

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/31811 –**

Autobahnraststätten der Tank & Rast – mittelständische Pächterstruktur und weitere Aspekte

Vorbemerkung der Fragesteller

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).

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)?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Kündigung des Rahmenvertrags hat die Autobahn Tank & Rast GmbH der Bundesregierung schriftlich bestätigt, dass die mittelständische Pächterstruktur weiterhin eine zentrale Rolle spielen soll.

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?

Ansprechpartner der Bundesregierung sind die Konzessionsnehmer der Nebenbetriebe. Ein Rückgriff auf die jeweiligen Pächter und Pächterinnen ist nicht erforderlich.

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?

Nein. Der Europäischen Kommission war zum Zeitpunkt der Entscheidung bekannt, dass die Laufzeit des Rahmenvertrags befristet war, und hat die Entscheidung nicht unter Vorbehalt der Fortgeltung einer entsprechenden Regelung getroffen.

5. Wie viele Konzessionen für Autobahnnebenbetriebe werden nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell von einem mittelständischen Unternehmen gehalten?
19. Für wie viele Autobahntankstellen (mit oder ohne Raststätte) hält nach Kenntnis der Bundesregierung Tank & Rast die Konzession?

Die Fragen 5 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 2 und 3 auf Bundestagsdrucksache 19/30154 verwiesen.

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?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Konzessionen für neue Rastanlagen und neu zu vergebende Konzessionen werden nach Maßgabe der Richtlinie 2014/23/EU europaweit für jeden Dritten gleichwertig ausgeschrieben. Bei der Vergabe von derartigen Dienstleistungskonzessionen soll ein möglichst großer Anbieterkreis erschlossen werden. Ins-

besondere werden auch die Belange mittelständischer Unternehmen berücksichtigt, um ihnen die Möglichkeit zu geben, sich erfolgreich in diesem Verfahren zu beteiligen und Tank- und Rastanlagen betreiben zu können.

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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 136 auf Bundestagsdrucksache 17/10460 verwiesen.

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?

Rastanlagen an Bundesautobahnen fallen unter Artikel 16 der Richtlinie (EU) 2020/2184. Eine Gebühr für die Toilettennutzung ist nicht berührt.

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?

Während der COVID-19-Pandemie kam es teilweise zu Schließungen von Teilen der Restaurants auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen. Sämtliche Tankstellen waren durchgehend geöffnet, in den meisten Betrieben wurde ein erweitertes Angebot an warmen Speisen zur Mitnahme bereitgehalten. An allen Standorten mit Tankstelle war die Verfügbarkeit von Sanitäreinrichtungen durchgehend sichergestellt, zeitweise sogar für alle Verkehrsteilnehmer kostenlos. Die Bundesregierung steht seit Beginn der Pandemie in engem Kontakt mit den Konzessionären.

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?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Bundesprogramme „Corona-Überbrückungshilfen für kleine und mittelständische Unternehmen“ und die „Außerordentlichen Wirtschaftshilfen (November- und Dezemberhilfe)“ hat die Bundesregierung die Mittel bereitgestellt sowie die digitale Plattform eingerichtet, über die die Unternehmen die Hilfen beantragen können. Die Bearbeitung und Bescheidung der Anträge ob-

liegt den Bewilligungsstellen der Länder. Die Bundesregierung hat keinen unmittelbaren Zugriff auf das Antrags- und Fachverfahren. Darüber hinaus stellt die Bundesregierung aus Gründen des Datenschutzes nur ein anonymisiertes Reporting zur Verfügung. Der Bundesregierung liegen keine eigenen Informationen über mögliche Anträge der Tank & Rast sowie ggf. von Partnerunternehmen vor.

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?

Nein.

14. Gibt es bei der Bundesregierung einen Notfallplan für den Fall einer Insolvenz der Tank & Rast, und wie sieht dieser ggf. aus?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 24 auf Bundestagsdrucksache 19/13490 verwiesen.

15. Wie ist es möglich, dass die umsatzabhängige Konzessionsabgabe für Autobahnnebenbetriebe 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?

Die Konzessionsabgabe richtet sich in Bezug auf Kraftstoffe nach der Menge des jeweils abgegebenen Kraftstoffs. Aus der Umsatzentwicklung lässt sich daher kein Zusammenhang zu der Höhe der gezahlten Konzessionsabgabe herleiten, zumal die Autobahn Tank & Rast Gruppe auch weitere Geschäftsfelder außerhalb der Autobahnen betreibt, für die keine Konzessionsabgabe zu zahlen ist.

16. In wie vielen Konzessionsverträgen für Autobahnnebenbetriebe 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)?

Abweichungen vom Musterkonzessionsvertrag können in Einzelfällen nicht ausgeschlossen werden. Die Autobahn GmbH des Bundes wird die Frage der Betriebsgrundstücke vor Ablauf der Konzessionen in einem Gesamtkonzept über die Nebenbetriebe beleuchten.

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?

Die Vorgaben des Bundeskartellamts zur Vergabe der Belieferungs- und Vertriebsrechte für Kraftstoffe an Autobahntankstellen zielten auf eine Marktöffnung und Belebung des Wettbewerbs ab. Mehr Wettbewerb kann zu niedrigeren Preisen für Endkunden führen.

Diese Vergabe erfolgte nach dem sogenannten Quotenmodell, bei dem die Rechte an den Autobahntankstellen spiegelbildlich zu den Marktanteilen der Mineralölunternehmen an den Straßentankstellen vergeben wurden. Das Bundeskartellamt bewirkte im Jahr 2011 eine Öffnung dieses Systems: Ab dem Jahr 2013 wurden nur noch maximal 65 Prozent der Rechte über das Quotenmodell vergeben, weitere Vertriebsrechte wurden im Rahmen einer Auktion versteigert (S. 43, abrufbar unter: https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Entscheidung/DE/Entscheidungen/Missbrauchsaufsicht/2011/B8-95-10.pdf?__blob=publicationFile&v=3). Um den Markt für die Vergabe der Belieferungs- und Vertriebsrechte weiter zu öffnen, sah der Beschluss zudem eine weitere Verringerung des nach dem Quotenmodell zu vergebendem Anteil an Rechten vor. Das Vergabemodell 2018 berücksichtigt diese Vorgabe (abrufbar unter: https://www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Publikation/DE/Pressemitteilungen/2017/24_02_2017_TankundRast_DE.html?nn=3591568).

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)?

Tankstellenstandorte an der Autobahn weisen andere Kosten- und Erlösstrukturen als andere Standorte auf. Eine Bewertung der Preissetzung ist ohne Kenntnisse über die Absatzmengen nicht abschließend möglich. Die Meldepflichten gegenüber der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe umfassen zwar Preis-, aber keine Mengendaten. Das Jahr 2020 war in vielerlei Hinsicht ein Ausnahmejahr. So sind etwa in der Mineralölbranche die Absätze von Kraftstoffen im Inland im Jahr 2020 deutlich geringer ausgefallen als in den Vorjahren (vgl. unter: https://www.bafa.de/DE/Energie/Rohstoffe/Mineraloelstatistik/mineraloel_node.html). Solche Besonderheiten können sich auch auf Preissetzungsmuster auswirken.

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)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 5 auf Bundestagsdrucksache 19/30154 verwiesen.

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?

Das Bundeskartellamt hielt in seinem Beschluss eine Selbstbelieferung in „überschaubarem Umfang“ von ca. 10 Prozent für kartellrechtlich nicht zu beanstanden. Bislang bewegt sich die Selbstbelieferungsquote von Tank & Rast nach Kenntnis der Bundesregierung in dem genannten Umfang.

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?

Die Kosten für die Reinigung der Parkplätze auf Autobahnen wurden von den Ländern nicht getrennt erfasst. Nach überschlägigen Schätzungen ist davon auszugehen, dass pro Jahr im Netz der Bundesfernstraßen mit einer Gesamtlänge von etwa 52 000 km für die Beseitigung von rund 17 000 t widerrechtlich weggeworfenem Müll (davon etwa 2/3 auf Parkplätzen und 1/3 an der Strecke) Kosten in Höhe von ca. 18 Mio. Euro entstehen.

23. Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung die rechtlich minimal erforderliche und was die maximal zulässige Beschilderung von Autobahnraststätten (bitte genaue Rechtsgrundlage benennen)?

Für die Anordnung einer wegweisenden Beschilderung auf den Autobahnen in der Baulast des Bundes ist seit dem 1. Januar 2021 das Fernstraßen-Bundesamt (FBA) zuständig. Das FBA hat seine Aufgaben der beliebigen Autobahn GmbH des Bundes weiter übertragen.

Maßgebend für die Ausgestaltung und Aufstellung der wegweisenden Beschilderung an den Bundesautobahnen sind hierbei die „Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Bundesautobahnen“ (RWBA 2000). Gemäß den RWBA 2000 werden bewirtschaftete Rastanlagen im Regelfall 5 km, 1 000 m und 500 m vor der Ausfahrttafel angekündigt, die Ausfahrt wird mit einer Ausfahrttafel ausgeschildert. Ausfahrten zu einseitigen Rastanlagen mit eigener Überfahrt sind an beiden Richtungsfahrbahnen gleich auszuschildern. Bei bewirtschafteten Rastanlagen mit Tankstelle ist unter den Ankündigungstafeln mit einem Zusatzschild auf die nächste Tankmöglichkeit an der gleichen Autobahn hinzuweisen.

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)?

Nein.

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?

Verkehrszeichen sind in der Regel rechts neben der Fahrbahn anzubringen. Vor allem an besonders gefährlichen Straßenstellen, können die Verkehrszeichen auf beiden Straßenseiten, bei getrennten Fahrbahnen auf beiden Fahrbahnseiten aufgestellt werden (vgl. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO – VwV-StVO – zu § 39 bis 43 III Nr. 9).

Nach den RWBA 2000 sind die Ankündigungstafeln und die Ausfahrttafel in der Regel rechts neben der Fahrbahn aufzustellen. Die Ankündigungstafel bei 1.000 m und die Ausfahrttafel können bei besonderen Verhältnissen wie unzureichenden Sichtverhältnissen, hoher Verkehrsstärke und starkem Lkw-Verkehr überkopf am Kragarm angeordnet werden.

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

In wenigen Einzelfällen werden Rastanlagen mit Hilfe von Beschilderung auch im Mittelstreifen (Hinweis auf Rastanlage 1000 m und 500 m vor der Rastanlage) angekündigt. Beispiele sind die Rastanlagen Gruibingen und Denkendorf an der A 8.

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?

Mit dem Verkehrszeichen 448.1 der StVO kann ein Autohof in unmittelbarer Nähe einer Autobahnausfahrt angekündigt werden, wenn die Voraussetzungen der VwV-StVO zu Zeichen 448.1 erfüllt sind. Die Erläuterung in Anlage 3 der StVO (zu § 42 Absatz 2 StVO), lfd. Nr. 58, sieht nur die einmalige Ankündigung durch das Schild vor. Auch die RWBA 2000 sehen in Kapitel 15.1 nur eine einmalige Ankündigung vor. Das Schild steht in der Regel 500 m bis max. 1.000 m vor der Ankündigungstafel der Anschlussstelle auf der rechten Fahrbahnseite außerhalb des Lichtraumprofils.

Das FBA kann für mit Zeichen 330.1 und 330.2 gekennzeichnete Autobahnen in der Baulast des Bundes Ausnahmen von der Regelung genehmigen (vgl. § 46 Absatz 2a Satz 1 Nr. 5 StVO).

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 23 verwiesen.

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?

Die Fragen 28 und 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bis zum Jahr 2020 lag die Anordnung von Hinweisschildern für Autohöfe in der Zuständigkeit der Länder. Eine Berichtspflicht gegenüber dem Bund gab es nicht.

Im Jahr 2021 sind der Bundesregierung keine entsprechenden abgeschlossenen Sachverhalte bekannt.

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?

Die Prüfung aller verkehrsrechtlichen Anordnungen erfolgt kontinuierlich sowie im Einzelfall anlassbezogen. Beanstandungen oder Veränderungen der Wegweisung zu Rastanlagen oder Autohöfen sind nicht bekannt.

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?

Ja. Die Information erfolgt, sobald der Zeitpunkt und Umfang einer Sperrung bekannt sind. Die Autobahn GmbH des Bundes verfolgt das Ziel, auch während der Durchführung von Baumaßnahmen alle Fahrbeziehungen aufrechtzuerhalten und unvermeidliche Sperrungen von Fahrbeziehungen auf kurze Zeiträume zu beschränken.

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)?

Nein.

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?

Die Verkehrssicherungspflicht auf den Nebenbetriebsgrundstücken obliegt dem jeweiligen Konzessionsnehmer.

