



Zentralverband des Tankstellengewerbes e.V.

# Jahresbericht ZTG

## Geschäftsjahr 2019/20





### Corona: Zahlreiche rechtliche Fragestellungen

Mit Beginn der Corona-Krise im März wurden unsere Regionalverbände und wir mit Fragestellungen konfrontiert, die für uns genauso neu waren wie das Virus selbst. Die Themenpalette reichte vom Kurzarbeitergeld über das Infektionsschutzgesetz bis zur Hygieneverordnung. Besonders die Information über immer neue Landesverordnungen war zeitraubend und nur in Zusammenarbeit mit den regionalen Mitgliedsverbänden möglich.

### Corona: Gesellschaften wenig solidarisch

Die Maßnahmen zur Eingrenzung der Pandemie hatten erhebliche Auswirkungen auf den Kraftstoffumsatz an den Stationen. Der ZTG hatte im April die Gesellschaften angeschrieben und Unterstützungsleistungen für die Betreiber gefordert. Die enttäuschende Reaktion zeigte wieder einmal, wie wenig sich die meisten Gesellschaften an die im Verhaltenskodex aus dem Jahr 2015 festgelegten Verpflichtungen halten.

### Corona: Überstürzte Beantragung von Zuschüssen

Sehr frühzeitig informierten wir die Mitglieder über die verschiedenen Zuschussprogramme des Bundes und der Bundesländer, warnten aber gleichzeitig vor überstürzter Beantragung – wie sich inzwischen deutlich zeigt, nicht ohne Grund.

### Corona: Kollegialer Austausch zwischen den Mitgliedern

Erfreulich war in der Corona-Zeit der kollegiale Austausch unter den Mitgliedern. So konnten wir nach dem best-practice-Prinzip praktische Hilfeleistungen bieten, indem wir Baupläne für Spuckschutzvorrichtungen oder Vorlagen für Beschilderungen zur Maskenverordnung weiterleiteten

### Belegausgabepflicht

Die Belegausgabepflicht schien das bestimmende Thema des Jahres 2020 zu werden, bis sich das Problem angesichts der Corona-Krise relativierte. Tatsächlich sorgt die Bonpflicht nicht nur für gestiegene Kosten bei den Kassenpapierrollen, sondern auch für viel Abfall an den Tankstellen.

### Endspurt bei PSD II

Ende 2019 erreichten uns viele Fragen zum Akquisitionsgeschäft. Die BaFin hatte die Fristen für die gesetzeskonforme Abwicklung der Zahlungsdienstleistung letztmalig bis zum 31.12.2019 verlängert. Daher drängten viele kleinere Gesellschaften Ende des Jahres auf eine schnelle Unterzeichnung einer neuen Kartenvereinbarung.

### Verfahrensdokumentation im Steuerrecht

Eine vollständige Verfahrensdokumentation wird immer wichtiger. Es häufen sich die Fälle, in denen Betriebsprüfer eine fehlende oder unvollständige Verfahrensdokumentation zum Anlass nehmen, die Buchhaltung zu verwerfen und auch Hinzuschätzungen vorzunehmen.

### Immer wieder Betrug durch E-Loading

Die Betrugsmasche durch E-Loading hatte 2019 wieder einmal Hochkonjunktur. Dabei gehen die Betrüger immer raffinierter vor und schaffen es, auch langjährige Tankstellenmitarbeiter, die zudem immer wieder geschult wurden, auszutricksen.

## Verbandsarbeit durch Corona dominiert

Mit Beginn der Corona-Krise im März sahen unsere Regionalverbände und wir uns Fragestellungen gegenüber, die genauso neu für uns waren wie das Virus selbst.

Im rechtlichen Bereich waren dies vor allem:

### Regelungen zum Kurzarbeitergeld

Neben der Erläuterung des am 13. März 2020 im Eilverfahren verabschiedeten Gesetzes zur Reform der Kurzarbeit, mit dem die Voraussetzungen für den Bezug von Kurzarbeitergeld erleichtert wurden, war es vor allem wichtig, den Mitgliedern den Ablauf der Beantragung zu erläutern. Die Tankstellenbranche hatte bis dahin (glücklicherweise) kaum Erfahrung mit diesem Instrument. So war vielen Unternehmen z.B. nicht bewusst, dass vor Einführung von Kurzarbeit das Einverständnis der Angestellten eingeholt werden muss. Der ZTG erstellte daher eine Muster-Vereinbarung zu Einführung von Kurzarbeit.

### Infektionsschutzgesetz:

Viele Fragen kreisten um das Infektionsschutzgesetz, da die Befürchtungen, dass einzelne Mitarbeiter oder gar die komplette Tankstelle unter Quarantäne gestellt werden könnten, zu Beginn der Pandemie groß waren. Fragen zu Entschädigungsleistungen von Betriebsunterbrechungs- und Betriebsschließungsversicherungen schlossen sich an. Auch die – zu Recht – geäußerte Sorge, ob eine 24-Stunden-Tankstelle gegen Einbruch/Diebstahl versichert ist, wenn sie wegen behördlicher Anordnung geschlossen ist, wurde häufig geäußert. Nach den Lockerungen beschäftigt die Branche bis heute die Frage, wie mit Urlaubsrückkehrern aus Risikogebieten umzugehen ist.

### Arbeitsrecht

Unsere Mitgliedsverbände mussten sich verstärkt arbeitsrechtlichen Fragen ihrer Mitgliedsbetriebe stellen. Viele Betriebe mussten wegen starker Umsatzrückgänge zwar Kurzarbeit einführen, andere berichteten hingegen, dass sich das ohnehin an Tankstellen bestehende Personalproblem durch die Coronakrise verschärfte. Teilweise mussten Beschäftigte zur Kinderbetreuung wegen der geschlossenen Kindergärten und Schulen zu Hause bleiben, teilweise – vielleicht auch wegen der erleichterten Krankmeldungen – war der Krankenstand ungewöhnlich hoch. Hinweise zu den für Arbeitgeber wichtigen Punkten des Sozialschutzpakets (bspw. Ausweitung der Zeitgrenze bei kurzfristigen Beschäftigungsverhältnissen, höhere Hinzuverdienstmöglichkeiten für Rentner) halfen manchem Tankstellenunternehmer bei der Bewältigung derartiger Personalengpässe.

### Landesverordnungen

Eine zeitraubende Arbeit, die nur in Zusammenarbeit mit den regionalen Mitgliedsverbänden möglich war, betraf die zeitnahe Information zu den Verordnungen der einzelnen Bundesländer, die teilweise noch mit Positivlisten oder ähnlichen Verfügungen ergänzt waren. Verbandsarbeit wurde

auf das Wochenende ausgedehnt, denn die jeweils neuen Corona-Verordnungen wurden zumeist Freitags im Fernsehen oder per Livestream angekündigt, sollten bereits ab dem kommenden Montag gelten, waren aber meistens erst am Sonntag auf den jeweiligen Internetseiten der Landesregierungen zu finden. Die Zeit, sie zu lesen, ihre Geltungsdauer, die Form der noch bestehenden Beschränkungen, die speziellen Regelungen für Tankstellen, Waschstraßen und die Abgabe von Speisen und Getränken auszuwerten, war immer knapp – denn montags mussten die bedeutsamen Änderungen den Mitgliedern per Rundschreiben mitgeteilt werden.

Gleichzeitig galt es, überzogenen Restriktionen in den Verordnungen als Verband entgegen zu treten. Ein Beispiel war das Verbot der gewerblichen Autowäsche in Niedersachsen, das nur aufgrund der Intervention der Tankstellenverbände rückgängig gemacht wurde. Die von uns gestellte Frage, was eigentlich die Infektionsgefahr für die in ihren Fahrzeugen sitzenden Menschen bei einem Corona-Schnelltest von der eines Autofahrers, der in eine Autowaschstraße einfahren will, unterscheidet, bewirkte offensichtlich ein Umdenken.

Eine besondere Erwähnung verdienen in diesem Zusammenhang noch die Vorschriften zur Maskenpflicht für die Beschäftigten in den einzelnen Bundesländern. Sie waren (und sind es bis heute) so unterschiedlich, dass wir eine Übersicht erstellen mussten. Teilweise genügt es, wenn Beschäftigte hinter einem „Spuckschutz“ arbeiten, teilweise gilt auch hinter einer solchen Schutzvorrichtung die Maskenpflicht. Oder: Bei Redaktionsschluss dieses Jahresberichts erlauben fünf Bundesländer den Beschäftigten, statt eines Mund-Nasen-Schutzes ein Gesichtsvisor (face shield) zu tragen. Die übrigen elf sehen darin keine zulässige Alternative.



© ZTG

Im betriebswirtschaftlichen Bereich informierten wir sehr frühzeitig über die verschiedenen Zuschussprogramme des Bundes und der Bundesländer, warnten aber gleichzeitig vor überstürzter Beantragung – wie sich immer deutlicher zeigt, nicht ohne Grund. Viele Steuerberater raten inzwischen Mandanten, die Soforthilfe-Zahlungen erhalten haben, zur

Rückzahlung noch während der ersten drei Monate nach Auszahlung. Sie gehen davon aus, dass bei einer späteren Überprüfung die Erfüllung der Antragsvoraussetzungen verneint wird, und befürchten neben dem Risiko hoher Zinszahlungen den Vorwurf des Subventionsbetrugs.



© pixello / Tim Reckmann

Wichtiger für die Unternehmen waren zu Beginn der Krise Maßnahmen, mit denen sie sich Liquidität schaffen oder erhalten. Wir erarbeiteten umfangreiche Hinweise zu möglichen steuerlichen und sozialversicherungsrechtlichen Maßnahmen, die immer in Zusammenarbeit mit dem Steuerberater getroffen werden sollten. Gleichzeitig stellten wir den Mitgliedsbetrieben eine Liste von möglichen betrieblichen Einsparungsmaßnahmen zur Verfügung.

Unsere früh geäußerte Befürchtung, dass die Mehrwertsteuersenkung Tankstellen leider nicht hilft, hat sich bewahrheitet: 70 % des Shop-Umsatzes einer Tankstelle werden mit preisgebundenen Waren erzielt - und bei diesen haben Industrie und Großhandel in der Zwischenzeit durch Preiserhöhungen den Großteil der möglichen Margenverbesserungen abgeschöpft.

Wirklich Freude bereitet hat in der Corona-Zeit der kollegiale Austausch zwischen den Mitgliedern. Er führte dazu, dass wir nach dem best-practice-Prinzip praktische Hilfeleistungen bieten konnten. So war der Bauplan für einen (sehr preiswerten!) Do-it-Yourself-Spuckschutz, den ein Mitglied erarbeitete, die Vorlage für viele andere Mitgliedsbetriebe, die nicht warten konnten, bis der Großhandel oder ihre Mineralölgesellschaft eine solche Schutzvorrichtung zur Verfügung stellte. Ähnliches galt für Beschilderungen zur Maskenpflicht, und zwar sowohl im Bereich der Zapfsäulen wie auch am Eingang zum Shop: Lange, bevor manche Gesellschaft derartige Hinweise an die Stationen lieferte, waren Verbandsmitglieder bereits mit Druckvorlagen versorgt.



© pixello / Tommy Weiss

## Forderung nach solidarischer Unterstützung durch die Mineralölgesellschaften

Nachdem in den ersten Wochen der Corona-Krise die Beantwortung praktischer Fragen im Vordergrund stand, wurde im Laufe des Aprils sichtbar, welche erheblichen Auswirkungen die Maßnahmen zur Eingrenzung der Pandemie auf den Kraftstoffumsatz und damit die Geschäfte an den Tankstellen hatte. Aus einigen Regionen wurden Umsatzrückgänge im Kraftstoffbereich von bis zu 50 % gemeldet.

Zwei Gesellschaften haben diese Situation sehr schnell zum Anlass genommen, ihren Pächtern für einen begrenzten Zeitraum zuzusagen, die Provisionen in der Höhe zu zahlen, wie sie im Vergleichszeitraum des vorangegangenen Jahres angefallen waren. Bedauerlicherweise sind diese Maßnahmen Einzelfälle geblieben. Der ZTG hat deshalb Ende April 2020 alle Gesellschaften, die keine vergleichbaren Unterstützungsleistungen für die Betreiber ihrer Tankstellen angeboten haben, angeschrieben und diese eingefordert. In dem Schreiben wurde neben dem Hinweis auf die erheblichen Umsatz- und Gewinneinbrüche auch festgehalten, dass die Kosten der Tankstellenbetreiber aufgrund der unveränderten, vertraglich vereinbarten Öffnungszeiten im Wesentlichen gleich geblieben seien. Auch sei den Tankstellenbetreibern nicht damit gedient, Pachtzahlungen zu stunden oder Zahlungsziele zu verlängern. Beides führe im Ergebnis lediglich dazu, dass die Probleme zeitlich verschoben und das Liquiditätsproblem zu einem Schuldenproblem werde.

Leider haben nur wenige Gesellschaften die Situation ihrer Betreiber zum Anlass genommen, substantielle allgemeine Unterstützung zu leisten. In den Antworten an den Verband wurde darauf hingewiesen, dass die generelle Aufstockung der Provisionsbeträge auf die Provision des Vorjahres nicht erfolgen werde. Man beabsichtige vielmehr "individuelle Unterstützung" zu leisten. Einige Gesellschaften verwiesen auch auf die vorgesehenen staatlichen Unterstützungsmaßnahmen. Dabei wurde von den Mineralölgesellschaften allerdings übersehen, dass sowohl die Regelungen für das erweiterte Kurzarbeitergeld als auch Unterstützungen durch Einmalzahlungen oder Kredite der KfW den Betreibern von Tankstellen nicht gewährt werden konnten. Einerseits lag dies an den Gesellschaften selbst. Kurzarbeit konnte beispielsweise nicht angeordnet werden, ohne dass gleichzeitig auch eine Reduzierung der Öffnungszeiten mit den Mineralölgesellschaften vereinbart wurde. Hierzu waren die meisten Gesellschaften jedoch bei der überwiegenden Anzahl der Betriebe nicht bereit. Andere Unterstützungsleistungen konnten durch die Tankstellenbetreiber aufgrund der Besonderheiten der Förderbedingungen nicht beantragt werden.

Die Vorgehensweise vieler Gesellschaften zeigt, dass auch in der Krise die partnerschaftliche Zusammenarbeit weiter leidet. So hatte der ZTG bereits an anderer Stelle festgestellt, dass die Verpflichtungen der Mineralölgesellschaften, wie sie im Verhaltenskodex aus dem Jahr 2015 festgehalten wurden, immer weniger Beachtung finden. In dem Kodex hatten sich die Gesellschaften verpflichtet, den Tankstellenbetreibern durch entsprechende Vertragskonditionen ein angemessenes Einkommen aus dem Betrieb der Tankstelle zu ermöglichen. Weder die von einer Gesellschaft propagierte „Angemessenheit“ eines Jahresgewinns von 40.000 Euro für den Betrieb einer Station noch die fehlende Unterstützung in Krisenzeiten wie während der jetzigen Corona-Pandemie werden dieser Verpflichtung gerecht.

## Belegausgabepflicht ab 1.1.2020

Zum Ende des Jahres 2019 schien es noch, als könnte die Belegausgabepflicht zum Thema des Jahres 2020 werden – so relativieren sich Probleme angesichts der Corona-Krise. Wie von uns vorhergesagt, nehmen die Kunden insbesondere bei Kleinbeträgen die Bons nicht mit. Die Bonpflicht sorgt daher nicht nur für gestiegene Kosten bei den Kassenpapierrollen, sondern auch für viel Abfall an den Tankstellen.

Zwar sieht das „Kassengesetz“ eine Ausnahme von der Belegausgabepflicht vor, wenn Einzelwaren an eine Vielzahl unbekannter Personen verkauft werden. In der Praxis zeigte sich jedoch, dass die Finanzämter Befreiungsanträge von Tankstellen (der ZTG hatte ein Muster zur Verfügung gestellt) ausnahmslos ablehnten. Die Tankstellenbranche ist dabei nicht allein. So teilte das rheinland-pfälzische Finanzministerium auf Anfrage des CDU-Abgeordneten Martin Brandl mit, bis zum Stichtag 15. Januar 2020 seien insgesamt 251 Anträge eingegangen, von denen bis zu diesem Zeitpunkt 180 abschließend bearbeitet worden waren. In keinem Fall sei die Befreiung bewilligt worden. Die in den Anträgen genannten Gründe reichten „nicht für eine Bewilligung von Erleichterungen aus.“

Interessant ist, dass das Nachbarland Frankreich derzeit einen anderen Weg einschlägt. Im Kampf gegen Müllberge hat das Parlament ein neues „Gesetz gegen Verschwendung“ beschlossen. Ab September 2020 sollen Bons bis zu 10 Euro nicht mehr ausgedruckt werden, es sei denn, der Kunde verlangt den Beleg ausdrücklich. Darüber hinaus sollen ab 2021 alle Kassenzettel bis zu 20 Euro wegfallen, ab 2022 jene bis zu 30 Euro. Nachahmenswert!



## PSD 2: Ende 2019 wurde es dringend

In den letzten Wochen des Jahres 2019 war die Verbandsorganisation mit vielen Fragen von Mitgliedsbetrieben beschäftigt, die Vertragspartner kleinerer Gesellschaften sind. Letztere kamen sozusagen auf den letzten Drücker mit neuen Kartengeschäftsvereinbarungen auf die Tankstellenbetreiber zu.

Hintergrund waren die geänderten Regelungen zum so genannten Akquisitionsgeschäft. Mit dieser Thematik haben wir uns bereits ausführlich in unserem Jahresbericht 2018/19 beschäftigt, so dass wir an dieser Stelle auf Wiederholungen verzichten. Die Tankstellengesellschaften hatten sich jedenfalls durchgängig dafür entschieden, für die bargeldlosen Transaktionen einen zugelassenen Zahlungsdienstleister einzuschalten. Allerdings konnten verschiedene Anbieter von Zahlungsdienstleistungen aus unterschiedlichen Gründen diese Lösungen sehr lange nicht anbieten, was nicht in jedem Fall im Verantwortungsbereich dieser Anbieter lag.

Die BaFin hatte für die gesetzeskonforme Abwicklung dieser Zahlungsdienstleistung die Fristen mehrfach verlängert, Ende September aber deutlich klargestellt, dass eine Verlängerung über den 31.12.2019 nicht in Betracht kam. Das war die Ursache, warum kleinere Gesellschaften Ende des Jahres 2019 auf eine schnelle Unterzeichnung einer neuen Kartenvereinbarung und eines Vertrags mit einem Zahlungsdienstleister drängten. Bei allen uns von Mitgliedsbetrieben überlassenen neuen Verträgen konnten wir „grünes Licht“ geben, da sich praktisch keine Änderungen im Ablauf der täglichen Agenturabrechnung ergaben und den Tankstellenpartnern keine zusätzlichen Kosten entstanden.

## Aral bereitet Agentur-Modell im Shop vor

Nach mehr als 20 Jahren plant mit der Aral AG ein zweites Mal eine Mineralölgesellschaft, an ihren von Pächtern geführten Stationen die Einführung eines Agenturmodells im Shop-Geschäft. Nach dem Wortlaut der bisherigen Pachtverträge betreibt der Pächter das Shop-Geschäft im eigenen Namen und auf eigene Rechnung und ist „in der Auswahl seiner Lieferanten frei“. Im geplanten Agenturmodell würden die Pächter wie im Kraftstoffgeschäft die Shopwaren im Namen und auf Rechnung der Aral gegen Provision vermitteln. Nach jetzigem Kenntnisstand ist mit der Einführung dieses Modells in der ersten Jahreshälfte 2021 zu rechnen.

Aral begründet diesen Schritt u.a. damit, dass die Pächter in einem Agenturmodell von den Warenabschriften finanziell entlastet werden. Nach Überzeugung des ZTG ist für einen erfolgreichen Stationsbetrieb die Motivation des Betreibers erheblich entscheidender als das Betreibermodell. Grundlage für eine solche Motivation eines Selbständigen ist aber immer die reelle Chance auf einen angemessenen Gewinn, die viele Aral-Pächter nach den Geschäftsplanungen für das Jahr 2020 nicht mehr erkannten.

Bereits die Deutsche Shell hatte 1998 ein Agenturmodell für das Shop-Geschäft ihrer Pachtstationen eingeführt, es im Jahr 2006 jedoch wieder aufgegeben, nachdem sich die damit verbundenen Hoffnungen im Hinblick auf Umsatz- und Ertragssteigerungen nicht erfüllt hatten.

## Steuerrecht - Verfahrensdokumentation

Bereits in den letzten Jahren mussten Mitglieder bei steuerlichen Betriebsprüfungen die Erfahrung machen, dass die Prüfer es überaus kritisch ansahen, wenn keine oder eine unvollständige Verfahrensdokumentation vorgelegt wurde. Schon in seinem GoBD-Schreiben vom 14.11.2014 zum Thema „Grundsätze zur ordnungsmäßigen Führung und Aufbewahrung von Büchern, Aufzeichnungen und Unterlagen in elektronischer Form sowie zum Datenzugriff“ hat das Bundesministerium für Finanzen festgelegt, dass für jedes Datenverarbeitungssystem des Betriebs eine Verfahrensdokumentation vorhanden sein muss, in der die Anwendung, das System und der Betrieb dokumentiert werden. Darin muss u.a. genau beschrieben werden, wie Belege und Dokumente erfasst, empfangen, digitalisiert, verarbeitet, ausgegeben und aufbewahrt werden. Diese Auffassung wurde im Jahr 2019 in einem neuen Schreiben zum gleichen Thema bestätigt.

Zwar schreibt das Finanzministerium, dass kein formeller Mangel mit sachlichem Gewicht vorliegt, der zum Verwerfen der Buchführung führen kann, „soweit eine fehlende oder ungenügende Verfahrensdokumentation die Nachvollziehbarkeit und Nachprüfbarkeit nicht beeinträchtigt.“ Doch genau diese Beeinträchtigung der Nachvollziehbarkeit und Nachprüfbarkeit haben in jüngerer Zeit Betriebsprüfer bei fehlender Verfahrensdokumentation als Anlass angegeben, die Buchhaltung zu verwerfen und Hinzuschätzungen vorzunehmen. Und tatsächlich zeigte sich, dass die Prüfer in vielen Fällen Zusammenhänge in der Tankstellenbuchhaltung oder im Kassensystem nicht verstanden hat-

ten, was sich durch eine gute Verfahrensdokumentation hätte vermeiden lassen. Im Jahr 2020 wurde uns der erste Fall einer Betriebsprüfung bekannt, in welcher der Prüfer aufgrund des Fehlens einer Verfahrensdokumentation einen formellen Mangel mit sachlichem Gewicht feststellte und er deswegen Umsätze bzw. Erträge hinzuschätzen will.

Bereits im letzten Jahr hatten wir die Mitglieder auf die Notwendigkeit hingewiesen, eine Verfahrensdokumentation zu fertigen bzw. sie von Experten fertigen zu lassen und auch einen Überblick über die (Mindest-) Inhalte einer Verfahrensdokumentation für Tankstellen gegeben. Die Erstellung einer Verfahrensdokumentation durch externe Experten kostet Geld, das angesichts des Risikos hoher Steuernachzahlungen bei fehlender Verfahrensdokumentation gut angelegt ist. Umso unverständlicher, dass sich manche Gesellschaft geweigert hat, derartige Kosten in der Geschäftsplanung ihrer Pächter zu akzeptieren.

## Auszug aus einer Verfahrensdokumentation

### 2. Verfahrensdokumentation

#### 2.1. Bilanz vorgelagte Unterlagen

Bilanz wurden **keine** Unterlagen zur System- und Verfahrensdokumentation vorgelegt.

#### 2.2. Folgende Unterlagen liegen Bilanz nicht vor:

- **eine allgemeine Beschreibung**  
Die allgemeine Beschreibung informiert über die allgemeine Organisation des Unternehmens z.B. Aufbauorganisation, Organigramm, Ablauforganisation, Anwendungsfeld des DV-Systems
- **eine Anwendersdokumentation**  
Die Anwendersdokumentation umfasst z.B. Benutzerhandbücher, Bedienungsanleitungen, Programmierhandbücher, Arbeitsanweisungen, Programmbeschreibungen
- **eine technische Systemdokumentation**  
Die technische Systemdokumentation soll unter anderem über folgende Bereiche informieren:
  - Netzinfrastruktur
  - Standardsoftwarekomponenten / Individuelle Programmteile
  - Datenbantrstrukturen (Aufbau und Organisation der gesamten Datenbank mit Beschreibung aller Tabellen und Spalten hinsichtlich Inhalt und Funktion)
  - Veränderbare Tabelleninhalte
  - Beschreibung der menschlichen Kontrollen
  - programminterne Fehlerbehandlungsverfahren
  - Schnittstellen zu anderen Systemen
- **eine Betriebsdokumentation**  
Die Betriebsdokumentation dient der Dokumentation der ordnungsgemäßen Anwendung des DV-Verfahrens und betrifft unter anderem, Berechtigungsverfahren, Arbeitsabläufe, Datensicherungsverfahren / Datenintegrität, Freigabeverfahren für neue / geänderte Programme und Versionen.

## Checkliste für die Geschäftsplanung

Im letzten Quartal 2019 hat der ZTG seinen Mitgliedsbetrieben erstmals eine Checkliste für die Geschäftsplanung zur Verfügung gestellt. Anlass waren die Erfahrungen mancher Tankstellenpächter aus vorherigen Geschäftsplanungsgesprächen mit dem Außendienst ihrer Gesellschaft. Wobei an dieser Stelle anzumerken ist: Manche Gesellschaften hingegen machen gar keine Geschäftsplanung mehr, sondern überlassen diese den Betreibern und ihren Steuerberatern, da in der Gesellschaftszentrale ohnehin feste Vorstellungen bestehen, welche Pachthöhe die Station im nächsten Jahr erwirtschaften muss. Eine Gesellschaft „schaffte es“ 2019 nach eigener Aussage nicht mehr, die Geschäftsplanungen für 2020 durchzuführen, sondern verschob die Geschäftsplangespräche mit ihren Pächtern auf den Februar 2020 – ganz nach dem Motto „Prognosen sind schwierig, vor allem, wenn sie die Zukunft betreffen.“

Unabhängig von der Herangehensweise seiner Gesellschaft sollte sich jeder Tankstellenbetreiber jedoch auf seine eigene Geschäftsplanung gut vorbereiten, am besten eben mit Hilfe einer Checkliste. Einige Punkte, welche die Ergebnisse 2020 beeinflussen würden, konnten wir bereits berücksichtigen. Dazu gehören bspw. steigende Kosten für Kassenbonnollen aufgrund des Belegausgabezwangs, steigende Preise bei den Abfallentsorgern, neue Gebührenmodelle bei den Banken und das Ausmaß der Strompreiserhöhungen nach Auslauf alter Bezugsverträge. Die Corona-Krise konnten jedoch auch wir uns nicht vorstellen.

In jedem Fall ist es für Tankstellenbetreiber richtig, eine solche Checkliste zu nutzen, mit eigenen Überlegungen zu ergänzen und mit ihrer Hilfe die eigene Geschäftsplanung zu erstellen, zur Not völlig unabhängig von der Planung der eigenen Mineralölgesellschaft. Denn Sinn einer Geschäftsplanung sollte nicht sein, von vornherein das (Höchst-) Einkommen eines Pächters festzulegen, sondern ein Kontrollinstrument für die Geschäftsentwicklung des nächsten Jahres in die Hand zu bekommen.

## Zitate des Jahres

„Sie können damit Milliarden scheffeln. Hinter dem Wasserstoff-Thema verbirgt sich die größte Gelddruckmaschinerie – das ist so viel wie Öl und Gas zusammen.“

Robert Schlögl, Chemiker, im „Handelsblatt“-Interview

„Die Brennstoffzelle und die Liquid Fuels fahren wir auf Grundlevel. Sie sind auf einen absehbaren Zeithorizont von mindestens einem Jahrzehnt keine Alternative für Pkw-Motoren. Wir brauchen die volle Konzentration auf den Durchbruch der Elektromobilität.“

Herbert Diess, VW-Vorstandsvorsitzender

„Wenn man die CO<sub>2</sub>-Ziele der Bundesregierung erreichen will, wird man um die E-Fuels und den Import regenerativer Energieträger nicht herumkommen“

Jörg Sauer, Professor am Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

„Es ist eine tolle Zeit, um Öl zu kaufen.“

US-Präsident Donald Trump im April 2020

„Die positiven Auswirkungen niedriger Ölpreise sind begrenzt, wenn man nicht zur Arbeit fährt.“

Maurice Obstfeld, ehemaliger Chefökonom des IWF

„Der Kraftstoffverbrauch bleibt langfristig niedriger als vor der Krise, auch wenn die Corona-Pandemie überstanden ist.“

Ben van Beurden, CEO von Royal Dutch Shell

„Das Thema ist für den interessierten Laien nicht immer einfach zu verstehen.“

Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann angesichts der Tatsache, dass die Stickoxidwerte am Stuttgarter Neckartor an einem Tag während des Lockdowns trotz ca. 40 Prozent weniger Verkehr höher ausfielen als in den Wochen zuvor.

„Mit der Umstellung auf ein Agenturmodell planen wir, künftig selbst Eigentümer der Ware zu werden und unsere Tankstellenpartner dadurch nicht mehr mit den Warenabschriften finanziell zu belasten. Zudem erhielten wir dadurch die Preishoheit und könnten das Produktangebot gezielter und im Sinne der Kunden harmonisieren. Dies alles wird zur finanziellen Entlastung der Pächter beitragen.“

Patrick Wendeler, Vorstandsvorsitzender der Aral AG

„Mit dieser möglichen Veräußerung des OMV Tankstellengeschäfts in Deutschland, treibt die OMV Aktiengesellschaft aktiv ihr Portfoliomanagement in Richtung eines nachhaltigen und profitablen Wachstums voran.“

OMV-Pressemitteilung vom 12.3.2020

„Zwar stehe die Branche unter strenger Kontrolle, aber dagegen tun könne man derzeit nichts.“

Laut SWR Aussage von Andreas Mundt, Präsident des Bundeskartellamts/Kartellamtes, zum weiter steigenden Preisabstand zwischen Bundesautobahn- und Straßentankstellen.

„Wir lassen die Nutzung von Autowaschanlagen wieder zu, sowohl dienstlich als auch gewerblich. Wir haben uns überzeugen lassen, dass es hier praktisch zu keinen Nahkontakten zwischen Personen kommt“

Claudia Schröder vom Krisenstab der Landesregierung Niedersachsen zur entsprechenden Änderung der Corona-Verordnung des Bundeslandes.

## E-loading-Betrug – es hört nicht auf!

Diese seit Jahren nicht auszumerzende Betrugsmasche, von der Tankstellen besonders betroffen sind, scheint in diesem Jahr offenbar wieder Hochkonjunktur zu haben. Dabei gehen die Betrüger immer raffinierter vor und schaffen es, selbst langjährige Tankstellenmitarbeiter, die immer wieder auf diese Betrugsmasche hingewiesen wurden und auch Mitarbeiterbelehrungen und Arbeitsanweisungen unterschrieben haben, zur Weitergabe von Codes zu überreden – was sich in manchen Fällen über Stunden hinzieht.

### Wie schützt man sich (zumindest tendenziell) gegen solche Betrüger?

- Zunächst einmal ständiges und erneutes Erinnern der Mitarbeiter, dass keine Freischalt-Codes, Telefonnummern oder sonstige Daten am Telefon weitergegeben werden dürfen.

- Sicherstellen, dass jeder neue Mitarbeiter die Mitarbeiterbelehrung mit Kenntnisnahmebestätigung gelesen, verstanden und unterschrieben hat (Formularmuster stellen die ZTG-Mitgliedsverbände zur Verfügung)

- Plakative Warnung der Mitarbeiter vor der Betrugswelle. Auch hierfür haben die Geschäftsstellen der Mitgliedsverbände ein Muster. Direkt an der Kasse auslegen!

- Sofern möglich, ab einer gewissen Uhrzeit (die Betrüger rufen vornehmlich abends an), den Stationsfestnetzanschluss auf einen Anrufbeantworter umleiten. Echte Kunden (und echte Chefs) müssen dann notfalls zurückgerufen werden.

- Im eigenen Interesse und im Interesse der ganzen Branche: Es ist unbedingt erforderlich, jeden Vorfall zur Anzeige zu bringen. Die von vielen Mitgliedern festgestellte Unwissenheit und auch Überforderung der zuständigen Behörden (Polizei, Staatsanwaltschaft, Gerichte) wird sich erst dann ändern, wenn sich durch entsprechende Fallzahlen in der Kriminalstatistik ausreichender Druck aufgebaut hat.

Mehr Sicherheit gegen die Betrüger kann es erst dann geben, wenn das Einfallstor für die Betrüger abgeschafft wird. Damit ist das separate E-Loading-Terminal gemeint, das die Generierung von Codes unabhängig davon erlaubt, ob der Bezahlvorgang schon abgeschlossen ist. Es müssen daher zwingend technische Lösungen eingeführt werden, die Code-Generierung in das Kassensystem zu integrieren. Codes könnten dann nur noch erzeugt werden, wenn die Bezahlung bereits tatsächlich erfolgt ist. Absolute Sicherheit wird allerdings auch mit einer derartigen Lösung nur dann erreicht, wenn E-Loading-Produkte nur noch mit bargeldlosen Zahlungsmitteln erworben werden könnten. Da bei den farbengebundenen Tankstellen die Kassensysteme von den Mineralölgesellschaften gestellt werden, bleiben sie aufgefordert, in Zusammenarbeit mit den Kassensystemherstellern eine solche Lösung anzubieten.



## Im Rückblick einfach: Das Jahr vor Corona

Alles im grünen Bereich, hätte man als Fazit für 2019 noch ziehen können, jedenfalls dann, wenn man die Betrachtung auf die Tankstellenbestands-, Kraftstoffabsatz- und Margenzahlen zum Jahreswechsel 2019/2020 beschränkte. Der Dieselabsatz stieg gegenüber 2018 um 0,8 %, der Absatz von Ottokraftstoffen um 1,0 %. Im Tankstellennetz hatte sich in absoluten Zahlen so gut wie nichts verändert: Die Zahl der Straßentankstellen lag am 31.12.2019 bei 14.091 und damit gerade einmal um 8 Stationen niedriger als ein Jahr zuvor. Das Netz der Autobahntankstellen hatte sich um 2 auf 358 Tankstellen verkleinert.

Glaut man den Verlautbarungen aus dem Markt, war 2019 auch für das Shop-Geschäft ein gutes Jahr. Auf dem UNI-TI Cards und Automation-Forum Mitte Januar in Hamburg wurde geäußert, dass man eigentlich einen Rückgang gegenüber dem sehr guten Jahr 2018 erwartet hatte, in dem der Hitzesommer gerade bei Getränken und Eis für lange Jahre nicht mehr gekante Umsatzzahlen gesorgt hatte. Tatsächlich stiegen aber zumindest die Getränkeumsätze nochmals. Das für Tankstellen so wichtige Waschgeschäft hingegen verzeichnete gegenüber dem Rekordjahr 2018 den von uns erwarteten Rückgang auf „Normalniveau.“

Die positiven Kraftstoffabsatzzahlen sind in mehrfacher Hinsicht bemerkenswert, wenn auch erklärlich. Die Konjunktur zeigte sich auch in 2019 noch auf hohem Niveau und das Transportgewerbe florierte weiterhin. Zudem waren die Säulenpreise in 2019 wieder niedriger als im Vorjahr, was insbesondere Privatkunden zu mehr Fahrten ermuntert haben dürfte. Gleichzeitig stieg der Fahrzeugbestand nochmals. 3,6 Millionen neue Pkw wurden zugelassen mit einem durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionswert von 157,0 g/km.

Bereits zum Jahreswechsel gingen wir jedoch davon aus, dass die Zeit relativ stabiler Kraftstoffabsatzzahlen ab dem Jahr 2020 zurückgehen würde. Hauptgrund ist, dass der Kampf gegen die hohen CO<sub>2</sub>-Werte des Straßenverkehrs eine neue Dimension erfährt. Ab diesem Jahr sollen

### Kraftstoffabsatz in Deutschland (2020 vorläufig)

Hauptprodukte in t	2020 Jan - Juni	2019 Jan - Juni	Veränderungen in %
<b>Ottokraftstoff</b>	7.539.923	8.696.371	- 13,3
-davon Super Plus	384.811	393.673	- 2,3
-davon Super E5	6.165.150	7.140.315	- 13,7
-davon Super E10	989.962	1.165.383	- 15,1
<b>Dieseldieselkraftstoff</b>	16.808.122	18.581.959	- 9,5

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)

alle in der Europäischen Union neu zugelassenen Pkw den CO<sub>2</sub>-Höchstwert von 95 Gramm pro Kilometer einhalten. Berechnet wird dieser Wert jedoch als Durchschnittsziel pro Hersteller. Das heißt, jeder Hersteller muss mit dem Durchschnitt seiner in Europa neu zugelassenen Pkw bei 95 g CO<sub>2</sub>/km oder darunter liegen. Für jedes Gramm, das der Flottenwert darüber liegt, muss der Hersteller 95 Euro Strafzahlung pro in Europa neu zugelassenem Fahrzeug an die Europäische Union zahlen.



© pixello / Gabi Eder

Das ist der eigentliche Grund, der die Hersteller zur Produktion von Elektroautos oder Hybridmodellen treibt. Zudem unterstützt der Staat E-Mobilität mit Zuschüssen beim Kauf entsprechender Fahrzeuge und der Befreiung von der Kfz-Steuer, während er ab 2021 die Betriebskosten für Verbrennungsmotoren über den so genannten „CO<sub>2</sub>-Preis“, der sich direkt auf die Kraftstoffpreise auswirkt, erhöht, zwar nach und nach, aber letztlich doch massiv.

Klar ist auch, dass es zu einem Umbau der Kfz-Steuer kommen wird. Die Kfz-Steuer soll ab 2021 für Neuwagen mit einem Kohlendioxid-Ausstoß von mehr als 95 Gramm je Kilometer erheblich teurer werden. Seriöse Studien gehen davon aus, dass bis zum Jahr 2030 der Absatz traditioneller Kraftstoffe über öffentliche Tankstellen gegenüber heute um ca. 20% zurückgehen wird.

Kurzfristig schien diese Prognose in den ersten beiden Monaten 2020 weit weg zu sein. Im Januar und Februar blieb der Dieselabsatz etwa auf dem gleichen Niveau wie in den Vorjahresmonaten, der Absatz von Ottokraftstoff stieg jedoch jeweils um mehr als 7 %! Dann kam in der zweiten März-Hälfte die Corona-Krise mit voller Wucht. Der Absatzrückgang im März bei Ottokraftstoff und Diesel fiel noch moderater aus als der tatsächliche Verbrauchsrückgang. Zu Beginn der Corona-Maßnahmen wurde nämlich noch einmal alles voll

## Zur Lage der Branche

getankt, was zu füllen war – von den Tanklagern über die Tankstellen bis zu den Fahrzeugtanks der Kunden. Ab April zeigten dann die Lockdown-Maßnahmen die volle Wirkung: Minus 34,5 % bei Otto-, minus 21,6 % bei Diesel.

In dieser Zeit erlitten die größeren Gesellschaften mit ihren Kartensystemen und damit der hohen Anzahl von Firmenkunden stärkere Rückgänge als Mittelständler oder Unterpreiser. Während der geschäftliche Verkehr von Firmenwagenfahrern während des Lockdowns so gut wie vollständig ruhte, fuhren Privatkunden noch, jedoch natürlich viel weniger als in normalen Zeiten. Bereits im Mai erholte sich das Wirtschaftsleben und damit der Verkehr wieder, wenn auch zunächst nur schwach. Der Absatz von Otto-Kraftstoff lag um 25 %, der von Diesel 18,4 % unter dem Vorjahresmonat. Im Juni waren es noch 15,4 bzw. 8,4 % unter Vorjahresniveau. Die seit März 2020 außerordentlich niedrigen Kraftstoffpreise haben vielleicht zu vermehrten Privatfahrten geführt, doch der geschäftliche Pkw-Verkehr, der längst noch nicht das Vorkrisenniveau erreicht hat, blieb davon unbeeinflusst.

Angesichts dieser Zahlen ist es erstaunlich, dass viele unserer Mitglieder bisher relativ gut durch die Krise gekommen sind – viele, aber längst nicht alle. Vielfach konnten die Kosten durch Kurzarbeit in Verbindung mit Öffnungszeitenverkürzungen gesenkt werden. Das veränderte Einkaufsverhalten (Tankstellen waren zu Beginn der Krise vielfach der Nahversorger) bewirkte teils erheblich steigende Shop-Umsätze (Tabakwaren, Prepaid, Getränke, Zeitschriften).



In so manchem Fall wird das nicht reichen, denn der vordergründig positive Kontostand vieler Betriebe zeigt eben nicht, dass und wann gestundete Pachten, Shoprechnungen, Steuern, Sozialbeiträge usw. bezahlt werden müssen. Oft veränderten alle diese Maßnahmen „lediglich“ ein Liquiditätsproblem in ein Schuldenproblem der Betreiber, aus dem diese in vielen Fällen kaum wieder herauskommen können – es sei denn, die (Pächter von ihrer Gesellschaft zugestandenen) Gewinne würden steigen. Nach den Erfahrungen des Jahres 2019 ist davon nicht auszugehen:

Bereits im Vor-Corona-Jahr sanken die Gewinne der Pächter nach unseren Erkenntnissen im Schnitt wieder auf das

Niveau des Jahres 2017 zurück, d.h., das operative Betriebsergebnis lag durchschnittlich bei ca. 38.000 Euro. Und so setzt sich ein Trend fort, der sich zwar nicht aus den Tankstellenbestandszahlen, aber aus unserer Marktbeobachtung klar erkennen lässt: Zwar sinkt die Zahl der Stationen kaum noch, sehr wohl aber die Zahl der Pächter. Von einer Station kann kaum noch ein Pächter leben und für manche Station finden die Tankstellengesellschaften eben keinen neuen Pächter mehr, so dass sie ein anderer Vertragspartner als Zweit-, Dritt- oder Viertstation mit betreiben darf/muss. Das dürfte mit den in Zukunft steigenden Personalkosten – die Empfehlungen der Mindestlohnkommission bis zum Jahr 2022 geben die Richtung vor - ohne Konditionenverbesserungen in den Tankstellenverträgen ein immer schwierigeres Modell werden.

Eine Prognose für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Tankstellenbranche fällt derzeit schwer. Sie ist abhängig von der Entwicklung der Gesamtwirtschaft und zudem davon, welche Trends aus der Corona-Krise auch langfristig wirken. Die derzeit erkennbaren Trends haben gegensätzliche Auswirkungen auf Tankstellen:

### Negative Auswirkungen:

- Der Kraftstoffverbrauch wird langfristig niedriger bleiben als vor der Krise.
- Immer mehr Beschäftigte werden im Home-Office arbeiten, daher wird es weniger Pendler geben.
- In der Krise hat sich gezeigt, wie gut digitale Konferenzen funktionieren. Es werden daher auch in Zukunft deutlich weniger Dienstreisen genehmigt werden als zuvor.
- Dadurch wird es für die Convenience-Shops in der Nähe von Verkehrsknotenpunkten deutlich weniger Kundenfrequenz geben. .

### Positive Auswirkungen:

- Durch Corona erlebt das Auto ein Comeback als sicheres Verkehrsmittel in der Pandemie. Das wird auch mittelfristig bei Fluglinien, ÖPNV und Bahn zu niedrigeren Flug- und Fahrgastzahlen führen.
- Mehr junge Menschen interessieren sich wieder für ein eigenes Auto.
- Tankstellen haben sich bei vielen Verbrauchern in der Corona-Krise mit kurzen Wegen zum und im Shop als bequeme Einkaufsalternative etabliert.
- Die Beachtung von Hygieneregeln hat dazu geführt, dass Konsumenten verstärkt verpackte Ware kaufen. Dies kommt dem Format des Tankstellenshops entgegen.

## 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.**

Geschäftsführerin: Anette Calarasu  
Ansprechpartner: Ralph Job 0228 - 91 72 30  
ftg@ftg-bonn.de

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

Geschäftsführer: Jens Bleutge  
Ansprechpartner: Andreas Gröhbühl  
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

**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**

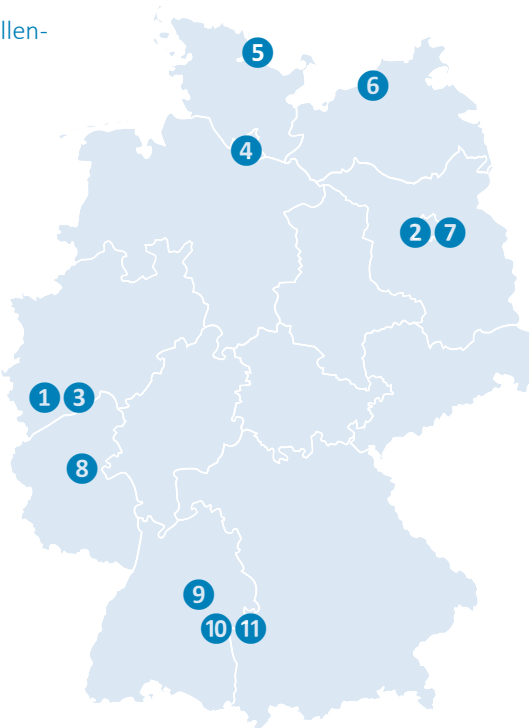
Rathausstraße 3  
53225 Bonn  
Telefon: 0228-914700

**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 4 © ZTG  
Seite 5 © pixelio / Tim Reckmann  
© pixelio / Thommy Weiss  
Seite 6 © ZTG  
Seite 9 © pixelio / Gabi Eder  
Seite 10/11 © ZTG