



Zentralverband des Tankstellengewerbes e.V.

# Jahresbericht ZTG

## Geschäftsjahr 2016/17



50 Jahre ZTG  
1967 – 2017

### Steuerbefreiung für Autogas wird verlängert

Das Bundesfinanzministerium plante, das Steuerprivileg für Autogas bereits ab 2019 aufzuheben. In Zusammenarbeit mit anderen Verbänden gelang es uns in den vergangenen Monaten, maßgebliche Politiker davon zu überzeugen, dass es nicht sinnvoll sein kann, den einzigen funktionierenden Alternativkraftstoff abzuwürgen. Nach dem nun verabschiedeten Gesetz wird die Steuerbegünstigung für Autogas bis Ende 2022 verlängert.

### Ein Jahr Schiedsstelle: Wenig Nachfrage

Vor rund einem Jahr hat die Schiedsstelle für die Tankstellenbranche ihre Arbeit aufgenommen. Der nun vorgelegte erste Jahresbericht des Vorsitzenden Dr. Brüggemann fällt kurz aus: Im Zeitraum seit Einrichtung der Schiedsstelle hat dort nur ein einziges Verfahren stattgefunden. Anlass für dieses Verfahren war eine Auseinandersetzung über den Handelsvertreterausgleich eines ausgeschiedenen Tankstellenbetreibers.

### Weitere Entscheidungen zur Kassenpacht

Im November 2016 hat der Bundesgerichtshof (BGH) sein lange erwartetes Urteil zur Zulässigkeit von Kassenpachten verkündet. Der BGH urteilte, dass das Kassensystem eine erforderliche Unterlage im Sinne des Gesetzes sein kann und dann dem Tankstellenbetreiber kostenfrei zur Verfügung gestellt werden muss.

### Verbände kämpfen gemeinsam gegen die Tabakprodukttrichtlinie

Der ZTG kämpft seit mehreren Jahren gegen neue, ungerechtfertigte Werbeverbote durch eine Änderung des Tabakerzeugnisgesetzes. In den vergangenen Monaten mussten wir uns mit dem Verbot der Nutzung von Produktkarten beschäftigen, da einige Bundesländer den Einsatz von Produktkarten im Tabakregal für rechtswidrig halten.

### Wahlprüfsteine zur Bundestagswahl

Vor der Bundestagswahl haben wir die Parteien zu ihren Absichten und Plänen für die Zeit nach der Wahl befragt. Alle Parteien, denen in den aktuellen Meinungsumfragen Chancen für einen Einzug in den deutschen Bundestag eingeräumt werden, haben vom Verband erarbeitete „Wahlprüfsteine“ erhalten.

### Erfolgreicher Auftritt bei der BFT-Messe in Münster

Auf der traditionellen BFT-Messe in Münster, dem wichtigsten Treffen der deutschen Tankstellenbranche, waren wir gemeinsam mit unserem Landesverband FTG vertreten. An unserem gut besuchten Stand konnten wir uns mit vielen Mitgliedern, aber auch mit Vertretern von Verbänden und von verschiedenen Mineralölgesellschaften austauschen.

### Mehr Öffentlichkeitsarbeit: Der ZTG twittert

Wir haben unsere Öffentlichkeitsarbeit verstärkt und melden uns regelmäßig per Twitter zu Wort. Dort werden die eigenen Pressemitteilungen kommuniziert, aber auch aktuelle Studien und Artikel kommentiert. Die Tweets erscheinen auch auf der ZTG-Webseite.

### Diskussionen über den Diesel: Fakten für mehr Sachlichkeit

Die Diskussionen über den Diesel haben zu allgemeiner Verunsicherung geführt, die viele Mitglieder auch in täglichen Gesprächen mit ihren Kunden spüren. Der ZTG versucht, mit einer Zusammenstellung von Fakten und ihren Quellen zur Versachlichung der Diskussion beizutragen.

### Gemeinsame Überzeugungsarbeit der Verbände: Steuerbefreiung für Autogas wird verlängert

Die Aussichten für eine weitere steuerliche Begünstigung von Autogas verschlechterten sich zu Beginn des Jahres 2017. Das Bundesfinanzministerium plante, das Steuerprivileg für Autogas bereits ab 2019 aufzuheben und hätte dafür den Bruch des Koalitionsvertrags, in dem eine Verlängerung des Steuervorteils für Erdgas und Autogas über 2018 hinaus festgelegt war, in Kauf genommen. In einer Presseerklärung kommentierte der ZTG dieses geplante Vorgehen folgerichtig nicht nur als umwelt- und mittelstandsfeindlich, sondern vor allem als Wortbruch. Auf die Verlängerung des Steuerprivilegs hatten sich nicht nur 480.000 Eigentümer von LPG-Fahrzeugen, sondern auch die Betreiber der über 7.000 Autogastationen in Deutschland verlassen, die teilweise erst vor kurzer Zeit erhebliche Investitionen vor allem in die Sicherheitstechnik vorgenommen hatten. Gegenüber allen Bundestagsfraktionen sowie den zuständigen Ministerien und Ausschüssen bezog der ZTG in gleicher Weise Stellung.

In Zusammenarbeit mit anderen Verbänden gelang es uns in den folgenden Wochen und Monaten, immer mehr maßgebliche Politiker davon zu überzeugen, dass es nicht sinnvoll sein kann, den einzigen funktionierenden Alternativkraftstoff abzuwürgen – speziell in Zeiten, in denen über Feinstaub, Fahrzeugemissionen und Fahrverbote diskutiert wird. Ende Mai 2017 konnten wir ein erfreuliches Resultat vermelden: Der Deutsche Bundestag stimmte einer gegenüber den Plänen des Bundesfinanzministeriums geänderten

Fassung eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes zu. Nach den von den Koalitionsfraktionen CDU/CSU und SPD eingebrachten Änderungsanträgen sieht das neue Gesetz nun vor, dass die Steuerbegünstigung für Autogas bis Ende 2022 verlängert wird. Allerdings wird sie jährlich um 20 Prozent abgeschmolzen. Ab 2023 ist dann der reguläre Steuersatz von 409 Euro je 1.000 Kilogramm Flüssiggas anzuwenden. Umgerechnet auf Volumen bedeutet dies, dass der Steuersatz für einen Liter Autogas von zurzeit rund 9,74 Cent/l sukzessive und berechenbar bis zum 01.01.2023 auf ca. 22,1 Cent/l steigen wird.

Auch andere Steuervergünstigungen werden verlängert. Die bereits im Ursprungsentwurf vorgesehene Regelung, die Steuerbegünstigung für Erdgas bis Ende 2026 zu verlängern, aber bereits ab 2024 sukzessive abzusenken, wurde beibehalten.

Bei allem verständlichen Ärger über die Ungleichbehandlung von Erdgas und Autogas, den der ZTG durchaus teilt: Angesichts der ursprünglichen Absicht der Bundesregierung, speziell des Finanzministers, den Steuervorteil bereits ab 2018 komplett entfallen zu lassen, stellt der jetzige Kompromiss zumindest eine Möglichkeit für Autogas-Betriebe und Verbraucher dar, Entscheidungen für und Investitionen in diese Technik wohlüberlegt treffen zu können und nicht unter der Schockwirkung einer sofortigen Erhöhung auf den regulären Steuersatz. Mit dieser Planungssicherheit hat Autogas auch nach 2022 noch eine Chance.



### Wahlprüfsteine: ZTG befragt Parteien vor der Bundestagswahl zu ihren Zielen

Der ZTG hat erstmals Parteien zu ihren Absichten und Plänen für die Zeit nach der Bundestagswahl befragt. Alle Parteien, denen in den aktuellen Meinungsumfragen Chancen für einen Einzug in den deutschen Bundestag eingeräumt werden, haben vom Verband erarbeitete „Wahlprüfsteine“ erhalten.

Die Parteien wurden sowohl nach Themen für den Mittelstand, unter anderem zur Arbeitsmarkt- und Steuerpolitik, als auch zu besonders für die Tankstellenbranche interessanten Themen befragt. Die Ergebnisse der Befragung wurden sodann rechtzeitig vor der Bundestagswahl in der Fachzeitschrift „Tankstellenwelt“ und auf der Webseite des ZTG veröffentlicht.

### Neue Urteile zu den Kreditkartengebühren: Nicht jede Kostenbeteiligung ist unzulässig

Die Diskussion über die Zulässigkeit der Kostenbeteiligung der Betreiber an den Kreditkartengebühren beschäftigt die Gerichte und den ZTG seit Jahren. Einige Gerichte halten Gebühren, die der Tankstellenbetreiber an die Mineralölgesellschaft für die Entgegennahme von Kreditkarten zahlen muss, für unwirksam. Das betrifft insbesondere die Fälle, in denen diese Kosten ausdrücklich für den Einsatz von Kreditkarten auch zur Zahlung der Agenturwaren verlangt werden.

Insbesondere zwei Entscheidungen des Landgerichtes Essen und des Oberlandesgerichtes Hamm haben sich explizit zur Unzulässigkeit der Kostenbeteiligung eines Tankstellenbetreibers an diesen Gebühren geäußert. Zur Begründung haben sie darauf hingewiesen, dass es sich bei den genannten Gebühren für den Einsatz von Kreditkarten um „Vertriebskosten“ der Mineralölgesellschaft beim Verkauf ihrer Produkte über Handelsvertreter handelt. Solche Vertriebskosten seien von dem Handelsvertreter jedenfalls nicht zu erstatten. Darüber hinaus verstießen entsprechende Regelungen auch gegen europäisches Recht.

Das Landgericht Hamburg hat dieser Rechtsprechung, allerdings bei einer etwas anderen Sachverhaltskonstellation, in einer aktuellen Entscheidung (20.07.2017) widersprochen. Im dortigen Sachverhalt hatten die Parteien vereinbart, dass im Falle der Zahlung mit bestimmten Kreditkarten die dem Tankstellenbetreiber zustehende Provision geringer ist als die Provision, die bei Zahlung mit der Flottenkarte der Mineralölgesellschaft oder im Falle der Barzahlung, geleistet wird. Auch wenn im Ergebnis damit beim Einsatz bestimmter Zahlungsmittel Vertriebskosten in Ansatz gebracht würden, handele es sich doch nicht um die Zahlung von Vertriebskosten. Es handele sich bei der Vereinbarung der Parteien vielmehr um eine Preisklausel, also eine Regelung, die die Vergütung des Tankstellenbetreibers betrifft. Solche Regelungen sind der Überprüfung durch die Gerichte nach Auffassung des Landgerichts Hamburg entzogen.

### Weitere Reglementierungen beim Tabakverkauf: Einsatz von Produktkarten

Mehrfach hat der ZTG, gemeinsam mit dem Deutschen Zigarettenverband und dem Mineralölwirtschaftsverband, über die Nutzung sogenannter Produktkarten in Tabakregalen berichtet. Nachdem im vorangegangenen Jahr verhindert werden konnte, dass neue, ungerechtfertigte Werbeverbote durch eine Änderung des Tabakerzeugnisgesetzes eingeführt wurden, musste sich der ZTG nun mit dem Verbot der Nutzung von Produktkarten beschäftigen.

Zum Hintergrund: Viele Zigarettenhersteller sind dazu übergegangen, Produktkarten für die Nutzung in Tabakregalen zur Verfügung zu stellen. Diese werden vor die in dem Tabakregal angebotenen Zigarettenpackungen gestellt und erleichtern so das Auffinden einzelner Marken. Gleichzeitig verdecken sie aber auch die heute üblichen „Schockbilder“ auf den Zigarettenpackungen. Dieses Verdecken der Schockbilder ist nach Auffassung einer Länderkommission rechtswidrig. Sie ist deshalb der Auffassung, dass solche Produktkarten nicht verwendet werden dürfen. In einigen Bundesländern haben daher die Ordnungsämter Kontrollen durchgeführt und die Betreiber von Kiosken und Tankstellen aufgefordert, vorhandene Produktkarten zu entfernen. Sofern dem nicht nachgekommen werde, haben die Ämter Ordnungsverfügungen und Bußgelder angedroht.

Indes sind nach einem Gutachten der angesehenen Rechtsanwaltskanzlei Redeker diese Verbote weder von europäischen Richtlinien noch von der deutschen Gesetzgebung gedeckt. Verboten wäre es nur, die Schockbilder und Hinweise auf die gesundheitsschädlichen Wirkungen von Tabakprodukten bei dem Verkauf von Zigarettenpackungen, also der Abgabe an den Kunden, zu verdecken. Wenn diese Hinweise und Bilder im Verkaufsregal nicht zu erkennen sind, ist dieser Sachverhalt von dem gesetzlichen Verbot gerade nicht erfasst.

Es bleibt abzuwarten, wie die für die Entscheidung über ausgesprochene Verbote oder Bußgelder angerufenen Gerichte diese Frage in den nächsten Monaten entscheiden.



**Drei Jahre Markttransparenzstelle für Kraftstoffe**

Im Februar 2017 ist der dritte Jahresbericht der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe erschienen. Er enthält gegenüber der vorherigen Ausgabe nur wenige neue Erkenntnisse. Die Kernaussagen im Einzelnen:

Erfreulich aus Sicht eines Tankstellenverbandes ist zunächst, dass es mehr Tankstellen in Deutschland gibt, als die zweimal jährlich vom EID erhobene Tankstellenstatistik erfasst. Während die EID-Statistik zum 1.1.2017 von 14.510 Tankstellen inklusive Bundesautobahntankstellen ausgeht, hat sich die Zahl der an das Bundeskartellamt Preise meldenden Stationen noch einmal leicht auf 14.750 erhöht. Die zusätzlichen Registrierungsanträge stammten zwar vermehrt von Betreibern eher „atypischer“ Tankstellen wie z.B. von Mineralölhändlern, Speditionen, Autohäusern, Werkstätten, Baumärkten oder Agrarhändlern mit teilweise nur einer einzigen zugänglichen Säule, häufig für Dieselkraftstoff, doch handelt es sich bei allen um öffentlich zugängliche Tankmöglichkeiten.

Baden-Württemberg, Bayern, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen verzeichnen mit jeweils deutlich mehr als 1.500 die meisten meldenden Tankstellen. Die höchste Tankstellendichte je Quadratkilometer findet sich in den Hansestädten Bremen und Hamburg sowie in Berlin, je 1.000 Einwohner oder 1.000 PKW in Niedersachsen.

Die Preisunterschiede im Verlauf eines Tages sind nach wie vor groß, nämlich bis zu 30 Cent/Liter innerhalb einer Stadt. Lässt man die teuersten fünf Prozent der Tankstellenpreise, die meist innerhalb der Nacht liegen, unberücksichtigt, kann der Unterschied immer noch rund 20 Cent/Liter betragen. An der jeweiligen Tankstelle verändern sich die Preise innerhalb eines Tages um rund 10 Cent/Liter. Am niedrigsten sind die Preise weiterhin zwischen 18 und 20 Uhr, nachts hingegen liegen sie an den dann geöffneten Tankstellen meist auf einem vergleichsweise hohen Niveau bis zur ersten Preissenkung am nächsten Morgen. Bezüglich der Preissenkungen ließ sich folgendes Muster feststellen: Vormittags fallen die Preise erst einmal, dann gibt es eine Mittagsanhebung um wenige Cent, und danach fallen die Preise bis zum Abend wieder.

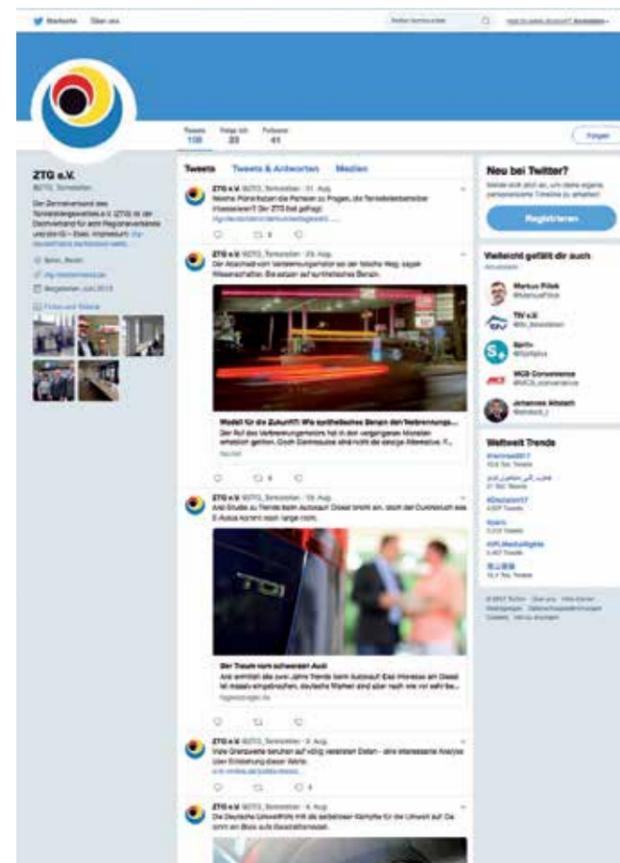
Zur Häufigkeit der Preisänderungen am Beispiel Eurosuper (E5): In den betrachteten Städten wurden die Preise 2016 [2015] je Tankstelle durchschnittlich zwischen 1,63mal und 1,83mal [0,85mal und 1,06mal] am Tag erhöht. Preissenkungen dagegen gab es pro Tankstelle durchschnittlich zwischen 4,02mal und 5,32mal [2,95mal und 4,21mal] pro Tag. Die Höhe der durchschnittlichen Preiserhöhung lag zwischen sechs und acht [acht und neun] Cent/Liter, die Höhe der Senkungen bei durchschnittlich zwischen zwei und drei [zwei und drei] Cent/l. Das bedeutet, dass im Jahr 2016 die Ausschläge bei Preisänderungen niedriger waren als in 2015, dafür aber die Häufigkeit der Preisänderungen zugenommen hat. Hintergrund: Durch die MTS-K können die Preisabteilungen der Mineralölgesellschaften heute mit Hilfe von Computerprogrammen in Echtzeit automatisch auf die Wettbewerbspreise reagieren. Ähnlich wie im Hochfrequenzhandel an der Börse reagieren Computer auf Computer.

Offensichtlich haben die maßgeblichen Konzerne ihre auf über die MTS-K gemeldeten Wettbewerbspreise reagierenden Preissysteme verbessert. Sie reagieren inzwischen schneller (häufigere Preisänderungen) und angepasster (niedrigere Preisausschläge).

Die relative „Preisposition“ der verschiedenen Tankstellen zueinander ist recht stabil. „Günstige“ Tankstellen blieben im Beobachtungszeitraum meist günstig, „teure“ oft teuer. Zudem folgte nach Erkenntnissen der MTS-K die Entwicklung der Kraftstoffpreise im Beobachtungszeitraum im Wesentlichen der Entwicklung des Rohölpreises. Die niedrigsten Preise waren dabei für Rohöl und Diesel wie im Vorjahr zwischen Mitte und Ende Januar festzustellen, für E5 und E10 diesmal etwas zeitversetzt zwischen Mitte und Ende Februar. Nach Auffassung der MTS-K bestätigte dies wieder, dass es sich bei Ottokraftstoff und Dieselkraftstoff um verschiedene Produkte handelt, für die unterschiedliche Gesetzmäßigkeiten gelten. Nach unserer Meinung bestätigt es vor allem, dass die Tankstellenpreise den Produktpreisen (bspw. in Rotterdam) folgen, die auch, aber eben nicht nur, vom Rohölpreis beeinflusst werden. Und genau deswegen konnte die MTS-K auch im Jahr 2016 „für Ostern und Pfingsten keine auffällig erhöhten Kraftstoffpreisniveaus“ beobachten.

**Mehr Öffentlichkeitsarbeit: ZTG twittert**

Seit November 2016 meldet sich der ZTG regelmäßig per Twitter zu Wort. Dort werden die eigenen Pressemitteilungen kommuniziert, aber auch aktuelle Studien und Artikel kommentiert. Die Tweets erscheinen auch auf der ZTG-Webseite.



**Ein Jahr Schiedsstelle – bisher kaum Nachfrage**

Zum 1. Mai 2016 hat die Schiedsstelle für das Tankstellengeschäft ihre Arbeit aufgenommen. Die Einrichtung einer ständigen Schiedsstelle, die von allen Branchenverbänden gemeinsam beschlossen worden war, sollte dazu führen, dass Auseinandersetzungen im laufenden Vertragsverhältnis zwischen Tankstellenbetreiber und Mineralölgesellschaft vor einer der Branche besonders verbundenen Institution diskutiert und gelöst werden können. Für die Tankstellenbranche besteht damit neben dem Verhaltenskodex eine eigene, an ihre Bedürfnisse angepasste unabhängige Schlichtungsstelle, die ihren Sitz bei der Industrie- und Handelskammer Hagen hat.

Als Vorsitzender der Schiedsstelle und ständiger Schiedsrichter konnte der ehemalige Präsident des Landgerichtes Bochum, Dr. Volker Brüggemann, gewonnen werden. Die Schlichtungsstelle steht allen Mitgliedern der an dem Verhaltenskodex beteiligten Verbände zur Verfügung. Für die Einleitung eines Verfahrens haben die Verbände Formulare entwickelt, damit einerseits alle notwendigen Angaben und Informationen zusammengetragen werden können und andererseits die Durchführung der Schlichtung so schnell und einfach wie möglich erfolgen kann. Mitglieder der im ZTG organisierten Verbände erhalten alle notwendigen Unterlagen und Formulare über die Geschäftsstelle ihres Verbandes.

Der nun vorgelegte erste Jahresbericht des Vorsitzenden Dr. Brüggemann fällt kurz aus: Im Zeitraum seit Einrichtung der Schiedsstelle hat dort ein einziges Verfahren stattgefunden. Anlass für dieses Verfahren war eine Auseinandersetzung über den Handelsvertreterausgleich eines ausgeschiedenen Tankstellenbetreibers. Das Verfahren wurde innerhalb von knapp vier Monaten vollständig abgeschlossen. Die Parteien haben in der Sitzung mit dem Schiedsrichter eine vergleichsweise Einigung gefunden. Damit konnte eine Auseinandersetzung über einen Ausgleichsanspruch in immerhin rund sechsstelliger Höhe beigelegt werden. Der Vorgang zeigt die Vorteile des schiedsgerichtlichen Verfahrens auf: Schnelle Terminierung und die aktive Suche nach einvernehmlichen Regelungen helfen im Ergebnis mehr als lange Gerichtsverfahren. Nötig ist dazu aber auch die Bereitschaft der streitenden Parteien.

Leider ist dieses positive Beispiel für die Einführung der Schiedsstelle bislang der einzige Sachverhalt gewesen, der vor der Schiedsstelle verhandelt wurde. Über die Gründe der Zurückhaltung, die Schiedsstelle zu nutzen, kann der ZTG nur spekulieren. Möglicherweise ist die neue Institution bei Tankstellenbetreibern und auch deren rechtlichen Beratern noch nicht ausreichend bekannt. Ebenfalls kann nicht ausgeschlossen werden, dass bislang die Zurückhaltung der Rechtsschutzversicherung, die Schiedsverfahren in den Versicherungsschutz aufzunehmen, eine Rolle bei der mangelnden Nachfrage spielt.

Der ZTG wird deshalb im kommenden Jahr nochmals vermehrt auf die Schiedsstelle hinweisen und in dem Gespräch mit dem Rechtsschutzversicherer darauf dringen, auch Verhandlungen vor der Schiedsstelle in den Deckungsschutz der Versicherung aufzunehmen.

**E-loading-Betrug – eine unendliche Geschichte**

Es ist schon fast unglaublich, dass trotz aller Warnungen durch Verbände, Mineralölgesellschaften und Fachzeitschriften die Betrügereien rund um das e-loading-Geschäft vielfach immer noch erfolgreich sind. Schriftliche Mitarbeiterbelehrungen, Online-Trainings, Einführung von Tageslimits – ungeachtet all dieser Maßnahmen fallen weiterhin selbst altgediente Tankstellenmitarbeiter auf die Betrüger herein. Zugegebenermaßen haben diese ihre Methoden weiter „verfeinert“. Auf dem Display des Tankstellentelefon erscheint tatsächlich die Telefonnummer des Lieferanten, wenn dessen angeblicher Mitarbeiter anruft, um Cash-Codes wegen vorgeschobener Jugendschutzmaßnahmen, Gerätestörungen, eines anstehenden Terminal-Austausches oder sonstiger erfundener Gründe zu erlangen. Neudeutsch heißt diese Technik „Call-ID-Spoofing“. Natürlich drohen die Betrüger auch mit immer härteren Konsequenzen, wenn das Personal die Codes nicht herausgeben möchte. Das e-loading-Gerät werde monatelang nicht funktionieren, der Chef sehe einer Strafe wegen eines Verstoßes gegen den Jugendschutz entgegen usw. Dabei ist es eigentlich ganz einfach: Die Mitarbeiter sind über diese und ähnliche Methoden schriftlich belehrt worden, und sie haben unterschrieben, dass sie nie und unter keinen Umständen Codes ohne vorherige Bezahlung herausgeben dürfen, egal, ob persönlich oder am Telefon. Trotzdem häuften sich im letzten Jahr bei unseren Mitgliedsverbänden die Anfragen geschädigter Tankstellenbetreiber zum Thema „Arbeitnehmerhaftung“ bei derartigen Vorfällen. Der ZTG hat inzwischen begonnen, eine Urteilsammlung zu diesem Themenkomplex aufzubauen. Die Rechtslage: Mitarbeiter, die trotz der eindeutigen Belehrung Cash-Codes ohne Bezahlung herausgeben, handeln gegen eine schriftliche Weisung und damit mindestens grob fahrlässig, wenn nicht gar vorsätzlich.

**Erhöhung des gesetzlichen Mindestlohns**

Zum 1.1.2017 ist der gesetzliche Mindestlohn von brutto 8,50 Euro je Stunde auf 8,84 Euro gestiegen. Die Mindestlohn-Kommission hat sich bei ihrer Entscheidung am Tarifindex des Statistischen Bundesamtes orientiert. Der Index berücksichtigt, welche Tarifierhöhungen von Januar 2015 bis einschließlich Juni 2016 erstmals gezahlt wurden. Maßstab sind dabei die tariflichen Stundenlöhne ohne Sonderzahlungen und deren monatliche Entwicklung. Laut Statistischem Bundesamt erhöhten sich die Tarifverdienste in diesem Zeitraum um 4 %. Dabei ist die Tarifierhöhung für den öffentlichen Dienst ab 01.03.2016 eingerechnet. Dieser wird dann bei der nächsten Anpassung im Jahr 2018 ausgeklammert, um ihn nicht doppelt anzurechnen. Der neue Mindestlohn bedeutet nicht nur eine Erhöhung der Personalkosten um 4 Prozent, sondern hat auch Auswirkungen auf die Personaleinsatzplanung. Geringfügig Beschäftigte auf 450-Euro-Basis stehen mit der neuen Mindestlohnhöhe zwei Stunden pro Monat weniger zur Verfügung als zuvor. Diese Beschäftigtengruppe war durch das Brutto-für-Netto-Prinzip bereits zuvor relativ teuer. In vielen Fällen haben sich Unternehmer überlegt, ob es nicht sinnvoller ist, geringfügige Beschäftigungsverhältnisse in reguläre sozialversicherungspflichtige umzuwandeln. Auch diese Entwicklung war Grund dafür, dass mehr Mitglieder aller ZTG-Mitgliedsverbände die Personalbedarfsrechnung auf Grundlage der vom FTG e.V. bei der REFA-Consulting GmbH in Auftrag gegebenen Studie nutzen.

### § 86a HGB Rückzahlung von Kassenpachten: Die Auseinandersetzung geht weiter

Im November 2016 hat der Bundesgerichtshof (BGH) sein lange erwartetes Urteil zur Zulässigkeit von Kassenpachten verkündet. Zur Erinnerung: Bis Ende 2015 hatten nahezu alle Landgerichte und Oberlandesgerichte, die mit der Frage der Zulässigkeit von Kassenpachten beschäftigt waren, entschieden, dass von einem Tankstellenbetreiber Kosten für das Kassensystem nicht verlangt werden dürfen. Bis dahin bereits gezahlte Kassenpachten sollten an den Betreiber zurückgezahlt werden. Zur Begründung wiesen die Gerichte darauf hin, dass § 86a HGB einem Handelsvertreter die kostenfreie Überlassung von Vertriebsunterlagen zusage. Das Kassensystem, das im Ergebnis ebenfalls für den Vertrieb der Mineralölprodukte unumgänglich sei, stelle deshalb eine „erforderliche Unterlage“, wie sie das Gesetz vorsehe, dar. Abweichende Regelungen zu dieser gesetzlichen Festlegung sind gemäß § 86a Abs. 3 HGB unzulässig. Eine Aufteilung der Kosten des Kassensystems nach dem jeweiligen Nutzen entweder für die Mineralölgesellschaft oder den Betreiber schlossen die Gerichte aus. Dabei legten sie insbesondere eine Entscheidung des Bundesgerichtshofes aus dem Jahr 2011 zugrunde. Der BGH hatte in seinem damaligen Urteil festgehalten, dass ein Computersystem, das als einheitliche Sache einem Vertriebspartner übergeben wird, nicht aufgeteilt werden könne.

Der Bundesgerichtshof hält in seiner Entscheidung zunächst ausdrücklich fest, dass es sich bei dem von der Mineralölgesellschaft zur Verfügung gestellten Kassensystem jedenfalls dann um eine erforderliche Unterlage im Sinne von § 86a HGB handelt, wenn hierdurch die Anzeige der Preise auf dem Preismast und den Tanksäulen gesteuert wird. Diese im Wege der Datenfernübertragung überlassenen Daten sowie deren Übertragung auf die Anzeigetafel seien vergleichbar mit den im Gesetz genannten „Preislisten“. Diese Preislisten seien vom Unternehmer, konkret also den Mineralölgesellschaften, den Tankstellenbetreibern kostenfrei zu überlassen. Eine hiervon abweichende Regelung sei gemäß § 86a Abs. 3 HGB unwirksam.

Ebenso eindeutig weist der BGH daraufhin, dass es nicht auf die Frage ankomme, ob der Tankstellenbetreiber die Möglichkeit gehabt hätte, eine andere Kasse oder ein anderes Kassensystem zu installieren. Entscheidend für die Frage der Unwirksamkeit einer entsprechenden Vereinbarung über die Zahlung einer Kassenpacht sei ausschließlich die tatsächliche Handhabung in dem für die Rückforderung gegenständlichen Zeitraum.

Zusammenfassend kommt der Bundesgerichtshof zu dem Ergebnis, dass die Überlassung eines (Kassen-) Systems, das dem Tankstellenbetreiber von seiner Mineralölgesellschaft zum Empfang und der Verarbeitung der Preisdaten zur Verfügung gestellt worden ist, eine erforderliche Unterlage im Sinne des Gesetzes ist und deshalb dem Tankstellenbetreiber kostenfrei zur Verfügung gestellt werden muss.

Trotz dieser sehr eindeutigen und klaren Feststellung kommt der Bundesgerichtshof jedoch nicht zu einer den Rückzahlungsanspruch bestätigenden Entscheidung. Vielmehr

vertritt der Senat in seinem Urteil die Auffassung, dass die getroffene Preisabsprache nur insoweit unwirksam sei, als die Funktion der Kasse betroffen ist, die für den Empfang und die Darstellung der Preise erforderlich sei. Soweit mit der Kasse auch andere Funktionen, die nicht dem genannten Zweck dienen, erfüllt werden, bliebe die darauf bezogene (Preis-)Absprache möglicherweise wirksam. Dies könne jedenfalls das Ergebnis einer notwendigen ergänzenden Vertragsauslegung sein, die die bisher mit der Klage befassten Gerichte, das Landgericht Itzehoe und das Oberlandesgericht Schleswig, nicht geprüft hätten. Aus diesem Grund könne der Senat auch nicht selbst entscheiden, sondern müsse die Angelegenheit an das Berufungsgericht zurückgeben.

Für das weitere Verfahren hat der Senat aber weitere Hinweise erteilt. Nach Auffassung des Gerichtes bedarf es einer ergänzenden Vertragsauslegung unabhängig von der Frage, ob es sich bei der Regelung mit der die Kassenpacht vereinbart worden ist, um eine allgemeine Geschäftsbedingung oder eine Individualvereinbarung handelt. Die Individualvereinbarung sei gem. § 139 BGB der ergänzenden Vertragsauslegung zugänglich. Etwas anderes gelte auch nicht für den Fall, dass es sich um eine allgemeine Geschäftsbedingung handele. Denn auch solche Preisklauseln unterlägen nach der ständigen Rechtsprechung des Gerichtes der ergänzenden Vertragsauslegung.

Für die ergänzende Vertragsauslegung habe das Berufungsgericht nunmehr zu beachten, welche Regelung die Parteien getroffen hätten, wenn sie über die teilweise Unwirksamkeit der Preisklausel in Kenntnis gewesen wären. Dabei wird es nicht nur auf die Frage der verschiedenen Funktionen des Kassensystems alleine ankommen, sondern auch auf die Frage, ob und in welchem Rahmen die Parteien vergleichbare Probleme zur Kostentragung von bestimmten Systemen in ihrem Vertrag geregelt haben.

In diesem Zusammenhang erklärt das Gericht auch ausdrücklich, dass die ebenfalls über das Kassensystem erfolgende Freigabe der Zapfsäulen nach einem Tankvorgang nicht dazu führen würde, dass die Kasse eine erforderliche Unterlage im Sinne des Gesetzes sei. Vielmehr handele es sich bei der Freigabe um eine Funktion, die der ordnungsgemäßen Registrierung und Bezahlung der erfolgten Tankvorgänge diene.

Diese Funktion genauso wie auch andere Funktionen des Kassensystems dürften damit nach Auffassung des Senates eher zu den grundsätzlich von dem Handelsvertreter zu tragenden Kosten des Geschäftsbetriebes gehören. Solche Kosten wären durch die Mineralölgesellschaft nach Auffassung des Bundesgerichtshofes nur dann zu erstatten, wenn der Tankstellenbetreiber in der Lage ist, nachzuweisen, dass es handelsüblich sei, dass bestimmte Kosten nicht von ihm getragen werden müssten.

Die Entscheidung des OLG Schleswig über den von dem BGH zurück verwiesenen Rechtsstreit steht erst im November 2017 an. Es steht zu befürchten, dass die Auseinandersetzungen über die Zulässigkeit einer Kassenpacht auch mit dieser Entscheidung noch nicht abgeschlossen werden.



Ernst Vollmer  
Vorstandsvorsitzender



Sehr geehrte Damen und Herren,

unseren Jahresbericht halten wir normalerweise bewusst kurz. Dass das vorliegende Exemplar mehr Seiten als gewohnt umfasst, ist einem Rückblick auf die 50 Jahre geschuldet, die der ZTG im Jahr 2017 existiert.

Die kleine Zeitreise durch die Verbandsgeschichte zeigt vor allem, dass das Leben der Tankstellenbetreiber nie einfach war und dass es „die gute alte Zeit“ in dieser Verallgemeinerung nicht gab. „Zapfsäulennostalgie“ ist fehl am Platz, allein schon, weil mit dem Rückgang der Tankstellenzahl von über 46.000 im Jahr 1969 auf heute ca. 14.500 der Verlust vieler selbstständiger Existenzen einherging, bei dem in vielen Fällen eine soziale Abfederung fehlte.

Natürlich wissen wir, dass hinter dem Wandel handfeste ökonomische Zwänge stecken. Die Tankstellenwelt des Jahres 2017 ist mit der des Jahres 1967 nur noch unter wenigen Aspekten vergleichbar. Selbstbedienung, Shopgeschäft, Bistros, bargeldlose Zahlungsmittel und Computersysteme waren seinerzeit genauso unbekannt wie die heutigen Stationsgrößen. 1967 versorgte eine Tankstelle im Schnitt ca. 245 PKW, 2017 hingegen ca. 3.200.

„Wer sich nicht seiner Vergangenheit erinnert, ist verurteilt, sie zu wiederholen.“

Blickt man auf die Themen, die den Verband in den letzten 50 Jahren beschäftigten, findet sich jedoch auch ein roter Faden. Die Verbandsarbeit ist bis in die Gegenwart geprägt von Auseinandersetzungen mit Mineralölgesellschaften, bei denen es durchweg um ein Thema ging: Fairness, sowohl in der Gestaltung der Verträge als auch in Bezug auf die Teilhabe an den wirtschaftlichen Ergebnissen. Die Themen ähneln sich teilweise frappierend. So findet der Kampf gegen Provisionskürzungen durch die aufgezwungene Beteiligung an den Rabattmarkensystemen in den späten 1960er Jahren seine Entsprechung in der Auseinandersetzung um die Kosten der bargeldlosen Zahlungssysteme 20 Jahre später. Zeitweise war die Verbandsgeschäftsstelle hauptsächlich damit beschäftigt, Demonstrationen zu organisieren und Verbandsklagen gegen unfaire Vertragsklauseln vorzubereiten.

Dass diese Härte in der Auseinandersetzung in den letzten Jahren abgenommen hat, hängt nicht nur mit der aktuellen guten Konjunktur zusammen, die den wirtschaftlichen Druck auf viele Stationen mildert. Bei vielen – leider noch nicht bei allen – Gesellschaften hat sich offenbar auch die Erkenntnis durchgesetzt, dass nur ein motivierter Betreiber das hochkomplexe Gebilde, das eine Tankstelle heute darstellt, für sie und für sich wirtschaftlich erfolgreich führen kann. Die Unterzeichnung des „Verhaltenskodex für die Tankstellenbranche“ im Jahr 2015 basiert auch auf dieser Erkenntnis.

Dieser Kodex muss jedoch weiter mit Leben gefüllt werden, denn die Branche braucht dringender als zuvor ein gemeinsames Auftreten, von den Kraftstoffherstellern über mittelständische Gesellschaften bis zum einzelnen Tankstellenbetreiber. Das Mobilitätskonzept „Verbrennungsmotor“ ist zumindest mittelfristig bedroht – und damit die komplette Infrastruktur des deutschen Tankstellennetzes. Die aktuelle Fixierung in Politik und Medien auf das „Zeitalter der E-Mobilität“ ignoriert viele Fakten. Einen Dialog mit Politik, Organisationen und der Öffentlichkeit mit dem Ziel, dass es auch in absehbarer Zukunft noch eine bezahlbare und dennoch umweltfreundliche Mobilität mit Verbrennungsmotoren gibt, können Mineralölgesellschaften und Tankstellenverbände nur gemeinsam führen.

Noch eine kleine Erinnerung aus der Branchengeschichte: „Es gibt viel zu tun. Packen wir's an!“

Ihr

Ernst Vollmer

Am 6. Juni wurde der Zentralverband des Tankstellengewerbes in Travemünde gegründet. Damit werden die Interessen der Tankstellenbetriebe, die bisher vom Zentralverband des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes (ZDK) wahrgenommen wurden, erstmals von einer zentralen Organisation vertreten.



Foto: © picture-alliance / arkiv

Der ZTG fordert, dass die vertraglich garantierte Provision im Rahmen von Rabattsystemen den Tankstellenbetreibern ungekürzt erhalten bleiben müsse und deshalb eine Eigenbeteiligung an den Kosten der Preissenkung im Prinzip abgelehnt werde. In der Mitgliederversammlung werden zudem die neue Pächterverträge mehrerer Gesellschaften abgelehnt, da dieses System eine Offenlegung der Geschäftsbücher zur Folge habe.

Die Zahl der Stationen mit Selbstbedienung wächst und führt zu deutlichem Absatzzrückgang an den Bedienungstationen. Das sich gleichzeitig entwickelnde Folgegeschäft erfüllt nach Einschätzung des ZTG die Erwartungen noch nicht. Zudem würden Verkaufsshop und Miniläden bei relativ geringen Handelsspannen das zusätzliche Verlustrisiko von Ladendiebstählen mit sich bringen. Der ZTG fordert, dass die Vergütungssätze bei Selbstbedienungsanlagen höchstens 1 Pf/l unter den Provisionen der übrigen Tankstellen liegen dürfen.

Am 17. Oktober 1973 steigt der Ölpreis von rund drei US-Dollar pro Barrel (159 Liter) auf über fünf Dollar. Dies entspricht einem Anstieg um etwa 70 Prozent und löst die erste Ölkrise aus. Im Verlauf des nächsten Jahres steigt der Ölpreis weltweit auf über zwölf US-Dollar. Dies führt zu einer Versorgungskrise an den deutschen Tankstellen und einer zunehmenden Netzbereinigung. Infolgedessen muss sich der ZTG immer häufiger mit dem Ausgleichsanspruch nach § 89 HGB auseinandersetzen. Noch gibt es keine genauen Ermittlungen, aber, so der ZTG, könne mit Sicherheit ein Anteil von 50 Prozent der Kunden angenommen werden, welcher bei einem Pächterwechsel der bisherigen Kraftstoffmarke erhalten bleibt.



Foto: © picture-alliance / Wolfgang Wehns

Die Ladenschlussregelung bereitet zunehmend Probleme. Seitens der Mineralölgesellschaften wird teilweise Druck hinsichtlich der Verlängerung der Öffnungszeiten ausgeübt, die Branche möchte dagegen durch die Einschränkung der Öffnungszeiten die Wirtschaftlichkeit der Stationen steigern. Im ländlichen Raum gibt es Bestrebungen, die Versorgung der Kraftfahrer durch die abwechselnde Öffnung einzelner Stationen sicherzustellen. Auf diese "Apothekenregelung" reagieren die Landeskartellbehörden mit Bußgeldandrohungen.



Foto: © picture-alliance / dpa

1967

1968

1969

1970

1971

1972

1973

1974

1975

1976

Der ZTG kritisiert das Rabattmarkensystem beim Kraftstoffverkauf, da der Großteil der Kosten von den Pächtern getragen werden muss. Im Protokoll der Mitgliederversammlung wird festgehalten, dass die Tankstellenbetreiber in einer großen Zahl von Fällen einer unwürdigen Behandlung durch ihre Liefergesellschaften ausgesetzt seien, die auf einer rigorosen Ausnutzung des bestehenden Abhängigkeitsverhältnisses beruht. Die Verhandlungsführung müsse mit allem Nachdruck auf die Wiederherstellung eines echten Partnerschaftsverhältnisses gerichtet sein.



Die Zahl der Tankstellen auf dem deutschen Markt sinkt erstmals seit Bestehen der Bundesrepublik. Sie hatte im Jahr zuvor mit 46.684 Stationen ihren Höhepunkt erreicht.



Foto: © Aral

Ein neuer Runderlass über die Zulässigkeit von Kraftfahrzeug-Reparaturen an Tankstellen aus NRW trägt den gesetzlichen Bestimmungen der Handwerksordnung Rechnung. Der ZTG versucht vergeblich, beim Bundeswirtschaftsministerium eine Verschärfung der bisherigen Preisauszeichnungspflicht zu verhindern.

Der ZTG bietet seinen Mitgliedern erstmals eine Rechtsschutzversicherung an. Die Zahl der Tankstellen ist inzwischen auf 37.195 gesunken.



Der Stationsabbau setzt sich fort, es gibt noch 32.940 Stationen. Der ZTG verhandelt mit den Mineralölgesellschaften über den Erhalt der Stationen und angemessene Ausgleichsansprüche. Vier Wochen vor der Bundestagswahl rufen ZTG und andere Verbände zur Protestkundgebung am 5. September in Dortmund auf.

Um den Absatz ihrer Stationen zu steigern, setzen die Mineralölgesellschaften verstärkt auf die preiswerteren Selbstbedienungsstationen. Der ZTG setzt sich für eine sozialverträgliche Umstellung ein. Im Rahmen der Automechanik veranstaltet der ZTG erstmals eine Veranstaltung zur Lage der Branche. Dabei geht es um Versorgungsfragen, aber auch um die Entwicklung der Tankstellentechnik. Nach dem Stand der Technik gibt es bereits Zapfsäulen mit elektronischen Rechenwerken, deren Preiseinstellung zentral von der Kasse erfolgen kann und die nicht nur die Buchhaltung übernimmt, sondern auch in Verbindung mit Tankinhaltsmessgeräten eine automatische Bestandsabstimmung vornimmt. Doch diese Dinge, so das Fazit, seien noch zu teuer.

Viele Mineralölgesellschaften erhöhen die Provisionen, die jedoch nach Einschätzung des ZTG angesichts der wirtschaftlichen Situation vieler Betreiber immer noch unzureichend sind.



Der ZTG kritisiert die missbräuchliche Veränderung der Vertragsbedingungen durch einzelne Mineralölgesellschaften. Diese gewähren die mit dem Verband vereinbarten, wirtschaftlich notwendigen Konditionenverbesserungen nur den Vertragstankstellen, die gleichzeitig der Änderung des Tankstellenvertrages zustimmen.

Die Bestimmungen des Ladenschlussgesetzes führen zu einem Richtungskampf innerhalb des Verbandes: Während einige für die Umsetzung der üblichen Ladenschlusszeiten (18.30 Uhr an Werktagen, 14.30 Uhr am Samstag, sonntags geschlossen) plädieren, um dadurch die Arbeitszeit zu verkürzen, fordern viele Mitglieder die komplette Liberalisierung und damit den Verkauf des vollständigen Sortiments während der Öffnungszeiten.

Der ZTG beschäftigt sich mit Vertragsfragen rund um bleifreie Kraftstoffe und erreicht, dass die Provisionen für bleifreie Kraftstoffe an die Provisionen für bleihaltige Kraftstoffe angeglichen werden. Viele Mitglieder beklagen den zu langsamen Ausbau des Bleifrei-Netzes.

1977

1978

1979

1980

1981

1982

1983

1984

1985

1986

Erstmals wird in Deutschland mehr Benzin über Selbstbedienungstankstellen verkauft als über Bedienungstationen.

Die durch die Islamische Revolution im Iran und den Angriff des Iraks auf den Iran ausgelösten Förderungsausfälle führen zur zweiten Ölkrise und erneut zu einer angespannten Versorgungslage. Der Preis für ein Barrel Öl steigt auf 38 US-Dollar. Der ZTG reagiert darauf mit der Forderung nach einer Provisionserhöhung um rund 1 Pfennig, die nicht nur dringend erforderlich, sondern auch möglich sei. Der bisherige Einwand der Mineralölgesellschaften, dass sowohl die Gewinnsituation als auch die Wettbewerbssituation eine solche Berücksichtigung der Partnerinteressen nicht zulassen würde, sei angesichts der Markt- und Preisveränderungen nicht mehr stichhaltig.

Gemeinsam mit anderen Verbänden kämpft der ZTG weiter um höhere Provisionen. Unter dem Motto "Tankstellen in der Finanzkatastrophe" findet am 28. März in Bonn eine Protestveranstaltung statt. Über 500 Stationäre protestieren gegen den kostenlosen Einzug der Mineralölsteuer, leistungsfeindliche Provisionen und fordern menschlichere Verträge sowie echte Partnerschaften. Inzwischen gibt es nur noch 26.237 Stationen.

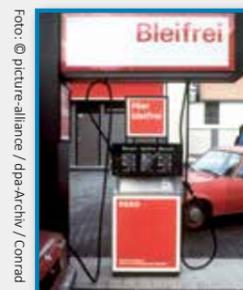


Foto: © picture-alliance / dpa-Archiv / Conrad

Im November kommt das erste bleifreie Benzin auf den Markt. Es ist bis zu 16 Pf/l teurer als verbleibende Ware.

Der ZTG bemüht sich gemeinsam mit dem Mineralölwirtschaftsverband um die Modernisierung des Berufsbildes „Tankwart“. Die Zahl der Auszubildenden an Tankstellen liegt bei rund 5.000.

Beim 20jährigen Jubiläum des ZTG spricht Martin Cronenberg, Leiter des Mineralölreferats im Bundeswirtschaftsministerium, ein Grußwort.

Die Diskussion um die Kreditkarten verschärft sich. An der ausführlichen Diskussion auf der Mitgliederversammlung nimmt auch ein Vertreter des Bundeskartellamtes teil. Der Vorstandsvorsitzende Peter Kracht stellt fest, dass die Finanzierung des Agenturgeschäftes alleinige Sache der Mineralölgesellschaften sei. Der als Handelsvertreter tätige Tankstellenbetreiber habe keine Möglichkeit, im Agenturbereich durch entsprechende Preiskalkulation einen Ausgleich für den entstehende Kreditkartengebühren zu gestalten.

Zum 1. Juli wird die Mineralölsteuer bei Ottokraftstoffen um 22 Pfennig erhöht. Die Preisdifferenzen an der Grenze zu Luxemburg steigen damit auf über 50 Pfennig.



Die Probleme mit dem Ladenschlussgesetz sind auf dem Höhepunkt: Spezialisierte Abmahnvereine haben damit ein ertragreiches Geschäftsmodell. Das OLG Frankfurt urteilt im April, der "Verkauf von Waren in Tankstelle, wenn die Waren nicht zu ... Betriebsstoffen und Ersatzteilen gehören, ist außerhalb der Ladenöffnungszeiten unzulässig." Erst mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts im November, das auch den Verkauf von "Reisebedarf" zulässt, der allerdings noch nicht definiert wird, tritt eine leichte Entspannung ein.

Die Ereignisse rund um die Ölplattform Brent Spar verändern die Welt der Mineralölgesellschaften, denn anschließend werden die Entscheidungsbefugnisse der nationalen Gesellschaften rapide eingeschränkt. Sie werden zu sogenannten funktionalen Organisationen umgewandelt. Der ZTG ergänzt seine Satzung: Der Verband erhält dadurch die Aktivlegitimation für Verbandsklagen, insbesondere im Bereich des Wettbewerbs- und des AGB-Rechts.



Foto: © picture-alliance / Tim Balke/epa

1987

1988

1989

1990

1991

1992

1993

1994

1995

1996



BP führt Kreditkartenzahlungen ein, andere Gesellschaften folgen. Der ZTG kämpft gegen die Kostenbeteiligung an den Kreditkartengebühren. In diesem Jahr gibt es noch 21.647 Stationen.

Foto: © Tim Reckmann\_pixelio.de

Die deutsche Grenze ist offen. Die Beratungstätigkeit in den künftigen neuen Bundesländern nimmt immer mehr zu.



Foto: © Thiel 1. Ausgabe tm

Jürgen Ziegner wird Geschäftsführer des ZTG. Die Geschäftsstelle wird von Frankfurt nach Bonn verlegt. Die Einführung von Gasrückführung und flüssigkeitsdichter Fahrbahn erfordert gewaltige Investitionen. Ein Tankstellendirektor einer großen Gesellschaft prognostiziert auf der Tagung eines Mitgliederverbandes wegen dieser Kosten ein verstärktes Tankstellensterben: Dieses werde zur Folge haben, dass es im Jahr 2000 nur noch 12.000 Stationen im gesamten Bundesgebiet geben werde.

Aral versucht sich an „unverbindlichen Preisempfehlungen“ für Shopartikel. Der ZTG schaltet das Bundeskartellamt ein

Esso führt das "Effizienzsteigerungssystem" WC 2000 ein. Mit der Reform des Ladenschlussgesetzes werden die Ladenöffnungszeiten ab dem 1. November wochentags bis 20 Uhr und samstags bis 16 Uhr verlängert. Erfolg langjähriger Verbandsarbeit: Der Reisebedarf wird im Ladenschlussgesetz definiert und sorgt für eine Gleichstellung der Tankstellen mit den Läden an Bahnhöfen und Flughäfen.

Shell führt das Agentursystem im Shop ein und stößt dabei auf großen Widerstand. Die ZTG-Mitgliederversammlung beschließt einen offenen Brief an den Vorstand der Royal Dutch. Viele Pächter lehnen das neue Vertragswerk ab und scheiden aus dem Shell-Netz aus.

Die neue EU-Gruppenfreistellungsverordnung zu vertikalen Vertriebsbeziehungen (Schirm-GVO) verändert das Wettbewerbsrecht. Das Landgericht Hamburg erklärt einen Esso-Eigentümerversatz in den Neuen Bundesländern wegen des Verstoßes gegen EU-Wettbewerbsrecht und wegen Sittenwidrigkeit für nichtig. Das Urteil wird allerdings später in der nächsten Instanz nicht bestätigt.



Viele Tankstellen sind unrentabel. Die Mineralölwirtschaft plant einen Strukturfonds. Der MWV spricht von 4.000 der insgesamt 16.400 Tankstellen, die zur Disposition stehen. Shell übernimmt DEA und BP übernimmt Veba Oel (und damit Aral). Das Bundeskartellamt genehmigt beide Übernahmen nur nach strengen Auflagen (Verkauf von Stationen). Nach Payback halten die nächsten "Kundenbindungsprogramme" Einzug in die Tankstellenbranche: 'Swops' bei Esso, 'Danknoten' bei Aral und 'stop&win' bei TotalFinaElf.

Orlen kommt auf den Markt. BP verkauft das sogenannte Südpaket an OMV. Die zusätzliche Belastung durch die seit 1999 in fünf Schritten umgesetzte Ökosteuern beträgt inzwischen einschließlich Mehrwertsteuer mehr als 17 Cent. Der ZTG macht in einer gemeinsamen Protesterklärung mit den Branchenverbänden bft, BTG, gdbm und UNITI auf die akute Existenzgefährdung der Grenztankstellen aufmerksam. Die Zahl der Tankstellenüberfälle erreicht mit 1.256 Fällen ihren Höchststand.

Der Shell Tankwart und Preisbrecheraktion "5 Cent pro Liter sparen" wird eingeführt. In Deutschland gibt es noch ca. 15.400 Tankstellen. Total kündigt die Schließung von ca. 100 Tankstellen an. Der BGH erklärt die Vorfinanzierung (Agenturkontouberhang, Stationskunden) durch die als Handelsvertreter tätigen Tankstellenbetreiber für unzulässig. Das betrifft Agenturkontouberhang, Stationskunden und Tankbetrug.



Der Siegeszug der Kaffeeprodukte beginnt. Der ZTG informiert die Mitglieder ausführlich über erhöhte Dokumentationspflichten im Zeitalter elektronischer Betriebsprüfungen. ZTG-Erfolg beim BGH: Unwirksamkeit der formularmäßigen Herabstufung eines Tankstellenpächters als nebenberuflicher Handelsvertreter bei Kraftstoffverkauf.



1997

1998

1999

2000

2001

2002

2003

2004

2005

2006

2007

2008

ZTG erhebt AGB-Klage gegen Aral wegen der auf die Verkürzung des Handelsvertreter-Ausgleichs gerichteten Vertragsklausel.

DEA führt Payback ein. Der anschließende Preiskrieg kostet die Tankstellenbranche einen dreistelligen Millionenbetrag. Das Bundeskartellamt schaltet sich ein.



Der ZTG gewinnt das AGB-Verfahren gegen Aral um verwaltenden Anteil an der Provision letztinstanzlich beim BGH. BP/Aral verkauft 494 Tankstellen an die polnische Mineralölgesellschaft PKN Orlen.

Der ZTG erhebt Verbandsklagen gegen Esso und Shell. Die Esso-Express Automaten Teststationen von Esso in Essen werden wieder geschlossen. Das Sonntagswaschverbot in Schleswig-Holstein wird aufgehoben. Die Kennzeichnungspflicht und Strafsteuer für Alkopops wird eingeführt.



Aral startet mit Payback. Autogas ist nach Verlängerung des Steuerprivilegs bis 2018 auf dem Vormarsch. Der ZTG klagt gegen 35 AGB-Klauseln im Vertrag der Total. Esso kündigt den ersten Pächtern, damit ihre Tankstellen in ROC-Filialstationen umgewandelt werden können.

Alkoholverkaufsverbote drohen. Der ZTG wird Kooperationspartner der Schulungsinitiative Jugendschutz. Die ersten Gesellschaften nehmen Normalbenzin aus dem Angebot.

Der EUGH urteilt zur Höchstlaufzeit von Tankstellenverträgen. BP führt das Lastschriftverfahren ein. Im ZTG-Verbandsklageverfahren urteilt der BGH: Die Verpflichtung in Tankstellenverträgen zur Teilnahme am Abbuchungsauftragsverfahren ist unwirksam. Der Absatz von Autogas und der Bestand von LPG-Pkw wachsen um über 20 %.

Die E10-Misere beginnt: Da hilft auch ein "Benzingipfel" im Bundeswirtschaftsministerium im März nicht weiter. Im Oktober gibt es einen erneuten Termin der Tankstellenverbände im Bundeswirtschaftsministerium zur Lage der Tankstellenbetreiber, insbesondere zur teilweise desolaten wirtschaftlichen Situation von Tankstellenpächtern. Im Dezember stirbt Wolfgang Penka, der ehemalige langjährige Geschäftsführer des ZTG, im Alter von 84 Jahren.

Verschiedene Gerichtsurteile: Dienstleistungspauschale und Öffnungszeitenzuschüsse gehören zu den ausgleichspflichtigen Provisionen. Der ZTG schließt sich der „Initiative pro AGB-Recht“ an. Die Markttransparenzstelle Kraftstoffe nimmt ihre Arbeit auf. Es gibt ein erstes Urteil zur Unwirksamkeit von Kassenspachten.



Wolfgang Penka

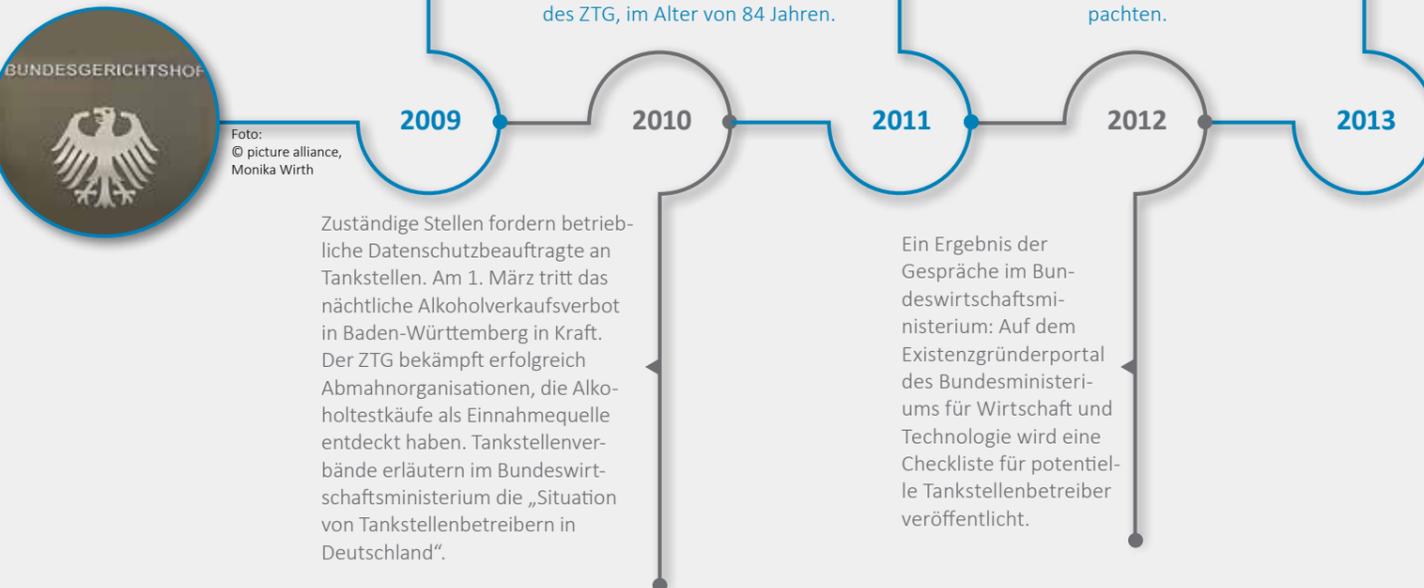


Foto: © picture alliance, Monika Wirth

Zuständige Stellen fordern betriebliche Datenschutzbeauftragte an Tankstellen. Am 1. März tritt das nächtliche Alkoholverkaufsverbot in Baden-Württemberg in Kraft. Der ZTG bekämpft erfolgreich Abmahnorganisationen, die Alkoholtankkäufe als Einnahmequelle entdeckt haben. Tankstellenverbände erläutern im Bundeswirtschaftsministerium die „Situation von Tankstellenbetreibern in Deutschland“.

Ein Ergebnis der Gespräche im Bundeswirtschaftsministerium: Auf dem Existenzgründerportal des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie wird eine Checkliste für potentielle Tankstellenbetreiber veröffentlicht.



Teilnahme an Jahreshauptversammlungen der Landesverbände

In den vergangenen Monaten war ZTG-Geschäftsführer Jürgen Ziegner u.a. Gast bei den Jahreshauptversammlungen der Mitgliedsverbände Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen. Auf den Veranstaltungen ging es um aktuelle Themen wie die Verlängerung der Steuerbegünstigung von Autogas, Entwicklungen in den einzelnen Gesellschaften und die aktuellen Urteile zum Thema Kassenspacht.



Viel Resonanz auf der BFT-Messe in Münster



Im Frühjahr war der ZTG mit seinen Vorständen und Geschäftsführern gemeinsam mit dem Landesverband FTG auf der BFT-Messe in Münster vertreten. Die Fachmesse war in diesem Jahr das wichtigste Treffen für die deutsche Tankstellenbranche. In drei Messehallen und zwei Foren präsentierte sich der Mittelstand mit seinen Serviceleistungen, neuen Produkten und innovativen Techniken. Viele Tankstellenbetreiber informierten sich auf der Messe über die neuen Entwicklungen im Bereich Shop, Tanktechnik und Waschen und nutzen die Gelegenheit, um mit den Verbandsvertretern ins Gespräch zu kommen. Der ZTG-Geschäftsführer Markus Pillok, der Vorstandsvorsitzende Ernst Vollmer und ZTG-Geschäftsführer Jürgen Ziegner (v.l.n.r.) nutzen die Gelegenheit, um aktuelle Themen der Tankstellenbranche mit Vertretern der Mineralölgesellschaften, des Mineralölwirtschaftsverbands und der Betreiberverbände zu diskutieren. Inhaltlich ging es dabei unter anderem um so unterschiedliche Themen wie die aktuellen Verlängerung der Steuerbegünstigung von Autogas oder die Probleme bei steuerlichen Betriebsprüfungen im Zusammenhang mit der Auswertung von Kassendaten.

Im Frühjahr war der ZTG mit seinen Vorständen und Geschäftsführern gemeinsam mit dem Landesverband FTG auf der BFT-Messe in Münster vertreten. Die Fachmesse war in diesem Jahr das wichtigste Treffen für die deutsche Tankstellenbranche. In drei Messehallen und zwei Foren präsentierte sich der Mittelstand mit seinen Serviceleistungen, neuen Produkten und innovativen Techniken. Viele Tankstellenbetreiber informierten sich auf der Messe über die neuen Entwicklungen im Bereich Shop, Tanktechnik und Waschen und nutzen die Gelegenheit, um mit den Verbandsvertretern ins Gespräch zu kommen. Der ZTG-Geschäftsführer Markus Pillok, der Vorstandsvorsitzende Ernst Vollmer und ZTG-Geschäftsführer Jürgen Ziegner (v.l.n.r.) nutzen die Gelegenheit, um aktuelle Themen der Tankstellenbranche mit Vertretern der Mineralölgesellschaften, des Mineralölwirtschaftsverbands und der Betreiberverbände zu diskutieren. Inhaltlich ging es dabei unter anderem um so unterschiedliche Themen wie die aktuellen Verlängerung der Steuerbegünstigung von Autogas oder die Probleme bei steuerlichen Betriebsprüfungen im Zusammenhang mit der Auswertung von Kassendaten.

Immer mehr Presseanfragen: Das Märchen vom Zeitalter der Elektromobilität

Der Dieselmotor im Pkw ist schon so gut wie tot, das Zeitalter der Elektromobilität ist angebrochen und das Ende der klassischen Tankstellen steht bevor – diese Thesen haben sich offensichtlich bereits in den Köpfen vieler Journalisten festgesetzt. Die Zahl der Anfragen von Pressevertretern zu diesem Thema ist in den letzten Monaten deutlich gestiegen. Bei einer Informationsveranstaltung, die vom Autohaus Rüschkamp in Werne in Zusammenarbeit mit der Energieagentur NRW veranstaltet wurde, informierte sich ZTG-Geschäftsführer Jürgen Ziegner über aktuelle Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität und den tatsächlichen Stand der Dinge. Dabei hatte er u.a. die Gelegenheit, den neuen Opel Ampera-e zu testen – das Elektroauto kann zwar jetzt schon getestet und bestellt werden, eine Auslieferung an Privatkunden ist aber erst ab 2018 möglich.

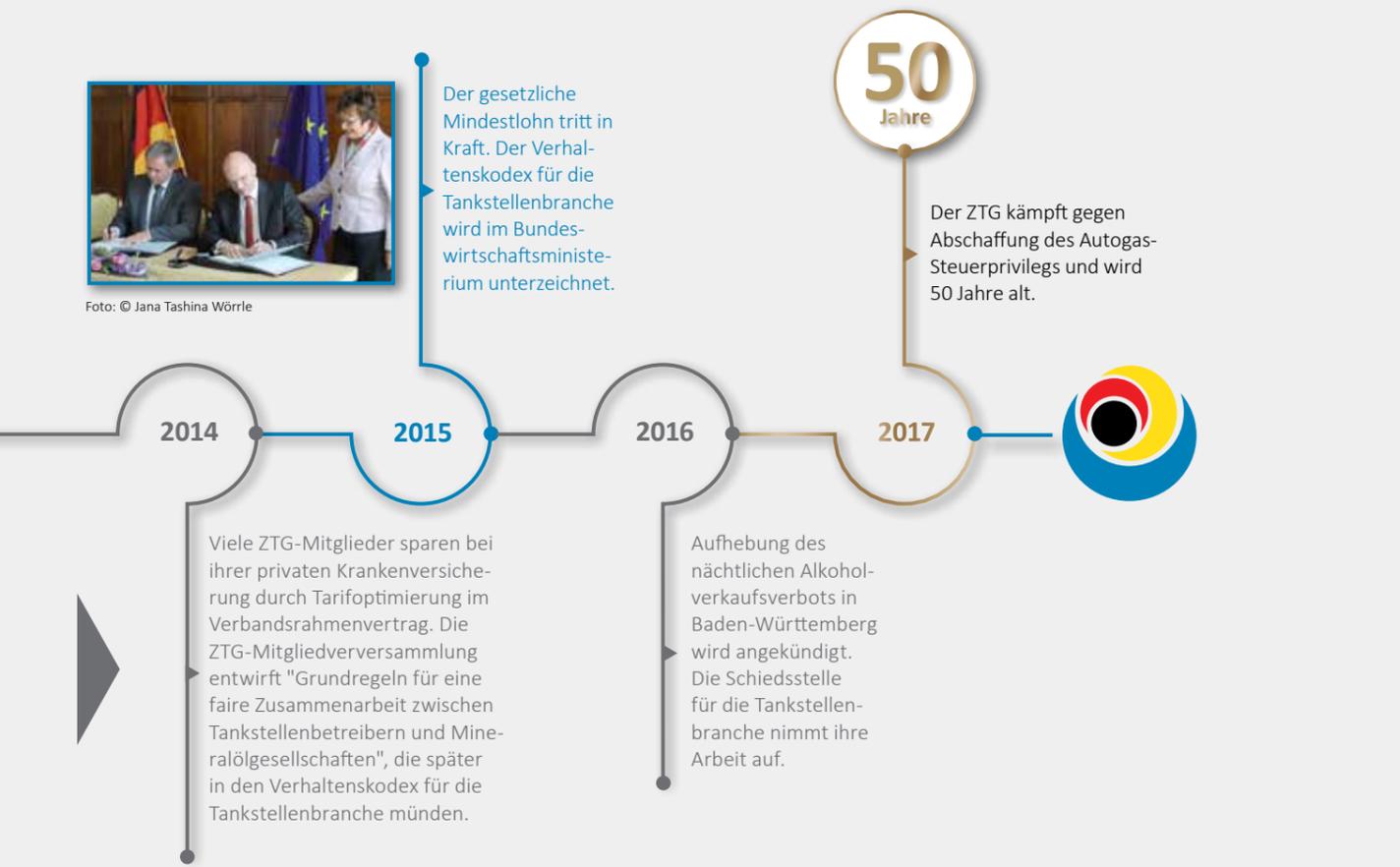


Foto: © Jana Tashina Wörrle

Der gesetzliche Mindestlohn tritt in Kraft. Der Verhaltenskodex für die Tankstellenbranche wird im Bundeswirtschaftsministerium unterzeichnet.



Der ZTG kämpft gegen Abschaffung des Autogas-Steuerprivilegs und wird 50 Jahre alt.



Viele ZTG-Mitglieder sparen bei ihrer privaten Krankenversicherung durch Tarifoptimierung im Verbandsrahmenvertrag. Die ZTG-Mitgliederversammlung entwirft "Grundregeln für eine faire Zusammenarbeit zwischen Tankstellenbetreibern und Mineralölgesellschaften", die später in den Verhaltenskodex für die Tankstellenbranche münden.

Aufhebung des nächtlichen Alkoholverkaufsverbots in Baden-Württemberg wird angekündigt. Die Schiedsstelle für die Tankstellenbranche nimmt ihre Arbeit auf.



**Diskussionen um die Dieselsechologie:  
Fakten für mehr Sachlichkeit**

Die Diskussionen um den Diesel haben zu allgemeiner Verunsicherung geführt, die viele Mitglieder auch in täglichen Gesprächen mit Kunden spüren. Die Zulassungszahlen von Fahrzeugen mit Dieselmotoren sinken zum Teil deutlich. Als Grundlage für eine sachliche Diskussion über die Dieselsechologie sind im Folgenden einige Fakten und ihre Quellen aufgelistet, im Wesentlichen zusammengestellt vom Landesverband Schleswig-Holstein und vom ZTG:

**Geringer Anteil der Pkw-Abgase an Feinstaubemissionen**

Der Anteil, den Pkw-Abgase an den Feinstaubemissionen haben, ist vernachlässigbar gering. In Stuttgart tragen z.B. die motorischen Feinstaubemissionen des Verkehrs laut Umweltbundesamt (UBA) nur zu 4 Prozent zum Gesamtaufkommen bei.

Quelle: Verband der Automobilindustrie  
<https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/20170222-VDA-es-gibt-intelligentere-ma-nahmen-f-r-eine-bessere-luftqualit-t-als-fahrverbote.html>

**Feinstaubausstoß ist gesunken und sinkt weiter**

Der gesamte Feinstaubausstoß in Deutschland ist laut UBA in den vergangenen 20 Jahren von 316.000 Tonnen auf 221.000 Tonnen gesunken. Bei der Feinstaubbelastung ha-

ben die Industrieprozesse laut UBA den Löwenanteil (rund 40 %), gefolgt von der Landwirtschaft (rund 22 %). Dann erst folgen Haushalte und Kleinverbraucher sowie der Straßenverkehr (jeweils rund 14 %). Vor diesem Hintergrund ist es erstaunlich, dass man sich bei der Planung von Maßnahmen ausschließlich auf den Straßenverkehr konzentriert. Quelle: Umweltbundesamt  
[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/dateien/2\\_abb\\_staub-pm10-emi-quellkat\\_2017-06-12.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/dateien/2_abb_staub-pm10-emi-quellkat_2017-06-12.pdf)

**Immissionsverursacher sollen anteilmäßig zu Maßnahmen verpflichtet werden**

In §47, Abs. 4 BImSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz) ist festgelegt, dass Maßnahmen entsprechend dem Verursacheranteil gegen alle Emittenten zu richten sind, die zum Überschreiten der Grenzwerte beitragen. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sollte dabei beachtet werden. Quelle: Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz  
[https://www.gesetze-im-internet.de/bimsg/\\_\\_\\_47.html](https://www.gesetze-im-internet.de/bimsg/___47.html)

**Zahl der Feinstaubalarmlänge geht zurück**

Die regelmäßige Auslösung von Feinstaubalarm erweckt den Eindruck, die Emissionen würden ständig steigen. Das Gegenteil ist der Fall. An der Station in Deutschland mit den höchsten Werten, am Stuttgarter Neckartor, wurde der Tagesgrenzwert im Jahr 2006 an 175 Tagen überschrit-

ten, im Jahr 2015 an 72 Tagen. Der Mittelwert sank in diesem Zeitraum von 55 auf 37 Mikrogramm und erfüllt damit den Grenzwert. Quelle:FAZ 3.3. 2017  
<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wirtschaftspolitik/verbot-fuer-diesel-fahrzeuge-sabotiertklimaschutzplan-14906439.html>

**Bereits jeder zehnte Diesel-Pkw erfüllt Euro 6**

Der gesamte Pkw-Bestand in Deutschland umfasst 45 Mio. Fahrzeuge. Ein Drittel davon (14,5 Mio.) sind Diesel-Pkw. Heute ist rund jeder zehnte Diesel-Pkw im Bestand ein Euro-6-Fahrzeug. Bei vielen Schadstoffemissionen ist der Diesel bereits gleich gut oder besser als der Ottomotor. Das gilt für Feinstaub, Kohlenwasserstoffe und Kohlenmonoxid. Quelle: Verband der Automobilindustrie

**NOx-Emissionen gehen stark zurück**

Von 1990 bis 2014 ist ein Rückgang der NOx-Emissionen um über 1,6 Millionen Tonnen (Mio. t) oder 57,6 % zu verzeichnen. Quelle: Umweltbundesamt  
<https://www.umweltbundesamt.de/daten/luftbelastung/luftschadstoff-emissionen-in-deutschland/Stickstoffoxid-emissionen#textpart-l>  
Seit 2010 geht der Anteil der Messstationen in Deutschland, an denen der Grenzwert für Stickstoffdioxid überschritten wurde, stetig zurück. (2010: 7 0%, 2015: 58 %) Quelle: FAZ/Umweltbundesamt

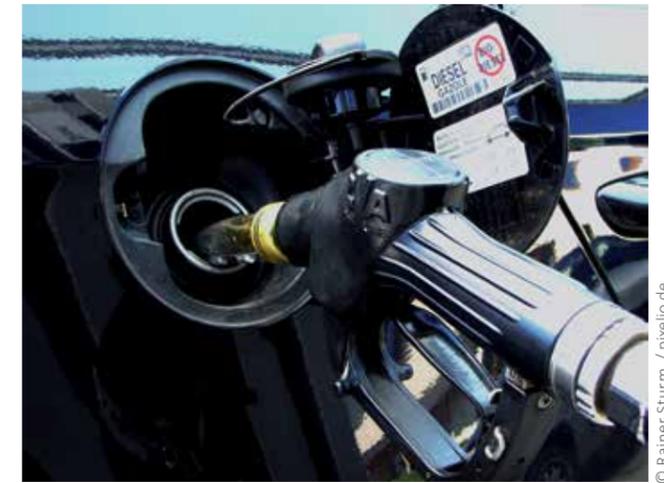
**Grenzwert für Stickstoffdioxid an Straßen ist diskussionswürdig**

Der Grenzwert für Stickstoffdioxid in Höhe von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft stammt aus älteren sogenannten epidomologischen Untersuchungen, als es noch viele andere Schadstoffe gab, die inzwischen aus der Luft weitgehend verschwunden sind. Er stammt aus einem Bericht an die WHO. Der Wert galt seinerzeit als „starker Hinweis auf Fahrzeugemissionen“, was heute wegen der weitgehenden Neutralisierung anderer damals gemessener Schadstoffe wie Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffe, Schwefeldioxid und Asbest so nicht mehr gelten kann. Quelle: Oberbayrisches Volksblatt online 31.7.2017  
<https://www.ovb-online.de/politik/stickoxide-suenden-bock-wurden-8547997.html>

Zum Vergleich: Für Arbeitsplätze gibt es eine Maximale Arbeitsplatz-Konzentration (MAK). Sie gibt die „maximal zulässige Konzentration eines Stoffes als Gas, Dampf oder Schwebstoff in der (Atem-)Luft am Arbeitsplatz an, bei der kein Gesundheitsschaden zu erwarten ist, auch wenn man der Konzentration in der Regel 8 Stunden täglich, maximal 40 (42) Stunden in der Woche ausgesetzt ist.“ (Wikipedia) Bei Stickstoffdioxid liegt dieser Wert bei 950 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft – fast das 24-fache des Straßenrand-Grenzwerts.

**Diesel notwendig für CO2 Reduzierung**

Das Treibhausgas CO2 steht im Zentrum des Klimaschutzplans von Paris. Für dessen Einhaltung spielt der sparsame Diesel eine entscheidende Rolle. Seine Verbrennung



ist weitaus effizienter, Verbrauch und CO2-Austoß liegen um rund 20 % unter dem eines Benziners. Bei sinkendem Zulassungsanteil von Dieselfahrzeugen wird der von 2020 an geltende Grenzwert von 95 Gramm CO2 pro Kilometer kaum einzuhalten sein. Quelle: Zentralverband des Kraftfahrzeuggewerbes

**Kommunale Verkehrspolitik hat viele Möglichkeiten zur Luftverbesserung**

Die kommunale Verkehrspolitik sollte im Hinblick auf die Maßnahmen zur Luftreinhaltung überprüft werden. Die grüne Welle und ein gleichmäßiger Verkehrsfluss könnten die Stickoxidemissionen um fast ein Drittel reduzieren. Dieses Potenzial muss in allen Städten genutzt werden. Quelle: Verband der Automobilindustrie

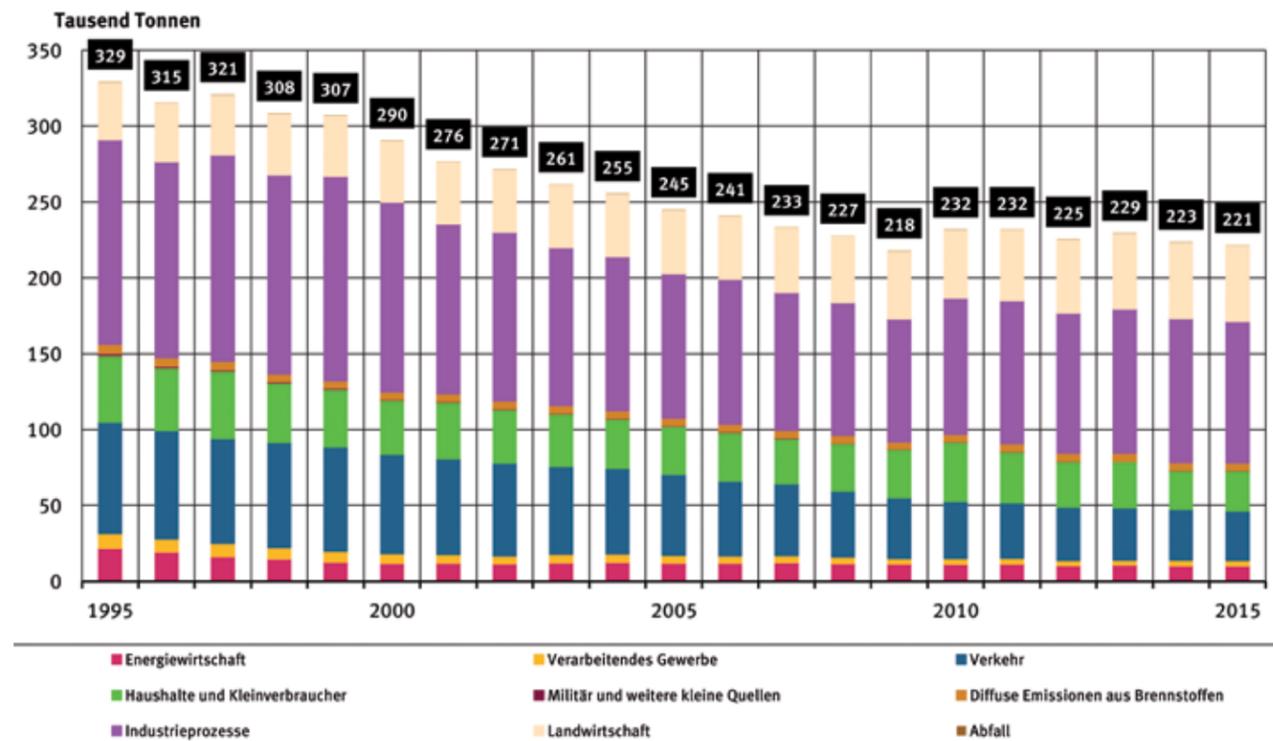
**Privatautos haben geringen Anteil am NOx-Ausstoß**

Die meisten Privatautos werden morgens ein paar Kilometer in die Stadt hinein und abends wieder hinausbewegt. Ganz anders verhält es sich bei solchen Fahrzeugen, die bestimmungsgemäß von morgens bis abends permanent im Stadtverkehr bewegt werden. Dies ist beispielsweise der Fall bei den Bussen des Öffentlichen Personennahverkehrs, bei Taxis, beim Fuhrpark der Stadtreinigung sowie bei Zustell- und Kurierfahrzeugen, die im Vergleich die Städte mit einem Mehrfachen an Stickstoffausstoß belasten. Quelle: Zentralverband des Kraftfahrzeuggewerbes

**Handwerkerfahrzeuge: Geringe Fahrleistung, aber teure Spezialausstattung**

Die Fahrzeugflotten vieler Handwerker bestehen heute überwiegend aus dieselbetriebenen Transportern und Kleinlastwagen mit einer jährlich geringen Kilometer-Laufleistung. Aufgrund handwerkstypischer Ein- und Umbauten haben die Fahrzeuge einen hohen Wert und werden möglichst lange genutzt. Fahrverbote für diese Fahrzeuge würden zu erheblichen Umsatzeinbußen führen und die kleinteilige, zumeist auf die jeweiligen Stadtteile ausgerichtete Wirtschaftsstruktur des Handwerks gefährden. Quelle: Handwerksblatt, HWK Dortmund  
<https://www.handwerksblatt.de/politik-wirtschaft/43-die-handwerkskammem-in-deutschland/hwk-dortmund/2769-handwerk-protestiert-gegenfeinstaubstudie-0.html>

**Staub (PM10)-Emissionen nach Quellkategorien**



Quelle: Umweltbundesamt, Nationale Trendtabellen für die deutsche Berichterstattung atmosphärischer Emissionen seit 1990, Emissionsentwicklung 1990 bis 2015 (Stand 02/2017)  
Verkehr: ohne land- und forstwirtschaftlichen Verkehr, einschl. Abrieb von Reifen, Bremsen, Straßen Haushalte und Kleinverbraucher: mit Militär und weiteren kleinen Quellen (u.a. land- und forstwirtschaftlichem Verkehr)  
Industrieprozesse: einschl. diffuse Emissionen von Gewerbe und Handel sowie Schüttgutemissionen Lösemittel- und andere Produktverwendung: Feuerwerk, Zigaretten, Grillfeuer

**2016: Ein gutes Jahr für die Branche**

Aus Sicht der Mineralölbranche war 2016 wiederum ein gutes Jahr. Sowohl bei den Absatzzahlen als auch bei den Margen (hier allerdings nur beim Ottokraftstoff) äußern so gut wie alle Marktteilnehmer große Zufriedenheit. Der Dieselsatz stieg gegenüber 2015 um drei Prozent, der Absatz von Ottokraftstoffen blieb konstant.

Die positive Entwicklung übertrug sich auch auf den Absatz von Kraftstoffen über öffentliche Tankstellen. Dieser stieg um 1,3 % auf rund 35,9 Mio. t, nämlich 17,8 Mio. t. Otto- und 18,1 Mio. t. Dieselskraftstoffe. Angesichts dieser Mengen sei es uns nachgesehen, dass wir uns trotz aller Medieneuphorie über „das Zeitalter der E-Mobilität“ auf absehbare Zeit nicht vorstellen können, dass Stromproduktion und -infrastruktur soweit auszubauen wären, um äquivalente Mengen von umweltfreundlichem Strom für Elektrofahrzeuge zur Verfügung zu stellen. Bemerkenswert im Übrigen: Erstmals wurde an den deutschen Tankstellen mehr Diesel als Ottokraftstoffe verkauft.

Positiv entwickelten sich auch das Shop- und Waschgeschäft. Beispielhaft eine Aussage des Geschäftsführers der Deutschen Tamoil (HEM), der 2016 „in Bezug auf Tankstellenabsatz und Ergebnis“ als das beste Jahr der Firmengeschichte bezeichnete. Die niedrigen Benzinpreise trugen auch dazu bei, dass die großen Gesellschaften mit leicht reduzierter Tankstellenzahl ihre Absatzanteile gehalten haben. Bei niedrigen Preisen sind die Verbraucher weniger preissensibel. In dieses Bild passt, dass Aral und Shell von überproportionalen Steigerungen beim Absatz ihrer Premiumkraftstoffe berichten.

Im bisherigen Verlauf des Jahres 2017 hält die positive Entwicklung bei den Kraftstoffabsätzen weiter an (s. Tabelle). Dies hat natürlich stabilisierende Auswirkungen auf das Tankstellennetz, welches zwar weiter schrumpft, aber eben auch weiterhin langsam. Im gesamten Bundesgebiet gab es nach der Erhebung des EID am 01. Juli 2017 noch 14.482 Tankstellen, 14.124 Straßen- und 358 Autobahnstationen. Das sind netto (d.h. als Saldo von Neubauten und Schließungen) 20 Stationen weniger als zu Jahresbeginn und 41 weniger als zum 1. Juli 2016. Die Geringfügigkeit der Schrumpfrate ist umso bemerkenswerter, wenn man weiß, welches Investitionsvolumen hinter den Neu- und den zahlreichen Umbauten (Beispiel Aral mit Rewe-To-Go) steckt. Die großen Gesellschaften schließen nicht für jeden Neubau eine „alte“ Station, sondern haben viele Tankstellen an den Mittelstand abgegeben und konzentrieren sich auf ihre

„Premiumstandorte“. Mittelständische Firmen können in der derzeitigen Marktlage auch die kleineren Anlagen wirtschaftlich betreiben, die bereits beschrieben sind und vergleichsweise geringe Betriebs- und Personalkosten mit sich bringen. All dies baut weiterhin auf der guten Konjunktur mit erhöhtem Güter- und Pendlerverkehr und der stabilen Marktlage auf. Es wird mehr Auto gefahren, sowohl gewerblich als auch privat. Auch bezüglich der Margen hört man nur von zufriedenen Marktteilnehmern. Insbesondere das Ertragsniveau beim Diesel hat sich im ersten Halbjahr 2017 verbessert. Ein Grund für die verbesserten Margen könnte auch darin liegen, dass die maßgeblichen Konzerne ihre auf die über die MTS-K gemeldeten Wettbewerbspreise reagierenden Preissysteme weiter verbessert haben. Sie reagieren inzwischen schneller und zeitlich angepasster. Und wenn man als A-Marke in den Nachtzeiten, wenn viele Wettbewerbsstationen geschlossen sind, auch nur relativ geringe Mengen absetzt: Ein während dieser Stunden um einen zweistelligen Cent-Betrag erhöhter Säulenpreis erhöht die Durchschnittsmarge nachhaltig. Die Pächter von Tankstellen spürten zwar auch etwas von dieser positiven Entwicklung, doch leider nicht in gleichem Umfang. Nach uns aus der Industrie bekannt gewordenen Zahlen lag der Gewinn der bundesdeutschen Durchschnittspachtstation in 2016 nach vielen Jahren zwar wieder bei knapp über 40.000 Euro. Neben den Kraftstoffabsätzen stiegen auch die Shop- und Waschumsätze.

Ein erstes Warnsignal ist jedoch, dass die Shop-Umsätze in den margenträchtigen Bereichen wie Getränken und Süßwaren/Eis im letzten Jahr zurück gingen, was aufgrund der nochmals erhöhten Preise an vielen Stationen auch nicht verwundern darf. Einige Gesellschaften starten bereits Versuche, das Preisniveau bei bestimmten Shop-Artikeln, die im Fokus der Verbraucher stehen, zu senken, in der Hoffnung auf Absatzsteigerungen, welche die Bruttoverdienstverluste überkompensieren. Der Erfolg solcher Experimente ist derzeit noch genau so wenig abzusehen wie der von Konzepten, bei denen mit dem Lebensmitteleinzelhandel kooperiert wird (bspw. Aral Rewe-To-Go).

Ein zweites Warnsignal sind die immer stärkeren Probleme der Betriebe bei der Personalsuche. Angesichts faktischer Vollbeschäftigung in Deutschland fällt es Tankstellenbetreibern bei den gegebenen Gewinnmöglichkeiten speziell in Konkurrenz zum filialisierten Einzelhandel immer schwerer, halbwegs wettbewerbsfähige Löhne anzubieten, um neues qualifiziertes Personal zu bekommen und vorhandenes zu halten.

Mineralöl- und Tankstellengesellschaften, die als erste erkennen und auch ermöglichen, dass diejenigen Menschen, die ihre mit Millioneninvestitionen errichteten Tankstellen unter hohem persönlichen Einsatz betreiben, höhere Gewinne als heute benötigen, haben mittelfristig einen Wettbewerbsvorteil. In der derzeitigen Konjunkturlage und angesichts der Generationenpyramide in Deutschland konkurrieren auch sie nämlich mit dem sonstigen Handel, nicht nur um künftige, sondern auch um heutige Pächter. Nicht wenige Tankstellenpächter haben inzwischen die Branche gewechselt und führen als angestellte Filialeiter einen Bau- oder Lebensmittelmarkt, meistens mit einem Gehalt, das ihren früheren Gewinn übersteigt, immer aber mit der sozialen Absicherung, die ein Selbständiger aus seinem Gewinn selbst finanzieren muss.

**Vorläufiger Kraftstoffabsatz in Deutschland**

Hauptprodukte in t	2017 Jan - Juni	2016 Jan - Juni	Veränderungen in %
<b>Rohbenzin</b>	8.175.667	7.716.601	+ 5,9
<b>Ottokraftstoff</b>	9.195.284	8.894.803	+ 3,4
-davon Normal	11.875	95	+ 12.400
-davon Super Plus	415.677	402.115	+ 3,4
-davon Super E5	7.658.137	7.346.144	+ 4,2
-davon Super E10	1.109.595	1.146.449	- 3,2
<b>Dieselskraftstoff</b>	19.093.600	18.266.292	+ 4,5
-davon Biodiesel	1.037.959	1.115.648	- 7,0

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)

**Zentralverband**



**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  
0 40- 789 52-152  
info@kfz-hh.de

**Verband des Kfz-Gewerbes Baden-Württemberg e. V.**  
Hauptgeschäftsführer: Carsten Beuß  
Geschäftsführerin: Julia Cabanis  
07 11- 839 86 30  
kfz-verband@kfz-bw.de

**Verband des Kraftfahrzeuggewerbes Schleswig-Holstein e.V.**  
Geschäftsführer: Jan-Nikolas Sontag  
Ansprechpartnerin: Birgit Hamann  
04 31- 53 33 10  
info@kfz-sh.de

**Tankstellenverband Süd-Ost e.V.**  
Geschäftsführer: André Zacharias  
07 31 - 931 62 56  
kontakt@tvso.de

**Verband des Garagen- und Tankstellengewerbes Nord-Ost e.V.**  
Geschäftsführerin Viviane von Arentin  
030- 25 89 98 55  
vonaretin@lv-kfz-vgt.de

**Verband des Kfz-Gewerbes Mecklenburg-Vorpommern e.V.**  
Geschäftsführerin: Renée Werner  
03 81 - 600 90 20  
info@kfz-mv.de

**Fachverband Tankstellen-Gewerbe e.V.**  
Geschäftsführerin: Anette Calarasu  
Ansprechpartnerin: Carolin Kliesch 02 28 - 91 72 30  
ftg@ftg-bonn.de

**Interessengemeinschaft der Esso-Tankstellenpächter und Esso-Händler e.V.**  
Geschäftsführer: André Zacharias  
07 31 - 931 62 56  
info@ig-esso.de

**Kraftfahrzeuggewerbe Rheinland-Pfalz e.V.**  
Geschäftsführer: Jens Bleutge  
Ansprechpartner: Andreas Gröhbühl  
06 71 - 794 77 50  
info@kfz-rlp.de

**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**

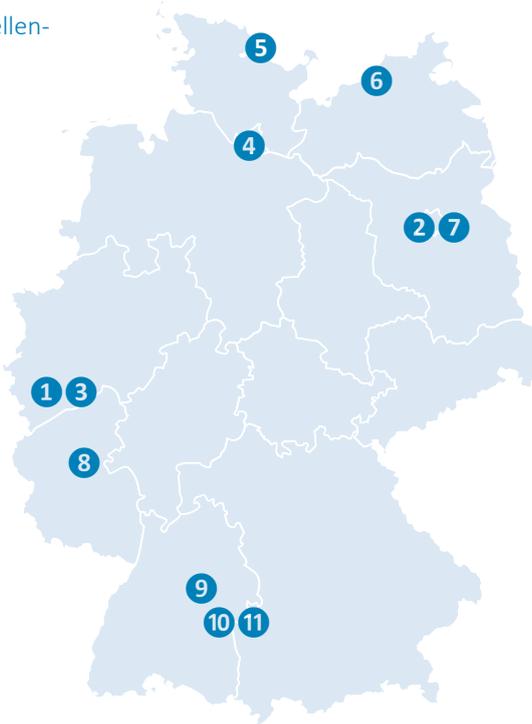
Rathausstraße 3  
53225 Bonn  
Telefon: 0228-914700

**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**

Petridamm 2  
18146 Rostock  
Telefon: 0381-6009020

**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  
89014 Ulm  
Telefon: 0731-9316256

**IG ESSO Interessengemeinschaft  
der ESSO Tankstellenpächter  
und -händler e.V.****11**

Bleichstraße 30  
89014 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  
© MWV  
© obs/ZDK/ProMotor  
© BillionPhotos.com / fotolia.de  
© Tim Reckmann / pixelio.de  
© Rainer Sturm / pixelio.de