



Frequenzimmobilien- Report (III) 2015

Wer Tankstelle sagt, muss Veränderung denken

Inhalt

1. VORWORT	3
2. WAS BISHER GESCHAH	5
2.1. aktuelle Marktentwicklung	5
2.2. Tankstellen neu gedacht & umgesetzt	5
Dr. Alexander Kopecek im Interview	9
3. WAS PASSIEREN WIRD	11
3.1. Retail	11
3.2. Architektur	11
3.3. Größer als die anderen	17
3.4. Energie verändert: Mobilität der Zukunft	17
DI Dr. Georg Benke: Das Energieeffizienzgesetz und seine Auswirkungen auf Tankstellen.....	20

Impressum:

Herausgeber: SIDE PROJEKT Immobilienmanagement GmbH, Landstraßer Hauptstraße 60/14, A-1030 Wien
Tel.: +43 (0)1 715 71 81, Fax: +43 (0)1 715 71 81 99, office@side-projekt.at, www.side-projekt.at
Alle Rechte: © SIDE PROJEKT Immobilienmanagement GmbH

Bild- und Quellennachweise: www.aviagmuend.at, Wien 3420 Aspern Development AG / schreinerkastler.at, Wien 3420 Aspern Development AG / Bernhard Siquans, Wien 3420 AG / Ludwig Schedl, www.ourtesco.com, www.flickr.com/photos/tescomedia, [Georg Wendt / ECE](#), [Christian Lyloff](#), [Nichran](#), [Clemens Franz](#), www.openmonumentendag.nl, www.nicsreisewelt.de, [MPREIS](#), [Gutmann](#), [Architekt Lukas Göbl](#), [Wikipedia](#), [Bundesverband Solare Mobilität e.V.](#), [DISSING+WEITLING architecture/Ursula Bach](#)



Für Wunder muss man beten, für Veränderungen aber arbeiten.

Thomas von Aquin, Philosoph und Theologe

1. VORWORT

Neue Wege entstehen, indem man sie geht. Dieses geflügelte Wort gilt in Zeiten der wirtschaftlichen Konsolidierung vor allem auch für Tankstellen. Nein, man muss keine neuen Pfade beschreiten – allerdings darf sich niemand, der einfach nur in seiner Komfortzone verweilt und nichts zu ändern bereit ist, wundern, wenn er übrig bleibt. Denn alles um ihn herum verändert sich: die Margen im Tankgeschäft, die Anzahl der Tankstellen, die Kosten des Tankstellenbetriebs, die dahinter stehende Technik und die einschränkenden Gesetze (Stichwort Energieeffizienzgesetz).

Was kann man also tun? Viel. Ein Weg führt über die Optimierung des Betriebs. Da reichen oft schon kleine Stellschrauben - so kann etwa der Shop um zusätzliche Angebote ergänzt oder die Marke verändert werden. Die Umstellung auf Automaten birgt weit mehr Potential als gemeinhin angenommen. Anstatt verwaiste Betonflächen locken optimierte Automaten-Standorte mit Services wie (mittlerweile auch automatisierten) Waschcentern, mit Post-Standorten, Bäckereien, Blumenhändlern, modernen Snack-Angeboten oder sogar Arbeits- und Übernachtungsmöglichkeiten. Die Tankstelle der Zukunft ist ohnehin ganz anders konzipiert als wir sie uns bislang vorgestellt haben. Das zeigt auch ein visionäres Projekt in der Seestadt Aspern.

Wenn eine bestehende Tankstelle hingegen mittels Optimierung nicht mehr auf adäquate Marktverhältnisse adaptiert werden kann, so sollten sich Eigentümer von dem Gedanken lösen, dass es immer nur um Sprit geht.

Tankstellen sind in vielen Fällen ausgesprochen gut gelegene Liegenschaften, also Frequenz-Immobilien.

Bereits in den ersten beiden Ausgaben des Frequenzimmobilien-Reports hatten wir das umfangreiche Immobilienentwicklungspotential aufgezeigt. Aber auch hierfür muss man sich geistig bewegen und aus den herkömmlichen Mustern ausbrechen.

Daher möchten wir in diesem Kontext noch ein Zitat anführen, es stammt von Thomas von Aquin: „Für Wunder muss man beten, für Veränderungen aber arbeiten.“

Wir arbeiten täglich daran. Die dritte Auflage des Frequenzimmobilien-Reports gibt einen kleinen Einblick in unseren Alltag.

Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen beim Lesen und freuen uns über Ihr persönliches Feedback.


Mag. Wolfgang Schmitzer




Karl Schiretz



SB-Waschcenter Ampflwang



Foto: Side Projekt



Foto: Side Projekt



Foto: Side Projekt

2. WAS BISHER GESCHAH

Der erste Frequenzimmobilien-Report sagte ein Tankstellensterben voraus, das bereits in seinen Anfängen eingetreten ist. Auch zeigte er unterschiedliche Maßnahmen auf, wie Tankstellenpächter, -betreiber und -eigentümer darauf reagieren können. Hier finden Sie nun aktualisierte Zahlen und weitere im letzten Jahr umgesetzte Projekte: Neue Nutzungsmöglichkeiten alter Tankstellen, Umdenken bei schlecht funktionierenden Liegenschaften und Optimierung des Geschäfts durch erweitertes Produkt- und Dienstleistungssortiment. „Als Hauptgrund für den Rückgang gelten der harte heimische Wettbewerb und die daraus resultierenden geringen Treibstoffmargen, aber auch die Konzentration auf Standorte mit höherer Kundenfrequenz“, heißt es in einer Aussendung. Betrachtet man den Zeitraum von 2013 bis 2014, sperrten in dieser Periode 38 Major-branded Stationen zu.

2.1. Aktuelle Marktentwicklung

Die Statistik des Fachverbands der Mineralölindustrie (FVMI) misst die Entwicklung bereits seit vielen Jahren. 2005 gab es demgemäß noch 1.950 Tankstellen, die den großen Marken zugeordnet wurden. Dazu zählen ENI, BP, Shell, OMV, JET, Avanti und MOL. Diese Gruppe wird auch Major-branded genannt. Ende 2014 gab es laut FVMI nur noch 1.373 solcher Tankstellen. Das ist ein Minus von 30 %.

Wer allerdings vom Tankstellensterben spricht, sollte differenzieren. Denn: Die Automaten-Tankstellen nahmen zu (plus 5 %). Die Anzahl der Tankstellen auf den Autobahnen blieb – bis auf eine – unverändert. Und vor allem gab es unterm Strich ein Plus bei kleinen Tankstellen(marken). Auch wenn einige von ihnen mit Performance-Problemen zu kämpfen haben, jene die sich Innovationen gegenüber offen zeigen und die verschärften Rahmenbedingungen annehmen, werden belohnt.

2.2. Tankstellen neu gedacht & umgesetzt

Sag's durch die Blume

2014 hat der niederösterreichische Blumenhändler Robert Bigl 47 insolvente Holland-Blumen-Mark-Geschäfte übernommen und ist damit nun der größte Blumenhändler Österreichs. Die Marke Blumen B&B mit dem grünen Logo ist bestens bekannt, nicht zuletzt weil sie über eine hohe Visibilität verfügt. Zehn Standorte befinden sich an ehemaligen Tankstellen, erzählt Bigl. Die Vorteile dieser Standorte sieht Bigl in der Frequenz, der Sichtbarkeit und den Werbemöglichkeiten.



Gepflegtes Auftreten

Was den einen als lästiges Anhängsel quält, ist für andere zum Geschäftsmodell geworden. Mittlerweile gibt es eigene Waschstraßenbetreiber, die z.B. den durch die Umstellung auf Automatentankstellen entstandenen Platz sinnvoll nutzen: Sie sorgen für mehr Frequenz durch das zusätzliche Angebot und zahlen Pacht an den Eigentümer.

Denn mittlerweile brauchen selbst Waschanlagen kein Personal mehr – sie funktionieren auch unbemannt, wie das SB-Waschcenter mit Freiwaschplatz und Portalwaschanlage an der Automatentankstelle in Ampflwang im Hausruckwald beweist. Hier wählt der Kunde auf einem kleinen Bildschirm das gewünschte Waschprogramm und Zusatzoptionen (z. B. Unterbodenwäsche), bezahlt mit Bankomat- oder Waschkarte, die im Elektrogeschäft des Betreibers und einigen anderen Geschäften im Ort erhältlich ist. Obwohl die Anlage erst seit April 2015 in Betrieb ist und Ampflwang mit ca. 3.400 Einwohnern recht überschaubar ist, erzielt der Betreiber rund 450 bis 500 Wäschen pro Monat, was unter diesen Bedingungen ein sehr respektable Wert ist.

In Österreich sind außerdem erste Franchisesysteme im Bereich Waschanlagen in Ausarbeitung, sie wollen mit einer bekannten Marke und speziellem Know-how einen Vorteil für den Franchisenehmer bieten.

Café, aber schnell!

Simple, aber effektiv: Automaten. Was bei Benzin und Diesel funktioniert, geht auch beim Treibstoff für müde Fahrer und Mitreisende. Automaten sind leicht aufgestellt und bieten einen schnellen Schluck oder Snack. Aber Vorsicht: Die Bewegung läuft auch in die andere Richtung, Kunden wollen an bestimmten Standorten immer mehr und besseres Service, also z.B. ein richtig feines Kaffeehaus zum Genießen – wer hier einen Automaten aufstellt, positioniert sich völlig falsch.

Automaten an der Tankstelle

Darf's noch was dazu sein. Cross-Selling gehört zum kaufmännischen Alltag. Warum sollte eine Tankstelle also nicht zumindest mit einem ordentlichen Automatenangebot den Benutzern mehr Anreize bieten als nur Treibstoffbefüllung?

Das Automatengeschäft ist mittlerweile hoch professionalisiert, egal ob für Getränke, Zigaretten, Lebensmittel, kleine Snacks oder anderes. Auch Abholstationen für Pakete wie von Post24 werden hinsichtlich des stets weiter steigenden Onlinehandels immer wichtiger.

Wo könnten diese daher besser platziert sein als an einem Frequenzknotenpunkt? Und wenn man schon ein Packerl abholt, dann tankt man halt gleich auch ...

Schlafen an der Tankstelle



Foto: www.aviagmuend.at



Foto: www.aviagmuend.at



Foto: www.aviagmuend.at

Schlafen an der Tankstelle

Still und heimlich hat sich die Vermarktungs-Kooperation Fair Sleep in Österreich zu einem beachtlichen Anbieter gemauert. Jetzt sollen neue Märkte erobert werden: es geht nach Deutschland. 50 Standorte soll es 2020 geben, kündigten die Markeninhaber Andreas Weber, Gerald Wurz und Franz Schrenk an.

Fair Sleep unterscheidet sich insofern von anderen Budget Hotels, als dass es keine Standardisierungen gibt, die am ehesten mit Motels vergleichbaren Häuser bieten simple aber saubere Übernachtungsmöglichkeiten. Kostengünstig gebaut wird dank einem hohen Vorfertigungsgrad durch ein Werk der Firma ELK.

Das erste Motel – und damit der Grundstein der gesamten Geschäftsidee – entstand direkt an einer Tankstelle mit Waschcenter, Shop und Gastronomie in Gmünd. Der Betreiber, Andreas Weber, baute einfach ein kostengünstiges Fertighaus hin und das Ding war fast wider Erwarten gut ausgebucht. Heute hat die Vermarktungskoooperation Fair Sleep 15 Mitgliedsbetriebe mit 330 Zimmern und 700 Betten.

Umnutzung

Das Grundstück in der Kaisergasse in Linz war bis Mitte 2014 eine Automaten-Tankstelle.



Im Zuge eines Verkaufsverfahrens erwarb eine Linzer Gesellschaft die Liegenschaft und plant in unmittelbarer Nachbarschaft zum „Projekt Kaiserhof“ die Errichtung eines Wohn- und Geschäftsgebäudes.

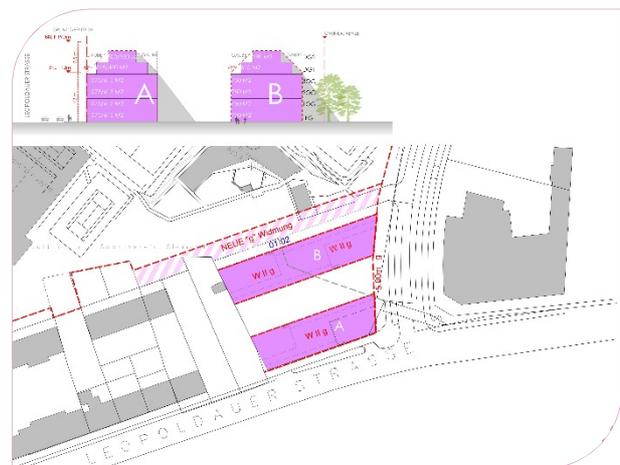
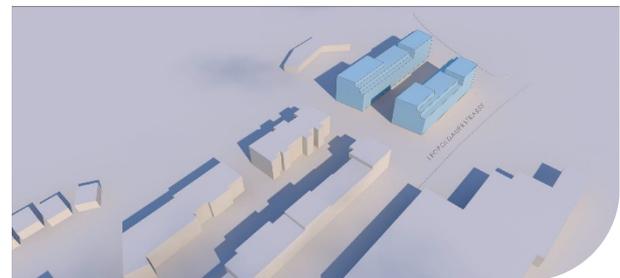
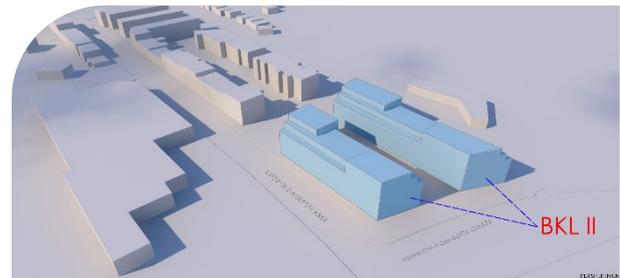
Die Tankstelle wurde mittlerweile abgerissen, Baubeginn für das neue Projekt wird Frühjahr 2016 sein.



Ein weiteres Beispiel der Umnutzung ist ein Projekt im 21. Wiener Gemeindebezirk. Auch hier soll statt einer Automaten-Tankstelle eine Wohnhausanlage errichtet werden.



Dieses Projekt befindet sich derzeit noch in der Planungsphase.



Seestadt Aspern



Foto: Wien 3420 Aspern Development AG / © schreinerkastler.at

Blick vom nördlichen Ufer des Sees auf das Seeparkquartier mit Holzhochhaus HoHo

Gemischte Quartiere mit belebten Erdgeschosszonen garantieren eine Stadt der kurzen Wege.



Foto: Wien 3420 Aspern Development AG / © schreinerkastler.at



Foto: Wien 3420 Aspern Development AG / © Bernhard Siquans

Work-Life-Balance. In der ersten Entwicklungsphase werden 2.600 Wohneinheiten und 2.000 Arbeitsplätze geschaffen. Der Seepark dient als zentrale Erholungsfläche für Seestädter und Besucher gleichermaßen. Im Bild der See inklusive Seepark mit Blick in Richtung Janis-Joplin-Promenade.

Dr. Alexander Kopecek

Vorstand der Wien 3420 Aspern Development AG im Interview



Wie sehen Sie generell die Zukunft der Mobilität? Sprich: Wie werden wir uns in Zukunft von A nach B bewegen? Welche Rolle wird dabei die versorgungstechnische Infrastruktur - konkret Tankstellen - spielen?

Kopecek: Das Benützen wird mehr im Vordergrund stehen als das Besitzen. Mobilität wird immer ein zentrales Anliegen der Menschen bleiben. Die Frage ist, mit welchen Verkehrsmitteln und mit welcher Technologie in der Zukunft Wege zurückgelegt werden. Hier werden zu allererst die öffentlichen Verkehrsmittel weiter an Bedeutung zulegen. Dieser Entwicklung haben wir in der Seestadt bereits Rechnung getragen. Die wesentliche Frage wird sein, welche Antriebsformen verwendet werden: Strom, Gas, Benzin, Wasserstoff. Für all diese mögliche Entwicklungen gewappnet zu sein und sich darauf einstellen, ist das Ziel. Wahrscheinlich wird die Abhängigkeit von einem einzigen Verkehrsmittel abnehmen. Die Menschen werden zu jedem Zeitpunkt jenes Verkehrsmittel wählen, das gerade am besten zu den aktuell anstehenden Bedürfnissen passt.

Die Seestadt Aspern setzt auf die Kombination von U-Bahn, Bus, Auto, Carsharing, Fahrrad. Wie bzw. in welcher Weise wirkt sich das auf den Straßenraum aus? Welche Rolle spielt dabei E-Mobilität? Und wo wird der Strom getankt - gibt es dafür eigene Tankstellen?

Kopecek: Durch die Konzentration des Stellplatzangebotes für Autos in öffentlichen Garagen können die Bewegungsräume für Fußgänger und Radfahrer stark erhöht werden. Die Gehsteige in der Seestadt sind daher großzügig, reichhaltig mit Mobiliar versehen und mit grünen Zwischenräumen gestaltet. Die Qualität des öffentlichen Raumes nimmt in der Planung und Umsetzung einen sehr hohen Stellenwert ein. E-Mobilität spielt dabei genauso eine Rolle. E-Bikes sind Bestandteil der Seestadtflotte: Fahrräder, die von den SeestädterInnen geliehen werden können. E-Tankstellen gibt es in der Seestadt bereits in der Garage des IQ Aspern Technologie Zentrums. Alle Garagen müssen vorbereitende bauliche Voraussetzungen für die Errichtung von E-Tankstellen berücksichtigen.

Die Seestadt Aspern gilt in vielen Bereichen als Prototyp bzw. als Vorzeigebispiel für die zukünftige Entwicklung von urbanen Siedlungsgebieten. Wie sieht das Mobilitätskonzept für die Seestadt Aspern aus?

Kopecek: Die Seestadt ist auf die Förderung des Fuß- und Radverkehrs ausgerichtet. Baumreihen, Grünstreifen und belebte Erdgeschosszonen sollen für eine hohe Aufenthaltsqualität sorgen. Es soll für jedes Mobilitätsbedürfnis der Bewohner die passende Mobilitätsform vorhanden sein. In der Seestadt bedeutet Mobilität einerseits optimale Anbindungen mit einem Mix schneller, umweltfreundlicher, öffentlicher Verkehrsmittel (U-Bahn, Straßenbahn, Schnellbahn, Intercity und Busse). Und andererseits setzt man auf kurze Wege und Entschleunigung. FußgängerInnen, RadfahrerInnen und der öffentliche Verkehr haben Vorrang. E-Mobilitätsangebote, Carsharing sowie attraktive Rad- und Fußwege ergänzen den Mobilitätsmix.

Im vergangenen Jahr hat der „Aspern Mobilitätsfonds“ den Mobilitätspreis des Verkehrsclub Österreich (VCÖ) erhalten. Was ist der „Aspern Mobilitätsfonds“? Was sind seine Ziele?



Fotos: Wien 3420 AG; © Ludwig Schedl

Kopecek: In der Seestadt bedeutet Mobilität ein Mix aus zahlreichen Maßnahmen. Von zentraler Bedeutung ist die Errichtung eines hochrangigen öffentlichen Verkehrsmittels. Durch die Konzentration der Stellplätze in Garagen gewinnen wir Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Räumen. Durch die Errichtung des Mobilitätsfonds können wir alternative Mobilitätsformen, wie CAR-Sharing, Zustellservice per Lastenräder und ähnliches anbieten.

TESCO / Click and Collect Store



Foto: www.ourtesco.com

TESCO Tankstelle Cleethorpes



Foto: www.flickr.com/photos/tescomedia

ECE-Alstertal-Einkaufszentrum in Hamburg Poppenbüttel - während die Eltern einkaufen, können sich die Kinder auf einem virtuellen Spielplatz amüsieren



Foto: Georg Wendt / ECE

3. WAS PASSIEREN WIRD

„Mehr als die Vergangenheit interessiert mich die Zukunft, denn in ihr gedenke ich zu leben“, soll Einstein gesagt haben.

Was können Tankstellenbetreiber, Pächter und Eigentümer nun also in diesem verschärften Marktumfeld tun? Jedenfalls sollten sie es nicht negieren, Vogel-Strauß-Taktik hat noch nie langfristig wirtschaftlichen Erfolg gebracht.

Was aber sehr wohl helfen könnte, ist ein Perspektiven-Wechsel; sich zu fragen, was in der Zukunft Rendite bringt und ob die Tankstelle, wie wir sie bisher kannten, überhaupt noch lange existieren wird.

Eine Schlussfolgerung aus den bisherigen Überlegungen lautet: Um in Zukunft gute Geschäfte zu machen – nein: um überhaupt überleben zu können – muss sich eine Tankstelle klar positionieren. Dies kann über verschiedene Wege gelingen, der Preis ist sicherlich der härteste und nicht immer intelligenteste Weg.

Denn immer mehr werden Tankstellen zu Orten des qualitativen Aufenthalts. Sie werden Shoppingcentern ähnlicher oder bekommen die Funktion des allgemeinen Nahversorgers, bei dem man die Wäsche reinigen lässt und schnell einen Happen isst.

Eine andere Positionierungsmöglichkeit, die bislang bei den funktional Denkenden viel zu kurz gekommen ist, lautet Architektur. Während Kritiker nun sogleich aufheulen und ins Treffen werfen, dass es keine architektonische Gestaltung brauche und das nur verschwendetes Geld sei, sollten sie an den Mehrwert von Architektur bei Büroimmobilien, privaten Häusern oder eben auch Shopping Centern denken. Wer geht denn gerne in eine Blechschachtel und verbringt dort den halben Tag?

3.1. Retail

So viel ist mittlerweile jedem klar: Die Tankstelle ist nicht mehr nur ein Ort, um Treibstoff zu erwerben. Betrachtet man die Entwicklung, die Evolution der Tankstelle, zeigen sich starke Parallelen zwischen Einkaufs- oder Fachmarktzentren und Tankstellen.

Während Einkaufszentren darum bangen, Umsätze (und damit Mieterträge) aufgrund des Online-Handels zu verlieren, bieten sich dadurch der klassischen Tankstelle Chancen. „Der Kaufakt ist mobil geworden. Wir kaufen zu Hause, im Geschäft und unterwegs“, meint Wolfgang Richter, Geschäftsführer des Retail-Beraters RegioPlan.

Wer während eines langweiligen Meetings über das Smartphone im Internet etwas bestellt, schaut am Nachhauseweg an einer Abholstation vorbei („Click and Collect Store“). Diese sollte praktisch gelegen sein – also z.B. bei einer Tankstelle.

Die große Parallele zwischen Einkaufszentren und Tankstellen liegt aber vor allem in der Notwendigkeit, Aufenthaltsqualität zu schaffen. Shopping-Malls haben hier die Nase meilenweit voraus, wobei sie auch ihre Besucher noch deutlich länger binden wollen, als dies für Nachversorgung auf Tankstellen nötig ist. Hierfür fahren Shopping-Malls aber schwere Geschütze auf: Im Salzburger Europark gibt es ein Haubenrestaurant sowie eine eigene Kleinkunstabühne, die auch eigenständig betrieben wird. Kostenloses Wi-Fi ist selbstverständlich, Lounges und Gamestations genauso.

Der jüngste Clou der Hamburger ECE, ein EKZ-Errichter und Betreiber: Für die Kinder gibt es einen digitalen Spielplatz mit Augmented Reality; wenn sie mittels Beamer auf den Boden projizierte Gegenstände einsammeln oder verschieben können und der Boden dann etwa mittels LEDs reagiert bzw. das System auch erkennt, wo sich die Kinder selbst befinden, gibt es für die Kids kein Halten mehr. In sechs ECE-Centern ist so ein digitaler Abenteuerplatz bereits Realität.

Ein weiterer Trend ist, ganze Quartiere oder Stadtteile zu entwickeln und dann einen Teil davon mit Handel zu bespielen, den Großteil aber für die Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. Solche Qualitäten sind auf Tankstellen bei weitem noch nicht angekommen. Die Katze beißt sich dabei in den Schwanz. An einem Ort bei dem Sauberkeit und Personal noch ein Thema sind, wird sich kein entsprechendes Zusatzgeschäft ansiedeln wollen. Weiterer Umsatz bleibt aus und die Aufenthaltsqualität stagniert maximal auf niedrigem Niveau.

Auffällig ist außerdem noch ein anderer Trend. Während sich Tankstellen früher ein Zusatzgeschäft durch einen Shop geholt haben, versuchen immer mehr Fachmarktzentren oder andere Handelsagglomerationen auch eine Tankstelle anzusiedeln. Die einen als Teil einer gesamten Immobilienentwicklung, die anderen als Business-Case und Zusatzangebot. Lebensmittelhändler wie Hofer in Österreich oder international Carrefour, Tesco etc. verkaufen den Shoppern einfach nebenbei ihren selbst gebrandeten Treibstoff.

3.2. Architektur

Die durchschnittliche Tankstelle, wie sie landeinland aus am Straßenrand zu finden ist, zeichnet sich in aller Regel nicht durch ein Übermaß an Architektur aus. Vorrangig ist sie das Produkt rein funktionaler Überlegungen und folgt dem internationalen Gestaltungskanon des Konzerns, der als Mineralöllieferant dahinter steht. Im Vordergrund ist das plakative Branding mit den CI-Farben und dem Logo des Konzerns. Auf diese Weise soll ein Wiedererkennungswert geschaffen werden. Der architektonische Anspruch gerät dabei allzu oft ins Hintertreffen.

Tankstelle Skovshoved

Die Tankstelle im dänischen Küstenort Skovshoved wurde im Jahr 1936 vom dänischen Architekten Arne Jacobsen errichtet und ist nach umfassender Renovierung und Restaurierung knapp 80 Jahre später noch immer in Betrieb.



© Christian Lylloff



© Christian Lylloff



© Nichran

Gestern noch Tankstelle ...

Das war nicht immer so: Ein Blick zurück in die Geschichte – als die Mobilität noch jung und die Straßen frei von Staus waren – offenbart eine gestalterische Qualität, wie man sie heute nur noch selten findet. Eine gestalterische Qualität, die es neu bzw. wieder zu entdecken und wieder zu errichten gilt. Und die angesichts der Herausforderungen, mit denen sich Tankstellenbetreiber schon jetzt und in nicht allzu ferner Zukunft noch wesentlich stärker konfrontiert sehen werden, durchaus einen Wettbewerbsvorteil bringen kann.

Nur wenige Vertreter dieser vergangenen Bauepoche sind heute noch erhalten und erinnern als stumme Zeugen an eine Zeit, in der Tankstellen noch Architektur und nicht nur Funktion waren. Namhafte Planer wurden damals mit dem Design beauftragt und brachten Gestalt und Funktion unter einen Hut oder besser unter das obligate Vordach, das vor Wind und Wetter schützen soll und sich bis heute als markantes Erkennungszeichen für diese spezifische Bauaufgabe gehalten hat.

Eine der wenigen noch existierenden, allerersten Tankstellen steht im dänischen Küstenort Skovshoved - und ist nach wie vor in Betrieb. Kein geringerer als Arne Jacobsen, einer der bekanntesten Architekten und Designer seiner Zeit, entwarf das Gebäude im Jahr 1936 im Stil des Funktionalismus für den US-amerikanischen Mineralölkonzern Texaco. 2003 wurde die Tankstelle vom Architekturbüro Dissing + Weitling – zwei ehemalige Schüler von Jacobsen – umfassend saniert und wieder in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Wenige dieser architektonischen Kleinode haben den Sprung in die Gegenwart geschafft, sondern sind einfach von der Bildfläche verschwunden. Was an Gebäuden noch erhalten ist, wird heute bisweilen sogar unter Denkmalschutz gestellt, wie die Reichsautobahn-Tankstelle im deutschen Fürstenwalde. 1937 war sie eine der ersten Tankstellen an einer Autobahn und wurde als Fürstenwalde-Typus zum Prototyp für viele weitere Tankstellen im ganzen Land.

Manchmal führt der langfristige Erhalt über den Umweg der Umnutzung, so geschehen beispielsweise beim „Auto Palace“, einer ehemaligen Tankstelle, ebenfalls aus den 1930er Jahren, in der niederländischen Stadt Nimwegen. Errichtet wurde sie vom Architektenteam Meerman und Van der Pijil und dient heute dem holländischen Architekten Koos van Lith als Büro, der das nun denkmalgeschützte Gebäude 1993 umfassend restaurierte.

Zwar nicht denkmalgeschützt aber deshalb nicht weniger erhaltenswert erachtete Karola Meinke die alte Tankstelle an der Oranienburger Straße in Gransee (D). Die ehemalige Esso-Tankstelle verwandelte sie in eine Essen-Tanke mit entsprechendem Sprachwitz im Firmenlogo. Besonders günstig sei, dass die Hungrigen für einen kleinen Snack nicht einmal aus dem Auto aussteigen müssen: „Einfach vorfahren, bestellen und schmecken lassen“, lautet Meinkes gastronomisches Konzept für den etwas anderen Imbiss.

... heute schon 24-Stunden-Shop ...

Der Glanz vergangener Tage ist verblasst – das gilt sowohl für die Tankstellenarchitektur als auch für das Geschäftsmodell Tankstelle, das sich rein auf den Verkauf von Benzin- oder Dieselmotorkraftstoffen und auf das Fahrzeug bezogene Dienstleistungen beschränkt. Mit dem Verkauf von Treibstoff lässt sich als Betreiber heute nicht mehr genug Umsatz erwirtschaften. „Die Margen sind so gering geworden, dass man davon kaum noch leben kann“, lautet der durchgängige Tenor auf Betreiberseite. Und so gehört die frisch (auf)gebackene Semmel und der Kaffee heute genauso zum Bild der Tankstelle wie der angeschlossene Shop, wo man von Zeitschriften und Zigaretten über Snacks, Blumen und kleine Geschenke bis hin zu dem, was man vor Ladenschluss im Supermarkt nicht mehr bekommen hat, alles kaufen kann, was man für den täglichen Bedarf braucht. Dazu kommen vermehrt auch Dienstleistungsangebote wie Post, Paketabholdienst oder sogar eine an die Tankstelle angeschlossene Putzerei. Eventuell ist ab und an dann auch noch eine Autowäsche angesagt - je nach Wettervorhersage und Warteschlange vor der Waschstraße. Ansonsten ist man, was das Auto selbst betrifft, auf sich alleine gestellt. Kein Tankwart, der fragt „Volltanken?“ und währenddessen die Scheiben reinigt oder bereitwillig den Luftdruck in den Reifen prüft und nach dem Ölstand sieht. Das muss der Kunde heute selbst erledigen, der klassische Beruf des Tankwarts ist mehr oder weniger ausgestorben. „Früher konnte man einfach den Tankwart um technischen Rat fragen, wenn beim Auto irgendetwas nicht funktioniert hat. Meistens waren an die Tankstellen auch Werkstätten angeschlossen. Das gibt es heute kaum noch“, bedauert auch der Wiener Architekt Georg Soyka von Soyka/Silber/Soyka. „Heute steht in der Tankstelle ein Kassier hinter dem Tresen, der Zigaretten, Süßigkeiten und Benzin oder Diesel abrechnet. Der Job in der Tankstelle ist zu einer banalen Dienstleistung geworden. Damit einher geht ein gewisses Selbstverständnis, das sich im äußeren Erscheinungsbild der Tankstelle widerspiegelt“, ist Georg Soyka überzeugt.

Tankstelle mit Architektur – da muss man schon lange suchen! Welcher Franchisenehmer will sich aber auch schon gegen die international vereinheitlichten und auf die Funktion optimierten Gestaltungsstandards eines multinationalen Konzerns auflehnen? Ein Betreiber, der das bislang sehr konsequent durchgezogen hat, ist Gutmann-Tankstellen mit Firmensitz in Innsbruck. Auch bei den 37 Tankstellen des Betreibers in Tirol, Vorarlberg, Salzburg und Kärnten reicht das Angebotspektrum weit über den Verkauf von Treibstoff hinaus und so ist in nahezu jede Tankstelle auch ein kleiner Supermarktshop integriert. Seit mehreren Jahren arbeitet Gutmann dabei mit der Tiroler Supermarktkette MPreis zusammen, die die Shops mit einem ausgewählten Warenangebot bestückt.

Im Jahr 2011 eröffnete Gutmann am Grabenweg in Innsbruck auch die erste Tankstelle mit umfassendem MPreis-Sortiment mit den gleichen Verkaufspreisen wie im Supermarkt.

Ihren wirtschaftlichen Zenit hat die Tankstelle im deutschen Fürstenwalde längst überschritten. Als eine der ersten an einer Autobahn und Prototyp für viele weitere steht sie heute unter Denkmalschutz, wenngleich die Zapfsäulen entfernt und das Gebäude nicht mehr genutzt wird.



© Clemens Franz

Die Benzinstation in Nijmegen, in den 1930er Jahren von den Architekten errichtet, dient heute als Architekturbüro und wurde nach ihrer Renovierung im 1993 unter Denkmalschutz gestellt.



Foto: www.openmonumentendag.nl

Essen und Trinken statt „Esso“ im „Drive in Imbiss“ in der Oranienburger Straße in Gransee (D).



Foto: www.nicsreisewelt.de

Ebenso wie der architekturaffine Supermarktbetreiber setzt auch Gutmann auf Architektur. „Das ist nicht immer ein leichtes Unterfangen, unsere Gestaltungsvorstellung gegen die strikten Vorgaben unserer Franchisegeber durchzusetzen, aber in der Regel haben wir damit Erfolg“, erklärt Alexander Gutmann, Prokurist und Junior-Chef und bereits die dritte Generation im Unternehmen. Das erste Projekt von Gutmann, das sich auf diese Weise vom Tankstellen-Mainstream abhebt, liegt zwei Jahrzehnte zurück. Im Jahr 1996 fertiggestellt, zeigt die Tankstelle im Tiroler Hall was man gestalterisch aus der Bauaufgabe mit einem architekturbegeisterten Bauherren machen kann. Es ist alles da, was dieses Genre braucht – das große Dach, die Stützen, die Lichtreklame samt Schriftzug und Farben des Treibstofflieferanten bis hin zur konstruktiven Gestalt. „Nur ist die Architektur sorgfältig an den Ort angepasst und jedes Element bis ins Detail geplant“, erklärt der für die Planung und bauliche Umsetzung verantwortliche Architekt Martin Kinzner. „Gutmann war auch einer der Ersten, der ein vollwertiges Restaurant mit der Funktion Tankstelle kombiniert hat“, so Kinzner weiter. Dieses sitzt in die Konstruktion eingebettet auf dem Dach mit lärmgeschütztem Atrium und Blickdiagonalen zur Servicezone und zu den umliegenden Bergen, ergänzt um hochwertiges Mobiliar und eine gute Küche. Dem Architekturdebüt des Tankstellenbetreibers folgten weitere.

Im Jahr 2001 wurde in Prutz das Folgemodell zu Hall errichtet und seitdem ist die architektonische Gestaltung zum integralen Bestandteil bei jedem Um- oder Neubau geworden. „Wir haben bislang nie überprüft, ob sich die Architektur auch tatsächlich auf der Frequenz in unseren Tankstellen auswirkt oder sich damit die Verkaufszahlen steigern lassen.

In erster Linie ist es uns ein persönliches Anliegen, das unsere Immobilien auch optisch einen gewissen Anspruch erfüllen. Und wir bekommen von unseren Kunden regelmäßig ein positives Feedback – nicht unbedingt definitiv auf die Architektur bezogen, sondern viel allgemeiner auf die Atmosphäre in unseren Tankstellen und Raststationen. Und das hängt aus unserer Sicht definitiv mit der Architektur zusammen, die sich subtil auf den Gesamteindruck auswirkt“, so Gutmann-Junior. Darüber hinaus „ist der architektonische Anspruch auch in vielerlei Hinsicht nachhaltig“, wie Kinzner betont. „Bei den Neubauten haben wir mit innovativen, schlanken Attikas gearbeitet und auf den fetten Balken mit Werbung im Dachbereich verzichtet. Damit wird auch die Werbeüberflutung im Straßenbild eingedämmt. Natürlich erkennt man auch bei den Gutmann Tankstellen den Treibstofflieferanten, aber die Werbeflächen sind auf einzelne Großtafeln beschränkt.

Das hat auch den Vorteil, dass bei einem Betreiberwechsel – wie beispielsweise beim Umstieg von Esso auf ENI – nicht die Corporate Identity (CI) des gesamten Gebäudes überarbeitet und umgebaut werden muss, sondern sich auf einige wenige Elemente beschränkt. Das ist eine wesentliche Zeit- und vor allem auch Kostenersparnis“, so Kinzner.

... und morgen Mobilitäts-Hub

„In Zukunft wird es immer mehr Tankstellenbetreiber geben, die Wert auf Architektur legen. Schließlich wird auch über die Verpackung verkauft“, ist Kinzner überzeugt. „Mit zunehmenden Waren- und Dienstleistungsspektrum an den Tankstellen und Raststationen gewinnt die Optik wieder mehr an Bedeutung. Darin liegt die große Chance für die Architektur“, meint auch sein Wiener Kollege Georg Soyka. „Über die Architektur wird auch eine Referenz für die angebotenen Produkte abgeleitet und über gutes Design kann man einen anderen Stellenwert in der Wahrnehmung der potentiellen Konsumenten erzielen“, so Soyka weiter.

Wenn auch nicht unmittelbar, so wird sich dieser technische Wandel von Verbrennungs- hin zu Elektromotoren auch ganz entscheidend auf das Angebotsspektrum und das Erscheinungsbild von Tankstellen auswirken. Nach Einschätzung der Mobilitätsexperten ist mittel- bis langfristig der schrittweise Umstieg von fossilen zu regenerativen Energieträgern nicht nur möglich, sondern auch sehr wahrscheinlich. „Elektromobilität ist derzeit die aussichtsreichste Option, CO₂-Emissionen im Straßenverkehr zu reduzieren“, ist Günther Lichtblau, Leiter der Abteilung Verkehr und Lärm im Umweltbundesamt, überzeugt. Ein gemeinsames, mehrjähriges Forschungsprojekt mit dem Institut für höhere Studien (IHS), der Technischen Universität Wien, dem Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) und dem Center für Social Economic Research in Polen, kommt zu dem Schluss, dass ein deutlicher Strukturwandel zur Elektromobilität im Individualverkehr bis zum Jahr 2030 aus volkswirtschaftlicher Perspektive möglich sei. Bis zum Jahr 2050 soll Elektromobilität zudem den Löwenanteil im Verkehrsmix ausmachen.

„Die Tankstelle als Auflademöglichkeit wird nur noch bedingt Bedeutung haben“, ist Architekt Soyka überzeugt, der sich selbst erst vor kurzem ein Elektrofahrzeug zugelegt hat. In Zukunft wird man zu Hause in der Garage Strom tanken oder auch direkt auf der Straße, beispielsweise über eigene Stromanschlüsse an Straßenlaternen. Das Auftanken des Fahrzeuges – sei es mit Diesel, Benzin oder Strom wird in Zukunft noch weiter in den Hintergrund treten, vor allem im innerstädtischen Bereich. Im Überlandverkehr sieht die Sache etwas anders aus – auf langen Strecken wird aus Sicht von Mobilitätsexperten der Bedarf auch weiterhin bestehen. Die Zukunft gehört hier den Schnellladestationen, wo über so genannte Supercharger mit Starkstromanschluss das Aufladen wesentlich schneller erfolgt als über das konventionelle Stromnetz. Aber selbst hier benötigt ein Ladevorgang rund eine halbe Stunde. „In dieser Zeit muss man den Tankstellenkunden etwas anbieten. Von der Essens- und Einkaufsmöglichkeit über alle Dinge, die man in einer halben Stunde erledigen kann. Beispielsweise einen Friseur, ein Fitnessstudio, Besprechungs-Units oder Kojen zum Power-Napping“, malt Soyka ein Bild der Tankstelle der Zukunft. Der große Vorteil der Tankstellen ist dabei sicherlich die neuralgisch hochwertige, verkehrstechnische Lage.

Zwei, die gut zueinander passen: Tankstelle und Supermarkt – beide auf demselben Grundstück.



Foto: Ramsau im Zillertal – MPREIS mit Gutmann-Tankstelle / © MPREIS

Ein Bauherr, der sich traut: Die Tankstelle im Tiroler Prutz vereint alle klassischen Funktionen, die eine Tankstelle braucht, erweitert um ein ansprechendes Restaurant mit guter Küche, eingepackt in anspruchsvolle Architektur.



© Gutmann

Grüne Tankstelle: Der Tower of Power in Wien Brigittenau gibt als Projekt im kleinen Maßstab einen Ausblick darauf, wie der Gebäudetypus Tankstelle in Zukunft aussehen kann – samt Energieproduktion mittel Photovoltaik und Windkraft vor Ort.



© Architekt Lukas Göbl

Soyka ist aber davon überzeugt, dass sich die neuen Inhalte auch im Aussehen der Gebäude widerspiegeln werden. Die Tankstelle wird grüner werden. In diesem Zusammenhang wird in Zukunft natürlich vor allem auch die Energieproduktion vor Ort in Form von Solar- oder Windkraftanlagen zum Thema für die Planung und Errichtung werden.

Einen ersten Vorgeschmack wie Tanken bzw. Tankstellen in Zukunft aussehen können, gibt ein Gemeinschaftsprojekt zur Errichtung einer energieautarken Elektro-Lehr-Tankstelle, das aus den Mitteln des AMS finanziert und in Wien-Brigittenau derzeit errichtet wird.

Der Tower of Power wird über zwei Photovoltaik-Anlagen am Dach des benachbarten Berufsausbildungszentrum sowie einer Kleinwindtestanlage in Form einer austauschbaren Windpumpe für die benötigte Energie sorgen. Energieüberschüsse werden in das Stromnetz der Stadt Wien eingespeist und in Spitzenzeiten wird Strom aus dem Netz gezogen – allerdings nur so viel, dass die Energiebilanz in Summe positiv ist.

„In Summe wird also nicht mehr Energie an die Autos und Fahrräder abgeben als vom Tower selbst produziert werden kann“, erklärt Johann Gettinger, Projektleiter am Berufsförderungsinstitut, einer der Projektpartner des Tower of Power.

3.3. Größer als die anderen

Sich über Größe zu positionieren ist freilich nicht der leichteste Weg. Es muss allerdings auch nicht gleich die ganze Welt sein, die es zu erobern gilt. Die in München ansässige Firma Allguth hat sich zum Beispiel im bayrischen Raum einen Namen gemacht, indem sie konsequent qualitätsorientiert vorgeht – etwa beim Essen oder bei der Autowäsche, aber auch indem neue Geschäftssparten wie ein Getränkemarkt integriert wurden. „Das umfangreiche Sortiment unserer Allguth Getränkemarkte umfasst mehr als 1000 Artikel. Unser erstklassiges Angebot lässt uns mit dem Fachhandel konkurrieren und auf einer bis zu 1.500 m² großen Verkaufsfläche ein konstantes und hervorragendes Preis-/Leistungsverhältnis darstellen“; heißt es auf der Homepage von Allguth. Und wer die Stationen kennt, weiß, dass man den Moët & Chandon auch gerne dort trinken würde, denn mit einer herkömmlichen Tankstelle haben Allguth-Shops nur mehr wenig gemein.

Eine weitere Spielart, sich über Größe zu positionieren, ist der Umfang an Services. Die Euro Rastpark-Gruppe mit Hauptsitz in Regensburg punktet mit komfortabel ausgestatteten Rastanlagen an wichtigen Routen für Transport und Touristik.



An ausgewählten Verkehrsknotenpunkten werden im Rahmen partnerschaftlicher Kooperationen auch Restaurants, Lkw-Waschanlagen und andere Dienstleistungen mit angesiedelt. Angeboten werden getrennte Tankzonen für LKW/PKW, Restaurants, Cafés/Bistros, Terrassen, Sanitäreinrichtungen mit Duschen, Kinderspielecken, 24-h-Shops und vieles mehr.

Eine weitere Spezialform an Tankstationen stellen die Autobahntankstellen dar. Diese bieten Reisenden rund um die Uhr umfassenden Service im Shop-, Bistro- und Sanitärbereich. Deren Zahl hat sich von 74 auf 73 verringert (ohne Schnellstraßen).

3.4. Energie verändert: Mobilität der Zukunft

Der öffentliche Verkehr und der Fahrradverkehr werden vielerorts zunehmend attraktiver gestaltet. Dem Auto wird bald vor allem im urbanen Raum eine massiv untergeordnete Rolle zukommen. Um diesen Wandel zu begreifen und sein Geschäft schon jetzt auf die veränderten Bedingungen auszurichten, ist es wichtig, die Hintergründe und die aktuellen Änderungen zu verstehen: Neue Angebote wie Bike-Sharing oder Car-Sharing eröffnen völlig neue Möglichkeiten, geben Anstoß zum Umdenken, ein Auto zu fahren setzt schließlich nicht voraus, es auch besitzen zu müssen. Auch ein erstes Roller-Sharing wird in Wien bereits angeboten. Die Nutzung elektrisch betriebener Fahrzeuge stellt eine Möglichkeit dar, dem Klimawandel und der Ressourcenverknappung entgegenzuwirken – und das wird von Städten (Stichwort Smart Cities) und Regionen massiv unterstützt.

Für Tankstellen bedeutet dies: Die Frequenzen bleiben zwar oder werden vielleicht sogar mehr, aber es werden nicht nur Autos, sondern auch Fahrräder und andere „Frequenzbringer“ serviert werden wollen. Selbst Fußgänger sollten daher zu der erweiterten, und später zur Kernzielgruppe ernsthafter Tankstellenbetreiber zählen. Städte wie Grenoble betreiben jetzt schon aktive Stadtentwicklung, um Fußgänger, Fahrräder und Roller zu fördern. Man verbietet Autos und stellt stattdessen spezielle Wegweiser an verkehrsgünstigen Stellen auf, die Wegstrecken für Fußgänger so exakt wie möglich angeben, also nicht nur in Entfernung, sondern auch in vorberechneter Wegzeit, in Minutenangabe. Dies soll den Fußgängern die Möglichkeit vor Augen führen, schnell, ja, vielleicht sogar schneller von A nach B zu kommen, als auf motorisierter Weise.

Die 2015 in Wien stattfindende Konferenz „16. International Conference on Walking and Liveable Communities“ unterstreicht außerdem den Weg zu einer autofreien Stadt. Das Zeitalter der Multimobilität ist endgültig angebrochen. Das Auto wird künftig also, so sind sich Experten und vor allem: die Politiker einig, nur mehr eines von vielen Elementen im großen Verkehrsinfrastruktur-Netz sein. Das Öffentliche Verkehrsnetz wird zukünftig eine zunehmend wichtigere Rolle spielen. Innovative Mobilitätsangebote werden den öffentlichen Personennahverkehr attraktiver machen.

Völlig emissionsfrei mit dem car2go-Elektroauto. Eine Akkuladung reicht für bis zu 140 km ...



Foto: car2go-Elektroautos in Berlin / © Wikipedia

Park&Charge Wallbox



© 2012 Bundesverband Solare Mobilität e.V.

Kreuzungsfrei durch die Innenstadt: Snake ist ein Radweg im „ersten Stock“, den Kopenhagen durch die Innenstadt gebaut hat.

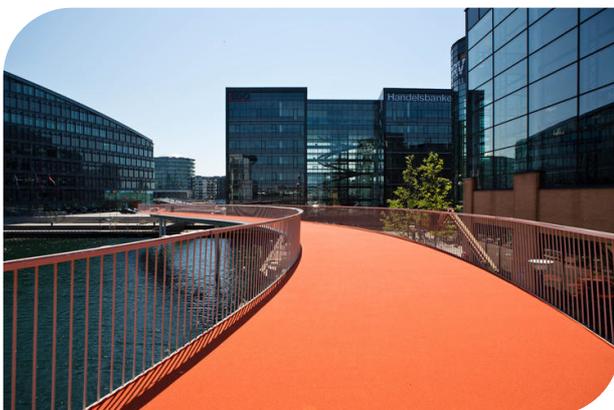


Foto: DISSING+WEITLING architecture/Ursula Bach

So wird es verschiedene kombinierbare Verkehrsangebote, sozusagen auf individuelle Ansprüche zuschneidbar, geben. Wien wagt einen ersten Schritt in Richtung dieser multimodalen Mobilität, und plant die Einführung einer Mobilitätskarte, die Fahrgäste gleich zu mehreren Nutzungsmöglichkeiten berechtigt. Neben der Funktion der Jahreskarte der Wiener Linien in der Zone 100 sieht die Mobilitätskarte auch die Nutzung von Park&Ride-Anlagen vor, weiters soll durch sie das Aufladen von E-Bikes und Elektroautos an Elektrotankstellen ermöglicht werden. In weiterer Zukunft sollen die Funktionen durch Leistungen wie Mietautos, Car-Sharing, Taxis und Flughafentransfers ergänzt werden. In Stuttgart gibt es eine ähnliche Einrichtung. Der Besitz eines Mobilpasses berechtigt den Kunden automatisch dazu, die Angebote von car2go in Anspruch zu nehmen und auf das Car-Sharing-System bzw. auf ein City-Bike der Deutschen Bahn zurückzugreifen.

Vor allem in Großstädten gewinnen E-Cars immer mehr an Ansehen. Besonders für kurze Strecken sind sie bestens geeignet. Sie sind wendig, passen so gut wie in jede Parklücke, sind leise und umweltfreundlich. Perfekte Voraussetzungen also für jede Lebenssituation, ob privat oder beruflich. Besonders durch das Prinzip des Car-Sharing-Systems wird versucht werden, Privatpersonen und Firmen das Konzept der Elektromobilität näher zu bringen.

Anfang 2012 gab es in Deutschland rund 220.000 car2go-Kunden und 5.600 Fahrzeuge. Deutschland setzt sich das Ziel, in den nächsten fünf Jahren auf mindestens eine Million Elektrofahrzeuge umzusteigen. Bis 2030 soll sich diese Zahl versechsfachen. Der erfolgversprechende Trend hat viele Anbieter der Autoindustrie derartig angespornt, dass in manchen Städten wie beispielsweise Berlin bereits ein harter Kampf um die potenziellen Neukunden entfacht ist, was zwangsläufig auch zu besseren Konditionen in Bezug auf Service und Preis führen wird.

Car-Sharing wird außerdem inzwischen auch gerne von Unternehmen in Form von betrieblichen E-Car-Sharing verwendet. Seit 2008 gibt es beispielsweise in Oslo, Göteborg und Kopenhagen ein elektrisches Car-Sharing-Konzept. Gegen einen bestimmten monatlichen Betrag wird eine bestimmte Anzahl an E-Autos an Unternehmen vermietet. Mitarbeiter unterschiedlicher Firmen haben mit individuellen Zugangskarten gemeinsamen Zugang zu den Fahrzeugen.

Dass das Konzept von car2go ausgerechnet in der Pilotstadt Ulm nicht überlebte, lag u. a. daran, dass es auf Großstädte mit mindestens einer halben Million Einwohner ausgerichtet ist. Da in Ulm die Autos auch oft benutzt wurden, um in die zur Stadt gehörenden umliegenden Gemeinden zu gelangen, wurden kurzerhand Zuschläge für den Stadtrand verrechnet, was erheblich zur allmählichen Ablehnung der Smarts führte. Dass der Misserfolg in Ulm dem Gesamterfolg von car2go jedoch keinen Abbruch tat, beweisen die schwarzen Zahlen, die das Unternehmen, das es mit immer größerer Konkurrenz aufnehmen muss, in anderen Städten, darunter auch Wien, schreibt.

Mit der allmählichen Verbreitung von E-Cars erhebt sich natürlich auch die Frage nach entsprechenden Tankstellen. In dieser Hinsicht kommt womöglich der Umstand, dass im Handy-Zeitalter immer weniger Telefonzellen benötigt werden, sehr gelegen. Diese könnten zu Ladestationen für E-Cars umfunktioniert werden. So erhalten weit über 13.000 Telefonhäuschen in Österreich eine neue Funktion. Turin hat es Österreich bereits vor drei Jahren mit der Installation einer solarbetriebenen Multifunktionszelle vorge-macht. Welche Funktionen bietet diese für den Nutzer? Internetzugang, die Messung der Luftqualität, die Möglichkeit auch E-Bikes und Elektro-Roller zu laden. Und, fast ein wenig überraschend: Telefonieren kann man auch.

Park&Charge nennt sich das erste Stromtankstellensystem Europas, dessen Nutzer einen für alle diese Tankstellen passenden Schlüssel erhalten. Privatpersonen steht der Erwerb einer solchen Ladesäule offen, um etwaigen selbst produzierten Strom auf dieser Weise zur Verfügung zu stellen. Und auch in Japan reagiert man auf die Innovationen am Mobilitätsmarkt. Dort werden rund 300 Restaurants einer Restaurantkette mit öffentlichen Ladestationen für Elektroautos ausgestattet. Die Gäste finden nach Verlassen des Restaurants ein vollständig aufgeladenes Auto vor. Um dieses Angebot in Anspruch nehmen zu dürfen, muss man übrigens nicht einmal Gast sein. Stromtankstellen für jedermann gibt es in Japan des Weiteren auch bei Autohändlern und Supermärkten.

Noch komplizierter wird die Zukunft natürlich, wenn man auch noch mögliche Treibstoffe wie die Wasserstoffzelle (hier gibt es etwa bereits zwei Wasserstoff-Tankstellen der OMV in der Wiener Shuttleworthstraße und in Innsbruck) oder Erdgas durchdenkt, wobei sich Erdgas in Österreich noch kaum bemerkbar gemacht hat.



Ein Artikel in der Tageszeitung Kurier berichtet, dass laut VW weltweit der Anteil von Erdgas-Fahrzeugen seit dem Jahr 2000 um 24 Prozent gestiegen sei und in Italien gar 800.000 Autos mit diesem Treibstoff fahren, Österreich hingegen lediglich knapp 10.000 Erdgas betriebene Fahrzeuge zähle. 2014 seien 966 Erdgasfahrzeuge zugelassen worden.

Auch der Blick in die Realität alternativer Tankstellen in Österreich offenbart noch ein echtes Randproblem: Erstmals wurden vom Fachverband der Mineralölindustrie in einer Messung 2013 auch Strom-Tankmöglichkeiten erhoben. Es sind 9, mehr nicht. Erdgastankstellen gebe es zwar 171, allerdings seien diese mit 3 Prozent leicht rückläufig.

Das EEffG und seine Auswirkungen auf Tankstellen

Mit Jahresbeginn trat das neue Energieeffizienzgesetz in Kraft. Damit wurde eine Vorgabe der EU umgesetzt, deren klares Ziel es ist, den Energieverbrauch in Europa und somit auch in Österreich zu senken.

Mit dem neuen Energieeffizienzgesetz (EEffG) geht eine Trendwende in der Energiepolitik einher. Lag in den letzten Jahren die Aufmerksamkeit bei Erneuerbaren Energien, so wird durch das EEffG der Vermeidung der Nachfrage – d.h. dem Energiesparen – mehr Augenmerk geschenkt. Auch beim Einsatz von Treibstoffen müssen Maßnahmen gesetzt werden.

Was bedeutet das für den Treibstoffhandel?

Energieversorger müssen in den nächsten sechs Jahren jährlich Energieeffizienzmaßnahmen im Umfang von 0,6 % des Energieabsatzes des Vorjahres setzen – und das gilt nicht nur für die großen wie z. B. Verbund und OMV, sondern auch für jede Tankstelle oder Tankstellenkette, die mehr als 2,5 Millionen Liter Treibstoff pro Jahr an Endkunden verkauft.

Werden keine Maßnahmen gesetzt, so sieht das Gesetz strenge Regelungen vor. Je nicht eingesparter kWh ist ab 2016 rückwirkend jeweils für das Vorjahr ein „Ausgleichsbeitrag“ von derzeit 20 Cent zu zahlen. Umgelegt auf den derzeitigen Treibstoffpreis würde dies eine Verteuerung der Treibstoffe von ca. 1,25 % bedeuten.

Bekanntlich macht der Treibstoffabsatz mit seinem hohen Anteil von Tanktourismus in Österreich rund 33 % der Endenergie in Österreich aus. Also müssen relevante Effizienzmaßnahmen auch im Verkehrsbereich gesetzt werden. Alternativ steht der Zukauf von frei verfügbaren Energieeinsparungen („Weiße Zertifikate“) zu Marktpreisen oder die Zahlung des Ausgleichsbeitrags zur Diskussion - was pro Jahr über EUR 125 Millionen ausmachen kann.

Während es für Gasversorger oder Stromlieferanten leichter ist, den Kontakt zu ihren Kunden aufzubauen und Effizienzmaßnahmen einzuleiten, ist dies beim Treibstoffhandel nicht so einfach. Von einer engen Kundenbeziehung kann weder bei einer Tankstelle im Waldviertel ausgegangen werden, die den Sprit an viele tschechische Kunden verkauft, noch bei einer Tankstelle an einer Transitstrecke auf einer Autobahn. Zwar müssen die Effizienzmaßnahmen nicht beim selben Energieträger oder bei den eigenen Kunden erfolgen, aber ohne direkten Zugang zum Effizienzmarkt oder zu einem breiten Kundenstock tun sich Tankstellenbetreiber schwer, Effizienzmaßnahmen umzusetzen.

Das Energieeffizienzgesetz lässt jedoch zu, dass ein Tankstellenbetreiber aus dem Burgenland bei einem Pellets-Kunden in Tirol eine Effizienzmaßnahme setzt und sie dann für den Treibstoff angerechnet wird. Es ist also durchaus möglich, dass ein Tankstellenbetreiber einen Haushalt berät, wie er beim Heizen weniger Energie benötigt und sich dann diese Einsparung beim Treibstoff anrechnen lässt. Aber ist die Branche dazu in der Lage?

Welche Effizienzmethoden gibt es im Verkehrsbereich, die noch dazu durch den Treibstoffhändler veranlasst werden können? Hat er überhaupt die Möglichkeit, Endkunden zu einem geringeren Energieverbrauch zu bewegen? Man wird in der kurzen Zeit nicht ganz Österreich zum Spritspartraining bewegen können! Eventuell bei jedem Tankvorgang den Kunden mit einer Überprüfung des Luftdrucks bei den Reifen zu „beglücken“. Natürlich bieten sich Kooperationen im Bereich der Logistik oder der öffentlichen Mobilität an, aber auch damit dürfte man nicht alles schaffen.

Es stellt sich also die Frage: Was kann man hier unternehmen?

Es scheint fast, als hätte die Branche die Zauberformel dafür gefunden. Ein Griff in die Trickkiste der Alchemie hat ein Mittelchen hervorgebracht, welches den Dieselmotorkraftstoff um rund 2,6 % effizienter machen soll. Und das zu Preisen, die unter den Zusatzkosten durch den Ausgleichsbeitrag liegen. Also eine Win-Win-Situation für den Vertrieb, für die Kunden und auch die Umwelt?

Dem Dieselmotorkraftstoff, der der ÖNORM EN 590 entspricht, werden zusätzlich zu bereits derzeit beigefügten Additiven noch weitere Mindestmengen an Reinigungs- und Reinhalteadditive (Detergents) in einem Mindestausmaß von 301 mg/kg, was einer Konzentration von mindestens 280 ppm v/v entspricht, zugesetzt. Reinigungsadditive zielen auf eine Verminderung der Ablagerungen im Einspritzsystem und dadurch auch auf eine verbesserte Verbrennung des Kraftstoffes ab. Darüber hinaus enthalten diese Additive „Reinigungsbestandteile, die das Kraftstoffsystem sauber halten und weitestgehend die Verkokung der empfindlichen Einspritzdüsen verhindern. Dadurch wird eine Verschlechterung von Schadstoffemissionen, Leistung und Kraftstoffverbrauch über die Laufzeit infolge von Düsenverkokung verhindert. In Summe soll es durch diese Wundermittel zu einer Reduktion des Kraftstoffverbrauchs um 2,6 % kommen, was bedeutet, dass damit die Effizienzfrage für den Diesel und einem Teil der Ottomotorkraftstoffe gelöst sein dürfte.

Zwar ist die Effizienzmaßnahme vom zuständigen Wirtschaftsministerium akzeptiert, aber es müssen noch die Nachweise über die realen Einsparungen durch einen derzeit laufenden Test nachgeliefert werden. Werden die angesprochenen Einsparungen in der Praxis auch erreicht? Hier kann es also noch zu Änderungen kommen und es ist möglich, dass letztlich nicht 2,6 % sondern nur noch 1,9 % oder 1,5 % als Einsparung gutgeschrieben werden. Mit den 2,6 % werden die Maßnahmen für den Diesel erreicht, aber auch beim Ottomotorkraftstoff, der einen Anteil von 20 % des Treibstoffverbrauchs ausmacht, müssen noch Maßnahmen gesetzt werden.

Daher sollte sich die Branche nicht zurücklehnen und sich nicht zu früh über den Griff in die Alchemie freuen.

Weiterhin ist zu überlegen, wo man Effizienzmaßnahmen initiieren und damit seinen Beitrag zur Effizienzsteigerung liefern kann. Ein guter Ausgangspunkt wäre, Energieeffizienzmaßnahmen bei sich selbst, also im konkreten Fall bei den Tankstellen, zu setzen. Erfahrungsgemäß lassen sich hier meist Einsparungen erzielen, wodurch man doppelt profitiert: Man spart Energiekosten und ein Teil der Verpflichtungen zum Setzen von Energiesparmaßnahmen lässt sich auch erfüllen. Gleichzeitig machen dabei die Tankstellen einen Effizienzsprung nach vorne.



Autor DI Dr. Georg Benke ist Gesellschafter der e7 Energie Markt Analyse GmbH und beschäftigt sich schwerpunktmäßig mit Themen der effizienten Energienachfrage (Gebäudetechnik sowie Energiemanagement), der österreichischen Raumwärme und die damit verbundenen Energiepreise sowie der Energiestatistik.
www.e-sieben.at

Frequenzimmobilien-Report (III) 2015

wird Ihnen zur Verfügung gestellt von SIDE PROJEKT Immobilienmanagement GmbH

Mehr Informationen zu Hochfrequenz-Lagen an Straßen, zu Umnutzungsmöglichkeiten und zur Optimierung Ihres Tankstellenbetriebs unter:

www.side-projekt.at