

die BayWa-Stationen für Fernfahrer interessant. BayWa will den Ausbau der Tankstellen für den Fernverkehr weiter forcieren, um die Versorgung der Kunden auch in Zukunft zu garantieren.

Bereits im März 2016 hatte die BayWa mit der Avia eine Cross-Akzeptanz der Tankkarten beschlossen und die Möglichkeit geschaffen, dass die BayWa- und die Avia-Tankkarte an insgesamt 900 Tankstellen eingesetzt werden können.

Innerhalb des Geschäftsfeldes Energie führt die BayWa den Bereich Tankstellen schon seit 1. Januar 2014 als eigene Einheit. An den rund 100 Stationen verfügt das Unternehmen neben dem Kraftstoffangebot mit 24/7-Automaten an vielen Standorten auch über Autogas und Erdgas sowie über Hochleistungszapfsäulen für Lkw, Service-Inseln (Wasser, Luft) und SB-Waschplätze.

+ + +

### Kraftstoffabsatz 2016\*

Menge in Tonnen	Februar	2015/2016	Anteil	Jan.-Feb.	2015/2016	Anteil
Ottokraftstoff	1.389.678	+ 8,4 %	100,0 %	2.732.152	+ 3,7 %	100,0 %
<i>davon</i>						
<i>Eurosuper</i>	1.147.712	+ 12,1 %	82,6 %	2.258.291	+ 5,9 %	82,7 %
<i>Super E10</i>	181.687	- 11,7 %	13,1 %	356.401	- 10,6 %	13,0 %
<i>Super plus</i>	59.269	+ 13,4 %	4,3 %	133.233	+ 9,8 %	4,2 %
<i>Normal</i>	1.010	+ 941,2 %	0,0 %	4.227	2015: 194 t	0,1 %
<i>davon</i>						
<i>Bioethanol an ETBE</i>	9.945	+ 7,3 %	0,7 %	19.715	+ 3,0 %	0,7 %
<i>Beimischung Bioethanol</i>	69.888	- 7,8 %	5,0 %	153.209	+ 5,7 %	5,6 %
Dieselmotorkraftstoff**	2.919.255	+ 12,0 %	100,0 %	5.654.957	+ 8,0 %	100,0 %
<i>davon</i>						
<i>Beimischung FAME</i>	155.826	- 0,1 %	5,4 %	315.873	+ 4,1 %	5,6 %

\*vorläufig; \*\*einschließlich Pflanzenöl

Umrechnungsfaktoren: Bioethanol (E85) 1.000 l = 0,7935 t; Pflanzenöl 1.000 l = 0,920 t; FAME 1.000 l = 0,883 t.

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Eschborn

+ + +

### Abwicklung von Mineralölproduktentransporten unter Steueraussetzung nur über EMCS 2.2

eot. Ab Juli 2016 ist die Anmeldung und Abwicklung des Transports von Mineralölprodukten unter Steueraussetzung nur noch über Systeme möglich, die nach EMCS im Release 2.2 zertifiziert sind. Die von der VTA Verfahrenstechnik und Automatisierung GmbH, Gelsenkirchen, entwickelte progressive und bewährte Spezialsoftware VTA-EMCS ist schon seit März dieses Jahres für das Release 2.2 zertifiziert; alle Kundensysteme sind bereits umgestellt.

Seit Jahren nutzen viele Kunden zur Abwicklung der Transporte von Mineralölprodukten unter Steueraussetzung, die vom Zoll genehmigt werden müssen, erfolgreich die Software VTA-EMCS. Der Versand von 34 Lieferstellen wird vollautomatisch über VTA-EMCS angemeldet – rund 100.000 pro Jahr – und mehr als 170.000 Vorgänge werden bearbeitet.



**ZUVERLÄSSIGKEIT & FLEXIBILITÄT**

ES IST VON ERC.

erc-additiv.de +49 4181 216-500

Nach Mitteilung von VTA kommt es grundsätzlich auf einen fehlerfreien Ablauf der Vorgänge an. Deshalb erfolgt in VTA-EMCS schon frühzeitig durch das System eine Überprüfung aller relevanten Information unter Einbeziehung der SEED-on-Europa-Datenbank. Die Sicherstellung des korrekten Dateninhalts ist dabei wichtig zur Vermeidung von Wartezeiten bei der Abwicklung und der Nachbesteuerung von Transporten. Dieses betrifft auch den Weiterbetrieb bei technischen Störungen, der durch die vollautomatische Abwicklung eines Notfallverfahrens gesichert ist.

VTA-EMCS ist eine auf die Mineralölwirtschaft spezialisierte Softwarelösung und bietet eine ladestammorientierte, mandantenfähige Verarbeitung analog zu Versandsystemen sowie eine Hochverfügbarkeit und 24x7-Support durch einen nach ISO/EN 27001 zertifizierten Dienstleister. Ein weiterer Vorteil von VTA-EMCS ist die Verfügbarkeit als Saas-Lösung, die über einen Web-Browser läuft und deswegen keine Softwareinstallation erfordert.

+ + +

### Erstmalige Beladung eines VTG-LNG-Kesselwagens

eot. Die VTG AG, Hamburg, hat am 25. April dieses Jahres im Elbehafen der Brunsbüttel Ports GmbH gemeinsam mit Chart Ferox a.s. und Primagas Energie GmbH & Co. KG, Krefeld, erstmals einen LNG-Kesselwagen mit tiefkalt verflüssigtem Erdgas (LNG – Liquefied Natural Gas) beladen. Damit wurde ein weiterer Meilenstein in der Entwicklung des Schienenverkehrs für den Transport von LNG vollzogen. Im Rahmen einer Veranstaltung mit Teilnehmern aus Industrie, Logistik, Schifffahrt und Politik präsentierten die Gastgeber die neuesten Entwicklungen und Projekte zur Nutzung und Etablierung von LNG.

Primagas ist einer der größten Flüssiggas-Lieferanten in Deutschland: Nach der Errichtung der ersten eigenen industriellen LNG-Anlage im Jahr 2014, ist Brunsbüttel nach Aussage von Thomas **Landmann**, Verkaufsdirektor bei Primagas, jetzt der nächste wichtige Meilenstein für das Unternehmen und die inländische Versorgung.

Das tschechische Unternehmen Chart Ferox a.s. hat zusammen mit VTG den Tank des Kesselwagens konstruiert und ist Spezialist für die Entwicklung von Transportbehältern für tiefkalte Flüssigkeiten. Aus zwei LNG-Trucks der Primagas wurde dabei eine Menge von mehr als 80 cbm Flüssigerdgas in den Waggon umgepumpt.

Der Kesselwagen kann nach den Worten von Sven **Wellbrock**, Leiter des Geschäftsfeldes Rail Europe der VTG, mit einem Volumen von rund 111 cbm rund 95 cbm bis 100 cbm Produkt zuladen. Dies entspricht pro Wagen einem Energiegehalt von rund 600.000 kWh. Als „rollende Pipeline“ können so Industrien mit einem sehr großen Energiebedarf kontinuierlich mit Flüssigerdgas versorgt werden. Zusammen mit dem Kooperationspartner Brunsbüttel Ports als Standort für einen LNG-Terminal wäre beispielsweise eine Versorgung der Ostseehäfen mit dem neuen Kesselwagen denkbar.

**Brunsbüttel als Standort für LNG-Terminal –** Für Frank **Schnabel**, Geschäftsführer der Brunsbüttel Ports GmbH/Schramm group, ist die Entscheidung der VTG für Brunsbüttel als Standort für die erste Testverladung des LNG-Kesselwagens kein Zufall: Brunsbüttel Ports will sich als führender LNG-Standort in Deutschland positionieren und könnte die verschiedenen Nutzungspotentiale von LNG ideal kombinieren: Bebunkerung von Seeschiffen am stark befahrenen Schnittpunkt Elbe/Nord-Ostsee Kanal, hoher Gasbedarf der regionalen Industrieunternehmen im ChemCoast Park Brunsbüttel und in Hamburg, Möglichkeit zur Weiterverteilung von LNG über die Schiene in Kooperation mit VTG sowie Regasifizierung und Einspeisung in das Pipelinennetz. Außerdem sind langjährige Erfahrung im Umgang mit Gefahrgütern und ideale nautische Bedingungen am Elbehafen Brunsbüttel gegeben.

F. Schnabel ist deshalb davon überzeugt, dass der Elbehafen Brunsbüttel der am besten geeignete Standort für einen deutschen LNG-Importterminal ist.

**VTG sieht Handlungsbedarf bei Politik und Wirtschaft –** Grundsätzlich sieht der VTG-Vorstandsvorsitzende Dr. Heiko **Fischer** eine wachsende Nachfrage nach LNG, nicht zuletzt im Zusammenhang mit der Umstellung von Schweröl und Kohle auf diesen Energieträger. In Sachen Standort für einen deutschen LNG-Anlandeterminale soll die Politik allerdings nicht ewig warten, da es für Versorgungsunternehmen auch andere Beschaffungsmöglichkeiten in Europa, beispielsweise Antwerpen, Rotterdam und den Ostseeraum gibt.

Grundsätzlich ist der LNG-Markt nicht das Problem von Heute, sondern von Morgen. Für den VTG-Chef fehlt, wie er auf der jüngsten Bilanzpressekonferenz Anfang April dieses Jahres in