



Rostock 07.12.2022

### Tankstellen-Mitglieder-Rundschreiben TS-RS-11/2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

in unserem Mitglieder-Rundschreiben möchten wir Sie über die folgenden Themen informieren:

- 1. Die Tankstellenbranche braucht höhere Erträge**
- 2. ZTG-Report**

Mit freundlichen Grüßen

René Werner  
Geschäftsführerin

Wir bedanken uns für Ihr entgegengebrachtes Vertrauen und die gute Zusammenarbeit. Wir wünschen Ihnen, Ihrer Familie, Ihrem Team frohe und besinnliche Weihnachtsfeiertage. Tanken Sie neue Energie im Kreis Ihrer Lieben und starten Sie gut ins neue Jahr.

Anlagen



## Tankstellen-Mitglieder-Rundschreiben 11/2022

### 1. Die Tankstellenbranche braucht höhere Erträge

#### Ausgangslage:

Auch wenn die Öffentlichkeit und die Medien es oft anders sehen: Der Betrieb des modernen deutschen Tankstellennetzes wird bereits seit Jahrzehnten nicht durch die Erlöse im traditionellen Kraftstoffgeschäft ermöglicht, sondern durch die weiteren Geschäftsfelder wie Shop, Waschgeschäft und sonstige Nebenerlöse. Bei den überwiegend beim Kraftstoffgeschäft nur von Provisionen lebenden Tankstellenpächtern machen die Erlöse aus dem Verkauf von Benzin und Diesel noch knapp 20 Prozent ihres Bruttoverdienstes aus. Dieses Geschäftsmodell kam bereits in den letzten Jahren an seine Grenzen und wird angesichts der abzusehenden Kostenexplosionen ab dem nächsten Jahr nicht mehr funktionieren.

#### Kostenentwicklungen:

- **Personalkosten:** Die Erhöhung des gesetzlichen Mindestlohns trifft Tankstellen natürlich regional unterschiedlich. Ein erhöhter Mindestlohn bedeutet jedoch immer eine Verschiebung des gesamten Lohnniveaus nach oben. Bereits heute ist jedoch zu beobachten, dass bspw. Im Lebensmitteleinzelhandel und bei Discountern teilweise erheblich höhere Stundenlöhne gezahlt werden können als an Tankstellen. In Konsequenz wechseln immer mehr Tankstellenangestellte in den Einzelhandel. Wir gehen davon aus, dass die durchschnittliche deutsche Tankstelle im nächsten Jahr ca. 40.000 Euro höhere Personalkosten tragen muss als bisher.
- **Stromkosten:** Die durchschnittliche deutsche Tankstelle verbraucht ca. 100.000 kWh Strom pro Jahr, größere Stationen mit Waschstraßen auch doppelt so viel. Viele langfristig abgeschlossene Stromverträge laufen jetzt oder in Kürze aus. Mitglieder berichten von Strommehrkosten für ihre Station in Höhe von 60.000 Euro pro Jahr ab 2023. Daran wird auch die angekündigte Strompreisbremse mit einer Deckelung des Strompreises auf 40 Cent pro Kilowattstunde für 80 % der Jahresverbrauchsprognose nichts Wesentliches ändern.
- **Sonstige Energiekosten:** Auch Tankstellen werden beheizt, entweder mit Heizöl oder Gas. Zu erwartende Mehrkosten 2023 im Schnitt: 6.000 bis 8000 Euro, bei Stationen mit Selbstwaschboxen auch 30.000 Euro.
- Die allgemeine Inflation betrifft nicht nur die Einkaufspreise der zum Verkauf angebotenen Ware, sondern alle Kostenbereiche der Tankstelle.

#### Wirtschaftliche Situation von Pächtertankstellen:

- In den letzten Jahren lag der Gewinn der durchschnittlichen Pachtstation durchgängig um 40.000 Euro/Jahr. Es liegt auf der Hand, dass bei derartigen Gewinnhöhen eine solche Station ohne Änderungen der vertraglichen Konditionen ab dem nächsten Jahr nicht mehr weiter betrieben werden kann. Auf der Kostenseite lassen sich so gut wie keine Einsparungen mehr vornehmen. Energiesparmaßnahmen wurden bereits in der Vergangenheit weitgehend ausgeschöpft (bspw. Umstellung auf LED-Beleuchtung), der Personalstand liegt bereits vielfach unter dem notwendigen Minimum, weil mehr Personal

abwandert als neu gewonnen werden kann. Nennenswerte Einsparungen ließen sich nur durch die Verkürzung von Öffnungszeiten erreichen.

- Auf der Ertragsseite haben Pächter nur wenige Möglichkeiten zur Erlössteigerung. Kraftstoffe verkaufen sie im Agenturgeschäft und erhalten im Gegenzug eine bei jedem Säulenpreis gleiche Provision. Im Shop werden zwischen 60 und 70 Prozent des Umsatzes mit preisgebundener Ware (Tabakwaren, Zeitschriften, E-Loading) erzielt. Beim restlichen Umsatz sind auch nur halbwegs kompensierende Preiserhöhungen möglich. Bereits heute zeichnet sich ab, dass die Kunden ihre Einkäufe im Shop wieder reduzieren. Auch beim Autowaschgeschäft lassen sich die gezeigten Kostensteigerungen nicht durch Preiserhöhungen kompensieren. Die durchschnittliche Pachtstation mit einer Portalwaschanlage verzeichnet zwischen 6.000 und 7.000 Waschdurchgänge im Jahr. Bei eklatanten Preiserhöhungen ist zu erwarten, dass ein Nachfragerückgang die Erlössteigerungen pro Wäsche neutralisiert.

### **Wirtschaftliche Situation von Eigentümerstationen**

Bei dieser Gruppe von Tankstellen (im Eigentum des Betreibers, aber langfristiger Vertrag mit einer Mineralölgesellschaft zum Verkauf von Kraftstoffen in Agentur) gibt es keine Statistiken über den durchschnittlichen Gewinn. Er liegt in der Regel höher als bei Pachtstationen (dafür trägt der Eigentümer das Investitionsrisiko), doch die Problematik der Kostenmehrbelastung und die in vielen Geschäftsbereichen fehlende Möglichkeit, diese durch Preiserhöhungen zu kompensieren (feste Literprovision beim Kraftstoffverkauf über die gesamte Vertragsdauer von manchmal 10 Jahren, hoher Anteil preisgebundener Ware im Shop) treffen Eigentümer genau wie Pächter.

### **Wirtschaftliche Situation von freien Tankstellen**

Freie Tankstellen setzen ihre Kraftstoffpreise selbständig fest. Im Prinzip können sie also durch Preis- und damit Margenerhöhungen steigende Kosten kompensieren – wenn der Wettbewerb mit den großen Marktteilnehmern es zuließe. Tatsächlich aber liegen die Bruttokraftstoffmargen in Deutschland im Sommer 2022 ungefähr auf dem gleichen Niveau wie im Sommer 2021.

### **Schlussfolgerungen und Forderungen des ZTG**

Die jetzt anstehenden Kostenexplosionen treffen den gesamten Markt, unabhängig von der Betreiberart. Wie in jeder anderen Branche müssen derartige Kosten zuletzt vom Kunden getragen werden, wenn Betriebsschließungen vermieden werden sollen. In der Corona-Krise ließ sich das beispielhaft beobachten: Bei halbiertem Kraftstoffabsatz im Frühjahr 2020 lagen die Bruttokraftstoffmargen doppelt so hoch wie vor der Krise.

Wenn Tankstellengesellschaften ihre Netze unter den neuen Bedingungen weiter mit Selbständigen betreiben wollen, müssen die erhöhten Kosten in die Kraftstoffabgabepreise einkalkuliert werden und die entsprechenden Mehreinnahmen in fairer Weise an die Vertragspartner weitergereicht werden. Das ergibt sich schon aus dem Erfordernis eines „Fairen Miteinander“, welches im Verhaltenskodex für das Tankstellengeschäft geregelt ist. Dies bedeutet

- bei Eigentübertankstellen eine Anpassung der vertraglich vereinbarten Provision an das gestiegene Kostenniveau,
- bei Pächtertankstellen ebenfalls eine Erhöhung der Kraftstoffprovision (die bisherigen Provisionen sind bei einigen Gesellschaften auf dem Niveau der sprichwörtlichen

Hungerprovision). Die Angemessenheit einer Provisionserhöhung bei Pachttankstellen ist dabei abhängig von der jeweiligen bisherigen Vertragsgestaltung. Bei Verträgen, welche bereits jetzt vorsehen, dass die Stromkosten von der verpachtenden Gesellschaft getragen werden, kann sie geringer ausfallen als bei solchen, die die Stromkosten und das Risiko ihrer Erhöhung dem Pächter auferlegen. Weitere Möglichkeiten bei Pachttankstellen liegen in einer angemessenen Pachtreduktion (schließlich ist das Pachtobjekt angesichts gestiegener Betriebskosten „weniger wert“) und der Reduzierung der teilweise betriebswirtschaftlich nicht sinnvollen, aber oft aus Marketinggründen von den Gesellschaften gewünschten Öffnungszeiten.

- Im Rahmen der notwendigen Anpassung an regionale Bedürfnisse kann es auch erforderlich sein, den Betrieb von Tankstellen weiter zu automatisieren. Das gilt insbesondere dort, wo das für einen personalbasierten Betrieb der Tankstelle notwendige Arbeitskräfteangebot nicht vorhanden ist. Die Verantwortung für den dann ganz oder teilweise automatisierten Betrieb kann dann gemeinsam mit dem Betrieb einer oder mehrerer bemannter Stationen zusammengefasst werden.