

Europawahl

Standpunkte der Parteien
zum Thema Mobilität

Verbandsarbeit

Startschuss für die neuen
bft-Arbeitskreise

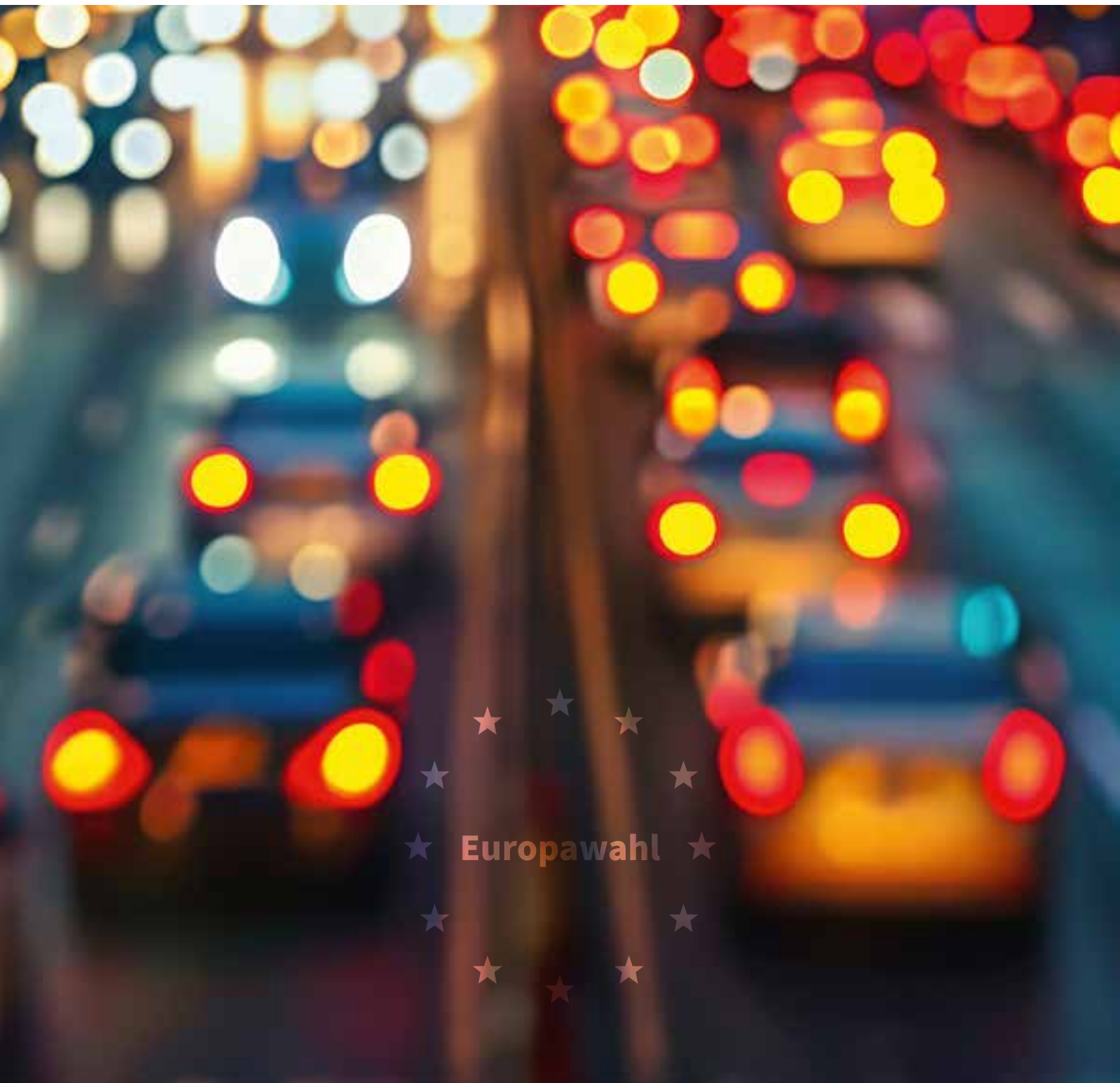
Auftaktevent

Kampagne „HVO100 goes
Germany“ gestartet

bft

NACHRICHTEN

KOSTENLOSES MITGLIEDERMAGAZIN • AUSGABE 2 • APRIL 2024 • JAHRGANG 31



★ **Europawahl** ★

Liebe Leserin, lieber Leser,



das Thema „Fit-for-55“ liegt hinter uns – jedenfalls aus gesetzgeberischer Sicht. Die Umsetzung erfolgt jetzt. Die EU-Kommission hat schon einmal die nächsten Maßnahmen angekündigt, denn bis 2045 soll Europa als erster Kontinent CO₂-

neutral sein. Großen Einfluss auf die Zwischenschritte bis zu diesem Ziel hat das Europäische Parlament, das im Juni 2024 neu gewählt wird. Was die dort vertretenen Parteien des demokratischen Spektrums zu den Themen Verkehrswende und synthetische Kraftstoffe planen, haben wir für unsere Wahlprüfsteine für Sie erfragt.

Nachhaltigkeit wird für viele Unternehmen Eingang in die Bilanzen erhalten. Rund 40 bft-Mitglieder waren Gast der Online-Veranstaltung über die ESG-Nachhaltigkeitsberichterstattung. Unsere bft-Nachrichten enthalten die zentralen Themen, die das von uns beauftragte Anwalts- team der Kanzlei CMS in einem umfangreichen Vortrag darstellte.

„HVO100 goes Germany“ – ein tolles Event mit vielen Teilnehmern aus der Branche und Prominenten. Die rechtlichen Hürden für den freien Verkauf von HVO100 wurden beseitigt, organisatorische bleiben: Da sind die Fragen nach freien Tankkapazitäten, nach eichrechtlichen Themenstellungen und so manchen weiteren offenen Punkten. Trotzdem freuen wir uns auf die neue Sorte in unserem Angebot. Wenn jetzt die Bestandsschutzsorte E5 verschwindet stünden einer steilen Karriere des neuen Kraftstoffs keine Hürden mehr im Weg.

Im Februar war eine hochrangige Delegation aus Japan zu Gast beim bft. Wir haben gelernt: Japan ist ein Land mit vielen Naturkatastrophen. Viele Opfer, deren Häuser eingestürzt sind, bleiben lan-

ge Zeit in ihren Autos, statt in Notunterkünfte zu gehen. Sie brauchen Benzin, um bei eingeschalteter Heizung in ihren Fahrzeugen überleben zu können. Ohne flüssige Kraftstoffe ginge das nicht. Versorgungssicherheit hat damit in Japan eine noch größere Bedeutung als bei uns.

Das Veranstaltungsprogramm für 2024 ist mittlerweile rund. Zukunftstagung, Arbeitstagung, Landesgruppensitzungen, die Jahreshauptversammlung und vieles mehr sind in der Planung beziehungsweise in der Umsetzung. Neue Mitglieder sind auch mit dabei. Mit der SVG Hessen hat der Verband ein neues Gesicht gewonnen. Für die SVG ist die Vernetzung wichtig. Die findet sie beim bft.

Womit wir beim letzten Thema unseres Editorials sind: unsere Arbeitskreise. Sie gewinnen an Fahrt. Die Mitglieder wollen gemeinsam mit dem Verband die Zukunftsfragen lösen. Die Statements der Arbeitskreisleiter zu ihren jeweiligen Arbeitskreisen und weitere Informationen dazu lesen Sie im Heft. Der Kommentar von Maike Neumann, die für den Arbeitskreis „Shop & Convenience“ verantwortlich ist, geht darüber hinaus, auch wenn sie selbst es nur auf ihr Thema bezogen hat. Wir nehmen es als Schlusswort für unser Editorial. „Die Ansprüche unserer Kunden an den Tankstellen-shop werden immer größer, daher wird es immer wichtiger für uns Tankstellenbetreiber, auf aktuelle Trends zu reagieren. Der Arbeitskreis soll auch andere Mitglieder dazu ermutigen, sich auf Neues einzulassen und Sachen auszuprobieren.“ Besser kann man die Aufgabenstellungen für den Weg der Branche in die Zukunft nicht beschreiben.

Viel Spaß beim Lesen!

Stephan Zieger



Inhalt

Titelthema

04 Europawahl – Standpunkte der Parteien

News

08 Neuigkeiten aus der Branche

Aus dem Verband

12 Auftakt der bft-Arbeitskreise

16 Ankündigung zur JHV 2024

18 ESG-Nachhaltigkeitsberichterstattung

Aus der Branche

22 Kampagne „HVO100 goes Germany“ gestartet

24 Tankstellenbranche in Japan

Aus dem Verband

28 Neues aus Berlin – Aktuelle politische Themen

30 BDWi – Bürgerrat – sinnvoll oder nicht?

32 MEW – Entwurf zur nationalen Biomassestrategie

33 UPEI – CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge

34 Schnell den Verband gefragt – Kein Recht auf Unerreichbarkeit

36 Im Porträt – SVG Hessen

15 eft-Empfehlungslieferanten

40 eft-Onlineshop

42 READi-Verfahren von Nexxoil

43 Impressum

Werkzeugkasten statt Hammer

bft-Geschäftsführer Daniel Kaddik zur Europawahl

Im Juni wählen die EU-Bürgerinnen und -Bürger ein neues Parlament. Wie die Wochen vor der Wahl in Brüssel ablaufen, ob das Verbrenneraus wieder gekippt werden könnte und welche drei Wünsche er an das Europäische Parlament hätte, verrät Daniel Kaddik im Interview.



Daniel Kaddik

? **Herr Kaddik, Sie haben selbst mehrere Jahre in Brüssel gearbeitet und kennen daher das europäische Parkett gut. Wird so kurz vor der Europawahl noch konstruktiv gearbeitet oder geht es vor allem um Wahlkampf?**

Normalerweise geht es kurz vor der Wahl in Brüssel in eine ruhigere Phase, aber das EU-Parlament hat sich in den vergangenen Wochen noch einmal mit den großen Themen, etwa mit der AI-Regulierung, dem Medienfreiheitsgesetz oder Euro 7, beschäftigt. Seit April befinden wir uns aber in der heißen Phase des Wahlkampfes, in der wir weniger Aktivitäten und parlamentarische Arbeit erwarten. Das liegt auch daran, dass sich die EU-Kommission auf einen möglichen Wechsel vorbereitet.

? **Nun hat jüngst die EVP, zu der auch die CDU und CSU gehören, eine Abkehr vom Verbrenneraus angekündigt. Wahlkampf oder Vernunft?**

Wenn wir mit nationalen Vertretern beispielsweise aus Deutschland oder Österreich sprechen, scheint – insbesondere mit Blick auf die Arbeitsplätze in Europa – Vernunft eingekehrt zu sein. Viele haben inzwischen erkannt, dass die komplette Elektrifizierung des Straßenverkehrs schlicht nicht umsetzbar ist. Wer jetzt noch am Verbrenneraus festhält, macht das rein aus ideologischen Gründen. Das hat nichts mit Verkehrs- oder Klimawende zu tun. Wenn es den Parteien damit ernst wäre, würden sie alle Optionen auf den Tisch legen. Frau von der

Leyens medienwirksame Kommentare hingegen sind nichts als Wahlkampf. Sie spricht davon, dass die Beschlüsse überprüft werden müssen, das ist aber ohnehin geplant und verpflichtend.

? **Bei entsprechenden Mehrheiten wäre es also möglich, dass das Verbrenneraus gekippt wird?**

Wenn wir uns die Abstimmungsergebnisse dazu anschauen, sehen wir, wie knapp der Ausgang war: 340 Stimmen für das Verbrenneraus gegenüber 279 Stimmen dagegen. Wenn die liberalen und konservativen Parteien mehr Plätze im Parlament gewinnen, dann halte ich es für sehr wahrscheinlich, dass das Verbrennerverbot zurückgenommen wird. Dies insbesondere, da sich die öffentliche Meinung und die Stimmen der Industrie zunehmend dagegen wenden.

? **Welche weiteren Themen der aktuellen Legislaturperiode waren aus Sicht des Verbands besonders wichtig?**

Neben den Flottengrenzwerten und anderen klimarelevanten Themen im Rahmen des „Fit-for-55“-Pakets ist hier Zahlungsverkehr zu nennen. Die Zahlungsdirektiven, die von Brüssel nach Deutschland kommen, betreffen unsere Mitglieder unmittelbar. Auch die Entscheidungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung tangieren viele bft-Mitglieder und schaffen neue bürokratische Hürden für den Mittelstand. Und natürlich verfol-

gen wir mit großem Interesse, wie sich die Energiepartnerschaften zwischen Europa und anderen Ländern entwickeln.

? Und in der kommenden Legislaturperiode?

Wir kämpfen weiter dafür, dass das Verbrennerverbot in der jetzigen beschlossenen Form nicht kommt, und setzen uns für synthetische Kraftstoffe wie HVO und E-Fuels ein. Dazu kommen die Energiebesteuerung und die genannten Energiepartnerschaften. Spannend wird sein, wie sich die europäische Industriepolitik gegenüber China und den USA entwickelt und welche Möglichkeiten der wirtschaftlichen Entwicklungszusammenarbeit wir mit Afrika aufbauen können, etwa in Bezug auf die Versorgung mit Wasserstoff und E-Fuels aus erneuerbaren Energien, aber auch beim Thema seltene Erden.

? Welche Erwartungen stellen Sie insbesondere an die deutschen Abgeordneten?

Meine Erwartung ist, dass unsere deutschen Vertreter die Interessen der Menschen und der Industrie in den Fokus stellen, um Arbeitsplätze zu schaffen und damit auch der zunehmenden Politikverdrossenheit entgegenzuwirken. Ich erwarte außerdem, dass nicht willkürlich Ziele gesetzt werden, die nur über einen Pfad erreicht werden können. Wir sind uns alle darin einig, dass wir mehr für den Umweltschutz tun müssen. Das erreichen wir aber letztlich nur mit einem Werkzeugkoffer und nicht mit einem Hammer.

? In welcher Form kann ein eher „kleiner“ Verband überhaupt Einfluss auf europäischer Ebene nehmen?

Wir sind kein kleiner Verband. Wir repräsentieren über 2.800 Tankstellen von über 530 Unternehmen und stellen damit zusammen über 20 Prozent des deutschen Kraftstoffmarkts dar. Deshalb sollten wir uns davon verabschieden, uns kleiner zu machen, als wir sind: Wir verkaufen nicht nur Kraftstoff, wir halten das Land in Bewegung. Das wollen wir der Politik klarmachen und das tun wir auch. Darüber reden wir mit den deutschen Abgeordneten und gleichzeitig sind wir über unseren europäischen Dachverband UPEI stark in Brüssel vertreten. Und auch unsere Initiative eFUEL-TODAY bekommt immer mehr Zulauf von anderen europäischen Ländern. Zuletzt ist unser italienischer Schwesternverband Assopetroli Teil von eFUEL-TODAY geworden. Das ist eine sehr schöne Entwicklung und erhöht unsere Schlagkraft in Europa.

? Eine letzte Frage: Sie haben drei Wünsche an das Europäische Parlament frei. Welche wären das?

Faktenbasierte Politik, Technologieoffenheit und ein Bürokratiestopp zugunsten des europäischen Mittelstands.

Das Gespräch führte Annika Beyer.

Die Europawahl 2024

Bei der Europawahl wird die Zusammensetzung des Europäischen Parlaments bestimmt, das die Interessen der rund 448,4 Millionen EU-Bürgerinnen und -Bürger auf europäischer Ebene vertritt. In diesem Jahr findet die Wahl je nach Mitgliedsland zwischen dem 6. und 9. Juni statt. In Deutschland sind die Bürgerinnen und Bürger am Sonntag, den 9. Juni 2024, aufgerufen zu wählen. Zu den Befugnissen

des Europäischen Parlaments gehören die Gestaltung und Beschlüsse von Gesetzen, die Haushaltskontrolle, die Wahl des Präsidenten beziehungsweise der Präsidentin und der Mitglieder der Europäischen Kommission, Änderungen in EU-Verträgen und die Mitbestimmung bei der Aufnahme neuer Länder in die EU. Nach der Wahl 2024 besteht das Gremium aus 720 Abgeordneten, mit 96 Vertreterinnen und Vertretern stammen die meisten aus Deutschland.

Wahlprüf

Wir haben den Parteien des demokratischen Spektrums folgende zwei Fragen gestellt:

- ? 1. Wie kann aus Ihrer Sicht die Verkehrswende gelingen?**
- ? 2. Welche Position nimmt Ihre Partei in Bezug auf synthetische Kraftstoffe (HVO/E-Fuels) und Elektromobilität ein?**

SPD: Pressestelle

1.

Die Verkehrswende in Europa gelingt, wenn klimaneutrale Mobilität zuverlässig und bezahlbar für alle funktioniert. Dafür brauchen wir pünktliche Bahnen quer durch Europa, einen gut ausgebauten ÖPNV, sichere Fahrrad- und Fußwege und bezahlbare E-Autos. Ein Schlüssel zum Erfolg ist ein dichtes Netz aus Schnellladesäulen, von der Tankstelle bis zum Supermarkt. Wir entwickeln das Deutschlandticket weiter und fördern in der EU zum Beispiel Shared Mobility und die Ansiedlung von Schlüsseltechnologien wie die Batteriezellenindustrie. Für Menschen und Unternehmen wollen wir verlässliche europäische Regeln.

2.

Ab 2035 ist in der EU ausschließlich die Neuzulassung von CO₂-emissionsfreien Pkw und leichten Nutzfahrzeugen erlaubt. Das ist wichtig, um unsere Klimaziele zu erreichen. Die Politik hat hier Verlässlichkeit für Kunden und Industrie geschaffen. Der Weg führt in Richtung Elektromobilität, auch die Hersteller haben ihn eingeschlagen. E-Fuels sind knapp und ineffizient, aber sinnvoll, wo nur schwierig elektrifiziert werden kann: im Luft- und Schiffsverkehr, für den Schwerlastverkehr und auch für Bestandsfahrzeuge. Zusätzlich ermöglichen wir die Nutzung von HVO100, insbesondere für Nutzfahrzeuge.

Bündnis 90/Die Grünen: Heiko Knopf, stellvertretender Bundesvorsitzender

1.

Jeder Mensch sollte die Möglichkeit haben, in Europa klimafreundlich, barrierefrei, sicher und bezahlbar mobil zu sein. Wir setzen uns dafür ein, dass dies auch preislich am attraktivsten und für alle erschwinglich ist. Für eine erfolgreiche Verkehrswende in ganz Europa brauchen wir grenzüberschreitend moderne, gut ausgebaute Schienenwege und attraktive Züge, ein sicheres Straßennetz, den Ausbau der E-Ladeinfrastruktur, ein engmaschiges Netz an Radwegen, barrierefreien Fußgängerverkehr sowie klimafreundlichen Flug- und Schiffsverkehr und attraktive Angebote, um Verkehrsträger zu kombinieren.

2.

Synthetische Kraftstoffe sind wichtig, um den Verkehr klimaneutral umzubauen. Unabdingbar sind diese im Flug- und Schiffsverkehr, da dort Elektromobilität noch auf lange Sicht keine Alternative ist. Wir unterstützen deshalb deren Entwicklung und Markthochlauf. Im Pkw- und Lkw-Verkehr liegt der Schwerpunkt aus Kosten- und Effizienzgründen auf der Elektromobilität. Das zeigen Marktzahlen, Studien und die Strategien der Fahrzeughersteller deutlich. Wir unterstützen deshalb den zügigen Ausbau der Ladeinfrastruktur, gerade auch in ländlichen Regionen und sowohl entlang der Fernstraßen als auch an Gewerbestandorten.



Heiko Knopf

ifsteine

FDP: Bijan Djir-Sarai, FDP-Generalsekretär

1.

Effektiven Klimaschutz erreichen wir nur durch Technologieoffenheit und einen effizienten CO₂-Emissionshandel. Dadurch werden sich die besten und umweltfreundlichsten Technologien durchsetzen. Dabei wollen wir das Potenzial von synthetischen Kraftstoffen wie E-Fuels nutzen. Kleinteilige Regulierungen wie die EU-Flottengrenzwerte und ideologisch motivierte Verbote in der Verkehrspolitik lehnen wir hingegen ab. Wir setzen auf einen zukunftsweisenden Mobilitätsmix der Verkehrsträger. Eine moderne Infrastruktur sowie intelligente Verkehrlenkung bieten zudem Möglichkeiten, um einen umweltfreundlichen Verkehrsfluss voranzubringen.

2.

Synthetische Kraftstoffe wie E-Fuels sind eine große Chance für einen klimaneutralen Verkehrssektor – in Deutschland, der EU und darüber hinaus. Sie können in der heutigen Import- und Verteilinfrastruktur genutzt werden und bieten eine Alternative für Anwendungen, wie zum Beispiel den Langstreckentransport, in denen batterieelektrische Fahrzeuge an ihre Grenzen stoßen. Synthetische Kraftstoffe wie E-Fuels sollen sowohl als Reinkraftstoff als auch als Beimischung zulässig sein. Zudem setzen wir uns für einen beschleunigten Ausbau der Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Pkw EU-weit ein.

CDU/CSU: CDU-Bundesgeschäftsstelle

1.

Unser Ziel ist es, allen Bürgerinnen, Bürgern und Unternehmen – in der Stadt und auf dem Land – alltags-taugliche und bezahlbare Mobilität zu ermöglichen. Deshalb wollen wir in den Erhalt unserer Infrastruktur investieren. Insbesondere bei der Sanierung, der Ertüchtigung und dem Ersatzneubau von Brücken und Tunneln setzen wir auf eine konsequente Beschleunigung von Planung, Genehmigung und Bau. Für die Millionen von Verbrennungsmotoren, die auch nach 2035 noch auf Deutschlands Straßen unterwegs sein werden, brauchen wir bezahlbare, effiziente und umweltfreundliche Kraftstoffe. Deshalb setzen wir uns für eine starke, technologieoffene Forschung und Entwicklung sowie Planungssicherheit für Investoren auch auf diesem Gebiet ein.

2.

Wir wollen das Verbrennerverbot wieder abschaffen und die deutsche Spitzentechnologie des Verbrennungsmotors erhalten und technologieoffen weiterentwickeln. Synthetische Kraftstoffe spielen dafür eine zentrale Rolle. Unser Ziel ist es, dass in Deutschland weiterhin die besten nachhaltigen Autos der Welt produziert werden. Elektromobilität wird für Pkw der wichtigste nachhaltige Antrieb werden. Für den weiteren Ausbau des elektrifizierten Verkehrs ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur entscheidend. Wir wollen, dass Schnellladesäulen bundesweit im Fernverkehr möglichst innerhalb von zehn Minuten erreicht werden können. Bezahlsystem und Anschlüsse müssen standardisiert werden. Für den Schwerlastverkehr brauchen wir neben E-Fuels vor allem die Brennstoffzelle. Dafür fördern wir Forschung und Entwicklung und eine leistungsfähige Wasserstoffinfrastruktur.



© FDP

Bijan
Djir-Sarai

News



Circle K startet mit erstem Shop auf dem deutschen Markt

Am 1. März 2024 hat Circle K offiziell den ersten Shop in Deutschland eröffnet. Den Anfang macht ein Standort in der Nähe vom Alexanderplatz in Berlin. Hier bekommen Kunden einen Vorgeschmack auf das Circle-K-Angebot an Lebensmitteln, Getränken und Convenience-Produkten, das nach einer Testphase bundesweit eingeführt wird. In Kürze sollen zwei weitere Circle-K-Shops in Berlin an den Start gehen, die ebenfalls als Pilotstationen fungieren. In den Shops testet Circle K in den nächsten Monaten neue Produktangebote, um diese auf die Bedürfnisse der deutschen Konsumenten abzustimmen. Die beliebtesten und erfolgreichsten Food-, Getränke- und Convenience-Neuerungen sollen in die weitere Entwicklung auf dem deutschen Markt einfließen.

Im Januar hatte das kanadische Convenience-Store-Unternehmen Alimentation Couche-Tard, das hinter der globalen Marke Circle K steht, das deutsche Tankstellen- und Tankkartengeschäft von TotalEnergies übernommen. Damit verfügt Circle K in Deutschland über ein Netzwerk von rund 1.200 Tankstellen. Im Rahmen einer Marken- und Liefervereinbarung für das Kraftstoffgeschäft werden die Stationen weiterhin unter der Marke TotalEnergies betrieben. Die Marke Circle K will das Angebot in den nächsten Jahren mit neuen Shop- und Waschkonzepten und neuem Branding erweitern. Der Markteintritt in Deutschland ist ein wesentlicher Schritt der Wachstumsstrategie von Circle K in Europa.



Anton Willer mit neuer Webseite

Unser Mitglied Anton Willer hat seine Webseite überarbeitet. Die Seite antonwiller.de präsentiert sich nicht nur in einem frischen Design, sondern auch mit einer intuitiven Navigation. So können sich Seitenbesucher sowohl über das Unternehmen selbst als auch über das Neueste aus dem Hause Willer informieren. Darüber hinaus werden die Konzepte Schlaucaschen, Schlaukaufen und die Aktion WillerWald beschrieben.



Sprint Tank und NIO starten Partnerschaft

Der Autohof Klettwitz gehört zu den ersten Tankstellen in Deutschland, an denen NIO eine Power Swap Station (PSS) in Betrieb genommen hat. Die innovative Ladelösung hat die Größe einer Doppelgarage und ist für maximal 312 „Swaps“, also Batteriewechsel, am Tag ausgelegt. User eines NIO-Fahrzeugs fahren in eine Markierung vor der PSS und der NIO fährt dann selbstständig in die PSS, wo der Wechsel vollautomatisch innerhalb von wenigen Minuten stattfindet und damit ähnlich konvenient wie das Tanken von flüssigen oder gasförmigen Kraftstoffen abläuft. Die ausgewechselten Batterien werden mit 40 kW bis 80 kW netz- und batterieschonend geladen, ohne typische Spitzen im Stromnetz zu verursachen.

Der Standort etwa 40 Kilometer nördlich von Dresden bietet perfekte Bedingungen, da er zum einen über ausreichend Platz für die Power Swap Station verfügt. Zum anderen liegt der Autohof an einer gut frequentierten Strecke an der A 13 direkt neben dem geschichtsträchtigen Lausitzring und ist damit ideal für Reisende und Vielfahrer zu erreichen. Zudem hat dort erst kürzlich ein McDonald's Restaurant eröffnet, das dank eines riesigen Pylons über große Entfernung von der A 13 zu sehen ist. Sprint Tank verpachtet die benötigte Fläche an NIO, die sich um alle Anschlussarbeiten und Genehmigungen gekümmert haben.

Weitere Standorte für die NIO Power Swap Station an Sprint Tankstellen beziehungsweise Autohöfen sind im Gespräch.

© Sprint



Shell und Lekkerland setzen Partnerschaft fort

Beide Unternehmen unterzeichneten dazu eine Vereinbarung über mehrere Jahre. Im Fokus der Zusammenarbeit steht einer Pressemitteilung zufolge der Ausbau des Shopgeschäfts an den rund 2.000 Shell-Stationen deutschlandweit. Konkret sollen das Foodservice-Angebot und das Shopkonzept Shell Café optimiert werden. Ebenso bleibt Lekkerland Lieferpartner für alle Sortimentteile, die an den Shell-Tankstellenshops angeboten werden. Dazu zählen Foodservice-Produkte, Getränke, Süßwaren, Tabakwaren, Prepaid-Produkte sowie Autozubehör.

© Orlen



Orlen und „Too Good To Go“ zusammen erfolgreich

Seit 2021 arbeiten mehr als 200 Orlen- und Star-Tankstellen mit der Initiative „Too Good To Go“ zusammen, um Lebensmittel vor dem Wegwerfen zu retten. Mittlerweile konnten über 100.000 Überraschungstüten, die mit überschüssigen Waren aus dem Bistrobereich oder Shopprodukten gefüllt sind, zu reduzierten Preisen an Kunden verkauft werden. Diese Zusammenarbeit soll dazu beitragen, die Lebensmittelverschwendung zu reduzieren und das Bewusstsein dafür zu schärfen. Darüber hinaus lassen sich so Ressourcen schonen und die Umwelt entlasten, während gleichzeitig soziale Verantwortung übernommen wird. Kunden reservieren und bezahlen die Überraschungstüte in der App von „Too Good To Go“ und erhalten dort einen digitalen Beleg. Zu einer vereinbarten Zeit kann die Tüte anschließend an der Station abgeholt werden.

© Aral



Avia und Aral kooperieren bei Kartenakzeptanzen

Die mittelständische Avia-Gruppe und Tankstellenmarktführer Aral haben sich im Bereich der Tankkarten auf eine umfassende Kooperation geeinigt. Die Zusammenarbeit sieht vor, dass alle Aviacards auch an allen rund 2.400 Aral-Tankstellen in Deutschland eingesetzt werden können. Im Gegenzug öffnet Avia seine rund 900 Stationen in Deutschland für die Nutzung der Tankkarten von Aral Fleet Solutions. Die Kundinnen und Kunden beider Unternehmen profitieren somit von einer deutlich verbesserten Netzabdeckung. Das Akzeptanznetz von Avia mit rund 30 angeschlossenen mittelständischen Unternehmen verdoppelt sich durch die neue Kooperation auf rund 5.000 Stationen. Kunden von Aral Fleet Solutions haben dann die Auswahl aus knapp 6.000 Akzeptanzstellen und somit immer eine Tankstelle in der Nähe. Die Kooperation sieht vor, dass die Akzeptanz der Tankkarten von Aral Fleet Solutions an Avia-Tankstellen voraussichtlich ab dem dritten Quartal 2024 beginnt. Die Aviacard kann an Aral-Stationen voraussichtlich im vierten Quartal 2024 genutzt werden.

Baywa Mobility Solutions sucht Standortpartner

Die Baywa Mobility Solutions (BMS) hat ein neues Standortpartnerschaftsprogramm eingeführt, um den Ausbau von Ladeinfrastruktur in Deutschland voranzutreiben. Das Programm soll Bauherren und Eigentümer dabei unterstützen, das Potenzial ihrer Gewerbeflächen, öffentlichen Parkplätze oder rund um die Uhr zugänglichen Freiflächen zu nutzen. Der Deal: Flächeneigentümer stellen der Baywa-Tochter ihre (Teil-)Grundstücke im Rahmen einer Standortpartnerschaft zur Verfügung. Die BMS als Generalunternehmen im Bereich Ladeinfrastrukturausbau projiziert, baut und betreibt auf diesen Flächen bedarfsorientierte Ladelösungen und zahlt im Gegenzug eine Pacht an die Besitzer.

Gesucht werden Standortpartner mit optimalen Voraussetzungen für den Aufbau von Ladestationen mit bis zu 300 kW Ladeleistung. Folgende Kriterien sollten dabei mindestens erfüllt werden: eine gute Verkehrsanbindung, eine hohe Fahrzeugfrequenz, vorhandene Parkflächen für die Bereitstellung von Ladestationen, öffentliche Zugänglichkeit und eine langfristige Nutzung der Fläche.

Ladeinfrastruktur wächst und wird leistungsfähiger

Zum Jahresstart 2024 zählte die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur 106.431 Anschlüsse, rund 20.000 mehr als zum Vergleichszeitpunkt des Vorjahres. Vor allem die Zahl der Schnellladepunkte ist gewachsen, ihr Anteil am gesamten Angebot hat von 16 auf 17 Prozent zugelegt. Die Ladeleistung hat ebenfalls zugenommen. Aktuell sind 4.648 Megawatt installiert, rund 1.200 MW mehr als ein Jahr zuvor. Die durchschnittliche Leistung pro Ladepunkt ist von 41,8 auf 43,7 kW gestiegen. Das starke Leistungswachstum ist vor allem auf den hohen Anteil schneller und ultraschneller Lader mit 150 kW und mehr zurückzuführen. Nur noch eine geringe Rolle beim Zubau spielten Normallader mit maximal 22 kW. Neben der Nationalen Leitstelle veröffentlichen unter anderem die Bundesnetzagentur und der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) regelmäßig Zahlen zum Ladesäulenbestand. Die Daten unterscheiden sich im Detail geringfügig, zeigen aber alle den gleichen Wachstumstrend bei Ladepunkten und installierter Leistung.

INDIVIDUELL. INNOVATIV. DIGITAL.

PWM®

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

PWM®

Diesel	1.729
Super E10	1.869
Auto Gas	0.549
kWh	0.489



TANK NOCH
ETWAS
ENERGIE
FÜR DEN TAG



DER PWM CLOUD-SERVICES

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

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

Nutzen Sie schnelle Problemlösungen und kontinuierliche Verbesserungen für Ihren Erfolg.



Kick-Start in die Zukunft

Gelungene Auftakttreffen unserer Arbeitskreise

Im Februar fanden die Kick-off-Treffen unserer sieben neu gegründeten Arbeitskreise statt. Das Themenspektrum reicht von nachhaltiger Mobilität über digitale und technische Innovationen bis hin zum Personalmanagement. Die Veranstaltungen dienten nicht nur einem ersten Kennenlernen und der Wahl der kommissarischen Leiter, sondern auch der Festlegung der Themen, die in den einzelnen Arbeitskreisen behandelt werden sollen.

In den vergangenen Wochen fanden in digitaler Form die Auftakttreffen der sieben Arbeitskreise statt, die wir Ende des vergangenen Jahres gegründet haben. Im Rahmen dieser Treffen haben sich alle Mitglieder vorgestellt und die Wünsche an den Arbeitskreis formuliert. Gemeinsam haben wir die konkreten Themen für die Arbeit der Gremien gesammelt und abschließend die kommissarischen Leiterinnen und Leiter ernannt. Einen besonders großen Anklang hat unser Arbeitskreis „Tankstelle 2035“ gefunden, in dem wir Ideen und Konzepte analysieren und erarbeiten wollen, die unsere Mitglieder trotz aller Herausforderungen fit für die Zukunft machen.

Unser Dank geht an alle Mitglieder, die sich für das jeweils einstündige Meeting Zeit genommen haben und sich aktiv einbringen wollen, sowie an die kommissarischen Leiterinnen und Leiter. Sie übernehmen nun die Organisation der Arbeitskreise und die

Moderation der nächsten Treffen, die im Idealfall physisch und nicht digital stattfinden werden. Dort werden wir dann das weitere Vorgehen des Arbeitskreises festlegen, die Themen noch einmal konkretisieren und die endgültigen Leiter wählen.

Ihr Engagement ist gefragt!

Wenn Sie Interesse daran haben, sich in einem unserer Arbeitskreise zu engagieren, können Sie sich nach wie vor bei uns melden. Ihre Teilnahme ist nicht nur eine Möglichkeit, Ihr Fachwissen einzubringen, sondern auch eine gute Gelegenheit, sich mit Kollegen aus der Branche zu vernetzen und von deren Erfahrungen zu profitieren. Wir sind zuversichtlich, dass wir gemeinsam durch die gebündelte Expertise unserer Mitglieder praxisnahe Lösungen erarbeiten können. Der bft freut sich auf Ihre aktive Beteiligung!

Daniel Kaddik, bft-Geschäftsführer



Unsere Arbeitskreise stellen sich vor

Die Statements unserer kommissarischen Leiterinnen und Leiter geben Ihnen einen Vorgeschmack auf die Ambitionen und Visionen, die hinter den Arbeitskreisen stehen:

Arbeitskreis „Shop & Convenience“:

Themen: Ladenbau & Shopkonzepte, Bezahlsysteme, Smartstores, Local Hero, Best Practice aus dem Ausland

„Gerne möchte ich andere Einzelbetreiber – wie wir selber – dazu motivieren, das volle Potenzial aus ihrem Tankstellenshop rauszuholen und umsetzbare Konzepte und Ideen in ihren Geschäftsbetrieb zu integrieren. Die Ansprüche unserer Kunden an den Tankstellenshop werden immer größer, daher wird es immer wichtiger für uns Tankstellenbetreiber, auf aktuelle Trends zu reagieren. Der Arbeitskreis soll auch andere Mitglieder dazu ermutigen, sich auf Neues einzulassen und Sachen auszuprobieren.“

→ **Kommissarische Leiterin: Maike Neumann, bft-Tankstelle Neumann**



Arbeitskreis „Autowäsche“:

Themen: Payment, Digitalisierung, Investitionen in Innovationen, Best Practice, Regulatorik

„Viele Mitglieder des bft haben in den vergangenen Jahren wertvolle Erfahrungen beim Thema Autowäsche gesammelt. Die Diskussion hierüber trat in der Vergangenheit aber oft in den Hintergrund. Der Arbeitskreis wird daher einerseits den aktiven Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedern fördern und andererseits Fachvorträge und -treffen zu den verschiedenen Aspekten des Themas organisieren. Neben der Einbindung von Herstellern und Serviceanbietern wird eine Kooperation mit dem Bundesverband Tankstellen und Gewerbliche Autowäsche Deutschland eine zentrale Rolle hierbei spielen.“

→ **Kommissarischer Leiter: Johann Thiele, MHB Mineralölhandel**



Arbeitskreis „Zahlungsverkehr & Digitalisierung“:

Themen: Pay@Pump/Zahlungsverkehr, Regulatorik (PSD), Kassensysteme, Rahmenverträge

„Zuerst sollte der Arbeitskreis um zusätzliche Teilnehmer erweitert werden und dann zusammentreffen. Hier wollen wir dann die Themenbereiche festlegen und die Aufgaben an die Teilnehmer verteilen. Im Vordergrund des Arbeitskreises stehen der Austausch der Teilnehmer und die Information an die bft-Mitglieder über bestehende und zukünftige Zahlungssysteme sowie über die automatische Verarbeitung und Kontrolle der Daten. Rahmenverträge und Eckdaten ergänzen das Angebot.“

→ **Kommissarischer Leiter: Christian Kast, Mundorf**



Arbeitskreis „Neue Kraftstoffe & Klima“:

Themen: Botschaften an Politik über Risiken und Störungen, Kundeninformation zu Kraftstoffen, Nachhaltigkeit/alternative Kraftstoffe, Regulatorik/Standards, Besteuerung

„Tankstellen können und müssen ihren Teil zum Klimaschutz beitragen. Und was noch viel wichtiger ist: Wir wollen unseren Beitrag leisten. Möglichkeiten dazu bestehen viele, zum Beispiel durch den Verkauf von HVO oder durch die Installation von PV-Anlagen. Herausforderungen gibt es auch einige, beispielsweise ist für den Großteil unserer Kunden das Thema HVO weitgehend unbekannt. Das müssen wir ändern. Ich bin zuversichtlich, dass dieser Arbeitskreis einige Strategien zu diesem Thema und anderen Herausforderungen entwickeln wird.“

→ **Kommissarische Leiterin: Anika Neumann, bft-Tankstelle Neumann**



Arbeitskreis „Aus- und Weiterbildung und Personal“:

Themen: Ausrichtung der bft-Akademie, Ausbildungsberuf Tankwart, Arbeitgeber der Zukunft, Generationenkonflikte, Anreize/Lohn

„Die fortlaufende Transformation im Arbeitsleben wird auch nicht vor unserer Branche Halt machen. Wir können dieses Problem nicht den Pächtern alleine überlassen, sondern müssen versuchen, gemeinsam Lösungen zu finden. Im Arbeitskreis können dazu allgemeine Denkansätze und Lösungsversuche ausgearbeitet werden, die sich die Pächter zu Nutze machen können.“

→ **Kommissarische Leiterin: Claudia Haghani, W. Knierim & Co. Mineralölhandel**

„In Zeiten des Fachkräftemangels ist das Thema Ausbildung zentral für die bft-Mitglieder – ganz gleich, ob es sich um Einzelbetreiber oder Mineralölgesellschaften handelt. Ich freue mich darauf, mit den Kolleginnen und Kollegen zu erörtern, mit welchen Angeboten wir unsere Mitgliedsunternehmen bei Aus- und Weiterbildung unterstützen können.“

→ **Kommissarischer Leiter: Michael Dittert, Oel-Heimbürger**

**Arbeitskreis „Technik“:**

Themen: Unterstützung für Normung und Umweltgremien, Ansprechpartner für Hersteller, Instandsetzung, Selbstbedienung, Tankstellentechnik

„Aus meiner Sicht sollte der Arbeitskreis ‚Technik‘ zuerst Erwartungen und Ideen der Verbandsmitglieder zusammentragen, welche zusätzlichen Informationen oder Dienstleistungen über den bft im Bereich Tankstellentechnik gewünscht werden. Dies könnten zum Beispiel direkte Hersteller- und Lieferantkontakte, Branchenübersichten, Best-Practice-Berichte aus der Mitgliedschaft, die Vorstellung technischer Innovationen oder auch Einzelveranstaltungen zu bestimmten technischen Themen sein. Da der vollständige Tankstellenneubau wohl nur wenige Mitglieder betrifft, halte ich zum Beispiel die Themen Sanierung, unbemannte Tankstellen, Integration neuer Technik an bestehenden Tankstellen und effizienter Tankstellenbetrieb für höchst interessant. Aufgrund der noch ausbaufähigen Beteiligung an der Auftaktveranstaltung des Arbeitskreises ‚Technik‘ sind besonders Mitgliedsfirmen und deren Mitarbeiter, die selbst Expertise in Tankstellentechnik haben, aufgerufen, sich aktiv im Arbeitskreis zu beteiligen und diesen mit Leben zu füllen.“

→ **Kommissarischer Leiter: Tim Hempelmann, Hempelmann Tankstellen- und Waschstraßenbetriebe**

**Arbeitskreis „Tankstelle 2035“:**

Themen: Energiemix der Zukunft, Mobilität im ländlichen Raum, Potenzialanalyse, Image der Branche, Nebengeschäfte

„Als kommissarischer Leiter des Arbeitskreises ‚Tankstelle 2035‘ werden meine Hauptziele darin bestehen, den Austausch innerhalb der Branche zu fördern sowie vorhandene Herausforderungen zu erörtern, die sich aus dem Wandel der Mobilität und den ökologischen Anforderungen ergeben. Aktuelle Themen sind die Integration von alternativen Kraftstoffen und die Entwicklung von Tankstellen als multifunktionale Standorte. Außerdem wollen wir Konzepte erarbeiten, mit denen wir die Bereiche Gastronomie, Dienstleistungen und Einzelhandel zukunftssicher planen können.“

→ **Kommissarischer Leiter: Fabio Mundorf, Mundorf**



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:

Abfallentsorgung | Entsorgungsdienstleistungen



■ 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



■ UTB GmbH

Wir gehen in die Tiefe, damit es bei Ihnen und der Umwelt aufwärts geht! Unsere Dienstleistungen sind Prüfung (Generalinspektion), Entsorgung (Schlammfang-/Abscheiderinhalte), Wartung (halbjährlich und monatlich) sowie Sanierung von Abscheideranlagen nach DIN 1999-100, Fettabscheideranlagen nach DIN 4040-100 und Rohrleitungsprüfungen nach DIN 1610.

www.utb.gmbh

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.

Vom Lost Place zum Kulturzentrum



16

Ankündigung zur bft-Jahreshauptversammlung 2024

Für unsere Jahreshauptversammlung haben wir uns in diesem Jahr einen ganz besonderen Ort ausgesucht: das Bergson Kunstkraftwerk. Die Location ist ein absolutes Highlight unter den Veranstaltungsorten unserer Jahreshauptversammlungen. Christian und Michael Amberger, Geschäftsführer unseres Mitgliedsunternehmens Allguth, haben das ehemalige Heizkraftwerk im Münchner Westen gekauft und zu einem Zentrum für Kultur verwandelt.



Für Christian (l.) und Michael (r.) Amberger ist das Bergson eine Herzensangelegenheit.

Über vier Jahrzehnte hat das ehemalige Heizkraftwerk als leerstehende Industriearbeit still und unbeachtet in Aubing gestanden. Abgesehen von illegalen Techno-Raves und Sprayern, die ihre Kunst an den Wänden des ansonsten unbenutzten Gebäudes verewigten, entwickelte sich das imposante Gebäude zu einem Lost Place im Westen von München. Im Jahr 2005 entdeckten jedoch die Brüder Christian und Michael Amberger, Geschäftsführer unseres Mitglieds Allguth, das mächtige Bauwerk auf 20.000 Quadratmeter Grund und erwarben es. Ihre Vision: „Wir wollten aus der verwahrlosten und seit Jahrzehnten sich selbst überlassenen Ruine einen kulturellen Hotspot und einen Ort der Inspiration und Begegnung schaffen“, erklärt Michael Amberger.

Ein Ort, viele Anlässe

Es ziehen noch einige Jahre ins Land, bis die Brüder Amberger das Architekturbüro Stenger2 im Jahr 2015 mit den Planungen für den Umbau der

Industriearbeit beauftragten. Neben der Sanierung des Heizkraftwerks inklusive der Neugestaltung des Innenraums wurde angrenzend an das historische Gebäude ein Neubau geplant. Ein kleines „Hindernis“ musste jedoch vor dem Baustart behoben werden: Im Keller wurde das Winterquartier der stark gefährdeten Mopsfledermaus gefunden. Um den flauschigen Untermietern weiterhin einen Unterschlupf bieten zu können, haben die Projektverantwortlichen ein knapp 70 Quadratmeter großes Habitat mit Frischluftzufuhr und Wasser eingerichtet. Für das neue Zuhause der Mopsfledermaus gab es sogar einen Umweltpreis.

2019 wurden schließlich die konzeptionellen Arbeiten abgeschlossen und der Name Bergson wurde festgelegt. „Wir haben einen Saal für Konzerte aller musikalischen Stilrichtungen, Räumlichkeiten für Podiumsdiskussionen, in denen wir eine neue Debattenkultur schaffen wollen, die sich



Die JHV wird in der sogenannten „Bel Etage“, der ehemaligen Kesselhalle, stattfinden. Im Hintergrund sind die alten Silos zu sehen.

gleichzeitig aber auch für Firmenevents und private Feste wie Hochzeiten und Geburtstagsfeiern eignen. Daneben gibt es eine große Galeriefläche für Ausstellungen und ein breites gastronomisches Angebot, das von einem Restaurant über einen Biergarten bis hin zu Bars reicht“, erzählt Christian Amberger. Ähnlich wie bei den Allguth-Tankstellen wird das Bergson somit zu einem Ort, den man aus den unterschiedlichsten Anlässen besuchen kann.

Vor drei Jahren konnten endlich die umfangreichen Umbaumaßnahmen des multifunktionalen Kulturorts starten, 2023 fand das Richtfest statt. Seit April 2024 werden nun sukzessive die einzelnen Bestandteile des Bergsons in Betrieb genommen. Wenn Sie Lust haben, können Sie sich unter www.bergson.com einen eigenen Eindruck vom Programm verschaffen. Für die Jahreshauptversammlung im September haben wir die ehemalige Kesselhalle gebucht, in der auch die Galerie und eine Bar untergebracht sind.

Unser erster Besuch zur Planung der JHV im Februar hat uns zutiefst beeindruckt. Freuen Sie sich gemeinsam mit uns auf ein Wiedersehen im September an diesem ganz besonderen Ort!

Annika Beyer

Historie

1920

Ein unbekannter Architekt entwirft die Pläne für den ikonischen Bau des Heizkraftwerks. Wo er stehen soll, ob und wann er gebaut wird, ist damals noch völlig unklar. Die Pläne landen wohl in der Schublade.

1937

Die Reichsbahndirektion München beschließt den Bau als Teil des Projektes „Münchner Ost-West-Achse“. Dafür brauchte man ein Heizkraftwerk und wurde in der besagten Schublade fündig.

ab 1940

Der Bau entsteht als Zusammenspiel von Stahlbeton-Tragstruktur, Industrieziegeln und klassizistischen Elementen.

1942

Der Krieg stoppt das erst zur Hälfte vollendete Bauvorhaben. Weite Teile des Komplexes wurden noch nicht gebaut, nur der heute bekannte Kubus steht.

um 1955

Die Deutsche Bahn macht eben jenen Kubus nutzbar. Er fungiert nun als Heizwerk, liefert also keinen Strom, sondern Wärme.

ab den frühen 1980er Jahren

Das Heizwerk ist stillgelegt und zum „Lost Place“ geworden.

Save the date

bft-Jahreshauptversammlung 2024

Dienstag, 17. September 2024

Bergson Kunstkraftwerk

(www.bergson.com), München

Details zum Programm und zur

Anmeldung folgen.



FAQ zur ESG-Nachhaltigkeits- berichterstattung

Wrap-up zum ESG-Kick-off am 21. März 2024



Künftig müssen einige Unternehmen zusätzlich zur finanziellen Berichterstattung einmal im Jahr einen Nachhaltigkeitsbericht veröffentlichen. Wen diese Pflicht betrifft und wie die Ausführung konkret aussehen muss, erfahren die bft-Mitglieder am 21. März 2024 im Rahmen eines Online-Webinars mit den Rechtsanwältinnen Carola Kürten und André Lippert der Großkanzlei CMS Hasche Sigle. Organisiert und moderiert hat die Veranstaltung Sarah Schmitt, Leiterin des bft-Hauptstadtbüros.

Im Folgenden finden Sie die wichtigsten Informationen zur ESG-Nachhaltigkeitsberichterstattung im Überblick: ESG steht für „Environmental, Social, Governance“ – also ökologische, soziale und nachhaltige Unternehmensführung.

Inhalt des Nachhaltigkeitsreports

Der Bericht sollte nach dem Grundsatz der doppelten Wesentlichkeit die Auswirkungen von Nachhaltigkeitsaspekten auf das Unternehmen („Outside-in-Perspektive“) sowie die Auswirkungen dieser Aspekte auf Mensch und Umwelt („Inside-out-Perspektive“) darstellen. Um die Vergleichbarkeit und die Qualität der Nachhaltigkeitsberichte zu vereinheitlichen, gibt die 2022 vom EU-Parlament verabschiedete Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) einen einheitlichen und verbindlichen Berichtsstandard vor, die sogenannten European Sustainability Reporting Standards (ESRS).

bft Premium-Qualität die überzeugt **KUTTENKEULER**
Motorenöle der Extraklasse

MADE IN GERMANY

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



→ Environmental, Social, Governance ←

20

Grundlage sind die Empfehlungen der European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG). Ein umfassendes Nachhaltigkeitsreporting beinhaltet die gesamte Wertschöpfungskette, wobei es keine genaue Definition dafür gibt, wie konkret die Informationen ausgeführt werden müssen. In der Regel sollten wesentliche Angaben zur vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ausreichen.

Welche Unternehmen sind berichtspflichtig

Große Unternehmen müssen im Jahr 2026 einen Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2025 erstellen, wenn sie zwei der folgenden drei Größenkriterien erfüllen:

1. Bilanzsumme von mindestens 25 Millionen Euro
2. Nettoumsatzerlöse von mindestens 50 Millionen Euro
3. Mindestens 250 Beschäftigte

KMU, die diese Größenkriterien nicht überschreiten, müssen erst im Jahr 2027 für das Jahr 2026 berichten. Die Zahl der betroffenen Unternehmen wird sukzessive bis 2029 ausgeweitet, wobei die EU die Größenkriterien zuletzt inflationsbedingt noch einmal nach oben korrigiert hat.

Ziel des ESG-Nachhaltigkeitsreport

Unternehmen sollen Nachhaltigkeit als Chance begreifen. Nach außen hin verbessert sie die Reputation, erhöht Finanzierungsmöglichkeiten (Stichwort Kreditvergabe), ermöglicht Wettbewerbsvorteile und unterstützt Forderungen institutioneller Investoren und Stimmrechtsberater. Die positive Wirkung nach innen zeigt sich in einer glaubwürdigen Unternehmenskultur, sichert den langfristigen Unternehmenserfolg, erleichtert die Mitarbeitergewinnung und -bindung und verringert Haftungsrisiken bezüglich der ESG-Compliance.

So geht's weiter

Die EFRAG hat bereits im September 2022 mit der Ausarbeitung von Set 2 der ESRS begonnen, die auch einen sektorspezifischen Standard für „Oil and Gas“ enthalten soll. Die Veröffentlichung und Annahme durch die EU-Kommission waren ursprünglich Mitte 2024 geplant, verschieben sich allerdings auf Mitte 2026.

In Abstimmung mit den Experten von CMS bleiben wir selbstverständlich an dem Thema dran und entwickeln Lösungen, wie wir Sie als Verband durch den Abkürzungsdschungel führen können.

Sarah Schmitt, Leiterin des bft-Hauptstadtbüro

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

Bereit für den Marktstart

Nachbericht zur Auftaktveranstaltung „HVO100 goes Germany“

Am 13. März 2024 lud der Automobilclub Mobil in Deutschland als Hauptveranstalter zum Auftaktevent „HVO100 goes Germany“ in die Berliner Motorworld Manufaktur ein. Der bft war Partner der Veranstaltung mit rund 250 Gästen aus Wirtschaft, Industrie, Verbänden, Presse und Politik. Anlass des Events: die zeitnahe Markteinführung von HVO100 in Deutschland.

Nach Testfahrten mit HVO100, Netzwerken und einer kulinarischen Stärkung am Foodtruck standen auf dem Auftaktevent „HVO100 goes Germany“ am Nachmittag drei Panels zum Veranstaltungsthema auf der Agenda. Rallyelegende Walter Röhl und Michael Haberland, Präsident von Mobil in Deutschland, eröffneten die erste Expertenrunde. Der ehemalige Rennfahrer machte sich dabei für umweltfreundliche Kraftstoffe wie HVO100 und E-Fuels stark und prognostizierte: „Den Verbrennungsmotor wird es noch eine ganz lange Zeit geben.“ Zugleich warnte er davor, dass Deutschland seinen Technologievorsprung bei Verbrennermotoren aus ideologischen Gründen verspielen könnte.

Im zweiten Expertenpanel stellten Konrad Weißner von der Puls Marktforschung und bft-Geschäftsführer Daniel Kaddik die Ergebnisse der aktuellen Marktforschungsstudie zu HVO100 vor. Während die repräsentative Studie unter Autofahrern ergab, dass 54 Prozent bereits von E-Fuels gehört haben – hier trägt sicherlich die eFUEL-TODAY-Kampagne des bft Früchte –, kannten erst zwölf Prozent der Autofahrer den HVO100-Kraftstoff. Auch hier hat der bft eine Infokampagne unter anderem mit Flyern und Video anlässlich der Markteinführung gestartet. Interessantes Puls-Studienresultat: Knapp zwei Drittel würden sich bei Wahlfreiheit für einen

22

Gemeinsam für HVO100: Vertreter aus Wirtschaft, Verbänden und Politik kamen zum Event nach Berlin.

© Mobil in Deutschland



© Mobil in Deutschland

Fossiler Diesel und HVO100 im optischen Vergleich.

bft-Geschäftsführer Daniel Kaddik, Bundesverkehrsminister Volker Wissing und Philipp Arner von BK Benzin Kontor (v. l.).



© Mobil in Deutschland

Verbrenner mit nichtfossilen Kraftstoffen entscheiden. „Mit HVO kann jeder einen Beitrag zur Defossilisierung des Verkehrs leisten. Die Kunden müssen aber wissen, was es ist und was es kann. Dafür treten wir gemeinsam an“, betonte Kaddik.

Das dritte Expertenpanel bestritten die FDP-Bundestagsabgeordnete Judith Skudelny und Christian Nikolai von Fuelmotion, die für die Veranstaltung den HVO100-Kraftstoff für Testfahrten zur Verfügung gestellt hatte. Skudelny beschäftigt sich bereits seit vielen Jahren mit dem Thema HVO-Kraftstoffe und hat auch auf EU-Ebene vor einer einseitigen Favourisierung von E-Mobilität gewarnt, die faktisch in fast allen Ländern – Stichwort fehlende Ladeinfrastruktur – nicht umsetzbar ist. Ganz wichtig ist für Skudelny Technologieoffenheit. Beide Referenten forderten Vernunft und Pragmatismus in Sachen Mobilität und Klimaschutz, um die Menschen bei diesen wichtigen Themen mitzunehmen.

Bei der abschließenden Abendveranstaltung sprach Volker Wissing, Bundesminister für Digitales und Verkehr, und beton-

te, dass die individuelle Mobilität verfügbar und bezahlbar bleiben müsse. Steigende Pkw-Zulassungszahlen belegten diesbezüglich den Auftrag für die Politik. Auch bei der jungen Generation zeige die hohe Zahl der Führerscheinanmeldungen die Nachfrage. Um die Mobilität der Gesellschaft zu garantieren, seien Wasserstoff und klimafreundliche, synthetische Kraftstoffe wie HVO und E-Fuels wichtige Elemente. Die HVO100-Freigabe ist vom Bund bereits beschlossen und muss noch am 22. März 2024 im Bundesrat bestätigt werden.

Die Partner neben dem bft waren das bft-Mitglied BK Benzin-Kontor, der Kraftstoffanbieter Fuelmotion, das Logistikunternehmen Große-Vehne, das Kraftfahrzeuggewerbe Bayern, die Motorworld Manufaktur Berlin, Puls Marktforschung, Sternauto, TÜV SÜD und der Verband der deutschen Autohöfe.

Anne Grote



© Mobil in Deutschland

Konrad Weßner von der Puls Marktforschung und bft-Geschäftsführer Daniel Kaddik stellten die Ergebnisse der aktuellen Marktforschungsstudie zu HVO100 vor.

Rallyelegende
Walter Röhrl (l.) und
Michael Haberland (r.)
machen sich für
HVO100 stark.



© bft

Letzte Festung der Kraftstoffversorgung

Das Tankstellengeschäft in Japan



24

Wie unterscheidet sich das Tankstellengeschäft in Japan von dem in Deutschland? Wie positioniert sich das Land der aufgehenden Sonne in Bezug auf Elektromobilität und synthetische Kraftstoffe – und welche Rolle spielen dabei Naturkatastrophen? Yoshinobu Sato, CEO von Maruyama Limited, Vizpräsident des japanischen Branchenverbands Zensekiren und Leiter der Arbeitsgruppe „Management Innovation und nächste Generation der Tankstellenbetreiber“, gibt Antworten.

? Herr Sato, welche Rolle spielt Elektromobilität in Japan?

In Japan ist wie in Europa politisch beschlossen worden, dass bis 2035 100 Prozent der verkauften Neuwagen Elektrofahrzeuge sein sollen. Die japanische Politik unterscheidet sich von der europäischen insofern, dass ihre Definition von Elektrofahrzeugen BEV, FCEV, PHEV – und Achtung – auch HEV* umfasst. Und da der derzeit größte Anteil der Neufahrzeuge in Japan HEV sind, kann man daraus schließen, dass die japanischen Verbraucher derzeit mehr an HEV als an BEV interessiert sind. Andererseits entwickeln japanische Automobilhersteller BEV, um ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten und Elektrofahrzeuge zu fördern. Das

Angebot in diesem Segment nimmt daher allmählich zu. Allerdings ist das Verkaufswachstum von batteriebetriebenen E-Autos in Japan noch moderat. Der Anteil der BEV an den Neuwagenverkäufen lag im Jahr 2023 bei 2,2 Prozent.

? Und wie sieht es mit synthetischen Kraftstoffen in Japan aus?

Leider befinden sich in Japan E-Fuels noch in der Entwicklungsphase, HVO ist in der Demonstrationsphase. Biodiesel wird bei uns bereits verwendet. Er wird jedoch nicht von Mineralölgroßhändlern (ENEOS, Idemitsu Kosan, Cosmo Oil usw.) vertrieben, sondern von anderen Unternehmen auf freiwilliger Basis. In unserer Branche stellt bei-



Yoshinobu Sato,
Vizepräsident von
Zensekiren

spielsweise eine Tochtergesellschaft eines Einzelhandelsunternehmens selbst Biokraftstoff her.

Was die Bedeutung von synthetischen Kraftstoffen angeht, so ist außerdem wichtig zu erwähnen, dass Japan ein Land mit vielen Naturkatastrophen ist. Es kommt dabei fast zwangsläufig zu Stromausfällen, da das Stromnetz bei schweren Erdbeben beschädigt wird. Viele Opfer, deren Häuser eingestürzt sind, bleiben lange Zeit in ihren Autos, statt in Notunterkünften zu gehen. Sie brauchen Benzin, um mit laufendem Motor und eingeschalteter Klimaanlage in der kältesten Jahreszeit in ihren Autos überleben zu können. Außerdem werden für die Versorgung der Bevölkerung nach einer solchen Naturkatastrophe schwere Fahrzeuge für den Transport von Hilfsgütern eingesetzt, während schwere Maschinen für die Bergung und den Wiederaufbau notwendig sind. So werden Dieselmotoren und zum Teil Kerosin als Heizstoff benötigt.

Flüssige Brennstoffe sind daher bei uns aufgrund ihrer Transportierbarkeit und Lagerfähigkeit eine wichtige Energiequelle. Japan ist zudem eines der Länder, die es sich zum Ziel gesetzt haben, bis 2050 kohlenstoffneutral zu werden. Um dies in einem Land zu erreichen, das anfälliger für Naturkatastrophen ist als Europa, ist die frühzeitige Kommerzialisierung von flüssigen synthetischen Kraftstoffen sehr wichtig, da sie es uns ermöglichen wird, „fossilfrei“ zu werden – ein Ausdruck, den ich durch unseren Besuch bei Ihnen in Berlin mitgenommen habe. Und: Natürlich kann bei flüssigen Kraftstoffen die bestehende Infrastruktur weiter genutzt werden. Aus unserer wirtschaftlichen Sicht sind E-Fuels deshalb sehr wichtig.

? Wie stehen die japanischen Automobilhersteller zum Thema E-Mobilität und synthetische Kraftstoffe?

Die japanischen Automobilhersteller haben unterschiedliche Ansichten. Honda erklärte zum Beispiel im April 2021, dass man sich längerfristig vom Verbrennungsmotor verabschieden werde und bis 2040 eine weltweite Verkaufsquote erreichen wolle, die zu 100 Prozent aus BEV und FCEV besteht. Nissan war der erste unter den großen drei Autobauern in Japan, der ein vollwertiges BEV, den Leaf, auf den Markt brachte. Diese beiden Hersteller messen daher synthetischen Kraftstoffen derzeit vermutlich keine große Bedeutung bei. Toyota hat hingegen nach Einführung der klimaneutralen Politik durch die japanische Regierung darauf hingewiesen, dass „jedes Land seine eigene Art und Weise hat, Kohlenstoffneutralität zu erreichen“, und hat in Bezug auf die Technologiewahl für sich eine „Allround-Strategie“ erklärt. In diesem Zusammenhang beteiligt sich Toyota am Motorsport mit Fahrzeugen, die mit Wasserstoffmotoren ausgestattet sind oder mit synthetischen Kraftstoffen fahren. Das ist ein deutlicher Hinweis darauf, dass Toyota synthetische Kraftstoffe als wichtig erachtet. Aus unserer Sicht ist das genau der in Japan erforderliche Ansatz, Kohlenstoffneutralität entsprechend unseren nationalen Bedingungen voranzutreiben: einem Land mit vielen Naturkatastrophen, in dem auch HEV als Elektrofahrzeuge kategorisiert sind. Daher stimmen wir mit Toyotas Standpunkt überein.

? Werfen wir einen Blick auf die Tankstellenbranche in Japan: Wie hoch ist bei Ihnen der steuerliche Anteil am Tankstellenpreis?

Auf Kraftstoffe für Fahrzeuge werden hauptsächlich zwei Arten von Steuern erhoben: die Benzinsteuern und die Dieselsteuer. Die Benzinsteuern betragen 53,8 JPY** pro Liter, die Dieselsteuer 32,1 JPY pro Liter. Für Kerosin als Heizöl gibt es keine Mineralölsteuer. Außerdem wird auf der Rohölstufe eine Mineralöl- und Kohlesteuer in Höhe von 2,8 JPY – einschließlich der Steuer für die Bekämpfung der globalen

Erwärmung in Höhe von 0,76 JPY – erhoben. Auf der Verkaufsstufe an den Tankstellen gibt es eine Verbrauchssteuer, deren Steuersatz derzeit bei zehn Prozent liegt. Der Verkaufspreis von Benzin und Kerosin an den Tankstellen setzt sich folgendermaßen zusammen: [Einzelhandelspreis (für Benzin: Produktpreis + Benzinsteuern) + Einzelhandelspreis] x Verbrauchssteuersatz. Bei Dieseldieselkraftstoff wird hingegen zuerst der Verbrauchssteuersatz auf den Produktpreis erhoben, anschließend wird die Dieselsteuer hinzugerechnet. Der derzeitige Durchschnittspreis der Kraftstoffe an den Tankstellen in Japan wird aufgrund von temporären Subventionen niedrig gehalten, beträgt aber immer noch etwa 175 JPY pro Liter für Benzin und 154 JPY für Diesel, sodass die Steuer auf Benzin circa 40 Prozent und auf Diesel circa 28 Prozent ausmacht.

? Und wie oft ändern sich die Preise an Tankstellen?

An japanischen Tankstellen gibt es im Laufe eines Tages keine großen Preisänderungen. Großhandelspreise werden bei uns wöchentlich gesetzt, daher passen viele Tankstellenbetreiber ihren Preis entsprechend einmal in der Woche an. Abgesehen davon ändern sie den Preis je nach Preislage der Umgebung, also insgesamt ein- bis dreimal pro Woche. In Gebieten, in denen der Wettbewerb stark ist, sind die Preisschwankungen relativ hoch, aber auch dort können sie höchstens drei- oder viermal am Tag auftreten. In diesem Fall wird auf die Preisänderungen anderer Tankstellen in der gleichen Umgebung sensibel reagiert, sodass die Schwankungen denen der Konkurrenten entsprechen.

? Gibt es in Ihrem Land auch unbemannte Tankstellen?

In Japan sind seit April 1998 sogenannte Self-Service-Tankstellen erlaubt. Ende März 2023 gab es davon 10.721 Stück bei einer Gesamtzahl von 27.963 Stationen. Der Anteil beträgt also fast 40 Prozent. Selbstbedienungstankstellen in Japan müssen jedoch mindestens eine Person beschäftigen, die für den Umgang mit Gefahrstoffen qualifiziert ist. Daher gibt es bei uns keine „Tankstellen ohne Personal“. Auch wenn Selbstbedienungstankstellen als solche bezeichnet werden, weil die Kunden für das Tanken selbst verantwortlich sind,

werden immer noch andere Dienstleistungen wie Premium-Autowäsche, Ölwechsel und Reifenverkauf vom Personal übernommen. Die Tatsache, dass sich viele Selbstbedienungstankstellen auf diese Art von Dienstleistungen außerhalb des traditionellen Kraftstoffverkaufs konzentrieren, ist wohl ein Merkmal japanischer Tankstellen.

? Welche Shopkonzepte gibt es in Japan an Tankstellen?

Eine Form, die der mit einem Shop verbundenen Station in Deutschland und Europa ähnelt, ist die Tankstelle mit einem Convenience Store. Dabei handelt es sich meistens um eigenständige Geschäfte, die nicht an Tankstellen angeschlossen sind. Der Wettbewerb ist deshalb hart. Der Tagesumsatz von Convenience Stores mit Tankstellen ist trotzdem tendenziell höher als der von allein stehenden Stores, wahrscheinlich weil viele Menschen beim Tanken im Convenience Store nebenan vorbeischauen. Abgesehen davon sind Coffeeshops der häufigste Typus eines „Nebenstores“. Andere typische Beispiele sind Fast-Food-Läden (McDonald's, Kentucky Fried Chicken, japanische Reisbowl-Läden, Pizza usw.). Allerdings gibt es nicht viele von ihnen. In den letzten Jahren hat die Deregulierung der Tankstellen, die eine Vielfalt an zusätzlicher Geschäftsentwicklung ermöglicht hat, zu neuen Ideen und zur Errichtung neuartiger „Nebenstores“ durch die Betreiber geführt. So haben einige Tankstellenbetreiber zum Beispiel Münzwaschsalons, Restaurants und Küchenwagen, die die freien Flächen auf dem Tankstellengelände nutzen, eingerichtet. Einige haben auch mit dem Verkauf von Gebrauchtwagen begonnen. Diese Art von zusätzlicher Geschäftsentwicklung ist in Japan jedoch noch nicht sehr verbreitet.

? Welche Serviceleistungen bieten die Tankstellen in Japan an und wie hoch ist ihr Anteil am Gesamtumsatz?

Das allgemeine Angebot an bezahlten Dienstleistungen an Tankstellen, die in Japan als „Non-Oil-Verkäufe“ bezeichnet werden, umfasst Autowäsche, ad-hoc- und gesetzliche Inspektionen, Reifenverkauf, Ölwechsel, Batteriewechsel usw. Wie zu erwarten, haben viele dieser Geschäfte mit

Autos zu tun. Unserem Verband liegen allerdings keine systematischen Daten über den Non-Oil-Umsatz vor. Wir vermuten aber, dass er bei einer durchschnittlichen Tankstelle wahrscheinlich zwischen fünf und zehn Prozent des Gesamtumsatzes ausmacht.

? Wie sehen Sie die Zukunft der Tankstellen in Japan?

Die Nachfrage nach Kraftstoffen in Japan wird mit der Zunahme der EV zurückgehen, da auch HEV, die in Japan als EV kategorisiert werden, eine bessere Kraftstoffeffizienz aufweisen und damit sparsamer sind als Fahrzeuge mit reinem Verbrennungsmotor. Das wird das wirtschaftliche Umfeld für uns erschweren und die Zahl der Tankstellen wird voraussichtlich landesweit weiter sinken. Unsere Branche ist zudem mit der Aussicht auf die Entwicklung und Vermarktung noch besserer BEV als heutige Modelle konfrontiert, die eine noch größere Reichweite und kürzere Ladedauer haben und zu günstigen Preisen erhältlich sein werden. BEV sind, wie Mobiltelefone, im Wesentlichen Fahrzeuge, die zu Hause aufgeladen werden sollen. In Japan gibt es viele größere Wohnkomplexe, vor allem in städtischen Gebieten, und viele Gebäude sind nicht vollständig mit Lademöglichkeiten ausgestattet, was uns einen Vorteil verschaffen könnte. Aber die Gebiete, in denen dies der Fall ist, sind wahrscheinlich begrenzt.

Andererseits ist Japan, wie bereits erwähnt, ein naturkatastrophenanfälliges Land. Die Erfahrungen der Vergangenheit haben gezeigt, dass flüssige Brennstoffe mit hervorragender Transportierbarkeit und Lagerfähigkeit für das Überleben der Menschen notwendig sind. Unsere Branche wird daher weiterhin eine aktive Rolle als letzte Festung für die Kraftstoffversorgung in Notfällen spielen. Die japanischen Verbraucher bevorzugen außerdem derzeit eher HEV als BEV, sodass wir nach wie vor die Rolle als Versorger innehaben. Gleichzeitig ermutigen wir unsere Mitglieder, die immer vielfältigeren Verbraucherbedürfnisse zu berücksichtigen, Geschäfte zu diversifizieren und Lifestyle-bezogene Dienstleistungen anzubieten, die eben nicht auf den Automobilbereich beschränkt sind. Die Tankstellen in Japan können auch eine aktivere Rolle als eine am jeweiligen Ort verwurzelte Infrastruktureinrichtung spielen, die das Leben der lokalen Gemeinschaft unterstützt, indem sie die Schaffung von Geschäften anstrebt, die eng mit dieser verbunden sind und sich an die Bewohner der Umgebung richten. Deshalb setzen wir große Hoffnungen in synthetische Kraftstoffe, mit denen unsere vorhandene Infrastruktur weiter genutzt werden kann. Wir glauben, dass die Geschwindigkeit der Entwicklung von BEV auf der einen Seite und von synthetischen Kraftstoffen auf der anderen Seite das Überleben unserer Mitglieder ziemlich stark beeinflussen wird.

Das Gespräch führte Anne Grote.

* Batterie-Elektrofahrzeuge (BEV), Hybrid-Elektrofahrzeuge (HEV), Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeuge (PHEV), Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge (FCEV)

** 1 JPY (Japanischer Yen) entspricht ungefähr 0,0062 Euro

Besuch der japanischen Delegation von Zensekiren beim bft im Februar 2024.





Sarah Schmitt

Volle Agenda

Aktuelle politische Themen

GEIG, PSD 3, PSR und BImSchV – hinter diesen Abkürzungen verbergen sich einige Neuerungen auf nationaler und europäischer Ebene, die sich derzeit in Bearbeitung befinden. Sie haben auch Auswirkungen auf die Arbeit unserer Mitglieder. Ein Überblick.

28

GEIG: Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieser Ausgabe befindet sich der Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) für ein Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz, GEIG) in der Beratung im Deutschen Bundestag. Der vorliegende Gesetzentwurf (Stand: 7. Februar 2024) „verpflichtet Tankstellenunternehmen dazu, an öffentlichen Tankstellen für die Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur zu sorgen. Damit wird die bereits bestehende Verkehrsversorgungsinfrastruktur nutzbar gemacht, um einen Beitrag zur flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Versorgung mit Schnellladeinfrastruktur zu erzielen.“

Ziel ist es, bundesweit etwa 9.000 zusätzliche Schnellademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge zu schaffen, entweder direkt an den Tankstellen oder in deren unmittelbarer Nähe. Das BMDV betont, dass dies „ohne wirtschaftliche Überforderung kleinerer Tankstellenbetreiber geschehen“

soll. Aus diesem Grund ist geplant, dass die Ausnahme für Tankstellennetze mit weniger als 200 Standorten und eine umfassende Härtefallklausel enthalten bleiben sollen. Der bft hat sich in den vergangenen Monaten immer wieder für diese Ausnahmen, unter die die meisten Mitglieder des Verbands fallen, stark gemacht. Aktuell gibt es laut Bundesverkehrsministerium in Deutschland etwa 110.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte, von denen knapp 20.000 Schnellladepunkte sind.



PSD3/PSR: Die Fachkommission für Wirtschaftspolitik (Commission for Economic Policy, ECON) des Europäischen Parlaments hat Mitte Februar 2024 die Berichte zu Payment Services Directive 3 (PSD 3) und die Payment Services Regulation (PSR) angenommen. Die PSD (deutsch: Richtlinie über Zahlungsdienste) gibt den rechtlichen Rahmen für Euro-Zahlungen durch die verschiedenen Zahlungsdiensteanbieter und die von ihnen angebotenen Zahlungsverfahren innerhalb der EU vor. Neu ist die PSR. In der EU-Verordnung sollen künftig die Ausnahmeregelungen für die Zahlungsdiensteanbieter festgeschrieben werden.

Die für die Branche wichtigen Ausnahmeregelungen und der bekannte Schwellenwert von einer Million Euro bleiben in den aktuellen Entwürfen enthalten. Ebenfalls besteht weiterhin die Verpflichtung, die Inanspruchnahme von Bereichsausnahmen bei der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (Bafin) anzuzeigen. Der bft hatte sich zuvor in das Gesetzgebungsverfahren in Brüssel eingebracht. Leider fanden dabei die von uns und unserem Dachverband UPEI geforderten vereinfachten Verfahren für kleine und mittlere Unternehmen keinen Eingang in die aktuellen Regelungsentwürfe. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses gehen wir davon aus, dass das Plenum des Europäischen Parlaments die Berichte am 10. April 2024 annimmt. Vor der Sommerpause werden die Einigung im Europäischen Rat und das Trilogverfahren ab Dezember erwartet.



Energiesteuerrichtlinie: Nach aktuellem Stand wird sich die Umsetzung der Energiesteuerrichtlinie – ein wichtiger Bestandteil des „European

Green Deals“ – verzögern und nicht mehr vor der Europawahl abgeschlossen werden. Die Neufassung beinhaltet derzeit die Besteuerung von Energieerzeugnissen nach Energiegehalt und Umweltleistung: In der am höchsten besteuerten Kategorie 1 befinden sich fossile Kraftstoffe sowie Biokraftstoffe aus Lebensmittel- und Futtermittelpflanzen, in Kategorie 2 nachhaltige Biokraftstoffe und CO₂-arme Kraftstoffe und in Kategorie 3 erneuerbare Kraftstoffe nicht biologischen Ursprungs. Die Mindeststeuersätze sollen angehoben und Steuerbefreiungen, die fossile Kraftstoffe begünstigen, schrittweise abgeschafft werden.

Der Rechtsakt wurde zuletzt vor über 20 Jahren aktualisiert und schreibt die Mindeststeuern auf verschiedene Energieträger vor. 2021 startete die EU mit der dringend notwendigen Überarbeitung, die allerdings unter anderem wegen des Ukraine-Kriegs ins Stocken geraten ist. Zu Verzögerungen haben außerdem Diskussionen über die Besteuerung von Flug- und Schiffsbrennstoffen, über die Mindeststeuersätze für synthetische Kraftstoffe sowie über Preisbremsen und Ausnahmen für ärmere Mitgliedsstaaten geführt.

Ein technisches Treffen der Ratsarbeitsgruppe Ende Februar 2024 soll laut Berichten im Tagespiegel Background zur Zufriedenheit der belgischen Ratspräsidentschaft abgelaufen sein. Weitere Zusammenkünfte sind geplant. Am Ende müssen jedoch der Europäische Rat und das Europäische Parlament jeweils einen Entwurf erarbeiten und aufeinander abstimmen. Wir gehen davon aus, dass das aufgrund der vielen offenen Diskussionspunkte vor der Europawahl nicht mehr gelingen wird, was ein erneutes Scheitern der Überarbeitung der Energiesteuerrichtlinie zur Folge haben könnte.

BlmschV: Zum Zeitpunkt des Erscheinens dieser bft-Nachrichten wird der Verkauf von HVO100 an öffentlichen Tankstellen endlich möglich sein. Für die entsprechende Anpassung der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung von Kraft- und Brennstoffen (10. BlmschV) hat der Bundesrat am 22. März 2024 seine Zustimmung erteilt. Da im Zusammenhang mit der Änderung der 10. BlmschV auch eine viel diskutierte Anpassung des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Fahrzeuge (SaubFahrzeug-BeschG) vorgenommen werden musste, hatte sich die Freigabe verzögert.

Über die weiteren Entwicklungen halten wir Sie selbstverständlich auf dem Laufenden.

Sarah Schmitt,
Leiterin des bft-Hauptstadtbüros



© BDWi

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

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

Mehr Infos: www.bdwi-online.de

30

Mehr Regulierung mit Unterstützung von Bürgerräten?

Es lohnt sich, einen Blick auf den Bericht des Bundestags-Bürgerrats „Ernährung im Wandel: Zwischen Privatangelegenheit und staatlichen Aufgaben“ zu werfen. Darin werden die Auswahl und die Arbeit des Bürgerrats näher beschrieben. Außerdem stellt er die Ergebnisse beziehungsweise die politischen Forderungen dieses Gremiums dar.

Auch wenn die weitreichendsten Vorschläge – zum Beispiel die Einführung einer Zuckersteuer – keine Mehrheit im Bürgerrat gefunden haben, finden sich immer noch zahlreiche zwiespältige Forderungen. Es werden eine Altersgrenze für den Verkauf von Energydrinks, mehr Lebensmittelkontrollen und zusätzliche Kennzeichnungspflichten vorgeschlagen. Diese Anliegen sind nicht neu und finden sich in ähnlichen Formulierungen auch in einigen Parteiprogrammen.

Nun sind Bundestag und Bundesregierung unabhängig und somit nicht verpflichtet, die Forderungen des Bürgerrats in Gesetze zu gießen. Dennoch ist seine Einführung und Durchführung

kritikwürdig. Deutschland ist aus gutem Grund eine repräsentative Demokratie. Mit dem Bürgerrat wird Druck auf die gewählten Abgeordneten ausgeübt, die Forderungen der „Bürger“ aufzugreifen. Denn ob der Bürgerrat wirklich die Bürger Deutschlands repräsentativ widerspiegelt, würde ich mit einem Fragezeichen versehen. Es gab keine Zufallsauswahl, sondern es wurde nach vorab festgelegten Kriterien gewichtet. Im Bericht ist von einer neutralen Moderation die Rede. Ob die beteiligten Dienstleister das wirklich erfüllt haben, zweifeln Medienberichte jedoch an. Wissenschaftler haben zudem die Arbeit des Bürgerrats unterstützt. Diese werden im Bericht auch genannt. Experten aus der Wirtschaft oder mit wirtschaftswissenschaftlichem Sachverstand waren allerdings nicht einbezogen.

Für die Zukunft sind weitere Bürgerräte des Bundestags geplant. Es ist wichtig, dass die Opposition dazu sehr kritisch ist. Mit einer Räterepublik hat Deutschland keine guten Erfahrungen gemacht.

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





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.

Kritik am Entwurf zur nationalen Biomassestrategie

32

Nach dem Ende 2022 veröffentlichten Eckpunktepapier zur nationalen Biomassestrategie (NABIS) wurden im Februar 2024 erste Referentenentwürfe im Internet „geleaked“ und somit der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Die beteiligten Ministerien Wirtschaft & Klima, Umwelt & Verbraucher sowie Ernährung & Landwirtschaft führen im Papier detailliert die Leitprinzipien für eine nachhaltige Nutzung von Biomasse aus. Das Kaskadenprinzip, das der stofflichen Nutzung von Biomasse Vorrang gegenüber einer energetischen Nutzung gibt, bildet darin ein Kernelement.

Die nachhaltige Nutzung der Biomasse gliedert die NABIS in 45 Einzelmaßnahmen. So soll künftig ein weiterer Anstieg der Produktion von Anbaubiomasse ausgeschlossen und damit der Konkurrenz zwischen konventionellen Biokraftstoffen und der Lebensmittelproduktion begegnet werden. Zusätzlich sprechen Klima- und Umweltschutzgründe für diese Maßnahme. Die Nutzung von Abfall- und Reststoffen für Kraftstoffe kann jedoch weiter ausgebaut werden. Der Einsatz daraus resultierender Biokraftstoffe soll allerdings auf „schwer elektrifizierbare“

Bereiche wie den Luft- und Schiffsverkehr fokussiert werden. Die steigende Nachfrage im Straßenverkehr und im Wärmesektor bleibt unberücksichtigt.

Zum Redaktionsschluss lag der „offizielle“ Referentenentwurf noch nicht vor. Der MEW erinnert an dieser Stelle noch einmal an wesentliche Positionen seines Eckpunktepapiers (mehr dazu unter www.mew-verband.de). Darin stellt der Verband klar: Ernährungssicherheit muss an oberster Stelle stehen. Jedoch sollten hier Symbolpolitik und Aktionismus vermieden werden.

Wenn der Klimaschutz tatsächlich Priorität hat, so liegt es an der Politik, alle Erfüllungsoptionen zu ermöglichen, die ein THG-Minderungspotenzial besitzen. Zur Bekämpfung der Ernährungsprobleme müssen sich Stakeholder ernsthaft mit den ursächlichen Problemen auseinandersetzen und Lösungen erarbeiten.

Daniel Kaddik, Geschäftsführer bft und MEW



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-Verordnung über CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge

Die neue EU-Verordnung über CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge steht kurz vor ihrer endgültigen Verabschiedung. Am 9. Februar 2024 wurde zwischen dem EU-Rat und dem Europäischen Parlament ein endgültiger Kompromiss erzielt, der unter anderem Folgendes beinhaltet:

- Aufnahme eines neuen (rechtlich nicht bindenden) Erwägungsgrundes: Die Kommission soll „einen Rahmen für Anreize für fortschrittliche Biokraftstoffe und Biogas sowie erneuerbare Kraftstoffe nicht biologischen Ursprungs entwickeln. Dieser Rahmen sollte die Hemmnisse für die Einführung und das Angebot umfassend angehen und dabei die Nachfrage in allen Wirtschaftssektoren im Kontext der allgemeinen Anstrengungen zur Erreichung der Klimaziele der Union berücksichtigen (...)“. Die Kommission wird innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten der Richtlinie prüfen, ob eine Methodik für die Zulassung von ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betriebenen schweren Nutzfahrzeugen entwickelt werden kann.
- Aufnahme einer Überprüfungsklausel in Artikel 15 (rechtsverbindlich): Die Verordnung wird voraussichtlich im Jahr 2027 von der

Kommission hinsichtlich folgender Punkte überprüft werden:

- Möglichkeit, eine gemeinsame Methodik für die Bewertung und Berichterstattung über den gesamten Lebenszyklus der CO₂-Emissionen von neuen schweren Nutzfahrzeugen zu entwickeln.
- Bewertung der Rolle eines Kohlenstoffkorrekturfaktors (CCF) für den Übergang zur emissionsfreien Mobilität im Sektor der schweren Nutzfahrzeuge.
- Bewertung der Rolle einer Methodik für die Zulassung von schweren Nutzfahrzeugen, die ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betrieben werden.

Nach der formellen Billigung durch den EU-Rat und das Europäische Parlament in der Plenarsitzung wird die Verordnung voraussichtlich ab dem 1. Januar 2025 gelten. Dieses endgültige Ergebnis wurde durch eine intensive Kommunikation zwischen den betroffenen Industriesektoren, einschließlich der UPEI, und den politischen Entscheidungsträgern der EU begleitet.

Pierre Lucas, Secretary General

Bitte nicht stören!?

© tippoparty/stock.adobe.com

34

Kein Recht auf Unerreichbarkeit

Ein Urteil des Landesarbeitsgerichts Schleswig-Holstein aus dem vergangenen Jahr sorgte überall dort für Unsicherheit, wo im Rahmen von Schichtdiensten kurzfristig Änderungen organisiert werden müssen. Die Kernfrage lautet: Muss der Arbeitnehmer eine SMS des Arbeitgebers in seiner Freizeit zur Kenntnis nehmen?

Der Fall: Ein Mitarbeiter eines Rettungsdienstes war wegen Unpünktlichkeit und wegen unentschuldigtem Fehlen am Arbeitsplatz abgemahnt worden. Dem zugrunde lagen mehrere Vorkommnisse, in denen der Kläger auf Dienstplanänderungen per SMS nicht reagiert hatte. Der Kläger hatte auf Nachfrage nach den Gründen für die Verspätungen und für das unentschuldigte Fehlen eingewandt, dass er in seiner Freizeit nicht verpflichtet sei, sich entsprechende Mitteilungen anschauen zu müssen. Er war der Ansicht, dass es sich bei den Unterbrechungen um Arbeitszeit handle. Dies war an einem Tag besonders relevant, weil sich die Mindestruhezeit zwischen zwei Schichten verkürzt hätte.

Der Kläger berief sich neben dieser Argumentation darauf, dass eine Änderung der zu leistenden Arbeitszeiten in einer Betriebsvereinbarung mit einem Vorlauf von vier Tagen festgelegt worden sei. Das beklagte Unternehmen hingegen war der Ansicht, die Information über zu leistende Arbeitszeiten sei eine vertragliche Nebenpflicht. Den Kläger treffe damit eine Verpflichtung, sich über seine Dienstzeiten zu informieren.

Vor dem Landesarbeitsgericht Schleswig-Holstein erhielt der Kläger dann tatsächlich Recht. Dort war man der Meinung, der Blick auf entsprechende Nachrichten sei Arbeitszeit. Damit sei der Kläger in seiner Freizeit nicht verpflichtet, sich entsprechend zu informieren. Da Messenger- und Chatdienste zunehmend Eingang in die Arbeitszeitgestaltung finden, hat das Landesarbeitsgericht Revision beim Bundesarbeitsgericht zugelassen.

Das Bundesarbeitsgericht hat mit Urteil vom 23. August 2023 die Klage abgewiesen. Im Leitsatz betonte das Bundesarbeitsgericht: Wenn dem Arbeitnehmer auf der Grundlage der betrieblichen Regelungen bekannt sei, dass der Arbeitgeber die Arbeitsleistung für den darauffolgenden Tag in Bezug auf Uhrzeit und Ort konkretisieren werde, dann sei er auch verpflichtet, eine solche per SMS mitgeteilte Weisung in seiner Freizeit zur Kenntnis zu nehmen.



Ein Recht auf Nichterreichbarkeit hat das Bundesarbeitsgericht daher nicht eingeführt. Vielmehr hat es die Auffassung des Landesarbeitsgerichts Schleswig-Holstein deutlich als rechtsfehlerhaft bewertet. Das Bundesarbeitsgericht greift dafür auf die Definitionen im Europarecht zurück. Art. 2 Nr. 1 der Richtlinie 2003/88 des Europäischen Parlaments und des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung definiert den Begriff „Arbeitszeit“ als „jede Zeitspanne, während der ein Arbeitnehmer ... arbeitet, dem Arbeitgeber zur Verfügung steht und seine Tätigkeit ausübt oder Aufgaben wahrnimmt“. In Art. 2 Nr. 2 der Richtlinie wird der Begriff „Ruhezeit“ negativ definiert als „jede Zeitspanne außerhalb der Arbeitszeit“. Nach der ständigen Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union schließen beide Begriffe einander aus. Für die Zwecke der Anwendung der Richtlinie 2003/88/EG ist eine Zeitspanne entweder als Arbeitszeit oder als Ruhezeit einzustufen.

Allerdings hat das Bundesarbeitsgericht auch festgestellt, dass die Mitwirkungspflicht des Klägers es nicht erfordert, ununterbrochen für die Beklagte erreichbar zu sein. Wenn er weiß, dass Konkretisierung oder Änderung bis zu einem bestimmten Zeitpunkt erfolgen kann, ist es ausreichend, sich ab diesem Zeitpunkt zu informieren. Oder, um das Bundesarbeitsgericht insoweit sinngemäß zu zitieren: Er braucht nur am nächsten Tag zur Arbeit zu erscheinen. Der eigentliche Moment der Kenntnisnahme der Nachricht stellt sich als zeitlich derart geringfügig dar, dass insoweit von einer ganz erheblichen Beeinträchtigung der Nutzung der freien Zeit nicht ausgegangen werden kann.

Es handelt sich dabei auch nicht um eine Rufbereitschaft oder Bereitschaftsdienst, die der Arbeitszeit zugerechnet werden müssen. Vielmehr bleibt die bloße Kenntnisnahme Ruhezeit.

Für die Personalplanung in Unternehmen bedeutet diese Entscheidung eine bessere Rechtssicherheit beim Eintritt unvorhersehbarer Ereignisse. Wenn der Mitarbeiter weiß, dass Änderungen möglich sind oder ihm bis zu einer gewissen Zeit erreichen, dann ist das jetzt rechtssicher möglich.

Bundesarbeitsgericht, Urteil vom 23.08.2023 – 5 AZR 349/22

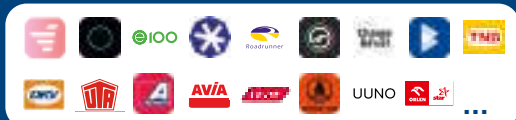
Stephan Zieger, bft-Geschäftsführer

WEAT-MPH

DER MOBILE PAYMENT STANDARD AN TANKSTELLEN

Der MPH standardisiert das Zahlen per App und ermöglicht somit sehr einfache 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

UNITI EXPO 14.-16. MAI 2024
BESUCHEN SIE UNS IN HALLE 5, STAND 5B61.

POWER2DRIVE 19.-21. JUNI 2024
BESUCHEN SIE UNS AN STAND C6.255.

ZAHLEN PER APP MIT DEM WEAT-MPH



WEAT

DER SPEZIALIST IM BARGELDLOSEN ZAHLUNGSVERKEHR

Stark im Verbund

Die SVG Hessen im Porträt

© SVG Hessen (alle)

36

Preisunterschiede von 30 Cent und mehr zwischen Bundesautobahntankstellen und Straßentankstellen rücken die Kraftstoffpreise regelmäßig in den Fokus der Medien. Jüngst beschäftigte sich sogar Jan Böhmermann in der 100. Folge seiner Sendung „ZDF Magazin Royal“ unter dem Titel „Tank & Rast: Quasi-Monopol ohne Konkurrenz“ mit dem Thema. Während die Tank & Rast dabei gelinde gesagt „weniger gut“ wegkam, brach der Satiriker eine Lanze für die Autohöfe (zum Video: t.ly/GcDaD).

Gefreut haben dürfte das eines unserer neuesten Mitglieder, die SVG Hessen. Vor 76 Jahren mit Sitz in Frankfurt am Main gegründet, betreibt die Genossenschaft heute acht Autohöfe und damit die meisten innerhalb des SVG-Verbunds. Dazu kommen eine Tankstelle und sechs Fahrschulstandorte, an denen jährlich etwa 600 bis 700 Lkw- und Busfahrer ihren Führerschein neu machen und weitere 300 Fahrer eine BKF-Aus- und Weiterbildung absolvieren. Zum Portfolio gehören darüber hinaus Arbeitssicherheit, die Mautabwicklung, das Tankkartengeschäft, Versicherungen und seit Neuestem Factoring. Die Aufzählung zeigt: Ein großer Fokus liegt im Unterschied zu unseren klassischen Mitgliedern auf dem Kundenkreis Speditions- und

Anfang 2024 ist mit der SVG Hessen eG die zweite Straßenverkehrsgenossenschaft in den bft eingetreten. Mit einer Tankstelle und acht von insgesamt 26 Autohöfen betreibt die regionale Genossenschaft die meisten Standorte im Verbund – und legt dabei sehr viel Wert auf mittelständische Strukturen und den genossenschaftlichen Gedanken.

Transportunternehmen. Insgesamt zählt die SVG Hessen etwa 4.500 gewerbliche Kunden.

Fokus auf die Transportbranche

„Je nach Autohof machen die Lkw-Fahrer zwischen 50 und 70 Prozent unseres Kraftstoffabsatzes aus. Insgesamt stellen wir rund 1.000 Lkw-Parkplätze zur Verfügung, damit wir diesem Kundenkreis abgesehen vom Tanken auch eine hohe Aufenthaltsqualität bieten können“, erklärt Nils Kron, Leiter Autohof- und Immobilienverwaltung bei der SVG Hessen, die insgesamt rund 60 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zählt.

Wo es aufgrund der baulichen Bedingungen möglich war, hat die SVG Hessen inzwischen die von der Vereinigung deutscher Autohöfe (VEDA) konzipierten und zertifizierten „Premium-Parkplätze“ eingerichtet. Eine Zufahrtskontrolle und eine Umzäunung sorgen dafür, dass Unbefugte den Bereich nicht betreten können, zusätzlich überwachen Kameras das Geschehen auf den Parkplätzen. Das Konzept hat das Ziel, Diebstahl und Beschädigungen wie das Aufschlitzen von Planen zu verhindern, was für Speditionen und Transportunternehmen in den vergangenen Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen hat.

Während bei den Kraftstoffabsätzen die Transportbranche die wichtigste Kundengruppe ist, sieht es im Shop- und Bistrogeschäft etwas differenzierter aus. „Die Lkw-Fahrer sind die Umsatzbringer bei den Litern, im Shop ist es der Pkw-Fahrer“, erklärt Kron. Dementsprechend ist auch das Angebot in den Autohöfen darauf ausgerichtet: Bei den Berufskraftfahrern steht nach wie vor die Hausmannskost hoch im Kurs, bei den Pendlern und Familien wächst der Wunsch nach einem zunehmend gesunden gastronomischen Angebot. Ob der Autohof dann ein eigenes Restaurant hat oder wie eine Art Foodcourt aus verschiedenen Clip-in-Angeboten der bekannten Marken besteht, hängt vom Standort ab. Dass dieser Bereich an allen Autohöfen noch weiter an Bedeutung gewinnt und deshalb ausgebaut werden muss, steht für Kron jedoch außer Frage.



Unbestritten ist ebenfalls, dass sich auch Autohöfe mit dem Thema alternative Kraftstoffe auseinandersetzen müssen. Im Bereich Elektromobilität arbeitet die SVG Hessen seit etwa zwei Jahren mit Ionity und Tesla zusammen. Die Unternehmen bauen die Ladehubs – oft mehr als zehn Stück – auf einem von der SVG verpachteten Teil des Grundstücks auf und betreiben die Säulen. Die SVG profitiert von den E-Autofahrern, die während der Ladezeit das gastronomische Angebot nutzen. „Die Investitionen für Ladehubs liegen im siebenstelligen Bereich. Diese Investition stellt für ein klassisches mittelständisches Unternehmen wie uns eine Herausforderung dar“, erklärt Kron die Partnerschaften. Über alle Autohöfe hinweg finden E-Autofahrer 150 Ladesäulen bei der SVG Hessen. Im nächsten Schritt soll die Infrastruktur für E-Lkw das Angebot ergänzen.



Zunehmend spielen Bio-LNG und Bio-CNG ebenfalls eine Rolle im Schwerlastverkehr. Insgesamt finden Kunden vier Tankmöglichkeiten für flüssiges Erdgas im SVG-Hessen-Netz. Über Wasserstofftankstellen denkt die Genossenschaft ebenfalls nach. „Wir müssen unsere Standorte beim Thema alternative Kraftstoffe attraktiv machen. Dabei ist es wichtig, die Wirtschaftlichkeit einer solchen Investition nicht außer Acht zu lassen und den Markt genau zu beobachten“, sagt der Leiter Autohof- und Immobilienverwaltung. →





38

„Seit Januar 2024 sind auch wir Mitglied im bft. Es entspricht unserer genossenschaftlichen Überzeugung, dass eine starke Gemeinschaft die gute Basis ist, um Anliegen Nachdruck zu verleihen und Dinge zu bewegen. Dies betrifft unter anderem die kritische Begleitung der aktuellen Verkehrspolitik. Für mich stehen hier zum Beispiel die notwendige drastische Verbesserung der Energienetz-Infrastruktur für Schnellladesäulen oder die Unterstützung der Forderung der Transport- und Logistikbranche nach mehr Stellplätzen für Lkw im Fokus. Wir sind sehr motiviert, mit einem starken bft die Unterstützung für den Mittelstand weiterhin intensiv einzufordern, und freuen uns auf die Zusammenarbeit!“

Alexander Hillers, Vorstand der SVG Hessen

Personalsuche ist eine Herausforderung

Ein weiteres Thema, das an Autohöfen ebenso relevant ist wie an Straßentankstellen, ist die schwierige Rekrutierung von Personal. Aufgrund der Vorgabe, 24/7 geöffnet sein zu müssen, und der etwas schwereren Erreichbarkeit als bei klassischen Tankstellen, ist hier die Herausforderung, geeignete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden, an vielen Standorten sogar noch größer. „Wir haben zunehmend Probleme, Ersatz zu finden, wenn Mitarbeiter ausfallen oder in den Ruhestand gehen. Der Personalmangel ist eine Herausforderung“, erzählt Kron. Aus diesem Grund werden sich aus seiner Sicht auch die Autohöfe mit dem Thema Smart Stores und Automatisierung auseinandersetzen müssen, um beispielsweise Abläufe zu vereinfachen und Personalmangel zu kompensieren.

„Dennoch werden wir uns weiterhin intensiv um Mitarbeitende bemühen, um auch zukünftig sehr guten persönlichen Service zu bieten und Autohöfe mit Wohlfühlfaktor zu betreiben. Nicht umsonst ist der Autohof Lohfeldener Rüssel 2023 zum besten Autohof in Deutschland in der Kategorie Gastronomie gekürt worden“, ergänzt Kron. Unterstützung für das Thema erhofft er sich im bft-Arbeitskreis „Aus- und Weiterbildung und Personal“, in dem er sich engagieren und mit anderen bft-Mitgliedern vernetzen und austauschen möchte.

Das gemeinsame Gespräch und die Werte Ehrlichkeit, Offenheit, soziale Verantwortung und Partnerschaftlichkeit stehen bei den SVGen ebenso wie im bft und bei seinen Mitgliedern im Mittelpunkt. „Der genossenschaftliche Gedanke und unser mittelständisch geprägtes Leitbild werden bei der SVG von Generation zu Generation weitergegeben. Wie unsere Kunden sind wir kein Konzern mit starren Strukturen, sondern setzen auf Regionalität, Flexibilität und kooperative Zusammenarbeit auf Augenhöhe“, betont Alexander Hillers, Vorstand der SVG Hessen, und ergänzt: „Durch den Eintritt in den bft wollen wir uns noch stärker im Mittelstand vernetzen, voneinander lernen und profitieren, um unser Geschäft auch bei einem Rückgang der Kraftstoffabsätze zukunftsfähig zu halten.“

Annika Beyer

Über die Straßenverkehrsgenossenschaften

Die SVGen wurden im Jahr 1947 als Genossenschaften von den Verbänden des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) und von Unternehmern als Dienstleister der Verkehrsbranche gegründet. Heute sind rund 8.000 Transport- und Logistikunternehmen als Mitglieder einer der 15 regionalen Straßenverkehrsgenossenschaften unter dem Dach der SVG-Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr (SVG-Zentrale) mit Sitz in Frankfurt am Main angeschlossen.

Die SVG unterstützt Unternehmen der Transport- und Logistikbranche mit vielseitigen Leistungen. Zum Produktportfolio zählen unter anderem Aus- und Weiterbildung, Arbeitssicherheit, Fördermittelberatung, europaweite Mautabrechnung, Unternehmensberatung sowie die Vermittlung von Transport- und Personenversicherungen in Kooperation mit der Kravag und der R+V-Versicherungen. Darüber hinaus betreiben die SVGen in Eigenregie oder gemeinsam mit Partnern 30 Autohöfe und Tankstellen sowie 22 Fahrschulen und beschäftigen rund 1.000 Mitarbeiter. Darüber hinaus setzen sie mehr als 500 Moderatoren und Trainer ein.

Pro Jahr schult der SVG-Verband mehr als 80.000 Berufskraftfahrer. Rund 12.000 Transport- und Logistikunternehmen mit über 130.000 schweren Lkw nutzen bereits den SVG-Mautservice und rechnen damit ein jährliches Mautvolumen von fast 900 Millionen Euro über die SVGen ab. Auch Tank- und Servicekarten gehören zum Angebot der SVG.

GESTALTEN SIE
MIT UNS

DIE ZUKUNFT
IHRER TANKSTELLE.

www.lw-brueck.de

1.



2.



3.



4.



5.



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

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

Aktion im März und April

1. Kundendiensteimer |

Aus HD-PE mit Schwammeinsatz
Größe: 10 L
Farben: anthrazit, blau, orange, rot, schwarz
Preis: € 10,49
Art.-Nr.: 10380 | 10030 | 10028 | 10323 | 10029
Aktion: 5% Rabatt
→ Rubrik: Tankfläche & Forecourt | SB-Service

2. Kühlwasserkannen New Style

Aus HD-PE, spezielle Tankstellenausführung
Größe: 8,5 L
Farben: anthrazit, blau, orange, rot, schwarz
Preis: € 17,99
Art.-Nr.: 10381 | 10252 | 10250 | 10382 | 10251
Aktion: 5% Rabatt
→ Rubrik: Tankfläche & Forecourt | SB-Service

Ankündigung für Mai und Juni

3. Damen-Polo - kurzarm

Farbe: grau | hellblau | marine | orange | rot |
royalblau | schwarz | weiß
Größe: XS-5XL
Preis: ab € 25,95
Art.-Nr.: 891000D
Aktion: 10% Rabatt
→ Rubrik: Berufsbekleidung | Berufsbekleidung Standard

4. Herren-Polo - kurzarm

Farbe: grau | hellblau | marine | orange | rot |
royalblau | schwarz | weiß
Größe: XS-5XL
Preis: ab € 25,95
Art.-Nr.: 891000H
Aktion: 10% Rabatt
→ Rubrik: Berufsbekleidung | Berufsbekleidung Standard

5. Spender Handschutzbeutel | Handschutzbeutel

Größe: 800 x 300 x 150 mm
Farbe: Grund - weiß, schwarzer Pfeil, orange Streifen
Preis: € 67,- | € 39,99
Art.-Nr.: 10017 | 10322
→ Bistro & Shop | Hygieneartikel

READi™-Verfahren ist ready

READi™-Verfahren für die HVO-Herstellung

Während sich die Medienberichte über HVO in jüngster Zeit häufen und die Zulassung an öffentlichen Tankstellen kurz bevorsteht, ist der Kraftstoff aus Rest- und Abfallstoffen für Prof. Thomas Willner von der HAW Hamburg quasi ein alter Hut. Bereits seit fast 15 Jahren forschen der Wissenschaftler und sein Team an der Erzeugung alternativer Kraftstoffe aus Altvetten und Kunststoffabfällen – und bilden damit die Grundlage für chemisches Kunststoffrecycling.

Vor etwas mehr als einem Jahr hat die Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg (HAW Hamburg) eine neue Pilotanlage im Rahmen des READi™-PtL-Forschungsprojekts eingeweiht. Die Eröffnung war ein weiterer Meilenstein bei der Entwicklung von klimafreundlicheren Alternativen zu fossilen Kraftstoffen. Zuvor wurde das READi™-Verfahren bereits im Labor- und Technikumsmaßstab erfolgreich getestet.

Die READi™-Pilotanlage (READi = Reactive Distillation) soll Abfallstoffe wie Altvetten und Plastikabfälle in einen klimaneutralen schwerölfreien Erdölersatz umwandeln und ist auf eine Jahreskapazität von 100 Tonnen ausgelegt. Aus dem Erdölersatz können unter anderem flüssige Kraft- und Brennstoffe aller Art, Kunststoffe und vieles mehr hergestellt werden. Das Verfahren wurde von der Forschungsgruppe „Verfahrens-

technik“ unter der Leitung von Prof. Dr. Thomas Willner und Prof. Dr. Anika Sievers an der Fakultät Life Sciences der HAW Hamburg in Zusammenarbeit mit der Partnerfirma Nexxoil entwickelt. Weiterer Kooperationspartner ist Krebs Brüggen Sekundärrohstoffe zur Bereitstellung der Abfallstoffe und als erster Interessent für eine Produktionsanlage.

„Bei der Verfahrensentwicklung standen drei Ziele im Vordergrund: nachhaltiger Klimaschutz auf Abfallbasis, Effizienzsteigerung und Kostensenkung. Das hat zu einem preisgünstigen innovativen Konzept geführt, das es erlaubt, die Produktion dezentral in den Regionen durchzuführen, wo die Abfallstoffe anfallen, sodass der Transportaufwand minimiert wird, bisher nicht nutzbare Ressourcen verfügbar gemacht werden und die Wertschöpfung regional stattfindet“, erklärt Prof. Willner.

Das Forschungsprojekt READi-PtL liefert dabei vielversprechende Ergebnisse: Der Wasserstoffbedarf für die Hydrierung, also die Aufbereitung des Erdölersatzes aus dem READi™-Prozess zu synthetischen Kraftstoffen, konnte so weit reduziert werden, dass der Stromverbrauch bei einer Kilowattstunde pro Liter Kraftstoff und damit bei nur rund fünf Kilowattstunden pro 100 Kilometer Fahrstrecke liegt. Damit besteht das Potenzial für eine Schlüsseltechnologie zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Die Sektorenkopplung als Verbindung zwischen erneuerbaren Energien und Verbrauchssektoren wie der Mobilität über den Wasserstoffpfad und

42

© Katharina Jeorgakopulos



die Verwendung von Rest- oder Abfallstoffen bieten hierfür erfolgsversprechende Potenziale, auch, weil Strom und Wasserstoff effizient eingesetzt werden.

Das Forschungsprojekt READi-PtL und das schon gestartete Nachfolgeprojekt Klimakraft finden im Rahmen des FH-Impuls-Projektes X-Energy der HAW Hamburg statt und werden mit über einer Millionen Euro Fördermitteln vom Bundesministerium für Bildung und For-

schung (BMBF) unterstützt. Nach Optimierung der Pilotanlage für die Verarbeitung von Fettabfällen wird die Anlage im nächsten Jahr auf Plastikabfälle umgerüstet. Parallel wird die erste kommerzielle Demonstrationsanlage für Fettabfälle projektiert. Diese könnte Anfang 2026 in Betrieb gehen. Wenn alles gut läuft, sollen dann in schneller Folge viele weitere Anlagen für verschiedene Rohstoffe entstehen.

Annika Beyer



Über Nexxoil

Das Technologieunternehmen Nexxoil mit Sitz in Hamburg wurde 2009 von Prof. Thomas Willner und zwei weiteren Gesellschaftern gegründet, um die nächste Generation der Biomasse- und XtL-Technologie zu entwickeln und zu vermarkten. Die Grundlage dafür bildet ein chemischer Kernprozess, den Prof. Willner gemeinsam mit seinem Team an der HAW Hamburg erarbeitet hat. Das Unternehmen hat einen exklusiven Co-Entwicklungsvertrag mit der Hochschule und erwarb alle Patente, die der Nexxoil-Technologie zugrunde liegen.

www.nexxoil.com

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.),
Daniel Kaddik, Sarah Schmitt, Anne Grote,
Annika Beyer (presse@bft.de), Matthias Bannas,
Ulrike Tucharth, 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 2024.

LAYOUT & SATZ

Kopfstrom GmbH, Bonn, www.kopfstrom.de

DRUCK

Bonifatius, Paderborn, www.bonifatius.de

BEZUGSPREIS

Für bft-Mitglieder im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Zwischen- stopp

im Sommer



Gönn' dir
Eis –
hier im Shop

Bestellen Sie jetzt
das neue
Sommerplakat

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

frei und fair – Ihre freie Tankstelle