

Rück- und Ausblick

So stellt sich der Verband für 2024 auf

Im Porträt

Iris Müller – eine, ohne die es nicht geht

Neues Mitglied

24-Autobahn-Raststätten stellen sich vor

bft

NACHRICHTEN

KOSTENLOSES MITGLIEDERMAGAZIN • AUSGABE 6 • DEZEMBER 2023 • JAHRGANG 30

Sicher versorgt

Mittelstand macht mobil!



Liebe Leserin, lieber Leser!



© Sandra Kühnappel

Das Jahr ist bald zu Ende. Überall weihnachtet es. Das setzt sich jetzt langsam durch. Die Weihnachtskekse gab es bei unserem Discounter schon im September. Auch die Logistik für unsere Shops ist schon seit ein paar Wochen

auf Weihnachten eingestellt. Damit nichts dazwischenkommt.

Dazwischen gekommen ist dem Bundesfinanzminister Christian Lindner und im Prinzip der ganzen Regierung ein böses Urteil des Bundesverfassungsgerichts. Die Regierung ist daher nicht in Weihnachtsstimmung. Das Urteil hat Auswirkungen auf vieles. Dinge, mit denen die Untiefen des Klima- und Mobilitätswandels erleichtert werden sollten. Im Prinzip hatte das Bundesverfassungsgericht ja Recht. Wir dürfen unsere Rückstellungen, die wir aus welchem Grunde auch immer gemacht haben, nicht für andere Dinge verwenden – jedenfalls nicht einfach so.

Aber zurück zu unserem Verbandsmagazin, das Sie gerade in Händen halten. Es ist die letzte Ausgabe der bft-Nachrichten für 2023. Sie ist wieder voll mit allem Wichtigem aus den letzten Monaten und mit Dingen, die Sie für 2024 wissen sollten. Wir beginnen mit einem Rück- und Ausblick, aber auch mit Nachdenklichem für 2024. Mein Kollege Daniel Kaddik setzt im Interview das fort, was unser Vorsitzender Duraid El Obeid auf der Hauptversammlung gemacht hat: dem unabhängigen Markt eine Stimme verleihen, die anspricht, was Sache ist.

Außerdem berichten wir über die beiden Gäste auf unserer Jahreshauptversammlung in Berlin. Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, und Hildegard Müller, Deutschlands oberste

Automobillobbyistin, hatten in Berlin nur lobende Worte für den bft und seine Mitglieder. Unser wichtiges Thema, die Zukunft der flüssigen Kraftstoffe, haben sie in ihren Reden aufgenommen und sich als Ansprechpartner empfohlen. Wir werden 2024 sicherlich darauf zurückkommen.

Mit der Einrichtung der Arbeitskreise kommen wir den Forderungen unserer Mitglieder aus den Strategieüberlegungen nach. In allen angebotenen Arbeitsfeldern haben wir viele „Mitreiter“ gefunden. Mit Ihnen zusammen können wir den Verband in die Zukunft ausrichten und davon profitieren, dass es viele nützliche Erfahrungen und Projekte im Kreis der Mitglieder gibt. Wissenswertes erfahren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Landesgruppen tagung Süd und Südwest in Lindau am Bodensee. Dort war der bft zu Gast bei der Firma Obrist. In der Werkstatt von Felix Wankel wurde man über Neuigkeiten zum Thema E-Fuels informiert. Lesen Sie, wie man dort an der Zukunft arbeitet. Ein Beitrag in unseren bft-Nachrichten, der uns viel Freude gemacht hat, ist das Porträt über unsere Frau Müller. Es gibt Menschen, die stehen nicht im Vordergrund, aber ohne sie geht gar nichts. So eine ist Iris Müller. Sie hat ein offenes Ohr für die Nöte unserer Mitglieder und findet dann auch immer den richtigen Ansprechpartner. Viel Spaß bei der Lektüre.

Uns bleibt für 2023 nur noch, uns für die gute und erfolgreiche Zusammenarbeit zu bedanken. Die vergangenen zwölf Monate hatten es in sich. Personell haben wir uns in diesem Jahr verstärkt. Einfacher wird es 2024 sicher nicht werden. Aber gemeinsam sind wir gut aufgestellt. Wir wünschen Ihnen von ganzem Herzen eine ruhige und besinnliche Weihnachtszeit. Rutschen Sie gut ins Jahr 2024. Wir freuen uns auf die weitere Zusammenarbeit mit Ihnen allen!

Ihr Stephan Zieger



Inhalt

Titelthema

04 Rück- und Ausblick

News

08 Neuigkeiten aus der Branche

Aus dem Verband

12 JHV-Nachbericht: Rede von Oliver Luksic

14 JHV-Nachbericht: Rede von Hildegard Müller

16 bft-Arbeitskreise nehmen ihre Arbeit auf

18 Nachbericht zur Landesgruppentagung Süd und Südwest

20 Update zu eFUEL-TODAY

22 Porträt Iris Müller

Aus der Branche

24 Neues aus Berlin – Arbeitsgruppe zu E-Fuels gestartet

26 BDWi – Kommentar zum Urteil des Bundesverfassungsgerichts

28 MEW – Energiewende ohne massive staatliche Förderung?

29 UPEI – Update zur Euro-7-Norm

30 Schnell den Verband gefragt – Das ändert sich 2024

34 Im Porträt – 24-Autobahn-Raststätten GmbH

38 eft-Empfehlungslieferanten

40 eft-Onlineshop

42 aFuel von Obrist

43 Impressum



© Simon Blackley

Daniel
Kaddik

„Wir müssen
als Tankstellen-
mittelstand
laut für unsere
Ziele, aber auch
für unsere
Lösungen
werben.“

Rück- und Ausblick

Ruhig war 2023 für die Tankstellenbranche wahrlich nicht – und auch das kommende Jahr mit den anstehenden Europawahlen wird sicherlich keine Verschnaufpause zulassen. Doch dank der neuen strategischen Ausrichtung im Verband, personeller Verstärkung und internationaler Partnerschaften ist der bft gut für die kommenden Monate gerüstet, betont bft-Geschäftsführer Daniel Kaddik im Interview.



Herr Kaddik, in den vergangenen Wochen sind in Deutschland und in Europa einige wegweisende Entscheidungen für die Branche gefallen. Wie bewerten Sie die Entwicklungen?

Wir haben in den letzten Wochen viel Licht und viel Schatten im Bereich der Zukunft des Individualverkehrs gesehen. Auf der einen Seite haben wir aus Brüssel mal wieder schlechte Nachrichten bekommen, weil E-Fuels nicht in die Euro-7-Norm und bei den CO₂-Flottengrenzwerten für Nutzfahrzeuge in der Form eingebracht worden sind, wie wir uns das erhofft haben. Es wird weiterhin nur geschaut, wie viel CO₂ hinten aus dem Auspuff rauskommt, und nicht, wie viel CO₂ über den gesamten Lebenszyklus des Kraftstoffs entsteht. Damit werden CO₂-neutrale oder gar CO₂-negative Kraftstoffe ausgeschlossen und die Idee von E-Fuels ad absurdum geführt.

Und wo gab es Licht?

Wir haben vom Bundeskabinett endlich final grünes Licht dafür bekommen, dass wir ab dem Frühjahr 2024 HVO in Reinform an öffentlichen Tankstellen verkaufen dürfen. Dafür haben wir uns lange eingesetzt. Indem wir das Produkt bis zu 100 Prozent offiziell an unseren Stationen anbieten können, kann die Branche ihren Beitrag zur Defossilisierung der Bestandsflotte und damit zum Klimaschutz leisten. Wir haben schon heute zahlreiche Mitglieder, die den Kraftstoff aus Rest- und Abfallstoffen als Beimischung und sogar als HVO100 an ihren Tankstellen anbieten. Hier zeigt der Mittelstand, welche Vorreiterrolle er in Sachen Klimaschutz spielt.

Wie geht der bft mit der aktuellen Situation um?

Die Entwicklungen in Brüssel haben uns klar gezeigt, dass wir nicht stehen bleiben dürfen, sondern unsere Bemühungen noch weiter verstärken müssen – und zwar nicht nur in Deutschland, sondern in allen europäischen Ländern. Wir müssen in der gesamten EU ein Verständnis dafür aufbauen, dass wir Technologieoffenheit bei der Defossilisierung brauchen. Denn es ist bereits jetzt klar: Die Elektrifizierung wird aufwendiger als geplant, langsamer als gewünscht und teurer als erhofft. Deshalb müssen wir gemeinsam mit

europäischen Partnern dafür sorgen, dass wir eine bezahlbare und vor allem sichere Alternative im Verkehr haben. In diesem Zusammenhang müssen wir beispielsweise bei der Review-Klausel zu den CO₂-Flottengrenzwerten darauf drängen, dass synthetische Kraftstoffe als echte und umsetzbare Alternative aufgenommen werden.

„Wir verstehen eFUEL-TODAY als gesamt-europäische Initiative und arbeiten daran, das auch dementsprechend zu kommunizieren.“

Im Juni 2024 steht die Wahl zum Europäischen Parlament an – Ausgang ungewiss. Wie wird der bft die Wahl begleiten?

Wir müssen als Tankstellenmittelstand laut für unsere Ziele, aber auch für unsere Lösungen werben. Dabei geht es nicht nur darum, den Mittelstand als Branche zu erhalten, sondern wir wollen unseren Beitrag zur Verkehrswende leisten dürfen. Dazu muss man uns aber auch lassen. Das müssen die Parteien verstehen. Und wir müssen sehen, welche Parteien willens und in der Lage sind, auf die Herausforderungen des Tankstellengewerbes einzugehen. Dazu werden wir im Vorfeld der Wahlen Wahlprüfsteine entwickeln und entsprechend kommunizieren. Und nach der Abstimmung werden wir die wiedergewählten und neuen Mitglieder des EU-Parlaments gemeinsam mit den Partnern unseres deutschen Dachverbands MEW und den europäischen Kollegen von der UPEI in die Pflicht nehmen. Wir werden ihnen nicht nur unsere Lösungen zeigen, sondern auf die Lösung der Probleme drängen anstatt auf eine Neuauflage der „Kommissions neue Kleider“.

Welche Rolle wird dabei die Kampagne eFUEL-TODAY spielen, die der bft vor drei Jahren mitinitiiert hat?

Wir verstehen eFUEL-TODAY als gesamteuropäische Initiative und arbeiten daran, das auch dementsprechend zu kommunizieren. Inzwischen haben wir Partnerschaften in Tschechien, Spanien, Italien und Österreich aufgebaut und arbeiten dort eng beispielsweise mit den jeweiligen

Mitgliedsverbänden der UPEI zusammen. Dabei stellen wir beispielsweise unsere Texte und Marketingmaterialien in der entsprechenden Landessprache zur Verfügung. Dieses Engagement wollen wir in den kommenden Monaten auf weitere Länder ausdehnen. Wir sind uns sicher: Nur gemeinsam werden wir in der Lage sein, die europäischen Gesetzgeber davon zu überzeugen, dass man die Herausforderungen der Defossilisierung im Verkehr nicht mit nur einem Ansatz lösen kann. Wir brauchen einen Strauß aus Lösungen, zu dem unbedingt synthetische Kraftstoffe gehören. Aber dafür brauchen wir stabile und realistische Rahmenbedingungen und keine Luftschlösser wie die Elektromobilität.

Kommen wir von der politischen auf die Verbandsebene. Was waren aus Ihrer Sicht die wichtigsten Meilensteine in diesem Jahr?

Wir haben einen neuen E-Mail-Server und Microsoft Office 365 eingeführt (*lacht*). Nein, ernsthaft. Bei uns hat sich in den vergangenen Monaten viel getan. Wir haben den 2022 gestarteten Strategieprozess noch einmal aufgenommen und

die Themen Kommunikation und Veranstaltung. Insbesondere den Bereich Events werden wir deutlich mit neuen und innovativen Formaten ausbauen. Ich freue mich sehr auf die Ankunft der neuen Kollegen, mit denen wir gemeinsam unsere Ideen umsetzen können.

Sie haben bereits die Branchenstudie angesprochen. Wie war hier die Resonanz?

Mit Prof. Hanna Schramm-Klein von der Universität Siegen haben wir eine Expertin für den Bereich Handelsforschung als Autorin gewonnen, die eine umfassende und sehr in die Tiefe gehende Branchenstudie umgesetzt hat. Damit werden wir argumentativ noch mehr gestärkt, weil wir die wohl beste Abbildung unserer Branche und der damit verbundenen Trends im Individualverkehr haben. Darüber hinaus hat sie sich sehr ausführlich damit beschäftigt, wie die Tankstelle der Zukunft aussieht und welche Rolle dabei der Mittelstand haben wird. Das Ergebnis stieß auf großes Interesse, nicht nur bei der Fachpresse. Im kommenden Jahr werden wir nicht nur ein Update der Branchenstudie veröffentlichen, das aktuelle Entwicklungen miteinbezieht, sondern wollen die Themen Zukunft der Mobilität und die Rolle des Tankstellenmittelstandes als zentrale Forschungs- und Kampagnenthemen bearbeiten.

Sie sind jetzt seit etwas mehr als sechs Monaten beim bft. Was waren Ihre persönlichen Highlights?

Mein persönliches Highlight war das Kennenlernen der Mitglieder und der Menschen in und um den Verband, insbesondere bei der Messe Tankstelle & Mittelstand, bei der Jahreshauptversammlung und bei den Landesgruppentagungen. Hier ist mir viel Offenheit und der Wille entgegengebracht worden, Erfahrungen zu teilen. Sätze wie „Schön, dass Sie da sind.“ oder „Wann kommen Sie mal bei mir vorbei?“ lassen mich wirklich spüren, dass ich Teil des bft geworden bin. So fühlt man sich nicht nur angekommen, sondern zu Hause.

Das Gespräch führte Annika Beyer.



„Mein persönliches Highlight war das Kennenlernen der Mitglieder und der Menschen in und um den Verband, insbesondere bei der Messe Tankstelle & Mittelstand, bei der Jahreshauptversammlung und bei den Landesgruppentagungen.“

mit konkreten Maßnahmen verbunden, die jetzt in der Umsetzung begriffen sind. Die Schaffung der Arbeitskreise und breite Kommunikationskampagnen etwa zur Branchenstudie Tankstellenmarkt 2022 waren erste Schritte. Außerdem sind wir dabei, die Geschäftsstellen umzustrukturieren und die Verzahnung mit der Einkaufsgesellschaft freier Tankstellen und mit dem MEW zu intensivieren. Ab 2024 verstärken außerdem neue Kollegen das Team in Berlin und betreuen

Impressionen aus 2023

In diesem Jahr trafen sich wieder vier Landesgruppen zu ihrer Tagung.



© bft



© Stephan Ziegler



© Obrist

Gut besuchte
Abendveranstaltung der
Jahreshauptversammlung mit
tollen Rednern.

Auf der Messe Tankstelle & Mittelstand wurden die sechs Gewinner des Preises „Tankstellen des Jahres“ gekürt.



© Tankstelle/G. Lukas

Die Kampagne eFUEL-TODAY stellt sich international auf.



© eFUEL-TODAY

Der alte neue Vorstand nach den Wahlen auf der Jahreshauptversammlung.



© Sandra Kühnapfel



News

Kurz & knapp

→ **Übernahme:**

Total Energies zieht sich aus dem Tankstellengeschäft zurück. Couche-Tard hat nun grünes Licht von der EU-Kommission erhalten und darf Total-Tankstellen des Energiekonzerns erwerben – sowohl in Deutschland, Belgien, Luxemburg als auch in den Niederlanden.

→ **Tankkarte:**

DKV Mobility baut ihr Versorgungsangebot für alternative Kraftstoffe weiter aus. Ab sofort können Kunden des Rateringer Dienstleisters den CO₂-reduzierten Diesel HVO (in diversen Mischformen bis hin zu HVO100) an rund 650 Tankstellen in Europa über ihre DKV Card beziehen. In Deutschland bieten nach Unternehmensangaben ungefähr 50 Stationen diesen Kraftstoff an.

→ **Pilotprojekt:**

Die Scheibenreiniger-Zapfsäule mit Rundum-sorglos-Service für Drittkunden an der Baywa-Tankstelle in Friedberg ist eine technische Neuheit mit hohem Convenience-, Nachhaltigkeits- und Kundenmehrwert. Der Dispenser eignet sich für Tankstellen ebenso wie für Ladeparks und SB-Waschanlagen.



H2Now bekommt weiteren Geschäftsführer

Mit Andre Stracke gewinnt H2Now zum 1. April 2024 neben Stefan Schwarzer einen weiteren Kopf der Branche für die Aufgabe, deutschlandweit ein grünes Wasserstoff-tankstellennetz für den Nutzfahrzeugbereich aufzubauen. Bisher ist Stracke Leiter Mobility und Mitglied der Geschäftsleitung bei der Westfalen und leitete dort den Umbau des Geschäftes in Richtung Mobility Hubs mit neuen emissionsarmen Antriebsenergien der Zukunft ein. H2Now wurde von den bft-Mitgliedern Score und BMV Energy gegründet und bündelt die Synergien mittelständischer Unternehmen, um die Energiewende durch den Einsatz von grünem Wasserstoff in Lkw und Bussen voranzutreiben. Als Poolgesellschaft für interessierte und motivierte Unternehmen dient dabei die dafür gegründete H2 Alternative Energien GmbH.

Mabanaft verkauft OIL!-Anteile an Prax

Im Rahmen der Vereinbarung übernimmt die Prax Group rund 340 Tankstellen in Deutschland, Österreich, der Schweiz und Dänemark, vorbehaltlich der erforderlichen behördlichen Genehmigungen. Dieser Schritt steht im Einklang mit der Strategie der Mabanaft-Gruppe, heißt es in einer Pressemitteilung. Mabanaft will sich proaktiv für die Energiewende einsetzen und bietet ihren Kunden eine breite und flexible Produktpalette an, die den konventionellen Markt bedient und gleichzeitig eine aktive Rolle im Bereich innovativer kohlenstoffarmer Kraftstofflösungen spielt. Die Strategie von Mabanaft basiert auf der Umnutzung bestehender Anlagen und Kompetenzen, um die sich ändernden Bedürfnisse der Kunden bei der Dekarbonisierung zu erfüllen und gleichzeitig die Herausforderungen der Energiewende gemeinsam zu meistern. Kürzlich gab Mabanaft zusammen mit ihrem Kunden und Projektpartner Air Products die Absicht bekannt, im Hamburger Hafen Deutschland erstes großes Importterminal für grünes Ammoniak zu bauen.





Sprint feiert 50-jähriges Markenjubiläum

Stolze 50 Jahre ist es her, dass die Cosy-Wasch-Gruppe die erste Station in Deutschland unter der Marke „Sprint“ eröffnete. 1987 gliederte das Unternehmen das Tankstellengeschäft in die eigenständige Tochtergesellschaft Sprint Tank GmbH aus. Wiederum 15 Jahre später übernahm schließlich die BMV Mineralöl Versorgungsgesellschaft, heute BMV Energy, die Mehrheit der Anteile, seit 2006 ist die inhabergeführte Mineralölgesellschaft alleiniger Eigentümer der Sprint Tank. Doch damit war der Expansionskurs des Berliner Mittelständlers noch lange nicht beendet: 2008 wuchs das Netz um 87 Stationen der HPV Hanseatic Petrol Vertriebs GmbH. Heute zählen rund 140 Sprint-, GO- und SB-Tankstellen mit Schwerpunkt im ostdeutschen Raum zu Sprint Tank. „Durch die Umflaggung der zugehörigen GO-Tankstellen auf die Marke Sprint stärken wir seit Jahren das Sprint-Tankstellennetz und gewinnen somit weiter an Bekanntheit und Relevanz bei immer mehr Kundinnen und Kunden“, erklärt Duraid El Obeid, Geschäftsführer der Sprint Tank, die Strategie.

Anlässlich des Jubiläums startet Sprint in der Weihnachtszeit eine nationale Plakat- und Social-Media-Kampagne zur Kundeninformation. Flankiert wird die Kampagne durch rund 340.000 kleine Jubiläumstütchen mit roten Fruchtgummiherzen, die die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an den Stationen gratis an die Kundinnen und Kunden verteilen. „Ohne unsere Partnerinnen und Partner an unseren Tankstellen und die Kolleginnen und Kollegen in der Zentrale wäre dieser Erfolg nicht möglich. Dafür wollen wir herzlich Danke sagen! Gemeinsam werden wir daran arbeiten, dass wir weiter wachsen und sich die Erfolgsgeschichte von Sprint auch die kommenden 50 Jahre fortsetzt“, kündigt El Obeid an.

Erste öffentliche E20-Zapfsäule wird eröffnet

Cropenergies und Oktan haben Mitte Oktober 2023 die erste Zapfsäule für Super E20 an einer öffentlichen Tankstelle in Betrieb genommen. Der Versuch mit dem Testkraftstoff in den Flotten von Südzucker, Cropenergies, Beneo und Beneo Palatinit am Standort Mannheim soll zeigen, wie mit bestehender Infrastruktur und zu akzeptablen Preisen sofort mehr Klimaschutz erzielt werden kann. Der Anbieter verspricht mit dem Kraftstoff „Super Eco 20“ circa 15 Prozent CO₂-Einsparung im Vergleich zu rein fossilem Benzin (eigene Berechnung) sowie weniger Feinstaub- und Stickoxidausstoß. Zuständig für die Lieferung des E20 ist die Mabanaft.

Logpay hat seine Tank- & Lade-App überarbeitet

Kunden steht ab sofort die neueste Version für Charge & Fuel in den entsprechenden App-Stores zur Verfügung. Neben einem überarbeiteten Design gibt es eine Vielzahl neuer Funktionen. So haben Kunden nun die Möglichkeit, Tankstellenpreise in der Nähe in einer Listenansicht zu vergleichen. Außerdem ermöglicht die neue App Nutzern auf der Basis des gefilterten Steckertyps zu erkennen, ob genau für diesen Steckertyp Ladepunkte verfügbar sind. Damit können E-Auto-Fahrer schnell die passende Ladestation für ihr Fahrzeug finden. Darüber hinaus wurde eine neue Funktion zur Anzeige des laufenden Ladevorgangs hinzugefügt. Sie informiert den Fahrzeugbesitzer in Echtzeit über den Fortschritt des Ladevorgangs.

E-Ladenetzranking des VDA

In Deutschland gibt es 97.495 öffentlich zugängliche Ladepunkte, davon 18.577 Schnellladepunkte (Quelle: Bundesnetzagentur, Stand: 1. Juli 2023). Damit kommen in Deutschland zum Stichtag 1. Juli 2023 im Durchschnitt 21 E-Pkw auf einen öffentlich zugänglichen Ladepunkt. Beim letzten VDA-E-Ladenetzranking Anfang des Jahres waren es noch 23 E-Pkw pro öffentlichen Ladepunkt. Während das Delta zwischen Bedarf und Angebot über Jahre gewachsen ist, hat sich die große Lücke nun etwas verkleinert. Der Nachholbedarf bleibt jedoch groß. Um das Ziel von einer Million Ladepunkten im Jahr 2030 zu erreichen, das auch die Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag und jüngst in der Nationalen Industriestrategie ausdrücklich festgehalten hat, müsste sich das Ausbautempo der vergangenen zwölf Monate mehr als verdreifachen. Hinzu kommt: In rund der Hälfte (48 Prozent) aller 10.773 Gemeinden in Deutschland gibt es immer noch keinen einzigen öffentlichen Ladepunkt.

Für die Ladezeit und die Auslastung der Ladepunkte spielt deren Ladeleistung eine wichtige Rolle. Betrachtet man die Ladeleistung, die pro E-Pkw in Deutschland durchschnittlich zur Verfügung steht, um den Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur abzubilden, so ergibt sich nun eine Trendwende: Während diese Kurve seit 2020 über die Jahre kontinuierlich von 3,4 auf 1,4 kW am 1. Januar 2023 (Datenstand des letzten VDA-E-Ladenetzrankings) fiel, stieg die pro E-Auto zur Verfügung stehende Ladeleistung zum 1. August 2023 auf 1,7 kW. Hintergrund dieser Entwicklung ist, dass im bisherigen Jahresverlauf verstärkt Schnellladepunkte mit hoher Ladeleistung hinzugebaut wurden. Die VDA-Auswertung zeigt jedoch auch: In acht von zehn Gemeinden in Deutschland gibt es nach wie vor nicht einen einzigen Schnellladepunkt.

Viertelmillion Quadratmeter Neuwald geschafft

Was mit einer neu geschaffenen Waldfläche in Dithmarschen begann, ist mittlerweile auf einen stolzen, mehr als 250.000 Quadratmeter großen Laubwald in zwei Regionen angewachsen. Das entspricht mehr als 35 Fußballfeldern. Diese Viertelmillion Quadratmeter Neuwald feierte Initiator und bft-Mitglied Anton Willer am 17. Oktober 2023 ausgiebig mit allen Beteiligten in Ascheffel: Daniel Günther, Willer.Wald-Schirmherr und Ministerpräsident von Schleswig-Holstein, sowie eine Abordnung des Klima-Partners Holstein Kiel mit Trainer Marcel Rapp, Colin Kleine-Bekel und Shuto Machino gratulierten persönlich. Gemeinsam mit den geschäftsführenden Gesellschaftern Georg Willer und Axel Niesing legten die Gäste selbst Hand an und setzten im Rahmen des Termins einige junge Bäume in die Erde. (Hintergrund: Pro Kubikmeter Kraftstoffabsatz pflanzt Willer seit 2020 einen Quadratmeter Neuwald mit regionaltypischen Baumarten. Mit Hilfe aller Willer-Kunden und viel prominenter Unterstützung wächst der Willer.Wald unaufhörlich weiter.)

© Anton Willer



INDIVIDUELL. INNOVATIV. KOMPLETT DIGITAL.

PWM - Ihr Partner für maßgeschneiderte Lösungen, innovative Technik und umfassenden Service. Wir unterstützen Sie bei individuellen Turmlösungen, technologischen Upgrades und Content Management Systemen auf dem Weg zur Digitalisierung.

PWM®



DER PWM CLOUD-SERVICE

PWM Cloud Service - Exklusive Einblicke in Ihre Preisanzeige sichern! Der neue Feedbackkanal bietet die perfekte Übersicht über den Status aller Preisanzeigen und Standorte – ein Muss für TRACK und HYBRID Nutzer. Beschleunigen Sie Ihren Erfolg durch schnelle Lösungen! Kontaktieren Sie uns jetzt für eine kostenlose Beratung.



Hier erfährst du Details über unsere Produkte.

KEIN „Entweder-oder“



Oliver Luksic forderte in seiner Rede Technologieoffenheit statt ideologischer Verbote.

Rede von Oliver Luksic

Mehr Technologieoffenheit und Marktwirtschaft lautete die Kernbotschaft von Oliver Luksic bei der bft-Jahreshauptversammlung 2023 in Berlin. Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr kritisierte die zeitliche Verzögerung bei der Zulassung von HVO100 für den freien Verkauf an Tankstellen.

Bis 2030 sollen die CO₂-Emissionen im Verkehr um 65 Prozent im Vergleich zu 1990 gesenkt werden, 2045 will Deutschland klimaneutral sein. Ein herausforderndes und ambitioniertes, aber machbares Ziel, betonte Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr (BMDV), in seiner Rede anlässlich der bft-Jahreshauptversammlung in Berlin. Allerdings dürfe sich die Politik nicht allein auf die batterieelektrische Mobilität beschränken und müsse sich alle technologischen Optionen offenhalten, um dieses Ziel zu erreichen. Zwar habe die Elektromobilität ihre Vorteile. Allerdings gebe es Verkehrsträger wie Schiffe, Flugzeuge, schwere Nutzfahrzeuge

mit Langstreckenprofil oder Baumaschinen, für die ein Antrieb mit Strom keine realistische Option sei. Hier – wie auch im Pkw-Verkehr – sind aus Sicht des FDP-Politikers Alternativen wie biogene Kraftstoffe und E-Fuels gefragt.

„Wir brauchen Technologieoffenheit und keine ideologischen Verbote“, forderte der Bundestagsabgeordnete und ergänzte: „Und wir brauchen die Stärke der Marktwirtschaft.“ Letztendlich müssen die Kunden und Ingenieure entscheiden, welcher Antrieb sinnvoll und am klimafreundlichsten ist – und weniger der Staat. „Das ist besser für die Bürgerinnen und Bürger und besser für den Klimaschutz.“

Anschließend wechselte Luksic seinen Fokus von der nationalen auf die europäische Ebene, auf der sich Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) im Frühjahr im Rahmen der Abstimmung zu den Flottengrenzwerten für synthetische Kraftstoffe stark gemacht hat. „Wenn wir den Markthochlauf für E-Fuels hinbekommen wollen, brauchen wir die Finanzpower aus dem Fahrzeugmarkt, sonst wird es nicht funktionieren“, war der Redner überzeugt. In der Automobilindustrie gebe es allerdings unterschiedliche Meinungen zum Thema Elektromobilität. Viele Hersteller hätten aufgrund der politischen Entscheidungen bereits ihre Strategie angepasst und Fabriken für die Produktion von E-Fahrzeugen umgebaut, was aber nicht bedeute, dass diese Marschrichtung bei allen „ungeeilte Begeisterung“ auslöse.

Auf starke Kritik stieß der Vorschlag der EU, dass synthetische Kraftstoffe zwar ab 2035 bei ausschließlich mit E-Fuels betriebenen Neufahrzeugen zum Einsatz kommen könnten – aber nur, wenn sie bilanziell sowohl im Herstellungsprozess als auch beim Transport zu 100 Prozent CO₂-neutral sind. Zum jetzigen Stand ist diese Vorgabe technisch kaum zu erreichen, „90 Prozent ist das Äußerste, was geht“. Luksic betonte, dass die Politik aus seiner Sicht zwei Maßstäbe anlegt, wenn gleichzeitig ein E-Auto als „sauber“ gilt, ohne sicherzustellen, dass der Strom zum Laden grün ist, und ohne dass die CO₂-Emissionen im energieintensiven Herstellungsprozess etwa für die Batterien berücksichtigt werden.

Wie geht es weiter?

Zum Ende seiner Rede schwenkte Luksic noch einmal zurück zur deutschen Politik und den Bemühungen, einen Markthochlauf für E-Fuels zu erreichen. So wird aus dem Haushalt der Bau von Demonstrationsanlagen gefördert, wie etwa ein Projekt des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR), bei dem 10.000 Tonnen E-Fuels hergestellt werden sollen. Weitere Förderrichtlinien sollen folgen. „Es tut sich was, allerdings leider nur in sehr kleinen Schritten“, sagte der parlamentarische Staatssekretär.

Ebenfalls nur sehr langsam geht es bei der Zulassung von HVO100 an Tankstellen voran, weil das Thema mit dem Inkrafttreten der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) gekoppelt ist. Mit der Umsetzung sei nicht vor dem Frühjahr 2024 zu rechnen. „Das geht mir alles viel zu langsam. Andere Länder sind hier viel schneller“, sagte Luksic. Es sei nicht nachvollziehbar, dass die Dieselloks der Deutschen Bahn und Flotten mit HVO100 fahren dürfen, aber der freie Verkauf an Tankstellen nicht erlaubt ist. „Wir sind dran, aber wir sind nicht in der Federführung. Es wird noch dauern, aber besser spät als nie. Die Zulassung von HVO ist ein wichtiger Schritt hin zur Technologieoffenheit“, ergänzte der FDP-Politiker. *

Wo die Politik hingegen vergleichsweise schnell agiert, ist beim Thema Elektromobilität. Hier sieht Luksic den Staat durchaus in der Pflicht, den Ausbau von Schnellladestationen an den Bundesfernstraßen nach vorne zu bringen. Hier braucht es praxisorientiertes Vorgehen, allein schon weil aus technischen und finanziellen Gründen sowie aus Mangel an ausreichendem Platz Grenzen gesetzt sind. Insofern sei die geplante Regelung ein „vernünftiger Kompromiss“: Die A-Gesellschaften haben zugesagt, die Investitionen stemmen zu können, und für die mittelständischen Tankstellen gibt es eine Ausnahme.

Alle Optionen werden gebraucht

„Ich bin der Überzeugung, dass wir sowohl für den Klimaschutz als auch für die Erreichung der ambitionierten Klimaziele im Verkehr alle Optionen brauchen. Die E-Mobilität, die europäisch gesetzt und vorgegeben ist, wird dabei eine zentrale Rolle spielen“, fasste Luksic am Ende seiner Rede zusammen und ergänzte: „Aber wir brauchen eben auch biogene Kraftstoffe und E-Fuels. Es ist kein ‚Entweder-oder‘, sondern ein ‚Sowohl-als-auch‘. Dann erreichen wir auch unsere Klimaziele.“ Das sei besser für den Verbraucher, aber auch besser für die deutsche Wirtschaft.

Annika Beyer

** Die Rede fand einige Wochen vor den aktuellen Entscheidungen zum Thema HVO statt.*

„Technologie-offenheit ist existentiell“

Rede von VDA-Chefin Hildegard Müller

14 Wie sieht eigentlich die Automobilindustrie die Zukunft der Mobilität? Welche Rolle werden E-Autos spielen und ist der Automobilstandort Deutschland überhaupt noch wettbewerbsfähig? Diese und weitere Fragen beantwortete Hildegard Müller, Präsidentin des Verbands der Automobilindustrie (VDA), in ihrer Rede auf der bft-Jahreshauptversammlung.

VDA-Chefin Hildegard Müller forderte von der Politik, Rohstoffabkommen und internationale Energiepartnerschaften aufzubauen.

Zum Auftakt ihrer Rede warf Hildegard Müller einen Blick auf den Hochlauf der Elektromobilität und die Herausforderungen für den Industriestandort Deutschland. „Die deutsche Automobilindustrie steht in ihrer aktuellen Transformation in einem Spannungsfeld zwischen den USA, die den Inflation Reduction Act aufgesetzt haben, und China, das die heimische Industrie unter anderem mit hohen Subventionen fördert. Mir ist wichtig zu betonen, dass es mir nicht um Subventionen für unsere Industrie geht, sondern darum, dass wir jetzt echte Standortverbesserungen brauchen. Wir benötigen mehr internationale Wettbewerbsfähigkeit, mehr Handelsabkommen und müssen ein attraktiver Standort für Investitionen und Innovationen sein“, erklärte die VDA-Präsidentin.

Gerade weil rund 70 Prozent der Arbeitsplätze der deutschen Automobilindustrie am Export hängen, sei die Frage entscheidend, wie wettbewerbsfähig Deutschland als Standort in Sachen Fahrzeug-

technik angesichts dieser Entwicklung eigentlich ist und sein wird. Als wichtigen Schritt bezeichnete Müller die Investitionen in Höhe von rund 250 Milliarden Euro, die die deutsche Automobilindustrie zwischen 2023 und 2027 in Forschung und Entwicklung batteriebetriebener Antriebe einsetzen will. Weitere etwa 130 Milliarden Euro sind für Werksumbauten vorgesehen.

Das reicht jedoch nicht aus: Auch die Außenpolitik muss aus Sicht von Müller die Automobilindustrie unterstützen, beispielsweise durch internationale Handels- und Rohstoffabkommen. Darüber hinaus müsse die Politik in Berlin und Brüssel sicherstellen, dass sich die Verlagerung von Investitionen nicht weiter fortsetzt. Immer weniger Unternehmen investieren in Deutschland und suchen sich andere Märkte. „Das muss uns zu denken geben, denn Wachstum, Wohlstand und Arbeitsplätze in den Regionen sind von Investitionen abhängig. Deutschland lebt nicht nur von der



© Sandra Kühnapfel

Stabilität des politischen Systems, sondern auch von einem funktionierenden industriellen Kern, für den die Automobilindustrie steht“, sagte die VDA-Präsidentin.

Die USA als Vorbild

Als Vorbild nannte Müller den Inflation Reduction Act in den USA. Dieser sei zwar für seine protektionistischen Elemente deutlich zu kritisieren. Gleichzeitig gebe er aber Ziele vor, setze Rahmenbedingungen und überlasse es dann den Unternehmen, Innovationen technologieoffen zu entwickeln. Auch für Deutschland und Europa wünscht sich die Verbandspräsidentin technologieoffene Rahmenbedingungen, damit Firmen wettbewerblich agieren können.

Voraussetzung dafür sind aber unter anderem eine ausreichende Energieversorgung, Gesetze zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren und Entbürokratisierung. „Wir brauchen eine Politik, die sich von der Hoffnung löst, die Zukunft durch Regulierung gestalten zu können. Unser bester Beitrag zum Klimaschutz ist es, hier vor Ort die Innovationen und Technologien zu entwickeln, die digitale, vernetzte und klimaneutrale Mobilität weltweit vorantreiben“, betonte Müller. Dass sich Deutschland nicht verstecken muss, beweisen die zahlreichen Weltpremierer und Innovationen, die deutsche Autohersteller und Zulieferer Anfang September auf der IAA Mobility in München vor rund 500.000 Besucherinnen und Besuchern präsentierten.

Technologische Verengung

Grundsätzlich gilt: „Technologieoffenheit ist kein Selbstzweck, sondern sie ist existenziell, um auf Herausforderungen bestmöglich reagieren zu können. Diesen Weg geht man in Deutschland nur gerade nicht“, kritisierte Müller und ergänzte: „Die Folge ist eine technologische Verengung.“ Aktuell sieht Müller keine Zukunft für Modelle mit Verbrennungsmotor im europäischen Massenmarkt. „Und trotzdem brauchen wir eine engagierte Strategie für synthetische Kraftstoffe“, forderte die Rednerin. Denn weltweit sind rund 1,5 Milliarden Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zugelassen, allein 280 Millionen in der EU. Auch für diese Fahrzeuge müssten CO₂-neutrale Alternativen gefunden werden.

Dafür ist aus Sicht von Müller unter anderem die richtige Energiepolitik entscheidend. Allein die aktuellen Energiepreise führen schon zu einer Benachteiligung im Wettbewerb. „Man kann nicht auf der einen Seite eine ‚All-electric‘-Strategie umsetzen wollen und gleichzeitig nicht dafür sorgen, dass ausreichend CO₂-neutrale Energie zur Verfügung steht. Gleichzeitig ist die Senkung der Energiepreise in der Breite zwingend notwendig. Auch dieser Punkt unterstreiche, wie wichtig Rohstoff- und Energiepartnerschaften mit anderen Ländern sind. Denn die Zeiten, in denen man grundsätzlich froh war, mit Deutschland zusammenzuarbeiten, seien vorbei. „Wichtig ist: Wir müssen unsere zukünftige Relevanz sichern, indem wir ein zentraler Wirtschaftsstandort für die Transformationstechnologien der Zukunft werden. Wir müssen uns ehrlich machen: Wenn wir als Deutschland und Europa wirtschaftlich irrelevant werden, dann wird auch unsere Stimme in der Welt massiv an Bedeutung verlieren“, ist Müller überzeugt.

Netzausbau als große Herausforderung

Zum Abschluss kam Müller auf das Thema Ladeinfrastruktur zu sprechen und nannte spannende Zahlen: In rund 50 Prozent der Gemeinden in Deutschland gibt es noch keinen öffentlichen Ladepunkt, in rund 80 Prozent noch keinen Schnellladepunkt. „Wir brauchen an jedem Ort und zu jeder Zeit ein ausreichendes Angebot an Ladeinfrastruktur, wenn wir noch mehr Menschen für die E-Mobilität gewinnen wollen. Klar ist: Um das Ziel der Bundesregierung von einer Million Ladepunkten in Deutschland im Jahr 2030 zu erreichen, muss sich das aktuelle Ausbautempo mehr als verdreifachen“, sagte Müller. Gleichzeitig muss es einen „vorseilenden Netzausbau“ und ausreichend grünen Strom geben.

„Die nächsten fünf Jahre werden entscheiden, ob Deutschland wirtschaftlich erfolgreich bleibt, seinen industriellen Kern behält und damit Wachstum, Arbeitsplätze und Wohlstand sichern kann“, schloss Müller ihre Rede.

Annika Beyer

Branche und Verband aktiv

mitgestalten!

Neu gegründete Arbeitskreise nehmen ihre Arbeit auf



16

Um die Zukunftsausrichtung des bft sicherzustellen und den stetigen Wandel in der Branche aktiv zu begleiten, haben wir exklusiv für unsere Mitglieder institutionalisierte Arbeitskreise zu sieben Themenfeldern eingerichtet. Ergänzt um Fachleute aus der Branche treffen sich die Gruppen künftig in regelmäßigen Abständen, um gemeinsam zu diskutieren und Ideen für die Weiterentwicklung der Branche und der Mitglieder zu erarbeiten.

Von der Autowäsche bis zum Shop, von der Weiterbildung bis zur Tankstelle der Zukunft – die Themen der Mineralölbranche sind zahlreich, vielfältig und herausfordernd. Eine der Hauptaufgaben des Verbands liegt deshalb nicht nur darin, über aktuelle Entwicklungen zu informieren. „Vor allem verstehen wir den bft auch als Plattform des Austausches untereinander, der die Positionen gegenüber der Öffentlichkeit maßgeblich prägt“, betont bft-Geschäftsführer Daniel Kaddik.

Um diese Aufgaben noch besser zu erfüllen und den Netzwerkgedanken weiter zu stärken, haben wir zum Jahresende Arbeitskreise zu sieben Themen eingerichtet. „Gerade in diesen herausfordernden Zeiten ist es wichtig, untereinander praktische Erfahrungen auszutauschen. Die Arbeitskreise bieten dafür eine

hervorragende Möglichkeit. Und von den Ergebnissen können dann letztendlich alle Mitglieder profitieren – unabhängig von ihrer Unternehmensgröße“, ist Kaddik überzeugt. Gleichzeitig könne der Verband so sicherstellen, dass er mit seinen Aktivitäten nicht an der Lebensrealität der Mitglieder vorbei agiert.

Die Arbeitskreise verfolgen folgende

Hauptziele:

- **Weiterentwicklung der Arbeit des bft:** Die Arbeitskreise sollen innovative Ideen und Strategien entwickeln, um die Arbeit des bft kontinuierlich zu verbessern und an aktuelle Herausforderungen anzupassen.
- **Vernetzung der Mitglieder:** Durch regelmäßige Treffen und Veranstaltungen sollen die Mitglieder des bft die Möglichkeit erhalten, sich untereinander zu vernetzen und von den Erfahrungen anderer zu profitieren.
- **Fachlicher und politischer Austausch:** Die Arbeitskreise sollen als Plattform für den Austausch zu fachlichen und politischen Fragen dienen. Hierbei können Stellungnahmen und Positionen erarbeitet werden, die den bft in der Öffentlichkeit repräsentieren.
- **Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit:** Die Mitglieder der Arbeitskreise werden dazu ermutigt, Artikel in Fachzeitschriften und anderen Medien zu verfassen, um die Positionen des bft zu kommunizieren und für eine breitere Öffentlichkeit zugänglich zu machen.
- **Vorbereitung von Fachveranstaltungen:** Die Arbeitskreise werden in die inhaltliche Vorbereitung von Fachveranstaltungen eingebunden, um sicherzustellen, dass aktuelle Themen und Herausforderungen adressiert werden.
- **Einfluss auf Lobby & Kommunikation:** Die Arbeitskreise sollen den bft in seiner Rolle als Lobbyist und Kommunikator unterstützen und Handreichungen für verschiedene Themenbereiche vorbereiten.

„Zusammengefasst gesagt: Die Arbeitskreise werden dazu beitragen, unsere Mitglieder und uns als Verband zukunftsfähig aufzustellen. Deswegen freuen wir uns über jeden, der sich aktiv einbringen will“, sagt Kaddik. Neben der Geschäftsführung dürfen selbstverständlich auch die Fachexperten der Mitgliedsunternehmen an den Arbeitskreisen teilnehmen. Zusätzlich haben wir Fachleute aus relevanten Bereichen und dem bft-Umfeld angesprochen, damit diese ihr Expertenwissen einbringen und die Arbeit der Gruppen bereichern können.

Zum Auftakt gibt es im Dezember ein digitales Treffen jedes Arbeitskreises, bei dem sich alle kennenlernen, das weitere Vorgehen besprochen wird und erste Themen festgelegt werden. Im neuen Jahr treffen sich die Arbeitskreise zunächst einmal in Präsenz und anschließend regelmäßig zu digitalen Meetings. Wer sich noch anschließen möchte, kann sich gerne per E-Mail an presse@bft.de melden.

Annika Beyer

Folgende Arbeitskreise wurden eingerichtet:

1. Waschen:

Fokus auf die Themen rund um die Autowäsche, von Technologien bis hin zu Umweltauswirkungen.

2. Shop & Convenience:

Auseinandersetzung mit den Angeboten und Dienstleistungen in Tankstellenshops.

3. Technik:

Diskussion über technologische Entwicklungen und Innovationen im Tankstellenbereich.

4. Neue Kraftstoffe & Klima:

Auseinandersetzung mit alternativen Kraftstoffen, Emissionsreduktion und Klimaschutz.

5. Zahlungsverkehr & Digitalisierung:

Erörterung von Themen rund um digitale Zahlungsmethoden und die Digitalisierung von Tankstellenprozessen.

6. Personal, Aus- und Weiterbildung:

Fokus auf die Qualifizierung von Mitarbeitern und die Entwicklung von Schulungsprogrammen.

7. Tankstelle 2035:

Visionäre Diskussionen über die Zukunft der Tankstellenbranche und die Herausforderungen der kommenden Jahre. Besonderer Fokus auf das Verbrennerverbot 2035.

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



WEAT

DER SPEZIALIST IM BARGELDLOSEN ZAHLUNGSVERKEHR

Vergangenheit trifft Zukunft

Nachbericht zur Landesgruppentagung Süd und Südwest

Eine Kombination aus Themen der vergangenen Monate, aktuellen Herausforderungen und ein Blick in die Zukunft bestimmte das Treffen der bft-Mitglieder aus Süddeutschland. Passend dazu fand die Tagung bei der Firma Obrist statt. Das Unternehmen hat seinen deutschen Firmensitz im ehemaligen Felix Wankel Forschungsinstitut und entwickelt dort die Kraftstoffe der Zukunft.



18

Gut besucht:
Insgesamt trafen sich
rund 30 Mitglieder
und Gäste am
Bodensee.

Die Treffen der Landesgruppen sind nicht nur für den Austausch untereinander wertvoll, sondern natürlich auch, um über die wichtigsten Veränderungen und Neuigkeiten aus dem Verband und aus der Politik informiert zu bleiben. Rund 30 Teilnehmerinnen und Teilnehmer kamen zu diesem Zweck nach Lindau, wo die gemeinsame Tagung der Landesgruppen Süd und Südwest in den Räumlichkeiten der Firma Obrist stattfand. Nach der Begrüßung durch die Landesgruppensprecher Julia Eberhardt und Christian Amberger übernahmen die bft-Geschäftsführer Stephan Zieger und Daniel Kaddik das Mikro.

Zieger berichtete über wichtige gesetzliche Änderungen auf europäischer und nationaler Ebene, allen voran im Rahmen des „Fit-for-55“-Pakets. Für die Mitglieder unmittelbar relevant ist das Thema „Zwangssäule“ im Rahmen des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG): Aktuell

plant das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, dass die Installationsverpflichtung einer Ladesäule mit mindestens 150 kW Ladeleistung nur für Firmen mit mehr als 200 Tankstellen gelten wird und damit die meisten Mitglieder nicht betrifft. (Die Zusammenfassung weiterer Änderungen ab 2024 finden Sie in dieser Ausgabe unter der Rubrik „Schnell den Verband gefragt“.)

Der für Strategie und Kommunikation zuständige Geschäftsführer Kaddik präsentierte den Gästen neben ein paar Highlights aus der Branchenstudie die neue Strategie des Verbands. Ziel ist es, die Tankstelle sowie die mittelständischen Strukturen innerhalb der Branche zukunftssicher zu machen, indem das Kraftstoffgeschäft erhalten bleibt und gleichzeitig der Markthochlauf von Wasserstoff, E-Fuels und Ladeinfrastruktur gefördert wird. Dabei setzt sich der Verband für einen stabilen regulatorischen Rahmen ein und will überzogene Forderungen der Politik verhindern.

Grundsätzlich versteht sich der bft als Kommunikator nach innen und nach außen in Richtung Politik, Gesellschaft und Medien, als moderner Dienstleister für die Mitgliedsunternehmen und als wichtiges Netzwerk innerhalb der Mitgliedschaft und der Branche. Zu den anstehenden Projekten gehören ein Update der Corporate Identity und die Aktualisierung der Kommunikationsstrategie, eine stärkere Integration des Dachverbands MEW und der Einkaufsgesellschaft freier Tankstellen (eft) sowie der Aufbau eines Intranets und die Arbeit der neu gegründeten Arbeitsgruppen. Zudem werden im kommenden Jahr zwei neue Kollegen für Kommunikation und Veranstaltungen das Team in Berlin verstärken.

Im Anschluss nutzte der Gastgeber Frank Obrist, Gründer und CEO der Obrist-Gruppe, die Gelegenheit, den Teilnehmern die Ziele seines Unternehmens und seiner Produkte vorzustellen. Obrist hat eine Technologie entwickelt, die durch Direct-Air-Capture (Obrist DAC) CO₂ aus der Atmosphäre entnimmt und daraus in Verbindung mit Wasserstoff den klimapositiven Energieträger aFuel produziert. Wie das genau funktioniert, zeigte ein Mitar-

beiter von Obrist bei einer kleinen Führung. (Mehr dazu lesen Sie am Ende dieser Ausgabe.)

Wichtige Tipps für das Tagesgeschäft erhielten die Teilnehmer bei den drei Gastvorträgen: Stefan Wolf aus dem Vertrieb der Weat präsentierte die neuesten Entwicklungen des Netzbetreibers in Bezug auf Mobile Payment und Elektromobilität. Zeljko Katavic, Geschäftsführer und Gründer von Eurodata ProPep, sensibilisierte die bft-Mitglieder zum Thema Zeiterfassung und erläuterte dabei, welche Stolpersteine bei einer Prüfung drohen und wie sie sich vermeiden lassen. Zum Abschluss verdeutlichte Steffen Eibelshäuser, Geschäftsführer von EW Pricing, welche Vorteile Künstliche Intelligenz beim Pricing im Kraftstoffgeschäft bietet und welches Potenzial im E-Ladegeschäft und durch die Verknüpfung von Geschäftsbereichen bis hin zur KI-basierten Steuerung der kompletten Tankstelle künftig möglich sein könnte.

Gerne stellen wir Ihnen die Vorträge zur Verfügung (E-Mail an presse@bft.de).

Annika Beyer



Im Rahmen der Tagung wurde Philipp Christoph Ley vom Unternehmen Ley zum stellvertretenden Landesgruppensprecher Südwest gewählt. Wir gratulieren herzlich!

Anzeige



LichtWART®

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



Fit für 2024

Wichtige Aktionen zum Jahresende

Die Akquise für Unterstützer unserer Initiative eFUEL-TODAY für die nächsten zwei Jahre läuft auf Hochtouren. Außerdem starten wir eine neue Kampagne zum Thema HVO an Tankstellen.

Die nächsten beiden Jahre werden für unsere Branche von besonderer Tragweite sein, denn es werden sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene wichtige Weichen gestellt. Eine sehr erfreuliche Nachricht im November war, dass voraussichtlich ab dem Frühjahr 2024 endlich der offizielle Marktstart von HVO100 an deutschen Zapfsäulen eingeläutet wird. Dann können Autofahrerinnen und Autofahrer erstmals flächendeckend einen bis zu 90 Prozent CO₂-neutralen Kraftstoff an öffentlichen Tankstellen kaufen.

Wir sehen es als unsere Aufgabe, den Verbraucher entsprechend über HVO100 zu informieren und eine Akzeptanz herzustellen. Aus diesem Grund haben wir eine Kampagne entwickelt, sodass die Branche einheitlich und geschlossen zu diesem Thema kommunizieren kann und vor allem die Antworten schon parat hat, bevor der Kunde die Fragen zu diesem synthetischen Kraftstoff überhaupt stellt. Bestandteil der Kampagne sind nicht nur Medien und erklärende Inhalte, sondern auch Marketingmaterial, das Sie den Kunden an Ihren Tankstellen zur Verfügung stellen können. Der besondere Clou an der Sache: Durch eine sogenannte White-Label-Gestaltung kann das POS-Material einfach mit Ihrem Logo und Ihren CI-Farben gebrandet werden. Dadurch kommunizieren wir alle inhaltlich abgestimmt, jedoch individuell gestaltet.

Gezielte Aktionen in der EU

Auf dem internationalen Parkett stehen zudem die Europawahlen an. Die nationale Politik der einzelnen EU-Mitgliedsstaaten wird sich direkt auf die Zusammensetzung des EU-Parlaments auswirken. Es ist also besonders von Bedeutung, dass wir durch gezielte Aktionen in den anderen EU-Staaten fundierte Aufklärung leisten, um die Haltung gegenüber nachhaltigen Kraftstoffen zu verbessern beziehungsweise vielerorts diese überhaupt erst einmal auf die politische Agenda zu heben.

Aus diesem Grund ist es wichtig, dass eFUEL-TODAY seine Arbeit fortsetzt. Über die vergangenen drei Jahre wurde mit unserer Kampagne ein einflussreicher Kanal zur Kommunikation mit dem Verbraucher aufgebaut. Jetzt geht es darum, diese gute Ausgangsposition weiter zu nutzen und auszubauen. Schon jetzt sind wieder einige wertvolle Partner mit an Bord, die das Projekt in den kommenden zwei Jahren fördern werden. Damit das Team von eFUEL-TODAY weiterhin im gewohnten Umfang arbeiten kann, bedarf es weiterer Unterstützer.

Seien Sie dabei und unterstützen Sie eFUEL-TODAY mit einem frei wählbaren finanziellen Beitrag! Alle Informationen dazu finden Sie unter dem folgenden Link: efuel-today.com/unterstuetzer-werden/

Annika Beyer

20

eFUEL-TODAY
climate friendly mobility



Produkte
hier
im Shop!

Ich freu
mich auf den
Winter!

Bestellen Sie jetzt
das neue
Winterplakat

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

frei und fair – Ihre freie Tankstelle

ZAHLEN- FRAU MIT LEB UND SEELE

Iris Müller im Porträt

© Christopher Schmid

Es gibt Kolleginnen und Kollegen, deren wahrer Arbeitsumfang erst dann deutlich wird, wenn sie krank oder im Urlaub sind. Zu ihnen gehört Iris Müller, die sich seit zwölf Jahren vor allem um Themen rund um die Buchhaltung und das BAT-Geschäft kümmert. Eigentlich. Denn neben der Arbeit mit Zahlen landet auch die ein oder andere Anfrage auf dem Schreibtisch der Rheinländerin, für die sie eigentlich die falsche Empfängerin ist.

Viel Gelassenheit und eine große Portion Humor helfen bekanntlich durch jeden noch so stressigen Arbeitstag. Iris Müller ist glücklicherweise mit beidem gesegnet. Das scheint sie auch zu brauchen, wie Geschäftsführer Daniel Kaddik im Jour Fixe nach ihrem letzten zweiwöchigen Urlaub auf Mallorca feststellt. Denn in der Zeit ihrer Abwesenheit kümmerte er sich hauptsächlich um all die Probleme und Fragen, die die Geschäftsstelle in Bonn täglich per E-Mail oder Telefon erreichen. „Ich ziehe den Hut vor Ihnen und bin froh, dass Sie wieder da sind“, gestand Kaddik.

Gemeint sind natürlich nicht die Fragen der Mitglieder, um die sich Müller seit ihrem Arbeitsantritt beim bft im Oktober 2011 unter anderem kümmert. „Unsere Mitglieder sind alle super und immer freundlich. Da hat mich noch nie irgendjemand blöd angeredet. Und ich freue mich immer,

wenn ich direkt helfen kann“, betont die 57-Jährige, die natürlich die meisten Unternehmerinnen und Unternehmer inzwischen persönlich kennt. Doch es landen nicht nur die Angelegenheiten der Mitglieder auf Müllers Schreibtisch, sondern auch viele Fragen, Probleme und Beschwerden von Autofahrerinnen und Autofahrern, die vermutlich nach „bft“ googeln und sich statt an die jeweilige Station an den Verband wenden.

Sei es ein verloren gegangener Beleg, eine (mutmaßlich) falsche Abbuchung oder unfreundliches Personal, Müller soll es richten. „Ich bin da ganz entspannt, auch in den seltenen Fällen, wenn ein Kunde tatsächlich mal unfreundlich ist. Ich leite die Information an die zuständige Tankstelle oder Gesellschaft weiter, damit sich der richtige Ansprechpartner um die Angelegenheit kümmert“, erzählt die Wachtbergerin und ergänzt lachend:

Immer mit Freude dabei: Müller packt auch bei Veranstaltungen wie den Jahreshauptversammlungen und der Messe Tankstelle + Mittelstand mit an.

„Aber manchmal wundere ich mich schon über die Probleme, weil mir solche Sachen selbst noch nie passiert sind.“

Im Dienst für bft und eft

Neben der Betreuung der Mitglieder und Beantwortung von Anfragen kümmert sich Müller um Themen rund um die Buchhaltung wie Rechnungsstellung, Mahnungen und Zahlungseingänge, nicht nur beim bft, sondern auch bei der Einkaufsgesellschaft freier Tankstellen (eft), bei der sie seit Juli 2013 offiziell angestellt ist. Die Abrechnungen für das BAT-Geschäft in enger Absprache mit Geschäftsführer Stephan Zieger und dem ehemaligen Vorsitzenden Deinhard Dittert fallen seit einigen Jahren ebenfalls in ihren Zuständigkeitsbereich. „Ich bin ein Zahlenmensch mit Leib und Seele. Mir macht das sehr viel Spaß“, erzählt die gelernte Bürogehilfin, wie der Ausbildungsberuf vor 40 Jahren genannt wurde. Heute würde man wahrscheinlich Kauffrau für Büromanagement sagen.

Die Liebe zu Zahlen begleitet Müller ihre gesamte berufliche Laufbahn: 27 Jahre hat sie bei der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen gearbeitet und dort zuletzt die Leitung der Forstbuchhaltung

innegehabt. Als der Umzug der Zentrale nach der Fusion der selbstständigen Landwirtschaftskammern Rheinland und Westfalen-Lippe von Bonn nach Münster anstand, sprach Ehemann Uwe Müller sein Veto aus, weil eine Wochenendbeziehung keine Option für ihn war.

Der Wechsel zum bft sei am Anfang eine Umstellung gewesen. Bei der Landwirtschaftskammer arbeiteten mehr als 20 Personen auf dem Flur, in der Geschäftsstelle in Bonn teilen sich Müller, Zieger und eft-Vertriebsleiter Harald Wilhelm, der allerdings nicht jeden Tag da ist, den ersten Stock. „Bei meinem alten Job hat man am Kopierer immer jemanden zum Quatschen getroffen. Beim bft kopiere ich und arbeite dann wieder weiter“, sagt Müller lachend. Inzwischen habe sie sich an das kleine Team gewöhnt, zumal sie und Zieger eine vertrauensvolle und eingespielte Zusammenarbeit verbinde – bei der eine dem anderen immer einen Kaffee aus dem Erdgeschoss mitbringt.

37 Jahre sind Müllers verheiratet, der 33-jährige Sohn hat inzwischen ebenfalls einen zweieinhalbjährigen Sohn. Zeit mit dem Enkel, lange Spaziergänge und Urlaube, am liebsten auf Mallorca, gehören zu den gemeinsamen Hobbys des Ehepaars, bei denen Müller dann wieder Energie für die nächsten Herausforderungen beim bft tanken kann.

Annika Beyer

Anzeige

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

MADE IN GERMANY

Kuttenkeuler Mineralölhandels- und Tankstellenbetriebs GmbH Dieselstraße 10 D - 50996 Köln
Telefon +49 (0) 2236 96203-0 Vertrieb.schmierstoffe@kuttenkeuler.com
Telefax +49 (0) 2236 96203-27 Vertrieb.treibstoffe@kuttenkeuler.com
www.kuttenkeuler.de

Work in progress

Aktueller Stand zur Nutzung von E-Fuels



Sarah Schmitt

Im Rahmen der UPEI-Generalversammlung präsentierte Sarah Schmitt die Arbeit der „Working Group on Monitoring Methodologies for CO₂-neutral fuels“, an der sie beteiligt ist.

Im September 2023 trafen sich Vertreter von über 60 Verbänden und Unternehmen zur ersten Sitzung der „Working Group on Monitoring Methodologies for the use of CO₂-neutral fuels in road vehicles“ (dt.: Arbeitsgruppe zu Überwachungsmethoden für die Nutzung CO₂-neutraler Kraftstoffe im Straßenverkehr) in Stuttgart. Ziel ist es, technische und digitale Lösungen für die Überwachung der Verwendung von CO₂-neutralen Kraftstoffen in Neufahrzeugen zu entwickeln. Als Vertreterin des bft und der UPEI war auch Sarah Schmitt, Leiterin des bft-Hauptstadtbüros, in die baden-württembergische Landeshauptstadt gereist.

Der Einsatz von CO₂-neutralen Kraftstoffen ist nach wie vor ein Konfliktthema innerhalb der Europäischen Union. Wir erinnern uns: Im Frühjahr wollte die EU-Kommission das endgültige Aus von Neufahrzeugen mit Verbrennungsmotor ab 2035 besiegeln. Volker Wissing, Bundesminister für Digitales und Verkehr, drohte jedoch damit, bei der Abstimmung ein Veto einzulegen, wenn neben der Elektromobilität nicht auch der Einsatz von E-Fuels als Lösung für eine CO₂-neutrale Mobilität gesetzlich verankert wird.

Daraufhin kam es zu einem Kompromiss, wonach die Europäische Kommission eine Durchführungsverordnung für die Typengenehmigung hinsichtlich Fahrzeugen schaffen wollte, die über 2035 hinaus ausschließlich und nachweislich mit E-Fuels betrieben werden. In dieser neuen Fahrzeugkategorie „e-fuels-only“ sollte definiert werden, welche Faktoren ein Verbrennerfahrzeug zum Nullmissionsfahrzeug machen. Außerdem versprach die EU-Kommission einen delegierten Rechtsakt, der

festlegt, wie dieser neue Fahrzeugtyp zu dem Ziel beiträgt, CO₂-Emissionen zu reduzieren. Der Prozess soll bis Herbst 2024 abgeschlossen sein. Nach der Zusage dieser zwei Schritte ist allerdings nicht viel passiert. Eher im Gegenteil: Bei einer Abstimmung des Rats der EU-Staaten Mitte Oktober und des EU-Parlaments Mitte November sprach sich jeweils eine Mehrheit gegen eine Berücksichtigung von E-Fuels in der Euro-7-Norm und bei den Flottengrenzwerten für schwere Nutzfahrzeuge aus.

Arbeitsgruppe soll Lösungen entwickeln

Einen Lichtblick gibt es jedoch: Inzwischen hat sich eine „Working Group on Monitoring Methodologies for CO₂-neutral fuels“ gegründet. Ziel der Arbeit ist es, Lösungen dafür zu entwickeln, wie Verbrenner über 2023 hinaus mit synthetischen Kraftstoffen nachweislich CO₂-neutral betrieben werden können. Diese Vorschläge sollen dem Technical Committee for Motor Vehicles (TCMV) der Europäischen Kommission vorgelegt werden und im besten Fall in die weitere Gesetzgebung

einfließen. Das TCMV hat in einer Präsentation an die Kommission vorgeschlagen, die Automobil- und Kraftstoffindustrie zu beauftragen, entsprechende Methoden zu entwickeln und vorzustellen.

Initiatoren dieser Arbeitsgruppe sind Fuels Europe (der europäische Dachverband von en2x – Wirtschaftsverband Fuels und Energie, ehemals Mineralölwirtschaftsverband), Bosch und das „Committee of European Manufacturers of Petroleum Measuring and Distributing Equipment“ (CECOD). Sie luden am 20. September 2023 Vertreter von Unternehmen und Verbänden aus der Automobil- und Zulieferindustrie sowie aus der Mineralölwirtschaft zur konstituierenden Sitzung nach Stuttgart ein. Zu den 60 Teilnehmerinnen und Teilnehmern zählte Sarah Schmitt als Vertreterin des bft und des europäischen Dachverbands UPEI – the Voice of Europe's Independent Fuel Suppliers. „Bei diesem ersten Treffen ging es vor allem darum, eine Organisationsstruktur aufzubauen und eine Timeline für dieses Großprojekt zu erarbeiten. Nun beginnt die eigentliche inhaltliche Arbeit“, erklärt die Leiterin des bft-Hauptstadtbüros. Dafür wurden vier Untergruppen gegründet, die sich nun mit

der Definition von CO₂-neutralen Kraftstoffen, Anforderungen an die Fahrzeugtechnik und der notwendigen Regulatorik beschäftigen werden. „Der Koordinationsaufwand der Arbeitsgruppe angesichts der vielen Teilnehmer ist sehr hoch. Gleichzeitig ist Tempo gefordert, weil wir nicht mehr viel Zeit haben, um Lösungen vorzuschlagen“, ergänzt sie. Die Arbeitsgruppe soll bis Dezember 2024 einen Bericht für die politischen Entscheidungsträger der EU vorlegen.

Ob die Arbeitsgruppe am Ende tatsächlich konkrete Ergebnisse vorweisen kann, die die europäische Politik berücksichtigen wird, ist laut Schmitt ungewiss. Wichtig sei allerdings, dass der bft und die UPEI in der Arbeitsgruppe vertreten seien und aktiv mitwirken. Denn es gehe nicht nur um die Rettung des Verbrenners, sondern auch um die Zukunft flüssiger CO₂-armer Kraftstoffe. Bereits im Rahmen der Kampagne eFUEL-TODAY setzt sich der bft für synthetische Kraftstoffe ein und hat die Arbeit Anfang des Jahres auch auf internationaler Ebene ausgeweitet.

Annika Beyer



Generalversammlung der UPEI

Zweimal im Jahr treffen sich Vertreter der Mitgliedsverbände und Business Partner unseres europäischen Dachverbands UPEI – the Voice of Europe's Independent Fuel Suppliers zur Generalversammlung. Zum Herbst-Meeting Ende Oktober reisten rund 60 Vertreter aus fast 20 Ländern nach Kopenhagen, unter anderem auch vom bft und von unserem Dachverband Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland. In der dänischen Hauptstadt hatten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Gelegenheit, die neuesten EU-Entwicklungen und Herausforderungen für den Sektor der unabhängigen Kraftstofflieferanten zu diskutieren. Zudem tauschten sich die Anwesenden über Erfahrungen und Lösungen aus, mit denen die europäischen Klimaziele erreicht werden sollen. In diesem Zusammenhang hatte Sarah Schmitt, Leiterin des bft-Hauptstadtbüros, die Gelegenheit, über den aktuellen Stand der „Working Group on Monitoring Methodologies for the use of CO₂-neutral fuels in road vehicles“ zu informieren.



© 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

Urteil zur Schuldenbremse – was sind die Folgen?

26

Das Bundesverfassungsgericht hat mit seinem Urteil der Umwidmung von Corona-Sondervermögen in Klima-Sondervermögen einen Riegel vorgeschoben. Damit ist jetzt endgültig klar: Die Schuldenbremse steht nicht nur auf dem Papier. Ehrlicher wäre es auch, anstatt von Sondervermögen von Sonderschulden zu sprechen.

Das Urteil „wird massive Verteilungskämpfe auslösen“, so Steffen Saebisch, Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen und Koordinator für die FDP in der Ampel-Koalition. Wie bereits zu beobachten ist, sperren sich die Grünen gegen Einschränkungen bei Klimaschutzprojekten. Die FDP spricht sich gegen Steuererhöhungen aus und die SPD gegen Einsparungen beim Sozialstaat. Im Hinblick auf die Schuldenbremse hat die FDP bereits ihr Veto gegen eine Änderung der Verfassung eingelegt.

Trotzdem sind Mehrbelastungen nicht ausgeschlossen. Die FDP hat bereits einer Anhebung des CO₂-Preises zugestimmt. Diese Erhöhung wird sich für Unternehmen und insbesondere für Bürger und Autofahrer deutlich bemerkbar machen. Öffentlicher Widerspruch aus den Reihen

von Opposition und Gesellschaft war kaum wahrnehmbar. Darum ist eine zusätzliche Anhebung nicht ausgeschlossen. Auch bei der Rückkehr zur Mehrwertsteuer von 19 Prozent für die Gastronomie hat die FDP das Urteil vom Bundesverfassungsgericht als Anlass genutzt, um ihr Veto aufzugeben.

Wenn man sich im Vergleich zur FDP die Forderungen zur Finanzierung aus den Reihen der Grünen und der SPD anschaut, sind die Liberalen deutlich wirtschaftsfreundlicher. Der SPD schweben massive Steuererhöhungen für höhere Einkommen vor. Nur mit den Zahlern der „Reichensteuer“ wird es nicht getan sein, wenn die erforderliche Summe zusammenkommen soll. Von Seiten der Grünen wird immer wieder der Abbau klimaschädlicher Subventionen gefordert. Es geht dabei auch um das vermeintliche Dienstwagenprivileg. Dabei handelt es sich bei dieser Regelung um eine steuerliche Vereinfachung. Ob es wirklich für unser Land vorteilhaft wäre, wenn massenhaft Fahrtbücher geführt, eingereicht und überprüft werden müssen, erscheint mir zweifelhaft.

Matthias Bannas, Leiter Verbandskommunikation

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





© 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.

Wie gelingt die Energiewende ohne massive staatliche Förderung?

28

Der MEW hat im Sommer einen Realitätscheck der bisherigen Energiewende vorgenommen. Darin haben wir mit der Brille und der Erfahrung kleiner und mittelständischer Energieunternehmen auf die Szenarien, die für die energiepolitischen Entscheidungen herangezogen wurden, sowie die Ziele der Energiewende geschaut und diese mit den realen Entwicklungen abgeglichen: die Rolle der Versorgungssicherheit bei der bisherigen Gestaltung der Energiewende, der Ausbau erneuerbarer Energien, Speichermöglichkeiten, Mobilitätswünsche der Menschen u. v. m. Das Ergebnis fiel eher ernüchternd aus.

Nicht im Realitätscheck findet sich dagegen eine Abschätzung der gesamtwirtschaftlichen Kosten, denn in den Szenarien, die der MEW mit der zugrundeliegenden Studie untersuchen ließ, werden lediglich für Teilbereiche allgemeine staatliche oder teilstaatliche Förderungen unterstellt.

Bis heute gibt es nur bruchstückhafte volkswirtschaftliche Berechnungen der Kosten der Energiewende. Kein seriöser Wissenschaftler würde eine solche Berechnung erstellen, weil es zu viele Unbekannte darin gibt: Welche erneuerbare Energieform

wird sich wie durchsetzen? Was folgt daraus für die Wettbewerbsfähigkeit, Wertschöpfung, Lieferketten und Jobs? Ganz zu schweigen von geopolitischen Entwicklungen.

Nun hat das politische Berlin eine Erschütterung auf dem eingeschlagenen Weg der massiven staatlichen Förderung der Energiewende erlebt: das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klima- und Transformationsfonds (KTF), der nun sehr viel kleiner werden wird.

Der MEW hatte als Fazit aus dem Realitätscheck unter anderem gefordert, die Energiewende als Wettbewerbs- und Marktchance zu betrachten, das heißt, der Gesetzgeber übernimmt vor allem die Rolle des „Enabler“ – also Ermöglichers – der Energiewende. Wenn die Energiewende keine Vollbremsung hinlegen soll, wäre jetzt die Chance, sie finanziell vom Kopf auf die Füße zu stellen, der Innovationskraft der Praktiker zu vertrauen und ihnen Spielräume zu geben, die bisher durch Detailregelungen klein gehalten werden.

**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

EU-Parlament einigt sich auf neue Abgasnorm Euro 7

Am 9. November 2023 verabschiedete das Europäische Parlament seinen Standpunkt zum Vorschlag der EU-Kommission zur Euro-7-Verordnung. Sie soll die vorherigen Euro-Normen ablösen und ist die jüngste einer Reihe von Normen, die Grenzwerte für die Luftverschmutzung durch Kraftwagen festlegen.

Der neue Vorschlag bezieht nicht nur Abgasemissionen wie Stickoxide, Feinstaub, Kohlenmonoxid und Ammoniak, sondern auch Mikroplastik aus Reifen und Kleinstpartikel aus dem Abrieb von Bremsen mit ein. Des Weiteren soll die Lebensdauer von Batterien erhöht werden.

Weitere Vorschläge umfassen u. a.:

- einen Umweltfahrzeugpass (EVP), der Informationen zu Kraftstoffverbrauch, Batteriezustand, Emissionsgrenzwerten und technischen Inspektionen enthält;
- Anforderungen an die Lebensdauer von Fahrzeugen, Motoren und Schadstoffkontrollsystemen;
- Überwachungssysteme zu Abgasemissionen, realem Kraftstoff- und Energieverbrauch sowie zum Zustand der Batterie.

Das Europaparlament stimmte den von der Kommission vorgeschlagenen Grenzwerten für den Schadstoffausstoß von Pkw zu. Zusätzlich soll es nach seinem Willen drei Kategorien für leichte Nutzfahrzeuge nach Gewicht und Emissionen geben sowie strengere Grenzwerte für Abgasemissionen von Bussen und schweren Nutzfahrzeugen, die im Labor und unter realen Fahrbedingungen gemessen werden müssen. Die Berechnungsmethoden und Grenzwerte für Bremspartikelemissionen und Reifenabriebpartikel sollen an internationale Standards angepasst werden, die die Vereinten Nationen für Europa (UNECE) derzeit entwickeln.

Der EU-Rat hatte bereits im September seine „allgemeine Ausrichtung“ verabschiedet. Nun werden die sogenannten Trilog-Verhandlungen beginnen, um einen gemeinsamen finalen Text für das EU-Gesetz zu finden. UPEI überwacht dieses Dossier weiterhin sorgfältig. Automobilhersteller kritisieren die Kosten des Vorschlags, Umwelt-NGOs geht die Regelung dagegen nicht weit genug.

Pierre Lucas, Secretary General

Neues aus der nahen ZUKUNFT

Was ändert sich ab Januar?



Der Jahreswechsel stellt uns jedes Jahr erneut vor Herausforderungen. Vieles ändert sich, vieles muss umgestellt werden. Der Gesetzgeber war in den vergangenen Monaten fleißig, auch wenn die Wahrnehmung manchmal eine andere ist. Wir haben uns eine Reihe von Themen ausgesucht, die sich zukünftig für Sie ändern könnten.



Mindestlohn steigt auf 12,41 Euro/Stunde

Eine der wichtigsten Änderungen für das Jahr 2024 ist die Erhöhung des Mindestlohns. Zum Redaktionsschluss war das gesetzliche Verfahren noch nicht abgeschlossen. Geplant ist, dass der Mindestlohn zum 1. Januar 2024 auf 12,41 Euro brutto pro Stunde und zwölf Monate später auf 12,82 Euro steigt. So lautet der Vorschlag der Mindestlohnkommission. Das Arbeitsministerium hat die gesetzliche Änderung in die Wege geleitet.



Minijob bis 538 Euro?

Der höhere Mindestlohn ab 2024 hat Auswirkungen auf Minijobs: Wer sich in einer geringfügigen Beschäftigung befindet, soll den aktuellen Plänen zufolge ab dem 1. Januar 2024 statt wie bisher 520 Euro rund 538 Euro monatlich verdienen dürfen. Diese Verfahrensweise ist sinnvoll, denn ansonsten müssten die Arbeitszeiten der Minijobber nach unten angepasst werden.



Änderungen beim Dosen- und Flaschenpfand

Das Einwegpfand wird ab dem kommenden Jahr auf weitere Produkte ausgeweitet. Für bislang pfandfreie Getränke müssen dann 25 Cent entrichtet werden. Anfang 2022 wurde das Einwegpfand bereits auf (fast) alle Einweg-Getränkeflaschen aus Kunststoff sowie auf Getränkedosen erhoben. Pfandpflichtig sind seither alle Mineralwasser, Erfrischungsgetränke, Bier und alkoholhaltige Mischgetränke. Für Milch(mix)getränke galt weiterhin eine Ausnahme, die nun am 1. Januar 2024 wegfällt. So muss jetzt auch bei allen Plastikflaschen mit Milchgetränken ein Einwegpfand von 25 Cent entrichtet werden. Das betrifft beispielsweise Renner im Shop wie verschiedene Produkte von Müller Milch sowie Kaffeemischgetränke etwa von Nescafé.



Wegfall der Steuererleichterung in der Gastronomie

Ab 2024 fällt auf Speisen in der Gastronomie wieder der Mehrwertsteuersatz in Höhe von 19 Prozent an. Diese Regelung wurde in den letzten Novemberwochen heftig diskutiert. Der Gesetzgeber wollte die Reduktion des Steuersatzes allerdings nicht fortführen. Damit gilt für verarbeitete Lebensmittel wieder der Steuersatz wie vor der Corona-Pandemie.



Änderungen für Gesellschaften bürgerlichen Rechts (GbR)

Am 1. Januar 2024 tritt das Gesetz zur Modernisierung des Personengesellschaftsrechts (MoPeG) in Kraft. Es reformiert unter anderem das Recht von Gesellschaften bürgerlichen Rechts (GbR). Viele Mitglieder haben gerade für Immobilienbesitz eine GbR im Firmenverbund. Neu wird es ab dem 1. Januar 2024 eine rechtsfähige Außen-GbR geben, die in ein spezielles Gesellschaftsregister als eGbR (eingetragene Gesellschaft bürgerlichen Rechts) eingetragen wird.

Nehmen Sie dies nicht auf die leichte Schulter. Die Eintragung der GbR ist immer dann verpflichtend, wenn als GbR Grundstücksgeschäfte getätigt werden sollen. Die GbR gilt auch gegenüber einer GmbH erst als Gesellschafterin, wenn die Registrierung in die Gesellschafterliste erfolgt ist. So lange ist die GbR zum Beispiel von der Beschlussfassung in der Gesellschafterversammlung der GmbH ausgeschlossen.

Für eine GbR, die lediglich das Verhältnis der Gesellschafter untereinander regelt, ist die Eintragung im Gesellschaftsregister nicht nötig.



Energieeffizienzgesetz

Wir kennen diese Regelung aus der Zeit zu Beginn des Ukraine-Kriegs. Damals wurden zwei Gesetze zu diesem Thema geschrieben. Das eine betraf Maßnahmen in allen Unternehmen. Wir erinnern uns daran, dass unter anderem die nächtliche Beleuchtung an öffentlichen Gebäuden ausgeschaltet werden musste. Jetzt hat die Politik das Gesetz renoviert und vieles festgeschrieben. Schwerpunkt ist die öffentliche Hand.

Einige Regelungen gelten aber auch für Unternehmen, allerdings erst ab einer bestimmten Größenordnung:

- Unternehmen mit einem jährlichen durchschnittlichen Gesamtenergieverbrauch von mehr als 2,5 GWh sind künftig verpflichtet, alle vier Jahre ein Energieaudit durchzuführen und innerhalb von drei Jahren nach Abschluss der Re-Zertifizierung, der Verlängerungseintragung oder der Fertigstellung des Energieaudits für alle als wirtschaftlich identifizierten Maßnahmen konkrete Umsetzungspläne zu entwickeln und zu veröffentlichen.
- Unternehmen mit einem jährlichen durchschnittlichen Gesamtenergieverbrauch von mehr als 7,5 GWh müssen innerhalb von 20 Monaten nach Inkrafttreten des Gesetzes beziehungsweise nach Erreichen des Verbrauchstatus ein Energiemanagementsystem (EMS)/Umweltmanagementsystem (UMS) mindestens mit folgenden zusätzlichen Anforderungen ein-

geführt haben: 1. Verpflichtende Nutzung von Abwärme in Unternehmen; 2. Identifizierung und Darstellung von technisch realisierbaren Endenergieeinsparmaßnahmen.

- Unternehmen mit einem Gesamtenergieverbrauch von mehr als 2,5 GWh haben Abwärme nach dem Stand der Technik zu vermeiden, auf den Anteil technisch unvermeidbarer Abwärme zu reduzieren und nach Möglichkeit durch Abwärmennutzung – auch durch Dritte – kaskadenförmig wiederzuverwenden, soweit dies möglich und zumutbar ist. Im Rahmen der Zumutbarkeit sind technische, wirtschaftliche und betriebliche Belange zu berücksichtigen.



CO₂-Bepreisung

Am 1. Januar 2024 steigt der CO₂-Preis nochmal auf 40 Euro pro Tonne CO₂ an. An der Tankstelle ist hierzu nichts zu ändern. Der gestiegene CO₂-Preis ist ein ganz normaler Bestandteil des Einkaufspreises. Der Aufschlag beträgt je nach Berechnungsart etwa vier bis fünf Cent pro Liter. Rechtsgrundlage ist das Brennstoffemissions-handelsgesetz (BEHG).

Jahr und CO₂-Preis pro Tonne

- 2023: 30 Euro
- 2024: 40 Euro
- 2025: 50 Euro
- 2026: 55 bis 65 Euro
- 2027: freie Preisbildung

Das BEHG greift nur bis einschließlich 2026. Danach steigt Deutschland in den europäischen Emissionshandel (ETS) ein. Achtung: Der Preis für eine Tonne CO₂ liegt aktuell bei circa 80 Euro.



Erhöhung der Lkw-Maut

Zum 1. Dezember 2023 wurde ein Aufschlag von 200 Euro pro Tonne CO₂ eingeführt. Dies betrifft die Tankstellen zwar nicht direkt. Indirekt führt dies aber möglicherweise überall dort zu Kostensteige-

rungen, wo Transportleistungen erbracht werden, zum Beispiel bei der Belieferung der Tankstellen. Zum 1. Juli 2024 soll zudem die Mautpflicht für kleinere Transporter ab 3,5 Tonnen gelten. Bisher greift sie ab 7,5 Tonnen.



Arbeitszeit

Hier sollte zum 1. Januar 2024 ein Gesetz über die Arbeitszeiterfassung vorliegen. Dies ist bislang noch nicht erfolgt. Gleichwohl sind Sie schon jetzt aufgrund eines Urteils des Bundesarbeitsgerichts vom 13. September 2022 (Az. 1 ABR 22/21) zur Erfassung der Arbeitszeit Ihrer Mitarbeiter verpflichtet.



Einheitliches Ladekabel

In Deutschland neu verkaufte Elektrogeräte wie Handys, Tablets, Digitalkameras, Kopfhörer, Lautsprecherboxen und Drucker müssen ab Dezember 2024 mit einem USB-C-Ladeanschluss ausgestattet sein. Damit wird eine EU-Vorgabe umgesetzt, die zu weniger Elektroschrott und einer höheren Nutzerfreundlichkeit führen soll.

Stephan Zieger, Geschäftsführer des bft



2025

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

Rund um die Uhr ein Rastgenuss!

24-Autobahn-Raststätten GmbH im Porträt

Autohöfe haben sich in den vergangenen Jahren aufgrund ihrer guten Lage und den im Vergleich zu Bundesautobahntankstellen niedrigeren Kraftstoff- und Shoppreisen zu einer beliebten Anlaufstelle für Autofahrerinnen und Autofahrer entwickelt. Zu den erfolgreichsten Unternehmen gehört die 24-Autobahn-Raststätten GmbH mit ihren 15 „24“-Autohof-Standorten in ganz Deutschland. Das Unternehmen ist Mitglied in der Vereinigung deutscher Autohöfe (VEDA) – und seit September 2023 auch im bft.



34



© 24-Autohöfe

„24 – das steht für 24 Stunden geöffnet, ist leicht zu merken und wiederzuerkennen“, erklärt Daniel Ruscheinsky. Der 38-Jährige ist einer der Geschäftsführer der 24-Autobahn-Raststätten GmbH, die sein Vater bereits 1997 gegründet hat. „Der Name ist wohlüberlegt und dient der Markenbildung. Wir wollen, dass unsere Kundinnen und Kunden sich auch nach ihrem Besuch erinnern können, an welcher Rastanlage sie gehalten haben“, ergänzt der Unternehmer. Doch ein griffiger Name allein reicht natürlich nicht aus, um seit 2007 ohne Unterbrechung von den Lesern des ETM-Verlags zur „Besten Autohofkette Deutschlands“ gewählt zu werden. Gemeinsam mit den wirtschaftlich selbstständigen Betreibern entwickelt das „24“-Team das Konzept permanent weiter.

Wie das Konzept aussieht, erläutert Ruscheinsky beim Interviewtermin am 24-Autohof an der A 94 bei Mühlendorf, einem der am stärksten frequentierten Standorte im 15 Autohöfe großen Netz. „Unsere Gebäude haben ein Corporate Design, das wir an allen Stationen umsetzen. Der Kunde kommt nach dem Eintreten in eine Halle, in der ihm die wichtigsten Food-Angebote präsentiert werden. Seitlich befinden sich die Sitzbereiche und auf der anderen Seite gegenüber der große Shop mit dem üblichen Tankstellensortiment sowie Reisebedarf, Lkw-spezifischen Artikeln und einem Bereich mit CI-Produkten“, erklärt der Geschäftsführer.

Trendig und fit unterwegs sein

Das gastronomische Angebot ist vielfältig und wird meist in Selbstbedienung angeboten, aber auch

teil- oder zeitweise am Tisch serviert. Es gibt eine Hauptspeisekarte, die die Pächter auf Wunsch um ein typisch regionales Speiseangebot ergänzen können. „Unsere Konzepte heißen Pizza’Z, Burger’Z oder Döner’Z. Letzteres ist auf Initiative von einem unserer sehr rührigen Pächter entstanden“, erzählt Ruscheinsky. Zum Konzept gehört außerdem immer ein Subway-Restaurant. Hier zählen die 24-Autohöfe zu den größten Lizenznehmern in Deutschland. Außerdem wird derzeit an zwei Stationen eine Kooperation mit Coffee Fellows getestet. „Gesunde, vegetarische und leicht bekömmliche Speisen haben einen hohen Stellenwert in den 24-Autohöfen und werden deshalb ausgebaut“, kündigt der 38-Jährige an.

Sehr wichtig ist mittlerweile auch die kulturelle Komponente an den 24-Autohöfen, um den Aufenthalt für die Gäste unterhaltsamer zu gestalten und die Aufmerksamkeit für die Marke zu erhöhen. In Bad Rappenau an der A 6 zwischen Heilbronn und Heidelberg hat das Unternehmen beispielsweise auf fast 3.000 Quadratmetern das „Bikini-ARTmuseum“, das weltweit erste Museum für Bademode und Badekultur, errichtet. Dort finden regelmäßig spannende Sonderausstellungen statt, die danach in die anderen Autohöfe wandern. Aus besonderem Anlass ist im 24-Autohof Leipzig-Flughafen an der A 9 das Thema „Flugzeug“ gewählt worden. „Wir haben dort sogar ein kleines Flugzeug stehen, das der weltbekannte Künstler Jace veredelt hat. Die Ausstellung selbst ist vom Kunstflugweltmeister Matthias Dolderer kuratiert worden“, erzählt Ruscheinsky.

Daniel Weber sowie die Geschwister Jessica Ruscheinsky und Daniel Ruscheinsky sichern als Geschäftsführer den Erfolg des Familienunternehmens (v. l.).



© Annika Beyer

Daniel Ruscheinsky (l.) weiß, wie wichtig eine gute Beziehung zu den Pächtern ist. Mit Florian Reiserer (r.) besteht seit vielen Jahren ein enges und partnerschaftliches Verhältnis am 24-Autohof-Standort bei Mühlendorf.

Und auf dem Forecourt? Da arbeitet das Familienunternehmen jeweils mit einem A-Markenpartner (TotalEnergies, Shell, Eni oder Aral) zusammen. Neben den klassischen Kraftstoffsorten finden Kundinnen und Kunden dank zahlreicher Partnerschaften bereits heute ein breites Angebot an alternativen Energieträgern. „Von Anfang an haben wir alle Entwicklungen an alternativen Antriebsstoffen intensiv und in Vorreiterrolle vorangetrieben“, berichtet Ruscheinsky. Bei den Schnellladestützen kooperiert das Unternehmen mit Tesla, Ionity und Allego oder mit der jeweiligen Mineralölgesellschaft. Zudem sind in Zusammenarbeit mit der Baywa, Barmalgas und Knauber bereits LNG-Tankmöglichkeiten und mit Air Liquide eine Wasserstofftankstelle entstanden. Auch mit NIO wurde an verschiedenen Stellen der Bau von Batterietauschanlagen vereinbart und in Mühlendorf bereits erstmalig umgesetzt.

„Die Anbieter der alternativen Energieformen versuchen, ihre Netze effektiv und kostensparend entlang der Autobahn aufzubauen. Dafür wählen sie hauptsächlich Autohöfe aus, weil diese dreimal so effizient sind: Sie können aus beiden Richtungen der Autobahn über die Ausfahrt und zusätzlich noch aus der Region angefahren werden“, sagt der Unternehmer. Welche Antriebsform sich in den kommenden zehn Jahren durchsetzen könnte, ist jedoch aus seiner Sicht nicht abzusehen. „Wir als ‚24‘ stellen uns auf kein nahes Ende

der klassischen Tankstelle ein. Jedoch werden die Literabsätze leicht zurückgehen“, prognostiziert Ruscheinsky. Er gehe deshalb von einem parallelen und sich immer stärker aufgefächerten „Tankangebot“ aus, das die klassische Tankstelle und die Stromtankstellen mittelfristig in ihrer Mitte hat.

Sichere und ausreichende Parkmöglichkeiten

Eine besondere Zielgruppe von Autohöfen sind natürlich die Lkw-Fahrer, deren Tankbereich strikt von den Zapfsäulen für Pkw getrennt ist. Neben dem gastronomischen Angebot und den stets saubereren Sanitäranlagen ist für diese Kunden vor allem eine sichere Parkmöglichkeit relevant. Auf den beschilderten Autohöfen finden nachts zwischen 80 und 200 Lkw einen Abstellplatz. „Da die Ladungskriminalität in Deutschland seit Jahren stark zunimmt und das Sicherheitsbedürfnis somit einen wachsenden Stellenwert bekommen hat, haben wir zusammen mit der Euro-Rastpark-Gruppe ein Lkw-Parkplatzmanagement entwickelt und erfolgreich in den Markt eingeführt“, berichtet Ruscheinsky. Wichtigstes Merkmal ist eine vollständige Videoüberwachung. „Die Erfahrung zeigt, dass wir mit diesem Konzept goldrichtig liegen: Die Lkw-Fahrer fahren uns sehr gerne an, die Kriminellen jedoch nicht“, ergänzt der Unternehmer.

Austausch etwa über Themen wie das Sicherheitskonzept auf Parkplätzen und die Beschilderung auf Autobahnen findet auch in der Vereinigung deutscher Autohöfe statt, in der neben den 24-Autohöfen über die Hälfte aller privaten Autohöfe organisiert ist. „Die Politik betont bei jeder Gelegenheit, wie stark sie hinter dem Mittelstand steht, handelt aber selten danach – im Gegenteil. Deshalb unterstützen wir alle, die sich für den Mittelstand und seine Belange einsetzen“, betont Ruscheinsky, der sich selbst im Vorstand der VEDA engagiert, und ergänzt: „Wir sehen im bft einen starken Verband mit einer ebenso guten Führung, der nicht nur politisch wertvolle Arbeit für seine zahlreichen Mitglieder leistet.“ Aus diesem Grund seien die 24-Autohöfe im September 2023 in den bft eingetreten und freuen sich auf die enge Zusammenarbeit.

Annika Beyer

Christ
WASH SYSTEMS

EVO STAR | ERLEBEN SIE DIE
WASCHSTRASSE DER ZUKUNFT



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:

Zapfsäulen / Tanksysteme / 2-Takt-Mischgeräte / AdBlue-Dispensoren

38



■ Fairox GmbH

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



■ Geisler GmbH

Die Geisler GmbH bietet seit 1960 die fachgerechte Montage, Sanierung und Wartung von Tankstellen und Tanklägern an. Der komplette tanktechnische und elektrotechnische Bereich umfasst auch die Preisanzeigen, Werbung, die Tankinhaltsanzeigen und die Sanierung von Abseideranlagen. Seit 2019 befassen wir uns auch mit der Planung und Montage von E-Zapfsäulen. www.geisler-unna.de



■ Gilbarco Veeder Root GmbH

Globaler Anbieter von Produkten und Dienstleistungen für die Tankstelle (u.a. Zapfsäulen, automatische Tankinhaltmessung, Nassdaten-Management, Forecourt Controller), mit Produktion in Deutschland und flächendeckender Präsenz im Service und Installation durch Werksvertretungen in Deutschland, Österreich und Schweiz. www.veeder-root.de



Smart solutions for parking and refuelling

■ 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



■ KSW Technik GmbH

Seit 25 Jahren ist KSW der Know-how Partner für Industrie- & Tankanlagenbau. Als Komplettanbieter werden alle benötigten Komponenten von KSW geliefert und verbaut. KSW begleitet den gesamten Entstehungsprozess einer Anlage: von der Planung über die bauliche Umsetzung bis hin zu Service- & Wartungsarbeiten. KSW ist in der DACH-Region Vertriebs- & Servicepartner für alle Wayne Fueling Systems Produkte. www.kswtech.com



■ TSG Deutschland GmbH & Co. KG

Tokheim Service ist der innovative Partner der Mobilitätsbranche. Rund um Tanktechnik, Fahrzeugwaschtechnik, Elektromobilität & Zahlungssysteme bietet das Unternehmen maßgeschneiderte Lösungen mit hochwertigen Produkten und Dienstleistungen. Wir sind Teil der internationalen TSG Gruppe die zu den Marktführern bei der Projektentwicklung, der Implementierung und der technischen Betreuung von Anlagen gehört. www.tsg-solutions.com

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.

1.



Infos auf eft-service.de/shop
oder unter 0228-910290

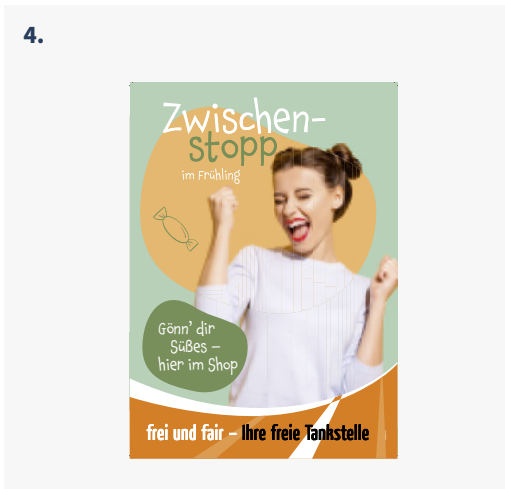
2.



3.



4.



5.



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

Aktion im November & Dezember 2023

1. bft Druckerrolle Thermopapier

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

Preis: € 19,95

Art.-Nr.: 950101

Aktion: 5% Rabatt

→ Rubrik: Verbrauchsmaterialien

2. Regenhose unisex

Maße: S-4XL

Preis: € 34,95

Art.-Nr.: 899000R05003

Aktion: 5 VE bestellen 1 VE gratis erhalten

→ Rubrik: Berufskleidung | Berufskleidung Standard

3. Scheibenteiser

Maße: VE: 12x 0,5 Liter

Preis: ab € 16,56,-

Art.-Nr.: 385071

→ Rubrik: Fahrzeugzubehör | Frostschutz

4. Saisonplakat Frühjahr

Maße: A0 | A00

Farben: anthrazit, blau, orange, rot, schwarz

Preis: ab € 23,90

Art.-Nr.: 10597

→ Rubrik: Werbung | Plakate

Ankündigung für Januar & Februar 2024

5. bft Fahnen komplett

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

Preis: ab € 32,90

Art.-Nr.: 10001

Aktion: 5 + 1 (Sortenrein)

→ Rubrik: Tankfläche & Forecourt | Fahnen & Masten

Flüssige Sonnenenergie

aFuel von der Firma Obrist

In unserer neuen Rubrik werfen wir einen Blick auf Unternehmen und Projekte, die sich mit der Herstellung von synthetischen Kraftstoffen beschäftigen. Damit wollen wir zeigen, welche spannenden Lösungen zur Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehr es schon heute gibt und wie ihr Entwicklungsstand ist. Den Auftakt unserer Serie macht die österreichische Firma Obrist, die unter anderem das Produkt aFuel entwickelt hat.

„Stellen Sie sich vor, wir können in Zukunft Auto fahren oder fliegen und dabei die Erderwärmung stoppen oder sie sogar reduzieren. aFuel macht aus dieser Vision Wirklichkeit“, ist Obrist-Gründer und Präsident Frank Obrist überzeugt. Bei aFuel handelt es sich um einen globalen Energieträger auf Methanol-Basis, der in Giga-Plant-Anlagen – genannt „The Modern Forest“ – im Sonnengürtel der Erde hergestellt werden soll. Hauptziele des Konzepts sind die völlige Abkehr von fossilen Energieträgern hin zu synthetischen Kraftstoffen und die globale Reduzierung der CO₂-Emissionen. aFuel kann problemlos als Ersatz für fossile Kraftstoffe in der bestehenden Infrastruktur genutzt und in Fahrzeugen, in der Industrie, in Kraftwerken, in Heizungen sowie in der Chemieindustrie eingesetzt werden.

Wie wird aFuel hergestellt?

Im Zuge des Prozesses entnimmt die Technologie von Obrist der Atmosphäre durch Direct-Air-Capture (Obrist DAC) CO₂ und produziert daraus in Verbindung mit Wasserstoff den Energieträger aFuel. Dabei wird sogar mehr Kohlendioxid aus der Luft gebunden, als für die Herstellung des synthetischen Kraftstoffes benötigt wird. Laut Obrist entziehen die Anlagen der Luft bis zu 30-mal mehr CO₂ als ein natürlicher Wald. Das überschüssige Kohlendioxid wird in einem weiteren Prozessschritt (cSink) in festes Graphit umgewandelt und der weiteren (verbrennungsfreien) Nutzung

beziehungsweise der Chemieindustrie zugeführt. Dadurch entsteht nicht nur CO₂-Neutralität, sondern sogar CO₂-Negativität. „Damit haben wir den weltweit ersten Energieträger, der Öl, Gas und Kohle ersetzen kann und gleichzeitig klimapositiv wirkt“, erläutert der Unternehmer. Gleichzeitig ist die Energieausbeute von aFuel bis zu 50-mal höher als die von modernen Biokraftstoffen.

Das Konzept von Obrist sieht wie eingangs erwähnt vor, dass die dafür benötigten Anlagen im Sonnengürtel der Erde errichtet werden, wo Energie unbegrenzt und äußerst kostengünstig zur Verfügung steht. Der patentierte Obrist-DAC-Prozess ist der weltweit einzige, der in Wüstenregionen einsetzbar ist. „Der Clou an unserem Patent ist: Wir können sowohl CO₂ als auch Wasser inmitten einer Wüste aus der Atmosphäre holen“, erklärt Obrist. Der Bau einer ersten Anlage im ostafrikanischen Djibouti ist bereits geplant.

Gleichzeitig hat das Unternehmen im Zuge des aFuel-Konzepts ein serielles Hybrid-Prototypen-Fahrzeug auf Methanol-Basis (HyperHybrid) entwickelt, das aufzeigen soll, wie die Mobilität der Zukunft aussehen könnte. Das Deutsche Bundesministerium für Bildung und Forschung hat bereits zehn derartige Prototypen bestellt, die nun nach und nach auf die Straße rollen.

Annika Beyer



Über Obrist

Die Obrist-Gruppe ist ein Pionier in der Entwicklung von Innovationen zur Emissionsreduzierung in Bereichen wie Wärmepumpenkompressoren, Antriebsstrangsystemen und CO₂-negativen Kraftstoffen. Das Obrist Tech-Center in Lindau, früher auch als Felix-Wankel-Institut bekannt, ist ein Zentrum für die Entwicklung erneuerbarer Energien. Das Ingenieurteam arbeitet aktiv am Bau von Prototypen für die neuesten Technologien, um eine Grundlage für die künftige Entwicklung in großem Maßstab zu schaffen. Weitere Informationen unter www.obrist.at

Impressum

Die bft-Nachrichten, das Magazin der Mitglieder des bft, erscheinen sechsmal im Jahr.

Alle bisherigen Ausgaben finden Sie unter www.bft.de/aktuelles/bft-nachrichten.

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 Kollewe,
Pierre Lucas

VERLAG

Einkaufsgesellschaft freier
Tankstellen mbH (eft), Bonn

ANZEIGENLEITUNG

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

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, likely staff or students, looking at a large binder in a store aisle. 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)