

EINE INFORMATION DES FACHVERBANDES GARAGEN, TANKSTELLEN, SERVICEUNTERNEHMUNGEN

GTSnews



Vorwort



© Weinwurm

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, liebe Mitglieder,

ein turbulentes Jahr 2020 neigt sich dem Ende zu! Ein Jahr, geprägt durch COVID-19 und den damit verbundenen Infektionszahlen, Verordnungen und Lockdowns mit Einschränkungen für uns Unternehmer. Vor genau einem Jahr war uns wohl nicht bewusst, welche Konsequenzen auf unser aller Leben ein bis dato unbekannter Virus aus China haben würde.

Doch durch COVID-19 war dieses Jahr gerade betreffend Planungssicherheit sehr schwierig. Ich hoffe, dass unsere Mitgliedsbetriebe dieses Jahr trotz aller Widrigkeiten durch die diversen staatlichen Unterstützungsmaßnahmen einhergehend mit individuellen betrieblichen Anpassungen positiv beenden können. Extrem schwierig gestaltet sich momentan auch die Erstellung des Geschäftsplanes für das nächste Jahr. Mit welchem Umsatz kann man rechnen? Welche Aufwendungen sind zu erwarten? Ein realistischer Geschäftsplan für 2021 muss gut durchdacht und vorsichtig kalkuliert sein.

Für uns als Interessensvertretung war das heurige Jahr permanent von Aktivitäten um Mitgliederinformationen bezüglich Covid-19-Verordnungen geprägt, wir haben uns bemüht Verordnungen der Regierung bestmöglich zu interpretieren um unsere Mitglieder stets up-to-date zu halten. Trotzdem haben wir den Blick in die Zukunft nicht vergessen. Besonders wichtig für mich – und das ist nicht neu – ist die Situation unserer Tankstellenpächter gegenüber den Mineralölkonzernen zu stärken. Teilweise weisen da neue Verträge oder Vertragsergänzungen in eine falsche Richtung mit noch mehr Abhängigkeit. Umso wichtiger ist die Vernetzung der Pächter untereinander. Auch für die Verbesserung der Personalsituation werden wir neue Akzente setzen.

Die Informationsschiene und Kommunikation in Richtung unserer Serviceunternehmungen soll ebenfalls verbessert werden und neue Projekte aus der Parkgaragenbranche sollen umgesetzt werden.

Ich wünsche Euch und Euren Familien schöne und friedliche Weihnachtsfeiertage und einen guten Start in ein hoffentlich wieder entspannteres und umso erfolgreicherer Jahr 2021!

Ihr Klaus Brunnbauer

Der Wasserstoff-Markt kommt in Bewegung

Der Ausbau der erneuerbaren Energie lässt die Zukunftstechnik Wasserstoff spannend werden: Große Unternehmen beginnen sich verstärkt zu engagieren.

Die Zeichen der Zeit stehen auf Energiewende – und dabei soll dem umweltfreundlichen Wasserstoff eine Hauptrolle zukommen. Die Idee: Strom aus erneuerbaren Quellen – Wasserkraft, Windkraft, Photovoltaik – spaltet Wasser in Sauerstoff und Wasserstoff. Der kann dann ähnlich wie Erdgas gespeichert, transportiert und dort eingesetzt, also sauber verbrannt werden, wo Energie benötigt wird, vom Kraftwerk bis zum Pkw. Von dieser „Zukunftstechnologie Wasserstoff“ ist zwar seit vielen Jahrzehnten die Rede, doch jetzt scheinen die Vorzeichen günstig. Die EU hat sich Klimaneutralität bis 2050 auf die Fahnen geschrieben und ist dabei ihre Klimainitiative deutlich zu beschleunigen. Japan und Südkorea wollen klimaneutral werden, China hat seine Anstrengungen intensiviert und ist bereits weltweite Nr. 1 bei neu verbauten Photovoltaik-Panels. Auch der künftige US-Präsident Joe Biden will als erste Amtshandlung wieder dem internationalen Klimaschutz-Abkommen beitreten.

Die Klima-Strategie der EU-Kommission setzt auf den raschen, staatlich geförderten Ausbau der Wasserstoff-Kapazitäten in Europa. Wasserstoff soll dort zum Einsatz kommen, wo der direkte Einsatz von Elektrizität zur Energieversorgung nicht möglich ist. Dabei wollen sich Deutschland und Frankreich als treibende Kraft positionieren. Nach einem „Technikdialog“ zwischen der deutschen Kanzlerin Angela Merkel und dem französischen Staatspräsidenten Emmanuel Macron gaben die beiden Länder im Oktober 2020 ein bilaterales Wasserstoff-Förderprogramm mit einem Investitionsvolumen von rund 16 Milliarden Euro bekannt. Derzeit werden auch vermehrt neue Projekte gemeldet, darunter Anfang Dezember eine Kooperation zwischen Siemens Energy und Porsche.

In Europa könnte Wasserstoff laut der EU-Initiative „Hydrogen Europe“ im Jahr 2050 rund 24 Prozent des Energiebedarfs decken. Das würde jährlich rund 560 Mio. Tonnen CO₂-Emissionen ersparen und einen Wasserstoff-Markt mit stolzen 820 Milliarden Euro Jahresumsatz bilden. Allein bis 2024 soll in Europa eine Erzeugungskapazität von 1 Mio. Tonnen Wasserstoff entstehen, bis 2030 dann 10 Mio. Tonnen. Dabei sieht der EU-Masterplan den Wasserstoff-Einsatz in mehreren Sektoren vor: Im Verkehr, in der Industrie, in der Wohnraum-Beheizung und in der Stromerzeugung. Kritiker meinen zwar, dass nicht alle Einsatzgebiete realistisch sind, aber jedenfalls ruht die EU-weite Strategie auf mehreren Säulen:

Energie und Industrie. Eine wichtige Rolle soll Wasserstoff als Ersatz für Erdgas in der Energieversorgung spielen. In Wien hat der

deutsche Energieexperte Patrick Graichen, Direktor Agora-Energie-wende Instituts, vor Kurzem auf Einladung der grünen Umweltministerin Leonore Gewessler beschrieben, wie die künftige Wasserstoff-Wirtschaft aussehen soll. Neue Gaskraftwerke werden demnach auch mit Wasserstoff befeuert werden können. Auch in der Chemieindustrie, Stahl- oder Zementproduktion sehen die Befürworter im Wasserstoff-Einsatz eine große Zukunft.

Schiffe, Schiene, Straße. Hoffnungsträchtig scheint zudem der Einsatz von Wasserstoff im Schwerverkehr. Die Hydrogen-Planer der EU denken an Frachtschiffe, Fähren, Züge und auch an die Straße. So könnte neben Bussen auch den Wasserstoff-Lkw eine spannende Zukunft beschieden sein – allerdings treten hier Elektro-Lkw als Konkurrenten auf. Das entscheidende Thema wird wohl die Reichweite sein. Während elektrifizierte Pkw schon Reichweiten von bis zu 600 km erreichen, kommt beispielsweise der eActros, der erste elektrifizierte Lkw von Daimler, derzeit bloß auf 200 km. Die Serienversion soll im Praxiseinsatz zwar mehr bieten, der Autokonzern positioniert den eActros, der 2021 seinen breiten Marktstart erleben soll, aber ausdrücklich als Produkt für den „innerstädtischen schweren Verteilerverkehr“, also die Kurzstrecke. Hier bleibt für Wasserstoff-betriebene Busse und Lkw noch ein weites Feld.

Wasserstoff-Pkw. Auch unsere Pkw könnten künftig häufiger mit Wasserstoff unterwegs sein. Während allerdings derzeit dutzende neue E-Auto-Modelle auf den Markt kommen, sind nur wenige Wasserstoffautos verfügbar – und die existierenden Modelle, darunter Hyundai Nexo und Toyota Mirai, bewegen sich preislich in einer sehr gehobenen Klasse. Schmerzlich getroffen hat Wasserstoff-Befürworter auch die Aussage von Audi-Chef Markus Duesmann, wonach Wasserstoff im Pkw keine Zukunft habe, weil nicht genügend sauberer Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen erzeugt werden könne. 2016 klang das noch anders, da hat Audi mit dem Audi h-tron ein eigenes Wasserstoff-SUV präsentiert. Andere große Player sind aber optimistischer. Der deutsch-amerikanische Industriegase-Hersteller Linde, Weltmarktführer in der Wasserstoff-Produktion, hat gerade eine neue Wasserstoff-Erzeugungsanlage in Kalifornien in Betrieb genommen, die rund 1.600 Fahrzeuge pro Tag aufladen kann. Linde-Chef Steve Angel hielt in einem Interview mit dem deutschen „Handelsblatt“ eine Vervierfachung seines Wasserstoff-Geschäfts für möglich.

Wasserstoff-Tankstellen. Große Energiekonzerne sind dabei, das Netz der Wasserstoff-Tankstellen – entscheidend für den künftigen



Erfolg – auszubauen. Derzeit ist Europa von einer flächendeckenden Versorgung mit Wasserstofftankstellen noch weit entfernt, so der deutsche ADAC: Im August 2020 gab es demnach europaweit 134 öffentliche Tankstellen, bei denen komprimierter Wasserstoff getankt werden kann, davon 84 in Deutschland. Österreich liegt mit 5 Wasserstoff-Tankstellen vergleichsweise gut, denn in Frankreich gibt es bloß fünf, in der Schweiz drei. Betrieben werden die Standorte in Zentraleuropa meist vom Unternehmen H2 Mobility, zu dessen Gesellschaftern neben Air Liquide, Daimler, Linde und Shell u.a. auch Österreichs OMV gehört. Bis Ende 2021 will Deutschland die Zahl auf 130 erhöhen. Auch Österreich hat Ausbaupläne. Eine neue Wasserstoff-Tankstelle, die jetzt in Kärnten eröffnet wird, zeigt die Strategie: Zunächst sollen 15 Wasserstoff-Busse für die Region Villach betankt werden, darauf folgen dann in weiteren Ausbaustufen zusätzliche Nutzfahrzeuge, Wasserstoff-Lkw und -Pkw.

Österreich-Initiativen. In Österreich sind u.a. Verbund, Siemens Österreich, voestalpine und OMV in den Wasserstoff-Initiativen engagiert. Der scheidende Verbund-Chef Wolfgang Anzengruber verweist auf die Notwendigkeit, wegen der Umstellung auf Windkraft und Photovoltaik in Zukunft rund 15 Prozent des österreichischen Strom-Jahresverbrauchs zwischenspeichern zu können – derzeit schaffen wir nur 5 Prozent. Pumpspeicherkraftwerke sind aktuell die wichtigsten Stromspeicher, können aber nicht beliebig ausgebaut werden. „Grüner Wasserstoff“ – erzeugt mit Strom aus erneuerbaren Quellen – müsse hier einspringen. Das Wasserstoff-Geschäft sei einer der Gründe, warum der Verbund heuer die Mehrheit am Gasleitungsbetreiber GasConnect Austria (GCA) von der OMV gekauft hat. OMV und Verbund haben gemeinsam auch Österreichs größte Flächen-Photovoltaikanlage in Betrieb genommen, womit

die OMV ihren Weg der Reduktion der CO₂-Intensität konsequent fortsetze, so Generaldirektor Rainer Seele. Im Bereich grüner Wasserstoff arbeiten OMV und Verbund auch im Projekt UpHy zusammen, für Anwendungen in der Mobilität und im Raffinerie-Prozess.

Erzeugung als Knackpunkt. Letztlich stehe und falle aber alles mit der Energiequelle, die für die Wasserstoff-Erzeugung verwendet wird, so Anzengruber. Wasserkraft, Wind- und Sonnenstrom werden in Österreich dafür trotz aller Ausbaupläne nicht ausreichen – und anderen Staaten Europas werde es genauso gehen. Um die Klimaziele zu erreichen, werde allein Österreich daher bis zum Jahr 2040 einen jährlichen Bedarf von rund 1,2 Millionen Tonnen Wasserstoff haben. Zur Antwort auf diese Frage denkt Europas Energiebranche in großen Dimensionen. Die Vorschläge reichen von riesigen neuen Windkraftanlagen vor der norwegischen Küste, in östlichen EU-Staaten oder der Ukraine bis zu Photovoltaik in Nordafrika. Auch Russland, das derzeit den Löwenanteil des Erdgases für Europa liefert, hat sich gerade öffentlich als künftiger Wasserstoff-Produzent ins Spiel gebracht. Das Rennen ist also offen, doch die Bedeutung von Wasserstoff wächst erkennbar. ■

Mag. Gerald Stefan
Chefredakteur des Nachrichtenportals
Extrajournal.Net

Zulässigkeit eines Nebenerwerbs

In den diversen Tankstellenverträgen ist die Frage, ob bzw. unter welchen Voraussetzungen ein Tankstellenpächter einer weiteren Erwerbstätigkeit nachgehen darf, unterschiedlich geregelt. Teilweise ist eine bloße Meldepflicht normiert, teilweise bedarf es der vorherigen schriftlichen Genehmigung durch die Mineralölgesellschaft. In manchen Verträgen findet sich auch gar keine Einschränkung. Bevor man eine weitere Erwerbstätigkeit beginnt, sollte man daher jedenfalls seinen Vertrag diesbezüglich genau lesen.

Wichtig zu wissen ist allerdings, dass nicht jede Beschränkung, die vertraglich normiert ist, auch tatsächlich wirksam sein muss. Wird die Erwerbstätigkeit in einem gesetzlich unzulässigen Ausmaß beschränkt, ist diese Vertragsbestimmung nichtig und damit unbeachtlich. Löst eine Mineralölgesellschaft den Tankstellenvertrag wegen Verletzung dieser Bestimmung fristlos auf, so erfolgt die fristlose Vertragsauflösung rechtswidrig. In einem solchen Fall stehen dem Tankstellenpächter Ausgleichsanspruch und ein Schadenersatzanspruch für die Dauer der Kündigungsfrist zu.

Konkurrenzierende Tätigkeiten

Die im Eigenhandel betriebenen Geschäftszweige (Shop und Gastro, meist auch die Autowäschen) unterliegen dem Kartellrecht. Ein Konkurrenzverbot stellt ein Wettbewerbsverbot dar und ist daher als solches zwischen Unternehmern kartellrechtlich generell verpönt. Die Vereinbarung eines Konkurrenzverbotes ist bei unbefristeten abgeschlossenen Verträgen allerdings zulässig, wenn die Vertragswaren oder -dienstleistungen in Räumlichkeiten und auf Grundstücken verkauft werden, die von der Mineralölgesellschaft bereit gestellt werden. Fraglich erscheint daher, ob in Bezug auf die Produkte des Eigenhandels mit einem Konkurrenzverbot rechtmäßig und damit wirksam verhindert werden kann, dass ein Tankstellenpächter an einem eigenen Standort ein Lebensmittelgeschäft oder ein Wirtshaus eröffnet.

In Bezug auf den im Namen und auf Rechnung der Mineralölgesellschaft verkauften Treibstoff ist das Kartellrecht nicht anwendbar, weil der Tankstellenpächter als Handelsvertreter nicht als eigen-

ständiger Unternehmer im Sinne des Kartellrechts gilt. Ein Konkurrenzverbot für die Dauer des Vertragsverhältnisses ist hier jedenfalls zulässig. Gemäß § 25 Handelsvertretergesetz ist nur eine Vereinbarung, durch die der Handelsvertreter für die Zeit nach Beendigung des Vertragsverhältnisses in seiner Erwerbstätigkeit beschränkt wird, unwirksam.

Andere Tätigkeiten

Eine generelle Bestimmung, wonach selbst nicht konkurrenzierende Erwerbstätigkeiten nicht ausgeübt werden dürfen, könnte unter anderem deshalb, weil Tankstellenpächter „freie“ Unternehmer und nicht weisungsgebundene Arbeitnehmer sind, sittenwidrig und damit unwirksam sein.

Enthält der Vertrag bezüglich anderer Erwerbstätigkeiten zwar kein generelles Verbot, normiert aber die Pflicht, vorab die Zustimmung der Mineralölgesellschaft einzuholen, so darf eine solche Zustimmung aufgrund des Grundsatzes von Treu und Glauben nur aus sachlich gerechtfertigten Gründen verweigert werden.

Die Praxis zeigt, dass sich Mineralölgesellschaften vor allem dann an vertragliche Beschränkungen bezüglich einer Nebentätigkeit erinnern, wenn sie das Vertragsverhältnis aus anderen Gründen beenden wollen und nach einer Möglichkeit suchen, die Ausgleichsansprüche zu sparen. Ob sie damit Erfolg haben, hängt entscheidend vom Willen des Betroffenen ab, sich dagegen zur Wehr zu setzen. ■

Dr. Susanne Kuen, LL.M.
Rechtsanwältin & Mediatorin
www.ra-kuen.at
office@ra-kuen.at
T +43 1 5263897
Stumpergasse 14
1060 Wien



© Weinwurm

WERBUNG