

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Jan Korte, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm-Förster, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Caren Lay, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Axel Troost, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Privatisierte Autobahnraststätten der Tank & Rast

Die Raststätten, Tankstellen und Hotels („Nebenbetriebe“) an deutschen Autobahnen wurden 1998 privatisiert und über die Tank & Rast an Investoren verkauft (damals als Autobahn Tank & Rast AG bzw. heute Autobahn Tank & Rast Gruppe GmbH & Co. KG, im Folgenden „Tank & Rast“). Der Verkauf brachte dem Bund damals umgerechnet rund 600 Mio. Euro. Beim letzten Verkauf der Tank & Rast im Jahr 2015 an die heutigen Eigentümer – Allianz, Munich Re, Pensionsfonds Omers aus Kanada sowie Staatsfonds aus China und Abu Dhabi – sollen 3,5 Mrd. Euro geflossen sein („Allianz kauft Tank & Rast“, 3. August 2015, www.finance-magazin.de).

Der Tank & Rast gehören heute die meisten Raststätten an deutschen Autobahnen. Sie übernimmt auch zunehmend Autohöfe abseits der Autobahnen, 2018 waren es schon 13 Stück („Tank & Rast eröffnet neuen ROSI'S Autohof in Bad Hersfeld Süd (A4)“, 27. Juni 2018, <https://tank.rast.de>).

Während der oben genannte Kaufpreis vermuten lässt, dass das Geschäft aus Sicht von Investoren rentabel ist, verdienen einfache Angestellte in Raststätten laut Gewerkschaften oft nur den Mindestlohn („NGG kritisiert extreme Preise und Lohn-Drückerei an Autobahn-Raststätten – ‚Rastplätze zurück in staatliche Hand‘“, 28. Juni 2019, <https://nrw.ngg.net>).

Auch die Autoreisenden bekommen die nahezu monopolartige Stellung der Tank & Rast zu spüren. Das Bundeskartellamt stellte dazu 2020 fest: „Wer an einer Autobahntankstelle tankt, muss mit ganz erheblich höheren Preisen rechnen (plus 20 bis 25 Cent/Liter).“ (Pressemitteilung 7. Mai 2020, „Erhebliche Preisunterschiede an der Tankstelle – Bundeskartellamt veröffentlicht Jahresbericht der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe“, www.bundeskartellamt.de).

Die Tank & Rast führte außerdem 2005 mit „Sanifair“ Toilettengebühren ein, obwohl der Rahmenvertrag mit dem Bund dies zumindest vermeiden wollte. Nach ursprünglich 50 Cent Gebühr, die ganz bei Käufen in der Raststätte angerechnet wurden, werden seit gut 10 Jahren 70 Cent fällig, von denen nur 50 Cent einlösbar sind. Eine Umfrage ergab, dass drei Viertel der Bevölkerung diese Gebühr zu hoch finden („Sanifair-Klogeld zu hoch!“, 1. Juli 2011, <https://www.trucker.de>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Raststätten, Tankstellen (ohne Raststätte) und Hotels (ohne oder mit Raststätte) gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell an deutschen Autobahnen (bitte einzeln auflisten)?
2. In wessen Eigentum stehen nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils die Raststätten, Tankstellen (ohne Raststätte) und Hotels (ohne oder mit Raststätte) an deutschen Autobahnen (bitte getrennt und jeweils prozentuale Anteile je Eigentümer angeben)?
3. Wer hält nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils die vom Bund vergebenen Konzessionen an Raststätten, Tankstellen (ohne Raststätte) und Hotels (ohne oder mit Raststätte) an deutschen Autobahnen (bitte getrennt und jeweils prozentuale Anteile je Konzessionsnehmer angeben)?

Sind Konzessionen und Eigentum an den genannten Nebenbetrieben völlig deckungsgleich, und wenn nicht, wo weichen sie voneinander ab?

4. Hält die Tank & Rast nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell alle Konzessionen, da die Ostdeutsche Autobahntankstellengesellschaft mbH eine Tochter der Tank & Rast ist und der Bund nur vertragliche Beziehungen mit diesen beiden Firmen hat (Antwort zu Frage 19 auf Bundestagsdrucksache 19/13490)?
5. Wie viele Raststätten, Tankstellen (ohne Raststätte) und Hotels (ohne oder mit Raststätte) an deutschen Autobahnen betreibt nach Kenntnis der Bundesregierung die Tank & Rast selbst, für wie viele hat sie Pachtverträge, Nutzungsverträge, Erbbauverträge oder Franchisingverträge geschlossen (bitte jeweils nach Typ des Nebenbetriebs und Art des Betriebs bzw. Vertrags auflisten)?
6. Wie ist es nach Kenntnis der Bundesregierung möglich, dass die Konzessionsabgabe nach BAB-Konzessionsabgabenverordnung (BAB-KAbgV) seit 2016 jedes Jahr konstant bei 16,1 Mio. Euro liegt, obwohl die Abgabe nach § 1 BAB-KAbgV umsatzabhängig ist?

Gibt es neben den gesetzlichen Vorgaben eine Fixierung der Abgabe auf diese Höhe, und wenn ja, wodurch?

7. Aus den Umsätzen wie vieler Raststätten und Tankstellen setzt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die jährliche Summe der Konzessionsabgaben für den Kraftstoffumsatz aktuell zusammen?
8. Aus den Umsätzen wie vieler Nebenbetriebe setzt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die jährliche Summe der Konzessionsabgabe für den Umsatz der Nebenbetriebe aktuell zusammen (bitte nach Art des Nebenbetriebs aufschlüsseln)?
9. Welche Unternehmen zahlten 2020 nach Kenntnis der Bundesregierung die Konzessionsabgabe?

Welche Summe zahlten diese Unternehmen jeweils?

10. Warum nennt die Bundesregierung in ihrer Antwort zu Frage 1 auf Bundestagsdrucksache 19/5786, neun Unternehmen, die Konzessionsabgaben für den Betrieb von Nebenbetrieben an Autobahnen zahlen, in ihrer Antwort zu den Fragen 17 bis 19 auf Bundestagsdrucksache 19/13490, aber nur zwei Unternehmen (Tank & Rast und Ostdeutsche Autobahntankstellengesellschaft), mit denen die öffentlichen Hand standortbezogene Konzessionsverträge habe?

Gab es 2019 keine vertraglichen Beziehungen mit den sieben anderen Unternehmen mehr (und entsprechend auch keine Konzessionszahlungen)?

11. Warum wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der Rahmenvertrag zur Privatisierung mit der Tank & Rast vom 29. Oktober 1998 zum 31. Dezember 2013 durch diese gekündigt (vgl. Beschluss Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz 1. Senat, 24. Juli 2018, Aktenzeichen 1 A 10022/18, Randnummer 10)?
12. Welche rechtlichen Folgen hatte bzw. hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Kündigung des Rahmenvertrags von 1998?
13. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung eine andere rechtliche Vereinbarung, die nach der Kündigung an die Stelle des Rahmenvertrags von 1998 trat?
Wenn ja, was ist das für eine Vereinbarung, wann wurde sie geschlossen, und was sind die wichtigsten Bestimmungen?
14. Gibt es heute nach Kenntnis der Bundesregierung eine rechtliche Vereinbarung der Tank & Rast mit dem Bund oder den Ländern, dass, wie der gekündigte Rahmenvertrag von 1998 vorschreibt, Tank & Rast nicht mehr als 10 Prozent der Nebenbetriebe selbst oder über im Sinne des § 15 des Aktiengesetzes verbundene Unternehmen betreibt (vgl. Europäische Kommission: Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 über Fusionsverfahren. Fall Nummer IV/M.1361 – Rast- und Tankstätten AG, 7. Dezember 1998, https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m1361_de.pdf, Randnummer 13)?
15. Hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Tank & Rast die Grenze von maximal 10 Prozent selbst betriebenen Nebenbetrieben seit 1998 immer eingehalten (Verstöße bitte ggf. einzeln auflisten)?
Wer überwacht die Einhaltung der Grenze, und wie oft wird geprüft?
16. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Übernahme der Tank & Rast im Jahr 2015 durch die heutigen Eigentümer eine Verpflichtungsübernahmeerklärung analog zu der bei der Übernahme durch Terra Firma 2004 (vgl. Antwort zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 15/4625)?
Wenn nein, warum nicht?
17. In welcher Höhe gingen nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2018 Bundesmittel für bewirtschaftete oder unbewirtschaftete Rastanlagen an die Tank & Rast (bitte nach Jahren aufschlüsseln und nach Haushaltstiteln trennen)?
18. In welcher Höhe gingen nach Kenntnis der Bundesregierung öffentliche Mittel zur Errichtung von Stromtankstellen an die Tank & Rast (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
19. Sieht die Bundesregierung aktuell eine marktbeherrschende Stellung der Tank & Rast bei den Nebenbetrieben?
Wie bewertet es die Bundesregierung in diesem Kontext, dass die Ratingagentur Moody's der Deutsche Raststätten Gruppe IV GmbH (als Tochterunternehmen der Tank & Rast) unter anderem deshalb ein gutes Rating gibt, weil sie einen so hohen Marktanteil habe und es hohe Eintrittsbarrieren für neue Marktteilnehmer gebe („dominant market share of MSAs throughout Germany and high barriers for new entrants“, „Moody's revises outlook to stable on Roadster Finance DAC and Deutsche Raststaetten Gruppe IV GmbH (Autobahn Tank & Rast); Baa3 affirmed“, 22. Oktober 2020, https://www.moody's.com/research/Moodys-revises-outlook-to-stable-on-Roadster-Finance-DAC-and--PR_437302)?

20. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Stand beim Fusionsverfahren der Europäischen Kommission im Zusammenhang mit der Tank & Rast (Case M.9801 – Allianz/OMERS Infrastructure/T&R JV, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020M9801&from=DE>)?

Hat sich die Bundesregierung in irgendeiner Weise an dem Verfahren beteiligt?

Ist der Bundesregierung bekannt, warum hier als Eigentümer nur Allianz und Omers erwähnt sind?

21. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung alle Konzessionsverträge zum 1. Januar 2021 auf die Autobahn GmbH des Bundes übergegangen?

22. Wann werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Konzessionen, die aktuell die Tank & Rast (ggf. über die Ostdeutsche Autobahntankstellengesellschaft) hält, neu vergeben?

Trifft es zu, dass dies in der Regel 2028 bei Raststätten und 2038 bei Hotels der Fall ist?

23. Ist die Option, die aktuell laufenden Konzessionen um zwei mal fünf Jahre zu verlängern (Antwort zu Frage 27 auf Bundestagsdrucksache 19/13490), im Fall der Verträge mit der Tank & Rast abhängig von der Zustimmung des Bunds, oder kann sie von der Tank & Rast einseitig erklärt werden (so wie im Muster eines Konzessionsvertrages von 1998, Verkehrsblatt Nummer B 5739, § 15, Absatz 1)?

24. Nach welchem Verfahren werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Konzessionen für die Nebenbetriebe neu vergeben?

25. Enthalten die Konzessionsverträge mit der Tank & Rast nach Kenntnis der Bundesregierung entsprechend dem Muster eines Konzessionsvertrages von 1998 eine Klausel, dass nach Erlöschen der Konzession der Konzessionsnehmer die Betriebsgrundstücke übertragen muss?

26. Enthalten die Konzessionsverträge mit der Tank & Rast nach Kenntnis der Bundesregierung entsprechend dem Muster eines Konzessionsvertrages von 1998 eine Klausel, dass bei Verlust der Konzession dem alten Konzessionsnehmer der Verkehrswert der baulichen Anlagen und des Betriebsgrundstücks erstattet werden muss?

27. Kann die Bundesregierung gegebenenfalls die Rückgabe des Grundstücks von der Tank & Rast im Fall einer Neuvergabe der Konzession auch verlangen, solange es noch keine Einigung über die Erstattung des Verkehrswerts der baulichen Anlagen und des Betriebsgrundstücks gibt?

28. Welchen Verkehrswert setzt die Bundesregierung für die baulichen Anlagen und Betriebsgrundstücke an, die 1998 im Zuge der Privatisierung an die Tank & Rast gegangen sind?

Entspricht er dem Kaufpreis von damals in Höhe von umgerechnet rund 600 Mio. Euro?

29. Enthalten die Konzessionsverträge mit der Tank & Rast nach Kenntnis der Bundesregierung entsprechend dem Muster eines Konzessionsvertrages von 1998 eine Klausel, dass ohne Neuvergabe der Konzession dem Konzessionsnehmer ein finanzieller Ausgleich entsprechend dem „Zustand des (der) Grundstücks(e) beim Erwerb“ gezahlt werden muss?

Wenn ja, warum wird dieser finanzielle Ausgleich gezahlt, und gilt er auch für die Grundstücke, die von der Tank & Rast 1998 im Zuge der Privatisierung erworben wurden, oder nur für danach neu erworbene?

Entspricht der Ausgleich dem Verkehrswert zum Zeitpunkt des Erwerbs, oder wenn nicht, welcher Wert ist anzusetzen?

30. Erhält die Tank & Rast nach Kenntnis der Bundesregierung bei Auslaufen der Konzession sonstige Entschädigungen (über die genannten hinaus)?
31. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlichen Kraftstoffpreise an Autobahnraststätten und Autobahntankstellen in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte jeweils zum Jahresende angeben)?
32. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlichen Kraftstoffpreise außerhalb der Autobahnen in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte jeweils zum Jahresende angeben)?
33. Hält die Bundesregierung aktuell die Kraftstoffpreise an Autobahnraststätten und Autobahntankstellen für unangemessen hoch?
34. Hat nach Kenntnis der Bundesregierung die durch das Bundeskartellamt seit 2013 bzw. verstärkt seit 2018 angeordnete Versteigerung von Lizenzen für Kraftstofflieferungen an Autobahnnebenbetriebe die Kraftstoffpreise gesenkt?
35. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung bisher die Gewinne aus den Versteigerungen der Lizenzen für Kraftstofflieferungen an Autobahn-Nebenbetriebe (bitte für verschiedene Versteigerungen einzeln angeben)?
36. Wer erhält nach Kenntnis der Bundesregierung die Gewinne aus den Versteigerungen der Lizenzen für Kraftstofflieferungen an Autobahnnebenbetriebe?
37. War die Bundesregierung mit der Tank & Rast in den letzten zehn Jahren im Austausch, was die Gebühr für die Toilettennutzung an Autobahnraststätten betrifft?
Wenn ja, wann, und was war das Ergebnis der Gespräche?
Gab es formelle Zusagen zur Höhe der Gebühr (ggf. bitte Inhalt und Dauer der Zusage angeben)?
38. Wie viele Autohöfe gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell?
39. Wie viele Autohöfe sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell im Eigentum der Tank & Rast oder werden von ihr betrieben (bitte getrennt angeben)?
40. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung eine rechtliche Grenze für die Tank & Rast, Autohöfe zu erwerben respektive zu betreiben, und wenn ja, wo ist diese festgeschrieben, und wie gestaltet sie sich?

Berlin, den 20. Mai 2021

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

