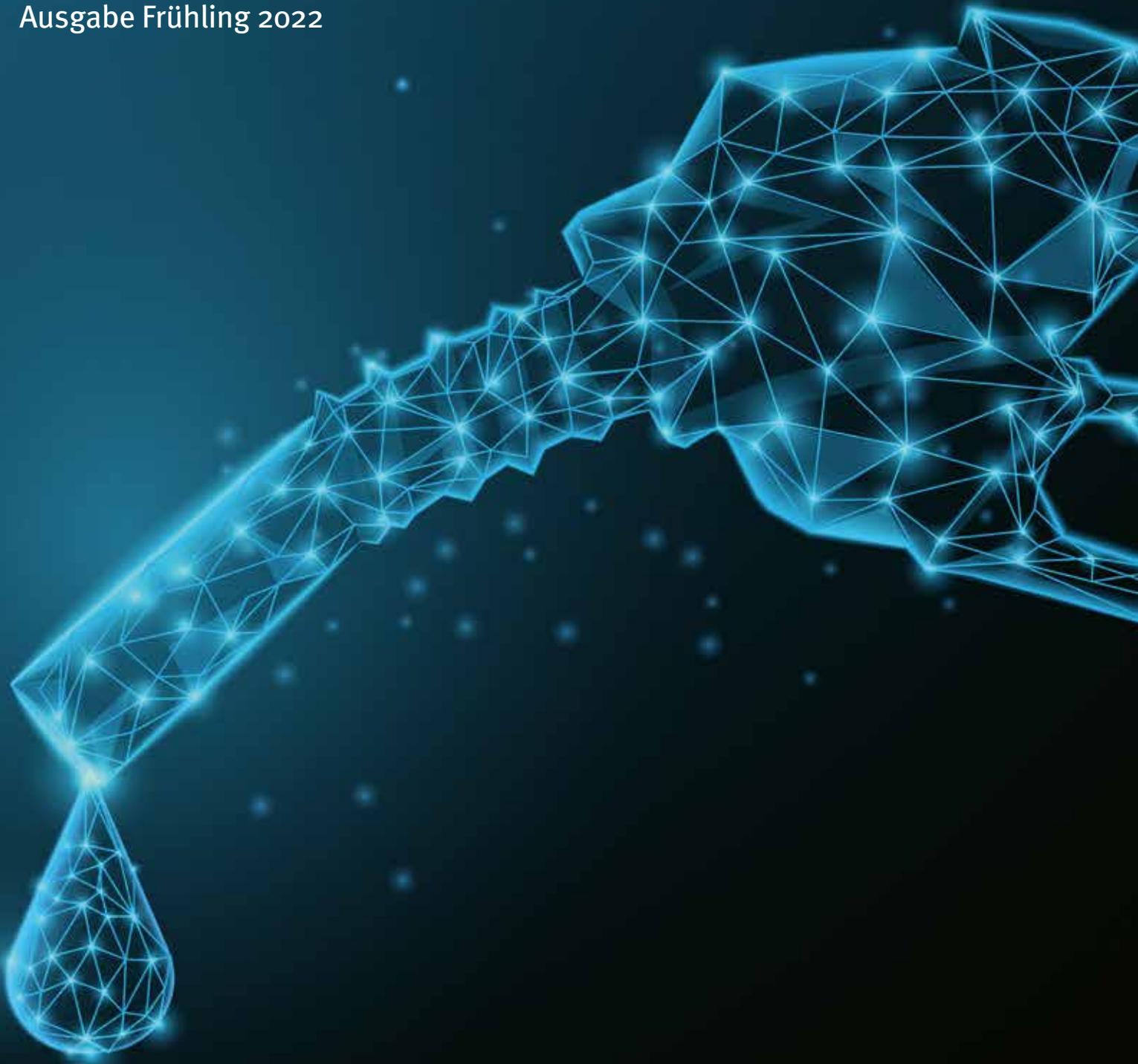


# AVENUE

Ausgabe Frühling 2022



## Tankstellen

Benzin, Brötli, Bürsten. Einblicke in eine vielfältige Servicewelt.



**Roland Bilang**  
Geschäftsführer Avenergy Suisse

**Fabian Bilger**  
Leiter HSSE und stellvertretender Geschäftsführer

Die Tankstelle ist ein allgegenwärtiges Bild in unserem Land. Die Annahme, dass fast 100% der erwachsenen Bevölkerung irgendeinen Bezug zu einer Tankstelle hat, ist wohl nicht vermessen. Selbst wer kein Auto fährt, hat vermutlich schon mal Waren von einer Tankstelle bezogen, Gas für den Gartengrill besorgt, Pressluft in den Fahrradpneu gefüllt oder ganz einfach Lebensmittel aus einem Tankstellen-Shop bezogen.

Über 6,3 Millionen Motorfahrzeuge sind in der Schweiz zugelassen – Personewagen, Last- und Lieferwagen, Landwirtschafts- und Industriefahrzeuge sowie Motorräder. Hinzu kommen die Fahrzeuge der Verkehrsteilnehmenden aus dem Ausland. Diese riesige Flotte jederzeit am Laufen zu halten und zuverlässig mit Energie von konstant hoher Qualität zu versorgen – darin liegt die Herausforderung des Tankstellengeschäfts.

Mit über 3300 Markentankstellen betreiben die Mitglieder von Avenergy Suisse und weitere Marktteilnehmer in der Schweiz eines der dichtesten Tankstellennetze Europas. Bei mehr als 1300 dieser Energieversorgungsstätten ist zudem ein Shop angegliedert, der Güter des täglichen Bedarfs anbietet. Manche Tankstellen stehen mitten im Mobilitätsstrom an Verkehrsknotenpunkten, wo Individualverkehr, ÖV und Langsamverkehr aufeinandertreffen. Andere liegen still und allein auf weiter Flur und sind selbst dort von grossem Nutzen für die Bevölkerung.

In dieser Ausgabe der «Avenue» wollen wir einmal hinter die Kulissen dieser alltäglichen und selbstverständlichen Dienstleistungen der Tankstellen blicken. Bestimmt hätte es hunderte von Geschichten zu erzählen gegeben – hunderte Tankstellen die einen Besuch verdient hätten. Wir mussten uns in dieser Ausgabe auf einige wenige beschränken, die stellvertretend für eine vielfältige und engagierte Branche stehen.

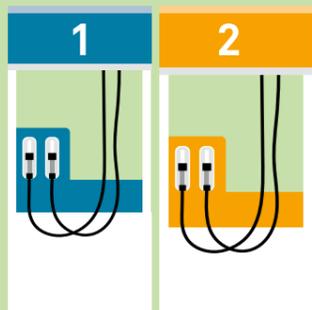
Zunächst begleiten wir eine Fahrschülerin während der Ausbildung bei ihrem Besuch auf einer Tankstelle. Wir sehen uns die Technik hinter der Zapfsäule an und lassen uns erklären, wie mit regelmässigem Unterhalt die Sicherheit und Funktionstüchtigkeit einer Tankstelle erhalten bleibt. Dann werfen wir einen Blick hinter die Kulissen des Shop-Geschäftes und einer Autowaschanlage. Und wir verfolgen den Weg des Treibstoffs von der Schweizer Grenze zur Zapfpistole an der Tankstelle.

Um die stets wachsenden Mobilitätsbedürfnisse der Wirtschaft und Gesellschaft mit Energie zu versorgen, steht uns eine robuste Infrastruktur mit fein aufeinander abgestimmten Prozessen zur Verfügung. Wir kennen aus eigener Erfahrung keinen Mangel, weder an Energie noch an Produkten des täglichen Bedarfs. Aber im letzten Jahr erreichten uns verstörende Bilder von Warteschlangen an europäischen Tankstellen, von Szenen der Gewalttätigkeit unter den Wartenden. Wenn nur ein Glied in der Kette krankt – sei es mangelnde Energie, fehlende Geräte in der Lager- und Verteillogistik oder der Ausfall von Mitarbeitenden mit ihrem Spezialwissen – kann dies rasch zu einer Versorgungskrise mit gravierenden gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Konsequenzen führen. Es ist daher sicher ratsam, zu unserem gut funktionierenden Treibstoffmarkt Sorge zu tragen, soweit dies in der Macht unserer Möglichkeiten liegt.

**«Mit über 3300 Markentankstellen betreiben die Mitglieder von Avenergy Suisse und weitere Marktteilnehmer in der Schweiz eines der dichtesten Tankstellennetze Europas.»**

Wir hoffen, dass der Blick hinter die Kulissen der Tankstellen das Verständnis für die Zusammenhänge fördert, und wünschen Ihnen eine unterhaltsame Lektüre.

# Alles rund um die Tankstelle



S. 6

## Zu Besuch an der Tankstelle



Richtig tanken will gelernt sein. Fahrlehrer Tommy Kurak erklärt beim Besuch auf der Tankstelle, wie korrektes Tanken geht und gibt Tipps zur Fahrzeugwartung.

## Hinter den Kulissen

Technik auf der Tankstelle



Hinter der Fassade einer Tankstelle verbirgt sich eine Menge Technik, die die sichere Versorgung mit Treibstoff garantiert. Roger Hausamman gewährt uns einen Einblick in das Funktionieren der Coop Tankstelle in Oberentfelden.

S. 8

S. 11

## So entsteht der Benzinpreis

Beispiel Benzin bleifrei 95

Weshalb kostet der Liter Benzin, was er kostet? Avenue erklärt, wie der Benzinpreis entsteht und welche Faktoren ihn ausmachen.

S. 15

## Auftanken, bitte!

Boote auftanken, reparieren, warten, anlegen, überwintern und vieles mehr. Ohne die vielfältigen Dienstleistungen der Bootswerft würden am unteren Bielersee wohl nicht mehr viele Motoren tuckern.

## Treibstofflogistik

Bis der Treibstoff an der Tankstelle ist, hat er eine weite Reise hinter sich. Besonders die Rheinschifffahrt und die Rheinhäfen spielen eine bedeutende Rolle bei der Gewährleistung der Energieversorgung des Landes.

## Viel mehr als nur Treibstoff

Dank dem Verband Tankstellenshops Schweiz VTSS präsentieren sich heute die schweizerischen Tankstellenshops als gut organisierte, dienstleistungsorientierte Branche mit hervorragender Abdeckung, die ihrem Personal vorteilhafte Arbeitsbedingungen bietet.

## Tankrevision

Hinter den Kulissen einer Tankwartung

Die Qualität der Treibstoffe an der Tankstelle hängt massgeblich von einem sauberen Tank im Untergrund ab. Reto Christoffel und sein Team zeigen uns, wie eine Revision eines Tankstellentanks abläuft.

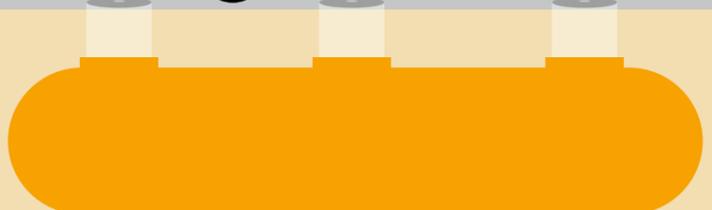
S. 29

## Wellness fürs Auto

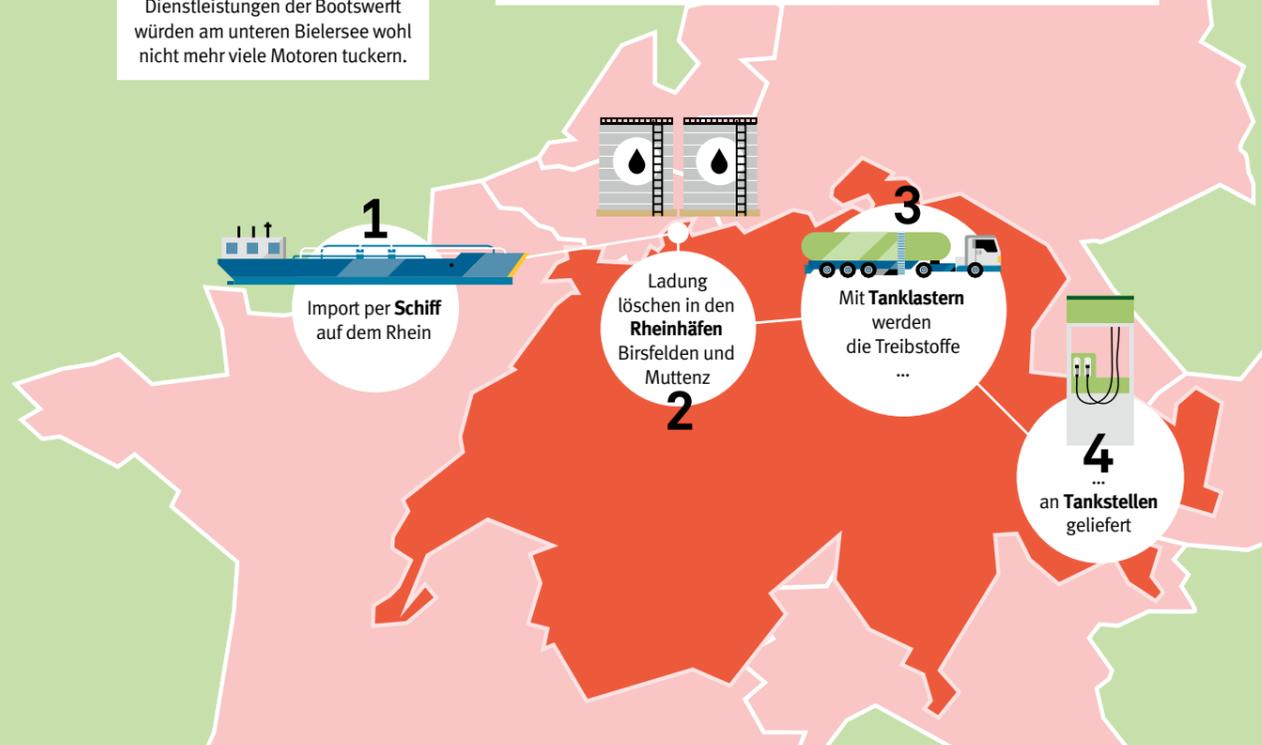


Die Kombination von Tankstelle und Fahrzeugreinigung hat eine lange Tradition. Von der Selbstbedienung bis zur kompletten Waschstrasse finden sich an den Schweizer Tankstellen Möglichkeiten zur Pflege von Autos.

## Tankstelle



S. 18



# 6 Zu Besuch an der Tankstelle

Tanken – für Millionen Menschen eine ganz alltägliche Sache, so selbstverständlich wie Einkaufen oder zur Post gehen. Aber: Richtig tanken will gelernt sein. Der Griff zum falschen Treibstoff kann einen Motor schnell ruinieren, verschütteter Treibstoff zerstört den Autolack und – die Schuhe gleich mit. Wir besuchen mit Fahrlehrerin Pauline und ihrem Fahrlehrer Tommy die Ruedi Rüssel Tankstelle in Suhr und erklären, worauf es beim Tanken ankommt.

Die Auswahl des richtigen Treibstoffes ist das A und O des Tankens – eine Selbstverständlichkeit könnte man meinen, dem ist aber nicht so. Jeden Tag kommt es zu Fehlbetankungen, sei es aus Unwissenheit oder Unachtsamkeit. Auf der Innenseite der Tankabdeckung befindet sich deshalb bei jedem Fahrzeug ein Aufkleber mit der Information, welche Treibstoffe man tanken darf. Tommys Fahrschulauto braucht Benzin mit einer Mindestkantzahl von 95. Für den sportlichen Motor darf es heute auch mal 98er-Benzin sein.

Denn Tankdeckel selbst sollte man übrigens nie einfach am Auto runterhängen lassen, erklärt Tommy: «Man kann bei den allermeisten Autos den Deckel an der Klappe einhängen. Das sollte man auch immer tun, sonst zerkratzt der Deckel mit der Zeit den Lack».

Die Zapfpistole selbst gehört immer ganz bis zum Anschlag in die Tanköffnung. Erst wenn die Pistole ganz eingehängt ist, darf man den Griff ziehen, um das Tanken zu starten. Ganz hinten am Griff gibt es einen kleinen Einrasthaken. Wenn man diesen zieht, kann man den Griff loslassen, und der Treibstoff fliesst weiter. Keine Angst übrigens, die Pistole ist mit einer Sicherung gegen das Überfüllen ausgestattet. Ist der Tank voll, stoppt das System automatisch.

Nachdem der Tank gefüllt ist, kann man die Zapfpistole wieder abziehen. Auch hier hat Tommy einen Tipp: «Es

bleibt immer ein kleiner Rest Benzin in der Pistole selbst. Wenn man die Pistole nach dem Herausziehen leicht nach oben dreht, tropft nichts auf den Lack.» Falls doch einmal etwas Treibstoff auf das Auto tropft, sollte man diesen immer gleich wegwischen. Besonders Benzin greift den Lack an und mit der Zeit können sich Spuren abzeichnen.

Pauline tankte schon das zweite Mal selbstständig in ihrer Lernzeit. «Das erste Mal war ich mit meiner Mutter tanken», sagt die 18-Jährige. Dennoch ist sie froh, einmal mit Tommy getankt zu haben: «Es gibt viele kleine Sachen, worauf man achten muss, und wenn man es von Anfang an richtig macht, gibt einem das auch eine gewisse Sicherheit».

«Wenn wir schon hier sind», meint Tommy, «können wir auch noch gleich den Reifendruck prüfen, das machen zu wenige Leute regelmässig.» Nicht nur für die Sicherheit ist der korrekte Reifendruck nämlich wichtig, sondern man kann mit einem kurzen Check auch Geld sparen. «Ist der Reifendruck zu tief, erhöht sich der Rollwiderstand des Autos und man braucht mehr Benzin» erklärt Tommy.

Wir gehen also einmal um das Fahrzeug herum zur Fahrerseite. Dort im Türrahmen befinden sich bei den meisten Modellen Aufkleber mit den Fahrzeuginformationen wie der Maximallast, der Radgrösse oder eben auch dem minimalen Reifendruck.



Mit dieser Information kann man nun mit dem Druckluftgerät den Reifendruck prüfen. Hier an der Ruedi Rüssel Tankstelle gibt es einen fest verbauten Kompressor mit ausziehbarem Schlauch. An vielen Tankstellen findet man auch mobile Geräte, die man um das Auto herumtragen kann. Verbindet man das Endstück mit dem Ventil am Reifen, so kann man über die eingebaute Anzeige den Reifendruck ablesen. Hier ist alles in Ordnung – natürlich, Tommys Fahrschulauto ist top gewartet, schliesslich ist es sein Arbeitsplatz.

Wie bei über 1300 Tankstellen in der Schweiz gibt es auch hier in Suhr einen Shop, der zur Tankstelle gehört. Es ist also Zeit für eine kurze Kaffeepause, und natürlich müssen wir auch noch unsere Tankfüllung bezahlen. Danach haben wir Zeit, Fahrlehrer Tommy noch ein paar Fragen zu stellen, bevor es wieder auf die Strasse und zur nächsten Fahrlektion für die beiden geht.



«Ich muss als Fahrlehrer im Auto jederzeit parat sein»

Tommy Kurak  
Fahrlehrer

**Avenue: Tommy, wie wird man eigentlich Fahrlehrer? Das ist ja kein Lehrberuf.**

Tommy: Tatsächlich nicht. Nein, als Fahrlehrer hat man ursprünglich mal einen anderen Beruf gelernt. Ich selbst war im Aussendienst tätig, war also schon immer viel unterwegs. Wenn man sich für die Ausbildung zum Fahrlehrer entscheidet, dann macht man als erstes einen Gesundheitscheck. Danach folgt entweder in Vollzeit oder berufsbegleitend die Ausbildung zum Fahrlehrer: Man muss übrigens auch die Taxiprüfung absolvieren, bevor man Fahrlehrer werden darf. Nach einem obligatorischen Praktikum darf man sich dann zur Berufsprüfung anmelden. Erst danach darf man seine eigene Fahrschule eröffnen.

**Avenue: Was muss ein guter Fahrlehrer oder eine gute Fahrlehrerin mitbringen?**

Tommy: Sicher die Freude am Fahren. Man sitzt den ganzen Tag im Auto, das muss

einem einfach Spass machen. Natürlich muss man gut mit Menschen umgehen können. Wir alle können uns sicher noch erinnern, als wir mit der Fahrausbildung begonnen haben, das ist Stress pur! Da muss man als Lehrperson viel Einfühlungsvermögen haben und im richtigen Moment das Richtige sagen.

**Avenue: Wenn du den ganzen Tag im Auto sitzt – wie froh bist du persönlich um den einen oder anderen Tankstellen-shop für die Nervennahrung zwischendurch?**

Tommy: Man darf das tatsächlich nicht unterschätzen. Ich muss als Fahrlehrer im Auto jederzeit parat sein, um im Notfall eingreifen zu können. Das erfordert viel Konzentration. Genug Pausen sind da sehr wichtig. Ich selbst mache nach einer Lektion eine Rauch- oder Kaffeepause, um wieder ready zu sein. Da ist der Shop in der Nähe natürlich schon sehr praktisch.



# Hinter den Kulissen – Technik auf der Tankstelle

Für die Kundschaft kaum zu sehen verbirgt sich auf einer Tankstelle viel Technik, die das reibungslose und sichere Tanken erst möglich macht. Roger Hausammann, Leiter Technik der Coop Mineraloel AG öffnet Avenue die Türen der Coop Tankstelle in Oberentfelden. Gemeinsam werfen wir in der Foto-story einen Blick hinter die Kulissen und auf die technischen Einrichtungen einer typischen Schweizer Tankstelle.

In einem grossen unterirdischen Lagertank befindet sich in unterschiedlichen Kammern der Treibstoffvorrat der Tankstelle. Über einen separaten Schacht ist jede Kammer zugänglich und wird über diesen auch vom Tankfahrzeug befüllt. 20 000 bis 60 000 Liter Treibstoff kann eine Kammer aufnehmen. Auf einer grossen Tankstelle wie in Oberentfelden fasst ein Tank in vier Kammern so rund 160 000 Liter Treibstoff.



Das grosse Rohr verbindet der Chauffeur mit dem Tankfahrzeug, um Nachschub abzuladen. Vom Treibstofftank sieht man silberne Leitungen abgehen. Über diese Leitungen werden die Zapfsäulen mit Treibstoff versorgt.



Früher wurden die Füllstände der Tanks mit Messstäben bestimmt, wie es sie hier in Oberentfelden auch noch gibt. Doch längst wird alles mit moderner Technik elektronisch überwacht. Im Shop-Gebäude befindet sich die elektronische Überstandsanzeige. Diese kann auch aus der Logistikzentrale abgerufen werden, sodass jederzeit die passende Nachschublieferung geplant werden kann.



Auch hier kann man die silbernen Treibstoffleitungen gut erkennen. Über separate Pumpen werden Diesel und Benzin zu den jeweiligen Zapfstellen geführt.



Direkt über den Pumpen und an den Treibstoffleitungen befinden sich die Zählerwerke. An dieser Stelle wird der Durchfluss gemessen und so bestimmt, welche Menge getankt wird.

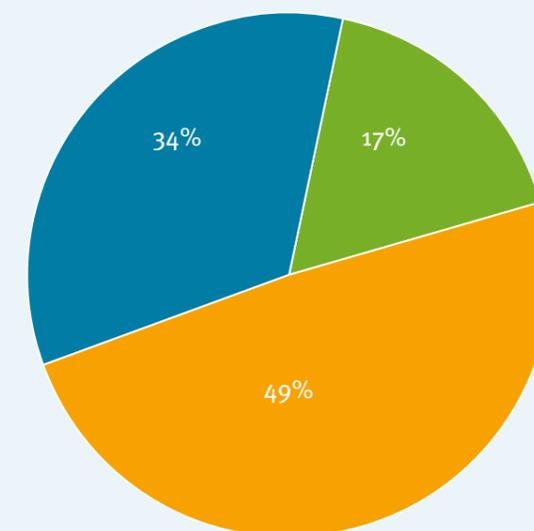


Die Information über die getankte Menge wird an das Rechenwerk oben an der Säule übertragen. Hier befindet sich der Computer, der die gesamte Säule steuert. Dieser berechnet den Gesamtpreis der Tankfüllung und sperrt nach dem Tankvorgang die Säule so lange, bis das Kassensystem die Bezahlung bestätigt. Ebenfalls erledigt der Computer die sogenannte Temperaturkompensation. Da Treibstoff bei unterschiedlichen Temperaturen eine unterschiedliche Ausdehnung hat und man nach Volumen bezahlt, wird die getankte Menge immer auf das Volumen bei 15 Grad Celsius umgerechnet.

# So entsteht der Benzinpreis

Kaum ein Preis für ein Produkt wird so heiss diskutiert wie der Benzinpreis. Politikum, Stammtischthema, Wirtschaftsfaktor – Avenue erklärt, wie sich der Preis an der Zapfsäule zusammensetzt. Alles beginnt beim Einkauf der Treibstoffe an den internationalen Rohstoffmärkten. Am globalen Ölmarkt wird in Dollar bezahlt, deshalb ist der Währungskurs ein entscheidender Faktor. Danach muss das Benzin in die Schweiz transportiert werden, in unserem Beispiel über den Rhein von Rotterdam nach Basel. In der Schweiz angekommen sind die staatlichen Abgaben fällig, Mineralölsteuer, -zuschlag und Mehrwertsteuer machen rund die Hälfte des Säulenpreises aus. Übrig bleibt die Handelsspanne in der Schweiz. Hierunter sammeln sich alle Kosten, die der Vertrieb in der Schweiz verursacht: Tankstellenlogistik, Löhne, Pachtkosten und natürlich auch der Gewinn, welcher für den Tankstellenbetreiber übrig bleiben muss. Aus diesen 3 Blöcken ergibt sich schlussendlich der Säulenpreis.

<b>Benzin bleifrei ARA (fob) Rotterdam</b>	[USD/t]	907.51
<b>Dollarkurs</b>	[CHF/USD]	0.9224
<b>Benzin bleifrei ARA (fob) Rotterdam</b>	[CHF/t]	837.09
<b>Frachtkosten Rhein (Rotterdam – Basel)</b>	[CHF]	17.28
<b>cif Basel</b>	[CHF/t]	854.37
<b>Dichte Benzin</b>	[t/1000l]	0.7450
<b>Einkauf und Fracht</b>	[CHF/l]	0.6365
<b>Mineralölsteuer</b>	[CHF/l]	0.4530
<b>Mineralölsteuerzuschlag</b>	[CHF/l]	0.3152
<b>Importabgaben</b>	[CHF/l]	0.0033
<b>Mehrwertsteuer 7.7%</b>	[CHF/l]	0.1330
<b>Steuern und Abgaben</b>	[CHF/l]	0.9045
<b>Handelsspanne Schweiz</b>	[CHF/l]	0.3190
<b>Säulenpreis</b>	[CHF/l]	1.8600



- Handelsspanne Schweiz
- Einkauf und Fracht
- Steuern und Abgaben

Dieses fiktive Beispiel dient zur Illustration der Preiszusammensetzung. Transportkosten und Handelsspannen können sich nach Versorgungsweg, Standorten und Betriebskosten unterscheiden und für jede Tankstellenanlage unterschiedlich sein.



Es kommt immer wieder vor, dass Menschen im Stress des Alltags vergessen, die Zapfpistole nach dem Tanken wieder zu entfernen. Beim Losfahren reisst dann die Zapfpistole vom Schlauch ab. Damit bei einem solchen Unfall so wenig Treibstoff wie möglich ausläuft, sind die Zapfpistolen über eine spezielle Abreisskupplung mit dem Schlauch verbunden.



Das Thema Luft und Gas spielt auf der Tankstelle überhaupt eine wichtige Rolle. Da es in den Tanks ständig zu Volumenänderungen kommt, muss Luft aus den Tanks heraus oder in die Tanks hinein gelangen können. Dieseltanks werden aktiv belüftet, das bedeutet sie haben eine Verbindung zur Umgebung. Anders ist es bei Benzintanks. Da Benzindämpfe schädlich für Mensch und Umwelt sind, werden Benzintanks in eine sogenannte Pendelung geschaltet. Das heisst, der Druck wird zwischen mehreren Tanks ausgeglichen, Luft kann jedoch keine aus dem Tank in die Umwelt gelangen. Zu erkennen ist dies an den beiden verbundenen Rohren am oberen Ende der Belüftungsleitungen.



Die Zapfpistole selbst ist eine kleine technische Meisterleistung. Sie garantiert einen sicheren Tankvorgang. Im Inneren der eigentlichen Treibstoffleitung befindet sich ein zweites kleines Rohr, welches eine wichtige Sicherheitsfunktion erfüllt. Dieses Rohr dient als Sicherung gegen das Überfüllen des Fahrzeugtanks. Der Treibstoff, der durch die Zapfpistole in den Tank fliesst, erzeugt einen Unterdruck im kleinen Rohr. Sobald der Tank voll ist und kein Treibstoff mehr fließen kann, nimmt der Unterdruck ab und ein Riegelmechanismus schliesst die Treibstoffleitung.



Eine kleine Exotenrolle nimmt ein Produkt namens AdBlue auf der Tankstelle ein. AdBlue ist ein Zusatzprodukt aus Harnstoff, welches Dieselfahrzeuge einsetzen, um in den Abgasen die Stickoxid-Konzentration zu reduzieren. Sowohl Diesel-PKWs wie auch LKWs und Nutzfahrzeuge können an dieser separaten Betankungsanlage ihren AdBlue-Tank befüllen.

Es kann vorkommen, dass auf der Tankstelle kleinere Mengen Treibstoff oder Motorenöle auslaufen oder verschüttet werden. Damit diese Treibstoff- und Ölreste nicht in die Umwelt gelangen können, verfügt jede Tankstelle über ein separates Entwässerungssystem mit einem Ölabscheider. Dieser Ölabscheider trennt alle Stoffe, die leichter sind als Wasser, vom normalen Regenwasser ab. Der Schwimmer im Ölabscheider schliesst den Ablauf automatisch an der Öl/Wassergrenze und verhindert so ein Austreten in die Kanalisation.



Auch das Thema Sicherheit ist ein Dauerbrenner auf der Tankstelle, denn schliesslich handelt es sich bei Treibstoffen um Gefahrgut, und gerade Benzin ist eine leicht entflammare Flüssigkeit. Auf jeder Tankstelle befindet sich deshalb mindestens ein Feuerlöscher, um kleinere Brände sofort bekämpfen zu können. Für jede Anlage gibt es ausserdem das gesetzlich vorgeschriebene Schutzkonzept mit Explosionschutzdokumenten, Zonenplänen und Sicherheitsvorschriften. Glücklicherweise gibt es in der Schweiz dank moderner Technik und hoher Sicherheitsstandards kaum Unfälle an Tankstellen.

Wir bedanken uns bei Roger Hausammann und Coop Mineraloel für den Einblick in die Welt der Tankstellentechnik.



# Treibstofflogistik

An den Schweizer Tankstellen werden jedes Jahr über 4 Milliarden Liter Benzin und Diesel verkauft. Damit diese Versorgung reibungslos funktioniert, steht im Hintergrund ein dichtes und breit gefächertes Logistiknetz zur Verfügung. Eine wichtige Rolle spielt der Import auf dem Wasserweg.

Würde der gesamte Treibstoffabsatz, den die Tankstellen jedes Jahr bewältigen, auf einmal in einen einzigen Zug mit modernen Kesselwagen gefüllt, würde dieser eine Länge von etwa 650 km haben, also zweimal von Genf an den Bodensee reichen. Aber selbstredend wird diese Menge über das ganze Jahr auf das ganze Land fein verteilt, was zwar weniger spektakulär, dafür umso nützlicher ist.

Die Treibstoffe gelangen auf Schiene und Strasse in die Tanklager, die im ganzen Land verteilt liegen, und schlussendlich zu einer der über 3300 Markentankstellen. Der Start dieses Weges liegt häufig bei der Inlandraffinerie in Cressier oder bei den Schweizer Rheinhäfen.

Ein Teil des Treibstoffbedarfs der Schweiz wird in der Inlandraffinerie im neuenburgischen Cressier hergestellt (siehe Kasten). Im Durchschnitt der letzten Jahre wurden jedoch zwischen 75 und 80 Prozent der in der Schweiz



Kommt nicht zum Tanken: Goran Grozdanovic von der Firma Voegtlin-Meyer bereitet die Entladung einer Benzinlieferung an der Tankstelle «Rüebliand» in Wildegg vor. Seine Fuhre hat er im Tanklager Auhafen am Rhein bezogen.



Die Benzinfracht des Tankschiffs «Stadt Aschaffenburg» wird im Auhafen über den mächtigen Teleskoparm gelöscht.

benötigten Treibstoffe aus dem Ausland importiert. Diese Produkte werden in Raffinerien in Deutschland, Italien, Frankreich, der Niederlande oder Belgien hergestellt und auf verschiedenen Wegen in unser Land gebracht. Der wichtigste Transportweg in die Schweiz ist die Bahn. Die zweitwichtigste Achse für den Import von Mineralölprodukten ist der Rhein. Im Jahr 2020 erfolgten 31,5 Prozent der Importe über die Schiene und 24,6 Prozent auf dem Wasserweg.

#### Wichtige Rolle der Rheinschifffahrt für die Energieversorgung des Landes

Die Rheinschifffahrt und die Rheinhäfen spielen also eine bedeutende Rolle bei der Gewährleistung der Energieversorgung des Landes. 2021 sind 2,33 Millionen Tonnen flüssige Treib- und Brennstoffe über die Schweizerischen Rheinhäfen in Birsfelden und Muttenz importiert worden, das sind rund 3 Milliarden Liter. Gegenüber dem Vorjahr beträgt

#### Raffinerie in Cressier (NE)

2020 hat die Raffinerie beinahe 30 Prozent der in der Schweiz benötigten Mineralölprodukte hergestellt. Bei den Treibstoffen handelte es sich um beinahe 600 000 Tonnen Benzin und über 925 000 Tonnen Diesel. In geringem Ausmass wird auch Flugpetrol aus Cressier auf den Markt gebracht. Zudem werden bedeutende Mengen Heizöl produziert.

Mit Rohöl versorgt wird die Raffinerie über einen Seitenast der South European Pipeline, die vom französischen Mittelmeerhafen Fos-sur-Mer nach Karlsruhe führt. Das in Cressier raffinierte Rohöl stammt zu über 50 Prozent aus Afrika (Nigeria, Libyen, Algerien) und zudem in jüngster Zeit in grösseren Mengen aus den USA. Insgesamt werden in der Inlandraffinerie etwa 3 Millionen Tonnen Rohöl verarbeitet.



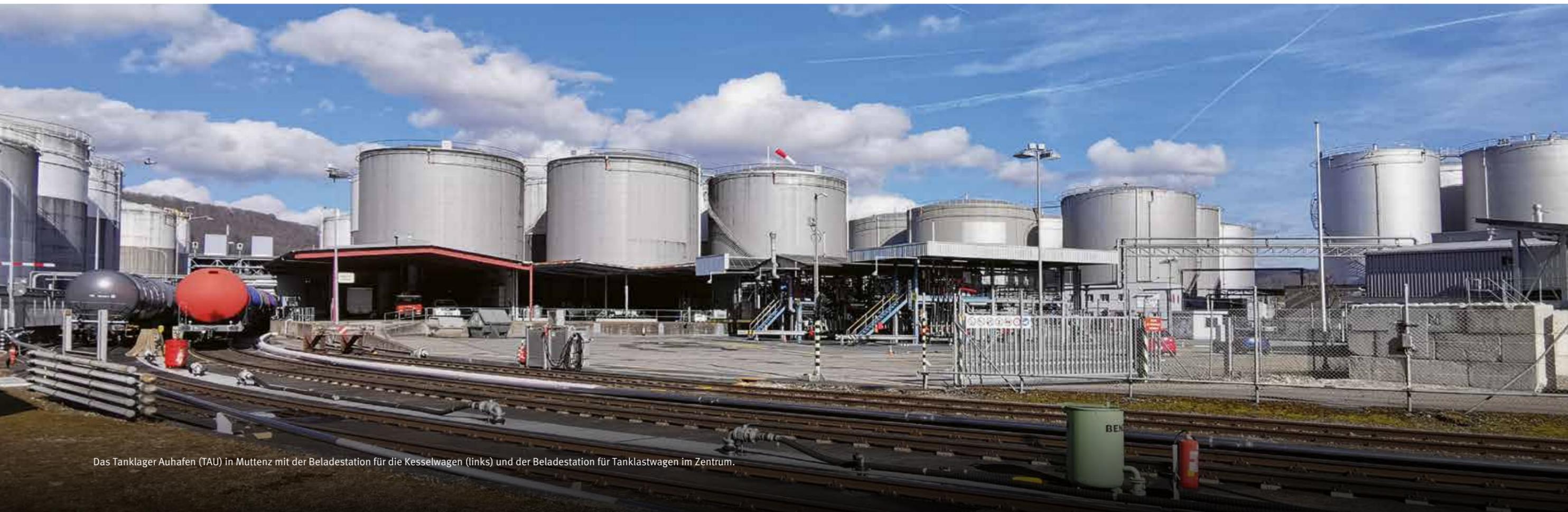
An der Beladestation für Tanklastwagen sind die Zuleitungen für die einzelnen Mineralölprodukte zu sehen.

die Zunahme 3,6 Prozent. In den Schweizerischen Rheinhäfen steht Tankraum für den Umschlag und die Lagerung von 1,25 Milliarden Liter flüssigen Brenn- und Treibstoffen zur Verfügung.

Der Hauptteil der auf dem Wasserweg in die Schweiz importierten Produkte stammt aus Raffinerien in Deutschland, der Niederlande und Belgien. Zu den importierten Produkten zählen neben verschiedenen Benzin, Diesel und Heizöl auch biogene Treibstoffe (Biodiesel und Bioethanol) und Spezialprodukte. Die Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft rechnet damit, dass die Mineralölprodukte noch längere Zeit die wichtigste Sparte der Schweizerischen Rheinhäfen bleiben wird. 2021 lag der Anteil dieses Sektors am Importverkehr bei 52,0 Prozent.

Im Übrigen werden auch einige wenige Mineralölprodukte über die Rheinhäfen aus der Schweiz ausgeführt. Dabei handelt es sich um knapp 35 000 t Schweröl, das in der Raffinerie in Cressier anfällt und im Inland keine Verwendung findet.

Allein im Tanklager Auhafen (TAU) in Muttenz werden pro Jahr etwa 900 Schiffe mit Mineralölprodukten entladen. Ein grosser Binnentanker kann bis zu 3000 t flüssige Energieträger transportieren, was etwa 120 Tanklastwagen entspricht. Der Import der Energie über den Rhein ist denn auch eine sehr effiziente und umweltverträgliche Transportform. Im Tanklager TAU stehen in 134 Tanks 520 Millionen Liter Lagerkapazität zur Verfügung. Damit vergleichbar ist das benachbarte Tanklager der Varo Energy Tankstorage AG in Birsfelden.



Das Tanklager Auhafen (TAU) in Muttenz mit der Beladestation für die Kesselwagen (links) und der Beladestation für Tanklastwagen im Zentrum.



# Auftanken, bitte!

© 388.18.1588 KEYSTONE/SIR

Vor bald 55 Jahren, am 27. August 1967, eröffnete die erste Autobahntankstelle der Schweiz. In Kolliken im Aargau, an der A1 zwischen Bern und Zürich, konnte man fortan tanken, essen und sogar eine Toilette benutzen.

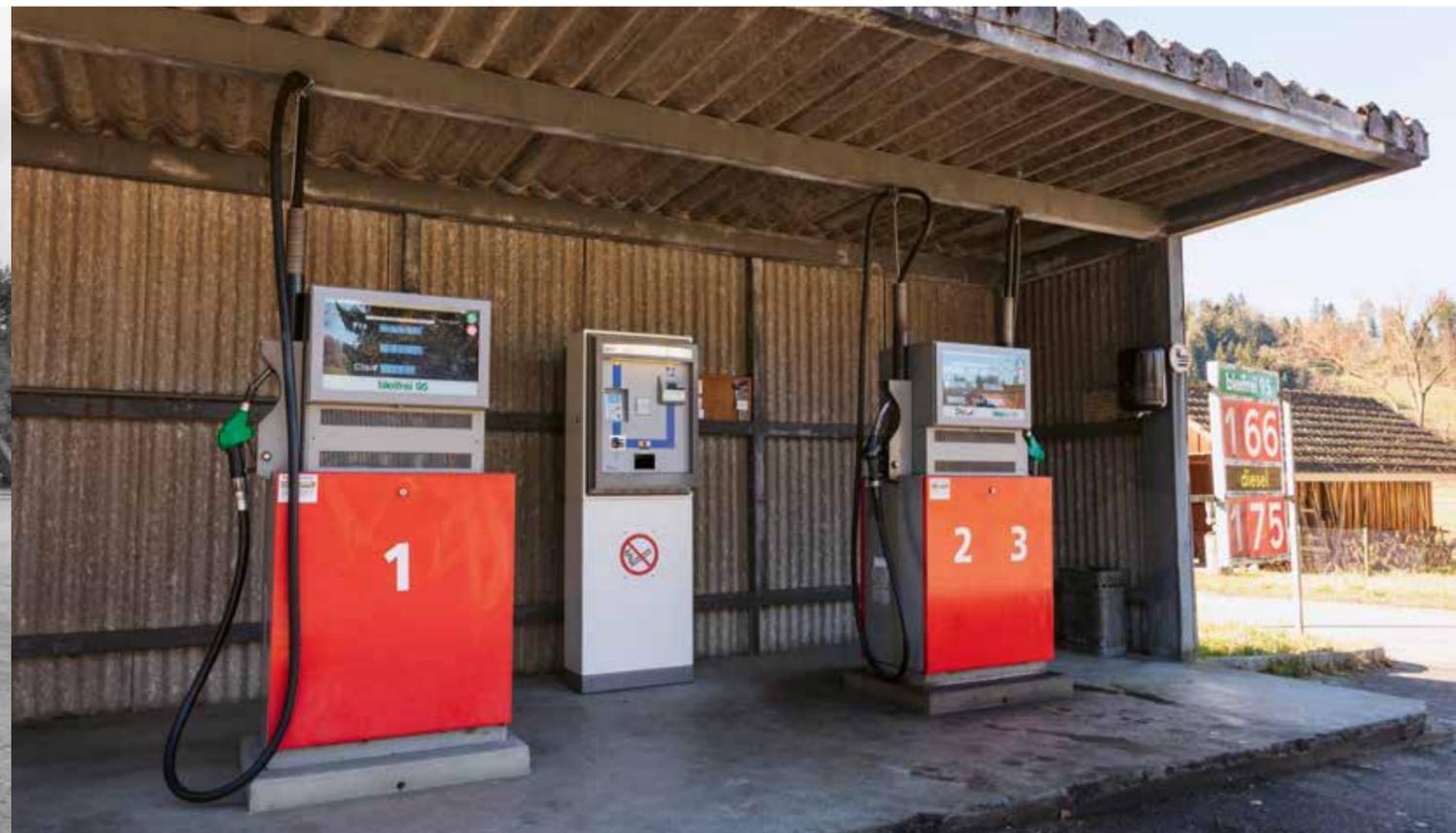


In Gampel im Oberwallis findet nicht nur ein wildes Openair statt, sondern hier steht auch eine der verrücktesten Tankstellen der Schweiz. Bei Lischi kann man im Shop oder beim Tanken eine echte Walliser Überraschung erleben.



© 16.04.538 KEYSTONE/SIR

Rund ein Jahr später, 1968, entstand in Deitingen (SO) die bautechnisch interessante Raststätte «Deitingen Süd». Die Eigentümerin BP wollte einen Wiedererkennungseffekt ihrer Bauten erzielen und beauftragte den «Schweizer Betonschalenpionier» Heinz Isler mit dem Bau. Die Raststätte steht heute noch, als statisch unbedenklich eingestuft!



Wie verloren in einem abgelegenen Tal des Wilden Westens, nur viel häufiger besucht: Die Tankstelle Bolliger in Oberkulm, Kanton Aargau. Gute Preise sind offenbar nach wie vor ein ausschlaggebendes Kriterium für einen Tankhalt.



Seit 50 Jahren steht Frieda Stern-Walker an ihrer Tankstelle in Gurtellen (UR), im Dorf gelegen, also etwas abseits von der vielbefahrenen A2 Gotthardroute. Die bald 88-Jährige gibt immer noch Vollgas in ihrem Job, hat stets Zeit für einen Schwatz und kassiert ihre Leistungen am liebsten in bar ein.



2-Takt Benzin für ein Töffli gibt es heute nicht mehr überall, obwohl das Töffli-Fieber wieder am Steigen ist. Eine der rar gewordenen Tankmöglichkeiten befindet sich hier in Giffers, Kanton Freiburg.



«Faul Erlach» in Erlach am Bielersee im Kanton Bern: Boote auftanken, reparieren, warten, anlegen, überwintern und vieles mehr. Ohne die vielfältigen Dienstleistungen der Bootswerft würden am unteren Bielersee wohl nicht mehr viele Motoren tuckern. Der Name der Werft ist übrigens nicht der regionalen Faulheit geschuldet, sondern dem Namen ihres Gründers Ernst Faul.



Ein Flugzeug auftanken: Dies gehört auf dem Flugplatz Birrfeld (AG) für den Flugplatzchef Carlo Ferrari zum Arbeitsalltag und dauert zwischen 10 und 15 Minuten, je nach Tankfüllung. Ein Kleinflugzeug kann je nach Typ etwa 100 bis 160 Liter Treibstoff aufnehmen und damit 4 bis 7 Stunden in der Luft sein. Gegen 230 Motor- und Segelflugzeuge, vom Oldtimer bis zum modernsten Schulflugzeug, haben ihre Basis in Birrfeld.



Am Flughafen Zürich wird eine Boeing 777 aufgetankt. Ihr Ziel ist Hong-Kong, dafür werden je nach Verhältnissen bis zu 100 000 Liter Kerosin benötigt. Das Kerosin wird in einer unterirdischen Pipeline direkt vom benachbarten Tanklager Rümlang ans Fingerdock geführt. Von dort pumpt ein Spezialfahrzeug pro Minute 2000 Liter des Flugtreibstoffs in die Flügel.

# Viel mehr als nur Treibstoff

Die Tankstelle hat in der Schweiz in den letzten Jahrzehnten eine rasante Entwicklung durchgemacht: von der nüchternen und schmucklosen Zapfsäule zum dynamischen Versorgungs-Hotspot für die ganze Bevölkerung, der sieben Tage die Woche geöffnet ist. Willkommen in der Welt der Tankstellenshops.

Im August 1967 wurde an der A1 im aargauischen Kölliken die erste Autobahnraststätte der Schweiz eröffnet – mitsamt Tankstelle und provisorischem Restaurant. Viel hat sich seither getan: In der Nachkriegszeit waren Tankstellen vor allem dazu da, die Bevölkerung und die Wirtschaft mit Treibstoffen zu versorgen und damit deren zunehmendes Mobilitätsbedürfnis zu stillen. Bald wurden an ausgewählten Standorten neben den Zapfsäulen einfache Kioske eröffnet, an denen sich Autofahrerinnen und Autofahrer ausser mit Treibstoff auch noch mit Getränken, Magazinen oder Zigaretten einkaufen konnten. Aus diesen Kiosken haben sich in den letzten Jahrzehnten kleine, moderne Supermärkte entwickelt, die viel mehr anbieten als Kaffee und Zigaretten. Neben einem breiten Angebot an Lebensmitteln und Non-Food-Artikeln verfügen heutige Tankstellenshops oftmals über einen Bistrobereich und/oder eine angegliederte Autowaschanlage.

## Vorreiter des Sonntagsverkaufs

Das eigentliche Alleinstellungsmerkmal der Tankstellenshops war jedoch stets und wird auch weiterhin die Möglichkeit bleiben, am Sonntag öffnen zu dürfen. Das schweizerische Arbeitsgesetz verbietet die Sonntagsarbeit im Detailhandel bekanntlich generell, weist aber einige klar definierte Ausnahmen auf – etwa für Kioske, Convenience-Shops an Bahnhöfen oder eben für Tankstellenshops an «Hauptverkehrswegen mit starkem Reiseverkehr». Durch diesen Umstand haben sich die Tankstellenshops vor allem

spätabends und am Sonntag zur beliebten Anlaufstelle für Nachtschwärmer, Pendler und Personen mit unregelmässigen Arbeitszeiten entwickelt – der Tankstellenshop als moderner Dorfplatz sozusagen.

## Öffentliche Wahrnehmung verbessert

Die Vorteile des Tankstellenshops – etwa die Lage an vielbefahrenen Strassen oder die aussergewöhnlichen Öffnungszeiten – führten in der Vergangenheit aber immer wieder auch zu Kritik: So wurden sowohl die Arbeitssicherheit als auch die Arbeitszeiten von gewerkschaftlicher Seite stets beanstandet. Der Verband Tankstellenshops Schweiz VTSS hat aus diesem Grund reagiert und 2015 einen Gesamtarbeitsvertrag abgeschlossen, der dem Shop-Personal vorteilhafte Arbeitsbedingungen garantiert. Darüber hinaus investieren die Shop-Betreiber viel in die Sicherheit ihrer Mitarbeitenden und sind zudem stark in der Alkohol- und Tabakprävention engagiert (lesen Sie mehr zu diesen Themen auf den folgenden Seiten).

All dies hat zu einer deutlichen Verbesserung der öffentlichen Wahrnehmung der Branche geführt: Heute präsentieren sich die schweizerischen Tankstellenshops als gut organisierte, dienstleistungsorientierte Branche mit hervorragender Abdeckung, die ihrem Personal vorteilhafte Arbeitsbedingungen bietet. Die ungebrochen hohe Beliebtheit bei Konsumentinnen und Konsumenten ist ein gutes Indiz dafür, dass die eingeschlagene Richtung stimmt.



GAV Tankstellenshops –  
gleich lange Spiesse für alle

Tankstellenshops sind am Sonntag und teilweise in der Nacht geöffnet und befinden sich oftmals an abgelegenen Standorten ohne direkte Nachbarschaft. Ausserdem ist die Arbeit im Tankstellenshop anspruchsvoll und alles andere als eintönig – das Personal muss sich sowohl um den Verkauf von Alltagsprodukten als auch um die Bedürfnisse von Auto- und Lastwagenfahrern kümmern und nebenbei auch noch die Gäste im Bistro betreuen. Aufgrund dieser aussergewöhnlichen Konstellation und mit zunehmender Popularität in der Bevölkerung geriet die Branche nach der Jahrtausendwende immer stärker unter Druck von Politik, Behörden und Gewerkschaften. Vertreterinnen und Vertreter der Branche fassten daher 2012 den Beschluss, mit den wichtigsten Arbeitnehmerorganisationen einen Gesamtarbeitsvertrag (GAV) für das Verkaufspersonal in Tankstellenshops abzuschliessen.

## Mindestlöhne und Sonntagszuschlag

Die Verhandlungen mit den Gewerkschaften Unia und Syna sowie dem Kaufmännischen Verband Schweiz dauerten rund zwei Jahre und konnten im November 2015 abgeschlossen werden. Resultat war der Abschluss des ersten GAV in einer Detailhandelsbranche überhaupt. Das Vertragswerk sieht unter anderem nach Region und Ausbildung abgestufte Mindestlöhne, einen Zuschlag für Sonntagsarbeit, einen obligatorischen dreizehnten Monatslohn sowie einen über das gesetzliche Minimum hinausgehenden Ferienanspruch vor.

## Gewinn für alle

Der GAV Tankstellenshops ist seit dem 1. Februar 2018 in Kraft und gilt allgemeinverbindlich für alle Tankstellenshops in der Schweiz. Nicht ganz überraschend wurde der GAV zu Beginn nicht von allen Tankstellenshop-Betreibern

mit gleich grosser Euphorie aufgenommen, immerhin beschneidet ein solcher Vertrag die unternehmerische Freiheit der Branchenteilnehmer. Diese werden durch den GAV gezwungen, ihrem Personal Arbeitsbedingungen anzubieten, die über das gesetzliche Minimum hinausgehen – was nachvollziehbarerweise erhebliche Mehrkosten nach sich zieht. Nach einigen Jahren Laufzeit hat sich jedoch beim überwiegenden Teil der Branche mittlerweile die Erkenntnis durchgesetzt, dass die Vorteile des GAV die Nachteile deutlich übersteigen: Einheitliche und vorteilhafte Arbeitsbedingungen für das Verkaufspersonal mögen zwar etwas kosten, sorgen aber für gleich lange Spiesse unter den Marktteilnehmern und steigern das Ansehen der Branche als attraktiver Arbeitgeber.

## Der GAV Tankstellenshops in Zahlen:

In Kraft seit:	1. Februar 2018
Vertreter Arbeitgeberseite:	Verband Tankstellenshops Schweiz VTSS
Vertreter Arbeitnehmerseite:	Unia, Syna, Kaufmännischer Verband Schweiz
Anzahl Unterstellte:	750 Unternehmen mit 1350 Tankstellenshops und 11 000 Angestellten (gerundet)
Vollzugsorgan:	Paritätische Kommission Tankstellenshops in der Schweiz PKTS ( <a href="http://www.pkts.ch">www.pkts.ch</a> )

# 24 Grosser Einsatz für die Alkohol- und Tabakprävention



In der Schweiz sind der Verkauf und die Abgabe von Alkohol an Jugendliche verboten. Konkret gilt: Vergorene alkoholische Getränke wie Wein und Bier dürfen ab 16, hochprozentige Getränke und sogenannte Alcopops ab 18 Jahren verkauft werden. Einzelne Kantone erlauben den Verkauf jeglicher alkoholischer Getränke gar erst ab 18 Jahren. Diese 18/18-Regelung haben auch einzelne Detailhändler über-

nommen – freiwillig. Ähnliche Regeln gelten beim Tabak: Zigaretten dürfen je nach Kanton erst ab 16 oder 18 Jahren gekauft werden.

Dass es bei der Einhaltung dieser Regel je nach Verkaufspunkt hapert, ist leider seit vielen Jahren bekannt. So bekunden etwa Festivals stets grosse Mühe, das Alter der Gäste beim Alkoholverkauf richtig einzuschätzen. Die Tankstellenshop-Branche hat es sich zum Ziel gesetzt, bei der Alkohol- und Tabakprävention mit gutem Beispiel voranzugehen. Aus diesem Grund fährt der Verband Tankstellenshops Schweiz VTSS seit etlichen Jahren eine intensive Jugendschutzkampagne, die auf drei Pfeilern basiert:

**Prävention:** Allen Tankstellenshops im Land wird kostenloses Präventionsmaterial wie Flyer, Sticker oder Kartonsteller zur Verfügung gestellt, um Kundschaft und Personal für die geltenden Bestimmungen zu sensibilisieren.

**Schulung:** Der VTSS stellt seinen Mitgliedern ein umfangreiches Schulungsangebot zur Verfügung. Einerseits in Form von physisch durchgeführten und firmenspezifischen Gruppenkursen und andererseits in Form einer App, mit deren Hilfe Mitarbeitende von Tankstellenshops ihr Wissen zu den geltenden Gesetzen prüfen können.

**Kontrolle:** Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser. Nach diesem Motto rundet der VTSS seine Jugendschutzbemühungen ab, indem er Testkäufe in den Tankstellenshops durchführt. Unter klaren Vorgaben versuchen Jugendliche als «Lockvögel» Alkohol zu kaufen. Ist der Versuch von Erfolg gekrönt und wurde dem Jugendlichen widerrechtlich Alkohol verkauft, betritt im Anschluss ein Erwachsener den Shop und konfrontiert das Personal mit dem Fehlverhalten. Strafrechtliche Konsequenzen haben solche Testkäufe selbstredend keine, vielmehr erhofft sich die Branche davon einen Lerneffekt für das Personal. Pro Jahr werden insgesamt rund 2500 Testkäufe in zwei Wellen durchgeführt – es wird also knapp jeder Shop zweimal pro Jahr «beübt».



Autobahnraststätte Herrlisberg Nord/A3



BP Service Bülach

## Das Gesicht der Branche: Der VTSS

Der Verband Tankstellenshops Schweiz VTSS ist zuständig für die Vertretung der Branche gegenüber Politik, Verwaltung, Medien und Öffentlichkeit. Der Verband wurde 2012 gegründet und hat seine Tätigkeiten seither laufend ausgeweitet. Bestand der Hauptzweck des Verbandes zu Beginn hauptsächlich darin, zusammen mit den Gewerkschaften als Sozialpartner den Gesamtarbeitsvertrag auszuhandeln, so bietet der VTSS seinen Mitgliedern heute auch Rechtsberatung, Jugendschutzschulungen und -kampagnen sowie diverse andere Dienstleistungen an. Ausserdem bezieht der VTSS zu branchenrelevanten politischen Fragen Stellung, verhandelt mit Behörden und Verbänden und steht den Medien bei Fragen rund ums Tanken und Einkaufen Rede und Antwort. Last but not least konnte der VTSS während der Coronapandemie sein Profil mit einer intensiven Informationsstätigkeit für die von den Lockdowns teilweise stark betroffenen Tankstellenshops schärfen.

**VTSS**  
Verband der Tankstellenshop-Betreiber der Schweiz

**Der VTSS in Zahlen:**

- Gründung: 13.9.2012
- Präsident: Ramon Werner, CEO Oel-Pool AG
- Mitglieder: 495 Unternehmen mit insgesamt 812 Shops
- Sitz: Zürich

# Tankrevision – Hinter den Kulissen einer Tankwartung

Gut versteckt unter ein paar unscheinbaren Bodendeckeln liegt das wertvollste Gut einer Tankstelle: der Treibstoff. In einem langen, runden, erdverlegten Tank befinden sich die verschiedenen Treibstoffkammern. Rund 160 000 Liter Fassungsvermögen aufgeteilt in vier Kammern hat so ein Tank bei einer grösseren Tankstelle. Jede Kammer hat einen separaten Zugang über einen Schachtdeckel. Meistens sind zwei Kammern mit Diesel gefüllt, eine Kammer mit Benzin Bleifrei 95 und eine Kammer mit Benzin Bleifrei 98.

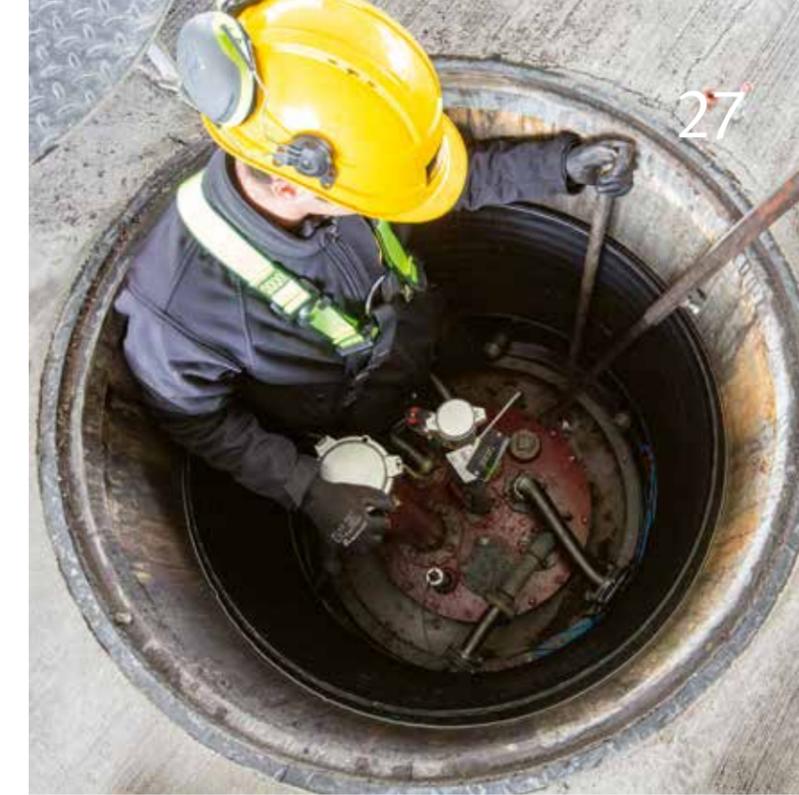


«Wir brauchen drei  
Tage für eine  
komplette Revision»

Reto Christoffel  
Abteilungsleiter Tanktechnik, Suter Joerin

Der Treibstofftank muss nicht nur garantiert dicht sein, um ein Austreten von Treibstoff zu verhindern, er muss auch sauber sein, damit die Treibstoffqualität stets einwandfrei bleibt. Deshalb wird der Tank alle zehn Jahre professionell gewartet. Spezialist für solche Tankrevisionen ist das Basler Familienunternehmen Suter Joerin. Für Avenue dürfen wir hinter die Kulissen einer Revision blicken und Suter Joerin auf einer Anlage besuchen.

Reto Christoffel und seine Crew haben bereits alles aufgebaut. Logistisch ist eine Tankrevision bei einer Tankstelle eine Herausforderung. «Wir brauchen drei Tage für eine komplette Revision», sagt Christoffel. «Am ersten Tag sperren wir alles ab, bauen auf, öffnen und reinigen alle Abdeckungen. Wenn wir schnell sind, können wir bereits eine



der vier Kammern leerpumpen und revidieren.» Tatsächlich ist es so, dass die Revisoren jede Kammer des Tanks komplett entleeren und in den Tank hinabsteigen.

Das Besondere dabei: Auf grösseren Tankstellen läuft der Betrieb während der Revision weiter. Drei Tage den Betrieb unterbrechen, das kann sich eine grössere Tankstelle nicht leisten. Die Männer von Suter Joerin haben deshalb extra einen mobilen Tank mit dabei. «Wir können von hier aus die Säulen mit dem Treibstoff speisen, der gerade nicht zur Verfügung steht, weil wir die entsprechende Kammer reinigen», führt der Abteilungsleiter aus. Eine Dienstleistung, die die Kunden zu schätzen wissen, drei Tage Umsatzausfall oder eben nicht sind in einem umkämpften Business wie dem Tankstellenmarkt viel wert. Auch ein grosser Materialwagen ist mit





dabei. Hier hat das Team alles Mögliche an Ausrüstung und Ersatzteilen dabei. Schliesslich sind sie in der ganzen Schweiz unterwegs, und man kann nicht eben mal kurz von einer Tankstelle im Tessin zurück ins Depot nach Basel fahren.

«Nach dem Entleeren entfernen wir die Schrauben vom Tankdeckel und heben diesen mit dem Kran hoch», erklärt Christoffel. «Danach steigt ein Kollege in den Tank für die Prüfung und Revisionsarbeiten.» Dies ist eine nicht ungefährliche Angelegenheit, deshalb wird Arbeitssicherheit bei Suter Joerin gross geschrieben. Monteur Jozef hängt mit einem Helm ausgerüstet über ein Sicherungsgestell am Kran. «Zum einen kann er so nicht abstürzen» sagt Christoffel, «zum anderen können wir ihn jederzeit aus dem Tank jederzeit hochziehen, sollte etwas passieren.»

Für die Arbeiten in den beiden Benzinkammern hat Jozef zusätzlich eine volle Atemschutzmontur mit dabei, mit einer Sauerstoffzufuhr von aussen. «Nach dem Entleeren bleiben in den Benzintanks Dämpfe zurück», erklärt uns Reto Christoffel. «Bevor wir den Tank betreten, werden die Dämpfe abgefackelt, so dass sie keine Gefahr für die Umwelt und Personen darstellen. Es bleiben aber dennoch kleine Reste übrig. Deshalb arbeiten wir zur Sicherheit mit Atemschutz.»

Auch rund um den abgesperrten Bereich dreht sich viel um das Thema Sicherheit. An allen Seiten stehen Warnhinweise und Feuerlöscher neben den Absperrungen. Ge-

braucht hat das Team diese zum Glück noch nie, aber sicher ist sicher. «Besonders die hohen Absperrungen und die Warnhinweise sind wichtig. Leider sind nicht alle Besucherinnen und Besucher auf der Tankstelle aufmerksam oder verständnisvoll. Würden wir nicht alles komplett absperren, würden uns die Leute quer durch unseren Arbeitsbereich laufen und das wäre gar nicht gut.»

Fünf Tankrevisionsteams sind für Suter Joerin in der ganzen Schweiz unterwegs. Und das nicht nur für Tankstellentanks. «Unsere Teams revidieren alle Arten von Tanks», meint Reto Christoffel «wir warten vom kleinen Heizöltank im Einfamilienhaus über Grosstanks wie diese hier auf der Tankstelle bis hin zu speziellen Chemietank in der Pharma-industrie alle Arten von Tanks.»

Es ist ein breites Spektrum von technischen Arbeiten, die die Mitarbeitenden hier abdecken müssen. Der Weg zum Tankrevisor ist deshalb auch gar nicht so leicht. «Tankrevisor ist kein Lernberuf, unsere Mitarbeitenden sind alles Quereinsteiger aus anderen technischen Berufen. Ich selbst zum Beispiel war früher im Bereich der Kältetechnik tätig», erklärt uns Reto Christoffel. Den Beruf des Tankrevisors erlernt man also «On-the-Job». Zwei Jahre Berufserfahrung im Betrieb inklusive Ausbildungsmodulen des Verbandes sind die Eintrittsbedingungen zur Berufsprüfung. Erst mit der absolvierten Berufsprüfung darf ein Monteur selbstständig Tankrevisionen durchführen oder ein eigenes Team leiten.

Geeigneten Nachwuchs zu finden, sei denn auch gar nicht so einfach, meint Christoffel: «Es ist ein anspruchsvoller, körperlich anstrengender Beruf, und es dauert lange, bis man alle Arbeiten selbstständig erledigen kann. Aber dafür hat man viel Abwechslung und einen bestimmt nicht alltäglichen Job. Ich zumindest habe meine Entscheidung, zu Suter Joerin zu kommen, nie bereut.»

Zwei weitere Arbeitstage werden die Männer hier noch auf der Anlage verbringen. Am zweiten Tag folgen nach der Bleifrei-98er-Kammer von Tag eins die 95er-Benzinkammer und die erste Dieselmotorkammer. Am letzten Tag dann ist noch die letzte Dieselmotorkammer zu reinigen, bevor es an die Ausrüstungsarbeiten geht.



Reto Christoffel, Jozef Madej und Philippe Keller

# Wellness fürs Auto

An immer mehr Tankstellen können Kundinnen und Kunden neben Einkaufen und Tanken auch ihre Autos reinigen lassen: eine Dienstleistung, die stetig an Beliebtheit gewinnt.



«Der Vorteil langer Waschstrassen ist eine bessere Reinigungsqualität sowie ein sehr gutes Trocknungsergebnis.»

Alain Wattenhofer  
Projektleiter Car Wash bei der Migrol AG

Die Kombination von Tankstelle und Fahrzeugreinigung hat eine lange Tradition. In ihrer einfachsten Form genügt bei einer Tankstelle ein Eimer Seifenwasser und ein zwischendurch unangenehm quietschender Schwamm, um hartnäckige Insektenspuren von der Frontscheibe wegzuputzen.

Über eine deutlich vielseitigere Angebotspalette verfügt die Migrol AG, mit inzwischen 70 Standorten in der ganzen Schweiz, die Waschlösungen anbieten – damit ist Migrol einer der wichtigsten Player im Geschäft. Besonders umfassend ist beispielsweise das Angebot in Arbon TG und in Studen BE, wo die Migrol AG sogenannte Car Wash Center eröffnet hat.

Das Car Wash Center im Berner Seeland liegt gut sichtbar an der Autostrasse A6 zwischen Biel und Lyss. Es bietet nach der Einfahrt zunächst einen Selbstbedienungsbereich (SB) mit vier SB-Waschboxen, vier Staubsaugerplätzen sowie einem Fussmattenreiniger und einem Autopflegeprodukteautomaten. Wer ein grosses Gefährt hat, kann die offene SB-Waschbox mit erhöhter Rampe benutzen.

«Rund 20 Minuten verbringen die Kundinnen und Kunden durchschnittlich im SB-Bereich», sagt Alain Wattenhofer, Projektleiter Car Wash bei der Migrol AG. Die SB-Waschboxen und Staubsaugerplätze befinden sich im Freien. Je nach Wetter kann es hier ungemütlich werden. Wer es bequemer möchte, bleibt im Auto sitzen, fährt auf die bediente Waschstrasse zu, lässt die Scheibe runter und sich von der Waschberaterin oder dem Waschberater die Waschprogramme erklären.

Der Waschberater Besian Prekupni, der heute im Einsatz steht, hat wie alle seine Kolleginnen und Kollegen die inter-



nen Ausbildungskurse durchlaufen. Dazu gehören technische Schulungen genauso wie der Kontakt mit Kundinnen und Kunden.

Um diesen Kontakt zu erleichtern, hat die Migrol AG ihr Angebot vereinfacht. Während früher den Kundinnen und Kunden eine Mehrzahl einzelner Waschprogramme zur Auswahl standen, ist die Auswahl heute klipp und klar: Standard- oder Premiumpflege. Wer etwas dazwischen möchte, kann das Standardpflege-Waschprogramm mit Zusatzprogrammen wie Wachs- oder Glanzpflege aufrüsten.

Wir entscheiden uns für die Premiumpflege. Alles dabei, ausser die Unterboden-Vollpflege, welche in den Wintermonaten wegen der Streusalzrückstände am Fahrzeugunterboden ein empfehlenswertes Zusatzprogramm ist.

Besian Prekupni erklärt die Bedienungsanleitung der Waschstrasse: Seitenspiegel einklappen, Antenne einzie-



hen, Fenster schliessen, Gang rausnehmen, Motor laufen lassen, das Fahrzeug nicht verlassen und vor allem: nicht lenken und niemals bremsen.

Wir halten uns an die Anweisungen des Waschberaters und folgen seinen Handzeichen bei der Einweisung in die Waschstrasse. Entspannt geben wir unser Körpergewicht ans Autositzpolster ab, die Fahrzeugkontrolle an die Waschanlage.

«Der Trend geht Richtung längere Waschstrassen», sagt Alain Wattenhofer. Die Mehrheit der Waschstrassen sind rund 25 bis 30 Meter lang, jene in Studen misst 42 Meter, der gesamte Car-Wash-Bereich erstreckt sich über eine Fläche von rund 4000 Quadratmetern.

Der Vorteil langer Waschstrassen ist eine bessere Reinigungsqualität sowie ein sehr gutes Trocknungsergebnis, damit Glanz und Sauberkeit möglichst lang erhalten bleiben.



Bevor wir das Auto der automatisierten Waschstrasse überlassen, reinigt Besian Prekupni den grössten Schmutz mit einer Hochdruckkanne. «Diese manuelle Vorwäsche wird von den Kundinnen und Kunden sehr geschätzt, weil sie Vertrauen schafft», sagt Alain Wattenhofer.

Vertrauensvoll sehen wir dem vollautomatischen Waschvorgang entgegen.

Zunächst wird das Auto mit Waschchemie eingesprüht, dann folgt die kontaktlose Hochdruckreinigung, bevor Dachwalzen sowie statische und mitlaufende Seitenwalzen sanft die Aussenhülle bearbeiten, besonders gründlich Türschweller, Felgen und Räder, wo sich am meisten Schmutz ansammelt. Grundsätzlich gilt: Je runder und fließender die Fahrzeugkonturen, desto einfacher haben es die Bürsten, während kantige und eckige Formen à la Kombis oder Vans eine Herausforderung sind.

Während Schmutz auf hellen Lacktönen besonders gut sichtbar ist, sind es Kratzer und Ausbleichungen auf dunklen.

Keinen reinigenden Effekt fürs Auto, aber einen unterhaltsamen für die Lenkerin oder den Lenker hat die Lichtshow: Zwischen Grün, Rot und Blau wechselt die Farbe in der Waschanlage. Man fühlt sich wie in einer Achtzigerjahre-Disco, wobei der Geräuschpegel das seine dazu beiträgt.

Es fliesst viel Wasser in einer Waschanlage, man ist froh, dass man sicher im Trockenen sitzt. Um den Wasserverbrauch zu reduzieren, filtert und reinigt die Waschanlage das Abwasser und verwendet es für die Vorreinigung oder die Unterbodenwäsche wieder.

Am Ende des Reinigungsbereichs folgt eine gründliche Klarspülung mit Osmosewasser, damit keine Kalkspuren zurückbleiben. Der Trocknungsbereich, der aus drei leistungsstarken Gebläsen und einem Textiltrocknungsportal besteht, sorgt für ein hochwertiges Trocknungsergebnis.

Rund sechseinhalb Minuten dauert die Fahrt durch die Waschstrasse. Dann entlässt uns die Waschanlage in die grosszügige Staubsaugerhalle, die architektonisch zu überzeugen weiss und 17 kostenlose Staubsaugerplätze bietet, nebst zwei Mattenreinigern, in denen Autoteppiche und Gummifussmatten gereinigt oder Autopflegemittel gekauft werden können.

«Besonders freitags und samstags ist hier viel los, wird das Autoreinigen gerade bei jungen Erwachsenen zum kollektiven Erlebnis», sagt Alain Wattenhofer.

Aussen ist das Auto jetzt sauber, innen noch nicht. Auch was die Auto-Innenreinigung betrifft, kann – wer will – im Car Wash Center selber Hand anlegen. Oder die Arbeit delegieren. In diesem Fall nicht an eine vollautomatische Anlage, sondern an geschultes Personal, jedoch nur bei vorgängiger Online-Terminvereinbarung. Wählen kann man zwischen einer schnellen und einer intensiven Reinigung, die entweder 20–30 oder aber 80 Minuten dauert. Der Preis ist abhängig von der Fahrzeuggrösse. Unser Ausflug ins Car Wash Center hat uns eindrücklich gezeigt: Wer ein Rundumsorglos-Paket für sich und sein Auto sucht und auch bereit ist, in ein gepflegtes Fahrzeug Geld zu investieren, wird fündig – nicht nur im bernischen Studen, sondern an jedem der zahlreichen Tankstellenshop-Standorten in der Schweiz, die gleichzeitig über eine Car-Wash-Anlage verfügen.



## Das Erfolgsrezept

Folgende Faktoren sind für den wirtschaftlichen Erfolg einer Auto-waschanlage ausschlaggebend:

- Eine gute Lage und Sichtbarkeit in einer stark frequentierten Umgebung
- Eine einfache und übersichtliche Zufahrt
- Eine freundliche und professionelle Beratung mit einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis
- Ein vielfältiges und bedürfnisgerechtes Angebot, kombiniert mit Tankstelle, Shop und weiteren Mobilitätsdienstleistungen

Allgemein werden Waschanlagen an Tagen besonders gut besucht, an denen schönes und trockenes Wetter auf nasses folgt. Blütenstaub oder Insekten Schwärme beschleunigen die Fahrt zur Waschanlage im Frühling oder Sommer, Streusalz im Winter.



## 2 Editorial

«Mit über 3300 Markentankstellen betreiben die Mitglieder von Avenergy Suisse und weitere Marktteilnehmer in der Schweiz eines der dichtesten Tankstellennetze Europas.»

## 4 Alles rund um die Tankstelle

## 6 Zu Besuch an der Tankstelle

Tanken – für Millionen Menschen eine ganz alltägliche Sache, so selbstverständlich wie Einkaufen oder zur Post gehen.

## 8 Hinter den Kulissen – Technik auf der Tankstelle

Für die Kundschaft kaum zu sehen, verbirgt sich auf einer Tankstelle viel Technik, die das reibungslose und sichere tanken erst möglich macht.



## 11 So entsteht der Benzinpreis

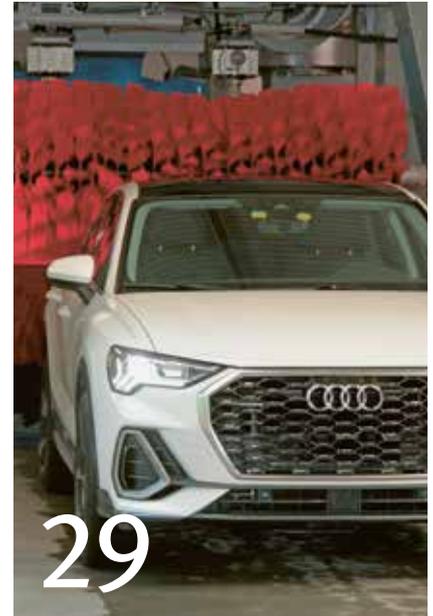
Kaum ein Preis für ein Produkt wird so heiss diskutiert wie der Benzinpreis. Politikum, Stammtischthema, Wirtschaftsfaktor – Avenue erklärt, wie sich der Preis an der Zapfsäule zusammensetzt. Alles beginnt beim Einkauf der Treibstoffe an den internationalen Rohstoffmärkten.

## 15 Treibstofflogistik

An den Schweizer Tankstellen werden jedes Jahr über 4 Milliarden Liter Benzin und Diesel verkauft. Damit diese Versorgung reibungslos funktioniert, steht im Hintergrund ein dichtes und breit gefächertes Logistiknetz zur Verfügung.

## 18 Auftanken, bitte!

Vor bald 55 Jahren, am 27. August 1967, eröffnete die erste Autobahntankstelle der Schweiz. In Kölliken im Aargau, an der A1 zwischen Bern und Zürich, konnte man fortan tanken, essen und sogar eine Toilette benutzen.



## 22 Viel mehr als nur Treibstoff

Die Tankstelle hat in der Schweiz in den letzten Jahrzehnten eine rasante Entwicklung durchgemacht: von der nüchternen und schmucklosen Zapfsäule zum dynamischen Versorgungs-Hotspot für die ganze Bevölkerung, der sieben Tage die Woche geöffnet ist. Willkommen in der Welt der Tankstellenshops.

## 26 Tankrevision – Hinter den Kulissen einer Tankwartung

Gut versteckt unter ein paar unscheinbaren Bodendeckeln liegt das wertvollste Gut einer Tankstelle: der Treibstoff. In einem langen runden erdverlegten Tank befinden sich die verschiedenen Treibstoffkammern.

## 29 Wellness fürs Auto

Vor Jahresfrist hat die Migrol AG in Staden ihr schweizweit erstes Car Wash Center eröffnet. Dort findet man alles rund um die Autopflege.

### Impressum

**Auflage** D 33 000/F 17 000 | **Redaktion** Avenergy Suisse | **Autoren** Ueli Bamert, Roland Bilang, Fabian Bilger, **Bilder** Avenergy Suisse, Cover: ©shutterstock/Deemerwha studio | KEYSTONE/SDA | BP Schweiz | Migrol AG | wapico AG | **Infografik** wapico AG **Gestaltung** Avenergy Suisse | **Kontakt** Avenergy Suisse, Spitalgasse 5, 8001 Zürich | T 044 218 50 10 | info@avenergy.ch, www.avenergy.ch, twitter@avenergysuisse | Gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier