

bft-Jahrestagung

Highlights und Impressionen
des Branchenevents

Branchenstudie

Der Tankstellenmarkt
hat eine Zukunft

Kampagne

Drei erfolgreiche Jahre
eFUEL-TODAY

bft

NACHRICHTEN

KOSTENLOSES MITGLIEDERMAGAZIN • AUSGABE 5 • OKTOBER 2023 • JAHRGANG 30



Liebe Leserin, lieber Leser!



Ein Verband lebt von seinen Mitgliedern. Die Mitglieder leben den Verband. Das ist wieder einmal auf unserer Jahreshauptversammlung am 26. September in Berlin deutlich geworden. Fast 200 Gäste waren dem Ruf des bft gefolgt: Mitglieder, Vertreter von Mineralölgesellschaften, unsere Logistikpartner sowie Vertreter der Politik und aus den Ministerien. Das ist der Schwerpunkt der Berichterstattung dieser Ausgabe.

Die vielen Zuhörer und Gäste honorierten eines. Auf der Jahreshauptversammlung wurde über Tankstellen und deren Zukunft gesprochen. Unsere Tankstellenstudie hat eine neue Autorin. Frau Prof. Hanna Schramm-Klein hat die Studie nahezu komplett überarbeitet. Von der Kompetenz der Autorin können Sie sich im Interview in der aktuellen Ausgabe überzeugen – und von den Möglichkeiten, den Weg in die Zukunft zu gehen, ebenfalls.

Die Vorstellung unserer Studie wurde auf dem Podium von Aral-Chef Achim Bothe und natürlich von unserem Vorsitzenden Duraid El Obeid begleitet. Die spannende Debatte rund um die Branchenstudie und die Zukunft der Tankstelle zeigt die Wertschätzung, die man dem Verband entgegenbringt. Auch inhaltlich sind wir mit der Studie dort präsent, wo die Mitglieder unseren Einsatz erwarten, nämlich bei der Diskussion um die Zukunft unserer vielen mittelständig geprägten Familienbetriebe.

Das Gleiche konnte man auf der Abendveranstaltung sehen. Nicht nur Netzwerken war angesagt, sondern auch herausragende Gäste gaben dem bft die Ehre. Hildegard Müller, oberste

Automobillobbyistin in Deutschland, und Staatssekretär Oliver Luksic sind bei uns gewesen. Beide sprachen sich für Technologieoffenheit aus und sicherten zu, auch künftig Gesprächspartner für den bft zu sein.

Vier von sieben Vorstandsposten standen zur turnusgemäßen Wahl. Duraid El Obeid, Carsten Müller, Julia Eberhardt und Tobias Lanzerstorfer sind ohne Gegenstimme im Amt bestätigt worden. Das ist ein gutes Signal für den eingeschlagenen Weg und die Zukunft des Mittelstands. Auch darüber berichten wir breit. Die Veranstaltung bestätigt eines: Der bft ist die maßgebliche Stimme des Mineralölmittelstands. Und Partner und Gäste nutzen diese Plattform.

Abseits von den Berichten rund um die Jahreshauptversammlung haben wir eine spannende Ausgabe zusammengestellt. Das Thema Zwangssäule verdichtet sich. Das Thema E-Fuels wird intensiv auf allen Ebenen angegangen. Bei allen wichtigen Themen sind wir dabei und werden gehört. Das direkte Gespräch ist möglich. So zum Beispiel zwischen Duraid El Obeid und Verkehrsminister Volker Wissing auf der E-Fuels Conference in München.

EFA ist eine langjährige Mitgliedsfirma des bft. Bald 50 Jahre ist das Ettliger Familienunternehmen im Verband. Von Ermüdungserscheinungen keine Spur. Im Gegenteil, man setzt dort wieder einmal Zeichen. Lesen Sie, wie EFA den Weg in die Zukunft geht.

Und vieles andere mehr.

Viel Spaß mit dieser Ausgabe unserer bft-Nachrichten!



Inhalt

bft-Jahreshauptversammlung 2023

- 04 Interne Mitgliederversammlung
- 06 Diskussionsrunde zur Branchenstudie
- 08 Rede von Duraid El Obeid
- 14 Impressionen von der Abendveranstaltung

News

- 16 Neuigkeiten aus der Branche

Aus dem Verband

- 20 Branchenstudie Tankstellenmarkt 2022
- 24 Rück- und Ausblick auf eFUEL-TODAY
- 28 E-Fuels Conference in München

Aus der Branche

- 30 Neues aus Berlin – Nein zur Zwangsladesäule
- 32 BDWi – Kommentar zur Wirtschaftskrise
- 34 MEW – Gesetzgebung zu synthetischen Kraftstoffe
- 35 UPEI – Wie geht es für Verbrenner weiter
- 36 Schnell den Verband gefragt – Rechtsprechung zur Verdachtskündigung
- 38 Im Porträt – EFA feiert 50-jähriges Bestehen

-
- 42 eft-Empfehlungslieferanten
 - 44 eft-Onlineshop
 - 46 Aktion „Praxis für Politik“
 - 47 Informationen auf einen Blick | Impressum

Viel in Bewegung

Nachbericht zur internen Mitgliederversammlung

Zu den zentralen Themen der internen Mitgliederversammlung gehörten die Berichte der Geschäftsführung, die Vorstellung der Strategie des bft, die Vorstandswahlen und ein Update zur Kampagne eFUEL-TODAY.



PSD 2 beziehungsweise vom Entwurf der PSD 3. Zudem gab sie einen Überblick über Termine, an denen der Vorstand und die Geschäftsführung in den vergangenen Monaten teilgenommen haben. Neuigkeiten aus Europa hatte Carsten Müller, stellvertretender bft-Vorsitzender und Vicepräsident des Dachverbands UPEI – The voice of Europe's independent fuel suppliers zu berichten.

Weiterentwicklung der bft-Strategie

Seine Premiere auf einer bft-Mitgliederversammlung feierte der neue Geschäftsführer Daniel Kaddik. Nachdem der bft bereits im vergangenen Jahr erste Details zur neuen Strategie auf der JHV in Erfurt vorgestellt hatte, präzisierte Kaddik die Weiterentwicklung der Pläne. Er betonte: „Unsere Branche ist in der Presse und Öffentlichkeit mit vielen negativen Emotionen konfrontiert. Dagegen müssen wir uns wehren und uns mit breiter Brust präsentieren. Wir sind ein Verband mit Zukunft und wir arbeiten für die Zukunft der freien Tankstellen.“

Ziel der neuen Strategie ist es, durch die Verbandsarbeit die mittelständischen Tankstellen durch den Erhalt des Kraftstoffgeschäfts und einen Markthochlauf von Wasserstoff, E-Fuels und die Umsetzung von Ladeinfrastruktur zukunfts- fest zu machen. Zudem setzt sich der Verband für einen stabilen regulatorischen Rahmen ein und spricht sich gegen überzogene Forderungen der Politik aus. Dafür möchte der Verband seine Rolle als Lobby und Kommunikator in der Politik und Öffentlichkeit weiter stärken, noch mehr Präsenz zeigen und Netzwerke ausbauen. Für die Mitgliedsunternehmen sieht sich der bft in der Rolle des modernen Dienstleisters, unter anderem durch Rahmenverhandlungen für Verbandskon- ditionen, die Begleitung und Unterstützung von

Der bft kann sich weiterhin über steigende Mitgliederzahlen freuen, wie Geschäftsführer Stephan Zieger berichten konnte: 2022/23 wuchs die Anzahl um 17 Unternehmen auf 524 Mitglieder und dementsprechend die Anzahl der Tankstellen um 78 auf 2.767. Die Landesgruppe Nord zählt mit 931 Stationen weiterhin die meisten Tankstellen, die Landesgruppe West mit 126 Unternehmen die meisten Mitglieder. Zudem informierte Zieger die Teilnehmerinnen und Teilnehmer über den aktuellen Stand bei anstehenden wichtigen gesetzlichen Änderungen. Dazu zählt die Anpassung der 10. BImSchV, die voraussichtlich im 1. Quartal 2024 umgesetzt ist und dann den öffentlichen Verkauf von HVO in Reinform an Tankstellen ermöglicht. Weitere Themen waren das Kritis-Dachgesetz, die Zwangssäule (siehe „Bericht aus Berlin“) und traditionell der § 47k im Gesetz gegen Wettbewerbs- beschränkungen (GWB).

Anschließend übernahm Sarah Schmitt, Leiterin des bft-Hauptstadtbüros, das Mikrofon. In ihren Ausführungen beschrieb sie den aktuellen Stand beim Thema CO₂-Flottengrenzwerte und die mögliche Einführung einer „eFuels-only“-Kategorie sowie Neues von der Zahlungsdiensterichtlinie

Halten den Laden in Berlin und Bonn am Laufen (v. l.): Stephan Zieger, Sarah Schmitt, Daniel Kaddik, Heike Michael und Iris Müller.



Mitgliedern bei rechtlichen Fragestellungen der Branche und die Ausarbeitung von Handreichungen und Leitfäden.

Um diese Ziele zu erreichen, stehen aktuell einige To-dos auf der Agenda: Der bft wird sich personell in den Bereichen Kommunikation und Veranstaltungen verstärken und in diesem Zuge auch die Corporate Identity und Kommunikationsstrategie weiterentwickeln. Zudem soll die Zusammenarbeit beispielsweise mit der Einkaufsgesellschaft freier Tankstellen und mit dem Dachverband Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland (MEW) besser verzahnt werden. Ebenfalls geplant sind verschiedene Arbeitskreise zu den Themen Waschen, Shop & Convenience, Technik, neue Kraftstoffe & Klima, Zahlungsverkehr & Digitalisierung, Aus- und Weiterbildung sowie Tankstelle

2035. Hier freuen sich der Verband und die Geschäftsführung, wenn sich möglichst viele Mitglieder einbringen.

Vorstand einstimmig bestätigt

Bei den turnusmäßigen Vorstandswahlen im Anschluss an den Bericht des Schatzmeisters Jochen Vieler wurden der bft-Vorsitzende Duraid El Obeid, sein Stellvertreter Carsten Müller sowie die Beisitzer Julia Eberhardt und Tobias Lanzerstorfer einstimmig in ihren Ämtern bestätigt. Zum Abschluss präsentierten Mario Elsen und Jasper Eckert von Elsen Media die Entwicklung der bft-Kampagne eFUEL-TODAY seit Gründung vor fast drei Jahren und zeigten, welche weiteren Schritte geplant sind (mehr dazu ab Seite 24 in dieser Ausgabe).

Annika Beyer

Der neue alte Vorstand (v. l.): Marcus Feldhaus, Carsten Müller, Jochen Vieler, Duraid El Obeid, Eike Mönneke, Julia Eberhardt und Tobias Lanzerstorfer.



Bei der Fülle der Themen wird es dem Vorstand und der Geschäftsführung des bft nicht langweilig.

Branche im Wandel

Diskussionsrunde über die Zukunft der Tankstelle

Bereits am Nachmittag der Jahreshauptversammlung lud der bft zu einer spannenden Diskussionsrunde über die Zukunft der Tankstelle ein. Moderiert von Matthias Bannas, Leiter Verbandskommunikation beim Bundesverband der Dienstleistungswirtschaft (BDWi), diskutierten der bft-Vorstandsvorsitzende Duraid El Obeid, Achim Bothe, Vorstandsvorsitzender der Aral, und Prof. Hanna Schramm-Klein von der Universität Siegen darüber, wie sich die Branche künftig aufstellen kann, um erfolgreich zu bleiben.



© Sandra Kühnapfel (alle)

6
Mittelstand trifft
Konzern trifft
Forschung (v. l.):
Duraid El Obeid,
Achim Bothe
und Prof. Hanna
Schramm-Klein
mit Moderator
Matthias Bannas.

Zum Auftakt des offiziellen Teils der bft-Jahreshauptversammlung am Nachmittag im Hotel Palace Berlin stellte Prof. Hanna Schramm-Klein die wichtigsten Ergebnisse der Branchenstudie Tankstellenmarkt 2022 vor. Dabei ging die Handelsforscherin, die in diesem Jahr erstmals mit ihrer Beratungsagentur mit der Umsetzung der Studie beauftragt worden war, auf die Kernmerkmale und Entwicklungen der Tankstellenbranche ein. In ihrer Präsentation legte sie den Fokus auf die Geschäftsfelder Kraftstoff, Shop und Services sowie auf die Digitalisierungsbestrebungen der Branche. (Mehr dazu lesen Sie im Interview mit Prof. Schramm-Klein ab Seite 20.)

In der anschließenden Diskussionsrunde ging es darum, die Position des Mittelstands, vertreten

durch Duraid El Obeid, der Position eines Mineralölkonzerns, repräsentiert durch Achim Bothe, und Ergebnissen aus der Forschung gegenüberzustellen. Dabei bekräftigte der bft-Vorsitzende, dass der Mittelstand die Chancen des Marktes schon lange erkannt habe. Das zeige sich beispielsweise durch sehr gezielte Investitionen in das Shopgeschäft, bei denen die Unternehmer aber sehr genau darauf achten, an welchem Standort welche Maßnahmen Sinn ergeben.

Bothe stimmte El Obeid zu, dass die einzelnen Standorte sehr von ihrer Lage profitieren „Wir sind ein akzeptierter Ort, an den der Kunde hinkommt, um in der Vergangenheit primär zu tanken, aber um dort auch zunehmend das Shop- und Convenience-Geschäft zu nutzen“, sagte der Aral-Chef.



Bis zum letzten Stuhl besetzt: Gespannt verfolgten die Teilnehmer der Jahreshauptversammlung die Diskussion über die Zukunft der Tankstelle.

Er betonte zudem die Rolle der Markenbekanntheit und der damit verbundenen Reputation beim Kunden, die mit einem starken, differenzierten Angebot kombiniert werden müsse. Zudem beschrieb Bothe die Bedeutung von Elektromobilität für den Konzern: „Wenn man da nicht mitmacht, hat man definitiv keine Eintrittskarte und wird auch beim Spiel nicht dabei sein.“ Die Herausforderung sei die Verbindung der Geschäftsbereiche, also wie man den Kunden aus seinem E-Auto lockt, damit er in der Verweilzeit während des Ladens das Convenience-Angebot in Anspruch nimmt.

Differenzierungspotenzial in der Tankstellenbranche sah Prof. Schramm-Klein vor allem im Shopgeschäft, da die Produkte im Kraftstoffgeschäft austauschbar seien und daher hier vor allem der Preis für die Kunden zähle. Im Shop könne man beispielsweise, wie Aral es mit der Kooperation mit Rewe to go tut, in Richtung Supermarkt gehen. Außerdem übernehmen Tankstellen im ländlichen Raum oftmals auch die Rolle des Nahversorgers, der für die Menschen leicht und schnell erreichbar sein muss.

Zum Abschluss bat Moderator Matthias Bannas um eine Einschätzung der Diskussionsteilnehmer zur individuellen Mobilität. „Grundsätzlich wissen wir alle, dass der Bedarf an individueller Mobilität über alle Altersklassen hinweg steigen wird“, sagte El Obeid. Hier gebe es allerdings einen Unterschied zwischen der Mobilität auf dem Land, wo die Menschen keine Alternative zum eigenen Auto haben, und in den Städten. Denn dort hänge es dagegen

davon ab, welche Alternativen zum Pkw angeboten werden. „Hier wird es auch mehr elektrisch werden“, prognostizierte der bft-Chef. Zusammenfassend zeigte er sich überzeugt davon, dass es noch viele Standorte geben werde, die aufgrund des hohen Verbrenneranteils eine Daseinsberechtigung haben.

Bothe ging ebenfalls davon aus, dass die Bedeutung von Mobilität weiter hoch bleiben oder sogar steigen wird. Man dürfe aber nicht verkennen, dass in städtischen Gebieten der politische Wille sehr stark sein werde, den Verkehr zu dekarbonisieren. Zudem müsse man die Demografie im Auge behalten, also was die Menschen der unterschiedlichen Altersgruppen unter Mobilität verstehen, und daraus abgeleitet, welches Kundenpotenzial die Tankstelle eigentlich habe und wie sich das auf das Angebot auswirke.

Prof. Schramm-Klein war ebenfalls der Meinung, dass die individuelle Mobilität – auch bei jungen Menschen – zunehmen wird. Dabei spiele eine Rolle, welche Erreichbarkeiten überhaupt gegeben sind. Problematisch sei hier das oftmals nicht ausreichende Angebot von ÖPNV und des Fernverkehrs zu sehen. Hinzu komme gerade in den ländlichen Räumen, dass die Menschen keine Alternative zum eigenen Auto haben. Diesen Unterschied zwischen Stadt und Land werde man weiterhin sehen. Zudem ist die Wissenschaftlerin überzeugt, dass sich sehr viel Digitalisierung im Bereich der individuellen Mobilität zeigen werde.

Annika Beyrer



Sehr geehrte Damen und Herren,



herzlich willkommen auf der Jahreshauptversammlung 2023 des Bundesverbands Freier Tankstellen in Berlin. Einen ereignisreichen Tag haben wir bereits hinter uns. Wir haben strategische Themen mit den Mitgliedern besprochen und fällige Vorstandswahlen durchgeführt. Mein Vertreter Carsten Müller ist in seinem Amt bestätigt worden. Meine Vorstandskollegen Julia Eberhardt und Tobias Lanzerstorfer sind ebenfalls in ihren Ämtern bestätigt worden. Die drei stehen für die Verjüngung des Vorstands und auch – zusammen mit der verstärkten Geschäftsführung – für die Zukunft unseres Verbandes.

Verbote, unrealistische Zeitpläne und rigorose technologische Vorgaben sind der Irrweg, für den es in der Vergangenheit ausreichend Beispiele gibt.



bft-Vorstandsvorsitzender Duraid El Obeid ging im Rahmen seiner Begrüßungsrede auf die Rolle von flüssigen CO₂-neutralen Kraftstoffen, Wasserstoff und Elektromobilität für die Klima- und Mobilitätswende ein.



Unser Verband ist DER Vertreter des deutschen Mineralölmittelstands. Hinter fast jeder Tankstelle, die im bft betrieben wird, steht ein Familienunternehmen, stehen Arbeitsplätze und steht ein Teil der lokalen Infrastruktur, die für Mobilität vor Ort sorgt. Oft sind unsere Mitglieder oder Partner diejenigen, die noch in der Region verblieben sind – das ist eine unserer Stärken.

Gerade bei den Herausforderungen und Themen der letzten zwei Jahre, Rhein-Niedrigwasser, Versorgungsprobleme im Osten, Tankrabatt, Zulassung synthetischer Kraftstoffe, die europäische CO₂-Flottenregulierung sowie Ladeinfrastruktur, wurde der bft, gemeinsam mit dem MEW, im politischen und medialen Geschäft gehört. Dabei genießt der bft das Vertrauen, seinen Beitrag zur Versachlichung der Diskussion zu leisten.

Hier und heute Abend möchte ich herzlich vier Teilnehmer begrüßen: Frau Hildegard Müller, Präsidentin des Verbandes der Deutschen Automobilindustrie, und Herrn Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium. Auf Ihre Ausführungen sind wir sehr gespannt. Außerdem Frau Professor Dr. Hanna Schramm-Klein von der Universität Siegen und Achim Bothe, Vorstandsvorsitzender von Aral aus Bochum. Auf der Mitgliederversammlung haben Sie sich bereits mit dem

Thema „Tankstelle der Zukunft“ beschäftigt. Das war außerordentlich lehrreich und interessant. Wir werden daraus noch wertvolle Erkenntnisse ziehen und der weiteren Diskussion Impulse geben.

Allen denjenigen, die erst jetzt zu unserer Veranstaltung gestoßen sind, empfehle ich die Lektüre der neuesten Ausgabe unserer Tankstellenstudie. Frau Professor Schramm-Klein, ich bedanke mich sehr herzlich für die inhaltlich anspruchsvollste Studie, die wir bisher herausgegeben haben.

Die Politik will massiv die Elektromobilität voranbringen. Wie gut dies dem Klima tut, ist nicht ganz klar. Beim derzeitigen Strommix in Deutschland ist

jedes Auto ein Kohleauto. Flüssig stößt leider nur auf wenig Gegenliebe. Das, was die Politik von uns will, ist kaum ein Geschäftsmodell für Tankstellen und erst recht nicht für die Freien.

Das Europäische Parlament hat beschlossen, dass ab dem Jahr 2035 keine Autos mit Verbrennungsmotor mehr zugelassen werden dürfen. Europa begibt sich damit auf den fatalen Weg in die Planwirtschaft. Verbote, unrealistische Zeitpläne und rigorose technologische Vorgaben sind der Irrweg, für den es in der Vergangenheit ausreichend Beispiele gibt. Umso wichtiger ist die Forderung von Herrn Lindner, Herrn Wissing und Ihnen, Herr Luksic, nach Technologieoffenheit und der Zulassung von klimaneutralen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren.

Unter dem Banner des Klimaschutzes erlebt grüner Umweltbürokratismus seinen Höhenflug in Richtung genau dieser Planwirtschaft. Auch wenn die Verfechter des Batterieantriebs ständig behaupten, das Rennen sei längst gelaufen: Das stimmt nicht. Welche Technik sich langfristig in welchen Bereichen durchsetzen wird, weiß noch niemand. Das Schöne an der freien Marktwirtschaft ist eigentlich: Es muss auch niemand wissen. Denn im Unterschied zur mehrfach gescheiterten Planwirtschaft entscheidet keine zentrale Instanz über den Erfolg. Stattdessen konkurrieren Hersteller mit unterschiedlichen Konzepten miteinander und am Ende setzt sich derjenige durch, der das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis bietet. Ich halte es für fahrlässig, Ausstiege zu beschließen, bevor der sichere Einstieg gelungen ist.

Umso wichtiger ist es, dass Sie, Herr Luksic, in dieser Debatte in Europa nicht nachgeben. Im September hat Volker Wissing auf der Münchener E-Fuels Conference einen wichtigen Beitrag dafür geleistet, dass die Türen für E-Fuels offen bleiben. Denn in Brüssel geht der ideologische Kampf um das Verbrenneraus weiter. Hintergrund: E-Fuels sollten nach Ansicht der EU dann als klimafreundlich anerkannt werden, wenn sie zu 100 Prozent klimaneutral erzeugt werden. Nach dieser Einigung sollte die Kommission hierzu einen Entwurf im März dieses Jahres vorlegen.

10

Eine Ladesäule an der Tankstelle ist nur in wenigen Fällen ein Geschäftsmodell – nicht jetzt und nicht in naher Zukunft.

Seit letzter Woche gibt es endlich diesen Entwurf. Dieser aber sieht vor, dass die Fahrzeuge nicht nur mit vollständig klimaneutralen E-Fuels betankt werden dürfen, sondern auch die gesamten Lieferketten von der Herstellung des E-Fuels über den Transport bis zum Verbrauch CO₂-neutral sein müssen. Zudem müssen die Hersteller sicherstellen, dass die Autos nicht mit anderen Kraftstoffen gestartet werden dürfen. Diese Regulierung über die gesamte Wertschöpfungskette ist kaum zu leisten und genau das ist das Ziel der EU-Kommission. Wir absurd dies ist, erkennt man daran, dass die Zulassung von E-Fahrzeugen eben nicht an die gleiche Voraussetzung geknüpft ist. Hier handelt es sich um nichts anderes als einen Kampf gegen den Verbrenner und gegen den Klimaschutz.

Daher ist es wichtig, dass Sie, Frau Müller, die den Beschluss des EU-Parlaments als „Entscheidung gegen die Bürger, gegen den Markt, gegen Innovation und gegen moderne Technologien“ bezeichnet haben, nicht nachgeben. Und ergänzend sagen Sie: Am besten reduziert man CO₂ mit marktwirtschaftlichen Preissignalen, die Planungssicherheit geben und Innovationen fördern. Das ist der effizienteste Weg, nicht das „Verbot bestimmter Technologien“.

Bei meiner Betrachtung der Klima- und Mobilitätswende möchte ich mit den **flüssigen Kraftstoffen** fortsetzen. Wir waren mit die Ersten, die für E-Fuels geworben haben. Heute sind namhafte Motoren- und Verkehrsanbieter davon überzeugt, dass flüssige Kraftstoffe einen entscheidenden Beitrag zur Zukunft der klimaneutralen Mobilität leisten werden. Ohne grüne Moleküle wird es nicht gehen. Porsche beispielsweise spricht vom doppelten E, nämlich von der Elektromobilität und von E-Fuels.

Unsere Initiative eFUEL-TODAY haben wir in diesem Jahr internationaler gemacht. Wir wollen den aufgeklärten mündigen Bürger erreichen. Den, der aktiv im Wettstreit um den richtigen Weg ist. Wir können das, weil unsere Mitglieder und Freunde die Initiative neben ihren Verbandsbeiträgen finanzieren. Dafür möchte ich mich im Namen des gesamten Vorstands herzlich bei allen bedanken, die zum Erfolg von eFUEL-TODAY beitragen.

Dem **Wasserstoff** wird eine bedeutende Rolle zukommen. Er kann noch nicht alles, trotzdem wird er überall gebraucht und vor allen Dingen schon einmal reserviert. Der Bund hat dazu eine nationale Wasserstoffstrategie etabliert. Viele haben Vorstellungen und wir haben uns Gedanken zum Thema Wasserstoff gemacht. Wenn man sich die Mittelständler anschaut, dann gehen dort viele Erwartungen in den Bereich des Verkehrs wie regionale Omnibusflotten oder den Schwerlastverkehr. Hier spielt der Tankstellenmittelstand eine zentrale Rolle. Zahlreiche Bauanträge sind bereits gestellt und wir werden sehen, dass zügig erste Projekte errichtet werden.

Der dritte Mobilitätsstrang ist die **E-Mobilität**. Dass die Politik so nachhaltig auf E-Mobilität setzt, ist vor allem darauf zurückzuführen, dass sowohl Teile der Automobilwirtschaft als auch die Energiebranche dies als den Königsweg ansehen. Sie werden nicht überrascht sein, dass ich diese Meinung so nicht teile. Grundsätzlich leidet die Elektromobilität an mindestens zwei wesentlichen Handicaps. Den Vorsprung bei der Defossilisierung des Verkehrs kann sie nur dann für sich in Anspruch nehmen, wenn genügend grüner Strom zur Verfügung steht. Wir wissen, dass zudem die energieintensive Industrie und Wärmepumpen grünen Strom benötigen. Nicht zu vergessen sind die Kosten für die Back-up-Kapazitäten, wenn Wind und Sonne nicht liefern.

Das andere Handicap ist sozialer Natur. Finden Sie für den örtlichen Pflegedienst mit seinen zehn Mitarbeitern einmal eine bezahlbare Elektroautoflotte, mit der diese ihre Arbeit leisten können. Die Altenpflegerinnen selbst verdienen trotz aller Wertschätzung nicht genug, um sich einen preiswerten Stromer privat leisten zu können. Die neuen kleinen Stromer aus China liegen ebenfalls außerhalb der Leistungsfähigkeit dieser Einkommensklasse.

Eine Ladesäule an der Tankstelle ist nur in wenigen Fällen ein Geschäftsmodell – nicht jetzt und nicht in naher Zukunft. Wir glauben zwar, dass die Tankstellen gefragter sein werden, weil der Strom zuhause noch nicht für jeden verfügbar ist. Aber auch hier wird die Leistungsfähigkeit des



© Sandra Kühnappel

12

Stromnetzes durchschlagen. Solange die Fahrzeuge nicht leistungsfähiger in der Aufnahme sind, solange können wir mit einer Ladesäule nicht all das an Nachfragen bedienen, was eine Ladesäule zu einer rentablen Investition macht.

Trotzdem sind der Aufbau und der Betrieb von Ladeinfrastruktur bei unseren Mitgliedern schon länger ein Geschäftsfeld – wenn auch nicht immer rentabel. Deshalb müssen Sie, liebe Vertreter der Politik, uns in die Lage versetzen, sinnvolle Investitionen zu platzieren. Dazu benötigt der Mittelstand eine angemessene Förderung, die ab der Bordsteinkante verfügbar sein sollte. Ob Sie das über eine Netznutzungsgebühr finanzieren, darüber kann man diskutieren. In jedem Fall sind Investitionen in das Leitungsnetz nicht die Aufgabe der Tankstellen. Die Energieversorger sind nun einmal die Herren der Netze.

Zuversichtsrhetorik hin oder her: Deutschland steht vor einem gewaltigen Kraftakt. Laut Bundesverband der Deutschen Industrie kosten die geplanten Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele bis 2030 rund 860 Milliarden Euro und wir als Wirtschaft und die Gesellschaft haben einen Anspruch auf Kostenwahrheit.

Nun zum Schluss:

Natürlich setzt sich unser Verband dafür ein, unser Geschäftsmodell aufrechtzuerhalten. Aber dabei geht es dem bft nicht um den Sieg des Verbrenners oder die Niederlage des Elektroautos, sondern um den Sieg für den Klimaschutz. Anders formuliert bedeutet dies: Mehr ermöglichen und weniger verbieten – dieses Ergebnis wird dann überzeugen.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Wir danken den Sponsoren unserer
Jahreshauptversammlung!



PWM®

WEAT

WIR SPEZIALISIEREN UNS AUF PASSENDE OFFEN ZAHLENVERKEHR





reddot winner 2023



Christ
WASH SYSTEMS

WASCHPARK BLADE | THE FUTURE OF CARWASH

1.



In der kommenden Ausgabe der bft-Nachrichten werden wir konkreter auf die spannenden Reden von Hildegard Müller und Oliver Luksic eingehen.

3.



2.



4.



5.



14

IMPRESSI NEN

von der Abendveranstaltung



© Sandra Kühnapfel (alle)



1. In seiner Rede erklärte Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, warum er und seine Partei FDP sich für den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen stark machen.
2. Achim Bothe, Vorstandsvorsitzender der Aral, gemeinsam mit Sarah Schmitt, Leiterin des bft-Hauptstadtbüros.
3. Hildegard Müller, Präsidentin des Verbands der Automobilindustrie, beschrieb die Herausforderungen der Mobilitätswende aus Sicht der Hersteller und sprach sich für Technologieoffenheit aus.
4. Duraid El Obeid im Gespräch mit en2x-Geschäftsführer Christian Küchen (M.).
5. Der bft empfing fast 200 Gäste in der Location Alice Rooftop & Garden über den Dächern Berlins.
6. Gemeinsam für E-Fuels: bft-Geschäftsführer Daniel Kaddik, bft-Vorstandsvorsitzender Duraid El Obeid und Oliver Luksic.

Erstmals seit zehn Jahren haben wir im Anschluss an unsere Jahreshauptversammlung ein Golfturnier veranstaltet. Knapp 20 Teilnehmerinnen und Teilnehmer nahmen bei strahlendem Sonnenschein an dem Wettbewerb im Golf Club Gross Kienitz teil. Gewinner des Turniers waren Fabio Mundorf, Matthias Schwarz (Bruttosieger) und Mathias Adamek.
Wir gratulieren herzlich!



BMS erhält Zuschlag für Deutschlandnetz in Bayern

Die Baywa Mobility Solutions (BMS) hat den Zuschlag für das sogenannte Bayern-Los bekommen. Mit einer Investition von circa 15 Millionen Euro sollen nun 20 Baywa-Ladeparks in Bayern entstehen und Lücken in der Ladeinfrastruktur geschlossen werden. Ein Großteil der Summe wird durch den Bund gefördert. Der Bau und die Betriebsführung der Ladeparks markieren den Einstieg der Baywa-Tochter in das CPO-Geschäft.

Sprint Tank erhält Auszeichnung von Testbild

Testbild, das Testmagazin des Axel-Springer-Verlages, hat in Zusammenarbeit mit dem Statistikunternehmen Statista 15.000 Kundinnen und Kunden gebeten, die Servicequalität von Unternehmen zu beurteilen. In der Kategorie „Motor, Sport & Outdoor“ war unter anderem die Branche „Tankstellen & Autowaschanlagen“ zu finden. In der Einzelkategorie „Kompetenz“, in der die Umfrageteilnehmer die Kompetenz der Mitarbeitenden und ihrer Beratung bewerteten, belegte Sprint Tank den ersten Platz. Damit erzielt das Unternehmen bereits zum dritten Mal einen Spitzenplatz in der Kundenbefragung, nachdem es 2016/2017 und 2018/2019 jeweils den Gesamtsieg errungen hat.



Westfalen löst sich von fossilen Kraftstoffen

Westfalen will sich Schritt für Schritt von fossilen Energien lösen und hat deshalb Gesamtinvestitionen von 500 Millionen Euro über die nächsten fünf Jahre angekündigt. Das Familienunternehmen treibt insbesondere die industrielle Nutzung von Wasserstoff voran. Mit dem Aufbau eines Wasserstofftankstellennetzes für den Schwerlastverkehr, eigenen Elektrolyseuren für die Produktion von grünem Wasserstoff sowie einem verstärkten Angebot von strombasierten Energielösungen (aktuell hat Westfalen rund 300 Ladepunkte in Betrieb) und klimaneutralen Produkten im Industrie-gase- wie auch im Tankstellenbereich will sich das Familienunternehmen nachhaltig aufstellen.

JET setzt auf Too Good To Go

JET hat im Mai die Partnerschaft mit Too Good To Go gestartet. Seitdem wurden an den 360 Stationen mehr als 70.000 sogenannte Überraschungstüten mit überschüssigen Lebensmitteln vor dem Wegwurf gerettet. Der Kauf der Überraschungstüten ist recht einfach. Mitarbeiter der Tankstelle bereiten Überraschungstüten mit den Überschüssen des Tages vor und bieten sie über die App zu einem Drittel des ursprünglichen Preises an. Too-Good-To-Go-Nutzer reservieren und bezahlen über die App und holen sich die Tüten zum angegebenen Zeitpunkt ab. Der Inhalt kann jeden Tag variieren, je nachdem, was übrig bleibt. Die JET-Überschungstüten kosten eigenen Angaben zufolge im Schnitt 3,50 Euro.



EnBW verstärkt das Engagement für den Ausbau der Ladeinfrastruktur

Die EnBW, die heute bereits das größte Schnellladenetz in Deutschland betreibt, baut ihre Schnellladeinfrastruktur weiter aus. Das Energieunternehmen will so die Rahmenbedingungen für einen erfolgreichen Hochlauf der E-Mobilität und eine weiter steigende Zahl an E-Fahrzeugen auf den Straßen schaffen. Bis 2030 will die EnBW rund 30.000 Schnellladepunkte in Deutschland betreiben. Hierfür stockt sie ihre Investitionen in den Bereich E-Mobilität auf rund 200 Millionen Euro pro Jahr auf. Bisher lag der jährliche Investitionsbetrag bei mehr als 100 Millionen Euro.

Shell eröffnet 37. LNG-Station in Deutschland

Shell hat die 37. LNG-Station für die Versorgung des Transportsektors mit Flüssigerdgas in Deutschland in Betrieb genommen. Die LNG-Station befindet sich an der A 3 in Flörsheim, Abfahrt Raunheim, in der Nähe des Frankfurter Flughafens. Shell verfügt eigenen Angaben zufolge über eines der größten LNG-Stationsnetze in Deutschland. In Österreich hat Shell im April 2023 die erste LNG-Station eröffnet, eine weitere ist bereits in Planung. Außerdem ging in diesem Jahr die erste Shell-LNG-Station in Ungarn an den Start. In Frankreich, Belgien und Polen betreibt Shell aktuell jeweils sechs LNG-Standorte, weitere sind geplant.

Stellantis-Motortest: 28 Millionen Autos eignen sich für E-Fuels

24 Motorenbaureihen von Stellantis könnten ohne technische Änderung mit E-Fuels betrieben werden. Das haben monatelange Tests in den technischen Zentren des Autokonzerns in ganz Europa ergeben. Das betrifft 28 Millionen auf der Straße befindliche Fahrzeuge, wie der Konzern mitteilte. Die Tests von Stellantis umfassten Abgasemissionen, Startfähigkeit, Motorleistung, Zuverlässigkeit, Haltbarkeit, Ölverdünnung, Kraftstofftank, Kraftstoffleitungen und Filter, aber auch die Kraftstoffleistung bei extremer Kälte und hohen Temperaturen. Die Motorentests wurden von Aramco durchgeführt, einem der weltweit führenden Energie- und Chemieunternehmen.



Orlen baut Vorreiterrolle bei Eigenmarken aus

Nach Angaben von Orlen gibt es deutschlandweit kein anderes Unternehmen aus der Branche, das mit einem so großen Eigenmarkensortiment aufwarten kann. Die meisten Eigenmarken sind in den Tankstellen im Bistro-, Getränke- und Snacksortiment vertreten. Das stärkste und beliebteste Produkt in den Regalen der Tankstellenshops ist der Star Energydrink, den es als Einzeldose oder im Viererpack in drei verschiedenen Sorten gibt. Die Auswahl wird regelmäßig mit Editions Ausgaben ergänzt. Im Non-Food-Bereich sind das Orlen Star AdBlue als Fünf- oder Zehn-Liter-Gebinde sowie das Pkw-Motoröl Platin 5W-30 die absatzstärksten Eigenmarkenprodukte. Alle Eigenmarken von Orlen finden sich in den Top 10 des jeweiligen Segments wieder. Allerdings schwanken die Anteile in den jeweiligen Sortimenten sehr stark.

Concardis wird zu Nexi

Concardis in Deutschland und Österreich sowie Nets in der Schweiz treten ab sofort unter der Marke Nexi auf. Nach dem Zusammenschluss von Nexi, Nets und SIA 2022 sei das Rebranding der oben genannten Gesellschaften in der DACH-Region der nächste logische Schritt in der Strategie der Nexi Group: European by Scale, local by Nature, erklärte das Paytech-Unternehmen. Für die Händler, Dienstleister sowie Banken und Finanzinstitute, die bereits auf Nexi und ihre Unternehmen vertrauen, ändere sich vertraglich nichts, hieß es.

Aral will Zahl der Ultraschnellladepunkte verzehnfachen

Das aktuelle Netz soll laut Deutscher Presse-Agentur bis 2025 von aktuell mehr als 1.700 auf 5.000 Ladepunkte und bis 2030 auf bis zu 20.000 Ladepunkte wachsen. Um dieses Ziel erreichen zu können, müssen allerdings die Behörden das Tempo bei den Genehmigungsverfahren und Netzzugängen weiter beschleunigen. Außerdem plant Aral speziell für Elektro-Lkw entwickelte Ladelösungen sowie andere CO₂-ärmere Energien zum Antrieb von Fahrzeugen anzubieten.



s-iQ gewinnt Auftrag bei Hoyer

Ladenbauer s-iQ Objekt hat in einem Wettbewerb von mehreren Anbietern den Auftrag für die Gestaltung, Planung und die Einrichtung der Shops und Bistros von Hoyer erhalten. Der erste Shop des neuen Konzepts „Echt. Frisch. Für Dich.“ wird im Oktober in Tostedt eröffnet. Bis zum Jahresende kommen zwei weitere Standorte hinzu. Hoyer betreibt gegenwärtig an 43 Standorten Shops und Bistros.

INDIVIDUELL. INNOVATIV. KOMPLETT DIGITAL.

PWM – Ihr Partner für maßgeschneiderte Lösungen, innovative Technik und vollen Service aus einer Hand. Egal, ob Sie einen individuellen Turm suchen, ein technologisches Upgrade wünschen oder ein Content Management System benötigen – wir begleiten Sie auf dem Weg zur Digitalisierung.

PWM®

RETRO
FIT

COLOURS

SMD
LED

IP65

HYBRID

CLOUD
SERVICE

TRACK

RGB
BOARD

CMS

d
daohit

adworkX

KREATIV
SERVICE

DER PWM CLOUD-SERVICE

Die Zukunft wird flexibler und vernetzter. PWM bietet HYBRID- und TRACK-Nutzern einen neuen Service mit Vorteilen und Einblicken in ihre Preisanzeige. Unser Feedback-Kanal sammelt und visualisiert Statusinformationen und Wartungsdaten.

Optimieren Sie Ihre Unternehmen mit unserem Cloud-Service für Zuverlässigkeit und kosteneffiziente Lösungen.

Nutzen Sie schnelle Problemlösungen und kontinuierliche Verbesserungen für Ihren Erfolg.

PWM®

Diesel

8.888

Super
E10

8.888

Super

8.888

Super
Plus

8.888

**GESCHMACKS
EXPLOSION**

DEINE
TANKSTELLE
KANN
MEHR!



20%

DEIN INDIVIDUELLES
ANGEBOT



SCAN
ME!



FOLLOW US

„Tankstellen sind in der Infrastruktur weiterhin gesetzt“

Prof. Hanna Schramm-Klein im Interview

Seit vielen Jahren analysiert die Branchenstudie Tankstellenmarkt nicht nur den Markt, sondern bewertet die Geschäftsfelder Kraftstoffe, Shop und Dienstleistungen nach ihren Chancen und Risiken. Erstmals war in diesem Jahr Prof. Hanna Schramm-Klein von der Universität Siegen für die Umsetzung der Branchenstudie verantwortlich. Im Interview fasst die Handelsforscherin die wichtigsten Erkenntnisse zusammen.

© Schramm-Klein

20

Univ.-Prof. Dr. Hanna Schramm-Klein ist Inhaberin der Professur für Marketing und Handel und Direktorin des Zentrums für Verbraucherschutz und verletzte Verbraucher der Universität Siegen. Ihre Forschungsschwerpunkte liegen in Marketing, Handel und Verbraucherschutz. Insbesondere beschäftigt sie sich mit der Akzeptanz neuer Technologien, den Besonderheiten ländlicher Regionen und Verbraucher sowie dem Einfluss von Digitalisierung und Nachhaltigkeit auf Mobilität und Verbraucherverhalten.

? **Frau Prof. Schramm-Klein, welche Merkmale kennzeichnen aktuell den Tankstellenmarkt in Deutschland?**

Zu nennen sind hier die regulatorischen Einflüsse auf nationaler Ebene, aber auch die geopolitische Disruption, etwa durch den Ukraine-Krieg, sowie die langfristigen Aus- und Nachwirkungen der Corona-Pandemie, die das Mobilitätsverhalten der Menschen verändert haben. Weitere Einflussfaktoren sind die Inflation, gestörte Lieferketten und das Thema Energieknappheit. Zu den Schlüsselakteuren im deutschen Markt gehören nach wie vor die Big Five, die gemeinsam einen Marktanteil von 68 Prozent haben. Dadurch herrscht in Deutschland eine oligopolistische Marktstruktur mit besonders intensivem Wettbewerb. Ein wichtiges Kernmerkmal

des Tankstellenmarkts ist zudem, dass Kraftstoffe sogenannte Commodities sind. Sie sind hochgradig austauschbar, weshalb die meisten Kunden die Wahl ihrer Tankstelle vor allem vom Preis abhängig machen.

? **Wie hat sich der Tankstellenmarkt entwickelt?**

Die Anzahl der Tankstellen in Deutschland stagniert schon länger bei etwa 14.460 Tankstellen. Allerdings sehen wir eine Verschiebung zwischen Anbietern und Betreibern und einen Strukturwandel, der sich auf die Art und Ausgestaltung der Tankstellen auswirkt. Diese Entwicklung begünstigt größere, effizientere Tankstellen und den Ausbau moderner Shops, während die Zahl der kleineren, ineffizienteren Stationen zurückgeht. Damit zeichnet sich der Tankstellenmarkt durch eine hohe Modernisierung und Effizienzsteigerung aus, was gleichzeitig eine Herausforderung insbesondere für kleine und mittelständische Anbieter darstellt.

? **In der Studie haben Sie die einzelnen Geschäftsbereiche Kraftstoff, Shop und Dienstleistungen näher beleuchtet. Zu welchen Ergebnissen kamen Sie im Kraftstoffgeschäft?**

Das Kraftstoffgeschäft ist weiterhin Kerngeschäftsfeld sowie Hauptbesuchsanlass und Frequenzbringer für die Tankstelle. Allerdings ist in diesem Geschäftsbereich mittel- bis langfristig mit den größten Veränderungen zu rechnen, was absehbar Geschäftsfeldinnovationen erfordern wird. Denn der Absatz von Kraftstoffen wird perspektivisch zurückgehen, auch wenn der Pkw-Bestand wahrscheinlich eher steigt. Das liegt daran, dass die Zulassungen von Elektro- und Hybridfahrzeugen zunehmen, der Verbrauch von Diesel und Benzin aufgrund von technischen Innovationen dagegen abnimmt. Dieser Trend ist aber eher langfristig zu sehen.

? **Wie sah es denn 2022 aus?**

Das vergangene Jahr hat sich recht positiv gestaltet: Der Kraftstoffabsatz 2022 hat im Vergleich zum Vorjahr leicht zugenommen, liegt aber mit einem durchschnittlichen Absatz von 3.736 Kubikmetern je Tankstelle noch unter Vorkrisenniveau. Der Bruttoverdienst war mit durchschnittlich 57.407 Euro ebenfalls positiv. Der durchschnittliche Bruttoverdienst lag bei 1,53 Cent je Liter Ottokraftstoff und bei 1,52 Cent je Liter Diesekraftstoff. Grundsätzlich haben sich damit die Kraftstoffmargen attraktiv entwickelt. Es hängt jedoch vom Geschäfts- und Einkaufsmodell ab, inwiefern die Tankstellen beziehungsweise der Betreiber davon profitieren.

? **Wie haben sich die Kraftstoffpreise 2022 entwickelt?**

Die Preise sind eher gestiegen, wobei der Ukraine-Krieg und der dreimonatige Tankrabatt zu Sondereffekten geführt haben. Die Tankstellen stehen fast „klassisch“ bei den Kunden und in der Politik in der Kritik, ihre Margenspielräume auszunutzen und zu optimieren. Dabei herrscht im Markt für die Verbraucher eine ausgeprägte Transparenz der Preise durch die Markttransparenzstelle und zahlreiche Tankpreis-Apps. Entsprechende Untersuchungen des ifo Instituts und des Bundeskartellamts haben jedoch bestätigt, dass der Tankrabatt größtenteils an die Autofahrer weitergegeben wurde.

? **Was waren die wichtigsten Erkenntnisse aus der Untersuchung des Shopgeschäfts?**

Dieses Geschäftsfeld hat ein großes Zukunftspotenzial. Für mich als Handelsforscherin ist es

spannend zu sehen, dass die Kunden beim Kraftstoff zwar auf den Preis schauen, im Shop dagegen die Produktverfügbarkeit und Convenience als Kaufargumente gelten. Hier verzeichnen die Tankstellen ebenfalls eine positive Entwicklung: Der durchschnittliche Shopumsatz lag 2022 bei circa 1,1 Millionen Euro, die durchschnittliche Verkaufsfläche bei etwa 80 Quadratmetern und die Flächenproduktivität bei 13.982 Euro pro Quadratmeter. Das ist deutlich höher als bei vielen Supermärkte.

? **Sehen Sie ein hohes Differenzierungspotenzial durch die Shopgestaltung?**

In jedem Fall. Tankstellen können ihre Shopsortimente, die Gastronomie sowie Ruhe- und Logistikbereiche auf ihre Zielgruppen hin optimieren. Ziel dabei sollte es sein, den Kundinnen und Kunden ein möglichst angenehmes Einkaufserlebnis zu bieten. Das Einkaufsverhalten an der Tankstelle wird allerdings in Zukunft anders sein. Im Moment haben wir ein schnelles Rein in den Shop, bezahlen und gleich wieder raus. Je nachdem, welche Positionierung Tankstellen in Zukunft haben, wird sich das ändern. Dabei ist nicht nur das Angebot generell von Bedeutung, sondern vor allem die Markengestaltung, Spezialisierungsoptionen in bestimmten Warengruppen wie Tabakwaren und Spirituosen und unter Umständen die Einführung von Eigenmarken.

? **Und das dritte Geschäftsfeld Service?**

Der durchschnittliche Umsatz mit Serviceleistungen pro Tankstelle lag 2022 bei rund 111.234 Euro, also nur bei einem Zehntel des durchschnittlichen Shopumsatzes. Dabei haben wir beobachtet, dass die Angebote deutlich zurückgefahren wurden. Kfz-Reparatur und Wartungen spielen eigentlich fast gar keine Rolle mehr. Das Hauptaugenmerk liegt auf der Autowäsche als wichtigste Serviceleistung an Tankstellen mit 56 Prozent des Gesamtumsatzes in diesem Geschäftsfeld. Hier dominieren Portalwaschanlagen, hinzu kommt verstärkt der SB-Betrieb. Wir sehen also einen Übergang zu personalarmen oder sogar personallosen Serviceleistungen. Durchschnittlich verzeichneten die Tankstellen 6.877 Autowäschen pro Tankstelle im Jahr 2022.

2040 werden noch 32 Millionen Verbrenner in Deutschland zugelassen sein. Das entspricht einem Anteil von 64 Prozent.

? Ein weiteres wichtiges Thema der Branchenstudie sind alternative Antriebe ...

Richtig. Denn im Gegensatz zur Meinung vieler wird der Pkw-Bestand bis 2040 laut einer Prognose des Umweltbundesamts weiterhin leicht ansteigen. Verbrennungsmotoren machen auch dann noch mit 32 Millionen Fahrzeugen und 64 Prozent den

größten Anteil an den Pkw aus. Da muss man sich natürlich die Frage stellen, wie man mit dem Thema Klimaneutralität umgeht. Hier spielen alternative Antriebssysteme,

insbesondere die Elektromobilität, eine wichtige Rolle. Notwendig sind zudem Lösungen für die Defossilisierung der Flotte mit Verbrennungsmotoren. Alternativen wie mit HVO oder E-Fuels könnten dabei eine Option darstellen.

? Elektromobilität wird also an die Tankstelle kommen?

Bundeskanzler Olaf Scholz hat sich kürzlich dafür ausgesprochen, dass die Tankstellen zum Aufbau von Schnellladesäulen verpflichtet werden sollen. Man kann dieses Thema emotional diskutieren. Aber für mich zeigt das vor allem, dass Tankstellen als Orte „gesetzt“ sind, an denen Autos „auftanken“ – egal mit welchem Kraftstoff. Sie verfügen über die notwendige Infrastruktur und meist über verkehrsgünstige Standorte, die auch für Elektromobilität genutzt werden könnten. Das ist eine große Chance für die Branche. Allerdings gibt es nicht unerhebliche Hürden, die Tankstellenbetreiber nicht beeinflussen können, wie etwa der Ausbau der Netzinfrastruktur und der Netzkapazitäten. Dazu kommt, dass durch das Laden längere Aufenthaltszeiten im Vergleich zum herkömmlichen Tanken entstehen, was wiederum eine Anpassung des Geschäftsmodells zur Folge hat. Ein erhöhter Platzbedarf für die Ladesäulen und der Wettbewerb mit Unternehmen, die große Standort- und Geschäftsmodellvorteile haben, wie etwa der Handel, die Gastronomie und Parkhäuser, sind weitere Herausforderungen. Es müssen zudem Lösungen für den Übergang vom alten Kraftstoffgeschäft zum Anbieter von Strom gefunden werden. Das ganze Thema ist also äußerst komplex.

? Neben der Elektromobilität gibt es weitere alternative Kraftstoffe wie Biokraftstoffe, HVO, E-Fuels und Wasserstoff. Wie bewertet die Studie diese Alternativen?

Die Relevanz ist bisher noch sehr gering. Synthetische Kraftstoffe als „Brückentechnologie“ sind eine denkbare Möglichkeit zur Defossilisierung der bestehenden Flotte von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Gegen E-Fuels spricht aktuell noch der hohe Preis im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen sowie die geringe Verfügbarkeit. Für den Durchbruch von HVO wird es wichtig sein, dass die Integration der DIN EN 15940 in die 10. BImSchV erfolgen muss, damit Tankstellen diesen Kraftstoff in Reinform anbieten können.

? Wie weit ist die Tankstellenbranche beim Thema Digitalisierung?

Das Thema wabert ja in allen Branchen. Wichtig ist hier: Digitalisierung macht man nicht zum Selbstzweck. Im Vordergrund müssen Effektivitäts- und Effizienzsteigerungspotenziale stehen, sprich die richtigen Dinge richtig tun und sie unterstützt durch die Digitalisierung verbessern. Im Tankstellenbereich haben wir zwei Bewegungen: Einerseits einen Digitalisierungspull durch die Branche selbst und andererseits einen Digitalisierungspush von außen durch Technologieentwicklungen. Digitalisierung findet heute vor allem bei den „Back-End-Prozessen“ wie im Waren-, Bestands- und Umweltmanagement statt. Gleichzeitig sehen wir Digitalisierung auf dem Forecourt und im Shop beispielsweise durch Kundeninteraktion und -bindung sowie durch mobile Zahlungs- und Pay@Pump-Lösungen. Da ist die Tankstellenbranche schon relativ weit.

? Und in Zukunft?

Uns erwartet noch viel mehr. Insbesondere scheinen für die Tankstellenbranche die Smart Stores und Unmanned Stores relevant zu werden. Hier beobachten wir jetzt schon technologiegetriebene Einzelhandelskonzepte, die den Einkaufsprozess beispielsweise durch Self-Scanning, Automatenysteme und „Grab and Go“ optimieren. Außerdem muss man sich im Rahmen der Entwicklung des autonomen Fahrens überlegen, wer denn eigentlich künftig die Entscheidung treffen

wird, an welche Tankstellen man fährt: der Fahrer oder das Auto? Das bedeutet für die Tankstellenunternehmer einen erhöhten Beratungs- und Informationsbedarf während der Übergangszeiten, vor allem bei solchen Kunden, die mit dem Innovationstempo überfordert sind.

? Welche Chancen und Risiken sehen Sie zusammenfassend?

Wichtig ist: Wir haben eine steigende Bedeutung der Individualmobilität und damit verbunden eine herausragende Rolle des Autos – auch weiterhin des Verbrenners. Das heißt: Tankstellen sind in der Infrastruktur „gesetzt“. Das ist eine große Chance auf der einen Seite. Auf der anderen Seite haben wir zwar aktuell eine positive Entwicklung im Kraftstoffgeschäft, aber mittel- bis langfristig wird eine Umstellung der Angebote erforderlich sein. Wenn die Elektromobilität an Tankstellen kommt, ist es nicht mehr dieses schnelle Tanken und dann wieder weg, sondern die Ladezeiten werden zu längeren Aufenthaltszeiten an der Station führen. Zudem wird die Bedeutung von Convenience weiter zunehmen und es werden sich neue Shopkonzepte bis hin zur Automatisierung in Form von Smart Stores entwickeln. Die Tankstelle wird zudem sicherlich ihre Position als (Nah-)Versorger im urbanen und ländlichen Raum stärken. Für den Erfolg der Branche wird aus meiner Sicht am Ende der Imagewechsel beim Kunden wichtig sein, wenn nachhaltige

Kraftstoffe eine zunehmende Rolle spielen: Es reicht nicht, nur das Kraftstoffangebot umzustellen, es werden auch ein optisches „Make-over“ und ein Imagewandel notwendig sein.

Das Gespräch führte Annika Beyer.



Branchenstudie Tankstellenmarkt 2022 – die wichtigsten Themen im Überblick:

- Kernmerkmale des Tankstellenmarkts in Deutschland
- Entwicklung des Tankstellenmarkts
- Geschäftsfelder der Tankstellen/Stationen
- Alternative Energieträger
- Digitalisierung im Tankstellenbereich
- Chancen und Risiken für den Tankstellenmarkt

Anzeige

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

Für mehr Technologieoffenheit



Rückblick und Ausblick unserer Kampagne eFUEL-TODAY



© eFUEL-TODAY

Die Highlights der vergangenen drei Jahre

Internationalisierung

Ein wesentlicher Aspekt des Relaunches 2023 war die Internationalisierung von eFUEL-TODAY. Ab sofort war efuel-today.com auch in Englisch verfügbar. Weitere relevante Kerninhalte wie beispielsweise das Video über die Herstellung von E-Fuels wurden ebenfalls für die englischsprachige Zielgruppe bereitgestellt. Bereits in den ersten Wochen nach Beginn der Ausspielung war erkennbar, dass die englischen Inhalte eine starke Reichweite erzeugen – schon nach wenigen Wochen waren englische Suchanfragen wie „production of e-fuels“ bei Google auf Platz 1.

Neue Sticker-Kampagne „E-Fuels? Ja, bitte!“

Passend zum Relaunch hat der beliebte Sticker zur erfolgreichen Kampagne „E-Fuels? Ja, bitte!“ ein frisches Design bekommen und ist seit Jahresbeginn wieder kostenlos unter aktion.efuel-today.com bestellbar. Mit inzwischen mehr als 50.000 versendeten Stück sind die kleinen, runden Scheibenaufkleber nicht nur ein untrennbarer und wertvoller Bestandteil der Kampagne eFUEL-TODAY, sondern sorgen für viel Aufmerksamkeit auf den Straßen.

Themenspezial HVO

Spätestens seit den letzten Monaten ist HVO in aller Munde – doch gerade jetzt, wo der nachhaltige Dieseleratz kurz vor der Zulassung steht, wird deutlich, dass viele Verbraucher HVO von E-Fuels gar nicht sauber unterscheiden können und zahlreiche Fragen offen sind. Aus diesem Grund beleuchtet eFUEL-TODAY in einem umfangreichen Themenspezial relevante Aspekte rund um HVO. Dafür hat die Redaktion mit Spezialisten interessante Interviews über die Herstellung und Verwendung

Rund drei Jahre ist es her, dass die ersten Vorbereitungen für den offiziellen Start von eFUEL-TODAY Anfang 2021 getroffen wurden. Seitdem ist viel passiert. Im Folgenden finden Sie eine Zusammenfassung der wichtigsten Highlights seit Kampagnenbeginn und einen Ausblick auf die kommenden Projekte.

Gestartet ist eFUEL-TODAY mit dem Ziel, das Thema synthetische Kraftstoffe insbesondere unter Enthusiasten bekannt zu machen. Prominente Fürsprecher wie Moderator und Autor Helge Thomsen und Motorsportlegende Walter Röhrl konnten für die Kampagne gewonnen werden und haben schnell für eine große Reichweite gesorgt. Doch im Laufe der Zeit zeichnete sich ab, dass das Thema E-Fuels immer mehr in den Fokus der öffentlichen Debatte rückt – und das nicht nur in Deutschland, sondern vor allem auf europäischer Ebene. Die daraus resultierende strategische Weiterentwicklung umfasste ein vollständiges Re-Design der Plattform, das zusammen mit einer neuen und frischen Corporate Identity, einer angepassten Kommunikationsstrategie und neuen Inhalten pünktlich zum Jahreswechsel 2023 in den Startlöchern stand.

von HVO geführt, beeindruckende Einblicke in die Praxis des erneuerbaren Kraftstoffes gewonnen und hier zusammengefasst: efuel-today.com/hvo.

Neue Kampagne „Herzlichen Glückwunsch!“

Aus Sicht der alternativen Kraftstoffe gab es dieses Jahr gleich mehrmals Grund zur Freude: Das ab 2035 geplante EU-weite Verbrennerverbot wurde vorerst gekippt. Auf nationaler Ebene ist endlich die Anpassung des Bundes-Immissionschutzgesetzes (BImSchV) geplant, die die Weichen für alternative Kraftstoffe im Verkehrssektor stellt. Beides geschah vor dem Hintergrund eines bisher beispiellosen medialen Interesses am Thema E-Fuels.

In der neuen Kampagne „Herzlichen Glückwunsch! Sie dürfen Ihren Verbrenner behalten!“ feiert die Initiative diese politischen Erfolge und möchte den Verbraucher über die Neuerungen aufklären. Hierfür ist eFUEL-TODAY an den Ort des Geschehens – die Tankstelle – gegangen, um dort den Autofahrern zu gratulieren.

Auf der Landingpage zur Kampagne informiert die Plattform über den aktuellen Stand und die laufende Entwicklung rund um das Thema „Verbrennerverbot“. Mehr dazu unter efuel-today.com/verbrennerverbot.

Bisherige Reichweite der Kampagne

eFUEL-TODAY hat seit dem Start der Plattform im Januar 2021 digital bereits mehr als 15 Millionen Menschen erreicht und dabei mehr als 27 Millionen Impressionen erzielt. Dies umfasst lediglich digitale, echte Kontakte, die geschätzte Reichweite aus unseren erfolgreichen Print-Auflagen in der Auto-Motor-Sport, der Welt und anderen Magazinen ist hier nicht berücksichtigt. Mit dem Start der neuen Kampagne zum Verbrennerverbot ist davon auszugehen, dass eFUEL-TODAY in diesem Jahr eine weitere Schallmauer durchbricht und international für noch mehr Aufmerksamkeit sorgt.

*Digitale Reichweite
seit Januar 2021:
15 Millionen Menschen*

eFUEL-TODAY im Ausblick

Walter Röhrl

Zwei Jahre nach der äußerst erfolgreichen Kooperation mit der Rallyelegende Röhrl hatte eFUEL-TODAY erneut die Chance, mit „Deutschlands bestem Autofahrer“ über synthetische Kraftstoffe zu sprechen. Als einer der größten Unterstützer von E-Fuels hatte Röhrl sich bereits 2021 mit polarisierenden Statements geäußert. In der bald folgenden Videoreihe greifen wir einige Aussagen erneut auf und sprechen mit der Motorsportlegende darüber, wie sich das Thema E-Fuels zwischenzeitlich aus seiner Sicht weiterentwickelt hat.



Themenspezial Wasserstoff

Im Rahmen der Technologieoffenheit, für die eFUEL-TODAY seit Anbeginn der Kampagne einsteht, richtet die Plattform den Blick natürlich auch auf andere nachhaltige Kraftstoffe. Nach der sehr erfolgreichen Reihe von Experteninterviews zum Thema HVO folgt nun das Themengebiet Wasserstoff. Hier hat die Redaktion erneut mit Fachleuten gesprochen, um das komplexe Feld eingehend zu beleuchten. Dabei wird insbesondere über die Herausforderungen der Verfügbarkeit von grünem Wasserstoff, die Logistik und die Tank-beziehungsweise Fahrzeuginfrastruktur gesprochen.

Neue Partnerschaften auf EU-Ebene

Dieses Jahr konnten bereits zwei Verbände aus dem EU-Umland als Partner für eFUEL-TODAY gewonnen werden: Assopetroli aus Italien und SCS aus Tschechien. Somit ist die Aktion eFUEL-TODAY schon in vier Sprachen aktiv, doch das soll erst der Anfang sein. Im kommenden Jahr sind weitere Kooperationen mit Verbänden und Firmen aus den übrigen EU-Mitgliedsstaaten geplant. E-Fuels sind, ebenso wie der Klimaschutz allgemein, kein nationales Thema. Das Spielfeld der Entscheider ist nun vielmehr die EU-Ebene. Aus diesem Grund ist es wichtig, hier weiter Präsenz zu zeigen.

eFUEL-TODAY 2024 – Wir wollen gemeinsam weitermachen und dafür brauchen wir Sie!

Dank Ihrer Unterstützung konnten wir in drei Jahren eFUEL-TODAY viel bewegen! Die Aktion erreichte über 15 Millionen Menschen in mehreren



EU-Ländern und über 50.000 „E-Fuels? Ja, bitte!“-Aufkleber zieren bereits Fahrzeuge auf den Straßen und Ihre Zapfsäulen.

Doch die Arbeit ist noch lange nicht getan! Auch wenn mittlerweile viele Verbraucher mit dem Begriff E-Fuels etwas anfangen können, haben wir kommunikativ nach wie vor große Aufgaben vor uns. Der Endverbraucher muss weiterhin aufgeklärt werden, damit neuartige Kraftstoffe, wenn

sie endlich an die Säule kommen, angenommen werden. Zudem gibt es auf dem politischen EU-Parkett wichtige ausstehende Entscheidungen. Aus diesem Grund ist hier die inhaltliche Arbeit weiterhin essentiell.

Wir freuen uns, wenn wir hier auch im Jahr 2024 auf Ihre Unterstützung zählen können, um die etablierte Kampagne eFUEL-TODAY erfolgreich fortzuführen.

26

„Die Wahrnehmung von E-Fuels hat sich zum Positiven verändert“

bft-Geschäftsführer Daniel Kaddik zieht nach fast drei Jahren eFUEL-TODAY ein positives Fazit und erklärt, wie es nach 2023 mit der Kampagne weitergehen soll.



? Herr Kaddik, eFUEL-TODAY läuft nun seit knapp drei Jahren. Wie bewerten Sie den aktuellen Stand der Kampagne?

Wir haben seit Anfang 2021 enorm viel mit eFUEL-TODAY erreicht, auch und insbesondere dank der tollen Unterstützung unserer Mitglieder. Sie haben uns nicht nur finanziell unterstützt, sondern auch ihre eigenen Kommunikationskanäle und Tankstellen genutzt, um unsere Werbemittel in der Öffentlichkeit zu verteilen. Vielen herzlichen Dank dafür. Das hat sicherlich dazu beigetragen, dass sich die Wahrnehmung von E-Fuels in der Öffentlichkeit positiv verändert hat.

? Inwiefern?

Wir sind inzwischen aus der Phase raus, in der viele das Thema nicht ernst genommen und es sogar ins Lächerliche gezogen haben. Wir erfahren deutlich mehr argumentativen Gegenwind, der sich sachlich widerlegen lässt. Dabei outet sich die Gegenseite oft als dogmatisch und kommt dabei nicht aus ihrer E-Mobilität-Schublade heraus. Hier gilt es weiter zu überzeugen, dass wir mit der Elektromobilität alleine die Klimaschutzziele nicht erreichen können. Die hochkarätig besetzte E-Fuels Conference Anfang September in München, an der auch unser Vorsitzender

Duraïd El Obeïd teilgenommen hat, ist aus meiner Sicht der beste Beweis dafür, dass das Thema inzwischen international angekommen ist und auch von Automobilherstellern ernsthaft betrachtet wird.

? Stichwort Internationalisierung. Auch eFUEL-TODAY hat sich Anfang des Jahres international aufgestellt ...

Das ist richtig. Viele Entscheidungen werden auf europäischer Ebene getroffen, also müssen wir hier ansetzen. Deshalb gibt es unsere Kampagnen-Website inzwischen in verschiedenen Sprachen und wir haben Partnerschaften mit Verbänden in anderen Ländern geschlossen und wollen das noch weiter ausbauen. Wir müssen den Druck erhöhen, weil die Kommission nach wie vor nicht ihrer Verpflichtung nachgekommen ist, eine Lösung für den Einsatz von E-Fuels nach 2035 zu finden.

? Und welche Schritte sind für die Kampagne geplant?

Wir haben noch viel zu tun, damit E-Fuels endlich uneingeschränkt anerkannt werden und der Markthochlauf starten kann. Deshalb wollen wir die Kampagne über 2023 hinaus fortsetzen. Unsere Vorstände haben bereits zugesagt, uns weiterhin finanziell zu unterstützen. Wir freuen uns natürlich darüber, wenn möglichst viele Unternehmen aus der Mitgliedschaft ebenfalls weiterhin mit an Bord sind. Außerdem wollen wir die Unterstützung auf Partner außerhalb des bft ausweiten, um unsere Schlagkraft zu erhöhen.

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



Positive Signale aus München und Berlin

bft auf E-Fuels Conference in München

Um den Klimawandel einzudämmen, bedarf es internationaler Partnerschaften und globaler Lösungen. Der bft unterstützt daher die Ergebnisse der E-Fuels Conference, die am 4. September 2023 auf Einladung von Bundesverkehrsminister Volker Wissing in München stattfand. An der Konferenz nahmen hochrangige Vertreter, unter anderem aus den G7-Ländern und der Europäischen Union, teil. Die Teilnehmer sprachen sich für einen technologieoffenen Weg und die Notwendigkeit aus, schnellstmöglich eine E-Fuels-Industrie aufzubauen.



© BMDV/Sabine Grothues



© bft

Bundesverkehrsminister Volker Wissing und bft-Vorstandsvorsitzender Duraid El Obeid.

Der bft begrüßt die Ergebnisse der Konferenz „E-Fuels – Paving the Way for Clean Mobility“, die einen Tag vor Start der IAA Mobility in München stattfand. Die Teilnehmer, unter anderem aus der Tschechi-

schen Republik, Marokko und Japan, einigten sich auf einen technologieun-
terstützten Weg ohne regulatorische Beschränkungen seitens der Politik, um das Ziel der Defossilisierung im Verkehrssektor gemeinsam zu erreichen. Dabei sollen der freie Markt und die Verbraucher entscheiden, welche Lösung die beste ist. Neben Elektromobilität, Wasserstoff und Biokraftstoffen sollen E-Fuels

nicht nur wie bisher geplant im Schwerlastverkehr, in der Schifffahrt und im Flugverkehr, sondern auch im Individualverkehr zum Einsatz kommen.

„Die international hochkarätig besetzte Konferenz zeigt, dass E-Fuels als Teil der Lösung gesehen werden, um die weltweiten Klimaschutzziele zu erreichen. Wir brauchen dieses Produkt – ohne es geht es nicht“, sagte bft-Vorstandsvorsitzender Duraid El Obeid, der an der Konferenz teilnahm. „Dafür setzen wir uns seit langem politisch ein. Wichtig ist jedoch, den Einsatz von E-Fuels nicht nur auf die genannten Bereiche zu beschränken, sondern sie auch als Ergänzung zur Elektromobilität im Straßenverkehr zu sehen. Zum einen hat

„Wir brauchen E-Fuels – ohne sie geht es nicht.“

Duraid El Obeid, Vorstandsvorsitzender des bft

dies die größte Hebelwirkung, um die CO₂-Emissionen im Fahrzeugbestand schnellstmöglich zu senken. Zum anderen sendet die Politik damit die richtigen Signale an die Industrie, um weltweit in Produktionsanlagen im industriellen Maßstab zu investieren.“

Ebenfalls wichtig ist aus Sicht von El Obeid der Aufbau von Nachhaltigkeitskriterien, die einheitliche Produktions- und gute Arbeitsbedingungen sicherstellen. „Wir müssen jetzt Nägel mit Köpfen machen und E-Fuels eine Chance geben, statt immer neue regulatorische Hürden aufzubauen. Es besteht Konsens darüber, E-Fuels in die regulatorischen Überlegungen einzubeziehen“, betonte El Obeid. Selbst einige zuvor kritische Automobilhersteller haben sich mittlerweile für E-Fuels ausgesprochen. Dies ist ein deutlicher Auftrag an die Politik.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr kündigte an, den internationalen E-Fuels-Dialog kontinuierlich fortzusetzen und den internationalen Austausch zu vertiefen und zu erweitern. Der Vbft begrüßt dies ausdrücklich. Der Verband freut sich zudem über die positiven Signale von Bundesfinanzminister Christian Lindner, synthetische Kraftstoffe analog zur Elektromobilität vollständig von der Kfz-Steuer auszunehmen. Mit klaren Investitionsperspektiven und internationaler Zusammenarbeit kann die Defossilisierung des Verkehrs endlich Fahrt aufnehmen. „Unsere Mitglieder und wir als Verband sind überzeugt, dass wir die Klimaschutzziele nur mit E-Fuels erreichen können. Wir wollen den Verbrauchern die Möglichkeit einer bezahlbaren und klimafreundlichen Mobilität bieten“, ergänzte El Obeid.

Annika Beyer

„Wir brauchen E-Fuels, um unsere Klimaschutzziele zu erreichen. Strombasierte synthetische Kraftstoffe sind eine wichtige und notwendige Ergänzung zur Elektromobilität. Wir werden den Verkehr schneller dekarbonisieren können, wenn wir uns alle technologischen Möglichkeiten offenhalten. Ein erfolgreicher Markthochlauf von E-Fuels setzt eine umfassende politische Unterstützung voraus – und zwar weltweit. Unser Ziel ist, uns über einheitliche Standards und einen rechtlichen Rahmen zu verständigen, die aktuell noch hohen Kosten zu reduzieren und die Produktionskapazitäten zu steigern. Für Industrie und Investoren sind Rechts- und Planungssicherheit notwendige Voraussetzungen. Auf unserer Konferenz in München haben wir einen internationalen E-Fuels-Dialog angestoßen, den wir jetzt kontinuierlich fortsetzen wollen, damit wir strombasierte Kraftstoffe für alle Verkehrsträger verfügbar machen können. Unsere Partner können sicher sein: Auf Deutschland ist Verlass – als Akteur bei der klimafreundlichen Umgestaltung der Mobilität, aber auch als langfristiger Partner für klimafreundliche Kraftstoffe.“

Volker Wissing, Bundesminister für Digitales und Verkehr

Anzeige

bft Premium-Qualität die überzeugt **KUTTENKEULER**
Scheiben- und Kühlerfrostschutz

MADE IN GERMANY

KUTTENKEULER Mineralöhlhandels- und Tankstellenbetriebs GmbH Dieselstraße 10 D - 50996 Köln Telefon +49 (0) 2236 96203-0 Telefax +49 (0) 2236 96203-27 vertrieb.schmierstoffe@kutteneuler.com vertrieb.treibstoffe@kutteneuler.com www.kutteneuler.de



Nein zur Zwangsladesäule

Gesetz für verpflichtende Ladeinfrastruktur an Tankstellen geplant

Bundeskanzler Olaf Scholz kündigte auf der Messe IAA Mobility Anfang September 2023 an, dass vier Fünftel der deutschen Tankstellen Schnellladesäulen mit einer Leistung von mindestens 150 Kilowatt installieren müssen. Statt der Einführung einer „Zwangssäule“ fordert der bft eine Regulierung nach Maß, die die Lebenswirklichkeit der freien Tankstellen berücksichtigt. Vor allem die fehlenden Netzanschlüsse, Platzmangel und langwierige Genehmigungsverfahren sorgen aktuell noch für Zurückhaltung bei Investitionen in die Ladeinfrastruktur.

30



Sarah Schmitt

„Wir werden als erstes Land in Europa in den nächsten Wochen ein Gesetz auf den Weg bringen, mit dem die Betreiber fast aller Tankstellen dazu verpflichtet werden, Schnelllademöglichkeiten mit mindestens 150 Kilowatt für E-Autos bereitzustellen“, kündigte Bundeskanzler Olaf Scholz bei der offiziellen Eröffnung der Internationalen Automobil-Ausstellung in der bayrischen Landeshauptstadt an. Bis 2030 sollen E-Autofahrern insgesamt eine Million Ladepunkte zur Verfügung stehen, aktuell gibt es 90.000 öffentliche und 700.000 private Ladestationen. Die Maßnahme soll dazu beitragen, bis 2030 rund 15 Millionen E-Autos auf deutsche Straßen zu bringen.

Aktuell verfügen laut Schätzungen des bft etwas mehr als 100 Tankstellen von Mitgliedern über Ladestationen, eine ähnlich hohe Anzahl befindet sich in Planung. Auch wenn die Bereitschaft innerhalb des Mitgliederkreises groß ist, in Ladeinfrastruktur zu investieren und damit auch Mobilitätspartner im Bereich Elektromobilität zu werden, spricht sich der bft gegen gesetzlich vorgeschriebene „Zwangsladesäulen“ aus. Eines der Hauptargumente ist die Tatsache, dass an vielen Standorten die Bedingungen für einen leistungsfähigen Netzanschluss nicht gegeben sind. „Wir wollen nicht die Hausaufgaben der Stromanbieter nachholen. Denn vielfach bleibt es nicht dabei, dass wir eine Schnellladesäule oder zwei aufstellen, sondern wir müssen auch regelmäßig in die Infrastruktur investieren“, erklärte unser Geschäftsführer Stephan Zieger in einem Interview mit dem Mitteldeutschen Rundfunk (MDR). Um den notwendigen (grünen!) Strom an die Tankstelle zu bekommen, brauche es an vielen Standorten dickere Kabel oder sogar eine Trafostation, was die Kosten für die Ladeinfrastruktur zum Teil in den sechsstelligen Bereich hochschießen lässt. Insbesondere kleine Tankstellenbetreiber kommen hier schnell ans Ende ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit. Aus diesem Grund fordert der bft von der Politik, zunächst für Chancengleichheit bei der Herstellung von Netzanschlüssen zu sorgen, bevor überhaupt von einer verpflichtenden Schnellladesäule die Rede sein kann.

Neben den Netzanschlüssen sind aus Sicht des bft eine zielführende Förderpolitik und ein diskriminierungsfreier Marktzugang zu den Fördermitteln unter Einbeziehung der konzernunabhängigen Tankstellen notwendig. Das führt nicht nur zu einem fairen Wettbewerb gegenüber den A-Gesellschaften, sondern auch gegenüber den Stromlieferanten und Netzbetreibern, die aktuell massiv in Ladeinfrastruktur investieren und damit ähnlich wie bereits im Mineralölmarkt geschehen oligopol Strukturen schaffen. Ohne Förderung sind nur sehr wenige freie Tankstellen in der Lage, Ladeinfrastruktur zu installieren. Mit Zuschüssen vom Staat wären es schätzungsweise ein Drittel, aber auf Dauer müssten es mehr sein.

Am Ende geht es allerdings nicht nur darum, die Fördermittel zur Verfügung zu stellen. Hier sehen wir die Bereitschaft, dass Bund, Länder und Kommunen entsprechende Förderprogramme auf den Weg bringen. Die Förder- und Baugenehmigungsverfahren müssen künftig jedoch einfacher, schneller und flexibler abgewickelt werden können. Teilweise warten Mitglieder Monate bis hin zu einem Jahr und länger auf die Freigabe der Fördermittel und dürfen davor nicht mit dem Bau beginnen.

Augenmaß statt Zwang

Die hohen Investitionskosten einerseits und der fehlende Platz für Ladesäulen an vielen Tankstellen unserer Mitglieder andererseits sind begrenzende Faktoren, die ein Gesetzentwurf berücksichtigen muss. Wir setzen uns für eine Mindestzahl von Standorten ein, an denen ein Angebot für Elektromobilität gebraucht und gleichzeitig für die Unternehmen wirtschaftlich tragbar ist, bevor der Gesetzgeber eine Pflicht einführt. Sonst mag Deutschland vielleicht das erste Land in Europa mit einem Gesetz für verpflichtende Ladesäulen an Tankstellen sein – aber eben nur auf dem Papier.

Ein Positionspapier zum Thema „Aufbau von Ladeinfrastruktur an mittelständischen Tankstellen“ finden Sie auf unserer Website www.bft.de im Bereich „Themen“.

Sarah Schmitt,
Leiterin des bft-Hauptstadtbüros





© 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

Was bedeutet die Wirtschaftskrise für die Bundesregierung und die EU-Kommission?

32

Der Verband der deutschen Lebensmittelindustrie hat in seinem jüngsten Konjunkturbericht darauf hingewiesen, dass Energie und auch ein Teil der für die Produktion erforderlichen Vorprodukte für die Produktion von Lebensmitteln um bis zu 75 Prozent teurer geworden sind. Die Inflation bleibt weiter hoch, Deutschland steckt in einer Rezession und so weiter und so fort. Die schlechten Nachrichten zum Wirtschaftsstandort reißen nicht ab.

Da darf es niemanden verwundern, dass die Populisten aus dem linken und rechten Lager weiter Zulauf bekommen. Für Sachsen liegt eine Wahlprognose vor, die eine absolute Mehrheit der AfD bei den im nächsten Jahr anstehenden Landtagswahlen für wahrscheinlich erachtet. In anderen EU-Mitgliedsstaaten ist die wirtschaftliche Situation zwar etwas besser. Populistische Parteien sind aber auch dort stark. In Anbetracht dessen werden sich Bundesregierung und Europäische Kommission zunehmend schwer damit tun, Gesetzesinitiativen zu verabschieden, die die Wirtschaft zusätzlich belasten.

Im Europäischen Parlament ist die Fraktion der christdemokratischen Parteien (EVP) dazu übergegangen, bei einigen Gesetzesinitiativen wie eine Opposition zu agieren und ihre Zustimmung grundsätzlich zu verweigern. Das ist ungewöhnlich, weil sich dort die Fraktionen in der Regel immer auf einen Kompromiss verständigt haben. Und ob das Verhältnis der EVP zur Vorsitzenden der Europäischen Kommission, Ursula von der Leyen, ungetrübt ist, darf bezweifelt werden.

Auf Bundesebene hat der Kanzler mit Reformvorschlägen im Rahmen eines Deutschlandpakets die Opposition zur Zusammenarbeit aufgefordert. Dass diese darauf eingeht, ist unrealistisch. Er hat eigentlich nichts Neues vorgeschlagen. Um der Wirtschaftskrise etwas Wirkungsvolles entgegenzusetzen, käme er um eine deutliche und langfristig verlässliche Ausweitung des Energieangebots nicht herum. Das geht aber nur mit einer Rückkehr zur Kernkraft. Damit wäre die Ampel am Ende.

Matthias Bannas, Leiter Verbandskommunikation



**Achtung
der Herbst
ist da!**

**Bestellen Sie jetzt
das neue
Herbstplakat**

Zu bestellen unter
www.eft-service.de/shop

**Produkte
hier
im 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.

Positive Signale für erneuerbare Moleküle

34

Nach der Sommerpause sind Berlin und EU mit mehreren Gesetzgebungsverfahren beschäftigt, die erneuerbare Moleküle – also alle klimaneutralen flüssigen Kraft- und Brennstoffe – betreffen. Nach dem Entwurf der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (RED) sollen 5,5 Prozent aller Kraftstoffe künftig erneuerbar sein. Für die synthetischen E-Fuels ist ein Mindestniveau von einem Prozent geplant – was weit unter den Erwartungen der Branche liegt. Deutschland kann aber in der Umsetzung dieser europäischen Gesetzgebung darüber hinausgehen.

Die neue Infrastrukturrichtlinie für alternative Kraftstoffe (AFID) sieht verbindliche Ausbauziele für die Ladeinfrastruktur vor. Betroffen davon sind in Deutschland auch die Ladesäulenverordnung und die Preisangabenverordnung – mit neuen Vorgaben zu Bezahlmethoden. Es wird sich zeigen, ob die europäischen Ziele realistisch umsetzbar sind.

Beim Thema HVO100 werden wir leider wiederum vertröstet. Das Bundesumweltministerium teilte mit, dass die Anpassung der 10. BImSchV zur Zulassung von HVO100 erst im 1. Quartal 2024 erfolgen wird.

Das „Heizungsgesetz“ – Gebäudeenergiegesetz – ist beschlossen, tritt am 1. Januar 2024 in Kraft und

schließt nun erneuerbare Technologien wie E-Fuels nicht mehr aus. Der MEW hatte sich für eine pragmatische und technologieoffene Lösung eingesetzt.

Bisher ungeklärt ist der Weg zur Defossilisierung des Schwerlastverkehrs. Ähnlich den Flottengrenzwerten bei Autos ist derzeit in Brüssel im Schwerlastverkehr eine rege Debatte um die künftigen Antriebstechnologien entbrannt – Ausgang offen.

Die Fortschreibung der Nationalen Wasserstoffstrategie bietet durchaus positive Signale. Dennoch bleibt sie unkonkret und nicht ambitioniert genug. Vor allem müssen Tankstellen und Tanklager in die Überlegungen stärker einbezogen werden.

Hoffnung machte der internationale E-Fuels Gipfel, den das Bundesverkehrsministerium Anfang September im Zuge der IAA veranstaltet hat – mit der Aussicht auf Weiterführung des Austauschs mit den internationalen Partnern. MEW und bft haben sich daran beteiligt – und werden diesen Prozess proaktiv begleiten.

**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

Wie geht es mit dem Verbrenner weiter?

Im September 2023 begannen die Vorbereitungen für den EU-Wahlkampf. Alle fünf Jahre wird gewählt, die nächsten Wahlen zum Europäischen Parlament finden vom 6. bis 9. Juni 2024 statt. Die meisten der im „Fit-for-55“-Paket enthaltenen Gesetzesvorschläge werden demnächst im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Darunter auch die Flottengrenzwerte mit dem „Verbrennerverbot“. Ende April 2024 geht das Europäische Parlament aktiv in den Wahlkampf. Aber auch in dieser Zeit werden viele technische Texte zur Umsetzung der beschlossenen Gesetze vorangebracht, darunter ein Entwurf zur Umsetzung des „Verbrennerverbots“ 2035.

Im März 2023 hatten die Mitgliedsstaaten mit dem Europäischen Parlament einen Kompromiss für die Einführung von E-Fuels erzielt. Darin sollen Verbrenner nach 2035 erlaubt werden, „sofern diese ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betankt werden können“. Dieser Kompromiss muss nun in ein „Durchführungsgesetz“ gegossen werden und soll in die Überarbeitung der Euro-6-Standardverordnung einfließen. Dafür muss jedoch der Begriff „CO₂-neutrale Kraftstoffe“ definiert werden. Die für Industrie zuständige Generaldirektion der EU-Kommission hatte einen Vorschlag unterbreitet,

der aber von der für Klimaschutz zuständigen Generaldirektion angefochten wurde.

Der ursprüngliche Kompromiss hätte zur Schaffung einer neuen Kategorie von Autos geführt, die nur mit synthetischen, mit Strom erzeugten Kraftstoffen (E-Fuels) betankt werden können. Der Vorschlag sah eine Reduzierung der CO₂-Emissionen um 70 Prozent im Vergleich zu fossilen Kraftstoffen vor.

Die Generaldirektion für Klimaschutz stellt diese Zahl in Frage und besteht darauf, dass die Definition nur erneuerbare Kraftstoffe nicht biologischen Ursprungs einschließen und Einsparungen von Treibhausgasemissionen um 100 Prozent aufweisen muss. Die Frage lautet also: Bedeutet „CO₂-neutral“ null Emissionen?

Der Text wird nun mit dem zuständigen Ausschuss der Mitgliedsstaaten abgestimmt. Dessen nächste Sitzung ist für Oktober 2023 geplant. UPEI verfolgt die Angelegenheit genau und wird in Kürze eine Stellungnahme zur Definition von E-Fuels im Einklang mit der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) abgeben.

Pierre Lucas, Secretary General

Da sein oder nicht da sein – das ist hier die Frage

36



© David/stock.adobe.com

Rechtsprechung zur Verdachtskündigung bei einem Arbeitszeitbetrug

Der Verdacht einer Täuschung darüber, ob die dokumentierte Zeit mit oder ohne Arbeit verbracht worden ist, rechtfertigt eine ordentliche Verdachtskündigung. Ein derartiges Verfahren war beim Landesarbeitsgericht Mecklenburg-Vorpommern anhängig. Durch seine Entscheidung hat das LAG die schwerwiegenden Bedenken des Arbeitgebers und die ausgesprochene Kündigung bestätigt.

Der Kläger war als Vollzeitkraft in Gleitzeit im Büro beschäftigt, hatte aber auch die Möglichkeit, nach Genehmigung durch seinen Vorgesetzten im Homeoffice zu arbeiten. Im Büro war er bei der Ausnutzung von Arbeitszeiten mit Minusstunden derart aufgefallen, dass mit ihm ein Mitarbeitergespräch geführt worden war. Im weiteren zeitlichen Verlauf bemerkte seine Teamleiterin, die nur in Teilzeit beschäftigt war, dass die beobachtbaren Dienstzeiten des Klägers unter ihren eigenen Zeiten lagen. Seine Bürotür war oftmals verschlossen, obwohl er laut Dokumentation anwesend war. Die Lebensgefährtin des Klägers war ebenfalls bei der Beklagten beschäftigt, allerdings im Homeoffice. Bei einer Überprüfung war der Verdacht aufgekommen, dass der Kläger sich über den PC seiner Lebensgefährtin in das Arbeitszeitmanagementsystem eingebucht hatte, ohne am Arbeitsplatz anwesend zu sein. Bei Kontrollen waren zudem zusätzliche Mängel in der Dokumentation aufgefallen.

In einem weiteren Mitarbeitergespräch hatte der Kläger diesen Umstand eingeräumt. Daraufhin hatte die Beklagte eine ordentliche Kündigung wegen Arbeitszeitbetrugs ausgesprochen und hilfsweise eine Verdachtskündigung. Grundlage der Verdachtskündigung war seitens der Beklagten ein Vertrauensbruch über die Arbeitszeit des Klägers, der nach der Vorgeschichte nicht mehr auszuräumen war.

Das Landesarbeitsgericht und das erstinstanzliche Arbeitsgericht hielten die Verdachtskündigung für sozial gerechtfertigt und damit für wirksam. Kündigungen in Betrieben, für die das Kündigungsschutzgesetz einschlägig ist, sind gerechtfertigt durch Gründe, die in der Person oder in dem Verhalten des Arbeitnehmers liegen, oder durch dringende betriebliche Erfordernisse, die einer Weiterbeschäftigung des Arbeitnehmers in diesem Betrieb entgegenstehen. In Betrieben, die aufgrund ihrer niedrigen Mitarbeiterzahl nicht dem Kündigungsschutzgesetz unterliegen, gelten nur die allgemeinen Kündigungsregeln. Hier muss im Wesentlichen allein auf Form und Frist geachtet werden.

Zurück zum Ausgangsfall: Eine Verdachtskündigung ist eine Kündigung aus personenbedingten Gründen. Sie kommt dann zum Tragen, wenn es gerade

nicht um das Verhalten eines Mitarbeiters geht, sondern sich auf Gründe bezieht, die in der Person des Arbeitnehmers liegen. Der Beklagte hatte offensichtlich seine Arbeitszeitunterlagen manipuliert. Dies für jeden Einzelfall nachzuweisen, war jedoch schwierig. Aber das massiv gegen den Kläger sprechende Misstrauen war so groß, dass das Vertrauen in den Mitarbeiter grundsätzlich gestört war. Aus diesem Grund hat das Landesarbeitsgericht die Kündigung bestätigt.

Vertrauen grundsätzlich gestört

Das Landesarbeitsgericht hat dies dann wie folgt gerechtfertigt: Eine gleitende Arbeitszeit dient insbesondere dem Interesse der Belegschaft, private und dienstliche Belange besser miteinander verbinden zu können. Die Beklagte kann ihren Arbeitnehmern diese Flexibilität nur dann einräumen, wenn die Beschäftigten ihre Arbeitszeiten korrekt erfassen und die entsprechenden Regelungen in der Dienstvereinbarung einhalten. Im vorliegenden Fall bestand der dringende Verdacht, dass der Kläger dieses Vertrauen schwerwiegend missbraucht hat, um in den Genuss von Gehaltszahlungen zu gelangen, die ihm zum Teil nicht zustanden. Wäre die Tat erwiesen, würde sie ohne Weiteres die sofortige Beendigung des Arbeitsverhältnisses rechtfertigen.

Das Landesarbeitsgericht hat sich seine Entscheidung nicht leicht gemacht und ist letztendlich um die Abweisung der Kündigungsschutzklage nicht umhin gekommen. Umfassende Vorarbeit hatte bereits das Bundesarbeitsgericht in zwei Urteilen aus dem Jahre 2019 geleistet. Der Verdacht einer Pflichtverletzung stelle gegenüber dem verhaltensbezogenen Vorwurf, der Arbeitnehmer habe die Pflichtverletzung tatsächlich begangen, einen eigenständigen Kündigungsgrund dar. Der Verdacht der Pflichtverletzung ist ein Eignungsmangel, der eben in der Person des Arbeitnehmers besteht.

Stephan Zieger, bft-Geschäftsführer

LAG Mecklenburg-Vorpommern
Urteil vom 28. März 2023
Aktenzeichen 5 Sa 128/22



© EFA (alle)

Zum Netz der EFA gehören knapp 20 Tankstellen.

8
3

Eine Erfolgsgeschichte in drei Buchstaben

EFA im Porträt

Um von einem Angestelltenverhältnis in die Selbstständigkeit zu wechseln, braucht es Mut, Glück und natürlich Können. Ein Beispiel ist Emil Fahrer, der 1973 mit dem Kauf einer Tankstelle den Grundstein für unser Mitgliedsunternehmen EFA mit Sitz im baden-württembergischen Ettlingen gelegt hat. Heute gehören 22 Stationen mit dem Bienen-Symbol und eine eigene Shop-im-Shop-Bäckereimarkte zum Netz. Ein Porträt zum 50-jährigen Firmenjubiläum.

An fünf Standorten wurde ein Bäckerei-konzept unter der Marke Hatz umgesetzt.



Als Emil Fahrer 1972 eine Tankstelle in Karlsruhe angeboten wurde, zögerte der damals 40-jährige Prokurist eines Mineralölhändlers nicht lange: Er pachtete die Station an und gründete am 1. Januar 1973 das Unternehmen EFA. Anfang jenes Jahres war jedoch noch nicht abzusehen, dass im Herbst die Ölkrise für sehr viel Unruhe und einige Insolvenzen in der Branche sorgen sollte. „Es war keine einfache Zeit, aber wir haben es geschafft, gut durch die Krise zu kommen und unser Unternehmen auszubauen“, erinnert sich Wolfgang Fahrer, Sohn des 2018 verstorbenen Gründers und seit 2010 Geschäftsführer von EFA.

Vom Forecourt ins Büro

Fahrer, damals selbst erst acht Jahre alt, wurde schnell bei der Arbeit an der Tankstelle miteingespant. Fast jeden Samstag setzte er sich in die Straßenbahn, fuhr bis zur Endstation der Linie, wo sich die Tankstelle befand, und betankte Fahrzeuge, putzte Scheiben und prüfte den Reifendruck – natürlich gegen ein kleines Trinkgeld. „Sonst hätte ich das wahrscheinlich nicht gemacht“, sagt Fahrer lachend. Doch beim Service auf dem Forecourt blieb es für den Karlsruher nicht. Später half er im Büro, insbesondere bei den Monatsabrechnungen, die damals natürlich noch manuell und



Wolfgang Fahrer, Sohn des Firmengründers Emil Fahrer, begrüßte rund 150 Gäste auf der Jubiläumsfeier zum 50-jährigen Bestehen.

mit Unterstützung einer Rechenmaschine gemacht wurden. „Das Monatsende war immer eine sehr hektische Zeit, bei der die ganze Familie mit angepackt hat“, erinnert sich Fahrer. Heute könne man sich gar nicht mehr vorstellen, dass alle Beträge einzeln auf den Rechnungen eingetragen werden mussten und man am Ende mit zentimeterdicken Papierstapeln aus Lastschriften zur Bank gegangen ist.

Mit 13 Jahren hieß es dann zwei Wochen nicht nur helfen, sondern führen – ein nach wie vor prägendes Erlebnis für Fahrer. Ein Tankstellenpächter der EFA, damals war das Netz bereits auf fünf Stationen angewachsen, schmiss von einem Tag auf den anderen hin, ohne Bescheid zu geben. Erst als die Kunden anriefen und meldeten, dass die Station im Karlsruher Industriegebiet noch geschlossen sei, fiel seine Abwesenheit auf. Vater und Sohn, der zufällig Schulferien hatte, machten sich auf den Weg, dem Junior wurde zwei Stunden über die Schultern geschaut und dann hieß es: „Jetzt machst du alleine weiter.“ Es wurde zwar schnell ein Ersatz für den Pächter gefunden, doch nach einem epileptischen Anfall im Shop fiel auch der aus. Insgesamt verantwortete Fahrer die Station 14 Tage alleine, bis ein neuer Pächter anfangen konnte. „Das wäre heute mit den großen Shops und all der Technik gar nicht mehr möglich“, ist Fahrer überzeugt.

Diese prägende Erfahrung scheint ihn nicht davon abgehalten zu haben, den Weg ins väterliche Unternehmen zu gehen. „Mir war immer klar, dass ich nicht studieren möchte, sondern möglichst schnell in den Betrieb einsteigen will“, erinnert er sich. Zur Wahl standen deshalb eine Ausbildung zum Bankkaufmann oder zum Steuerfachgehilfen. Der damals 20-Jährige entschied sich für zweiteres. „Das war am Anfang relativ trocken, aber die Ausbildung hat mir immer wieder im Unternehmen geholfen“, sagt Fahrer rückblickend. Insbesondere beim Unternehmenswachstum war das steuerrechtliche Wissen von Vorteil. „Wir sind immer gesund ohne aktive Akquise gewachsen. Die neuen Stationen sind uns in der Regel angeboten worden und wir haben dann entschieden, ob die Tankstelle zu uns passt oder nicht“, erklärt der Unternehmer. Zwischenzeitlich gehörten 30 Stationen zu EFA, doch von den weiter entfernt gelegenen Standorten habe man sich dann wieder aus strategischen Gründen getrennt. Heute zählt der Mittelständler 22 Stationen im badischen Raum, darunter fünf Standorte unter der Marke Aral.

Bäckerei als Shop-im-Shop

Eine Besonderheit bei EFA ist das Backgeschäft in Kombination mit dem Kaffee der regionalen Rösterei Ettl. „Wir wollten vor einigen Jahren das Bistrogeschäft professionalisieren und standen vor der



Foto der ersten EFA-Tankstelle Remchingen-Wilferdingen, die es heute noch gibt.

Wahl: etwas Eigenes aufbauen, was sehr teuer und aufwändig ist, oder ein System dazu kaufen“, erklärt der Geschäftsführer. Über den Bekanntenkreis fand Fahrer einen Bäcker, der allerdings finanziell auf keinen guten Beinen stand. Fahrer übernahm die Marke Hatz und integrierte die Bäckereien als Shop-in-Shop-System in fünf Stationen. Prinzipiell sei er zufrieden mit dem Geschäft, aber es sei schwer, es weiterzuentwickeln, wenn das passende Personal fehle – ein Problem, das aktuell viele Betreiber und Gesellschaften nur zu gut kennen dürften.

Ebenfalls aktiv ist Fahrer im Waschgeschäft: Fast jede Tankstelle wird durch eine Portalwaschanlage oder Waschstraße plus SB-Plätze ergänzt. An der Tankstelle in Karlsruhe können die Kundinnen und Kunden ihre Fahrzeuge sogar an 14 SB-Plätzen reinigen.

Auf dem Gelände des Waschparks feierte das Unternehmen Mitte Juli auch sein 50-jähriges Jubiläum, auf das Fahrer nur zufällig durch ein

Anschreiben der Industrie- und Handelskammer aufmerksam wurde. „Wir haben uns überlegt: Entweder wir machen es richtig oder wir lassen es sein“, erzählt der Unternehmer. Er entschied sich fürs „Richtigmachen“ und feierte gemeinsam mit 150 Gästen, Sänger Pietro Lombardi und Ex-Bachelor Paul Janke eine große Sommerparty. „Mein Vater hätte in seiner gewohnt badische Art wahrscheinlich erstmal gesagt: ‚Was isch denn das für eine Scheißidee.‘ Aber ich bin überzeugt, dass ihm die Feier am Ende richtig gut gefallen hätte und er stolz darauf wäre, was wir mit der Firma geschaffen haben“, sagt Fahrer.

Und wie geht es weiter? „Ich bin jetzt 50 Jahre dabei und das Tankstellengeschäft war nie langweilig. Ich bin nach wie vor noch motiviert“, betont der Karlsruher. Und so lange das der Fall sei, werde er auch weitermachen.

Annika Beyer

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

ZAHLN PER APP MIT DEM WEAT-MPH



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:

Zahlungsdienstleister (ZAG)



■ Hectronic GmbH

Tankstellen-Management wie von selbst. Die Lösungen aus den Bereichen VERWALTEN, BEZAHLEN/AUTORISIEREN, TANKEN und MESSEN decken das gesamte Spektrum ab und lassen sich flexibel und individuell kombinieren, integrieren und skalieren. Die smarten Software-Lösungen ergänzen die bewährten Hardware-Komponenten und eröffnen neue Möglichkeiten hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Benutzerfreundlichkeit. www.hectronic.com

■ WEAT Electronic Datenservice GmbH

WEAT ist größter Anbieter für giro-, Kredit- und Flottenkartenverarbeitung im Tankstellengeschäft mit über 5.000 angeschlossenen Stationen. Über 50 Kartenarten werden bei WEAT verarbeitet und mehr als zehn Apps mit Zahlfunktionen über den WEAT Mobile Payment Hub „MPH“ unterstützt. MTS, Pricing, Absatzmengen und PSD2 Akquisitionsgeschäft runden das WEAT-Portfolio ab. Alles aus einer Hand. www.weat.de

Potentiale analysieren und Kosten senken

Mit unserer Potentialanalyse steigern Sie den Gewinn für Ihre Tankstelle.

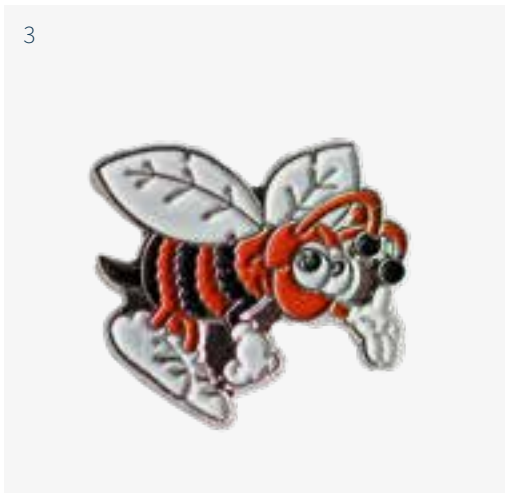
**Kostenlos
informieren!**



WIR BÜNDELN TANKSTELLEN-KOMPETENZ



Frank Feldmann
frank.feldmann@eft-service.de
0228 91029-31



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

Aktion im September & Oktober 2023

→ Verbrauchsmaterialien

1. 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

2. Fahrtenbücher

Maße: DIN A 6 | 50 Stück pro VE

Preis: € 16,62

Art.-Nr.: 10119

Aktion: 5 VE bestellen 1 VE gratis erhalten

3. Ansteckpin Biene

(orange/schwarz) und "Tanken und mehr"

Beschreibung: 15 x 15 mm | orange-schwarz-weiß

| Messing

Preis: € 1,50 | Art.-Nr.: 10701

→ Rubrik: Werbung | Werbe- & Streuartikel

4. Designer Ölwanne im Ölflaschen-Look

Maße: ca. H 150 cm x B 58 cm x T 36 cm

Farben: anthrazit, blau, orange, rot, schwarz

Preis: € 489 | Art.-Nr.: 4712

→ Rubrik: Fahrzeugzubehör | Motoröle

Ankündigung für November & Dezember 2023

→ Rubrik: Verbrauchsmaterialien

5. bft Druckerrolle Thermopapier

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

Preis: € 19,95

Art.-Nr.: 950101

Aktion: 5% Rabatt

Aktion

„Praxis für Politik“

Bundestagsabgeordnete packen bei bft-Mitgliedern mit an



© Stephan Zieger

Heimspiel in Berlin (v. l.): Paul Wolter und Melanie Neumann, beide Gebietsleiter bei Sprint, der Bundestagsabgeordnete Ruppert Stüwe, Sarah Schmitt, Leiterin des bft-Hauptstadtbüros, und Tankstellenpartner Patrick Lück.

Besuch in Worms (v. l.): Tankstellenbetreiber Jürgen und Sandra Heydasch, der Bundestagsabgeordnete Jan Metzler sowie Michael und Deinhard Dittert, Geschäftsführer von Oel-Heimbürger.



© Kathleen Kollwe

46

Jährlich organisiert der Bundesverband der Dienstleistungswirtschaft (BDWi), in dem der bft Mitglied ist, im Rahmen der Aktion „Praxis für Politik“ Unternehmenspraktika für Bundestagsabgeordnete in ihren Wahlkreisen. Mehr als 100 Volksvertreter hatten Interesse an der Aktion. 70 Praktika konnten bereits vermittelt werden. Auch unsere Mitgliedsunternehmen sind regelmäßig Gastgeber für Bundestagsabgeordnete, die sich einen Einblick in die Tankstellenbranche verschaffen wollen.

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

ren, dass ein technologieoffenes Denken und der Einsatz von E-Fuels und HVO sinnvoll sind.

Im Rahmen der Aktion hat außerdem der SPD-Politiker Ruppert Stüwe Mitte September eine Tankstelle unseres Mitglieds Sprint in Berlin besucht. Der Abgeordnete nahm sich viel Zeit, um sich von Sprint-Partner Patrick Lück sowie den Gebietsleitern Melanie Neumann und Paul Wolter die Abläufe an der Tankstelle zeigen zu lassen und um tatkräftig mitzuhelfen. Neben dem operativen Geschäft gehörten der Mindestlohn und Personal-mangel zu den Schwerpunktthemen der Gespräche. Auch Kathleen Kollwe von unserem Dachverband MEW Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland und Sarah Schmitt, Leiterin des bft-Hauptstadtbüros, waren vor Ort. Sarah Schmitt betonte, wie wichtig der Einsatz von HVO zum Erreichen der Klimaschutzziele ist. „Wir setzen uns für eine rasche Zulassung von HVO100 ein, da das Produkt zu einer nennenswerten und sofortigen CO₂-Einsparung führt“, erklärte sie Stüwe.

Annika Beyer

Die wichtigsten Informationen auf einen Blick!

bft-Nachrichten

Hier finden Sie alle bisherigen Ausgaben zum Nachblättern:
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, 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.

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 | bonn@bft.de

AUTOREN

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

VERLAG

Einkaufsgesellschaft freier
Tankstellen mbH (eft), Bonn

ANZEIGENLEITUNG

Maya Feldmann
Tel.: 0228/91029-55 | Fax: 0228/91029-45
marketing@eft-service.de

ANZEIGENSCHLUSS

Es gilt der Mediaplan 2023.

LAYOUT & SATZ

Kopfstrom GmbH, Bonn, www.kopfstrom.de

DRUCK

Bonifatius, Paderborn, 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 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 overall scene suggests a professional or educational setting.

bft-akademie

Weiterbildung

für den Tankstellenmittelstand



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

[bft-akademie.de](https://www.bft-akademie.de)