

### Überzeugend

HVO im Praxiseinsatz am  
Flughafen Hamburg

### Innovativ

Mittelständler investieren  
in E-Fuels-Produktion

### Festlich

Q1 Energie feiert 2023  
125-jähriges Jubiläum

**bft**

# NACHRICHTEN

KOSTENLOSES MITGLIEDERMAGAZIN • AUSGABE 4 • AUGUST 2023 • JAHRGANG 30



## Liebe Leserin, lieber Leser!



Hier sind wir wieder mit einer neuen spannenden Ausgabe unserer bft-Nachrichten. Ausführlich beschäftigen wir uns diesmal mit dem Thema HVO. Die Hydrotreated Vegetable Oils sind groß im Kommen. Vor allem sind sie präsent im Mittelstand. Sie sind

leicht herzustellen. Die Qualität ist hochwertig und sie können mit dem Einsatz von grüner Energie eine richtig hohe Wirkung beim Klimaschutz erreichen.

Da ist der KlimaDiesel, da ist der CARE-Diesel, da gibt es Diesel Protect25, Blue Diesel oder Premium-Diesel. In anderen Ländern gibt es Esso Supreme, Blauwe Diesel, Renewable Diesel und viele andere Namensvarianten. Es gibt ihn in geblendet als 25er-Produkt oder als Reinkraftstoff. Der Reinkraftstoff wäre ein ideales Produkt. Geht aber noch nicht. Sagen die Juristen. Schuld ist die 10. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz. Die erlaubt beim Verkauf von Kraftstoffen nur den Verkauf der in ihr aufgeführten Kraftstoffe. Das ist gut so, denn es sichert deutschlandweit die Kraftstoffqualität. Aber: Die Änderung der 10. BImSchV ist schwerfällig. Sie muss vom Gesetzgeber angestoßen werden. Und der lässt sich Zeit.

Womit wir bei einem der nächsten Themen sind. Zur Ehrenrettung des Ordnungsgebers. Die Änderung der 10. BImSchV ist aufgerufen. HVO sind drin. Allerdings zurzeit verbunden mit einem Junktim. Gekoppelt an eine andere Norm. Das ist ungewöhnlich. Wir haben dies im Anhörungsverfahren moniert und die Entkoppelung vorgeschlagen. Das Verfahren schadet aus unserer Sicht dem Klimaschutz, weil es die schnelle und großflächige Verbreitung klimaneutraler Kraftstoffe verhindert. Denn, und jetzt sind wir wieder bei HVO: Es gibt so viele Grundstoffe für KlimaDiesel,

nicht nur Frittenfett, das immer gönnerhaft dabei aufgeführt wird. Die abfallbasierten Reststoffe eröffnen eine große Palette an Grundstoffen. Es können sogar nichtpflanzliche Reststoffe verwendet werden. Und sie können sowohl in Raffinerien als auch in speziellen Herstellungsanlagen produziert werden. Immer entlang der einschlägigen Norm DIN EN 15940. Die existiert nämlich schon.

Also, machen Sie sich schlau und lesen Sie unsere Titelstory. Und denken Sie über die Abgabe von KlimaDiesel an Ihrer Station nach. Warum es für die Reinkraftstoffe noch klemmt, können Sie im „Bericht aus Berlin“ lesen. Hier würden wir gerne für uns aufs Tempo drücken. Warten wir ab, was nach der parlamentarischen Sommerpause kommt.

HVO bietet auch die Q1 an. Als Premium-Diesel in der 25er-Variante. Q1 ist 125 geworden. Darüber berichten wir in unserer Ausgabe. 125 Jahre sind eine stolze Zahl. So manches große Unternehmen hat eine kürzere Halbwertszeit. Bei Familienunternehmen ist das anders. Q1 steht für die große Zahl von Familienunternehmen in unserem Verband. Wer lange dabei ist, hat die Generationen auf unseren Jahreshauptversammlungen wechseln gesehen. Die Unternehmen aber sind geblieben.

Womit wir bei unserer Jahreshauptversammlung sind. Die steht nämlich am 26. September in Berlin an. Kommen Sie zahlreich. Zeigen Sie Stärke. Der bft als der Verband der unabhängigen Tankstellenbetreiber lebt von seinen Mitgliedern. Und auf der JHV zeigen wir Flagge. Für den Mittelstand. Für unsere Themen und für die Zukunft unserer Firmen.

Wir freuen uns auf Sie am 26. September in Berlin!



# Inhalt

## Titelthema

- 06 HVO im Praxiseinsatz am Flughafen Hamburg
- 07 HVO-Vertrieb aus der Tankstellenperspektive

## News

- 10 Neuigkeiten aus der Branche

## Aus der Branche

- 14 BMV und Score gründen H2NOW
- 16 Mittelstand beteiligt sich an Caphenia
- 18 Vorbericht zum Winter Convenience Forum 2023

## Aus dem Verband

- 20 Ankündigung zur Jahreshauptversammlung 2023
- 22 Impressionen
- 24 Neues aus Berlin – Stellungnahme zur 10. BImSchV
- 26 BDWi – Kommentar zum Lobbyregister
- 28 MEW – MEW-Realitätscheck: Prämissen der Energiewende anpassen
- 29 UPEI – Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe
- 30 Schnell den Verband gefragt – Beachtenswertes rund um das Gutscheingeschäft
- 32 Im Porträt – Q1 Energie aus Osnabrück
- 36 bft-Akademie – Gastkommentar von Simon Pfennig

- 
- 38 eft-Empfehlungslieferanten
  - 40 eft-Onlineshop
  - 42 Aufruf an die Mitglieder
  - 43 Impressum

# „Wir wollen zeigen, was heute schon möglich ist“

## HVO-Vertrieb aus der Tankstellenperspektive

4

Sprint Tank informiert an verschiedenen Touchpoints an der Tankstelle über den neuen Kraftstoff.



© Sprint Tank

Wer über den Vertrieb von HVO-Kraftstoffen (Hydrotreated Vegetable Oils) spricht, kommt um das Thema Tankstelleninfrastruktur nicht herum. Im Interview erläutert Benjamin Kraatz, Leiter Marketing und Kommunikation bei Sprint Tank, die Vertriebsperspektive einer Mineralölgesellschaft.

### ? Herr Kraatz, welche Hindernisse sehen Sie bei der Einführung von HVO im deutschen Markt?

Zunächst einmal die politischen Hürden. Nachdem im März 2023 ein Entschließungsantrag der Regierungsfractionen eingereicht wurde, der die Anpassung der 10. BImSchV zugunsten einer Freigabe für HVO bewirken soll, muss dies nun vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) umgesetzt werden. Ein entsprechender Entwurf ging im Juli in die Verbändeanhörung und soll noch in diesem Jahr verabschiedet werden. Bis zu dieser Umsetzung darf HVO aufgrund seiner geringeren Dichte weiterhin nicht in Reinform an öffentlichen Tankstellen angeboten werden. Diese Gesetzeslage für die definierte Dichte von

Dieselmotoren gilt nur für Deutschland und sonst in keinem anderen EU-Land. Dabei beträgt der Unterschied nur 20 Gramm: Ein Liter HVO wiegt circa 800 Gramm, ein Liter Diesel nach DIN EN 590 muss aber mindestens 820 Gramm wiegen.

### ? Sehen Sie weitere Hürden?

Die weiteren Hürden sind eher technisch beziehungsweise kapazitär. Die meisten Tanks sind bereits mit anderen Kraftstoffen belegt. Um HVO in Reinform flächendeckend in den Handel zu bringen, müssten also Tanks für das Produkt freigemacht werden. Das ist in der Praxis oft eine große Herausforderung, weil meist mehrere Säulen gleichzeitig von einem Tank versorgt werden. Betreiber müssten dafür also gegebenenfalls ein anderes Produkt aus dem Angebot nehmen. Das muss natürlich wirtschaftlich geprüft werden. Eine Alternative wäre die Beimischung zum B7-Diesel, wie wir es heute zum Beispiel schon bei unserem Diesel Protect25 machen – nur eben in Zukunft mit einer deutlich höheren Beimischungsquote. Wir werden vermutlich in den kommenden Jahren je nach Verfügbarkeit und Nachfrage beide Angebote sehen.

### ? Welche Erfahrungen kann die deutsche Tankstellenbranche aus dem EU-Ausland mitnehmen?

Nur positive Erfahrungen. In einigen europäischen Ländern ist HVO100 schon seit Jahren zugelassen, darunter Belgien, Dänemark, Finnland, Estland, Litauen, Niederlande, Norwegen und Schweden. Es sind keine Probleme beim Langzeitbetrieb bekannt. So leistet HVO in diesen Ländern schon seit Jahren einen enormen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion in der Bestandsflotte.

### ? Welche Rolle werden HVO-Beimischungen beziehungsweise Blends am Markt spielen?

Vermutlich eine große Rolle. Aufgrund der derzeit noch knappen Verfügbarkeit von E-Fuels wird HVO



recht schnell einen Markthochlauf erleben. Die technischen Eigenschaften sind sogar noch besser als jene von fossilem Diesel. Zum Beispiel ist hier die bessere Kältebeständigkeit zu nennen. Die Laufruhe des Motors wird verbessert. Sogar der Verbrauch kann damit leicht gesenkt werden. Durch das Volumen und den zunehmenden Wettbewerb wird sich sicher der Preis schnell in Richtung der klassischen fossilen Kraftstoffe bewegen oder zumindest annähern. Somit werden natürlich zunächst Flottenbetreiber und umweltbewusste Autofahrerinnen und Autofahrer zum HVO greifen, aber auch die Fahrzeugliebhaber, die die technischen Premium-eigenschaften schätzen. Da die deutschen Tankkunden besonders preissensitiv sind, ist der große Durchbruch zu erwarten, sobald HVO sich preislich auf Augenhöhe mit dem fossilen B7 bewegt.

### ? Gibt es bereits Erfahrungen im Umgang und dem Vertrieb von Blends?

Wir sind Anfang 2020 mit unserem Sprint Diesel Protect25 an den Start gegangen. Aktuell haben wir sieben eigene Standorte im Netz sowie die Partner BK Benzin Kontor und ELO, die den Kraftstoff anbieten. Aufgrund der limitierten Tankkapazitäten konnten wir immer nur sukzessive neue Standorte hinzunehmen. Das Produkt kam vom ersten Tag sowohl bei unseren Partnerinnen und Partnern als auch bei unseren Kundinnen und Kunden sehr

**Sprint Tank hat Diesel Protect25 Anfang 2020 eingeführt.**



© Sprint Tank

Mit Diesel Protect25 hat Sprint ein HVO-Produkt auf den Markt gebracht, das an sieben Standorten verfügbar ist.

gut an. Interessant war dabei die unterschiedliche Motivation, das Produkt zu tanken. Um mehr über die Beweggründe zu erfahren, haben wir in der Anfangsphase eine Kundenbefragung durchgeführt, an der 171 Personen teilgenommen haben.

### ? Was waren die wichtigsten Ergebnisse der Umfrage?

Erste Erkenntnis war, dass trotz enormer Bemühungen bei der Produktkennzeichnung an mehr als zehn verschiedenen Touchpoints ein gutes Drittel der Befragten angegeben hat, das Produkt unbewusst getankt zu haben. Wir hatten dafür zwei der vorhandenen B7-Zapfpunkte ersetzt, was vermutlich dazu geführt hat. Deshalb empfehlen wir eine sehr prominente Kennzeichnung oder nach Möglichkeit sogar eine eigene Säule dafür bereitzustellen.

### ? Und die Autofahrer, die Diesel Protect25 bewusst getankt haben?

64 Prozent gaben Umweltschutz und die CO<sub>2</sub>-Einsparung als Kaufgrund an, 36 Prozent nannten die technischen Vorteile wie Laufruhe, Kältebeständigkeit etc. Diese Gründe sollten Betreiber beim Marketing und bei der Kommunikation in Richtung der Verbraucherinnen und Verbraucher nicht vernachlässigen. Wir haben von Anfang an beide Attribute kommuniziert: „Gut für den Motor, besser für die Umwelt“ – lautet unser Slogan für das Produkt.

### ? Wie geht es weiter?

Mit Diesel Protect25 wollen wir ein Zeichen für Politik und Verbraucher setzen, besonders hier im politischen Zentrum, in Berlin. Wir wollen zeigen, was heute schon möglich ist – im Rahmen der DIN EN 15940 beziehungsweise des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG). Gerne hätten wir auch HVO100 in den Handel gebracht, aufgrund der genannten DIN-Limitierung war dies aber leider nicht an unseren öffentlichen Straßentankstellen möglich. Die neue Gesetzeslage wird das Thema aber enorm in der gesamten Branche beschleunigen. So können künftig viele Varianten – von Beimischungen bis zu separaten Säulen – dazu beitragen, das Produkt national im großen Stil verfügbar zu machen.

Quelle: [www.efuel-today.com](http://www.efuel-today.com)

6

Benjamin Kraatz ist  
Leiter Marketing &  
Kommunikation bei  
Sprint Tank.



© Sprint Tank

# „Wenn Diesel, dann nur HVO“

## HVO im Praxiseinsatz am Hamburger Flughafen

Als es um das Thema HVO geht, legt Jan Eike Blohme-Hardegen, Leiter des Bereichs Umwelt am Hamburg Airport, gleich begeistert los. Nach wenigen Sätzen wird klar, dass hier nicht nur ein waschechter Hanseat spricht, sondern auch ein bekennender Befürworter von HVO-Kraftstoffen. Und wie sich im Laufe des Interviews zeigen soll, ist dies insbesondere auf den überzeugenden Einsatz des Kraftstoffes in der Praxis zurückzuführen.

### **? Herr Blohme-Hardegen, seit wann nutzt der Flughafen Hamburg HVO-Produkte?**

Als der Hamburger Flughafen im Jahr 2013 das „Mobilitätskonzept 2020“ verabschiedet hat, wurde deutlich, dass zeitnah der fossile Diesel in der Flotte ersetzt werden muss. Im Jahr 2015 haben wir dann 10.000 Liter C.A.R.E. Diesel kommen lassen, um damit eine ausgewählte Fahrzeugflotte testweise zu betreiben. Zu diesen Fahrzeugen gehörten unter anderem Mercedes-Benz Sprinter, Hubtransporter und diverse andere Sondergeräte und Pkw. Alle Fahrzeuge wurden vor den breit angelegten Tests gewartet, um eine solide Ausgangssituation zur Beurteilung der Praktikabilität zu schaffen. Schnell wurde dabei deutlich, dass sich durch die Umstellung auf den C.A.R.E. Diesel diverse Vorteile ergeben. Nach diesen positiven Beobachtungen wurde die Betriebstankstelle auf dem Flughafen im Oktober 2016 vollständig auf HVO umgestellt.



### **? Für welche Anwendungsbereiche nutzen Sie derzeit HVO-Produkte?**

Zuerst einmal muss ich sagen, dass der Flughafenbetrieb, gerade im Heavy-Duty-Bereich und beim Ground-Support-Equipment, nicht ohne dieselbetriebene Fahrzeuge und Maschinen auskommt. Da es sich bei Flughafenequipment meist um Fahrzeuge handelt, die in Kleinserien von wenigen hundert Fahrzeugen hergestellt werden, ist der Dieselmotor also noch recht stark vertreten. Vor dem Hintergrund der notwendigen und ehrgeizigen Einsparungsziele von CO<sub>2</sub> mussten wir für diese Anwendungen einen alternativen Kraftstoff finden, der praktikabel und vor allem auch verfügbar ist. HVO wird am Flughafen in Hamburg seitdem in allen Fahrzeugen genutzt, die dieselbetrieben sind.

Jan Eike Blohme-Hardegen, Leiter des Bereichs Umwelt am Hamburg Airport, ist nicht nur ein waschechter Hanseat, sondern auch bekennender Befürworter von HVO-Kraftstoffen.



Die Feuerwehrfahrzeuge Ziegler Z8 sind die größten Fahrzeuge, die der Airport mit HVO betankt.

### ? Welche Vorteile haben Sie von HVO überzeugt?

Zunächst einmal haben wir durch den Einsatz von HVO einen Minderverbrauch über den gesamten Fuhrpark hinweg messen können – circa drei bis sieben Prozent Einsparung im Kraftstoffverbrauch. Das natürlich stärkste Argument für den Einsatz von HVO ist die Umweltbilanz. Die Umstellung auf HVO führte zu einer Reduktion von elementarem Kohlenstoff um 40 Prozent, bei der innermotorischen Verbrennung war eine Reduktion um bis zu 15 Prozent messbar. Ultrafeine Partikel konnten durch die Umstellung sogar um 99 Prozent verringert werden.

### ? Gibt es seit der Umstellung weitere Beobachtungen positiver sowie negativer Art?

Aus technischer Sicht haben sich durch die Umstellung auf HVO ausschließlich positive Effekte gezeigt. Dies beginnt bei scheinbar trivialen Themen wie der Lagerung. HVO lässt sich im Sommer wie im Winter besser lagern und hat eine deutlich geringere Wassergefährdungsklasse als fossiler Diesel. Somit ist der Umgang bei der Lagerung und der Betankung deutlich weniger umweltgefährdend. Im Rahmen des tatsächlichen Betriebs der Fahrzeuge ist vor allem der Rückgang der Sonderservice-Intervalle auffällig. Im Flughafenbetrieb fahren manche Fahrzeuge Ultrakurzstrecken von deutlich unter 100 Metern. Diese Fahrzeuge, beispielsweise Mercedes-Benz Sprinter, erreichen so gut wie nie ihre Betriebstemperatur. In der Vergangenheit und beim Betrieb mit fossilem Diesel waren deshalb Sonderservice-Intervalle teilweise im Zwei-Wochen-Takt notwendig. Seit der Umstellung auf HVO haben wir besonders mit diesen Fahrzeugen deutlich weniger technische Probleme.

### ? Welche Mehrkosten hat die Umstellung auf HVO-Produkte verursacht?

Die reine Umstellung der Betriebstankstelle hat vergleichsweise geringe Kosten mit sich gebracht. Natürlich war es im Zuge der Umstellung notwendig, die Tanks reinigen zu lassen. Dichtungsmaterialien der gesamten Tankstelle mussten nicht umgerüstet werden, hier war alles schon HVO-ready. Der wesentliche Aspekt der Mehrkosten ist natürlich die Kraftstoffbeschaffung, wobei man hier sagen muss, dass sich diese aufgrund der gesunkenen Total-Costs-of-Ownership stark relativiert haben. Unterm Strich hat sich die Umstellung auf HVO, was die Kosten angeht, sogar gelohnt! Dazu geführt haben die niedrigeren Servicekosten der Geräte – alleine die Regeneration der Dieselpartikelfilter der Bodenstromanlagen ist sehr kostspielig. Außerdem haben sich die langfristigen Lieferverträge, die der Flughafen Hamburg mit den Lieferanten von HVO ausgehandelt hat, positiv auf die Kosten ausgewirkt. Neben den ökologischen und klimapolitischen Anreizen spricht am Ende also auch die Wirtschaftlichkeit für HVO.

### ? Können Sie beziffern, wie viel CO<sub>2</sub> durch die Verwendung von HVO in Ihrer Flotte eingespart werden kann?

Der Hamburger Flughafen hat im Jahr 2022 rund 630.000 Liter HVO verbraucht. Dies entspricht insgesamt einer Reduktion von fossilem CO<sub>2</sub> in Höhe von 1.500 Tonnen im Vergleich zu herkömmlichem Diesel. Dabei war es uns von Anfang an wichtig, dass wir auf HVO zurückgreifen, der komplett frei von Palmöl und Palmölderivaten ist. Unser Lieferant stellt uns hier einen eigens kreierten Kraftstoff zur Verfügung, der genau auf unsere Bedürfnisse und Anforderungsbereiche zugeschnitten ist.

### ? Planen Sie in Zukunft die Nutzung von HVO noch weiter auszubauen?

Wir haben das Maximum erreicht, der Hamburger Flughafen hat seit Oktober 2016 keinen Tropfen fossilen Diesel mehr verbraucht. Dies ist fester Bestandteil unserer Net-Zero-Strategie. Wenn Diesel am Flughafen, dann nur HVO.

Quelle: [www.efuel-today.com](http://www.efuel-today.com)





## Werden Sie Partner bei eFUEL-TODAY!

Schließen Sie sich der größten Online-Plattform zum Thema E-Fuels an und werden Sie aktiver Unterstützer der Initiative, damit wir gemeinsam die Zukunft der Branche mit dem Ziel einer klimafreundlichen Mobilität gestalten können! Mit eFUEL-TODAY verleihen wir unserer gemeinsamen Vision eine schlagkräftige Stimme, die auf deutscher und europäischer Ebene für das Thema E-Fuels einsteht!

### Ihre Vorteile als Partner!

Erhalten Sie Zugriff auf wertvolle Ressourcen und Medien von eFUEL-TODAY, die Sie für Ihre eigene Kommunikation nutzen können

Bleiben Sie mit dem Partner-Newsletter stets informiert über aktuelle Geschehnisse in der Kampagne und der Welt der E-Fuels

Werden Sie Teil einer großen Community und profitieren Sie von reichweitenstarken Aktionen wie Petitionen, Sticker-Kampagnen und mehr

**Noch nie war es wichtiger, sich für E-Fuels zu engagieren! Wie das am besten funktioniert, erfahren Sie hier:**



[efuel-today.com/partner-werden](https://efuel-today.com/partner-werden)





## In Kürze

### → Auszeichnung

Die Leser der Publikationen „Autohof Guide“ und „Unterwegs auf der Autobahn“ haben den 24-Eni Autohof Homberg (Efze) zu Deutschlands Lieblingsautohof gewählt. Zudem kürten die Leser den Autohof an der A7 als den mit dem besten Service. Dazu kamen der zweite Platz in der Kategorie Gastronomie sowie der dritte in der Kategorie Sicher Parken.

### → Mobile Payment

Ab sofort können alle Sparkassen-Kunden ihre Business Card und die Sparkassen-Card Plus mit Apple Pay oder der App Mobiles Bezahlen verbinden und somit mit ihrem iPhone, ihrer Apple Watch oder ihrem Android-Gerät einfach in die Nähe eines Zahlungsterminals kontaktlos bezahlen.

### → Umfirmierung

Die Chemieanlagenbau Chemnitz GmbH firmiert ab sofort unter dem neuen Namen CAC Engineering GmbH. Die Umbenennung soll zusammen mit dem neuen Logo den Brückenschlag zwischen Tradition und Fortschritt symbolisieren. CAC blickt auf 60 Jahre Anlagenbau in Chemnitz zurück – fast 20 Jahre davon unter dem Namen Chemieanlagenbau Chemnitz GmbH, kurz CAC.

### Orlen betritt österreichischen Tankstellenmarkt

Der polnische Konzern Orlen wird durch die 100-Prozent-Übernahme von Doppler Energie, dem Betreiber des österreichischen Netzes und bisher Teil der Doppler-Gruppe, Eigentümer von 266 Tankstellen. Die Stationen, die derzeit unter dem Markennamen Turmöl betrieben werden, erstrecken sich über ganz Österreich. Fast die Hälfte der zu erwerbenden Tankstellen sind unbemannte Automatentankstellen. Darüber hinaus bieten mehr als 130 Tankstellen Einkaufsmöglichkeiten und etwa 80 Tankstellen Gastronomie und Erfrischungsmöglichkeiten. 25 Standorte sind mit modernen Photovoltaikanlagen ausgestattet. Des Weiteren gehört zum Transaktionspaket ein Netz von Ladestationen für Elektroautos mit 35 Ladepunkten an 29 verschiedenen Standorten, die unter der Marke Turmstrom betrieben werden. Außerdem umfasst der Kauf den Erwerb von Austrocard, einem Tankkartenanbieter für Privat- und Geschäftskunden, der derzeit an über 500 Standorten in ganz Österreich akzeptiert wird.

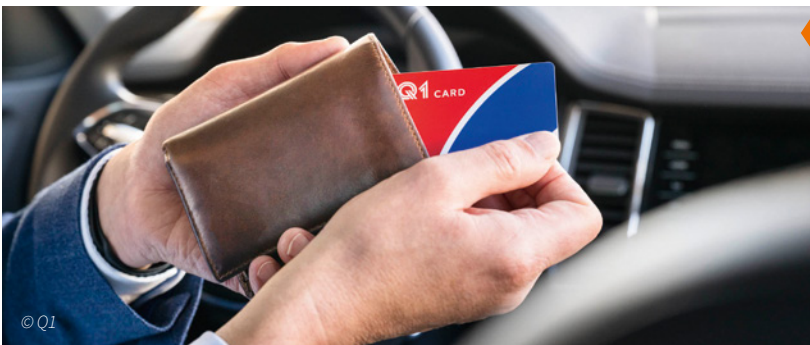


© Team Energie

## **Umfrage: Schwarze Autos verführen, pinke Wagen schrecken ab**

Worauf legen die Deutschen besonderen Wert, wenn der prüfende Blick auf das Auto fällt? Im Rahmen einer aktuellen humoristischen Studie der Tankstellenkette HEM zum Thema „Das richtige Auto für die Partnersuche“ wurden 608 Personen über 18 Jahren dazu befragt, welche Faktoren sie bei Autofahrerinnen und Autofahrern am attraktivsten finden. Obwohl ein Großteil der Deutschen bei der Partnersuche auf wesentlich mehr schaut als das Auto, können der Fahrstil, der Zustand des eigenen Fahrzeugs oder dessen Farbe zumindest nicht ganz außer Acht gelassen werden – das bestätigt fast jeder Vierte (22 Prozent). So kommen schwarze Autos bei mehr als jedem Dritten (37 Prozent) besonders gut an. Auch weiße Autos gelten für fast jeden Fünften (19 Prozent) als besonders attraktiv. Ein pinker Wagen hingegen kann unter Umständen dafür sorgen, dass sich das Single-Dasein weiter in die Länge zieht. So sieht es jeder Vierte (24 Prozent). Für etwa jeden Dritten (27 Prozent) spielt die Farbe des Autos keine Rolle.

Auch der Fahrstil ist von Bedeutung: Jeder Zweite (49 Prozent) mag Personen, die ruhig, gelassen und sicher wirken. Besonders bei Männern kann dieser Fahrstil die Herzen höher schlagen lassen (51 Prozent). Frauen werden für ihren entspannten Fahrstil hingegen nur von 45 Prozent geschätzt. Für mehr als jeden Dritten auf der Suche nach der Partnerin fürs Leben (37 Prozent) hat der Fahrstil keinen Einfluss auf die Attraktivität. Eine erfreuliche Nachricht für viele Suchende: Während sich mehr als ein Drittel der Frauen (36 Prozent) als besonders vorsichtig beim Fahren einschätzt, würden Männer ihre Manöver eher als akkurat (26 Prozent), gelassen (45 Prozent) oder souverän und routiniert (46 Prozent) bezeichnen.



## **Q1 Card jetzt auch für Neukunden**

Mit der neuen Q1 Card können Kunden an derzeit über 230 Tankstellen und Waschanlagen sowie an mehr als 50 Ladesäulen bargeldlos bezahlen. Durch verschiedene Partnerschaften soll das Akzeptanznetz stetig wachsen. Neben einer persönlichen Betreuung bietet Q1 einen bequemen Self Service: Das Mein Q1 Kundenportal ermöglicht Schutz durch das Einrichten einer Wunsch-PIN, das Festlegen von Restriktionen einzelner Warengruppen und die Vergabe individueller Limits. Kunden können Rechnungen mit übersichtlichen Transaktionsaufstellungen einsehen, Karten bestellen oder sperren. Kürzlich wurde der bestehende Kundenstamm auf die neue Tankkarte umgestellt. Somit kann die Q1 Card jetzt auf der Webseite [q1.eu/card](https://q1.eu/card) von Neukunden beantragt werden.

## **Team Energie eröffnet Ladepark**

Im Ladepark der Team-Tankstelle im Scandinavian Park Handewitt können 16 E-Fahrzeuge gleichzeitig 100 Prozent Ökostrom laden. Die acht Schnellladestationen (High-Power-Charger) bieten bis zu 300 Kilowatt Leistung, sodass je nach Fahrzeugmodell innerhalb von fünf Minuten bis zu 100 Kilometer Reichweite geladen werden können. Der Strom für den Betrieb des Ladeparks kommt aus erneuerbaren Energien, unter anderem aus der Photovoltaikanlage mit 25 Kilowatt-Peak auf dem Dach. Vor rund zwei Jahren hat Team Energie mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur begonnen und seitdem 16 Standorte mit Ladesäulen ausgestattet. Dahinter steht jeweils die Investition eines mittleren sechsstelligen Betrags.

### **Total Energies erhält Zuschlag für Offshore-Windparks**

Total Energies hat von der deutschen Bundesnetzagentur in einer Auktion den Zuschlag für zwei Windparks in der Nord- und Ostsee erhalten. Die Konzession N-12.1 liegt in der Nordsee, 170 Kilometer von der Küste entfernt, und erstreckt sich über eine Fläche von etwa 200 Quadratkilometern. Die Konzession O-2.2 liegt in der Ostsee, 40 Kilometer von der Küste entfernt, und umfasst eine Fläche von etwa 100 Quadratkilometern. Beide Konzessionen haben eine Laufzeit von 25 Jahren, die jeweils auf 35 Jahre verlängert werden kann. Mit einer Kapazität von zwei Gigawatt beziehungsweise einem Gigawatt werden die beiden Windparks eine Strommenge liefern, die dem Verbrauch von mehr als drei Millionen Haushalten entspricht. Total Energies wird insgesamt 582 Millionen Euro für entsprechende Maßnahmen an den deutschen Staat zahlen. Die Inbetriebnahme ist bis 2030 vorgesehen.

### **Aral und Lekkerland setzen Partnerschaft fort**

Aral und Lekkerland setzen ihre Zusammenarbeit im deutschen Tankstellenmarkt fort. Die Kooperation und strategische Zusammenarbeit in puncto Rewe to go wurde um fünf Jahre bis 2028 verlängert. 2014 wurden an Aral-Tankstellen zehn Pilot-Standorte mit Rewe-to-go-Shops eröffnet. Heute ist das Konzept eigenen Angaben zufolge an mehr als 850 Aral-Standorten zu finden und wird bundesweit weiter ausgerollt.



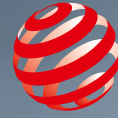
© Aral

### **Esso- und OMV-Tankstellen führen Ryd ein**

Die EG Gruppe kooperiert mit dem Mobile-Payment-Anbieter Ryd. Ziel ist, Digital Fueling und In-Car-Payment an Esso- und OMV-Tankstellen in ganz Deutschland zu ermöglichen. Digital Fueling mit Ryd wird zunächst an allen Esso-Tankstellen der EG Group in Deutschland eingeführt, in der zweiten Phase sollen die 260 OMV-Tankstellen eingebunden werden. Der Start der ersten Pilotphase ist für Ende 2023 geplant, weitere Standorte in anderen Märkten innerhalb des EG Group Netzwerks sollen folgen.



© Ryd



reddot winner 2023



Christ  
WASH SYSTEMS

WASCHPARK BLADE | THE FUTURE OF CARWASH



14

# Mittelstand kann auch Wasserstoff

## Aufbau eines deutschlandweiten Wasserstofftankstellennetzes geplant

*Die bft-Mitgliedsunternehmen BMV und Score haben zum 1. August 2023 die H2NOW GmbH gegründet. Ziel des Unternehmens ist der Aufbau eines deutschlandweiten Netzes von Wasserstofftankstellen. Geschäftsführer ist der Brancheninsider Stefan Schwarzer.*

Wurde in der Vergangenheit noch auf die Entwicklung von Wasserstofftankstellen für die Versorgung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen gesetzt, hat sich der Markt inzwischen verändert. Heute zeichnet sich deutlich ab, dass grüner Wasserstoff überwiegend im Bereich des Schwerlastverkehrs wirtschaftlich ist und zum Gelingen der Energiewende beitragen kann. Folglich werden die bisher in Betrieb genommenen Wasserstofftankstellen

den heutigen Anforderungen oftmals nicht mehr vollumfänglich gerecht. Der Grund: Sowohl die möglichen Abgabemengen für Lkw und Busse als auch die Standorte mit hauptsächlich städtischem Hintergrund entsprechen häufig nicht den Ansprüchen der schweren Verkehre.

Vor diesem Hintergrund ist der Zeitpunkt günstig, dem aktuellen Anspruch des Marktes mittels eines cleveren und zukunftsfähigen Konzeptes für eine deutschlandweite Wasserstoffinfrastruktur zu begegnen. Aus diesem Grund haben sich die bft-Mitglieder BMV mit Sitz in Berlin und Score mit Sitz in Emden zusammengetan und das Unternehmen H2NOW gegründet. Der Fokus der Geschäftstätigkeit liegt auf dem Aufbau eines grünen



©AA+W/stock.adobe.com

Wasserstofftankstellennetzes für Lkw, Busse und kommunale Fahrzeuge. Mit Stefan Schwarzer als Geschäftsführer konnte H2NOW einen renommierten Brancheninsider für sich gewinnen, den viele als langjährigen Vertriebsleiter beim Waschanlagenhersteller Christ kennen.

H2NOW bündelt die Synergien mittelständischer Unternehmen, um mit gemeinsamen Kräften den wirtschaftlichen und distributorischen Herausforderungen gerecht zu werden und vielversprechende, bestehende Ressourcen zu nutzen. Als Poolgesellschaft für interessierte und motivierte Kollegenfirmen dient die H2 Alternative Energien GmbH, die für diesen Zweck gegründet wurde. Bereits etablierte Standorte, die sich für die Erweiterung um eine Wasserstofftankstelle eignen, werden mit Hilfe von H2NOW ein Teil des deutschlandweiten Wasserstofftankstellennetzes und bei Projektierung, Förderung, Realisation und Betrieb mit umfangreichem Know-how unterstützt. Die Vorteile dieser Kooperationen sind die Flexibilität, die Möglichkeit der zeitnahen Realisierung, die Sicherheit durch die Gemeinschaft der Marke und die entscheidungsfreundliche Grundlage durch flache Hierarchien. Mit dieser Beweglichkeit und Vielseitigkeit ist der Wettbewerbsvorteil deutlich ersichtlich.

Für das deutschlandweit geplante Leuchtturmprojekt bedarf es außerdem zahlreicher Projekt-, Bau- und Förderanträge, die von den positiven Entscheidungen kommunaler und nationaler Verantwortlicher abhängen. Hierzu finden bereits

### Über Score:

Score setzt als mittelständisches Unternehmen mit Sitz in Emden auf Innovation: Mit mehr als 50 Jahren Erfahrung in Entwicklung und Betrieb von Tankstellen in Norddeutschland geht Score mit der Gründung von H2NOW einen weiteren wichtigen Schritt Richtung Energiewende. Damit ist der Grundstein für den Aufbau einer deutschlandweiten Versorgung des Schwerlastverkehrs mit grünem Wasserstoff gelegt. Zuvor entstand bereits ein umfangreiches E-Ladekonzept, das es unter anderem ermöglicht, dass Hypercharger ihre Energie aus eigenen PV-Anlagen beziehen. Auch Kraftstoffalternativen wie CO<sub>2</sub>-reduzierter Dieselkraftstoff sind bereits seit geraumer Zeit verfügbar. Ob Shop, Autowäsche, Heimathafen-Bistros oder Immobilien: Score gestaltet die Energiewende durch Investitionen in Photovoltaiktechnik, ressourcenschonende Kooperationen und den Einsatz von zum Beispiel biologisch abbaubaren Pflegeprodukten in der Autowäsche aktiv in allen Geschäftsfeldern mit.

### Über BMV:

Die BMV ist ein inhabergeführtes, mittelständisches Unternehmen der Energiebranche mit Sitz in Berlin. Die Kernkompetenzen liegen bisher im Handel, der Lagerung und dem Vertrieb von fossilen und biogenen Kraftstoffen. Das Geschäftsfeld „Grüne Wasserstoffmobilität und neue Energien“ befindet sich im Aufbau und treibt durch die Mitgründung von H2NOW die Versorgung des Schwerlastverkehrs mit grünem Wasserstoff voran. Zu der Unternehmensgruppe gehört ein Tankstellennetz mit 145 Tankstellen. In allen Geschäftsbereichen verfolgt das Unternehmen eine nachhaltige, langfristig ausgerichtete Geschäftsstrategie. Als einer der größten unabhängigen Versorger in der Branche treiben die Berliner den Transformationsprozess zu einer CO<sub>2</sub>-neutralen Mobilität aktiv voran.

konstruktive und wegweisende Gespräche statt. Mit dem Eintritt von Schwarzer als Geschäftsführer von H2NOW mit Sitz in Berlin steht den politischen Vertretern ein direkter Ansprechpartner zur Verfügung.

**Redaktion**



© H2NOW



# Der Mittelstand beweist Weitblick

**eFuel GmbH und Allguth beteiligen sich an Caphenia**

*Das Cleantech-Start-up mit Sitz in Bernau am Chiemsee hat eine innovative Technologie entwickelt, um erneuerbare Kraftstoffe auf effiziente und umweltfreundliche Weise herzustellen. Noch in diesem Jahr will Caphenia mit dem Bau einer Pilotanlage nahe Frankfurt am Main starten, die ab Ende 2024 erneuerbare Kraftstoffe produzieren soll.*

Die eFuel GmbH hat eine Beteiligung an der Caphenia GmbH erworben. Der Zusammenschluss aus zehn mittelständischen Energieunternehmen, darunter einige bft-Mitglieder, engagiert sich nicht nur für nachhaltige Kraftstoffe, sondern investiert zudem aktiv in diese Branche. Auch unser bft-Mitglied Allguth hat in das Start-up investiert. Durch die Technologie von Caphenia können erneuerbare Kraftstoffe auf effiziente und umweltfreundliche

**„Der Mittelstand hat bewiesen, dass er den Weitblick und das Engagement besitzt, bedeutende Fortschritte in der nachhaltigen Technologieentwicklung voranzutreiben.“**

*Dr. Mark Misselhorn, CEO von Caphenia*

Weise hergestellt werden (siehe Kasten). Die Verwendung erneuerbarer Kraftstoffe bietet eine alternative Lösung zu fossilen Kraftstoffen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor und ermöglicht die Nutzung vorhandener Infrastrukturen wie Tankstellennetze und

Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Caphenia plant, noch in diesem Jahr mit dem Bau einer Pilotanlage im Industriepark Höchst zu beginnen und die Produktion zeitnah zu skalieren.

## **Innovativer Ansatz zur CO<sub>2</sub>-Reduktion**

„Die Partnerschaft mit Caphenia ist für uns von großer Bedeutung, da wir dadurch unsere Vision einer nachhaltigen und kohlenstoffarmen Mobilität vorantreiben können. Wir sind beeindruckt von der technologischen Expertise und dem Innovationsgeist von Caphenia und freuen uns auf eine erfolgreiche Zusammenarbeit“, sagt Lorenz Kiene, einer der Geschäftsführer der eFuel GmbH. Weiterhin unterstreicht er das gemeinsame Ziel, die Umweltauswirkungen im Energie- und Verkehrssektor zu reduzieren: „Unsere Partnerschaft mit Caphenia ermöglicht es uns, innovative Ansätze zur Reduzierung der Umweltauswirkungen im Verkehrssektor zu unterstützen und einen positiven Beitrag zur Transformation des Energiesektors zu leisten.“

„Die Beteiligung der eFuel GmbH ist ein starkes Signal für andere potenzielle Investoren, dass nachhaltige Technologien und Lösungen im Energie- und Verkehrssektor ein vielversprechendes Investitionsfeld sind“, sagt Mark Misselhorn, CEO von Caphenia. In der Beteiligung der eFuel GmbH, deren Gesellschafter ausschließlich mittelständische Unternehmen sind, erkennt er außerdem den eindrucksvollen Ausdruck der Innovationskraft des Mittelstands. „Der Mittelstand hat bewiesen, dass er den Weitblick und das



Engagement besitzt, bedeutende Fortschritte in der nachhaltigen Technologieentwicklung voranzutreiben. Durch das gemeinsame Handeln vieler Akteure können wir bedeutende Veränderungen bewirken und eine nachhaltige Zukunft schaffen.“

### Innovationsgeist aus Bayern

„Wir brauchen realistische Lösungen: Erneuerbare Kraftstoffe können bestehende Motoren antreiben, sodass keine aufwändigen Umrüstungen oder neue Infrastrukturen erforderlich sind“, begründet Christian Amberger, Inhaber und Geschäftsführer der Allguth, die Investition. „Mit der Beteiligung an Caphenia wollen wir einen Beitrag zur Entwicklung nachhaltiger Kraftstoffe und damit zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes leisten. Umso schöner ist es, dass wir hier eine Innovation ‚Made in Bavaria‘ unterstützen können.“

„Allguth ist als Wegbereiter für Innovationen in der Mobilität bekannt. Wir schätzen das Vertrauen der Gebrüder Amberger in unsere weltweit einzigartige Lösung sehr und können den



Produktionsstart kaum erwarten, denn mit unserem Verfahren stellen wir die Weichen für das Zeitalter der erneuerbaren Kraftstoffe“, sagt Misselhorn. Zudem betonte der CEO, dass er persönlich schon lange Kunde bei Allguth sei und das Unternehmen für ihn immer ein Wunschpartner gewesen sei. „Mich als Münchner, wo jeder Allguth kennt, macht es stolz, dass Caphenia nun auch ein Teil der Allguth Erfolgsgeschichte ist.“

Annika Beyer

Der von Caphenia entwickelte Power-and-Biogas-to-Liquid-(PBtL-)Reaktor benötigt sechsmal weniger Strom als herkömmliche Power-to-Liquid-Verfahren.

### Über das Caphenia-Verfahren

Der von Caphenia entwickelte Power-and-Biogas-to-Liquid-(PBtL-)Reaktor nutzt eine Mischung aus Bio-Methan, CO<sub>2</sub>, Wasser und nachhaltig erzeugtem Strom, um Synthesegas als Ausgangsstoff für erneuerbare Kraftstoffe herzustellen. Der PBtL-Prozess von Caphenia benötigt sechsmal weniger Strom als herkömmliche Power-to-Liquid-Verfahren und ermöglicht eine CO<sub>2</sub>-Reduktion um bis zu 92 Prozent, da sämtliche Kohlenstoffmoleküle aus erneuerbaren Quellen stammen. Dank dieser Effizienz können die erneuerbaren Kraftstoffe von Caphenia zu wettbewerbsfähigen Preisen angeboten werden.

Anzeige



# LichtWART®

Die intelligente IoT-Steuerung für Ihre Licht(werbe)anlagen



# Anzüge streng verboten!

## Vorbericht zum Winter Convenience Forum

2019 feierte das Winter Convenience Forum Premiere im österreichischen Leogang. 2020 musste das Folgeevent wegen Corona ausfallen. Anfang Dezember findet nun endlich die nächste Veranstaltung statt. Im Interview verrät Peter Herm, warum sich die Reise nach Österreich für Einzelbetreiber ebenso wie für Vertreter von größeren Gesellschaften lohnt.

### ? Herr Herm, das Warten hat nun endlich ein Ende: Anfang Dezember findet die nächste Ausgabe des Winter Convenience Forums statt. Was ist das Besondere an der Veranstaltung?

Die positive Resonanz nach unserer Premiere vor vier Jahren war überwältigend. Das hat uns darin bestätigt, das Konzept beizubehalten. Betreiber, Besitzer von einer oder mehreren Tankstellen sowie

Netzbetreiber referieren aus der Praxis für die Praxis. Dabei geht es uns insbesondere um den aktiven Austausch untereinander. In Kombination mit einem attraktiven Rahmenprogramm fällt das Netzwerken in entspannter Atmosphäre leicht. Außerdem bleibt Zeit für Wintersport, Wellness und viele Gespräche. Dabei verzichten wir ganz bewusst auf Business-Bekleidung. Und natürlich sind wie 2019 an den Abenden wieder besondere Highlights vorgesehen und Partnerinnen und Partner ausdrücklich erwünscht.

### ? Um welche Themen wird es in den Vorträgen gehen?

Im Mittelpunkt steht für mich der Praxisbezug, ganz nach dem Motto „Aus der Branche für die Branche“. Viele Kolleginnen und Kollegen aus der Tankstellenbranche haben sich bereits jetzt bereit erklärt, über ihre Tankstellenkonzepte, Shop-Modernisierungen, Marketingmaßnahmen und vieles mehr praxisnah zu berichten. Auch wir, die Herm-Gruppe, werden unser Food-Konzept „frischewelt“ mit dem aktuellen Stand vorstellen und im Teilnehmerkreis diskutieren. Vertreter der Industrie werden ebenfalls Best-Practice-Beispiele aus ihrer Arbeit präsentieren und Tipps für ein erfolgreiches Marketing geben. In Diskussionsrunden wollen wir dann gemeinsam die Themen vertiefen.

### ? Können sich die Teilnehmer einbringen?

Natürlich! Mir ist wichtig, dass sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer jederzeit melden und Fragen stellen oder eigene Ideen ergänzen können. Es geht um den Dialog und darum, voneinander zu lernen. Deshalb werden wir wie immer nicht klassische Stuhlreihen aufstellen, sondern die Bänke wie eine Art Arena in U-Form um die Referentin oder den Referenten anordnen.

### ? Worauf freuen Sie sich am meisten?

Auf den Austausch mit den Kolleginnen und Kollegen in entspannter und familiärer Atmosphäre – sei es während der Vorträge, in den Pausen oder auf den Abendveranstaltungen. Das Tolle an unserer Premiere war, dass sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Rahmen des Winter Convenience Forums auf einer ganz anderen Ebene kennengelernt haben, als das sonst bei Veranstaltungen üblich ist. Bei vielen haben sich sogar Freundschaften daraus entwickelt. Das ist das Einzigartige am Winter Convenience Forum.

Das Gespräch führte Annika Beyer.

## Winter Convenience Forum 2023

Datum: 3. bis 6. Dezember 2023  
Ort: Krallerhof, Leogang ([www.krallerhof.at](http://www.krallerhof.at))  
Weitere Informationen finden Sie unter [www.tankstellen-convenience.de](http://www.tankstellen-convenience.de)



Veranstalter Peter Herm bei der Premiere des Winter Convenience Forums 2019.

**PWM**<sup>®</sup>  
GO DIGITAL

# WIR HABEN DIE SOFTWARELÖSUNG FÜR DIE DIGITALE ZUKUNFT IHRER TANKSTELLE!



Mit unserem **CLOUDSERVICE** haben Sie alles an einem Platz. Von der Fernsteuerung und Konfiguration bis hin zum Verwalten aller Stationen. Absolut sicher. Absolut einfach.

FERN-  
WARTUNG

MONI-  
TORING

IoT

SOFTWARE  
UPDATE

BIG  
DATA



**PWM**<sup>®</sup>  
CLOUD SERVICE

TRACH

DASH  
BOARD

HYBRID

DIAGNOSE

WIR SIND AUF SOCIAL MEDIA



POWERED BY  
**PWM**<sup>®</sup>



# Wiedersehen in Berlin

## Ankündigung zur Jahreshauptversammlung 2023



*359 Tage und fast so viele Kilometer liegen zwischen der letztjährigen Jahreshauptversammlung in Erfurt und der diesjährigen in Berlin. Doch genauso wie 2022 dürfen sich die Mitglieder und Gäste aus der Industrie und Politik wieder auf spannende Referenten rund um die Themen Mobilität und Verkehrswende freuen.*

Nachdem sich das Konzept der vergangenen zwei Jahre bewährt hat, wird die Jahreshauptversammlung auch in diesem Jahr wieder mit dem internen Teil beginnen. Hier erfahren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Bericht des Vorstandsvorsitzenden Duraid El Obeid und der Geschäftsführung aus Bonn und Berlin, wie sich der Verband in den vergangenen zwölf Monaten entwickelt hat und welche Themen den Vorstand und die Geschäftsführer beschäftigt haben beziehungsweise in den kommenden Monaten anstehen.

Zudem haben diejenigen Mitglieder, die in diesem Jahr noch auf keiner Landesgruppentagung waren, die Gelegenheit, den neuen Geschäftsführer Daniel Kaddik kennenzulernen. Der 41-Jährige verstärkt seit April 2023 die Geschäftsstelle in Berlin, von wo er die politische Arbeit ausbaut sowie die strategische und kommunikative Weiterentwicklung des Verbands verantwortet. Außerdem stehen in diesem Jahr die Wahlen zum Vorstandsvorsitzenden, zum stellvertretenden Vorsitzenden und für zwei Beisitzer an. Der interne Teil endet mit einer Präsentation von eFUEL-TODAY durch Mario Elsen und Jasper Eckert, die die Kampagne als Agentur für den bft umsetzen.

Im Anschluss an die Mitgliederveranstaltung startet nach einer Kaffeepause der öffentliche Teil im Tagungshotel Palace Berlin mit zwei Keynotes. Zum einen zeigt Achim Bothe, seit 2022 Vorstandsvorsitzender der Aral, wie sich der internationale Konzern fit für die Zukunft aufstellt. Zum anderen spricht Professor Dr. Hanna Schramm-Klein von der Universität Siegen. Die 49-Jährige hat dort die Professur für Betriebswirtschaftslehre mit Schwerpunkt Marketing und Handel inne und war mit ihrer Strategieberatung Prof. Schramm-Klein GmbH in diesem Jahr erstmals für die Umsetzung der Branchenstudie des bft verantwortlich. Auf der Jahreshauptversammlung wird die Professorin die wichtigsten Ergebnisse der Studie mit Schwerpunkt auf dem Tankstellenmittelstand vorstellen. Zum Abschluss werden Schramm und Bothe, moderiert vom bft-Vorstandsvorsitzenden El Obeid, über die Zukunftsperspektiven der Mineralölbranche aus Sicht des Mittelstands und eines Konzerns diskutieren.

### **Blick über die Hauptstadt**

Für die Abendveranstaltung geht es ins nahegelegene Alice Rooftop & Garden. Im fünften Obergeschoss des Living Centers erwartet die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine einzigartige Location mit einem großen Innenbereich und einer

wunderschönen Dachterrasse mit einem fantastischen Blick über Berlin. Nach dem Sektempfang folgt eine Dinner Speech und ein politischer Impuls. Für das leibliche Wohl ist an Live Cooking Stations gesorgt. Der Ausklang des Abends ist im House of Gin, der Hotelbar vom Palace Berlin, geplant.

Erstmals wird der bft im Anschluss an die Jahreshauptversammlung am Mittwoch, den 27. September 2023, ein Golfturnier im Golfclub Gross Kienitz veranstalten. Mindestvoraussetzung ist ein Handicap 54. Die An- und Abreise erfolgt selbst organisiert.

Der bft-Vorstand und die Geschäftsführung freuen sich auf ein Wiedersehen in Berlin!

Annika Beyer

## Programm

### 26. September 2023:

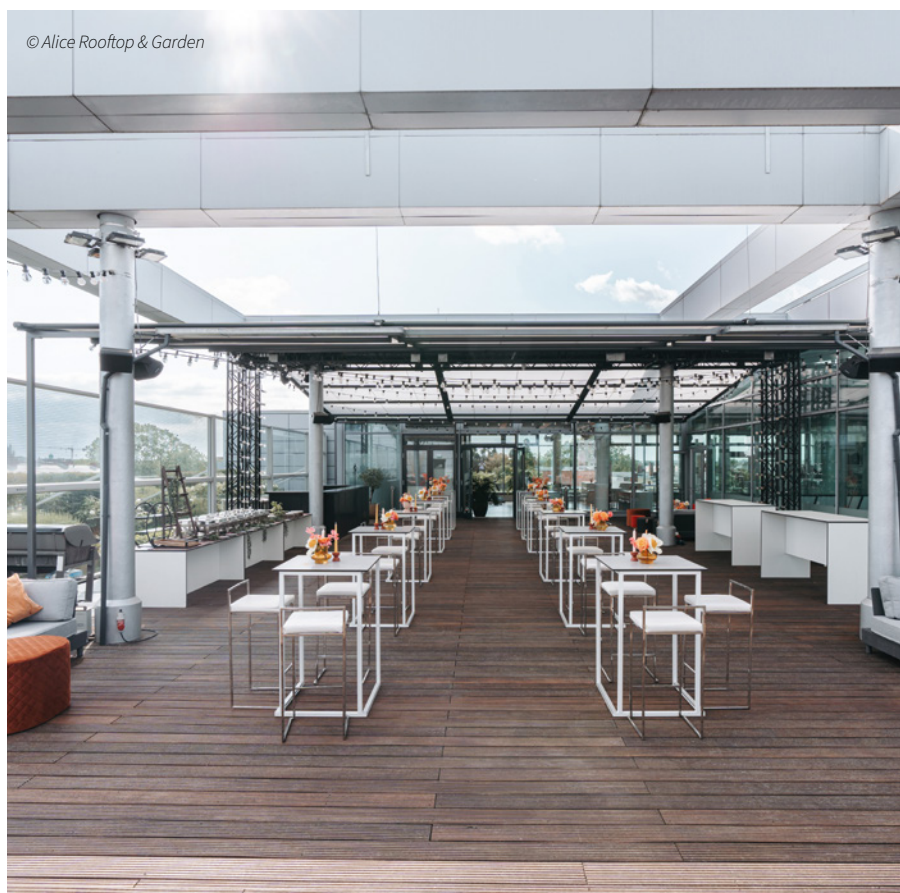
Interne Mitgliederversammlung  
(nur für bft-Mitglieder)  
Hotel Palace Berlin  
ab 12.00 Uhr Mittagssnack  
12.30 bis 15.00 Uhr

Öffentlicher Teil mit  
Diskussionsrunde und Vorträgen  
Hotel Palace Berlin  
15.30 bis 17.00 Uhr

Abendveranstaltung  
Alice Rooftop & Garden  
([www.alice-rooftop.de](http://www.alice-rooftop.de))  
ab 18.00 Uhr Sektempfang  
sponsored by WEAT  
Für das leibliche Wohl wird  
an Live-Kochstationen gesorgt.

### 27. September 2023:

Golfturnier  
Golfclub Gross Kienitz  
ab 11.00 Uhr



## Organisatorisches

Teilnahmegebühr:  
Ermäßigte Teilnahmegebühr für  
Mitglieder des bft: 240 Euro  
(zzgl. MwSt.) pro Person  
Ende der Anmeldefrist:  
**5. September 2023**  
Zur Anmeldung: [www.bft.de/jhv2023](http://www.bft.de/jhv2023)

Zimmerpreise im Hotel Palace Berlin  
(Kontingent bis Ende August 2023):  
195 Euro (Einzelzimmer)  
zzgl. 20 Euro Frühstück  
215 Euro (Doppelzimmer)  
zzgl. 20 Euro Frühstück

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an  
Iris Müller ([iris.mueller@bft.de](mailto:iris.mueller@bft.de)).

# Impressionen



## **Webinar über E-Fuels mit Duraid El Obeid**

Hat der Verbrenner eine Zukunft? Dieser Frage ging am 22. Juni 2023 der Automobilclub Mobil in Deutschland im Rahmen eines Online-Events nach. Moderiert von Dr. Michael Haberland diskutierten Rallyelegende Walter Röhrl, Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär und MdB (FDP), sowie unser Vorstandsvorsitzender Duraid El Obeid über die Zukunft synthetischer Kraftstoffe im Verkehr. Dabei waren sich alle Teilnehmer darin einig, dass Elektromobilität natürlich eine wichtige Rolle im Antriebsmix der Zukunft spielen wird, dass aber ohne den Einsatz von E-Fuels die Verkehrswende nicht erfolgreich erreicht werde.

# 22

## **en2x eröffnet neues Büro**

Der en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie hat ein neues Büro bezogen – modern, offen, flexible Räume. Damit trägt der Verband dem Umstand Rechnung, dass für die Transformation der Mineralölbranche zur Klimaneutralität mehr Expertise als zuvor benötigt wird. Die Adresse ist fast dieselbe, der Standort bleibt nahe dem Bahnhof Friedrichstraße in Berlin-Mitte. Zur Eröffnungsfeier empfingen en2x-Hauptgeschäftsführer Christian Küchen und sein Team zahlreiche Gäste aus dem Energiebereich, darunter Kurt-Christoph von Knobelsdorff von der Nationalen Wasserstoff-Organisation NOW, Dr. Annette Nietfeld vom Forum für Zukunftsenergien, Dr. Gesa Netzeband von der Deutschen Wissenschaftlichen Gesellschaft für nachhaltige Energieträger, Mobilität und Kohlenstoffkreisläufe, und Dr. Klaus Bonhoff, Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium. Vom bft waren der Vorstandsvorsitzende Duraid El Obeid und Sarah Schmitt, Leiterin des bft-Hauptstadtbüros, vertreten.





### **Besuch in der PCK-Raffinerie**

Versorgungssicherheit, insbesondere in Ostdeutschland, Versorgungswege und das Zusammenspiel zwischen Raffinerie und Tankstellenmittelstand waren die Themen bei dem Besuch des bft-Vorsitzenden Duraid El Obeid und des bft-Geschäftsführers Daniel Kaddik in der PCK-Raffinerie in Schwedt. Im Gespräch mit Ralf Schairer, Sprecher der Geschäftsführung, und Viola Brocker, Leiterin der Unternehmenskommunikation, stellten die bft-Vertreter außerdem die Bestrebungen des Verbands zur Defossilisierung des Verkehrs vor.



### **Konstruktives Gespräch im Bundesverkehrsministerium**

Am 19. Juni 2023 waren der bft-Vorsitzende Duraid El Obeid und die beiden bft-Geschäftsführer Stephan Zieger und Daniel Kaddik zu Gast bei Hartmut Höppner, Staatssekretär im Bundesministerium für Digitales und Verkehr. In einem sehr freundlichen und produktiven Gespräch tauschten sich die Anwesenden über die Themen Zukunft der Tankstelle, E-Mobilität, HVO und E-Fuels aus. Dabei hat die bft-Geschäftsführung die mittelständischen Tankstellen als Partner für die Verkehrswende präsentiert, die Teil der Lösung für weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Mobilität sein wollen.



### **Q1 feiert 125-jähriges Jubiläum**

Das diesjährige Sommerfest von Q1 Energie stand ganz im Zeichen des 125-jährigen Jubiläums. Anfang Juli feierte das Familienunternehmen diesen besonderen Anlass mit mehr als 200 Gästen und blickte dabei zurück auf eine Geschichte geprägt von Unternehmergeist und Wachstum, aber immer wieder auch von Herausforderungen. Zu den Gästen gehörten der bft-Vorsitzende Duraid El Obeid und bft-Geschäftsführer Stephan Zieger.

# Stellungnahme

## zum Referentenentwurf zur 10. BImSchV



Mitte Juni hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) den Referentenentwurf zur Änderung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen (10. BImSchV) zur Verbändeanhörung in die Runde geschickt. In seiner Stellungnahme hat der bft ein zeitnahes Inkrafttreten der Änderung der 10. BImSchV sowie die Abschaffung der Schutzsorten E5 und B7 gefordert.

Kurz vor der Sommerpause des Berliner Politikbetriebs hatten die Verbände die Gelegenheit, zum Referentenentwurf zur Aufnahme der Norm DIN EN 15940 in die 10. BImSchV Stellung zu nehmen. Durch die Anpassung wird der Vertrieb paraffinischer Dieseldieselkraftstoffe aus Synthese- oder Hydrierungsverfahren als Reinkraftstoff ermöglicht. Der bft setzt sich seit langem für diese Möglichkeit ein und hat bereits viele Aktionen für eine Erlaubnis zum Verkauf paraffinischer Dieseldieselkraftstoffe ohne Einschränkungen durchgeführt. „Die



nun geplante Aufnahme der Norm in die 10. BImSchV wird insbesondere für die Bestandsflotte sowohl für Pkw als auch für Lkw und Busse zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen, da beispielsweise HVO

schon heute in ausreichenden Mengen zur Verfügung steht“, freut sich bft-Vorstandsvorsitzender Duraid El Obeid.

### Ungewöhnliche Bedingung

Doch die Möglichkeit, beispielsweise HVO100 frei an Tankstellen zu verkaufen, ist an die Umsetzung des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) geknüpft – ein Vorgehen, das in diesen Fällen sehr unüblich und deshalb aus Sicht des bft nicht nachvollziehbar ist. „Wir sehen das Risiko, dass eine solche Auflage zu einer weiteren Verzögerung bei der Umsetzung führt, und kritisieren diesen Punkt deshalb ausdrücklich in unserer Stellungnahme zum Referentenentwurf“, betont El Obeid.

Der Referentenentwurf sieht außerdem die Einführung von B10-Diesel vor, ein Schritt, den der bft als pragmatische Möglichkeit zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr befürwortet. Es ist jedoch nicht nachvollziehbar, weshalb B10 erst 18 Monate nach Inkrafttreten der Novelle auf europäischer Ebene eingeführt werden soll. Die Umsetzung in nationales Recht wird keinen derart langen Zeitraum benötigen, da die Einführung keine großen Änderungen in der Gesetzgebung erfordert.

### bft fordert Abschaffung von B7 und E5

Der bft plädiert im Zuge der Einführung von B10 für eine Abschaffung der Bestandsschutzsorte B7, die im europäischen Recht verankert ist. „Gerade wir als mittelständische Tankstellenbetreiber werden hier ein logistisches Problem bekommen, weil wir in vielen Fällen nicht genügend Tankkapazitäten haben, um B7 und B10 parallel anzubieten“, sagt der bft-Vorsitzende und ergänzt: „Die Aufhebung der Schutzsorte B7 würde dagegen mehr Kapazitäten für B10 und klimaneutrale Dieseldieselkraftstoffe wie HVO schaffen. Somit würde der Klimaschutz im Verkehrssektor deutlich gestärkt werden.“



Des Weiteren schlägt der bft vor, die Bestandschutzsorte E5 kurzfristig abzuschaffen oder es zumindest den Tankstellen zu überlassen, ob sie Super E5 anbieten wollen oder nicht. So werden zusätzliche Tankkapazitäten für B10 oder paraffinische Dieselmotoren geschaffen. Außerdem verpflichtet der Gesetzgeber Unternehmen, mit der Schutzsorte E5 ein Produkt anzubieten, das den gesetzlichen Emissionsminderungszielen



beziehungsweise -auflagen konträr gegenübersteht. So ist es mit einer maximalen Beimischung von fünf Prozent Ethanol nicht möglich, die Treibhausgasquoten zu erfüllen, sodass folglich Pönale entrichtet werden müssen. In diversen europäischen Ländern ist die Sorte E5 unter an-

derem aus den vorgenannten Gründen bereits vor vielen Jahren aus dem Verkehr gezogen worden. „Nun wäre es dringend an der Zeit, dass Deutschland nachzieht und den Weg zu klimafreundlicheren Kraftstoffen ermöglicht. Die Neuformulierung der 10. BImSchV bietet an dieser Stelle einen willkommenen Anlass“, ist El Obeid überzeugt.

Ein weiteres Argument für die Abschaffung der verpflichtenden Schutzsorte E5 folgt aus den Preisnotierungen. Die Preisbasis für nahezu alle Marktteilnehmer im Handel mit Kraftstoffen bilden die Argus-Produktnotierungen. Aufgrund der flächendeckenden Verbreitung von E10 im europäischen Umfeld wird das Grundprodukt für die Herstellung des Kraftstoffs E5 „oxy Bob“ deutlich weniger gehandelt. Basierend auf der ausbleibenden Handelsfrequenz wird die entsprechende Argus-Produktnotierung ab 2024 eingestellt. Dies wird zu

erheblichen Komplikationen bei der Bereitstellung der Schutzsorte E5 führen. Für Mittelständler ist dies eine nicht unerhebliche Erschwernis.

Auch beim Thema Kennzeichnungspflicht an Tankstellen sieht der Referentenentwurf Neuerungen vor. Konkret ist hier die Einführung einer diskriminierenden Plakettenpflicht für B10- und XtL-Produkte geplant. Diese lehnt der bft ab und plädiert stattdessen dafür, dass die Zapfsäulen(-Plaketten) lediglich einen neutralen Hinweis auf die Produkte zeigen. „Die Kundinnen und Kunden könnten ansonsten unnötig verwirrt beziehungsweise abgeschreckt werden und aus Sicherheitsbedürfnis weiter B7 tanken. Damit wäre dem Klimaschutz nicht geholfen“, betont El Obeid. Zudem sei über die Auszeichnung für B10 und XtL in der Tankklappe und im Bordbuch der Fahrzeuge eine praxissichere Verwendung dieser Kraftstoffe gewährleistet.

**Sarah Schmitt,**  
Leiterin des bft-Hauptstadtbüros

#### **Zusammenfassung der Forderungen des bft:**

- Die Abschaffung der Schutzsorten E5 und B7, um logistisch die Möglichkeit zum Vertrieb klimafreundlicher Kraftstoffe an Tankstellen zu schaffen.
- Ein zeitnahes Inkrafttreten der Änderung der 10. BImSchV und die Entkoppelung von der Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG.
- Vermeidung der Verunsicherung der Autofahrer durch irreführende Plaketten. Stattdessen: Schnelle Verbreitung klimafreundlicher Kraftstoffe propagieren.



© BDWi

Im Bundesverband der Dienstleistungswirtschaft (BDWi) vertreten 20 Branchenverbände aus dem Dienstleistungssektor gemeinsam ihre Interessen gegenüber der Politik – von der Altenpflege über Autovermieter, Tankstellen bis zur Zeitarbeit.

Die Vielfalt macht den Verband stark. Der BDWi ist Dienstleister für seine Mitglieder. Er organisiert Gespräche mit politischen Entscheidern, Veranstaltungen und bundesweite Aktionen wie zum Beispiel „Praxis für Politik“. Er bündelt die Positionen seiner Mitglieder und unterstützt sie bei ihren ureigenen Anliegen.

Mehr Infos: [www.bdwi-online.de](http://www.bdwi-online.de)

26

## Lobbyregister – keine Novellierung ohne Evaluation

Seit Anfang letzten Jahres müssen sich Wirtschaftsverbände in das Lobbyregister des Bundestages eintragen. Das verursacht Aufwand und macht viele Informationen zu den Verbänden öffentlich. Rechtsgrundlage für das Register ist das Lobbyregister-Gesetz. Dieses bekommt jetzt ein Update.

### **Aber ist das Lobbyregister überhaupt wirksam?**

„Das Lobbyregister soll dazu beitragen, das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Politik und die Legitimität der Willensbildungs- und Entscheidungsprozesse in Parlament und Regierung zu stärken.“ So steht es in der Begründung des neuen Gesetzesvorschlages zur Novellierung des Lobbyregisters. Nur wenn ein Gesetz seinen Zweck erfüllt und wirksam ist, ist es auch gerechtfertigt. Darum fordert der BDWi eine Überprüfung (Evaluation) des Lobbyregisters.

### **Finanzierung von politischen Organisationen durch die Bundesregierung**

Handlungsbedarf sehen wir an anderer Stelle. Den größten Vertrauensverlust hat die Bundesregierung in jüngster Zeit mit der Vorlage des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) erfahren. Das Problem für das Vertrauen in unsere Demokratie sind nicht Wirtschaftsverbände oder Gewerkschaften, die

gemeinsam mit ihren Mitgliedern Stellungnahmen zu Gesetzesinitiativen erarbeiten. Problematisch sind Organisationen, die sich auf das Gemeinwohl berufen, aber ohne Rückhalt und Rückkopplung derer agieren, deren Interessen sie vermeintlich vertreten. Wenn Bundestag und Bundesregierung das Ziel verfolgen, das Vertrauen der Öffentlichkeit zu erhalten, muss in einem ersten Schritt die Finanzierung politischer Akteure (Deutsche Umwelthilfe bis Greenpeace) aus Steuermitteln endlich aufhören.

Beispiele: Der Bundesverband der Verbraucherzentralen wird maßgeblich aus dem Bundeshaushalt finanziert. Im Rahmen der „Institutionellen Förderung/Zuschüsse an Einrichtungen gemäß § 26 Abs. 3 BHO“ vom Bundespresseamt erhalten Organisationen wie „Das Progressive Zentrum“ eine Unterstützung in Höhe von 20 Prozent ihres Jahreshaushalts. Viele Umwelt-NGOs werden vom Bund mitfinanziert. Das berichtete die Tageszeitung Die Welt. „Von 2014 bis 2019 erhielt etwa der Umweltverband BUND rund 21 Millionen Euro aus der Steuerkasse, der größte deutsche Naturschutzverein NABU insgesamt sogar 52,5 Millionen Euro.“

**Matthias Bannas, Leiter Verbandskommunikation**



**Achtung  
der Herbst  
ist da!**

**Produkte  
hier  
im Shop!**

**Bestellen Sie jetzt  
das neue  
Herbstplakat**

Zu bestellen unter  
[www.eft-service.de/shop](http://www.eft-service.de/shop)

**frei und fair – Ihre freie Tankstelle**



© MEW

Der Dachverband MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V. ist die starke Stimme der unabhängigen Mineralöl- und Energiewirtschaft in Deutschland. Wir stehen für Vielfalt und fairen Wettbewerb im Mineralöl- und Energiemarkt. Gemeinsam mit unseren Mitgliedsverbänden bft, AFM+E, UTV und FPE repräsentieren wir in Deutschland unter anderem fast 2.800 freie Tankstellen, 70 Prozent der oberirdischen Kraftstoff-Tanklagerkapazität, 34 Prozent der Importe von Diesel und Heizöl sowie rund 40.000 Arbeitnehmer. In Berlin vertreten wir die Interessen unserer Mitglieder gegenüber der Politik und begleiten aktiv aktuelle politische Entwicklungen und Gesetzgebungsvorhaben.

## MEW-Realitätscheck: Prämissen der Energiewende anpassen

28

Der Verband der Mittelständischen Energiewirtschaft Deutschland (MEW) hat auf Grundlage der Metastudie „Grüner Wasserstoff und Wasserstoffderivate – Kernelemente einer nachhaltigen und sicheren Energieversorgung Deutschlands“ einen Realitätscheck der aktuellen Energiewendepolitik vorgenommen.

Darin wird deutlich: Die Szenariostudien, die für politische Entscheidungen herangezogen werden, sind wissenschaftlich solide erarbeitet. Die zugrunde liegenden Fragestellungen engen jedoch die technologischen Optionen ein. Technische Machbarkeit dominiert die Zielkorridore, die kritische Bewertung im Sinne einer realistischen Umsetzbarkeit bleibt jedoch auf der Strecke.

Die Metastudie wertet vier anerkannte Szenarien aus, die bis zum Frühjahr 2021 erschienen sind. Ergänzt werden diese durch eigene Forschung. Der Auftragnehmer (Wuppertal Institut) weist in der Studie auf die immensen Herausforderungen hin, beispielsweise beim Aufbau von Speicherkapazitäten sowie beim Netzausbau.

Der MEW hat die Ergebnisse einem Realitätscheck unterzogen und den Szenarioresultaten valide

Daten aus der Praxis gegenübergestellt. So wird deutlich, dass nicht nur die Herausforderungen immens sind, sondern die Szenariostudien von Grundannahmen ausgehen, die realitätsnahen Studien diametral widersprechen – zum Beispiel im Fall der Entwicklung des motorisierten Individualverkehrs, des Güterverkehrs oder auch des Stromverbrauchs.

Der MEW leitet daraus drei wesentliche Handlungsempfehlungen ab:

- Statt Detail- und Technologievorgaben sollten Ziele im regulativen Rahmen vorgegeben werden.
- Politische Entscheidungsträger sollten dem Forschungsdrang und der Innovationskraft der Akteure in der Energiewende mehr Vertrauen schenken und technologieoffene Lösungsansätze zulassen.
- Private Investitionen müssen stimuliert und eine unbürokratische Umsetzung unterstützt werden.

Den MEW-Realitätscheck finden Sie auf der Webseite [www.mew-verband.de](http://www.mew-verband.de) sowie auf dem LinkedIn-Kanal des MEW.

**Kathleen Kollwe, MEW Managerin  
Klimapolitik und Kommunikation**



UPEI – The Voice of Europe's Independent Fuels Suppliers UPEI vertritt fast 2000 europäische Importeure, Groß- und Einzelhändler von Energieerzeugnissen für den Verkehrs- und Heizungssektor, die die europäischen Kunden unabhängig von den großen Energieerzeugern beliefern. Die Händler sind Schnittstelle zwischen Herstellern und Verbrauchern und nutzen ihre eigene Infrastruktur und Flexibilität, um die bestehende Nachfrage von konventionellen und erneuerbaren, flüssigen Kraftstoffen sowie von nicht flüssigen Alternativen im Rahmen der Energiewende zu liefern. Sie stellen mehr als ein Drittel der aktuellen Nachfrage in Europa dar. Die Organisation bringt nationale Verbände und Lieferanten in ganz Europa zusammen.

© UPEI

## Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

Der EU-Rat hat am 25. Juli 2023 die Überarbeitung der Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR), eines der Elemente des „Fit for 55“-Gesetzgebungspakets, endgültig verabschiedet. Die Verordnung legt verbindliche nationale Ziele für den Ausbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe für Straßenfahrzeuge, Züge, Schiffe und stationäre Luftfahrzeuge fest. Damit gelten einheitliche technische Spezifikationen und Anforderungen an Benutzerinformationen, Datenbereitstellung und Zahlungsmöglichkeiten.

Die Ziele beziehen sich auf die wichtigsten Verkehrskorridore der EU, das sogenannte „Trans-europäische Verkehrsnetz (TEN-T)“. Es besteht aus neun geografischen Korridoren, in denen Engpässe beseitigt werden müssen. Es gibt ein Kernnetz der wichtigsten Verbindungen zwischen Großstädten und Knotenpunkten, das bis 2030 fertiggestellt sein soll, sowie ein Gesamtnetz, das bis 2050 alle EU-Regionen ans Kernnetz anschließt.

Für den Straßentransport sollen

- ab 2025 alle 60 Kilometer Schnellladestationen mit mindestens 150 Kilowatt für Pkw und Transporter installiert werden.

- ab 2025 alle 60 Kilometer im Kernnetz und alle 100 Kilometer im Gesamtnetz Ladestationen für schwere Nutzfahrzeuge mit einer Mindestleistung von 350 Kilowatt errichtet werden (vollständige Netzabdeckung bis 2030).
- ab 2030 an allen städtischen Knotenpunkten und alle 200 Kilometer entlang des Kernnetzes Wasserstofftankstellen für Pkw und Lkw eingerichtet werden.
- Nutzer von Elektro- oder Wasserstofffahrzeugen an Lade- oder Tankstellen problemlos mit Zahlungskarten oder kontaktlosen Geräten bezahlen können.

Die UPEI hat sich intensiv mit der Beratung und Information der politischen Entscheidungsträger im Vorfeld befasst und sie insbesondere aufgefordert, a) eine weite Definition alternativer Kraftstoffe beizubehalten, b) sicherzustellen, dass Maßnahmen bei Angebot und Nachfrage Hand in Hand gehen, um die Entwicklung einer Tankinfrastruktur zu vermeiden, die nicht durch die Verbrauchernachfrage gerechtfertigt ist, und c) dafür zu sorgen, dass Kosten der Ladeinfrastruktur und Bezahlung praktikabel bleiben.

**Pierre Lucas, Secretary General**

Das ist bei

# GUTSCHEINEN zu beachten

**Was bei Verjährung, Geschäftsaufgabe und für Auszahlungen gilt**

*Gutscheine werden gerne zu Weihnachten oder zu Geburtstagen verschenkt. Oft verschwinden sie dann erst einmal in irgendeiner Schublade, manchmal als Lesezeichen in Büchern, um nach Jahren unvermittelt wieder aufzutauchen – manchmal leider zum falschen Zeitpunkt. Deshalb vergeht keine Woche, in der nicht eine Kundin oder ein Kunde den bft bemüht, Hilfe bei der Einlösung des Gutscheines zu geben.*



30

Einfach sind die Antworten, wenn es den Gutscheinaussteller nicht mehr gibt. Der Nachfolger haftet im Regelfall nicht für die Gutscheine seines Vorgängers. Dies ist sehr oft der Fall, wenn ein Agenturneher an der Tankstelle von einem anderen abgelöst wird. Anders ist dies allerdings, wenn Firmenidentität besteht, also die ganze Firma übernommen wird. Dann muss man auch die übergegangenen Pflichten übernehmen.

### **Wann verjähren Gutscheine?**

Da es für Gutscheine keine spezielle Vorschrift gibt, kommt die allgemeine Verjährungsfrist des § 195 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) in Betracht. Diese beträgt drei Jahre. Aber Achtung: Die Verjährung läuft nicht punktgenau, sondern der Beginn der Verjährungsfrist startet immer erst am Schluss des Jahres, in dem der Gutschein erworben wurde. Das bedeutet, dass Sie Gutscheine, die Sie in diesem Jahr verkaufen, bis zum 31. Dezember 2026 einlösen müssen.

Sie können die Verjährungsfrist aber auch selbst bestimmen. Verlängern geht immer, verkürzen ebenso. Hierfür gibt es jedoch Grenzen. Angesichts der regelmäßigen Frist von drei Jahren lassen die Gerichte keine allzu kurze Verjährungsfrist zu. Die festgelegte Frist ist deutlich sichtbar auf dem Gutschein oder in den Geschäftsbedingungen zu vermerken. Anderes gilt, wenn die Leistung selbst nur an einem bestimmten Zeitpunkt stattfindet. Das kommt eher selten an der Tankstelle vor, geläufigere Beispiele sind Konzerte oder Sportereignisse. Wenn es vorbei ist, ist es eben vorbei.

### **Wann muss der Gutschein ausgezahlt werden?**

Auch andere Problemstellungen zu Gutscheinen bekommen wir hin und wieder zur Beantwortung vorgelegt. Den Gutschein wieder in Geld auszahlen, ist nicht üblich. Das darf man nach Ansicht der meisten Juristen erst einmal verweigern. Der Gutschein ist ja ausdrücklich als Gutschein für eine Ware erworben worden. In einem Fall besteht allerdings die Möglichkeit – besser sogar die Verpflichtung – zur Auszahlung des Gutscheins in

Geld. Das ist bei Geschäftsaufgaben der Fall. Dann schuldet der Herausgeber im Rahmen der regelmäßigen Verjährungsfrist nur noch das Geld. Bei Insolvenzen kann man den Gutschein zur Insolvenztabelle anmelden. Wie andere Schulden wird der Gutschein Teil dieser Forderungen an die Insolvenzmasse. Er wird mit der gleichen Quote befriedigt wie andere Forderungen.

Hingegen ist eine Stückelung des Gutscheins zulässig. Ein Tankgutschein kann unter Umständen nicht vollständig eingelöst werden, weil der Tank zu klein oder das Tankvolumen zu gering ist. Der Fall der Stückelung ist zwar gesetzlich nicht geregelt, ergibt sich aber aus der Natur der Sache. Man kann den noch offenen Betrag auf dem Gutschein ändern oder einen neuen Gutschein über den Restbetrag ausstellen. Für die Auszahlung des Restbetrages gilt das oben Gesagte. Eine Verpflichtung dazu besteht nicht.

Geldgutscheine werden über den Betrag erteilt. Die Idee, dass sie linear mit der Teuerung ansteigen, ist bei einem Telefonat mit einem Kunden schon das eine oder andere Mal geäußert worden, entspricht aber nicht der Rechtslage. Anders ist es bei Sachgutscheinen. Wenn der Sachwert dort vermerkt ist, trägt der Gutscheinherausgeber das Risiko der Preissteigerung.

Und noch ein Beispiel aus der Praxis: Tante Grete schenkt ihrem Lieblingsneffen einen Tankgutschein. Dieser ist aber nur Weihnachten bei Tante Grete, weil er längst anderswo wohnt. Wenn der Lieblingsneffe mag, kann er ihn weiterschicken. Eine Weitergabe an den kleinen Vetter dürfte nicht zu beanstanden sein, auch wenn er als Gutscheinempfänger oder sogar Begünstigter benannt ist. Anders dürfte es sein, wenn es sich um eine ausschließlich persönliche Leistung handelt.

Wenn Sie weitere Fragen rund um das Thema Gutscheine haben, können Sie sich gerne an die Geschäftsstelle wenden.

**Stephan Zieger,**  
**bft-Geschäftsführer**

# Von der Schuhsohle bis zur E-Ladesäule

**Q1 Energie AG im Porträt**

© Q1 Energie



32

Die Station am Kurt-Schumacher-Damm in Osnabrück ist die Flagship-Tankstelle von Q1.

*Mit über 230 Standorten zählt Q1 Energie zu den größten Tankstellenbetreibern des deutschen Mittelstands und damit zu den größten Mitgliedern im bft. In diesem Jahr feiert das Unternehmen mit Sitz in Osnabrück sein 125-jähriges Jubiläum und blickt dabei auf eine bewegte Geschichte von der Lederwarengroßhandlung zum modernen Energieanbieter zurück. Ein Porträt eines Familienunternehmens, das sich fit für die Zukunft – und die Übergabe an die fünfte Generation – macht.*

Man könnte sagen, dass Q1 schon immer ein innovatives Unternehmen war – auch wenn der Einstieg ins Tankstellengeschäft mit einer eher lustigen Anekdote beginnt. 1923, genau 25 Jahre nach Unternehmensgründung durch Friedrich Wilhelm Beckmann, beschloss sein Sohn Julius den Schritt von der Lederwarengroßhandlung in das Tankstellengeschäft. Als einer der ersten Besitzer eines Autos in Osnabrück hatte er keine Lust mehr, sich wie damals üblich in der Apotheke mit Kraftstoff zu versorgen. So entstand die Idee, im Vorgarten des Wohnhauses einen Benzintank mit 30 Kubikmeter Fassungsvermögen einzubauen.

## **Opfer des Tankstellengeschäfts: ein Baum**

„Es ist überliefert, dass das Pferdefuhrwerk mit dem riesigen Tank hinten drauf an Friedrich Wilhelm vorbei kam und er sich noch darüber gewundert hat, wer denn sowas bestellt“, erzählt Frederick Beckmann, Vorstandsvorsitzender von Q1 und Urenkel des Gründers. Julius ließ sich von der väterlichen Skepsis nicht daran hindern, den Tank im Garten einzulagern. „Allerdings hatte man damals nicht so viel Erfahrung mit dem Tankstellenbau. Über Nacht regnete es so stark, dass der komplette Vorgarten inklusive Tank aufgeschwommen war – und der Lieblingsbirnbaum meines Urgroßvaters dem Unternehmmergeist des Juniors zum Opfer fiel“, ergänzt Beckmann.

Doch Julius ließ sich von dem etwas unglücklichen Start in das Tankstellengeschäft nicht abschrecken: 1927 eröffnete er die erste Bürgersteigtankstelle in Osnabrück, 1932 folgte die erste Straßentankstelle, vier Jahre später waren es bereits 17 Stationen im Raum Osnabrück. Unterbrochen wurde der Expansionskurs durch den Zweiten Weltkrieg, in dem alle Betriebe der



Mineralölwirtschaft als kriegswichtige Branchen in eine „zentrale Verwaltungswirtschaft“ überführt und viele Immobilien fast zerstört wurden. Erst nach 1945 konnten die drei Söhne des Gründers das Unternehmen wieder sukzessive aufbauen. Es folgten zahlreiche Übernahmen, unter anderem von Tankstellen von Shell (2003), von Lorenz Mohr (2008) und von Günther Tank (2022). Heute zählen über 230 Standorte vor allem in den Regionen Nord- und Westdeutschland sowie Mitteldeutschland zu Q1.

### Innovationsgeist im Blut

Der Innovationsgeist von Julius Beckmann ist offensichtlich erbbare und macht auch vor dem aktuellen Unternehmenschef keinen Halt. Frederick Beckmann hat schon Praktika im väterlichen Betrieb ansolviert, als er noch nicht einmal volljährig war. Zu den Stationen gehörten unter anderem der Tankstellenbau und die Buchhaltung. Nach dem Bachelor of Science in General Management und Business an der EBS Universität für Wirtschaft und Recht in Wiesbaden schloss er den Master of Science in Management mit Schwerpunkt auf Marketing und Organisation an. Auslandssemester führten ihn zudem während des Studiums nach Prag und São Paulo. 2014 trat der damals 26-Jährige ins Unternehmen ein, zwei Jahre später wurde er zum CEO, nachdem die Gesellschaft 2015 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde und seitdem unter Q1 Energie AG firmiert.

Dass Beckmann mit noch nicht einmal 30 Jahren die Leitung eines so großen Unternehmens übernommen hat, war für die Kolleginnen und Kollegen kein Problem. „Viele Mitarbeitende kennen mich natürlich schon vorher und es war eine Herausforderung, diesen Schwenk in der Wahrnehmung hinzubekommen. Aber die meisten kannten meinen Arbeitsethos und haben mich nicht als den ‚Schnacker‘ gesehen, der gerade von der Uni kommt und ein paar Ideen auf den Tisch wirft“, erzählt Beckmann und ergänzt: „Sicherlich hat zu meiner Akzeptanz beigetragen, dass ich keinen eindimensionalen patriarchalischen Führungsstil habe, sondern bei unserer Transformation viel Wert auf die Meinung anderer lege und diese in die Entscheidungen einbinde.“

### Den Markt von morgen heute gestalten

Und Entscheidungen fielen im Rahmen der Transformation von Q1 in den vergangenen Jahren viele. „In der Branche gab es über Jahrzehnte keine großen Veränderungen.

Ich bin aber der Überzeugung, dass man mit einem ‚Das haben wir doch immer schon so gemacht‘-Denken nicht weiterkommt“, erklärt Beckmann. Das sollte bei Q1 anders laufen: Mit dem Strategieprogramm Next Level definierte der Unternehmer eine Vision, die auf Wachstum durch Transformation und Digitalisierung basiert und das Ziel verfolgt, den Markt von morgen schon heute zu gestalten.

Produkte wie die inhouse entwickelte Bezahlapp zahlz oder die Software Fuel Price Analyzer zur Darstellung von Preisänderungen sind ebenso Ergebnisse dieser Transformation wie die Weiterentwicklung des Shopkonzepts Oase. 2021 bündelte Beckmann alle klimafreundlichen Aktivitäten in der Geschäftseinheit „Nachhaltige Energien“. Dazu gehören der Aufbau eines LNG-Tankstellennetzes und der Aufbau von Ladeinfrastruktur. Auch im Bereich synthetischer Kraftstoffe ist Q1 aktiv.

„Inzwischen ist die Mineralölbranche lange nicht mehr so konservativ wie früher. Ich würde sogar behaupten, dass das heutige Umfeld mit den Herausforderungen des Klimawandels dazu führt, dass wir inzwischen zu den progressivsten Branchen überhaupt zählen“, ist Beckmann überzeugt. Im Spätsommer wird der 35-Jährige zum zweiten Mal Vater. Damit steht perspektivisch die fünfte Generation in den Startlöchern. „Ich würde mich freuen, wenn meine Kinder das Unternehmen weiterführen. Aber diese Entscheidung ist ihnen ebenso freigestellt, wie sie es bei mir vor fast zehn Jahren war. Bei mir war das intrinsische Interesse da und ich würde mir wünschen, dass das bei meinen Kindern auch so sein wird.“ Die Weichen für 125 weitere erfolgreiche Jahre hat Beckmann in jedem Fall gestellt.

Annika Beyer



**Frederick Beckmann leitet das Unternehmen seit 2014 in der vierten Generation.**

# Meilensteine

34

**1927**

Bau der ersten Bürgersteigtankstelle

**1936**

Nach dem Tod von Friedrich Wilhelm: Fortführung der Geschäfte durch die Söhne Wilhelm (1900–1977) und Julius (1902–1969)  
Einstellung des Lederwarengroßhandels

**1939**

Überführung in die „zentrale Verwaltungswirtschaft“ (wie alle Betriebe der Mineralölwirtschaft)

**1948**

Rückkehr von Werner Beckmann (1909–1987) aus seiner Kriegsgefangenschaft und Wiederaufbau der Geschäfte der F. Wilhelm Beckmann OHG

**1979**

Brand im Tanklager Duisburg

**1898**

Gründung der Gesellschaft F. Wilhelm Beckmann, einem Großhandel für Lederwaren, durch Friedrich Wilhelm Beckmann (1868–1936)

**1932**

Bau der ersten Straßentankstelle (1936: 17 Tankstellen)

**1939–1945**

Fast vollständigen Zerstörung aller Anlagegüter des Unternehmens

**1952**

Mitgliedschaft in der Deutschen Avia

**1962**

Inbetriebnahme des ersten Tanklagers (2023: 4 Tanklager)

**1977**

Eintritt von Uwe Beckmann (\*1951) in die Gesellschaft

**1984**

Gründung der Beckmann Mineralölhandel GmbH

**1987**

Austritt aus der Deutschen Avia  
Entwicklung des Designs der Marke Q1

**2003**

Infolge von Fusionen im Tankstellenmarkt (Shell/DEA und BP/Aral) kauft Q1 34 Tankstellen von der Deutschen Shell AG und überschreitet die Marke von 100 Tankstellen.

**2008**

Kauf von 21 Tankstellen aus der Insolvenzmasse der Lorenz Mohr GmbH & Co. KG (LoMo) und infolgedessen Markenpartnerschaft mit der ENI

**2014**

Eintritt von Frederick Beckmann (\*1988)

**2015**

Umwandlung in die Aktiengesellschaft Q1 Energie AG

**2017**

Einführung der Software Fuel Price Analyzer zur Darstellung von Preisänderungen  
Einzug in die neue Unternehmenszentrale in der Rheinstraße

**2020**

Inbetriebnahme der ersten sieben Schnellladestandorte  
Errichtung der ersten Q1-LNG-Tankstelle (2023: 6 LNG-Tankstellen)

**2022**

Erweiterung des Tankstellennetzes um 16 Standorte der Günther-Tank GmbH

**2023**

Errichtung der 50. Ladesäule  
233 Tankstellen



**2006**

Markenpartnerschaft mit Aral

**2011**

Einführung des Oase-Shopkonzepts



**2018**

Die Marke von über 200 Q1-Tankstellen wird überschritten.

**2021**

Go-live des hauseigenen Start-ups zahlz  
Gründung des neuen Geschäftsbereichs „Nachhaltige Energien“

**Linktipp:**

Zum Jubiläum blickt Q1 auf der Website <https://125jahre.q1.eu> in vielen Bildern auf die 125-jährige Geschichte zurück und zeigt Impressionen von der Jubiläumsfeier an der Firmenzentrale in Osnabrück.

# Wer macht das Rennen?

## Kommentar zur Mobilität der Zukunft



Simon  
Pfennig

*Warum ist es wichtig, sich mit neuen Energieträgern im Fahrzeugverkehr zu beschäftigen? Ganz einfach: Wenn Sie es nicht tun, tun es andere.*

Der geschätzte Anteil von Elektrofahrzeugen im Pkw-Segment im Jahr 2030 wird laut einer aktuellen „pessimistischen“ Prognose des Handelsblatts etwa 11 von

45 Millionen zugelassenen Fahrzeugen betragen. Der optimistische Zielwert der Bundesregierung liegt bei 15 Millionen. Das sind für die Tankstellenbranche entweder 11 Millionen bleibende Kunden oder 11 Millionen ehemalige Kunden. Denn Strom wird dort geladen, wo er preiswert und unkompliziert verfügbar ist.

Zudem gilt: Nennenswerte Zuwachsraten in der Zahl der individuellen Fahrzeughalter werden wohl nicht mehr hinzukommen, da die Jugend einen anderen Begriff von Mobilität hat als die heute bestimmende Kohorte der Generation X oder älter. Denn der Besitz eines eigenen Fahrzeugs ist nicht mehr so erstrebenswert wie einst. Die weiter zunehmende Verfügbarkeit von App-gestütztem Carsharing oder anderen Abo-Angeboten wird ihr Übriges tun. Warum erwähne ich diesen Umstand? Ein Flottenbetreiber hat andere Anforderungen und Sichtweisen in Bezug auf Fahrzeuge als ein Individualkäufer.

Der demografische Wandel wird zudem weithin unterschätzt: Selbst wenn es gelingen sollte, durch kontrollierte Einwanderung unseren Arbeitsmarkt zu stützen, gibt es künftig weniger junge Menschen als heute. Laut Statistischem Bundesamt wird bis Mitte der 2030er Jahre in Deutschland die Zahl der

Menschen im Rentenalter um etwa vier Millionen auf mindestens 20 Millionen steigen. Die Mobilität dieses Bevölkerungssegments ist unbestreitbar geringer als die der erwerbstätigen Bevölkerung, obwohl die heutigen „jungen Alten“ deutlich mobiler sind als ihre Eltern oder Großeltern. Im Klartext: Das Auto ist zwar vorhanden, wird aber seltener bewegt.

Gibt es deshalb weniger Verkehr als vorher? Vermutlich nicht. Der künftige Verkehrszuwachs dürfte sich aber deutlich in Richtung des Güterverkehrs verschieben, der ja auch einen hohen Anteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortet. Prognosen gehen von einem Zuwachs im Bereich zwischen 15 und 20 Prozent des Transportaufkommens aus.

Nennenswerte Anteile des Straßengüterverkehrs leisten Fahrzeuge in der Klasse bis 3,5 Tonnen. Knapp 75 Prozent der Fahrzeuge erbrachten laut Statista 2019 circa 56 Prozent der Transportleistung bei 20 Prozent der Emissionen. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass der Schwerlastverkehr mit 25 Prozent der Fahrzeuge 80 Prozent der Emissionen in diesem Segment erzeugt. Der Druck der Politik auf Flottenbetreiber steigt daher, denn wie oben erwähnt wird der Pkw-Verkehr die Ziele voraussichtlich verfehlen.

Deshalb orientieren sich bereits jetzt die Hersteller und die Betreiber von emissionsstarken Fahrzeugen um. Die Lkw mit dem höchsten CO<sub>2</sub>-Ausstoß sind im Schnitt nur 4,4 Jahre alt und werden aufgrund der hohen Kilometerleistungen am schnellsten erneuert. Technischer Fortschritt wirkt somit im Bestand viel schneller als bei Pkw. Der Hebel ist wie in der Vergangenheit eine Mischung aus Zuckerbrot und Peitsche. Die Peitsche ist hierbei der steigende CO<sub>2</sub>-Preis (Stichwort THG-Quote), das Zuckerbrot sind Umstiegshilfen und Steuervorteile. Die Entscheidungen dazu fallen übrigens längst auf europäischer Ebene.

Und was für die Betreiber von verbrauchsstarken Fahrzeugen gilt, wird ebenso für die Betreiber von vielen Fahrzeugen oder für reglementierte Branchen wie das Taxi-Gewerbe oder Mietwagenfirmen relevant. So sollen zum Beispiel bereits ab dem 1. Januar 2025 neue Taxis und Mietwagen in Hamburg nur konzessioniert werden, wenn sie emissionsfrei sind. Andere Städte werden nachziehen.

Das alles definiert die zu erwartende Anpassungsleistung für unsere Branche in den kommenden Jahren. Denn was die Kundschaft nachfragt, wird zu liefern sein. Ob Ladestation, Wasserstofftankstelle, HVO- oder ammoniakbasierte Kraftstoffzapfstellen, Biogas oder andere Energieträger das Rennen machen, ist dabei noch nicht ausgemacht. Wir dürfen jedoch davon ausgehen, dass es das Rezept der Vergangenheit „Diesel für alle“ nicht mehr sein wird.

Wahrscheinlicher ist ein Mix verschiedener Kraftstoffe mit entsprechender Ausdifferenzierung nach Fahrzeugherstellern in einer Übergangszeit bis Mitte des Jahrhunderts. Wenn Sie also in diesem Rennen mitlaufen wollen oder zumindest wissen wollen, wie die Wetten stehen, sollten Sie sich informiert halten. Andere tun das bereits – vor allem Ihre Großkunden ...

**Simon Pfennig,**  
**Leiter Forum Tankstellen Beratung**  
 by Artelia und Partner der bft-Akademie

**Angebote der bft-Akademie 2023**  
**... mit interessanten Betriebs-**  
**besichtigungen bei SGB,**  
**BMW und Washtec.**

**Grundwissen – Kompakt:**  
**Was Tankstellenverantwortliche**  
**wissen müssen**

7. September 2023, 8.45 bis 16.30 Uhr,  
 SGB GmbH in Siegen

**Was Sie zu E-Ladestationen**  
**wissen müssen**

10. Oktober 2023, 8.30 bis 16.30 Uhr,  
 BMW-Werk in Leipzig

**Kompakt-Kurs**  
**„Wasserrecht & Nachhaltigkeit**  
**an Tankstellen“**

25. Oktober 2023, 8.00 bis 16.00 Uhr,  
 Zentrale von Washtec in Augsburg

**Warenwirtschaft mit**  
**HUTH ITAS Vision Professional**

26./27. Oktober 2023, 9.00 bis 16.00 Uhr  
 (online)

Weitere Informationen unter  
[www.bft-akademie.de](http://www.bft-akademie.de).

Anzeige

**WEAT-MPH**  
**DER NEUE MOBILE PAYMENT STANDARD AN TANKSTELLEN**

Der MPH standardisiert das Zahlen per App und ermöglicht somit sehr einfach App-Akzeptanzen: „Pay at the pump“ - aber auch im Shop. Der MPH integriert automatisch die App-Zahlströme in die vorhandenen Abrechnungssysteme und Reportings. **Wir beraten Sie gerne.**

...Beispiele integrierter Apps; im B2B und B2C Bereich



WEAT-MPH bei allen wichtigen Systemherstellern realisiert



## Ihr Vorteil – die eft / bft-Empfehlungslieferanten für Ihre Station

Als Dienstleister für den Bundesverband Freier Tankstellen (bft) bündelt die Einkaufsgesellschaft freier Tankstellen (eft) seit 1974 Know-how und Tankstellen-Kompetenz zum Nutzen und wirtschaftlichen Erfolg des Tankstellenmittelstandes. Durch den bundesweit stark aufgestellten Tankstellenverbund und die Gemeinschaft der freien Tankstellen werden bei den hier gezeigten Empfehlungslieferanten der Industrie und Zulieferfirmen attraktive Leistungen und Konditionen für Pächter und Betreiber von freien Stationen erzielt. Heute im Portrait eft / bft-Partner aus der Branche:

### Werkstatteinrichtungen, Werkzeug




#### ■ Alfred Kärcher Vertriebs GmbH

Wir sind weltweit in Qualität und Technologie der führende Anbieter von Reinigungssystemen, Reinigungsprodukten und Dienstleistungen für Freizeit, Haushalt, Gewerbe und Industrie. Unseren Kunden bringt es optimalen Nutzen, ihre Reinigungsaufgaben mit unseren Produkten erfolgreich, wirtschaftlich und umweltschonend zu lösen. Wir machen einen spürbaren Unterschied im Leben unserer Kunden: indem wir ihnen wirkungsvolle und wirtschaftliche Lösungen für alltägliche und globale Reinigungs- und Bewässerungsprobleme bieten. Wir haben hochzufriedene und begeisterte Kunden!

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

#### ■ Fairox GmbH

Fairox bietet innovatives Equipment für die Tankstelle der Zukunft. Dazu zählen insbesondere individuelle Lösungen für die Präsentation, Ausstellung und Lagerung Ihres Produktportfolios. Das „Rasten und Verweilen“ an Tankstationen gewinnt an Bedeutung und Fairox bietet Sitzgelegenheiten, Picknicktische, Ascheimer-Systeme sowie Abfallsysteme mit / ohne Feuerlösch-einrichtung und erhöhen den Servicegrad an modernen Tank-Treffpunkten. Ein umfangreiches Marketing-Equipment mit Kundenstoppfern und Plakathaltern sowie unterschiedliche Wintersicherheitsausrüstung speziell für Tankstellen und Rastanlagen komplettieren das Sortiment.

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

# Potentiale analysieren und Kosten senken

Mit unserer Potentialanalyse steigern Sie den Gewinn für Ihre Tankstelle.

**Kostenlos  
informieren!**



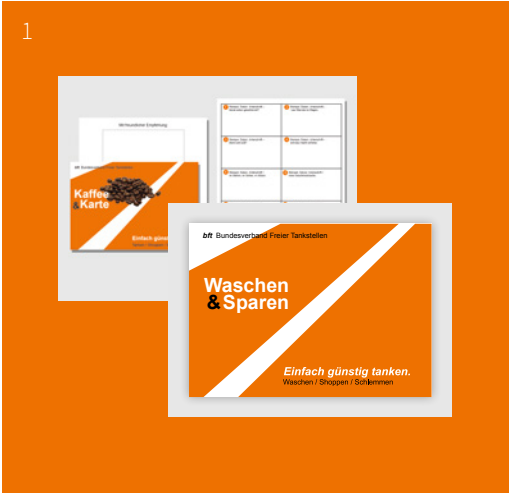
WIR BÜNDELN TANKSTELLEN-KOMPETENZ



Frank Feldmann  
[frank.feldmann@eft-service.de](mailto:frank.feldmann@eft-service.de)  
0228 91029-31



Infos auf [eft-service.de/shop](http://eft-service.de/shop)  
oder unter 0228-910290



Alle Preise verstehen sich zzgl. ges. MwSt. und Versand.



### **Aktion für Juli & August 2023**

→ Rubrik: Shop & Bistro | Verbrauchsmaterialien

#### **1a. Rabattheft 10-er Kaffeekarte**

Format: 105 mm x 75 mm | 100 Stück pro VE

Preis: € 6,19 | Art.-Nr.: 10146

Aktion: 5 VE bestellen 1 VE gratis erhalten

#### **1b. Rabattheft für Autowäsche**

Maße: 105 mm x 75 mm | 100 Stück pro VE

Preis: € 6,19 | Art.-Nr.: 10122

Aktion: 5 VE bestellen 1 VE gratis erhalten

#### **2. Baumwolltaschen**

Stoffbeutel naturfarbig, Aufdruck "Biene"  
(orange/schwarz) und "Tanken und mehr"

Maße: 400 x 380 mm | VE 25 Stück

Preis: € 37,90 | Art.-Nr.: 10566

→ Rubrik: Verbrauchsmaterialien

#### **3. Kühlwasserkanne**

Aus Hostalen, spezielle Tankstellenausführung

Inhalt: 8,5 Liter

Farben: anthrazit, blau, orange, rot, schwarz

Preis: € 15,90 | Art.-Nr.: 10250

→ Rubrik: Tankfläche & Forecourt | SB-Service

### **Ankündigung für September & Oktober 2023**

→ Rubrik: Verbrauchsmaterialien

#### **4a. Tankgutscheine bft**

Format: 153 mm x 105 mm | 100 Stück pro VE

Preis: € 19,95

Art.-Nr.: 10121

Aktion: 5 VE bestellen 1 VE gratis erhalten

#### **4b. Fahrtenbücher**

Maße: DIN A 6 | 50 Stück pro VE

Preis: € 16,62

Art.-Nr.: 10119

Aktion: 5 VE bestellen 1 VE gratis erhalten

# Mittelstand bedeutet Vielfalt!

42



In der letzten Ausgabe der bft-Nachrichten haben wir dazu aufgerufen, dass Sie uns ein kurzes Porträt Ihres Unternehmens schicken. Inzwischen haben uns viele spannende Einsendungen erreicht. Vielen herzlichen Dank dafür! Wer bisher noch nicht dazu gekommen ist, sich bei uns zu melden, kann seinen Input oder seine Fragen dazu bis Anfang September an Daniel Kaddik ([daniel.kaddik@bft.de](mailto:daniel.kaddik@bft.de)) schicken.

Auf der Grundlage der Einsendungen werden wir die Unternehmen nach verschiedenen Schwerpunkten wie beispielsweise Nachhaltigkeit,

Familienunternehmen, Innovation oder Funktion als Nahversorger sortieren und mit Ihnen gemeinsam die konkrete Ausgestaltung der Firmenvorstellungen besprechen. Anschließend werden wir unsere Mitglieder dann über die kommenden Monate verteilt auf unseren Kanälen auf LinkedIn, Facebook, Twitter und auf unserer Homepage vorstellen.

Wir freuen uns auf viele weitere interessante und bunte Beiträge, die unsere Branche und unseren Verband präsentieren. Denn wir sind überzeugt: Vielfalt macht den Mineralölmittelstand und damit auch den bft aus.

# Die wichtigsten Informationen auf einen Blick!

## **bft-Nachrichten**

Hier finden Sie alle bisherigen Ausgaben zum Nachblättern:  
[www.bft.de/aktuelles/bft-nachrichten](http://www.bft.de/aktuelles/bft-nachrichten)

## **TANKSTOP online**

Alle zwei Monate erhalten Sie den TANKSTOP druckfrisch per Post auf Ihren Schreibtisch. Parallel gibt es das eft-Magazin auch online als kostenfreies E-Paper. Senden Sie dazu eine E-Mail mit allen Beziehungs-Mailadressen sowie der vollständigen Firmenadresse an [marketing@eft-service.de](mailto:marketing@eft-service.de), Stichwort: TANKSTOP online.

## **Kostenlose Kleinanzeigen**

Inserieren Sie als bft-Mitglied kostenlos, schnell und unkompliziert in den bft-Nachrichten und im TANKSTOP. Schicken Sie Ihre vollständigen Kontaktdaten, ein Foto der angebotenen Ware, einen kurzen Beschreibungstext und natürlich den Verkaufspreis per E-Mail an [redaktion-tankstop@eft-service.de](mailto:redaktion-tankstop@eft-service.de).

## Impressum

Die bft-Nachrichten, das Magazin der Mitglieder des bft, erscheinen sechsmal im Jahr. Für unverlangt eingereichte Manuskripte wird keine Haftung übernommen.

### **HERAUSGEBER**

Bundesverband Freier Tankstellen  
und Unabhängiger Deutscher  
Mineralölhändler e.V. (bft)  
Tel.: 0228/91029-44 | Fax: 0228/91029-29  
[www.bft.de](http://www.bft.de) | [bonn@bft.de](mailto:bonn@bft.de)

### **AUTOREN**

Stephan Zieger (Chefredakteur, V. i. S. d. P.),  
Sarah Schmitt, Annika Beyer ([presse@bft.de](mailto:presse@bft.de)),  
Matthias Bannas, Kathleen Kollewe,  
Pierre Lucas

### **VERLAG**

Einkaufsgesellschaft freier  
Tankstellen mbH (eft), Bonn

### **ANZEIGENLEITUNG**

Maya Feldmann  
Tel.: 0228/91029-55 | Fax: 0228/91029-45  
[marketing@eft-service.de](mailto:marketing@eft-service.de)

### **ANZEIGENSCHLUSS**

Es gilt der Mediaplan 2023.

### **LAYOUT & SATZ**

Kopfstrom GmbH, Bonn

### **DRUCK**

Bonifatius, Paderborn, [www.bonifatius.de](http://www.bonifatius.de)

### **BEZUGSPREIS**

Für bft-Mitglieder im Mitgliedsbeitrag enthalten.

The image shows two women in brown vests standing in a store aisle, looking at a large yellow binder. The woman on the left is pointing at a page in the binder. The woman on the right is holding the binder. The background shows shelves stocked with various products, including cans and bottles. The text 'bft-akademie' is in the top right corner. The main title 'Weiterbildung für den Tankstellenmittelstand' is in large orange and white text at the bottom. A QR code and the website 'bft-akademie.de' are in the bottom left corner.

**bft-akademie**

# Weiterbildung

für den Tankstellenmittelstand



Infos zu Seminaren,  
Referenten, Terminen  
und Orten gibt es hier:

**bft-akademie.de**