

# **Jahresbericht ZTG**

## Geschäftsjahr 2020/21



### Verbandsarbeit weiterhin durch Corona-Regelungen dominiert

Wie bereits im Vorjahr wurde ein erheblicher Teil der Verbandsarbeit (sowohl im ZTG als auch in den Regionalverbänden) durch die ständigen Änderungen in den rechtlichen Rahmenbedingungen aufgrund der Corona-Krise bestimmt. Dazu gehörten u.a. die Corona-Verordnungen der Bundesländer, das Infektionsschutzgesetz sowie die SARS-CoV-2-Arbeitsschutzverordnung. Viele erstmals durch die Pandemie aufgeworfene Fragen wurden durch – sich teilweise widersprechende – Rechtsprechung beantwortet. Alle Themen mussten für die Information der Mitgliedsbetriebe aufbereitet werden.

### Kriminalität gegen Tankstellen ging 2020 zurück

Gesunkene Kraftstoffabsätze und immer mehr Kunden, die in der Pandemie an der Tankstelle kontaktlos bezahlten, mögen die Gründe gewesen sein, warum die Zahl der Überfälle auf Tankstellen im Jahr 2020 auf 579 gegenüber im Langzeitvergleich ohnehin schon niedrigen 587 im Jahr 2019 zurückging. Einen noch stärkeren Rückgang gab es beim Delikt „Tankbetrug.“ Die Zahl der erfassten Taten ging um fast 15 % von 70.498 in 2019 auf 60.230 in 2020 zurück. Eine Ursache könnten die zeitweisen Grenzschießungen bzw. die verstärkten Grenzkontrollen gewesen sein.

### Zahl der AdBlue-Tankstellen wächst beständig

Nachdem AdBlue-Zapfsäulen an Tankstellen lange Zeit dem Lkw-Verkehr vorbehalten waren, wächst inzwischen auch die Zahl der für Pkw geeigneten Säulen. Kunden sind immer seltener bereit, das Handling mit Kanistern und vor allem deren Preis zu akzeptieren. Nach Erhebungen des Energie Informationsdienstes gab es zu Beginn des Jahres mehr als 2.200 Adblue-Säulen für Lkw und immerhin schon gut 930 für Pkw an öffentlichen Tankstellen in Deutschland.

### Lernhefte für Auszubildende an Tankstellen überarbeitet

Die Verbände der Tankstellenbranche haben unter der Federführung des Mineralölwirtschaftsverbands (MWV) die Lernhefte für die Berufsausbildung zum Einzelhändler an der Tankstelle aktualisiert. Die vom MWV-Arbeitskreis „Ausbildung an Tankstellen“, dem auch der ZTG angehört, erstellten zwölf Hefte zu Themen wie Arbeitssicherheit, Buchführung, Warenwirtschaft und Hygiene stehen u.a. auf unserer Webseite [www.ztg-deutschland.de](http://www.ztg-deutschland.de) kostenlos zum Download zur Verfügung.

### Initiative Pro-AGB-Recht erneut aktiv

Seit 2012 ist der ZTG Teil der Initiative pro AGB-Recht, die aus über 30 Wirtschaftsverbänden fast aller Branchen besteht. Wir treten mit Nachdruck dafür ein, den Fairness-Schutz des AGB-Rechts insgesamt zu erhalten. Das AGB-Recht verhindert unfaire Vertragsbedingungen und schützt den wirtschaftlich unterlegenen Vertragspartner vor einseitigen, unangemessenen Benachteiligungen und Risikoübertragungen. Auch im Jahr 2021 musste die Initiative angesichts des Versuchs einer Partei, diesen Schutz aufzuweichen, tätig werden.

### Bargeldlose Zahlungsmittel auf dem Vormarsch

Eine Auswirkung der Corona-Pandemie, die bei Tankstellen noch stärker ausgefallen sein dürfte: 56 % des stationären Handelsumsatzes wurde 2020 per Karte gezahlt, nur noch knapp 41 %, bar, hat eine Studie des EHI Retail Institutes ergeben. Jeder dritte Einkauf (die Bonussummen sind bei Kartenzahlern in der Regel höher) wurde im stationären Handel per Karte bezahlt. An Tankstellen erwarten Experten und Mineralölgesellschaften zukünftig eine starke Zunahme der In-App-Zahlungen beim so genannten Mobile Fueling. Der Kunde kann dabei die Tankung mit seinem Smartphone aus dem Auto bezahlen, ohne in den Tankstellenshop zu gehen.

### Elektroautos in Deutschland

Im Juli 2021 wurde die politisch offenbar bedeutsame Zahl erreicht: In Deutschland sind jetzt eine Million Elektroautos zugelassen (von knapp 48 Millionen Pkw insgesamt). Die Hälfte davon sind allerdings Plug-in-Hybride, deren möglicher ökologischer Vorteil hauptsächlich vom Streckenprofil und vom Ladeverhalten des Nutzers abhängig ist. Das Durchschnittsalter im deutschen Pkw-Bestand beträgt inzwischen übrigens 9,8 Jahre. Die Zahl der Neuzulassungen von Pkw in Deutschland schwankte in den letzten Jahren zwischen 2,9 und 3,6 Millionen pro Jahr.

### Elektroautos weltweit

Weltweit dürften am Ende des Jahres 2021 nach Berechnungen des Marktforschungsunternehmens EV Volumes insgesamt rund 16,4 Millionen elektrisch angetriebene Pkw und leichte Nutzfahrzeuge unterwegs sein. Insgesamt gibt es dann weltweit jedoch rund 1,5 Milliarden Pkw und leichten Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen, die von einem Verbrennungsmotor angetrieben werden. Für das Jahr 2040 erwartet EV Volumes weltweit noch mehr als eine Milliarde Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen, die mit Benzin oder Diesel angetrieben werden. Wie dieser Bestand zwischen heute und 2040 möglichst klimaschonend genutzt werden kann, ist eine entscheidende Frage bei der weltweiten Dekarbonisierung.

## FTG organisiert Sachspendenaktion

Die Unwetterkatastrophe im Juni hat in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz immense Schäden angerichtet. Neben den zahllosen menschlichen Tragödien sind viele wirtschaftliche Existenzen gefährdet und sogar vernichtet. Auch Kollegen aus dem Tankstellenbereich sind betroffen; einige Mitglieder mussten ihre Stationen nur vorübergehend schließen, an vielen Orten war der Betrieb lange unterbrochen, manche Stationen sind zerstört.

Im Kontakt mit Mitgliedern vor Ort erfuhr der nordrhein-westfälische Landesverband FTG schon in der ersten Woche nach der Katastrophe, dass es vor Ort an grundlegenden Dingen fehlte und organisierte eine gezielte Sachspendenaktion. Vorstandsmitglieder beschafften die benötigten Artikel und transportierten sie nach Bad Neuenahr, wo die Verteilung über eine Markant-Tankstelle erfolgte.

Der Verband stellte als Startkapital einen Betrag von 5000 € zur Verfügung und bat die Mitglieder um weitere Spenden. Viele Mitglieder folgten diesem Aufruf.

Nachdem zunächst hauptsächlich Arbeitsmaterialien wie Schubkarren, Schaufeln, Gummistiefel, Regenjacken, Arbeitshandschuhe oder auch AdBlue zum weiteren Betreiben der Räumfahrzeuge an die Ahr gebracht werden konnten, lag der Schwerpunkt dann wegen vielfach noch immer unterbrochener Leitungswege sowie der Seuchengefahr in der Organisation und Lieferung von Trinkwasser in das Katastrophengebiet. Benötigt werden zudem ständig Gasflaschen zum Betrieb von Gabelstaplern; auch hier sorgte der Verband mit den Spendengeldern für Unterstützung. Im September erfolgte eine Lieferung von 140 Heizlüftern, da viele Zentralheizungen nicht rechtzeitig vor dem Herbst wieder in Betrieb genommen werden können.

Die Hilfsaktion wird fortgeführt, der FTG freut sich über weitere Spenden.



## Entgeltausfall wegen Quarantäne – wer zahlt?

Die Corona-Pandemie hat es erforderlich gemacht, den Umgang mit einer angeordneten Quarantäne nach dem Infektionsschutzgesetz zu klären. Waren solche Anordnungen bislang nur für einige exotische Ansteckungskrankheiten angewandt worden, betrafen sie nun eine Vielzahl von Arbeitnehmern.

Damit stellt sich auch die Frage, wer für den Verdienstaufschlag in der Zeit einer solchen Quarantäne, in der Arbeitnehmer oder Selbstständige einem Tätigkeitsverbot unterliegen, aber nicht selbst erkrankt sind, aufkommt. Ansprüche können sich im wesentlichen nach dem Infektionsschutzgesetz (IfSG) ergeben.

Die wichtigste Anspruchsgrundlage im Infektionsschutzgesetz ist § 56 IfSG, der die Entschädigungen bei Verböten in der Ausübung der bisherigen Erwerbstätigkeit regelt. Die Entschädigungen sollen für Maßnahmen der Bekämpfung einer übertragbaren Krankheit gewährt werden, also vor allem bei Anwendung des § 28 IfSG. Dieser findet bei der Anordnung einer Quarantäne gegenüber sogenannten Bezugspersonen eines mit Corona Infizierten Anwendung.

Anspruchsberechtigt ist nach dieser Regelung, wer „als Ausscheider, Ansteckungsverdächtiger, Krankheitsverdächtiger oder als sonstiger Träger von Krankheitserregern im Sinne von § 31 Satz 2 IfSG Verböten in der Ausübung seiner bisherigen Erwerbstätigkeit unterliegt oder unterworfen wird und dadurch einen Verdienstaufschlag erleidet“.

Ersetzt wird danach der Verdienstaufschlag, der aufgrund einer Quarantäneanordnung entsteht. Dieser Anspruch besteht gleichermaßen für Arbeitnehmer wie für Selbstständige. § 56 Abs. 4 Satz 2 IfSG regelt ferner, dass Selbstständige, deren Betrieb während der Dauer der Untersagung ihrer Tätigkeit ruht, neben der Entschädigung auf Antrag von der zuständigen Behörde Ersatz der in dieser Zeit weiterlaufenden nicht gedeckten Betriebsausgaben in angemessenem Umfang erhalten.

Der Gesetzgeber hat darüber hinaus für Zeiten, in denen durch den Bundestag eine epidemische Lage festgestellt wird, die Erstattungsansprüche auch für die Fälle ausgeweitet, dass aufgrund von Schließungen der Kindertagesstätten und Schulen die Kinderbetreuung nicht gewährleistet werden kann und deshalb ein Verdienstaufschlag eintritt.

In der praktischen Umsetzung erfolgt die Abwicklung für betroffene Arbeitnehmer im Regelfall über den Arbeitgeber, der zunächst auch während der Zeit der Quarantäne das Arbeitsentgelt an den Arbeitnehmer zahlt. Der Erstattungsanspruch wird dann von dem Arbeitgeber bei der zuständigen Behörde geltend gemacht.

Bedauerlicherweise sind allerdings viele Fragen im Zusammenhang mit den Erstattungsansprüchen ungeklärt und werden von verschiedenen Behörden unterschiedlich behandelt. Das führt in vielen Fällen dazu, dass Erstattungsansprüche nicht, nur teilweise oder nach langwieriger Auseinandersetzung gezahlt werden.

Ansprüche im Zusammenhang mit einem Arbeitsverhältnis werden häufig deshalb durch die zuständige Behörde nicht erstattet, da diese davon ausgeht, dass der Arbeitnehmer auch für die Zeit des Tätigkeitsverbotes einen Vergütungsanspruch gegenüber

dem Arbeitgeber hat. Ausgangspunkt für diese Haltung der zuständigen Behörden ist die Regelung in § 616 BGB. Nach dieser Regelung erhält ein Arbeitnehmer die ihm zustehende Vergütung auch dann, wenn er aus in seiner Person liegenden Gründen für eine verhältnismäßig nicht erhebliche Zeit an der Arbeitsleistung gehindert ist. Eine solche Verhinderung kann u. a. ein Tätigkeitsverbot nach dem Infektionsschutzgesetz sein. Fraglich und bislang durch die Rechtsprechung nicht abschließend geklärt ist allerdings, welcher Zeitraum noch als "nicht erheblich" i. S. d. Gesetzes gilt. Vielfach wird vertreten, dass dies allenfalls für bis zu zehn Tagen gelten könne. Zur Begründung wird darauf verwiesen, dass dies der Zeitraum sei, in dem gesetzlich Versicherten ein Krankengeldanspruch im Falle der Pflege von erkrankten Kindern zustehe. Einige Gerichte halten diese Zeit bereits für zu lang. Andere verweisen auf eine alte Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes, der im Jahr 1979, allerdings für einen gänzlich anderen Sachverhalt, einen Zeitraum von sechs Wochen noch für möglich gehalten hat.

Trotz dieser Unsicherheiten aufgrund der ungeklärten Rechtslage sollten etwaige Ansprüche bei der zuständigen Behörde geltend gemacht werden. Das gilt insbesondere auch deshalb, weil § 56 Abs. 11 IfSG für die Beantragung der Erstattungsansprüche eine Frist von zwei Jahren nach dem Ende des Tätigkeitsverbotes oder Wegfall der sonstigen Gründe, die die Arbeitstätigkeit verhindert haben, vorsieht.

## Tankstellen-Vertragsrechtsschutzversicherung des ZTG erfährt starken Zulauf

Die „gefühlte Temperatur“ im Verhältnis zwischen Mineralölgesellschaften und ihren Tankstellenpartnern lässt sich für den ZTG recht gut an der Zahl der eingehenden Anträge für die Tankstellen-Spezial-Rechtsschutzversicherung der DEURAG auf Grundlage des ZTG-Rahmenvertrags abschätzen. Es gab Jahre, in denen die Antragszahl relativ niedrig war. Seit 2020 hingegen ist sie stark gewachsen.

Hintergrund sind – natürlich – gewisse Entwicklungen in mehreren Tankstellennetzen. Die Zahl der Mehrfach-Betreiber wächst, die der Einzelbetreiber nimmt ab. Wir registrieren seit 2020 eine erhöhte Zahl von Tankstellenvertragskündigungen. Eine Gesellschaft verkauft ihr komplettes Tankstellennetz – und ihre Betreiber gleich mit. Andere Gesellschaften ändern das Betreibermodell für das Shop- oder Waschgeschäft oder legen völlig neue Tankstellenverträge zur Unterschrift vor.

Die logische Folge: Die Unsicherheit unter den Betreibern wächst und sie suchen eine gewisse Absicherung, indem sie zumindest das finanzielle Risiko einer gerichtlichen Auseinandersetzung mit der Mineralölgesellschaft, ihrem Tankstellenvertragspartner, absichern. Eigentlich ist es eher erstaunlich, wie viele Pächter diese Versicherung immer noch nicht abgeschlossen haben.

Dabei ist das Kostenrisiko einer gerichtlichen Auseinandersetzung seit 1. Januar 2021 gestiegen. Durch das so genannte Kostenrechtsänderungsgesetz 2021 haben sich die gesetzliche Rechtsanwaltsvergütung sowie die Justizkosten im Schnitt um 10 % erhöht.

## Neue Tankstellenverträge der Aral AG

Es ist eher ungewöhnlich, dass wir in einem Jahresbericht auf Vertragswerke einer einzelnen Mineralölgesellschaft eingehen. Die Tankstellenpachtverträge des Marktführers Aral mit dem neuen Agenturmodell, bei dem die Pächter wie im Kraftstoffgeschäft die Shopwaren im Namen und auf Rechnung der Aral gegen Provision vermitteln, haben jedoch seit ihrer Einführung im März einen erheblichen Teil unserer Verbandsarbeit des Jahres 2021 bestimmt und werden es wahrscheinlich noch länger tun.

Das einschließlich Anlagen und Kompendien über 400 Seiten dicke Vertragswerk stellt die Beziehung zwischen Aral und den Pächtern auf eine völlig andere Ebene und die unternehmerische Tätigkeit der Pächter ändert sich erheblich. Mit Unterzeichnung des Vertrags kann von ihrer Selbständigkeit nur noch sehr eingeschränkt die Rede sein kann. Das Weisungsrecht des Agenturherrs wird in Vertrag, Anlagen und Kompendien bis in einzelne Tätigkeitsbereiche so genau konkretisiert, dass der Pächter mehr einem angestellten Filialleiter ähnelt als einem Unternehmer, bis auf die soziale Absicherung.

Das Hauptproblem ist jedoch ein anderes: Die Pächter haben keinerlei Möglichkeit mehr, zumindest zeitweise ihr Einkommen zu verbessern, da die Möglichkeiten der Bruttoverdienstoptimierung durch besseren Einkauf oder notwendige Verkaufspreiskorrekturen im Provisionssystem entfallen. Die einzige verbleibende Möglichkeit zur Bruttoverdienststeigerung ist künftig eine Absatzausweitung.

Warum dieses System wirtschaftlich nach unserer Auffassung nicht aufgehen kann, lässt sich an folgenden Punkten darstellen:

### 1. Eingeplante Wachstumsraten

Aral plant mit der Einführung des Shop-Agenturmodells erhebliche Umsatzwachstumsraten, die sich auch in den uns vorliegenden Geschäftsplänen 1 zu 1 wiederzufinden. Der in den Geschäftsplänen prognostizierte Gewinn, der offensichtlich der sogenannte „Opportunitätsgewinn“ sein soll, ist nur unter Annahme der von Aral geplanten Umsatzzuwächse zu erreichen.

### 2. Zu niedrige Provisionssätze

Das Vertragswerk sieht sehr niedrige prozentuale Provisionssätze vor. Bei einer Station mit einem Shop Umsatz von 1,5 Millionen € pro Jahr und einer durchschnittlichen Umsatzverteilung über die einzelnen Warensortimente liegt das Provisionsaufkommen aus dem Shop bei nicht einmal 80.000 €, d.h. die Durchschnittsprovision liegt bei 5-6 %. Damit der prognostizierte Stationsgewinn überhaupt rechnerisch zu Stande kommt, zahlt Aral ein Fixum, den sogenannten Kraftstoffzuschuss, der in den uns bekannten Planungen das Anderthalbfache des Shop-Provisionsaufkommens beträgt.

Damit wird klar, dass der Pächter künftige Kostensteigerungen nicht mehr über Umsatzzuwächse kompensieren kann. Ein Rechenbeispiel: Wenn die Personalkosten einer solchen Station, derzeit ca. 220.000 € pro Jahr, nur um 5 % steigen, reden wir über einen Betrag von 11.000 €. Um 11.000 € zusätzliche Provisionen zu erzielen, muss der Pächter bei einer angenommenen Durchschnittsprovision im Shop von 6 % seine Shopumsätze um 184.000 € steigern - und das nur, um seine

Kostensteigerungen beim bestehenden Personal zu kompensieren. Allerdings ist es unrealistisch, derartige Umsatzsteigerungen ohne zusätzliche Personalstunden erzielen zu können.

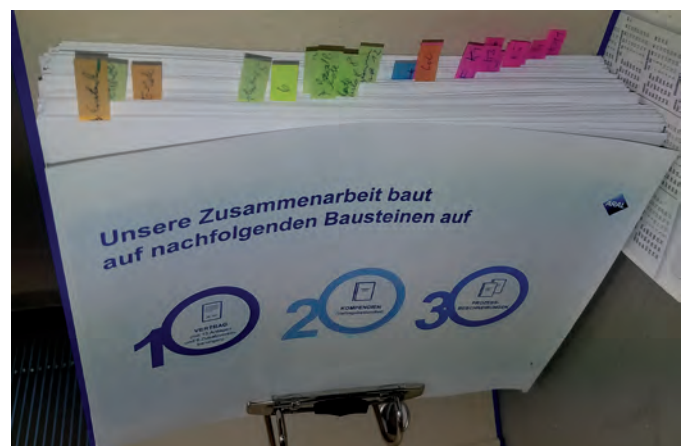
### 3. Überragende Bedeutung des „Kraftstoffzuschusses“

Damit trotz der niedrigen Provisionen der Pächter auf den kalkulierten Gewinn kommt, ist in allen uns vorliegenden Geschäftsplänen ein sechsstelliger Kraftstoffzuschuss vorgesehen. Wir befürchten, dass sich kurzfristig herausstellen wird, dass er nicht ausreichend ist. Dann gerät der Pächter sehr schnell in eine Unterdeckung, aus der er ohne eine Erhöhung des Zuschusses nicht herauskommt. Doch selbst wenn er die sehr ambitionierten Wachstumsraten erreicht, werden, wie oben vorgerechnet, die damit einhergehenden steigenden Personalkosten den wirtschaftlichen Erfolg infrage stellen. Der Zuschuss muss daher tendenziell ständig nach oben angepasst werden. Dabei ist der Pächter vollkommen auf das Entgegenkommen der Aral angewiesen – und zwar über die vertraglichen Zusagen hinaus. Das heißt: Der Pächter ist der Aral auf Gedeih und Verderb ausgeliefert.

### 4. Keine Möglichkeit, ohne wirtschaftlichen Schaden aus dem Vertrag heraus zu kommen

Wenn Aral in solchen Fällen den ausbleibenden Gewinn und damit die Unterdeckung nicht durch Zuschusserhöhungen ausgleicht, steht der Pächter vor der Entscheidung, dass er selbst die Reißleine ziehen und das Vertragsverhältnis kündigen muss. Im besten Fall verliert er dann aufgrund Eigenkündigung seinen Ausgleichsanspruch. Im schlechteren Fall hat er zuvor zusätzliche Stationen übernommen und schuldet für diese der Aral die jeweilige Einstandszahlung, die bei Vertragsende zu zahlen ist. Diesen Punkt haben wir gegenüber der Aral ausdrücklich angesprochen, doch sieht sie keine Möglichkeit, die entsprechende Vertragsklausel insoweit anzupassen, dass die Einstandszahlung bei Eigenkündigung des Pächters entfällt.

Fazit: Von einem ausgewogenen Verhältnis zwischen unternehmerischen Chancen und Risiken kann man nach unserer festen Überzeugung bei dieser Vertragsgestaltung nicht mehr sprechen. Wie wir bereits im letzten Jahresbericht erinnerten, hatte zuletzt die Deutsche Shell im Jahr 1998 ein Agenturmodell für das Shop-Geschäft ihrer Pachtstationen eingeführt (mit erheblich höheren Umsatzprovisionen), es jedoch nach acht Jahren wieder aufgegeben, nachdem sich die damit verbundenen Hoffnungen im Hinblick auf Umsatz- und Ertragssteigerungen nicht erfüllt hatten.



## Klimaschutz per Gerichtsurteil?

Im Zeitraum für diesen Jahresbericht sind zwei bemerkenswerte Urteile ergangen, deren Auswirkungen allgemein, aber insbesondere auch für die Tankstellenbranche kaum abschätzbar sind. Gemeint ist die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 sowie das im Mai 2021 Jahr ergangene Urteil eines holländischen Instanzgerichts, das Shell verurteilt hat, die durch die von Shell produzierten und verkauften Produkte entstandenen CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2030 um einen bestimmten Prozentsatz zu reduzieren.

Hatte die in den Niederlanden ergangene Entscheidung, die nicht rechtskräftig ist und von Shell in der nächsten Instanz angegriffen wird, hierzulande zu ungläubigem Kopfschütteln geführt, musste mit der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts festgestellt werden, dass Klimaschutz auch hierzulande justiziabel und, je nach Sichtweise, erfolgreich durchsetzbar ist.

Beide Entscheidungen betreffen zunächst völlig unterschiedliche Bereiche. Das Bundesverfassungsgericht hatte sich mit verschiedenen Anträgen zu befassen, die das Klimaschutzgesetz aus dem Jahr 2019 betrafen. Die Beschwerdeführer hatten in diesem Verfahren geltend gemacht, dass die Entscheidungen des Gesetzgebers zur Verwirklichung der Klimaschutzziele gemäß dem Pariser Abkommen nicht ausreichend seien, weshalb die tatsächlich zur Erfüllung dieser völkerrechtlichen Verpflichtungen notwendigen Maßnahmen später um so drastischer ausfallen müssten. Das Gericht hat den Beschwerden teilweise mit der Begründung stattgegeben, dass die fehlende Umsetzung konsequenter Maßnahmen in dem Gesetz auch für die Zeit nach dem Jahr 2030 einen Eingriff in die Freiheitsrechte der Beschwerdeführer darstelle. Die Untätigkeit des Staates stelle eine "eingriffsähnliche Vorwirkung" dar. Das Gericht hat den Gesetzgeber deshalb zur Nachbesserung des Gesetzes verpflichtet.

Die Entscheidung des niederländischen Gerichts betraf hingegen nicht das Verhältnis zwischen Bürger und Staat, sondern das zivilrechtliche Verhältnis von zwei Bürgern. Dass in diesem Verhältnis mit Hilfe eines Gerichts der einen Person auf Antrag einer anderen, grundsätzlich gleichgestellten Person bestimmte Maßnahmen zur Erfüllung einer völkerrechtlichen Verpflichtung aufgegeben werden können, ist ein Novum.

Diese Entscheidung ist auf das deutsche Recht nicht ohne weiteres übertragbar. Das niederländische Recht ermöglicht anders als das deutsche Verbandsklagen auch in Zivilverfahren. Deswegen stellt die Zulässigkeit solcher Klagen dort kein größeres Problem dar. Trotz dieses Unterschieds wird diese Rechtsprechung nicht ohne Einfluss auf vergleichbare Sachverhalte in Deutschland bleiben.

Bei Abfassung dieses Berichts ist die Nachricht veröffentlicht worden, dass die Deutsche Umwelthilfe und Greenpeace Klagen bei deutschen Gerichten einreichen wollen, mit denen verschiedene Automobilhersteller sowie ein deutscher Energiekonzern auf Unterlassung der durch die von ihnen produzierten Produkte verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen verpflichtet werden sollen.

Die Argumentation ähnelt dabei derjenigen, die bereits in den Niederlanden zum Erfolg geführt hat. Die Kläger machen geltend, ihnen stünde ein individueller Unterlassungsanspruch zu, der,

ähnlich wie das Bundesverfassungsgericht auch beschrieben hat, bereits heute durchgesetzt werden könne, da bei längerem Abwarten die Ziele nicht mehr oder nur mit weiteren, noch strengeren Maßnahmen umgesetzt werden könnten.

Die Kläger übersehen dabei, dass das Bundesverfassungsgericht in seinem Beschluss eben keine genauen Vorgaben für den Klimaschutz gemacht hat, sondern den Gesetzgeber verpflichtete, bis Ende 2022 die Minderungsziele der Treibhausgasemissionen ab 2031 besser zu regeln. Es sei die originäre Aufgabe des Gesetzgebers, die erforderlichen Regelungen zur Größe zugelassener Emissionsmengen selbst zu treffen und - unausgesprochen - eben nicht der Gerichte.

Auch wenn vielfach der Erfolg solcher Klagen in Deutschland für unwahrscheinlich gehalten wird, sollten die angesprochenen Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts und des niederländischen Gerichts zur Vorsicht mahnen. Das gilt umso mehr, als dass das Oberlandesgericht Hamm, von einer breiten Öffentlichkeit nahezu unbeachtet, bereits im Jahr 2017 in einer Auseinandersetzung eines peruanischen Bauern mit dem Energiekonzern RWE dessen Klage für schlüssig erachtet und zu einzelnen streitigen Punkten eine Beweisaufnahme angeordnet hat. Es ist nicht auszuschließen, dass die Phase der Durchsetzung eines "gerichtlichen Klimaschutzes" begonnen hat.

Es bleibt zu hoffen, dass die Gerichte dabei folgenden Grundsatz beachten: Unternehmen und Individuen (auch Richter) machen keine Gesetze. Sie haben sich vielmehr an Gesetze zu halten. Wenn Gesetze es Unternehmen und Individuen gestatten, sich klimaschädlich zu verhalten, dann mögen Gesetzesänderungen notwendig sein. Zuständig dafür sind dann aber keine Zivilgerichte, sondern die Politik, der Gesetzgeber.

Was aber, wenn die Entwicklung dahin gehen sollte, dass jedes Unternehmen und jede Person, die Klimaschutz verzögert und damit anderen schadet, wegen rechtswidrigen (wenn auch gesetzeskonformen) Verhaltens in der Logik der Greenpeace-Anwältin vor einem Zivilgericht verklagt werden kann? Eine Frage, die sich jeder SUV-Fahrer, Urlaubsflieger, Fleischesser oder Ölheizungsbesitzer prophylaktisch schon einmal stellen könnte.



© Petra Bork / pixelio.de

## Schleswig-Holstein: Endlich wieder in Präsenz



Im August 2021 trafen sich nach langer Zeit Tankstellenpartner und Gäste aus ganz Schleswig-Holstein zur allgemeinen Versammlung der Fachgruppe Tankstellen. Diese Veranstaltung konnte endlich wieder als Präsenzveranstaltung stattfinden und stieß auf großen Zuspruch. ZTG-Geschäftsführer Jürgen Ziegner berichtete u.a. über das Thema Elektromobilität an Tankstellen und die aktuellen Kraftstoffabsätze. Sein Bericht über die Flutkatastrophe, die auch Tankstellenmitglieder aus den Verbänden Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz getroffen hat, löste bei den Zuhörern große Betroffenheit aus. Die Fachgruppenvorsitzende Claudia Möller konnte berichten, dass auch der Landesverband Schleswig-Holstein eine Spende in Höhe von 1.500 € geleistet hat. Anschließend stand Ziegner den Teilnehmern für Fragen zur Verfügung. Dabei ging es u.a. um die Maskenpflicht der Kunden und die Videoüberwachung. Im Anschluss fachsimpelten die Teilnehmer bei schönem Sommerwetter in netter Atmosphäre bei Gegrilltem und kalten Getränken weiter.

## FTG mit viel Abstand



Kurz vor dem nächsten Lockdown im Herbst 2020 konnte der Fachverband Tankstellen-Gewerbe (FTG) seine Mitgliederversammlung in Osnabrück durchführen - natürlich corona-konform unter Beachtung der Hygiene- und Abstandsregeln. Dabei ging es nicht nur um die Pandemie: So referierte ZTG-Geschäftsführer Markus Pillok zu den Themen Arbeitnehmerhaftung für Paysafe-Betrug und die Erstattung gezahlter Kassenspacen und Kreditkartengebühren.

## Politik vor Ort

An einer Jet-Tankstelle informierte sich Reinhard Houben, wirtschaftspolitischer Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion, über die Situation der Tankstellenbranche und insbesondere der Tankstellenbetreiber. Die Informationen von ZTG-Geschäftsführer Markus Pillok, so Houben, unterschieden sich dabei deutlich von der Darstellung, die er bisher von den Mineralölgesellschaften erhalten habe. Vor allem die umfangreichen und detaillierten Vorgaben, die dem Betreiber einer Tankstelle von Mineralölgesellschaften gemacht werden, waren dem Politiker bisher nicht bekannt.

Einig war man sich, dass in der nächsten Legislaturperiode eine Anpassung der Verdienstgrenzen in geringfügigen Beschäftigungsverhältnissen notwendig ist. Die Forderung nach weitergehenden Erleichterungen für kleine und mittlere Unternehmen, um die es sich bei den Betreibern von Tankstellen zumeist handelt, will der Abgeordnete ebenfalls unterstützen.



## Unterwegs in Norwegen

ZTG unterwegs im Jahr 2021 heißt, auch im Urlaub immer einen Blick auf Tankstellen zu haben. Die Tankstellenmarke Fina gibt es eigentlich seit über 20 Jahren nicht mehr. Kein Grund, deswegen das schöne Logo abzureißen, mag sich der norwegische Tankstellenbesitzer gedacht haben. So wird seine Automatenzapfsäule wenigstens nicht von Tankwilligen übersehen – und das ist auch zu deren Vorteil: Die nächste Tankmöglichkeit liegt 20 km entfernt, wenn man zuvor eine Fähre nutzt.



## Energiekostenvergleich für Pkw an Tankstellen

Am 25. Juni 2021 hat der Deutsche Bundestag im Rahmen der Novellierung des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) sowie der Änderung des Energieverbrauchskennzeichnungsgesetzes (EnVKG) die erstmalige Einführung des Energiekostenvergleichs an Tankstellen beschlossen, übrigens in Umsetzung einer europäischen Richtlinie. Mit dem so geänderten Energieverbrauchskennzeichnungsgesetz werden ab dem 1. Oktober 2021 Betreiber von Tankstellen, die über mehr als sechs Mehrproduktzapfsäulen verfügen, zum Aushang eines Energiekostenvergleichs verpflichtet. Schätzungsweise sind ca. 1.500 Tankstellen in Deutschland von dieser Verpflichtung betroffen. Für reine Automatentankstellen gilt die Verpflichtung nicht.

Eine Mehrproduktzapfsäule in der Definition des Gesetzgebers ist eine „Anlage zur Abgabe des Kraftstoffes, die mehrere Kraftstoffarten über getrennte Zapfventile bereitstellen kann; dabei ist es unerheblich, ob an der Mehrproduktzapfsäule ein oder mehrere Kraftfahrzeuge gleichzeitig tanken können.“ Wie der auszuhängende Energiekostenvergleich auszusehen hat, zeigt das unten stehende Bild. Nach dem Gesetz gibt es drei Möglichkeiten, ihn darzustellen:

1. Aushang an mindestens der Hälfte der Mehrproduktzapfsäulen im DIN-A3-Format oder
2. Aushang an einer gut sichtbaren Stelle im Bereich des Zahlungsortes im DIN-A2-Format oder
3. digital auf einem Bildschirm mit einer Mindestgröße von 19 Zoll, und zwar alle 2,5 Minuten für jeweils 30 Sekunden.

Der Aushang muss jeweils bis zum vierten Werktag nach Quartalsbeginn aktualisiert werden. Das Bundeswirtschaftsministerium (BMWi) stellt die entsprechende Druckdatei vier Wochen vor Quartalsbeginn auf der Internetseite zum Download und Ausdruck bereit.

Natürlich bringt die neue Vorschrift Fragen mit sich, z.B. warum bei E-Fahrzeugen der durchschnittliche Haushaltsstrompreis zugrunde gelegt ist, der erheblich niedriger liegt als an öffentlichen Schnellladestationen, die ja das Gegenstück zur öffentlichen Tankstelle sind. Und natürlich die grundsätzliche Frage: Was nutzt es dem Diesel tankenden Kunden, wenn er an der Tanksäule lesen kann, wie hoch die Energiekosten pro 100 km seines Fahrzeugtyps wären, hätte dieser anstatt eines Dieselmotors einen Benzinmotor oder einen Elektro- oder Wasserstoffantrieb oder einen Elektromotor oder lief mit Auto- oder Erdgas?

|                  | Benzin-/Kraftstoffmotor | Hybrid/Plug-in-Hybrid |
|------------------|-------------------------|-----------------------|
| Super (E5)       | 9,26                    | 11,42                 |
| Super E10 (E10)  | 8,92                    | 11,00                 |
| Diesel (B7)      | 6,55                    | 7,48                  |
| Strom            | 4,74                    | 4,84                  |
| Erdgas H (CNG)   | 5,49                    | 6,39                  |
| Autogas (LPG)    | 5,09                    | 4,96                  |
| Wasserstoff (H2) | -                       | 7,60                  |

Der Energiekostenvergleich beinhaltet die Gegenüberstellung der Kosten verschiedener Energieträger für Personenkraftwagen bezogen auf dieselbe Maßeinheit gemäß § 3 Absatz 4 des Energieverbrauchskennzeichnungsgesetzes. Der Energiekostenvergleich wird vierteljährlich aktualisiert und ersetzt nicht die Auszeichnung der Kraftstoffpreise an der Tankstelle nach der Preisangabenverordnung (PaangV). Wenn für eine Fahrzeugsegment-Gruppe keine entsprechenden Daten verfügbar sind, wird in dem dafür vorgesehenen Feld ein Minuszeichen gesetzt.

Weitere Informationen finden Sie unter: [www.bmw.de/efw-Energiekostenvergleich](http://www.bmw.de/efw-Energiekostenvergleich)

Kstand: September 2021

## Zitate des Jahres

„Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, müssen darüber hinaus klimafreundliche Kraftstoffe für den Bestands-Straßenverkehr und für den Schwerlastverkehr eine Unterquote bekommen. Die Mineralölwirtschaft muss in die Pflicht genommen werden, klimafreundliche Kraftstoffe herzustellen.“

[Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann \(Grüne\)](#)

"Die batteriebetriebene E-Mobilität wird mit Milliarden subventioniert, weil sie entgegen jeglicher Realität als klimaneutral betrachtet wird. Dabei können Sie die Batterie auch mit Strom aus polnischen Braunkohlekraftwerken laden und von der Bilanz des Lithium-Abbaus und der Batterie-Entsorgung ist erst gar nicht die Rede. Das ist doch Irrsinn."

[Hans-Ulrich Rülke, Vorsitzender der FDP/DVP-Fraktion im Landtag Baden-Württemberg](#)

„Die Sorge über eine Staatswirtschaft wie im Energiesektor, bei der der Preis als wichtigstes Marktsignal weitgehend ausgeknipst wird, ist alles andere als unbegründet.“

[Daniel Delhaes \(Handelsblatt\) zu den Subventionen für E-Mobilität](#)

„Bei einem Anschluss ans Niederspannungsnetz erreicht man die Gewinnschwelle trotz Förderung erst nach rund sechs Jahren. Bei Anschluss ans Mittelspannungsnetz können es abhängig von der Ladefrequenz neun Jahre und mehr werden.“

[BFT-Vorsitzender Duraid El Obeid zu den Schwierigkeiten beim Ausbau der Schnellladeinfrastruktur](#)

"Nicht der Motor ist das Problem, sondern der fossile Kraftstoff." [VDA-Präsidentin Hildegard Müller](#)

„Solange Klimaschutz nichts kostet – eine Stimme für die Grünen ist zunächst gratis –, findet er eine überwältigende Zustimmung. Sobald die tatsächlichen oder auch nur vermeintlichen finanziellen Folgen ins Blickfeld rücken, sieht das Bild ganz anders aus.“

[Eric Gujer, Neue Zürcher Zeitung](#)

„Wir müssen die Automobilindustrie in Richtung Elektrofahrzeuge bewegen.“

[EU-Kommissionsvizepräsident Frans Timmermans](#)

„Neben der Nutzung von Elektromotoren können Fahrzeuge auch durch den Betrieb mit Wasserstoff oder synthetischen Kraftstoffen klimaneutral gemacht werden.“

[EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen](#)

„Die CO2-Bilanz von Elektroautos ist keineswegs grundsätzlich besser als die CO2-Bilanz von Autos mit Verbrennungsmotor.“

[VDI-Präsident Volker Kefer](#)

„Der Flaschenhals der Energiewende ist der grüne Wasserstoff. Wir können in Europa nicht die Mengen produzieren, die wir brauchen. Dazu müssten wir eine Fläche von der Größe Portugals mit Photovoltaik und Windkraftanlagen zupflastern.“

[Markus Pieper \(CDU\), der Sprecher des Parlamentskreises Mittelstand \(PKM Europe\) im Europäischen Parlament](#)

„Der Bordcomputer meldet nach dem Befüllen des (Diesel-) Reservoirs mehr als 1.000 Kilometer Reichweite. Das ist des Vielfahrers Glück. Man trifft diese Spezies Mitbürger auf den Autobahnen, nicht weil sie Spaß dran hat oder das Klima zerstören will, sondern weil sie auf Achse Deutschland am Laufen hält.“

[Holger Appel, F.A.Z.](#)

"Ich bin mit Leib und Seele Bierbrauer, da tut es furchtbar weh, wenn man Bier wegschütten muss."

[Geschäftsführer Dietrich Oechsner der Privatbrauerei Oechsner zum im Corona-Lockdown nicht verkäuflichen Fassbier. Deswegen eröffnete er eine Fassbiertankstelle.](#)

## 2020: Noch einmal davongekommen,...

...könnte man in der Tankstellenbranche als Fazit für das Jahr 2020 ziehen. Zwar führten die Lockdowns im Frühjahr und seit November zu einem Rückgang des OK-Absatzes von knapp 10 % und des Dieselabsatzes von mehr als 7 % (was einem Rückgang der Kraftstoffabsätze über Tankstellen um ca. 9 % entsprechen dürfte), doch wirkten sich diese Verluste nicht im selben Maße auf die Betriebsergebnisse von Tankstellengesellschaften und Betreibern aus. Dies lag gleichermaßen an zeitweise stark verbesserten Kraftstoffmargen und an teilweise erheblich gestiegenen Shopumsätzen.

Autobahnstationen und Autohöfe hingegen litten natürlich überproportional unter Absatzrückgängen und den geschlossenen Restaurants, doch an den Straßentankstellen boomten die Umsätze besonders mit Tabakwaren, Getränken und Zeitschriften. Auch wenn die margenstarken Bistros während der Lockdowns geschlossen bleiben mussten: Der Bruttoverdienst in den Shops verbesserte sich nach veröffentlichten Angaben der Eurodata im Jahr 2020 um knapp 7 %.

Das für Tankstellen wichtige Waschgeschäft hingegen verzeichnete gegenüber dem Jahr 2019 erneut einen Umsatzrückgang, dessen Größenordnung wir auf ca. 7 Prozent schätzen. Ursachen waren sowohl die in einigen Bundesländern pandemiebedingt angeordneten Schließungen von Waschanlagen und Selbstwaschplätzen wie auch das gegenüber dem Vorjahr für die gewerbliche Autowäsche schlechtere Wetter.

Robust zeigten sich in jedem Fall die Tankstellenbestandszahlen: Am Ende des Jahres 2020 zählte der Energie Informationsdienst 14.100 Straßentankstellen, netto 9 (Neubauten minus Schließungen) mehr verglichen mit dem Vorjahresstichtag. Eine Trendwende zu mehr Tankstellen ist damit jedoch nicht verbunden. Zum einen haben die EID-Zahlen noch nie das komplette Netz erfasst (Die Zahl der bei der Markttransparenzstelle Preise meldenden Stationen ist höher als die des gesamten Netzes beim EID), zum anderen ist auch dieses geringe Wachstum nur die Bestätigung

eines langjährigen Trends: Die Gesamtzahl stagniert, aber innerhalb der einzelnen Marken gibt es gravierende Veränderungen.

Kleinere Stationen fallen aus dem Netz und werden, meist an anderer Stelle, durch Neubauten ersetzt. Gleichzeitig wurden wiederum viele Tankstellen modernisiert und ihr Angebot ergänzt, bspw. durch Ad-Blue-Säulen (auch für Pkw), Schnellladesäulen oder digitale Zahlssysteme. Ebenfalls verstärkte sich der Trend, kleinere Tankstellen nicht mehr zu schließen, sondern in Automatenstationen umzuwandeln. Auch an bemannten Stationen nehmen die Tankautomaten zur Abdeckung der Nachtabsätze zu, eine Entwicklung, die angesichts der steigenden Personalkosten und der Probleme bei der Personalfindung nicht nur im ländlichen Raum noch längst nicht abgeschlossen sein dürfte.



© Orlen

Der Einstieg in 2021 sah für die Branche zunächst dramatisch aus. Nach den amtlichen BAFA-Zahlen ging in den ersten beiden Monaten der OK-Absatz um 30%, der Dieselabsatz um fast 24 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum zurück. Einschränkend muss man sagen, dass die Absätze in diesem Vorjahreszeitraum enorm hoch waren – bevor Corona sich auswirkte. In den kommenden Monaten jedoch erholte sich das Absatzniveau, so dass nach dem ersten Halbjahr der Absatz von OK nur noch um 2,6 %, der von Diesel um 4,9 % unter dem Vorjahresniveau liegt. Mit diesen Zahlen wird allerdings auch deutlich, was wir schon an anderer Stelle geäußert haben: Das Absatzniveau von 2019 wird es nicht wieder geben (gegenüber den Vergleichszahlen 2019 fehlen

nach dem ersten Halbjahr 2021 beim OK 13,3 % und beim Diesel knapp 14 %) und der Absatz fossiler Kraftstoffe wird aus vielen Gründen weiter zurückgehen. Zum einen werden die Fahrleistungen geringer bleiben als vor der Corona-Krise (mehr Home-Office, weniger Pendler, mehr Digitalkonferenzen, weniger Dienstreisen), zum anderen ist es politisch gewollt und klimapolitisch notwendig, dass der Verkehrsbereich viel stärker zur Treibhausgasminderung beiträgt. Die damit einhergehende steigende CO<sub>2</sub>-Bepreisung, ob künftig weiter als CO<sub>2</sub>-Steuer oder über

## Kraftstoffabsatz in Deutschland (2021 vorläufig)

| Hauptprodukte in t            | 2021<br>Jan - Juni | 2020<br>Jan - Juni | Veränderungen in % |
|-------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| <b>Ottokraftstoff</b>         | <b>7.538.606</b>   | <b>7.738.788</b>   | <b>- 2,6</b>       |
| -davon Super Plus             | 411.931            | 390.079            | + 5,6              |
| -davon Super E5               | 5.940.935          | 6.341.320          | - 6,3              |
| -davon Super E10              | 1.185.740          | 1.007.389          | + 17,7             |
| <b>Dieseldieselkraftstoff</b> | <b>15.987.166</b>  | <b>16.811.840</b>  | <b>- 4,9</b>       |

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)

## Zur Lage der Branche

einen Emissionshandel, wird ab einem gewissen Niveau eine weitaus stärkere Nachfrageminderung herbeiführen, als die Branche es bisher kennt. Entscheidend insbesondere für Tankstellen in Grenznähe wird es sein, ob die steigende CO<sub>2</sub>-Bepreisung europäisch harmonisiert oder im nationalen Alleingang erfolgen wird. Im letzteren Fall würde schlagartig wachsender Tanktourismus manche deutsche grenznahe Tankstelle unwirtschaftlich machen.

Noch – im ersten Halbjahr 2021 – erhalten im Langzeitvergleich hohe Kraftstoffmargen und ein weiterhin umsatz- und ertragreiches Shopgeschäft die Wirtschaftlichkeit des deutschen Tankstellennetzes. In der Corona-Krise haben sich Tankstellen bei vielen Verbrauchern mit kurzen Wegen zum und im Shop als bequeme Einkaufsalternative etabliert und noch hält dieser Eindruck offenbar an. Nach Daten des Großhändlers Lekkerland verbindet jedoch rund die Hälfte Kunden, die im Tankstellenshop einkaufen, ihren Einkauf mit dem Tanken. Geht die Tankfrequenz dieser Kundengruppe weiter zurück, wird dies unmittelbare Auswirkungen auf die Shopumsätze haben.

Die Tankstellen betreibenden Gesellschaften sehen diese Entwicklung natürlich und versuchen gegenzusteuern, indem sie in eigene Ladesäulen investieren, Shops ausbauen und modernisieren sowie zusätzliche Geschäftsfelder etablieren (bspw. Amazon Locker und Paketboxen) – alles mit dem Ziel, die Kundenfrequenz so gut wie möglich zu halten. Bei den Ladesäulen wird sich erst mit weiter wachsendem Bestand von E-Autos zeigen, ob diese Investitionen sich

rechnen oder ob eigenständige Ladeparks mit erheblich mehr Ladepunkten, als Tankstellen sie zur Verfügung stellen können, zu bevorzugten Anlaufpunkten der E-Mobilisten auf Langstrecken werden.

Gleichzeitig verschärft sich ein Problem, dem sich Tankstellenbetreiber seit Jahren stellen müssen: Die Schwierigkeit, qualifiziertes Personal zu bekommen und zu halten. Dass Deutschland aufgrund der demografischen Entwicklung ohnehin – und über alle Branchen hinweg – die Arbeitskräfte ausgehen, hat erst kürzlich der Vorstandsvorsitzende der Bundesagentur für Arbeit, Detlef Scheele, thematisiert, als er eine gezielte Zuwanderung „für die Lücken am Arbeitsmarkt“ in der Größenordnung von 400.000 Zuwanderern pro Jahr forderte. Tankstellen mit ihren langen Öffnungszeiten sind von diesem Arbeitskräftemangel besonders betroffen, umso mehr, weil viele dort tätige Arbeitnehmer in Minijobs beschäftigt sind. Diese wollen nur in den seltensten Fällen in eine sozialversicherungspflichtige Beschäftigung wechseln. Wenn künftig – je nach sich bildender Regierungskoalition – der gesetzliche Mindestlohn viel stärker als bisher steigen sollte, führt dies für diese Beschäftigten nicht zu einer Verbesserung des Monatslohns, sondern lediglich zu einer kräftigen Senkung ihrer Arbeitszeit.

Es ist daher zu befürchten, dass in Deutschland die Zahl der Automatenstationen (s.o.) weiter zunehmen wird und die Öffnungszeiten der mit Personal betriebenen Stationen zurückgefahren werden müssen.



## Zentralverband des Tankstellengewerbes



**Ernst Vollmer**

Vorstandsvorsitzender

ernst.vollmer@ztg-deutschland.de  
0228-914700



**Jürgen Ziegner**

Geschäftsführer

juergen.ziegner@ztg-deutschland.de  
0228-9147011



**Markus Pillok**

Geschäftsführer

markus.pillok@ztg-deutschland.de  
030-25899858

## Mitgliedsverbände

### **Verband Norddeutsches Tankstellen- und Garagengewerbe e.V.**

Ansprechpartnerin: Martina Krassowski  
040- 789 52-152  
info@kfz-hh.de

### **Verband des Kraftfahrzeuggewerbes Schleswig-Holstein e.V.**

Geschäftsführer: Jan-Nikolas Sonntag  
Ansprechpartnerin: Birgit Hamann  
0431- 53 33 10  
info@kfz-sh.de

### **Verband des Garagen- und Tankstellengewerbes Nord-Ost e.V.**

Geschäftsführerin: Viviane von Aretin  
030- 25 89 98 55  
vonaretin@lv-kfz-vgt.de

### **Fachverband Tankstellen-Gewerbe e.V.**

Geschäftsführer: Ralph Job  
0228 - 91 72 30  
ftg@ftg-bonn.de

### **Kraftfahrzeuggewerbe Rheinland-Pfalz e.V.**

Geschäftsführer: Jens Bleutge  
0671 - 794 77 50  
info@kfz-rlp.de

### **Verband des Kfz-Gewerbes Baden-Württemberg e. V.**

Hauptgeschäftsführer: Carsten Beuß  
Geschäftsführerin: Julia Cabanis  
0711- 839 86 30  
kfz-verband@kfz-bw.de

### **Tankstellenverband Süd-Ost e.V.**

Geschäftsführer: André Zacharias  
0731 - 931 62 56  
kontakt@tvso.de

### **Verband des Kfz-Gewerbes Mecklenburg-Vorpommern e.V.**

Geschäftsführerin: Renée Werner  
0381 - 444 574 83  
info@kfz-mv.de

### **Interessengemeinschaft der Esso-Tankstellenpächter und Esso-Händler e.V.**

Geschäftsführer: André Zacharias  
0731 - 931 62 56  
info@ig-esso.de



Zentralverband des Tankstellengewerbes e.V.

Verband des Kraftfahrzeuggewerbes  
Schleswig-Holstein e.V.

5

Faluner Weg 28  
24109 Kiel  
Telefon: 0431-533310

Verband Norddeutsches Tankstellen-  
und Garagengewerbe e.V.

4

Billstr. 41  
20539 Hamburg  
Telefon: 040-78952-152

Zentralverband des  
Tankstellengewerbes e.V. (ZTG)

1

Rathausstraße 3  
53225 Bonn  
Telefon: 0228-914700

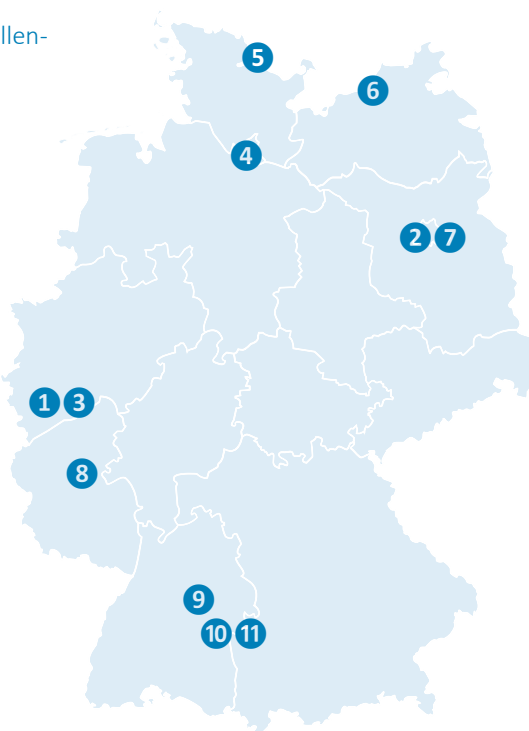
2

Hauptstadtbüro:  
Obentrautstraße 16-18  
10963 Berlin  
Telefon: 030-25899857

Fachverband Tankstellen-  
Gewerbe (FTG) e.V.

3

Rathausstr. 3  
53225 Bonn  
Telefon: 0228-917230



Verband des Kfz-Gewerbes  
Mecklenburg-Vorpommern e.V.

6

Am Liepengraben 4  
18147 Rostock  
Telefon: 0381-444 574 83

Verband des Garagen- und Tank-  
stellengewerbes Nord-Ost e.V.

7

Obentrautstr. 16-18  
10963 Berlin  
Telefon: 030-25899855

Kraftfahrzeuggewerbe  
Rheinland-Pfalz e.V.

8

Riegelgrube 8  
55543 Bad Kreuznach  
Telefon: 0671-794 7750

Verband des Kraftfahrzeuggewerbes  
Baden-Württemberg e.V.

9

Motorstr. 1  
70499 Stuttgart  
Telefon: 0711-8398630

Tankstellenverband Süd-Ost e.V.  
(TVSO)

10

Bleichstraße 30  
89077 Ulm  
Telefon: 0731-9316256

IG ESSO Interessengemeinschaft  
der ESSO Tankstellenpächter  
und -händler e.V.

11

Bleichstraße 30  
89077 Ulm  
Telefon: 0731-9316256

#### Impressum:

Zentralverband des Tankstellengewerbes e.V. (ZTG)  
Rathausstraße 3 · 53225 Bonn  
Telefon 0228 - 91 47 00  
Telefax 0228 - 91 47 016  
info@ztg-deutschland.de

Vereinsregister Bonn Nr. 6434  
Redaktion: ZTG, Bonn  
Layout: www.moogdesign.de

Lizenzvertrag für verwendete Fotos:  
Titelbild: © Scheidt&Bachmann GmbH

Seite 3 © ZTG  
Seite 5 © ZTG  
Seite 6 © pixelio/Petra Bock  
Seite 9 © Orlen  
Seite 7 © ZTG