

EINE INFORMATION DES FACHVERBANDES GARAGEN, TANKSTELLEN, SERVICEUNTERNEHMUNGEN

# GTSnews



## Vorwort



### Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, liebe Mitglieder,

Klimawandel und Umweltkatastrophen sind aktuell drohende Probleme – nicht nur in Österreich und Europa, sondern weltweit. Der „European Green Deal“ möchte hier ansetzen und eine Veränderung schaffen – hin zu einer auf die Umwelt fokussierten, ressourcenorientierten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft.

Im Verkehrssektor sollen strengere CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen den Übergang zur emissionsfreien Mobilität beschleunigen und der Verbrennungsmotor und damit die fossilen Brennstoffe sollen mit der Umsetzung des European Green Deals der Vergangenheit angehören. Das bedeutet ein de-facto Ende konventioneller Verbrennungsmotoren mit 2035, da ab diesem Zeitpunkt alle neu zugelassenen Autos emissionsfrei sein müssen.

Dass es Veränderungen geben muss, um unsere Umwelt zu schützen, ist ein Fakt und wird wohl von niemandem bestritten werden. Allerdings sollte nach Meinung vieler Experten in diesem Zusammenhang das Thema „Energieoffenheit“ nicht aus den Augen verloren werden. Persönlich favorisiere ich einen notwendigen Mix aus Bio- und E-fuels, E-Mobility, Wasserstoff, ... Zur Schaffung der nötigen Versorgungssicherheit und eines ökonomischen Mobilitätsverhaltens sollte also auf jeden Fall eine breite Palette an Energieträgern zur Verfügung gestellt werden, um die nötigen Klimaziele auch tatsächlich zu erreichen.

Unsere Tankstellen sind bereits zum aktuellen Zeitpunkt Mischbetriebe, die ein breites Spektrum zur Mobilitätssicherung und Nahversorgung offerieren. Die Tankstelle der Zukunft wird sich diesbezüglich noch weiterentwickeln müssen. Innovatives Denken und vorausschauendes Planen wird wohl mehr denn je in unserer Branche gefragt sein, um den eigenen Tankstellenstandort zukunftssicher zu machen und wirtschaftlich abzusichern.

In diesem Sinne wünsche ich einen schönen Spätsommer! ■

Mit kollegialen Grüßen  
Klaus Brunnbauer

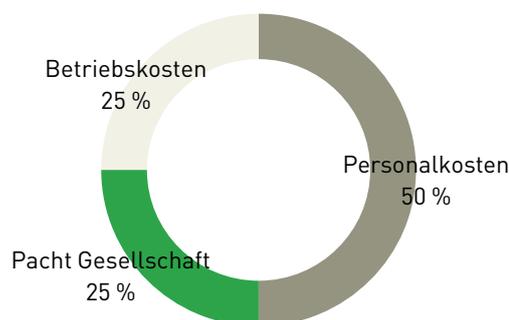
# Kalkulationsunterlagen zur wirtschaftlichen Situation Ihrer Tankstelle – Berechnungstool für Personalkosten

**D**as unter der Federführung von Helmut Marchhart, Obmann der Fachgruppe NÖ, seitens der Fachgruppe Niederösterreich entwickelte Personalkostenberechnungstool wurde nunmehr an den aktuellen Kollektivvertrag angepasst. Sie finden die Kalkulationstabellen wie bisher auf der Fachverbands-Homepage (<https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/garagen-tankstellen-service-unternehmungen/berechnungstool-personalkosten.html>)

„Man kann es nicht oft genug sagen. TankstellenpächterInnen müssen eine klare Übersicht über die anfallenden Kosten und den zu erwartenden Gewinn ihrer Unternehmen haben. Als langjähriger Tankstellenbetreiber habe ich eine Kalkulationsrechnung entwickelt, durch die die individuelle, wirtschaftliche Situation einer Tankstelle relativ rasch und genau dargestellt werden kann. Durch die Aktualisierung liegen dem Modell nun wieder die aktuellsten Zahlen zugrunde“ so Helmut Marchhart.

„Dieses Tool ist als Unterstützung für die Mitgliedsunternehmen angedacht und soll auch weiterhin dazu anregen, sich darüber Gedanken zu machen, welche Arbeiten im eigenen Unternehmen tatsächlich anfallen, wie diese zeitlich zu bewerten sind und wie sich diese Arbeiten auf die Personalkosten auswirken. Gerade die Personalkosten sind wesentlicher Teil einer Geschäftsplanung und es muss diesen seitens der Tankstellenbetreiber ausreichend Beachtung geschenkt werden!“

## KOSTENPUNKTE EINES TANKSTELLENBETREIBERS



## Die Geschäftspraktiken der MÖG's

Leider hat sich die Praxis der Mineralölgesellschaften nicht geändert. Prinzipiell werden die Personalkosten in den Geschäftsplänen viel zu gering berücksichtigt und es können die Vorgaben des Geschäftsplans in der Realität vielfach nicht eingehalten werden. Dadurch wird die ohnehin schon schwierige Personalsuche weiter erschwert.

Zusätzlich werden die schließlich anfallenden Mehrkosten von den Mineralölgesellschaften oft gar nicht oder nur teilweise ersetzt und so muss der Tankstellenpächter diese – meist existenzbedrohenden – Mehrkosten für das benötigte Personal selbst tragen.

Die Mineralölgesellschaften erstellen ihre Geschäftspläne grundsätzlich so, dass der Tankstellenbetreiber eigentlich keine wirtschaftliche Grundlage hat, während die Kosten immer stärker steigen. Der Betreiber erhält eine Grundprovision, deren Höhe sich in den letzten Jahren nicht geändert hat.

Hinzu kommt, dass einerseits die Geschäftspläne in der Regel mit einem viel zu geringen Nettoertrag angesetzt werden und daher kaum eingehalten werden können. Andererseits werden auch viele Kostenpunkte (z.B. Reinigungsbedarf oder Aufgaben des Unternehmers), die vertragsmäßig eingefordert werden, nicht in den Geschäftsplänen berücksichtigt.

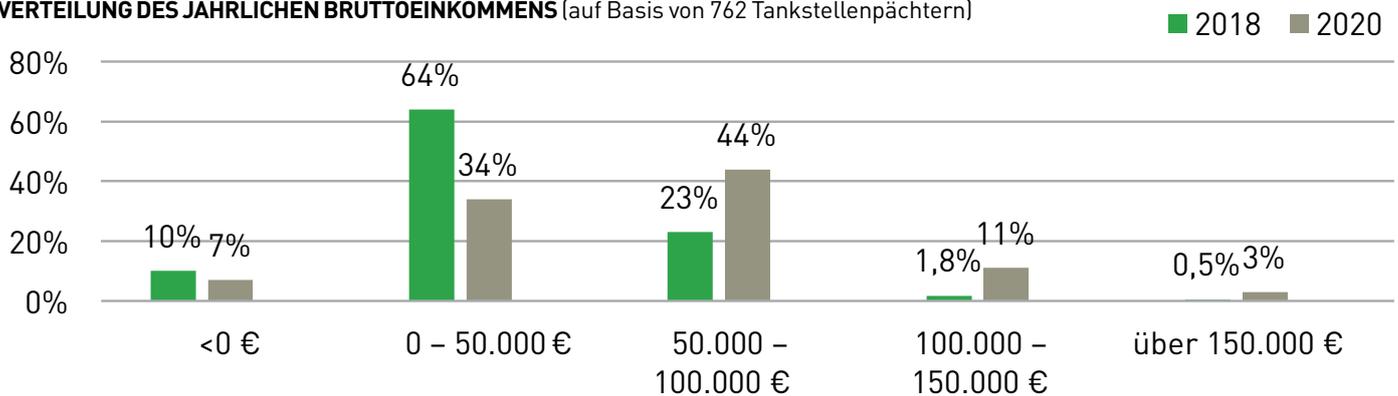
Erst durch das Zugeständnis von Zusatzprovisionen durch die Mineralölgesellschaften kann der Tankstellenbetreiber mehr schlecht als recht wirtschaftlich überleben. Doch das führt nicht zur notwendigen finanziellen Absicherung: Führt man sich vor Augen, dass diese Zusatzprovision ohne Angabe von Gründen jederzeit durch die Mineralölgesellschaften gekürzt oder gestrichen werden kann, erkennt man die angespannte finanzielle Lage vieler Tankstellenbetreiber. Hinzu kommt: Je erfolgreicher Tankstellenpächter arbeiten, umso weniger Zusatzprovision bekommen sie.

## Covid-19 und staatliche Wirtschaftshilfen

Covid-19 führte zu unerwarteten Auswirkungen auf das Jahresbruttoeinkommen. Die covid-bedingten betriebswirtschaftlichen Geschäftsanpassungen der Tankstellenpächter (Öffnungszeitenkürzungen, Personalreduktion, ...) in Kombination mit staatlichen Wirtschaftshilfen führten zu erstaunlichen Effekten.

Entgegen den Erwartungen stieg bei vielen Tankstellenpächtern das Bruttoeinkommen sogar an. Dies ist aber nur eine Momentaufnahme und kein struktureller, nachhaltiger Wandel zum Besseren. Auch aufgrund dieser Zahlen sollte eher die Geschäftsplanung seitens der MÖG's für „normale“ Wirtschaftsjahre überdacht werden.

Das monatliche Nettoeinkommen lt. Geschäftsplan des Tankstellenpächters beläuft sich bei einer 60 bis 70-Stunden-Woche auf einen Betrag zwischen 1.700,- und 2.700,- Euro und das bei vollem unternehmerischen Risiko!

**VERTEILUNG DES JÄHRLICHEN BRUTTOEINKOMMENS** (auf Basis von 762 Tankstellenpächtern)

Für Marchhart ist klar ersichtlich: „Stelle ich dieses Ergebnis beispielsweise dem Jahreseinkommen eines Vollzeitangestellten in der Höhe von ca. 52.000,- Euro brutto (Lt. Gehaltsreport im KURIER <https://kurier.at/wirtschaft/gehaltsreport-so-viel-verdienen-die-oesterreicher/401404626>) gegenüber, kann ich von einem Tankstellenpächter nur als schlechter bezahlten Angestellten mit den Risiken und Pflichten eines Unternehmers sprechen!“

kräftige Daten bzw. Zahlen über ihre Betriebsverhältnisse zur Verfügung zu stellen. <https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/garagen-tankstellen-serviceunternehmen/berechnungstool-personalkosten.html>

**Unterstützung der Mitglieder durch Informationen und Tools**

Um das Pächtereinkommen und die Personalkosten für die Geschäftsplanung eines Betriebes grob aber dennoch realistisch abschätzen zu können und die Mitgliedsbetriebe umfassend zu unterstützen wurden Tools entwickelt die, mit wenigen Klicks aussage-

**Ing. Helmut Marchhart**  
FG-Obmann in NÖ und Betreiber  
einer AVIA-Tankstelle



© WKNÖ



© Santina Bregenz

## Zukunft des ruhenden Individualverkehrs – Interview mit DI Thomas Kinz

(FG-Obmann Stellvertreter in Vorarlberg | Betreiber einer Garage in Bregenz)

**Wie haben Sie die letzten 2 Jahre als Garagenbetreiber erlebt?**

Während der Pandemie und vor allem zu Zeiten des Lockdowns war auf Grund der Bewegungseinschränkungen das gesamte Verkehrsaufkommen rückläufig. Es hat sich jedoch gezeigt, dass aufgrund mangelnder Bequemlichkeit (Masken) und der gesundheitlichen Bedenken die Bevölkerung den PKW dem öffentlichen Personennahverkehr vorzieht. Trotzdem verzeichneten die Parkhäuser im ersten Jahr einen Rückgang von bis zu 95 % und auch durch den nicht mehr stattfindenden Tourismus waren die Reisebusparkplätze leer! Diesen Sommer jedoch hat die Auslastung der Parkhäuser den Stand vor Ausbruch der Pandemie erreicht, was unter anderem auf die offenen Grenzen zurückzuführen ist. Eklatant ist, dass die Reisebusparkplätze nach wie vor äußerst schwach besucht werden, da der touristische Gast eher – aus Infektionsgründen – auf den Pkw ausweicht.

**Dies alles wird wohl nach Corona Geschichte sein?**

Ich kann mir durchaus vorstellen, dass sich das Kaufverhalten nachhaltig verändert hat. Es könnte sein, dass auf Grund des dau-

erhaften Rückganges des stationären Handels zugunsten des online-Handels innerstädtisch nicht mehr die Belegungszahlen – die wir vor Corona hatten – erreicht werden können. Dazu kommt der Druck, dass aus ökologischen Gründen der Individualverkehr reduziert werden soll. Wobei die derzeit angedachte Umstellung auf Elektrofahrzeuge eine vorübergehende Entwicklung sein dürfte, da Elektrofahrzeuge die Umwelt dauerhaft mehr belasten.

Auch ist die ländliche Situation im Vergleich zur städtischen Region eine völlig unterschiedliche. Auf Grund der starken Zersiedelung wird weiterhin der PKW als Transportmittel dienen (müssen).

Obwohl von politischer Seite das Auto als Verkehrsmittel negativ besetzt ist, ist der Privat-Pkw offensichtlich derzeit und auch in naher Zukunft in Vorarlberg nicht ersetzbar. Daher müssen Handels- und Dienstleistungszonen, zum Erhalt der Attraktivität für den Kunden, weiterhin Parkraum in Form von Tiefgaragen und Parkhäusern zum Erhalt der erforderlichen innerstädtischen Infrastruktur schaffen.

# eFuels als Hoffnungsträger für nachhaltige Mobilität

**W**enn man Klimaschutz wirklich ernst meint und technologieoffen betrachtet, dann geht es immer stärker darum, wie man umweltschonende Energien speichert. Hier gibt es drei Möglichkeiten: Batterien, Wasserstoff und eFuels. Und ich bin überzeugt, dass wir alle drei brauchen werden“, so Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport und Verkehr in WKÖ. Die Bundessparte lud daher zur Veranstaltung „eFuels – Chance für Dekarbonisierung der Mobilität“, die im Juni in hybrider Form in der Wirtschaftskammer Österreich stattfand. Wichtig ist es Klacska zufolge, der Bevölkerung auch für die Zukunft eine Mobilitätsgarantie zu geben: „Es muss sowohl der Individualverkehr als auch die Versorgung mit Gütern weiterhin sichergestellt werden. Daher spielt die Diversität in der Technologie eine so große Rolle“, betonte Klacska.

Ganz ähnlich bezeichnete Magnus Brunner, Staatssekretär im Klimaministerium, eFuels, also synthetisch erzeugte und CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe, als eine von mehreren wichtigen Zukunftstechnologien: „Wenn wir die Energiewende schaffen und die Klimaziele im Verkehrssektor erreichen wollen, dann müssen wir technologieoffen denken. Denn E-Mobilität wird eine wichtige Rolle im Bereich des eher urbanen Individualverkehrs spielen, auf der Langstrecke und im Schwerverkehr wird Wasserstoff eine Lösung sein, und gerade was den Bestand betrifft, werden vor allem eFuels wichtige Schlüsseltechnologien sein.“ Brunner zufolge sind schließlich nicht die Verbrennungsmotoren das Problem, sondern die CO<sub>2</sub>-Emissionen. „Ein Verbrennungsmotor kann genauso mit sauberen eFuels betrieben werden. Unser Ziel muss daher sein, Alternativen zu suchen, auf Innovation zu setzen und dann die richtigen Lösungen zu finden“, so der Staatssekretär. Gibt es außerdem ausreichend Anreize und wird die Wirtschaft mit ins Boot geholt, dann kann die Energiewende Brunner zufolge eine „Riesenchance für den Wirtschaftsstandort“ sein.

## AVL List arbeitet an Pilotanlage zur Herstellung von eFuels

Jürgen Rechberger, Vice President Hydrogen & Fuel Cell bei AVL LIST, schilderte, wie das Unternehmen AVL List, das gerade eine der größten Power-to-Liquid-Anlagen weltweit plant, hier eFuels herstellen will. Diese werden Rechberger zufolge in Zukunft in mehreren Bereichen zum Einsatz kommen: „eFuels werden die Lösung im Luftfahrt und Marinebereich sein. Und sie werden eine von mehreren Optionen im Automotiv-Sektor sein.“ Konkret werden synthetische Kraftstoffe im Bereich der Bestandsflotten



eine wichtige Rolle spielen können. „Das ist ein Riesenvorteil von eFuels: Man kann in die bestehende Flotte eingreifen und diese CO<sub>2</sub>-frei machen. eFuels sind daher die entscheidende Lösung, um die Klimaziele 2040 zu erreichen. Denn wir sehen es bei AVL nicht als realistisch, die gesamte bestehende Flotte an Fahrzeugen in Österreich bis 2040 austauschen zu können“, so Rechberger.

Jürgen Roth, Vorsitzender der eFuel Alliance Österreich, illustrierte das Problem der Bestandsflotte anhand von Zahlen: „Wir haben 7,5 Millionen Kraftfahrzeuge in Österreich, die mit Verbrennungsmotor betrieben werden, die durchschnittliche Behaltdauer beträgt mehr als acht Jahre. Wenn wir in Österreich noch schneller sein wollen als die EU und die Mobilität schon bis 2040 umbauen wollen, dann wird sich das ohne eFuels nicht ausgehen.“ Laut Roth haben eFuels aber noch weitere entscheidende Vorteile: Sie sind speicher- und transportfähig und sie haben gleiche Eigenschaften wie fossile Kraftstoffe, wodurch die Umrüstung unproblematisch sei. Auch deshalb ist Roths Organisation sowie eine Reihe weiterer österreichischer Forschungseinrichtungen beim Projekt von AVL List mit dabei: „Mit dieser größten Demoanlage weltweit leisten wir einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz: Denn wenn andere Länder unsere Technologie nutzen, haben wir einen viel größeren Hebel und bewirken viel mehr als wir das alleine könnten.“ ■

Weitere Informationen zu eFuels unter <https://www.efuel-alliance.at/>