



Die Zukunft der Tankstellen – Quo Vadis

UBG entwickelt seit Jahren Tankstellenstandorte in hochattraktiven Verkehrslagen. Hohe Renditen und langfristige Mietsicherheit zeichnen ein Investment in diese Immobilienklasse aus.

Angesichts der bevorstehenden Veränderungen, sowohl durch sparsamere Verbrennungsmotoren, als auch durch die voranschreitende Entwicklung alternativer Antriebe, wie z.B. der Elektro-, Wasserstoff- oder der Hybridantrieb, stellt sich die Frage, welche Auswirkungen dies auf das heutige Tankstellennetz in der Bundesrepublik mittel- bis langfristig haben wird.

Doch dazu muss man erst ein klares Bild davon haben, wohin die Reise geht, d.h. welche Antriebsarten zukünftig vorherrschen werden. Doch schon daran hapert es, insbesondere auch wegen fehlender innovativer Kooperationen mit Energieversorgungsunternehmen. Wegen der langen Ladezeiten gibt es derzeit noch kein wirtschaftlich erfolgversprechendes Geschäftsmodell für den Aufbau eines flächendeckenden Netzes an leistungsstarken Ladestationen bundesdeutscher Tankstellen.

Da sich also die Tankstellenbetreiber zurückhalten, kommt der Aufbau einer flächendeckenden Infrastruktur öffentlicher Ladestationen in Deutschland auch nur langsam voran. Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft sieht bis zum Jahr 2020 einen Bedarf von 70.000 öffentlichen Ladepunkten zur Normalladung und 7.100 Schnellladepunkten. Bisher gibt es gerade einmal ein Zehntel davon. Die Zahl der Säulen wächst in jüngster Zeit aber kräftig.

Auch die deutschen Autobauer wollen ihren Beitrag an dem Aufbau von Ladestationen leisten. In einem ersten Schritt sollen 400 Schnellladestationen entlang der großen Ver-

kehrachsen in Europa entstehen. Bis 2020 werden 1.000 Stationen angepeilt. Doch Schnellladestationen mit hoher Leistung von bis zu 350 Kilowatt stellen hohe Anforderungen an das Stromnetz, sodass vielfach teure Netzverstärkungen nötig sind. Bezahlt werden diese von den Stromkunden über Aufschläge auf den Strompreis. Schon jetzt machen diese Netzentgelte rund ein Viertel des Strompreises für Haushaltskunden aus, sodass letztlich der Endverbraucher einen gehörigen Teil der Zeche für den Ausbau öffentlicher Ladestationen über seine Stromrechnung bezahlen darf.

Obwohl sich der Wandel im Schneckentempo vollzieht, sind die Experten sicher, dass langfristig Elektromobilität, Wasserstoffantrieb und Flüssiggasmotoren das Autofahren grundlegend verändern werden. Früher oder später wird der Verbrennungsmotor nach und nach an Bedeutung verlieren.

Entgegen der aktuellen Diskussion, dass von 2030 an gar keine neuen Autos mit Benzin- oder Dieselmotor in Deutschland mehr zugelassen werden sollen, gehen einige Experten davon aus, dass im Jahr 2030 der Anteil von Pkw mit reinem Elektroantrieb bei maximal 20 % der in Europa neu zugelassenen Pkws liegen wird und dass im Jahre 2040 immer noch etwa 2/3 Benziner und Diesel auf bundesdeutschen Straßen unterwegs sein werden. Geht man weiter von einer durchschnittlichen „Lebensdauer“ eines Autos von 12 Jahren aus, ist absehbar, dass auch noch in 40 Jahren an deutschen Tankstellen Otto- und Dieselmotorkraftstoff getankt werden wird.

Heute deckt ein Netz von rund 14.000 Tankstellen den Kraftstoffbedarf von mehr als 45,8 Millionen Pkw in Deutschland. Dieser Wagenpark wird einer Exxon-Studie zufolge - trotz innovativer Mobilitätslösungen, wie z.B. Carsharing - bis

zum Jahr 2030 ein Wachstum bis zu 48 Millionen Autos zu verzeichnen haben, ehe er wegen der demografischen Entwicklung der deutschen Bevölkerung bis zum Jahre 2040 wieder etwa auf das heutige Niveau von rund 45 Millionen Fahrzeuge zurückfällt.

Schon heute werden an vielen Tankstellen mehr reine Shop-Geschäfte registriert als Benzinverkäufe. Hinzu kommt das traditionell starke Waschgeschäft. Dieser Trend, dass die Tankstellen ein umfangreiches Dienstleistungsgeschäft rund um den Kraftstoff herum aufbauen und die Abhängigkeit vom Kraftstoffgeschäft weiter verringern, wird in Zukunft mehr und mehr an Bedeutung gewinnen.

So ging beispielsweise ARAL kürzlich mit dem Lebensmittelkonzern Rewe eine Allianz ein, wonach Rewe in 1.000 ARAL-Stationen einziehen und die Shops zu kleinen Supermärkten umbauen wird. Ende 2016 hat ARAL bereits 60 Tankstellen in NRW auf das Konzept „Rewe-to-go“ umgerüstet.

Shell ist eine Kooperation mit Amazon eingegangen. Der Onlinehändler wird in einigen Großstädten seine grünen Pa-

ketstände an Shell-Stationen aufstellen, aus denen Kunden rund um die Uhr Paketsendungen abholen können.

Ein anderes Lockmittel für Kundschaft jenseits von Benzin und Diesel ist für Shell die Kaffeemarke „Starbucks“. An ausgewählten Stationen gibt es zusätzlich Kaffee nach den Standards der US-Kette, allerdings bislang nur aus Automaten. Konkurrent ESSO wiederum setzt beim Kaffeeverkauf auf Tchibo. Derartige Marken sollen die Tankstellen für die Kunden noch attraktiver machen.

Fazit: Bei rückläufigem Kraftstoffabsatz werden neben dem Shop- und dem Waschgeschäft zukünftig verstärkt innovative Dienstleistungsangebote das neue Geschäftsmodell „Tankstelle“ prägen. Entscheidend für den erfolgreichen Betrieb ist und bleibt auch in Zukunft die Lage! Da Tankstellen traditionell attraktive Verkehrslagen mit optimaler Verkehrsanbindung belegen, werden diese Standorte - losgelöst vom Spritverkauf - auch zukünftig große Akzeptanz für die unterschiedlichsten Bedürfnisse ihrer Kunden genießen.

Die Erfolgsstory „Tankstelle“ wird also auch bei zunehmender E-Mobilität weitergehen!

