



Rostock, 09.03.2022

## Tankstellen-Mitglieder-Rundschreiben TS-RS-02/2022

Sehr geehrtes Mitglied,

in unserem Mitglieder-Rundschreiben möchten wir Sie über das folgende Thema informieren:

- 1. Verzweifelte Lage der Tankstellen im Grenzgebiet zu Polen – ZTG fordert von der Politik Strukturhilfen**
- 2. Gespräch mit der TotalEnergies Marketing Deutschland GmbH am 16.2.2022**
- 3. Gespräch mit der Aral AG**
- 4. Das Tankstellennetz und Mineralölabsatz am 01.01.2022**

Mit freundlichen Grüßen

René Werner  
Geschäftsführerin

Anlagen

## Tankstellen-Mitglieder-Rundschreiben 02/2022

### **1. Verzweifelte Lage der Tankstellen im Grenzgebiet zu Polen – ZTG fordert von der Politik Strukturhilfen**

Sie haben es sicherlich der Medienberichterstattung entnommen: Seit dem 1. Februar sind Kraftstoffe in Polen für Endverbraucher ca. 60 Cent/l günstiger als in Deutschland. Die Tankstellen auf deutscher Seite verkaufen seitdem kaum noch Kraftstoffe, und auch das sonstige Geschäft ist zusammengebrochen.

Der ZTG hat dies zum Anlass genommen, sowohl das Bundeswirtschafts- wie auch das Bundesfinanzministerium sowie die Wirtschaftsministerien der Bundesländer Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen auf diese desaströse Situation hinzuweisen. Gleichzeitig hat der ZTG die kurzfristige Schaffung eines Strukturhilfefonds gefordert, aus dem die betroffenen Betriebe für den Zeitraum, in dem in Polen die Steuersenkungen gelten, unterstützt werden. Das Schreiben haben gleichlautend auch die wirtschaftspolitischen Sprecher der im Bundestag vertretenen Parteien erhalten.

Das Schreiben an den Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz, Dr. Robert Habeck steht auf unserer Internetseite unter [www.kfz-mv.de](http://www.kfz-mv.de) / Tankstellen / Tankstellen-Rundschreiben zum Download zur Verfügung.

### **2. Gespräch mit der TotalEnergies Marketing Deutschland GmbH am 16.2.2022**

Am 16.2.2022 fand eine Teams-Sitzung unseres Dachverbandes ZTG e.V., mit der TotalEnergies Marketing Deutschland GmbH statt. Teilnehmer des Gesprächs auf Seiten der Total waren Wolfgang Ebert, Reinald Hieronymus, Christian Howe, Sabine Lemke und Thomas Strauß. Das Gespräch fand in sehr offener und konstruktiver Atmosphäre statt. Besprochen wurden u.a. die folgenden Punkte:

#### **1) Wirtschaftliche Situation des Total-Tankstellennetzes**

Herr Strauß berichtete zu Beginn, 2021 sei zwar insgesamt ein ordentliches Jahr für das Tankstellennetz gewesen, aber wirtschaftlich nicht ganz so erfolgreich wie 2020. Die Kraftstoffabsätze hätten leicht unter dem Vorjahr gelegen, die Non-Fuel-Umsätze hingegen seien besser als im Jahr 2019 gewesen. Das Shop-Geschäft an sich habe gute Erträge geliefert, während das Gastronomiegeschäft aufgrund der Corona-Einschränkungen weiter schwach gewesen sei. Die Bistro-Umsätze hätten unter denen des Vorjahres gelegen. Teilweise habe man auf verringerte Kundenfrequenzen mit Öffnungszeitenkürzungen reagiert. Gut bewährt habe sich das Kaffeekonzept, die Umsätze seien weiter erfreulich. Das Waschgeschäft habe wie im Jahr 2020 unter dem waschunfreundlichen Wetter gelitten.

Herr Strauß legte Wert auf die Feststellung, die Tankstellenpartner und ihre Teams hätten im letzten Jahr insbesondere angesichts der pandemiebedingten Schwierigkeiten einen „tollen Job gemacht.“ Die Probleme mit Maskenverweigerern, Personalausfällen durch Quarantäne usw. seien in der Zentrale gut bekannt. Im Anschluss entspann sich eine kurze Diskussion über die Wettbewerbssituation beim Kraftstoffabsatz. Während die Vertreter der Total der Ansicht waren, sich mit den leichten Verlusten im Jahr 2021 im allgemeinen Markttrend zu befinden, geht der ZTG eher davon aus, dass dies nur für die großen Gesellschaften gilt. Freie Tankstellen und Unterprieanbieter dürften im letzten Jahr Marktanteile hinzugewonnen haben, wie immer in Phasen anhaltender Preissteigerungen.

Dies ergibt sich nach Ansicht des ZTG auch dadurch, dass nach den Zahlen des BAFA (die jüngsten sind vom November 2021) der Kraftstoffabsatz über öffentliche Tankstellen gegenüber 2020 leicht zugenommen haben müsste. Die unterschiedliche Einschätzung mag daran liegen, dass TotalEnergies sich bei ihrer Betrachtung auf die Eurodata-Zahlen konzentriert. In diesen Zahlen sind jedoch die Stationen der Markengesellschaften überproportional vertreten, was den ZTG in seiner bisherigen Einschätzung bestärkt.

## 2) Personalsituation und gesetzlicher Mindestlohn, allgemeine Kostenentwicklung

Bei allen Gesprächsteilnehmern bestand Übereinstimmung, dass die Personalsituation an Tankstellen die größte Herausforderung für die Branche darstellt. Schon heute ist es für die Betreiber problematisch, das bestehende Personal angesichts der vielfach besser zahlenden Arbeitgeber-Konkurrenz aus dem Einzelhandel zu halten, und die Aufgabe, neues Personal zu finden und zu halten, wird immer aufwendiger. Dafür sorgt schon die Generationenpyramide in Deutschland – jedes Jahr scheiden netto ca. 400.000 Arbeitskräfte aus.

TotalEnergies sei klar, dass ein gesetzlicher Mindestlohn von 12 Euro/Stunde ab Oktober 2022 die Personalkostensituation an den Tankstellen erheblich verschärfen werde und dass man darauf reagieren müsse. Dafür brauche man allerdings Transparenz, d.h., Wissen darüber, welche Tankstellen in welchem Umfang demnächst von Personalkostensteigerungen betroffen sein werden. Zu diesem Zweck hat TotalEnergies den Pacht Tankstellen am 1. Februar eine Abfrage zur Personalkostenanalyse 2021 geschickt. Sie stelle für die Gesellschaft die Grundlage dar, die finanzielle Größenordnung der zum 01.10.2022 geplanten MiLo-Erhöhung für das Pächternetz tatsächlich einschätzen zu können. Leider sei die Rücklaufquote der Umfrage bisher eher kläglich.

### **Einschub: Anmerkung zu dieser Umfrage**

Der ZTG diskutiert mit TotalEnergies genau wie mit allen anderen Gesellschaften immer wieder über den angemessenen Gewinn der Tankstellenpächter. Dabei kann Transparenz über die tatsächliche Kostensituation an den Tankstellen nur hilfreich sein. Fehlt diese und/oder wird sie nicht gewünscht, finden man als Ergebnis oft Geschäftsplanungen, die völlig an der Realität vorbeigehen.

Im Nachgang zu dem Gespräch hat TotalEnergies dem ZTG die angesprochene Umfrage zukommen lassen. Auch diese Anlage steht auf unserer Internetseite unter [www.kfz-mv.de](http://www.kfz-mv.de) / Tankstellen / Tankstellen-Rundschreiben zum Download zur Verfügung.

bei. Nach eingehender Analyse und nochmaliger Rücksprache mit TotalEnergies kann die Beantwortung der Fragen und die Rücksendung jedem Total-Pächter, der die Mehrbelastung durch die Mindestlohnerhöhung nicht allein tragen will, nur empfohlen werden. Es bestehen keine Vorbehalte gegen diese Abfrage. Es werden keine Fragen nach einzelnen Arbeitsverhältnissen gestellt; Mitarbeiterdatenschutz wird nicht berührt. Wer die Rücksendung bis zum gewünschten Termin 28.2.2022 nicht schafft, kann seine Antworten auch noch bis zum 15.3.2022 senden.

Auch weitere Kostensteigerungen werden das Geschäft künftig beeinträchtigen. Strom- und Gaspreise werden ebenso steigen wie die Einkaufspreise. TotalEnergies sei bewusst, dass die Tankstellenbetreiber dieser Entwicklung nicht endlos steigende Verkaufspreise im Shop entgegensetzen können. Man arbeite an neuen Ideen für das Shop- und das Waschgeschäft, um den Bruttoverdienst der Stationen zu erhöhen, gehe aber nicht davon aus, dass damit die netzweit zweistelligen Millionensummen an Kostensteigerungen kompensiert werden können.

An dieser Stelle wies der ZTG darauf hin, dass mit Kraftstoff und Tabakwaren die zwei größten Umsatzblöcke der Tankstellenbetreiber ohnehin von diesen im Verkaufspreis nicht beeinflusst werden können.

Zwei Trends sind gleichzeitig unbestreitbar: Die Maßnahmen zur Bruttoverdienststeigerung bei Shop und Wäsche werden die Kostensteigerungen nicht kompensieren können, und die Kraftstoffabsätze werden zurückgehen. Daraus ergibt sich aus Sicht des ZTG zwangsläufig (und nicht nur bei TotalEnergies) die Notwendigkeit einer Provisionserhöhung. Herr Strauß stimmte dieser Auffassung insofern zu, als er mitteilte, eine Provisionserhöhung sei auf jeden Fall geplant – allerdings perspektivisch im Zeitraum bis 2030. Der ZTG ist der festen Überzeugung, dass weder TotalEnergies noch ihre Wettbewerber eine Provisionserhöhung so lange hinauszögern kann. Die Branche wird insgesamt mehr Marge pro verkauftem Liter benötigen, um das bestehende Netz aufrecht erhalten zu können – und ein Teil dieser erhöhten Marge muss den als Handelsvertreter tätigen Tankstellenbetreibern zufließen.

### **3) Elektromobilität an Total-Tankstellen**

Das Thema wurde angesprochen, weil TotalEnergies in der letzten Zeit zwar stark in die Elektromobilität investiert und dies auch medienwirksam mitgeteilt hat, davon aber an den Stationen so gut wie nichts zu sehen ist. So wurde bspw. Digital Energy Solutions mit ca. 1.400 Ladestationen und über 2.000 Ladepunkten an B2B Standorten ins Total-Portfolio übernommen. Gleichzeitig ist bekannt, dass TotalEnergies in einem europäischen Projekt sein Angebot an High Power Charging-Säulen (HPC) ausweiten will, mit dem Ziel, in Westeuropa etwa alle 150 Kilometer eine Schnellademöglichkeit zu schaffen. Auf der anderen Seite gibt es – so das Ergebnis einer Nachfrage – in Deutschland bisher lediglich 13 Total-Tankstellen mit insgesamt 30 Schnellladesäulen. In diesem Jahr sollen 40 bis 50 Schnelllader hinzukommen. Einige Wettbewerber sind bei der Bestückung ihrer Stationen mit Ladesäulen – auch relativ zur Netzgröße – schon weiter.

Auf der anderen Seite dürfte bei den Total-Pächtern der Wunsch, an der gepachteten Station Ladesäulen installiert zu bekommen, so lange nicht sehr ausgeprägt sein, wie sie für die über die Säulen verkauften Strommengen keine Provision bekommen. TotalEnergies erklärt dies damit, angesichts der immensen Investitionen mit den Ladesäulen bisher kein Geld zu verdienen. Daran hat der ZTG keinen Zweifel, doch gibt es Wettbewerber, die in der gleichen Situation sind und dennoch ihren Pächtern auch für den Verkauf von Strom eine Provision zahlen.

### **3. Gespräch mit der Aral AG**

Am 8. Februar führte der ZTG im Rahmen einer Teams-Sitzung ein Gespräch mit der Aral AG. Teilnehmer von Seiten der Aral waren Marc Borggräfe, Oliver Krawinkel sowie Michel Frischbier, von Seiten des ZTG Markus Pillok, Jannis Verfürth, Ernst Vollmer und Jürgen Ziegner. Besprochen wurden die folgenden Punkte:

#### **1) Behandlung von Ausgleichsansprüchen:**

In der jüngeren Vergangenheit kam es häufiger vor, dass die Berechnung der Ausgleichsansprüche ausscheidender Partner durch die Aral vom ZTG nicht mehr nachvollzogen werden konnte. Dies geht einher mit einer steigenden Zahl von rechtlichen Auseinandersetzungen. Darauf angesprochen, ob es eine neue Herangehensweise durch die Aral-Rechtsabteilung gebe, erklärte Herr Borggräfe, dass sich im Grunde nichts geändert habe. „Problematische“ Fälle würden analog zu Entscheidungen des Landgerichts Bochum abgewickelt. Das Hauptaugenmerk liege auf dem Stammkundenanteil. Wenn der ausscheidende Partner diesen nicht durch eine Kartenauswertung nachweise, lege Aral der Berechnung eine Einschätzung des Stammkundenanteils durch den Aral-Außendienst zu Grunde.

Als nachteilig erweist für jetzt ausscheidende Partner der Absatzeinbruch während der Corona-Pandemie. Ausgangspunkt der Berechnung des Ausgleichsanspruchs ist nun einmal der Absatz in den letzten zwölf Vertragsmonaten. Dieser ist in fast allen Fällen derzeit niedriger als im langjährigen Durchschnitt. Dadurch ergeben sich zwangsläufig niedrigere Ausgleichsansprüche.

#### **2) Betriebskostenzuschüsse für demnächst ausscheidende Partner**

Einige Mitglieder, die sich entschlossen haben, den neuen COSI-Vertrag nicht zu unterschreiben deswegen bereits eine Kündigung erhalten haben oder sie in der nächsten Zeit erwarten, haben den ZTG darauf angesprochen, dass sie derzeit keine oder nur unzureichende Betriebskostenzuschüsse erhalten. Der ZTG sprach die Vertreter der Aral auf die Thematik anhand eines Einzelbeispiels an, bei dem die Entwicklung der Personalkosten bereits dazu geführt hat, dass die Station ohne Zuschüsse nicht mehr kostendeckend geführt werden kann - eine Situation, die demnächst noch viel mehr Tankstellen treffen wird. Von Seiten der Aral wurde abgestritten, dass es bei der Entscheidung davon abhängt, ob Partner bereits gekündigt seien bzw. wie lange das Vertragsverhältnis noch dauere. Das angesprochene Einzelbeispiel wolle man sich genauer ansehen.

#### **3) Geschäftsplanungsgespräche 2022**

Der ZTG war in den letzten Wochen von mehreren Mitgliedern und Steuerberatern darauf angesprochen worden, dass die Bezirksleiter der Aral bei den Geschäftsplanungsgesprächen offenbar instruiert seien, von

der Aral zentral vorgegebene Zahlen durchzusetzen. Zitat: „Wir können über alles sprechen, aber zum Schluss steht da, was aus Bochum kommt.“

Herr Frischbier erläuterte zunächst, die Herangehensweise habe sich geändert. Die nationale Geschäftsplanung der Aral basiere auf den Kenntnissen und Vorhersagen der relevanten Marktteilnehmer. Dies seien Fachleute, die mit der Industrie und den Lieferanten im dauerhaften Kontakt stünden. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse würden durch den Außendienst auf die jeweilige Station herunter gebrochen und seien absolut realistisch. Man habe kein Interesse an „aufgepumpten“ Geschäftsplänen. Im Jahr 2021 habe es allerdings aufgrund pandemiebedingter Absatz- und Umsatzeinbrüche Abweichungen gegeben.

Herr Borggräfe stellte klar, dass die Partner und ihre Steuerberater, die ja auch von den Partnern bezahlt würden, natürlich einen eigenen Plan machen und auch bei der Eurodata als Geschäftsplan einstellen könnten. Aral stülpe den Partnern keinen Plan über. Es könne aber zu unterschiedlicher Betrachtung und Bewertung kommen. Jedenfalls seien aber die von den Steuerberatern bei Eurodata eingestellten Geschäftspläne die des Partners, nicht die der Aral.

Herr Krawinkel merkte an, klare Planungsfehler würden durch Aral korrigiert. Die Eurodata-Pläne und deren Abweichungen betrachte Aral unter dem COSI-System ohnehin nicht mehr, sondern ausschließlich die Vergleichszahlen des Vorjahres und die eigenen Planungszahlen.

#### **4) Wirtschaftliche Lage des Aral-Netzes**

Die Betrachtung des Geschäftsjahres 2021 ist bei Aral laut Herrn Frischbier noch nicht komplett abgeschlossen. Nach jetzigem Betrachtungsstand könnte man es als „in Ordnung“ bezeichnen. Die Gewinnsituation sei „im Plan“. Einige Warengruppen hätten sich besser entwickelt als erwartet, beispielsweise im ersten Halbjahr Tabakwaren, im zweiten Halbjahr der Food Service. Das Waschgeschäft hingegen sei „ins Wasser gefallen“.

Bei den Stationsgewinnen habe es eine große Spreizung im Netz gegeben. Im Corona-Jahr hätten insbesondere Autobahnstationen und Tankstellen mit normalerweise hohen Gastronomieumsätzen besonders gelitten. Aral habe diese Stationen teilweise mit hohen fünfstelligen Beträgen unterstützt.

Innerstädtische Stationen hingegen hätten großteils besser als ursprünglich geplant abgeschnitten, wobei keine unterschiedliche Entwicklung bei Rewe-To-Go-Stationen oder Aral Store Tankstellen zu sehen sei. Auf die COSI-Stationen seien die Aussagen noch nicht bezogen. Insgesamt sei Aral, aber auch die gesamte Branche, bisher relativ gut durch die Pandemie gekommen. Im Januar 2022 sei das Shopgeschäft gut gelaufen, der Kraftstoffabsatz sei jedoch katastrophal gewesen. Die derzeitige Phase stetig auf bereits hohem Niveau steigender Kraftstoffpreise helfe Aral nicht.

#### **5) Entwicklung des COSI-Systems**

Bisher seien 350 Standorte umgestellt worden. Bei den so betriebenen Stationen gebe es bisher keine größeren „Alarmfälle“, allerdings seien die Geschäftspläne ja auch noch neu. In den ersten drei Monaten seien die Umstellungen schwierig gewesen, so dass man den Roll-Out-Plan jeden Monat reduziert habe. Inzwischen verliefen die Umstellungen relativ problemlos. Einige Fehler und Systemprobleme der Anfangszeit habe man sich wirklich nicht gewünscht, sie seien aber inzwischen abgestellt.

Auf entsprechende Nachfrage erklärte Herr Frischbier, die Zahl der Partner, welche den neuen COSI-Vertrag nicht unterschrieben hätte bzw. nicht unterschreiben würden, sei geringer als von ihm erwartet. Die Tatsache, dass viele neue Pächter aus dem Future-Hero-Programm jetzt sehr schnell mehrere Tankstellen übernehmen, sehe er nicht als Problem, sondern als Erfolg des Programms. Aral stehe sehr zum Future Hero Programm. Jeder Absolvent dieser Ausbildung, der räumlich mobil sei, bekomme in kürzester Zeit Stationen angeboten. Trotz der Mehrfachbetreibungen würden auch künftig weitere Future Heros gebraucht. Diese würden sich mit der Tankstellenbetreuung besser auskennen als externe Pachtbewerber. Lediglich bei der

Mitarbeiterführung müssten sie noch lernen. Herr Frischbier glaubt auch an das Entwicklungspotential der Mehrfachbetriebe. Im COSI-System sei das Risiko für die Partner dabei auch deutlich verringert worden.

#### **6) Personalsituation an Tankstellen**

Angesprochen auf das Problem der Tankstellenbetreiber, qualifiziertes Personal zu bekommen und zu behalten, äußerte Herr Frischbier, die Personalsituation sei die größte Gefahr und Herausforderung für die Zukunft der Tankstellen. Im politischen Diskurs finde dieses Thema für den Niedriglohnsektor (beispielsweise Tankstellen und Einzelhandel) nach seiner Wahrnehmung noch nicht ausreichend Beachtung. Personalkostenpläne für Pachtstationen würden teilweise nicht ausgeschöpft, weil Tankstellenunternehmer nicht ausreichend Personal finden. Arals Qualitätsanspruch früherer Zeiten sei nicht mehr zu halten, und Aral könne bei dem Problem nur wenig helfen.

Nach der Auffassung des ZTGs werden sich die Personalengpässe durch den zunehmenden Einstieg der geburtenstarken Jahrgänge in die Rente in Kürze durch den erhöhten gesetzlichen Mindestlohn noch verschärfen. Der ZTG wies in diesem Zusammenhang auf die Arbeitszeitmodelle der Discounter und die dortigen finanziellen Möglichkeiten hin, mit denen Tankstellen nicht konkurrieren können. Herr Frischbier betonte, die anstehende kräftige Erhöhung des gesetzlichen Mindestlohns sei bei Aral ein strategisches Thema von höchster Bedeutung. Weitere Rationalisierungen an den Tankstellen seien unerlässlich. Dazu gehöre auch die breitere Einführung von Fuel&go.

Herr Krawinkel betonte die Bedeutung zunehmender Automatisierung von Arbeitsprozessen. Als Beispiel nannte er das Konzept „smart digital assets“, im Grunde eine Art automatisierte Fernwartung der an der Station vorhandenen Maschinen. Die technischen Möglichkeiten bei der Automatisierung müssten weiter entwickelt werden, um die Mitarbeiter-Situation zu entspannen. Angedacht sei die Installation elektronischer Plakate, die per Knopfdruck umgestellt werden können, und die Anbringung elektronischer Regaletiketten. Auch müsse darüber nachgedacht werden, bei der Warenanlieferung künftig auf Annahme-Kontrollen zu verzichten. Nicht festgestellte Lieferdifferenzen wären wahrscheinlich günstiger als die Arbeitskosten für die Annahmekontrolle.

Eine generelle Reduzierung von Öffnungszeiten als Reaktion auf die angespannte Personallage sei für Aral kein Thema. Die langen Öffnungszeiten werden als Differenzierungsmerkmal zum Wettbewerb angesehen.

#### **7) Elektroladesäulen an Aral Tankstellen**

Insgesamt seien bis Ende 2021 500 Ladepunkte an Aral-Tankstellen installiert worden, d.h., ca. 125 Ladesäulen mit je vier Ladepunkten. Bis Ende 2022 sollen 200 Tankstellen ausgestattet werden, bis Ende 2025 sollen es ca. 1400 Stationen sein, die mit Elektrosäulen ausgestattet sind. Fehlinvestitionen an einzelnen Standorten seien dabei eingeplant - manche Säule werde auch wieder versetzt werden müssen.

E-Fuels spielen in der Planung der Aral/BP derzeit keine Rolle.

## **4. Das Tankstellennetz und Mineralölabsatz am 01.01.2022**

Traditionell veröffentlicht der Energie Informationsdienst in der zweiten Februarhälfte die von ihm erhobenen Tankstellenzahlen zum Stichtag 1. Januar. Zwar haben sich in den einzelnen Netzen durchaus Änderungen ergeben, doch stagniert die Gesamtzahl der Tankstellen auf erstaunlich hohem Niveau - **14.099** Straßentankstellen bedeuten netto lediglich eine Station weniger als vor Jahresfrist.

Erstaunlich hohes Niveau meint der ZTG angesichts der Tatsache, dass der Kraftstoffabsatz sich nicht nennenswert gegenüber dem Jahr 2020 erholt hat. Der OK-Absatz stieg nach den inzwischen vorliegenden amtlichen Zahlen des BAFA lediglich um 1,6%, der von DK um nur 0,4 %. Der unten mit abgebildete Vergleich zu den Zahlen des Vor-Corona-Jahres 2019 zeigt, was der Branche weiterhin fehlt und wahrscheinlich auch nicht mehr zurückkommt. Neben den gesellschaftlichen Veränderungen, die sich durch Home-Office und

Videokonferenzen ergeben, lassen die derzeit enormen, aber auch die langfristig politisch gewollten Preissteigerungen sowie die zunehmende Elektromobilität eine Rückkehr früherer Absatzzahlen illusorisch erscheinen.

#### Vorläufiger Absatz von Mineralölerzeugnissen in Deutschland in Tonnen

	Gesamtjahr 2021	Gesamtjahr 2020	Veränderung in %	Gesamtjahr 2020	Gesamtjahr 2019	Veränderung in %
OK gesamt	16.514.582	16.259.058	+1,6	16.259.058	17.965.914	-9,5
Super Plus	926.769	877.923	5,6	877.923	832.992	5,4
Eurosuper	12.761.880	13.124.861	-2,7	13.124.861	14.668.534	-10,5
Super E10	2.825.933	2.256.274	+25,2	2.256.274	2.464.388	-8,4
Dieselmotorkraftstoff	35.211.308	35.071.133	+0,4	35.071.133	37.848.172	-7,3

Wie im Vorjahr lassen die Kraftstoffabsätze nur wenige Rückschlüsse auf die Wirtschaftlichkeit der Gesellschaften und der Tankstellen zu. Das Shoppeschäft hält sich weiter auf hohem Niveau. Bei manchen Warengruppen gab es sogar nochmals Steigerungen gegenüber dem Jahr 2020. Autobahnstationen und Tankstellen mit Restaurantbetrieb leiden jedoch weiterhin unter fehlender Frequenz und unter den auch das Jahr 2021 bestimmenden Corona-Maßnahmen.

Auffällig ist, dass in dieser EID-Ausgabe, anders als in früheren Jahren, kein Vertreter einer Mineralölgesellschaft mit Aussagen zur Wirtschaftlichkeit des Tankstellengeschäfts zitiert wird. Die Beiträge sind voll mit Aussagen zum Aufbau der jeweiligen Schnellladeinfrastruktur, zur Digitalisierung, Zahlungs-Apps und neuen Konzepten – zur wirtschaftlichen Lage äußert sich jedoch niemand. Fest steht nur, dass die Kraftstoffmargen auch im Jahr 2021 zufriedenstellend waren, wenn auch längst nicht mehr auf dem Niveau des besonderen Jahres 2020.

Zudem zeigen sich unterschiedliche Zukunftsstrategien zwischen mittelständischen und großen Gesellschaften. Während der Mittelstand auf E-Fuels und eine baldige Beimischungsmöglichkeit hofft, investieren die großen Gesellschaften massiv in Ladeinfrastruktur – nicht nur an ihren Tankstellen, sondern auch an anderen Standorten.

Zu den Zahlen des EID:

Beim vom EID ermittelten Tankstellenbestand zum 1.1.2022 mit **14.458** (14.099 Straßen- und 359 Autobahnstationen) Tankstellen in Deutschland muss man wie jedes Jahr berücksichtigen, dass hinter der Zahl im Laufe des Jahres viel Bewegung stand. Kleinere Stationen fallen aus dem Netz und werden, meist an anderer Stelle, durch Neubauten ersetzt. Gleichzeitig wurden wiederum viele Tankstellen modernisiert und ihr Angebot ergänzt, bspw. durch Ad-Blue-Säulen (auch für Pkw), Schnellladesäulen oder digitale Zahlensysteme. Der Trend, kleinere Tankstellen nicht mehr zu schließen, sondern in Automatenstationen umzuwandeln, ist noch lange nicht abgeschlossen

Zu den einzelnen Netzen:

- BP hat unter der Aral-Marke mit 2.285 Straßentankstellen weiterhin das größte Netz, netto 15 Stationen weniger als zu Jahresbeginn 2021. REWE TO GO gibt es inzwischen an 700 Aral-Stationen. 77 Tankstellen, weniger als geplant, sind mit insgesamt 500 Ladepunkten ausgerüstet.
- Die Zahl der Shell-Tankstellen (einschließlich der unter bft-Zeichen betriebenen Rheinland-Kraftstoff-Stationen) liegt mit 1.951 um vier unter dem Vorjahreswert. 85 Shell-Stationen bieten inzwischen Ladepunkte mit mindestens 150 kw Leistung an, 36 bieten Wasserstoff für Brennstoffzellenfahrzeuge. Zudem gibt es an 25 Shell-Standorten LNG.

- TotalEnergies – der Name steht inzwischen auch an allen Stationen - hat mit 1.156 Tankstellen gegenüber dem Vorjahr nur eine weniger zu verzeichnen. Auch Total hat weiter in eine Ladeinfrastruktur investiert, zudem ganz gegen den Trend in zusätzliche Autogas-Säulen.
- Unter dem Esso-Zeichen firmierten am 1.1.2022 1.016 Tankstellen, netto 55 mehr als vor Jahresfrist. Zwar hat das Netz wiederum einige Stationseigentümer verloren, die ihren Vertrag mit der EG-Group bzw. deren deutscher Tochter Echo Tankstellen GmbH nicht verlängerten. Doch wirkte sich die in 2020 noch nicht beendete begonnene Umflaggung der Minera-Stationen von Avia auf Esso positiv auf die Gesamtzahl aus – 2021 bekamen die restlichen 80 Minera-Tankstellen das Esso-Zeichen. Die Zahl der Esso-Stationen wird noch einmal um ca. 220 steigen, wenn die Auflagen des Bundeskartellamts erfüllt sind und die verbliebenen deutschen OMV-Tankstellen auf Esso umgeflaggt werden, wobei noch längst nicht feststeht, wann dies der Fall sein wird.
- JET betreibt 819 Tankstellen, netto eine mehr als vor einem Jahr. In die Zahl gehen wie in den Vorjahren auch die zur Firma gehörenden, aber nicht mit dem JET-Logo gekennzeichneten, weißen Stationen ein.
- Zu den übrigen Marken: Die Avia-Partner betreiben mit 833 Straßentankstellen sechs weniger als vor einem Jahr. In der im Vorjahr gemeldeten Zahl war der Abgang aller Minera-Stationen bereits eingerechnet. Erstmals separat ausgewiesen werden die 28 Tankstellender Firma Allguth. Entsprechend gesunken ist die Zahl der „sonstigen mittelständischen Eigenmarken.“

Wenig Veränderung gab es im Jahr 2021 an der Autobahn. Die Gesamtzahl der BATs blieb bei 359. Lediglich an drei Stationen änderte sich der Einlieferer. Wie immer weist der ZTG darauf hin, dass die Verteilung der Einlieferungsrechte nicht deckungsgleich ist mit der Verteilung der Markenfarben an den Stationen. Die Unterschiede resultieren aus Weiterverpackungen und Plakettenverträgen.

Einen regelrechten Einbruch bei den Bestandszahlen gab es 2022 im Netz der Autogasstationen. Ihre Zahl sank nach der EID-Recherche innerhalb eines Jahres um 942 auf 6.028. Auffällig ist, dass der Rückgang der LPG-Säulen an den Gesellschaftstankstellen erheblich geringer ausfiel. Geschlossen haben wohl vor allem allein stehende LPG-Säulen.

Ebenfalls weiterhin rückläufig ist die Zahl der Erdgastankstellen. Sie sank innerhalb eines Jahres um 42 auf nur noch 789 CNG-Säulen. Zukunftsträchtiges Gas scheint nur noch LNG zu sein, also das verflüssigte Erdgas als alternativer Lkw-Antrieb. Ihr Netz wuchs im Jahr 2021 beträchtlich auf inzwischen 103 LNG-Tankstellen.

Im Vorjahr hatte der EID erstmals die Anzahl der AdBlue-Stationen nach für Lkw und für Pkw geeigneten Säulen aufgegliedert. Die Zahl der AdBlue-Säulen insgesamt wächst weiter beträchtlich, denn immer mehr Betreiber erkennen, dass sie mit diesem Angebot ihren Dieselabsatz stützen können. Die EID-Zahlen würde der ZTG dennoch relativieren. Zum einen bietet die entsprechende Tabelle, die Sie sich auch auf unserer Internetseite unter [www.kfz-mv.de](http://www.kfz-mv.de) / Tankstellen / Tankstellen-Rundschreiben downloaden können, nur „eine Auswahl“, zum anderen enthält sie mit Sicherheit auch Doppelzählungen. Manche AdBlue-Säule ist eben sowohl für Pkw wie für Lkw geeignet. Mit reinen Pkw-Säulen können natürlich auch Lkw (wenn auch sehr langsam) betankt werden, bei anderen Säulen lässt sich durch Drücken eines Knopfs die Durchflusgeschwindigkeit mindern, so dass auch Pkw betankt werden können.

Werner/März 2022