jahr 2022 ist das Thema PSD3 allerdings (noch) nicht aufgeführt. Über Änderungen halten wir Sie im Jahr 2022 natürlich auf dem Laufenden. Im Bereich der Regulatorik des Zahlungsverkehrs bleibt es also kompliziert und spannend.

Umsatzsteuerliche Behandlung von Tankkartenumsätzen

Anlässlich des sogenannten „VEGA-Urteils“ des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) aus dem Jahr 2019 hat sich das Bundesministerium für Finanzen (BMF) mit der umsatzsteuerrechtlichen Behandlung von Tankkarten beschäftigt. In dem Fall hatte die VEGA International, eine Holding, ihrem Tochterunternehmen vertraglich Tankkarten zur Verfügung gestellt und verwaltet. Der EuGH hatte in dem Urteil eine Kraftstofflieferung nur zwischen Mineralölgesellschaft und dem Tankkartennutzer VEGA Poland angenommen und die Verwaltung von Tankkarten durch die Holding als umsatzsteuerfreie Kreditgewährung eingestuft.

Das BMF hat das VEGA-Urteil nun wohl zum Anlass genommen, das gesamte Tankkartengeschäft, somit auch sogenannte „Crossakzeptanzen“ zwischen Mineralölgesellschaften, als Ausnahmefall zu qualifizieren und will das Vorliegen eines umsatzsteuerlichen Reihengeschäfts künftig nunmehr an in der Praxis nicht erfüllbare Bedingungen knüpfen. So soll der Tankkartenenemittent zukünftig über Vertragsbestandteile wie Preis, Qualität, Ort und Menge einseitig bestimmen können müssen, damit ein umsatzsteuerliches Reihengeschäft vorliegt und nicht der neue Regelfall, das nicht umsatzsteuerbare Kreditgeschäft durch die Verwaltung von Tankkarten. Weiterhin sei es laut BMF nicht ausreichend, wenn eine Autorisierung durch das Tankkartenunternehmen automatisiert nur auf die Einhaltung bestehender Rahmenbedingungen/Restriktionen beschränkt ist.

Dagegen hat sich der bft in seiner Stellungnahme gewendet. Denn dem Urteil liegen die Besonderheiten des Sachverhalts eines Einzelfalls zu Grunde. Es ist für eine Verallgemeinerung auf das gesamte Tankkartengeschäft nicht geeignet. Ferner macht es keinen Sinn, das Vorliegen eines Reihengeschäfts, was in der Praxis im Regelfall vorliegt, von nun an an nicht praktikable Voraussetzungen zu knüpfen.

Fest steht, dass der Entwurf des BMF-Schreibens einen Aufschrei innerhalb der Branche ausgelöst hat. Denn die Konsequenz des aktuellen BMF-Schreibens wäre, dass die bisherige Kraftstofflieferung innerhalb der Lieferkette eines Reihengeschäfts nunmehr von der Umsatzsteuer befreit und damit auch nicht mehr umsatzsteuerbar wäre. Das BMF hat die Stellungnahmefrist als Konsequenz kurzfristig um einen Monat auf Anfang Dezember verlängert. Ob es zusätzlich zur schriftlichen Anhörung noch eine mündliche Verbändeanhörung geben wird, konnte das BMF zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch nicht sagen. Die im Entwurf vorgesehene Geltungsfrist ab 1. Januar 2022 ist jedoch erst einmal vom Tisch.

Auch zum Thema nachhaltigkeitsbezogene Unternehmensberichtserstattung hat der bft sich politisch eingebracht. Über die weiteren Entwicklungen halten wir Sie im kommenden Jahr auf dem Laufenden.

➔ **Sarah Schmitt, Leiterin des bft-Hauptstadtbüros, und Stephan Zieger, bft-Geschäftsführer**

BERLIN BRÜSSEL

Energie im Wandel – Mittelstand treibt klimaneutrale Mobilität voran

2021 war das bestimmende Thema in der politischen Sphäre – neben der Corona-Pandemie – die Klimapolitik. Der MEW und der europäische Dachverband UPEI engagieren sich in Berlin und Brüssel für die Interessen des Energiemittelstands. Über 80 Prozent der deutschen umwelt- und klimapolitischen Regulierungen werden in den europäischen Institutionen beschlossen. Der Blick nach Brüssel und die Einflussnahme sind daher entscheidend. Mit dem „Fit-for-55“-Paket hat die EU-Kommission 13 Regulierungsvorschläge präsentiert, die die Einhaltung des Minus-55-Prozent-Klimaziels bis 2030 nebst Klimaneutralität bis 2050 garantieren sollen.

Sowohl auf deutscher als auch auf europäischer Ebene ist die Kernforderung Technologieoffenheit. Ein breiter Mix aus allen verfügbaren und realistisch umsetzbaren Technologien muss in der Gesetzgebung Widerhall finden. Investitionen und Innovationen werden so angereizt. Voraussetzung sind jedoch für alle gleiche Rahmenbedingungen, damit

Klimaziele kosteneffizient erreicht werden können. Die mittelständische Energiewirtschaft ist bereit, zur Emissionsminderung beizutragen. Jedoch ist die Klimagesetzgebung im Verkehrssektor durch viele Einzelregulierungen äußerst komplex und bürokratisch. Dennoch: Die Klimaschutzanstrengungen müssen deutlich verstärkt werden. Der Rückblick auf 2021 zeigt: Deutschland führte bisher lediglich Zieldiskussionen, die neue Bundesregierung sollte nunmehr die Umsetzung angehen. Gerade in den Bereichen Verkehr und Gebäude ist ein neues Denken der Bundesregierung erforderlich.

➔ **Bundestagswahl/Koalitionsverhandlungen:** Im politischen Berlin war das Augenmerk natürlich auf die Bundestagswahl gerichtet. Die ersten frühen Verlautbarungen im Sondierungspapier ließen hoffen, dass die Botschaft zu umfassenden CO₂-Minderungsmaßnahmen verstanden wurde. Maßgebend wird jedoch der finale Koalitionsvertrag bleiben. Der MEW hat seine Kernforderungen an die neue Bundesregierung veröffentlicht und im Rahmen von Veranstaltungen präsentiert.

➔ **Anerkennung von Kraftstoffen für CO₂-Flottengrenzwerten bei Neuwagen:** Für die Anerkennung von klimaneutralen Kraftstoffen in der CO₂-Flottengrenzwertverordnung muss die Definition der Europäischen Kommission für „emissionsfreie Fahrzeuge“ angepasst werden. E-Mobilität allein reicht nicht. Der hocheffiziente Verbrennungsmotor wird mit alternativen Kraftstoffen Teil der Mobilität bleiben. Zur Konsultation der EU-Kommission haben der MEW und UPEI deutlich Stellung genommen und ein

vorliegendes Anrechnungsmodell unterstützt, das Autoherstellern auf freiwilliger Grundlage diese Option bietet. Ihnen und den Verbrauchern würde so eine weitere Möglichkeit zur Erreichung der Minderungsziele angeboten. Besonders synthetische Kraftstoffe wie E-Fuels bieten große Potenziale zur CO₂-Minderung. Unsere gemeinsame MEW-Öffentlichkeitskampagne eFuel-Today hat 2021 erfreulich Fahrt aufgenommen und eine Reichweite von mehr als zehn Millionen erreicht (siehe Seite 12/13).

► **dena-Leitstudie:** Der MEW hat sich an der Neuaufgabe der aus 2018 stammenden dena-Klimaleitstudie beteiligt. Die dena-Leitstudie II ist ein Projekt mit über 80 Partnern, Firmen, Verbänden und Wissenschaftlern, die unterschiedliche Interessenlagen repräsentieren. Deshalb ist nicht verwunderlich, dass der MEW mit den Ergebnissen nicht umfassend glücklich ist: Einerseits zeigt die Studie einen durchaus nachvollziehbaren Pfad („more molecules“) für die stärkere Einführung nachhaltiger synthetischer Kraftstoffe auf, andererseits decken sich manche Grundannahmen wie die Entwicklung der Autoflotte nicht mit denen des MEW und seiner Mitglieder.

► **Emissionshandel:** Seit 2021 gilt der CO₂-Preis auf fossile Kraft- und Brennstoffe (Brennstoffemissionshandelsgesetz, BEHG), womit Deutschland das erste EU-Land mit einer Art Emissionshandel für die Sektoren Verkehr und Gebäude ist. Im Unterschied zum europäischen Emissionshandel ist beim BEHG nicht die Anlage verpflichtet, die CO₂ emittiert (Verursacher), sondern die Firma, die fossile Kraft- und Brennstoffe in den Markt bringt.

Der Prozess ist recht aufwendig und die praktische Umsetzung komplex. Der MEW ist aktiv in der Arbeitsgruppe Emissionshandel im Bundesumweltministerium engagiert und bringt die notwendige Expertenkompetenz und Vorschläge zur praxistauglichen Implementierung des Systems ein.

Der Green Deal und das „Fit for 55“-Paket sehen die EU-weite Einführung eines Emissionshandels für Verkehr und Gebäude vor. Nicht nur, um Nachteile für die verantwortlichen Unternehmen zu verhindern, sondern auch mit Blick auf die EU: Das deutsche System muss Blaupause werden. Ein einheitliches System ist das richtige Zeichen, um EU-weit gleiche Regelungen zu schaffen. Der MEW hat das begrüßt, da eine rein nationale Maßnahme mit fixen und bis 2026 spürbar steigenden CO₂-Preisen pro Tonne CO₂ wettbewerbsverzerrend wirkt.

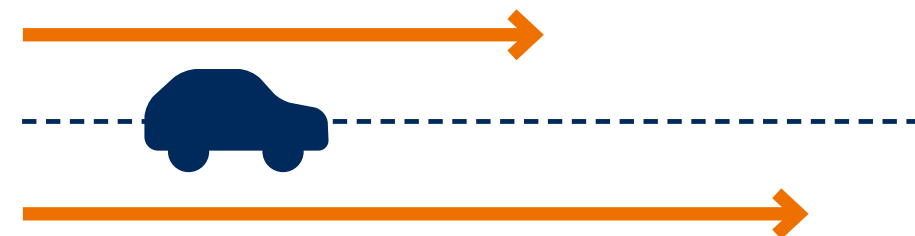
► **Erneuerbare Energien:** Die 2018 überarbeitete Erneuerbare-Energien-Richtlinie – bekannt als „RED II“ – ist 2021 in Deutschland umgesetzt worden. Der Entwurf war nicht technologieneutral: Er sah beispielsweise eine Vierfachenrechnung für elektrische Antriebe vor und parallel die Reduktion von nachhaltigen Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse, die in 2021 für eine CO₂-Reduktion von rund 14 Millionen Tonnen gesorgt haben. Gemeinsam mit anderen Verbänden hat der MEW eine Korrektur erreichen können. Dennoch reicht das noch nicht. Die nächste Revision durch das „Fit-for-55“-Paket („RED III“) steht bereits an. Anders als in Deutschland schlägt die EU hier eine Unterquote für synthetische Kraftstoffe vor, eine Forderung,

die wir in der jüngsten Umsetzung in Deutschland eingefordert hatten. Die Ausgestaltung ist jedoch noch unklar. Der Einsatz synthetischer Kraftstoffe darf nicht auf nur einen oder wenige Bereiche wie Luftverkehr begrenzt bleiben. Darüber hinaus müssen nachhaltige Biokraftstoffe ihren Beitrag zur CO₂-Minderung leisten können.

► **Alternative Kraftstoffinfrastruktur:** Der Umbau der Tankinfrastruktur ist in Deutschland in vollem Gange, Ladesäulen und E-Mobilität sind auch beim bft ein Hauptthema. Dabei wird in der Debatte oft das Offensichtliche übersehen: Die Tankinfrastruktur besteht nicht nur aus Tankstellen, sondern auch in der kompletten vorgelagerten Wertschöpfungskette, die bereits existiert – mithin nicht neu errichtet werden muss – und vielfach erprobt für Versorgungssicherheit steht. Und hier schließt sich der Kreis zu den alternativen Kraftstoffen.

In 2022 bleiben MEW und bft aktiv engagiert: Wir werden noch nachdrücklicher eine kluge Klima- und Energiepolitik in Brüssel und Berlin einfordern, die den Energiemittelstand nicht benachteiligt, Investitions- und Planungssicherheit bietet und Klimaziele sowie Wachstum und Beschäftigung in Einklang bringt.

► **Matthias Plötzke, MEW-Geschäftsführer und Präsident der UPEI**



Der bft-Vorstand



bft-Geschäftsführung

Carsten Müller
Stellvertretender Vorsitzender

(Im Vorstand seit September 2019)

Unternehmen:
Kuttenkeuler Mineralölhandels- und
Tankstellenbetriebsgesellschaft mbH, Köln
Schwerpunktthemen:
Versorgung, Kartengeschäft, bft-Akademie

Jochen Vieler
Schatzmeister

(Im Vorstand seit September 2009)

Unternehmen:
BMV Mineralölvertriebs GmbH, Iserlohn
Schwerpunktthema:
Finanzen

Marcus Feldhaus
Beisitzer

(Im Vorstand seit Oktober 2021)

Unternehmen:
Feldhaus Energie GmbH & Co. KG, Visbek
Schwerpunktthemen:
Elektromobilität, E-Fuels

Eike Mönneke
Stellvertretender Vorsitzender

(Im Vorstand seit September 2009)

Unternehmen:
Mönneke Energiehandel GmbH, Delligsen
Schwerpunktthemen:
bft-Akademie, Digitalisierung, Kartengeschäft

Duraid El Obeid
Vorstandsvorsitzender

(Im Vorstand seit Juni 2012)

Unternehmen:
BMV Mineralöl Versorgungsgesellschaft mbH,
Sprint Tank GmbH, HPV Hanseatic Petrol Vertriebs
GmbH, Berlin
Schwerpunktthemen:
Stärkung der Rolle des bft in der Politik,
Leistungen für die Mitglieder gemeinsam mit
der Geschäftsführung und dem Vorstand
attraktiv zu gestalten

Julia Eberhardt
Beisitzerin

(Im Vorstand seit Oktober 2020)

Unternehmen:
Ernst Eberhardt GmbH, Bruchsal
Schwerpunktthemen:
Digitalisierung, bft-Akademie

Tobias Lanzerstorfer
Beisitzer

(Im Vorstand seit Oktober 2020)

Unternehmen:
VEWAG Verwaltungsgesellschaft mbH
Schwerpunktthemen:
Junioren, Versorgung

Stephan Zieger
bft-Geschäftsführer

Ippendorfer Allee 1d, 53127 Bonn (bft-Hauptsitz)
Tel.: 0228/91029 -44, E-Mail: bonn@bft.de

Sarah Schmitt
Leiterin des Hauptstadtbüros

Georgenstraße 23, 10117 Berlin,
Tel.: 030/20623714, E-Mail: berlin@bft.de



© Christian Brinkmann

August/September 2021: E-Fuels Infotour

An der E-Fuels Infotour quer durch Deutschland haben zahlreiche Mitglieder des bft Vertreter aus Politik, Medien und der Öffentlichkeit zu ihren Stationen eingeladen, um dort über E-Fuels zu informieren. Auf dem Bild zu sehen sind Vertreter von MEW und bft gemeinsam mit Organisator Lorenz Kiene (links) von Classic bei der letzten Station der Infotour an einer Sprint-Tankstelle in Berlin.

Oktober 2021: Das große Wiedersehen

Nach einem Jahr Pause konnte die Mitgliederversammlung endlich wieder live stattfinden. Im internen Teil informierte die Geschäftsführung über die wichtigsten Themen der zurückliegenden Monate. Die Highlights der Abendveranstaltung in der Hauptstadtrepräsentanz der Telekom waren die Verabschiedung der Vorstände Hans F. Ley und Dietmar Possart, die Ernennung des ehemaligen Vorsitzenden Thomas Grebe zum Ehrenvorsitzenden, eine Gesprächsrunde mit Duraid El Obeid und Uniti-Hauptgeschäftsführer Elmar Kühn zum Thema E-Fuels sowie natürlich die Dinner Speech von Norbert Lammert, Präsident des Bundestages a. D. (Bild).



© Sandra Kühnapfel



© Sandra Kühnapfel



© Sandra Kühnapfel

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

