

KOMMENTAR

von Jürgen Ziegner



Prioritäten zu setzen,...

... wird uns nicht nur in Pandemiezeiten immer wieder abverlangt. Anders gesagt: Man muss sich immer wieder entscheiden - und sei es dafür, keine Entscheidung zu treffen, sondern andere entscheiden zu lassen. Wobei man sich Letzteres manchmal nicht aussuchen kann...

Bei allem Verständnis dafür, dass die Corona-Impfstoffe derzeit immer noch knapp sind und die Politik die Impfreihenfolge auch nach der Relevanz für das wirtschaftliche und gesellschaftliche Gesamtsystem festlegen muss, ist manche Prioritätensetzung schwer zu verstehen. Ganz aktuell geht es mir so bezüglich der Einstufung von Personengruppen für die Impfreihenfolge in den sogenannten KRITIS-Listen. Bundesweit gehören Tankstellen zwar zur kritischen Infrastruktur, ihre Betreiber und deren Personal in den meisten Bundesländern offenbar jedoch nicht zu den „relevanten Personen“ der Prioritätsgruppe 3. Angestellte im Lebensmittelhandel und Drogeriemärkten sind in den Listen aufgeführt (Steuerfahnder übrigens auch!), Tankstellenmitarbeiter mit genauso hohem Infektionsrisiko jedoch nicht. Zum Zeitpunkt der Drucklegung wird dies nur im Saarland sowie in Hessen, Sachsen und Thüringen anders gesehen.

Die praktische Relevanz der KRITIS-Listen ist zwar in vielen Bundesländern schon deswegen gering, weil jetzt „Priorisierte“ über die Buchungssysteme Termine erst in einigen Wochen zugewiesen bekommen, also für eine Zeit, in der wahrscheinlich (hoffentlich!) schon überall jegliche Priorisierung aufgehoben sein wird. Mich ärgert diese Ungleichbehandlung jedoch trotzdem. Da passt ins Bild, dass während der ganzen Pandemie Tankstellenbetreiber und –angestellte nie erwähnt wurden, wenn in den Medien über die „Corona-Helden“ gesprochen wurden, die „an der Front“ den „Laden am Laufen“ hielten und keine Chance auf Arbeit im Home-Office hatten.

Die offene Frage:

Kraftstoff-Absätze und Shop-Umsätze

Durch das Jahr 2020 ist die Tankstellenbranche noch relativ gut durchgekommen. Zwar lagen die Kraftstoffabsätze durchschnittlich um knapp 11% unter denen des Jahres 2019, doch wurden die Bruttoverdienstverluste in diesem Bereich durch die Umsatz- und Erlössteigerungen in den Shops mehr als wettgemacht. Nach Angaben der eurodata stiegen die Shopumsätze im Jahresvergleich im Schnitt um 10,9% und der Bruttoverdienst um immerhin 6,7%.

Der Einstieg in 2021 zeigt jedoch dramatischere Zahlen. Nach den amtlichen BAFA-Zahlen ging in den ersten beiden Monaten der Otto-Kraftstoff-Absatz um 30%, der Diesel-Absatz um fast 24% gegenüber dem Vorjahreszeitraum zurück. Dies deckt sich mit den Zahlen der eurodata, die gleichzeitig nur noch leichte Steigerungen im Shopgeschäft gegenüber dem Vorjahresschnitt zeigen. Neuere Zahlen der BAFA gibt es zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht, doch kann auch die weitere Entwicklung nicht gut sein. Nur beispielhaft: Nach einer Destatis-Untersuchung ging die Zahl von Reisen über mehr als 100 Kilometern Distanz an den Ostertagen 2021 um fast die Hälfte gegenüber Ostern 2019 zurück – mit direkter Auswirkung auf die Kraftstoffabsätze.

Jetzt ist die Perspektive für ein Ende der Corona-Beschränkungen da. Bald – spätestens bis zur Bundestagswahl könnte man zynisch konkret sagen – wird jeder Erwachsene geimpft sein können. Urlaubsreisen werden wieder möglich, und sie werden zu großen Teilen mit dem Auto erledigt werden. Gleiches gilt für den absehbaren Wiederanstieg bei Geschäftsreisen. Die in der Pandemie entwickelten Vorbehalte gegenüber Reisen in Bus, Bahn oder Flugzeug werden noch länger anhalten. Relativ sicher ist jedoch, dass die Zahl der Geschäftsreisen das Niveau vor der Pandemie nicht mehr erreichen wird. Nach einer Handelsblatt-Erhebung ist die Zahl der Dienstreisen deutscher Firmen von 2019 mit rund 195 Mio. gegenüber 2020 mit nur noch 19,5 Mio. auf ein Zehntel geschrumpft, wobei allerdings besonders der Flugverkehr betroffen war. Gleichzeitig haben viele Dax-Unternehmen angekündigt, „virtuelle Lösungen zum Standard und Geschäftsreisen zur Ausnahme“ werden zu lassen. Bayer will die konzernweiten Reiseaktivitäten künftig um

die Hälfte reduzieren, die Deutsche Wohnen um mindestens 30%.

Wie gesagt, ein Großteil dieser Reisen entfiel auf den Flugverkehr und die deutsche Wirtschaft besteht nicht nur aus Dax-Konzernen. Zudem gibt es auch Gegenmeinungen. Die Wirtschaftsprofessoren David Stadelmann und Reiner Eichenberger schrieben kürzlich in der Süddeutschen: „Geschäftskontakte nur virtuell zu pflegen, ist heute für viele vor allem deshalb kein Problem, weil die Corona-Maßnahmen auch den Konkurrenten das Reisen unmöglich machen. Sobald es aber wieder möglich ist, werden alle wieder mehr reisen müssen, um im Wettbewerb bestehen zu können. Die heute übertrieben anmutende Vor-Corona-Reiseaktivität war nicht nur technologisch bedingt, sondern stark durch Wettbewerb zwischen Firmen und zwischen Abteilungen und Managern innerhalb von Firmen. Dieser Wettbewerb wird nach dem Ende der meisten Corona-Einschränkungen schnell wieder aufblühen.“

Wie auch immer: Das Absatzniveau von 2019 wird es nicht wieder geben. Für das Shopgeschäft sind Prognosen noch schwieriger. Einerseits ist zu befürchten, dass die Zeit der Firmenpleiten noch bevorsteht und für viele Verbraucher Geld knapp wird. Manches Restaurant, Einzelhandelsgeschäft oder Reisebüro wird nicht wieder öffnen, auch wenn die Corona-Restriktionen vorbei sind. Andererseits hat sich in den Privathaushalten Geld angesammelt; die Sparquote ist im vergangenen Jahr auf das Rekordniveau von 16,3% gestiegen. Die Menschen hatten schlicht nur wenige Möglichkeiten, ihr Geld auszugeben. Die Konsumausgaben der privaten Haushalte sind im vergangenen Jahr um 5,4% gegenüber 2019 zurückgegangen. Fraglich ist, ob Tankstellen davon profitieren, wenn dieser Konsumstau sich auflöst, bspw. durch steigende Umsätze in den wieder geöffneten Bistros. Es könnte auch die Entwicklung eintreten, dass die Konsumenten sich wieder den Einkaufsquellen zuwenden, von denen sie sich in der Pandemie zugunsten der Tankstelle abgewendet haben – z.B. den klassischen Tabakwaren- und Getränkeäden. Schon jetzt ist jedoch klar: In den sich wieder füllenden Großraumbüros wird erheblich weniger geraucht als im Home-Office.

Ergebnisse der Kriminalstatistiken 2020

Zahl der Tankstellenüberfälle sinkt erneut

In einem Satz

Die Überfallrisiko ist für Stationen in Ballungsräumen deutlich höher als in ländlichen Regionen - vorbeugende Maßnahmen sollten überall immer wieder neu umgesetzt werden.

Die Kriminalstatistik (PKS) ist gerade veröffentlicht worden. Ihr zufolge ist die Wahrscheinlichkeit, Opfer einer Straftat zu werden, im vierten Jahr in Folge gesunken. Bei vielen Delikten allerdings ist ein Vergleich mit den Vorjahren schwierig. Taschendiebe und Einbrecher hatten es angesichts unbelebter Plätze und verstärktem Home-Office in der Coronazeit schwer, Opfer zu finden. Das BKA vermutet zudem einen Zusammenhang zwischen den verstärkten Grenzkontrollen und dem Rückgang der Diebstahls- und Einbruchskriminalität. Auf der anderen Seite gab erst den Pandemie Betrügern die Gelegenheit, unrechtmäßig staatliche Corona-Hilfen zu erlangen oder verängstigten Bürgern mit angeblichen Wundermitteln gegen das Virus Geld aus der Tasche zu ziehen.

Insgesamt sank die Zahl der registrierten Straftaten im vergangenen Jahr im Vergleich zu 2019 um 2,3 Prozent. Die Ent-

wicklung bei den Überfällen auf Tankstellen folgte dem rückläufigen Trend bei den Gesamtzahlen – ihre Zahl sank von im Langzeitvergleich ohnehin schon niedrigen 587 im Jahr 2019 auf 579 im Jahr 2020. Dabei war noch zu Beginn der Maskenpflicht im letzten Jahr häufig die Befürchtung geäußert worden, die Zahl der Überfälle auf Tankstellen könne deswegen steigen. Wir hatten diese Befürchtung schon deswegen nicht geteilt, weil sich – aus ihrer Sicht aus gutem Grund - auch in der Zeit zuvor sehr viele Täter bereits maskiert hatten. Jetzt sind wir froh, dass sich unsere Einschätzung bestätigt hat.

Allerdings ist das Risiko für eine Tankstelle, überfallen zu werden, weiterhin stark davon abhängig, in welcher Region Deutschlands sie sich befindet. Wie in der Vergangenheit sind Stationen in Bundesländern mit Ballungszonen wesentlich gefährdeter als in ländlichen Bereichen, und im letzten Jahr haben die Unterschiede zwischen diesen Regionen wieder zugenommen.

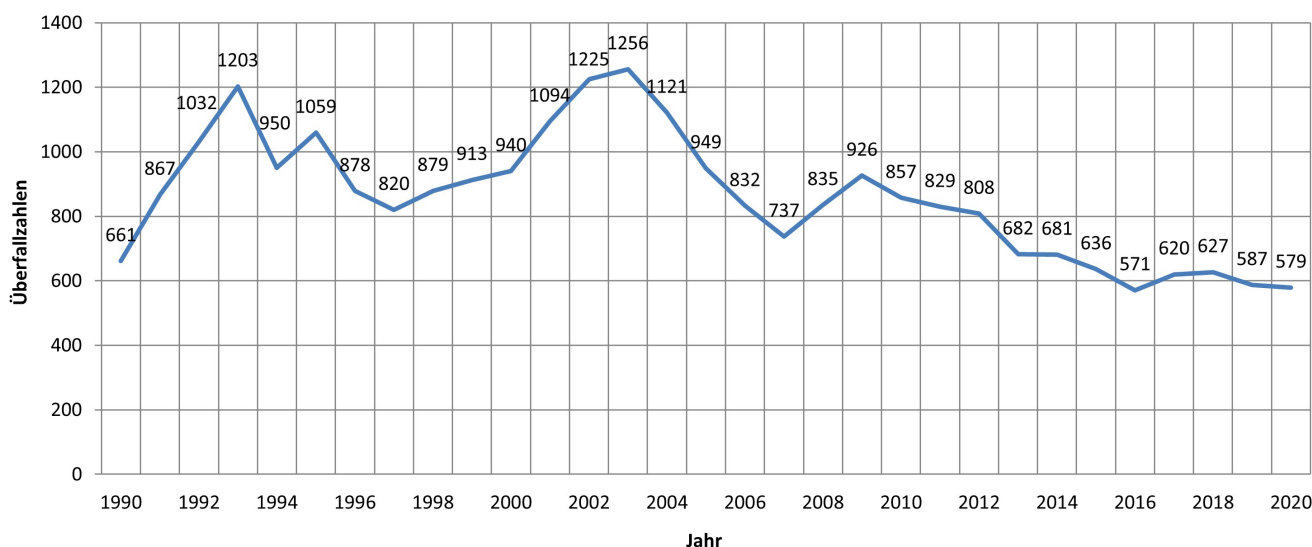
Trauriger „Spitzenreiter“ bleibt Berlin, gefolgt von einem weiteren Stadtstaat, Bremen. In Berlin stieg die Zahl

der Überfälle von 51 auf 60, was ein Überfallrisiko von 20% für jede Berliner Tankstelle im Jahr 2020 bedeutet. Am niedrigsten lag die Überfallwahrscheinlichkeit für Tankstellenbetreiber in Bayern (0,61%), Thüringen (0,75%) und Mecklenburg-Vorpommern (1,50%). Die Daten für die anderen Bundesländer entnehmen Sie bitte der nachstehenden Übersicht.

Nicht nur für Berliner Kollegen gilt weiterhin: Die entsprechenden Sicherheitsempfehlungen der Polizei, Berufsgenossenschaften, aber auch der zuständigen Abteilungen der Mineralölgesellschaften müssen immer wieder neu umgesetzt werden. Vorbeugende Maßnahmen zur Verhinderung von Überfällen, aber auch das richtige Verhalten während eines Überfalls, sollten schon allein angesichts der großen Fluktuation unter den Mitarbeitern immer wieder trainiert werden.

Sehr unterschiedlich sind auch die Aufklärungsquoten in den einzelnen Bundesländern. In Bayern wurden 80 % der Fälle aufgeklärt, in Mecklenburg-Vorpommern alle Fälle. In Sach-

Tankstellenüberfälle in Deutschland



sen hingegen lag die Aufklärungsquote bei 44,4 %, in der (für Tankstellen) Hochrisikostadt Berlin bei 58,3%.

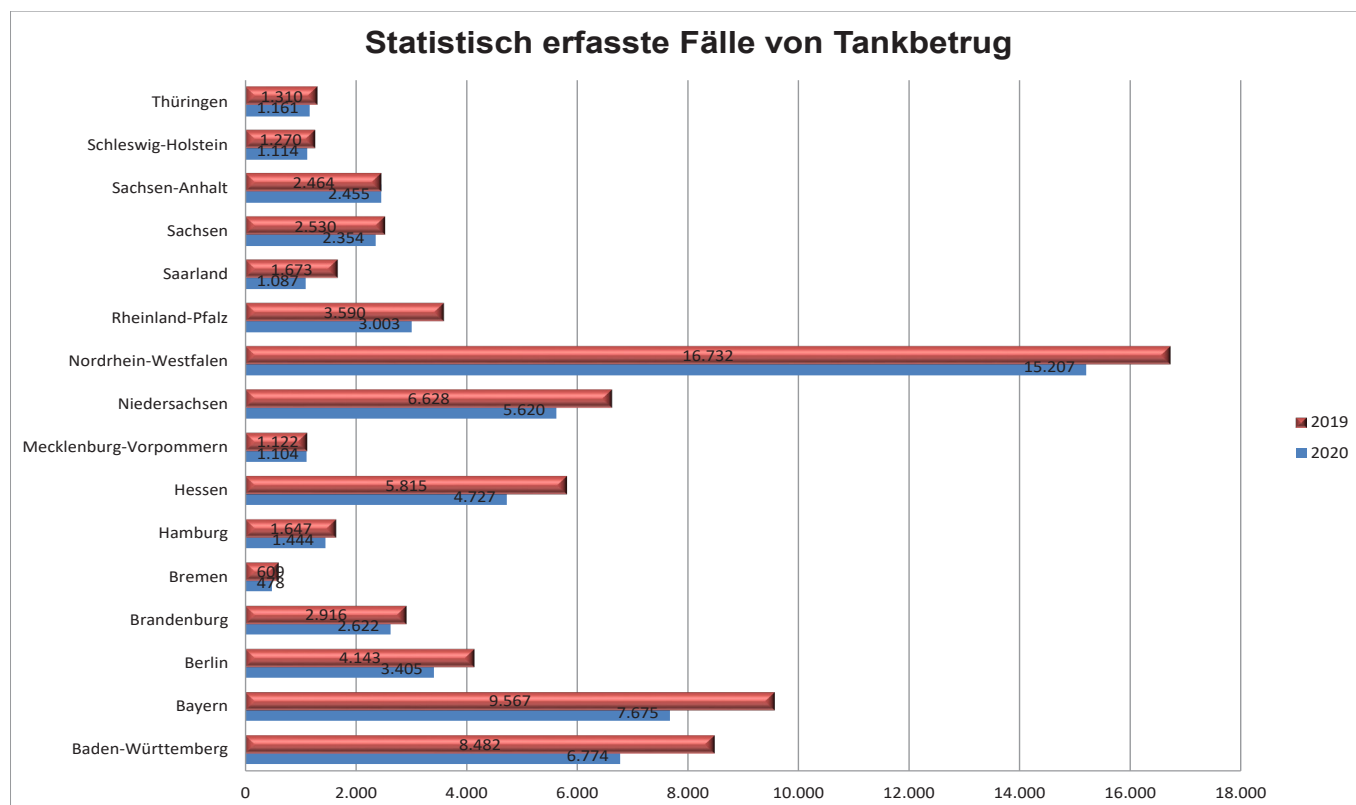
Zu den Aufklärungsquoten wie immer der Hinweis: Aufgeklärt bedeutet in der Statistik, dass nach polizeilicher Einschätzung innerhalb des Berichtszeitraums ein Tatverdächtiger mit hinreichendem Tatverdacht ermittelt wurde. Fälle, die erst in den folgenden Jahren aufgeklärt werden, gehen nicht in die Statistik ein. Auf der anderen Seite gibt es speziell bei Tankstellenüberfällen häufig Serientäter. Mit nur einem ermittelten Tatverdächtigen steigt somit die Aufklärungsquote stark an. Diese Zahlen sind also nur sehr begrenzt zur Einschätzung der Qualität polizeilicher Arbeit geeignet.

Aufklärungsquoten nach Bundesland

Bundesland	Überfälle		Aufklärung			
	2020	2019	Anzahl 2020	% 2020	Anzahl 2019	% 2019
Baden-Württemberg	59	52	43	72,9	29	55,8
Bayern	15	48	12	80,0	36	75,0
Berlin	60	51	35	58,3	26	51,0
Brandenburg	21	13	14	66,7	7	53,8
Bremen	12	5	6	50,0	2	40,0
Hamburg	8	13	4	50,0	8	61,5
Hessen	57	58	39	68,4	31	53,4
Mecklenburg-Vorpommern	4	4	4	100,0	4	100,0
Niedersachsen	86	111	62	72,1	70	63,1
Nordrhein-Westfalen	173	140	88	50,9	71	50,7
Rheinland-Pfalz	25	30	15	60,0	22	73,3
Saarland	10	17	5	50,0	9	52,9
Sachsen	9	11	4	44,4	11	100,0
Sachsen-Anhalt	17	12	10	58,8	9	75,0
Schleswig-Holstein	20	21	15	75,0	18	85,7
Thüringen	3	1	2	66,7	1	100,0
Gesamt	579	587	358	61,8	354	60,3

Ein positiver Aspekt von Corona:

Tankbetrug stark rückläufig



Die im letzten Jahr gesunkenen Kraftstoffabsätze und die damit verbundene geringere Kundenfrequenz an den Säulen waren offensichtlich ein für Tankbetrüger nicht so sympathisches Arbeitsumfeld. Und so hatte Corona im Jahr 2020 wenigstens einen positiven Aspekt – die Tankbetrügereien gingen um fast 15 % von 70.498 in 2019 auf 60.230 in 2020 zurück. Besonders stark sanken die Zahlen im Saarland (-35%) und in Baden-Württemberg und Bremen (jeweils um mehr als 20%). In Baden-Württemberg und im Saarland sind möglicherweise auch die zeitweisen Grenzschießungen bzw. die verstärkten Grenzkontrollen eine Erklärung für die Rückgänge.

Gefahren durch Einstandszahlungen

Tankstellenpachtverträge mit "entry payment"

In einem Satz

Einstandszahlungen, mit denen Mineralölgesellschaften den späteren Ausgleichsanspruch vorab kassieren wollen, bergen viele Gefahren.

Die Problematik von Einstandszahlungen, bei manchen Gesellschaften auch „entry payments“ genannt, haben wir in der Vergangenheit immer wieder thematisiert. Mit derartigen Vereinbarungen verfolgen Mineralölgesellschaften den ausschließlichen Zweck, einen späteren Ausgleichsanspruch des Partners von diesem vorab zu kassieren. Die Einstandszahlung soll gezahlt werden für einen nicht näher definierten Kundenstamm, manchmal auch ohne Differenzierung zwischen Agentur- und Eigengeschäft. Das Einzige, was definitiv feststeht, ist die Höhe. Da natürlich nur die wenigsten Pächter Summen zwischen 20.000 und 120.000 Euro auf den Tisch legen können, kreditiert bzw. stundet die Gesellschaft den Betrag bis zu einer Beendigung des Tankstellenvertrages. Die Einstandszahlung bzw. der „Kundenstamm“ muss dann bilanziell aktiviert und über bis zu 15 Jahre abgeschrieben werden.

Manche Vereinbarungen bergen die Gefahr, dass der Tankstellenpächter bei Eigenkündigung oder außerordentlicher Kündigung nicht nur keinen Ausgleichsanspruch erhält, sondern darüber hinaus auch noch die bis zu diesem Zeitpunkt

gestundete Einstandszahlung schuldig ist.

Die rechtliche Qualität im Markt kursierender Vereinbarungen oder Vertragsklauseln zu Einstandszahlungen ist sehr unterschiedlich. Bei einigen sind wir sehr sicher, dass sie bei einer AGB-rechtlichen Überprüfung durch ein Gericht für nichtig erklärt werden. Andere hingegen wurden bisher durch die Instanzgerichte gebilligt: Das OLG Hamburg vertrat bspw. die Auffassung, ein Verstoß gegen § 89 b Abs. 4 HGB, wonach der Ausgleichsanspruch nicht im Voraus ausgeschlossen oder eingeschränkt werden kann, liege nicht vor, selbst wenn man berücksichtige, dass die Zahlung bis zum Vertragsende gestundet wird. Es liege kein unangemessen hoher Übernahmepreis vor und zudem sei eine ausreichende Gegenleistung darin gegeben, dass nach der Vereinbarung alle bei Beginn des Tankstellenvertrages bereits vorhandenen Kunden als von dem Handelsvertreter selbst geworben behandelt werden. Ebenfalls sei die Vereinbarung nicht sittenwidrig, und auch nach AGB-Maßstäben sei sie nicht zu beanstanden. Das OLG Hamburg hatte seinerzeit keine Revision zugelassen und der BGH wies in einem Beschluss die Nichtzulassungsbeschwerde zurück, weil die Rechtssache keine grundsätzliche Bedeutung habe. Angesichts der explosionsartigen Vermehrung derartiger Vereinbarungen in der Tankstellenbranche darf man dies heute sicher anders sehen.

Zum wirtschaftlichen Aspekt: Auf eine Einstandszahlungsvereinbarung kann sich ein Tankstellenpächter nur einlassen, wenn er sicher sein kann, dass er die Abschreibungen auf das „immaterielle Wirtschaftsgut“ auch aus dem Betriebsergebnis erwirtschaften kann.

Die wirkliche Gefahr lauert in vielen Fällen jedoch erst in einigen Jahren, wenn diese immateriellen Wirtschaftsgüter abgeschrieben sind und der Tankstellenvertrag durch eine Kündigung der Gesellschaft beendet wird. Der gekündigte Pächter macht dann seinen Ausgleichsanspruch geltend, der von der Gesellschaft wahrscheinlich nicht in Gänze, aber zumindest in Höhe der Einstandszahlung anerkannt wird (böse Anmerkung: Vielleicht auch nicht, wenn bis dahin die Absätze der Station kräftig zurückgegangen sind...). Hierzu ein einfaches Rechenbeispiel: Anerkannter Ausgleichsanspruch Euro 100.000 / gestundete Einstandszahlung 100.000 = Auszahlungssumme 0,00 Euro. Dies hindert dann aber das für den ausgeschiedenen Tankstellenpächter zuständige Finanzamt nicht daran, von diesem auf 100.000 Euro Ausgleichsanspruch entfallende Einkommenssteuern zu fordern. Denn die Einstandszahlung kann er dem Ausgleichsanspruch steuerlich nicht mehr entgegensetzen. Er hat es schließlich über die Jahre „gewinn- und steuermindernd“ abgeschrieben... Angesichts der Kapitalrücklagen vieler Pächter ein verheerendes Szenario.

Urteil des Bundessozialgerichts

Sozialversicherungspflicht von Tankgutscheinen

Ein Urteil des Bundessozialgerichts (Az. B12 R 21/18 R) ging vor kurzem durch die Medien und sorgte für Unruhe bei einigen Mitgliedern und deren Firmenkunden. Das Bundessozialgericht hatte der Revision eines Rentenversicherungsträgers stattgegeben und im vorliegenden Fall Tankgutscheine nicht als steuerfreien Sachbezug, sondern als sozialversicherungspflichtiges Entgelt eingestuft. Die Betonung liegt auf „im vorliegenden Fall,“ der

eher untypisch gewesen sein dürfte. Der Rentenversicherungsträger hatte sich daran gestört, dass der Arbeitgeber seinen Mitarbeitern die Tankgutscheine eben nicht zusätzlich zum vereinbarten Gehalt zukommen ließ. Stattdessen hatten die Mitarbeiter zuvor in einer Vereinbarung auf Teile ihres bisherigen Bruttogehalts in ungefähr gleicher Höhe verzichtet, an deren Stelle dann „als neue Gehaltsanteile“ die Tankgutscheine treten sollten. Die

Gutscheine waren also im wahrsten Sinne des Wortes Geldersatz. Dass eine solche Nettolohnoptimierung vor Gericht nicht halten würde, hätte sich der Arbeitgeber denken können.

Zuwendungen des Arbeitgebers sind eben nur dann nicht als Arbeitsentgelt zu behandeln, wenn sie zusätzlich zum Gehalt entrichtet werden und jeweils unterhalb der steuerrechtlich relevanten Grenze von 44 Euro liegen.

Urteil des Landesarbeitsgerichts Düsseldorf

Arbeitslohn auch ohne Arbeit

In einem Satz

Der Arbeitgeber muss einen Mitarbeiter auch für die Arbeitszeiten bezahlen, die aufgrund einer pandemiebedingten Schließung ausgefallen sind.

Die seit nunmehr mehr als einem Jahr andauernde Corona-Pandemie hat zu einer Vielzahl von bis dahin nicht erörterten Fragen und Problemen geführt. Das gilt auch für das Verhältnis zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Eine der im Zusammenhang mit den Maßnahmen zur Bekämpfung der Pandemie aufgeworfenen Fragen ist, ob Arbeitnehmer während der Zeit einer durch eine behördliche Anordnung notwendigen Betriebsschließung den ihnen "eigentlich" zustehenden Lohnanspruch gegen den Arbeitgeber behalten. In diesem Fall stünde dem Arbeitnehmer das vereinbarte Arbeitsentgelt ohne Arbeitsleistung zu. Weiter würde sich die Frage stellen, ob die ausgefallene Arbeitszeit zu einem späteren Zeitpunkt, wenn die Betriebsschließung aufgehoben ist, nachgeholt werden muss.

Mit dieser Frage hatte sich nunmehr auch das Landesarbeitsgericht Düsseldorf zu beschäftigen. Mit seinem Urteil vom 30.03.2021 (8 Sa 674/20) hat es der klagenden Arbeitnehmerin den Entgeltanspruch für Arbeitszeiten zugesprochen,

die aufgrund einer behördlichen Schließungsanordnung im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie ausgefallen sind. Anlass für die Entscheidung war die Klage der Mitarbeiterin einer Spielhalle, die aufgrund der nordrhein-westfälischen Coronaschutzverordnung im April 2020 schließen musste. Aufgrund der Schließung fielen insgesamt 62 Arbeitsstunden aus, für die die Klägerin bereits in einen Dienstplan eingeteilt war. Kurzarbeitergeld konnte für die betroffene Arbeitnehmerin nicht beantragt werden. Der Arbeitgeber weigerte sich, diese Zeiten zu vergüten. Von der Schließung sei nicht nur der Betrieb, in dem die Klägerin arbeite, sondern die gesamte Branche betroffen. Die Annahme der Arbeitsleistung der Klägerin sei deshalb allen Arbeitgebern vergleichbarer Betriebe unmöglich, weshalb sich insoweit das Lebensrisiko der Arbeitnehmerin, ihre Arbeitskraft nicht verwerten zu können, verwirkliche.

Das Landesarbeitsgericht ist dieser Auffassung entgegengetreten. Wie von anderen Gerichten bereits zuvor festgehalten, geht auch das LAG Düsseldorf davon aus, dass auch dann, wenn aufgrund behördlicher Anordnung nicht nur ein Betrieb, sondern eine Vielzahl von Betrieben geschlossen wird, sich in dieser Maßnahme das Risiko des Ar-

beitgebers (Betriebsrisiko) verwirkliche, die Arbeitsleistung nicht annehmen zu können. Für diese Fälle sieht § 615 Satz 3 BGB vor, dass der Arbeitgeber, obwohl ihn zivilrechtlich kein Verschulden an dieser Betriebsschließung trifft, verpflichtet bleibt, den Arbeitnehmern den vereinbarten Arbeitslohn auch ohne deren Arbeitsleistung zu zahlen. In einem solchen Fall muss die Arbeitsleistung auch nicht nachgeholt werden.

Die Entscheidung des LAG ist noch nicht rechtskräftig. Das Gericht hat die Revision zum Bundesarbeitsgericht zugelassen, da die Frage von grundsätzlicher Bedeutung ist. Es ist allerdings nicht zu erwarten, dass das Bundesarbeitsgericht zu einer anderen Entscheidung kommt.

In der Praxis wird dieses Problem immer dann von Bedeutung sein, wenn der Arbeitsausfall Arbeitnehmer betrifft, die kein Kurzarbeitergeld erhalten. Das können einerseits die sogenannten "geringfügig Beschäftigten" und andererseits Arbeitnehmer sein, deren Arbeitsverhältnis gekündigt wurde. In beiden Fällen besteht kein Anspruch auf Gewährung von Kurzarbeitergeld. Im Rahmen des von dem Arbeitgeber zu tragenden Betriebsrisikos hat dieser die Arbeitnehmer so zu behandeln, als wenn diese ihre Arbeitsleistung erbracht hätten.

Sie haben
**100% Vertrauen in
Ihre Mitarbeiter*innen**

und wir sichern Sie finanziell mit unserer
Vertrauensschadenversicherung im Falle von
Betrug & Unterschlagung durch Mitarbeiter*innen
oder Dritte ab – **preiswert und umfassend.**



Alles rund um die Versicherung
von Tankstellen finden Sie hier:

www.tankstellenversicherung.de

GÖTTE GRUPPE
persönlich. kompetent.

CONSTANTIA VERMITTLUNGSGESELLSCHAFT
FÜR VERSICHERUNGEN MBH
www.goette-gruppe.de

AUS DER PRAXIS – FÜR DIE PRAXIS I: ZUVERDIENST MIT VERMIETUNG - ABER ANDERS

Zwei Vorstandsmitglieder unseres Regionalverbands FTG e.V., Ulrich Verbrüggen aus Köln und Jannis Verfürth aus Münster, haben positive Erfahrungen mit einer besonderen Art der Transportervermietung gemacht. An ihren Stationen kann man Transporter des Anbieters studibus.de mieten, einer Marke der einfach mobil Car-sharing GmbH. studibus arbeitet vor Ort jeweils mit einer Tankstelle zusammen und unterscheidet sich von sonstigen Vermietmodellen dadurch, dass das eigentliche Vermietgeschäft mit doch recht komplexen Aufgaben in der studibus-Zentrale organisiert wird. Kunden melden sich dort online an und buchen auch online.

Die Aufgaben des Tankstellenpersonals sind ziemlich einfach. studibus stellt zu Beginn ein Notebook zur Verfügung, das einen Platz im Kassensbereich braucht, und gibt dem Team eine einstündige Schulung. Danach, so Ulrich Verbrüggen, beherrschte jeder seiner Mitarbeiter den geführten und sehr einfachen Check von Ausweis und Führerschein des Kunden. Nach dem Check erhält der Mieter eine Kundenkarte und das ist im Grunde schon alles: Fahrzeugübergabe und Rückgabe erfolgen in Selbstbedienung, die Kundenkarte dient als Autoschlüssel.

Jannis Verfürth sieht bei diesem Modell vor allem als Vorteile, dass er selbst keine Investitionen und dementsprechend auch kein geschäftliches Risiko zu tragen hat. Ärger mit Kunden gibt es nicht, Fahrzeugschäden und säumige Mieter sind nicht sein Problem.

Zur Vergütung: Jede Kundenkartenausgabe wird bezahlt und außerdem natürlich eine Stellplatzmiete für die auf dem Tankstellengelände abgestellten Fahrzeuge. Ulrich Verbrüggen erklärt: „Dazu kommt, dass mein ‘Mann für alles’ zweimal im Monat die Autos von studibus reinigt. Dazu gehört die Reinigung in der Waschan-

lage und anschließend die Reinigung des Cockpits innen von Hand. Der Laderaum wird nur gefegt. Auch hier lässt sich nochmal etwas verdienen.“

Beide Unternehmer haben von studibus eine sogenannte Master-Kundenkarte erhalten, mit der sie jedes studibus-Fahrzeug jederzeit öffnen und fahren können, z. B. wenn einmal jemand ungeschickt geparkt hat. „Auch wenn ich mal für eigene Zwecke einen Transporter brauche, geht das unbürokratisch. Der Zuverdienst ist erfreulich, und die Kundenkartenausgabe wird von meinem Kassenteam einfach miterledigt in der Arbeitszeit, die ich ohnehin bezahle. Außerdem gibt es auch häufig ein Folgegeschäft – nach einem Möbeltransport hat mancher studibus-Mieter Hunger und Durst,“ freut sich Jannis Verfürth.

Verbrüggen und Verfürth vermieten an ihren Stationen auch Anhänger. Verglichen mit den damit zusammenhängenden Tätigkeiten und Problemen sei das studibus-Konzept wirklich simpel: Identitätscheck des Kunden, Stellplätze vermieten und das Reinigen der Fahrzeuge. Der Rest wird von der Zentrale und den Kunden selbst erledigt.

studibus sucht weiterhin Tankstellenbetreiber als Vermietpartner. Voraussetzung ist: Die Tankstelle liegt in einer Stadt über 100.000 Einwohner oder mit Universität. Interessierte Mitglieder sollten sich erst einmal unter www.studibus.de/partner eine kurze Präsentation ansehen und können telefonisch (06421 12614) oder per Mail an partnerberatung@studibus.de Kontakt aufnehmen.



ZTG -Vorstandsmitglied an Aktualisierung maßgeblich beteiligt

Lernhefte für Auszubildende an Tankstellen überarbeitet

In einem Satz

Die Lernmaterialien für die Berufsausbildung zum Einzelhändler an der Tankstelle wurden inhaltlich und optisch überarbeitet.

Die Verbände der Tankstellenbranche haben unter der Federführung des Mineralölwirtschaftsverbands (MWV) die Lernhefte für die Berufsausbildung zum Einzelhändler an der Tankstelle aktualisiert. Die zwölf Hefte zu Themen wie Arbeitssicherheit, Buchführung, Warenwirtschaft und Hygiene stehen nun kostenlos zum Download zur Verfügung.

Herausgeber der Lernhefte ist der MWV, der in seinem Arbeitskreis „Ausbildung an Tankstellen“ unter anderem zum Ziel hat, das Lernmaterial stets auf der Höhe der Zeit bereit zu stellen. Zum Arbeitskreis zählen neben den Ausbildungsverantwortlichen der Tankstellengesellschaften auch Vertreter des Bundesverbands freier Tankstellen (bft), vom Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen (UNITI) sowie vom Zentralverband des Tankstellengewerbes (ZTG). Als ZTG-Vertreter war unser

Vorstandsmitglied Hans-Joachim Rühlemann an der Aktualisierung der Lernhefte maßgeblich beteiligt.

Die inhaltlich wie optisch überarbeiteten Lernhefte enthalten neben dem jeweiligen aktuellen Anwendungswissen auch einen Aufgaben- und Lösungsteil. Neu wurden unter anderem die Themen „Tankstelle der Zukunft“, alternative Antriebsarten sowie aktualisierte steuerliche Vorschriften und politische Rahmenbedingungen aufgenommen. Komplett entfallen ist das bisherige Heft 13 „Starterbatterien und Reifen“, da diese Art der Warenkunde heute nicht mehr im Rahmen der Berufsausbildung zum Einzelhändler an der Tankstelle gefordert ist.

Ausbildern und Auszubildenden empfehlen wir, die Lernmaterialien zur Prüfungsvorbereitung

als ausbildungsbegleitende Hefte gleich zu Beginn der Ausbildung an der Tankstelle kostenlos herunterzuladen und zu nutzen.

Die Lernarrangements finden Sie auf unserer Website www.ztg-deutschland.de unter dem Menüpunkt „Leistungen > Ausbildung“.



Lernheft 1

Mein Ausbildungsbeginn

Handlungsorientiertes Lernmaterial für die Aus- und Weiterbildung im Beruf Kaufmann/Kauffrau im Einzelhandel an Tankstellen

michels.pmks
F a c h a n w ä l t e



Rechtsberatung für Tankstellenbetreiber

AUS DER PRAXIS – FÜR DIE PRAXIS II: STURMSCHÄDEN AN FAHRZEUGEN

Klaus war verantwortlich für das Problem, mit dem ein Mitglied sich Mitte März an uns wandte! Zur Klarstellung: Klaus hieß der Orkan, der am 11. März mit Orkanböen in der Stärke bis 120 km/h über weite Teile von Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein hinwegfegte – und unter anderem zwei vermietete Anhänger des betroffenen Mitglieds umwarf, während diese in leerem Zustand hinter Kundenfahrzeugen herzockelten.

Die Anhänger waren zwar teilkaskoversichert, doch war das Mitglied sich unsicher, ob die Versicherung für derartige Schäden aufkommt. Wir konnten es beruhigen: Der Sturmschaden ist wie alle sogenannten Elementarschäden von der Teilkasko umfasst.

In den Musterbedingungen des Gesamtverbandes der Versicherungswirtschaft (GDV) werden die Voraussetzungen klargestellt:

A.2.2.3 „Sturm, Hagel, Blitzschlag, Überschwemmung“

Versichert ist die unmittelbare Einwirkung von Sturm, Hagel, Blitzschlag oder Überschwemmung auf das Fahrzeug. Als Sturm gilt eine wetterbedingte Luftbewegung von mindestens Windstärke 8. Eingeschlossen sind Schäden, die dadurch verursacht werden, dass durch diese Naturgewalten Gegenstände auf oder gegen das Fahrzeug geworfen werden. Ausgeschlossen sind Schäden, die auf ein durch diese Naturgewalten veranlassenes Verhalten des Fahrers zurückzuführen sind. Windstärke 8 bedeutet eine Windgeschwindigkeit von ungefähr 62 km/h. Klaus war viel stärker...

Übrigens: Wäre beim Umkippen des Anhängers auch der Zugwagen beschädigt wor-

den, wäre auch das ein versicherter Sturmschaden – allerdings einer, den nicht die Teilkasko des Anhängers, sondern die des Zugfahrzeugs übernehmen muss.



Geschäftstellen der Mitgliedsverbände

Verband Norddeutsches Tankstellen- und Garagengewerbe
 Billstraße 41, 20539 Hamburg
 Tel. (0 40) 789 52-152, Fax (0 40) 789 52-116
 info@kfz-hh.de, www.kfz-hh.de

Verband des Kraftfahrzeuggewerbes
 Schleswig-Holstein e. V.
 Faluner Weg 28, 24109 Kiel
 Tel. (04 31) 53 33 10, Fax (04 31) 53 331-79
 info@kfz-sh.de, www.kfz-sh.de

Verband des Garagen- und Tankstellengewerbes Nord-Ost e. V.
 Obentrautstr. 16-18, 10963 Berlin
 Tel. (0 30) 25 89 98 55, Fax (0 30) 25 89 98 58
 vonaretin@lv-kfz-vgt.de, www.vgt-nordost.de

Fachverband Tankstellen-Gewerbe e. V.
 Rathausstr. 3, 53225 Bonn
 Tel. (02 28) 91 72 30, Fax (02 28) 917 23 36
 ftg@ftg-bonn.de, www.ftg-bonn.de

Kraftfahrzeuggewerbe Rheinland-Pfalz e. V.
 Riegelgrube 8, 55543 Bad Kreuznach
 Tel. (06 71) 794 77 50, Fax (06 71) 79 47 75 15
 info@kfz-rlp.de, www.kfz-rlp.de

Verband des Kfz-Gewerbes Baden-Württemberg e. V.
 Motorstr. 1, 70499 Stuttgart
 Tel. (07 11) 839 86 30, Fax (07 11) 83 98 63 20
 kfz-verband@kfz-bw.de; www.kfz-bw.de

Tankstellenverband Süd-Ost e. V.
 Bleichstraße 30, 89077 Ulm
 Tel. (07 31) 931 62 56, Fax (0731) 931 62 57
 kontakt@tvso.de, www.tvso.de

Verband des Kfz-Gewerbes Mecklenburg-Vorpommern e. V.
 Am Liepengraben 4, 18147 Rostock
 Tel. (03 81) 44457483, Fax (03 81) 44 45 74 84
 info@kfz-mv.de, www.kfz-mv.de

Interessengemeinschaft der Esso-Tankstellenpächter und Esso-Händler e. V.
 Bleichstraße 30, 89077 Ulm
 Tel. (07 31) 931 62 56, Fax (07 31) 931 62 57
 info@ig-esso.de, www.ig-esso.de

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

Geschäftsführung:
 Jürgen Ziegner v.i.S.d.P., Markus Pillok

Redaktion: ZTG, Bonn
 Layout: moogdesign.de
 Druck und Verbreitung: TSB GmbH, Bonn

Lizenzvertrag für verwendete Fotos:

Seite 6 © studibus
 Seite 8: © ZTG