

Kleine Anfrage

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

Autobahnraststätten der Tank & Rast – mittelständische Pächterstruktur und weitere Aspekte

Der Rahmenvertrag zur Privatisierung der Raststätten, Tankstellen und Hotels („Nebenbetriebe“) an deutschen Autobahnen durch Verkauf der Tank & Rast (damals als Autobahn Tank & Rast AG bzw. heute Autobahn Tank & Rast Gruppe GmbH & Co. KG, im Folgenden: „Tank und Rast“) wurde 2013 gekündigt. Dort enthalten war eine Begrenzung der durch Tank & Rast selbst betriebenen Nebenbetriebe auf 10 Prozent aller Nebenbetriebe. Einen rechtlichen Ersatz für diese Begrenzung gibt es nicht (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 12, 13 und 14 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 19/30154), zugleich hat die Bundesregierung keine Kenntnis, wie viele Raststätten die Tank & Rast aktuell selbst betreibt (Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 19/30154).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat die Bundesregierung heute noch das Ziel einer mittelständischen Pächterstruktur bei den Nebenbetrieben an Autobahnen (vgl. Bundestagsdrucksache 15/4565)?

Wenn ja, wie will sie diese gewährleisten, obwohl die Beschränkung der Tank & Rast auf 10 Prozent selbst betriebene Nebenbetriebe mit der Kündigung des Rahmenvertrags 2013 entfallen sind und es seitdem keinen Ersatz für diese Regelung gibt (vgl. Antwort zu den Fragen 12, 13 und 14 auf Bundestagsdrucksache 19/30154)?

2. Wie will die Bundesregierung ggf. den Erhalt einer mittelständischen Pächterstruktur kontrollieren, wenn die Überlassung des Betriebs eines Autobahnnebenbetriebs an Dritte nicht mitgeteilt werden muss (vgl. Antwort zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 19/30154)?
3. Hält die Bundesregierung es mit ihrer Verantwortung für die nach Auffassung der Fragesteller an sich im unveräußerlichen Eigentum des Bundes stehenden Nebenbetriebe als Teil der Bundesautobahnen (Artikel 90 Absatz 1 des Grundgesetzes i. V. m. Artikel 1 Absatz 4 Nummer 5 des Bundesfernstraßengesetzes) vereinbar, dass sie nicht angeben kann, wer die Raststätten betreibt?

4. Sieht die Bundesregierung ein Rechtsrisiko darin, dass die Europäische Kommission die mit der Privatisierung der Autobahnnebenbetriebe verbundene Fusion 1998 nur genehmigte, weil im Rahmenprivatisierungsvertrag maximal 10 Prozent durch Tank & Rast selbst betriebene Nebenbetriebe festgeschrieben waren (Fall Nr. IV/M.1361 – Rast- und Tankstätten AG, 7. Dezember 1998, Rn. 13), es nach der Vertragskündigung 2013 aber keinen rechtlichen Ersatz für diese Regelung gibt?
5. Wie viele Konzessionen für Autobahnnebenbetriebe werden nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell von einem mittelständischen Unternehmen gehalten?
6. Hat die Bundesregierung das Ziel, mehr Konzessionen für Autobahnnebenbetriebe an mittelständische Konzessionäre zu vergeben als es heute der Fall ist, und wenn ja, mit welchen Mitteln verfolgt sie dieses Ziel?
7. Haben nach Kenntnis und Einschätzung der Bundesregierung Mittelständler eine Chance, eine Konzession für einen Autobahnnebenbetrieb zu erwerben?
8. Hätte die Bundesregierung auf Basis des ursprünglichen, 2013 gekündigten Rahmenvertrags zur Privatisierung der Tank & Rast die unentgeltliche Benutzung der Sanitäreinrichtungen der Tank & Rast (vorbehaltlich der Verträge mit den Pächtern) vorschreiben können?
9. Muss aus Sicht der Bundesregierung im Rahmen der Umsetzung der Trinkwasser-Richtlinie der EU an Autobahnraststätten ein kostenfreier Zugang zu Trinkwasser sichergestellt sein, und wenn ja, ist eine Toilettengebühr mit diesem Ziel vereinbar?
10. Waren nach Kenntnis der Bundesregierung die gesamten Nebenbetriebe der Tank & Rast seit Beginn der COVID-19-Pandemie immer geöffnet, und wenn nein, wann welche von ihnen nicht (bitte genaue Daten und ggf. Orte bzw. die Art des Nebenbetriebs angeben)?
Sofern ja, hatte die Bundesregierung zuvor zugestimmt bzw. wurde sie zuvor informiert?
11. Hat die öffentliche Hand nach Kenntnis der Bundesregierung an die Tank & Rast irgendeine Form der Unterstützung geleistet, damit diese ihre gesamten Nebenbetriebe während der COVID-19-Pandemie offen hielt bzw. hält oder – soweit es Schließungen gab – wieder öffnet, und wenn ja, wann, und welchen Umfangs, und welcher Art?
12. Hat die öffentliche Hand nach Kenntnis der Bundesregierung zur Bewältigung der Folgen der COVID-19-Pandemie irgendeine Unterstützung für Pächter oder Franchisepartner der Tank & Rast geleistet, und wenn ja, wann, und welchen Umfangs, und welcher Art?
13. Liegen der Bundesregierung angesichts der hohen Schulden der Tank & Rast vor allem seit dem Verkauf von 2015 (vgl. Konzernabschlüsse der Tank & Rast Gruppe GmbH & Co. KG, mit Schulden von über 4 Mrd. Euro im Jahr 2019, davon 1,6 Mrd. Euro extern) Informationen über das Risiko einer Insolvenz vor, und wenn ja, mit welchem wesentlichen Inhalt?
14. Gibt es bei der Bundesregierung einen Notfallplan für den Fall einer Insolvenz der Tank & Rast, und wie sieht dieser ggf. aus?

15. Wie ist es möglich, dass die umsatzabhängige Konzessionsabgabe für Autobahnnebetriebe 2016 16,1 Mio. Euro betrug und 2019 mit 15,2 Mio. Euro deutlich weniger (vgl. Antwort zu Frage 6 auf Bundestagsdrucksache 19/30154), obwohl die Umsatzerlöse der Tank & Rast Gruppe GmbH & Co. KG (bzw. ihrer Rechtsvorgängerin T&R Investment GmbH & Co. KG), die den Großteil der Konzessionen hält, ausweislich der Konzernabschlüsse 2016 nur 538,8 Mio. Euro, aber 2019 mit 646,8 Mio. Euro deutlich mehr betragen?
16. In wie vielen Konzessionsverträgen für Autobahnnebetriebe mit welchem Konzessionär ist nach Kenntnis der Bundesregierung keine Klausel enthalten, dass die Betriebsgrundstücke nach Ende der Konzession wieder an den Bund übergehen müssen (vgl. Antwort zu Frage 25 auf Bundestagsdrucksache 19/30154 wonach so eine Klausel nur „in der Regel“ enthalten sei)?
17. Hatten nach Kenntnis der Bundesregierung die Vorgaben des Bundeskartellamts zur Auktion von Kraftstofflieferungen an Autobahntankstellen das Ziel, die Preise der Kraftstoffe für die Endkunden zu senken?
Ist dieses Ziel erreicht worden?
18. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass ausweislich der Jahresberichte der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe des Bundeskartellamts der Unterschied zwischen den Kraftstoffpreisen an Autobahntankstellen und sonstigen Tankstellen (einschließlich Autohöfen) in den letzten Jahren deutlich größer geworden ist (vgl. Jahresbericht für 2017, Grafiken S. 9, wo der Abstand noch ca. 15 Cent pro Liter Kraftstoff betrug, während es 2020, Grafiken S. 27, schon ca. 25 Cent pro Liter waren)?
19. Für wie viele Autobahntankstellen (mit oder ohne Raststätte) hält nach Kenntnis der Bundesregierung Tank & Rast die Konzession?
20. An wie vielen der Autobahntankstellen (mit oder ohne Raststätte), für die Tank & Rast eine Konzession hält, führt sie nach Kenntnis der Bundesregierung den Kraftstoffvertrieb selbst durch?
Hat die Bundesregierung Kenntnis davon, ob die Zahl in den letzten Jahren zugenommen hat, und wenn ja, in welchem Maße (bitte ggf. die Zahl für die letzten fünf Jahre angeben)?
21. Hält es die Bundesregierung für mit den Vorgaben des Bundeskartellamts vereinbar, wenn Tank & Rast den Kraftstoffvertrieb an Autobahntankstellen selbst durchführt, bzw. ab welchem Anteil solcher Tankstellen oder in welchem Fall läge nach Einschätzung der Bundesregierung ein Verstoß gegen kartellrechtliche Vorschriften oder Entscheidungen des Bundeskartellamts vor?
22. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Kosten der öffentlichen Hand für die Reinigung der Parkplätze an Autobahnraststätten in den letzten zehn Jahren jährlich gewesen?
23. Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung die rechtlich minimal erforderliche und was die maximal zulässige Beschilderung von Autobahnraststätten (bitte genaue Rechtsgrundlage benennen)?
24. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, in denen eine Autobahnraststätte eine rechtlich unzulässige Beschilderung hat oder hatte, vor allem was die Zahl der Schilder angeht (ggf. bitte Fälle einzeln auflisten und rechtliche Begründung angeben)?

25. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung rechtlich zulässig, auf eine Autobahnraststätte mit einem Schild auf dem Mittelstreifen einer Autobahn hinzuweisen (bitte genaue Rechtsgrundlage benennen)?

Ist es auch dann zulässig, wenn zugleich rechts neben der Fahrbahn ein Schild steht und also eine beidseitige Beschilderung erfolgt?

26. Sind der Bundesregierung Schilder auf dem Mittelstreifen einer Autobahn (ggf. als beidseitige Beschilderung) bekannt, die auf eine Autobahnraststätte hinweisen (ggf. bitte einzeln auflisten)?

27. Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung die rechtlich minimal erforderliche und was die maximal zulässige Beschilderung von Autohöfen?

Trifft es zu, dass nach den Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen (RWBA) 2000 nicht mehr als zwei Schilder und ein Ausfahrtshinweis pro Autobahnrichtung zulässig sind?

28. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, in denen einem Autohof abweichend von den Vorgaben der RWBA 2000 mehr Schilder genehmigt wurden oder umgekehrt ihm rechtlich zustehende Schilder verwehrt wurden (ggf. bitte einzeln auflisten)?

29. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung wegen der Beschilderung von Autohöfen Beschwerden oder Klagen von Autohöfen, und wenn ja, wann, und mit welchem Ausgang?

30. Hat die Autobahn GmbH des Bundes geprüft, ob die Länder die Beschilderung von Autobahnraststätten und Autohöfen korrekt vorgenommen haben?

Wenn ja, gab es Beanstandungen oder Veränderungen?

31. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung Baustellen an Autobahnen, die die Erreichbarkeit der Autohöfe wesentlich verschlechtern – wie Umbauten vor oder nach der Autobahnausfahrt oder der Ausfahrt selbst – mit davon betroffenen Autohöfen im Vorfeld abgesprochen?

Werden Autohöfe darüber vor Beginn der Baumaßnahme informiert, und wenn ja, zu welchem Zeitpunkt?

32. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bei Autobahnnebenbetrieben Probleme mit der Sicherheit in der Nacht, insbesondere für Frauen (ggf. bitte signifikante Straftaten oder Schadensfälle auflisten)?

33. Welche Konzepte zur verbesserten Sicherheit bei Autobahnnebenbetrieben durch bessere Beleuchtung oder andere Mittel gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung?

Welche Mittel wurden für diese Zwecke in den letzten zehn Jahren von der öffentlichen Hand (Bund, Land oder Kommune) zur Verfügung gestellt, und welche sind in der Zukunft eingeplant?

Gibt es irgendeine Bestandsaufnahme oder Evaluation der Maßnahmen?

Berlin, 16. Juli 2021

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion