

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth),
Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), weiterer Abgeordneter und der
Fraktion der FDP
– Drucksache 16/12335 –**

Richtlinie für Rastanlagen an Straßen

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) plant im Laufe des Jahres 2009 eine neue Richtlinie für Rastanlagen an Bundesstraßen einzuführen. Mit dieser Richtlinie sollen planerische Vorgaben für den Neu-, Um- und Ausbau von Rastanlagen an Bundesautobahnen und Bundesstraßen verbindlich für die Auftragsverwaltungen in den Bundesländern vorgegeben werden. Unter anderem sollen folgende Punkte vorgegeben werden: Anzahl der Plätze in Raststätten, Anzahl der Tankplätze, Ausstattung der Sanitäreinrichtungen, Hotelparkplätze, Frauenparkplätze, Mitarbeiterstellplätze.

Bei der Gesetzgebung zur Privatisierung der damaligen GfN (Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahn mbH) zur Autobahn Tank & Rast GmbH wurden sog. öffentlich-rechtliche Rahmenbedingungen verabschiedet (27. Januar 1998), die beinhalten, dass der Betreiber in eigener unternehmerischer Verantwortung das Dienstleistungsangebot unter Beachtung der gesetzlichen Zweckbestimmung der Nebenbetriebe bestimmt.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die „Richtlinien für Rastanlagen an Straßen (RR)“ werden durch den Arbeitskreis 2.6.1 „Rastanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) erarbeitet. Die FGSV wird in Wahrnehmung ihres Urheberrechts die neuen Richtlinien nach ihrer Fertigstellung auch veröffentlichen. Der Arbeitskreis „Rastanlagen“ setzt sich aus Mitgliedern zusammen, die hauptberuflich in der Straßenbauverwaltung, in der Wissenschaft, in Ingenieurbüros und auch bei der Autobahn Tank & Rast GmbH tätig oder deren Pächter sind. Die Leitung des Arbeitskreises obliegt dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) auf Grund einer entsprechenden Wahl der übrigen Mitglieder des Arbeitskreises. Somit ist sichergestellt, dass die unternehmerisch Verantwortlichen durch die Entsendung ständi-

ger Mitglieder in den Arbeitskreis der FGSV immer aktiv an der Entstehung des im Entwurf vorliegenden Regelwerks mitwirken. Durch die vom BMVBS vorgeschriebene Anhörung der beteiligten Kreise zu dem vom Arbeitskreis der FGSV erarbeiteten Entwurf soll sichergestellt werden, dass die mit der Privatisierung der Gesellschaft für Nebenbetriebe einhergehenden privatwirtschaftlichen ebenso wie die öffentlich-rechtlichen Belange vollumfänglich in den derzeit noch laufenden Abstimmungsprozess eingebracht werden. Nach Eingang aller Stellungnahmen werden ab April 2009 alle vorgetragenen Anmerkungen, Ideen und Einwände im Arbeitskreis „Rastanlagen“ bewertet. Es ist geplant, den damit verknüpften Diskussionsprozess in den weiteren Gremien der FGSV noch 2009 abzuschließen und die Richtlinie zu veröffentlichen.

1. Wann will das BMVBS eine Richtlinie für Rastanlagen an Straßen vorlegen?

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

2. Wird der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages mit dieser Richtlinie ebenfalls befasst?

Dies ist bei rein technischen Planungsrichtlinien privater Forschungsinstitutionen wie beispielsweise den „Richtlinien für Rastanlagen an Straßen“ der FGSV mangels gesetzlicher Verbindlichkeit bisher nicht vorgesehen.

3. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass mit einer solchen Richtlinie für Rastanlagen und den darin vorgesehenen zwingenden Vorgaben für die Auftragsverwaltung der Betreiber der Rastanlage sein Dienstleistungsangebot in eigener unternehmerischer Verantwortung wahrnehmen kann?

Wenn ja, aus welchen Gründen?

4. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass die vorgesehene Richtlinie für die bestehenden Anlagen mit dem gültigen Konzessionsvertrag vereinbar ist, und wenn ja, aus welchen Gründen?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach geltendem Recht baut und betreibt der Konzessionsnehmer seinen jeweiligen Nebenbetrieb (z. B. Tankstelle, Raststätte) in eigener unternehmerischer Verantwortung. Er bestimmt im Rahmen der Vorgaben des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG), des Baurechtsverfahrens nach § 17 FStrG und entsprechend dem Konzessionsvertrag die bauliche Gestaltung, die betriebliche Führung des Nebenbetriebes sowie das Waren- und Dienstleistungsangebot (Serviceangebot). Bereits heute beinhaltet das Betriebskonzept des jeweiligen Nebenbetriebes Angaben beispielsweise zur Anzahl der Zapfsäulen der Tankstelle, der Sitzplätze in der Raststätte und der Toiletten. Das Betriebskonzept ist Bestandteil des jeweiligen Konzessionsvertrages zwischen der Straßenbauverwaltung und dem privaten Konzessionsnehmer. Diese abgeschlossenen Konzessionsverträge können nicht einseitig durch die Straßenbauverwaltung geändert werden. Dafür bedarf es der Zustimmung des Konzessionsnehmers des Nebenbetriebs. An dieser Rechtslage wird sich durch die neue Richtlinie für Rastanlagen nichts ändern.

Zur Verwaltungsvereinfachung und Sicherstellung bundesweit einheitlicher Standards sollen den Ländern jedoch die in den RR enthaltenen Mindeststandards als Orientierungswerte bei der Planung neuer Rastanlagenstandorte die-

nen und auch bei der Durchführung von Ausschreibungsverfahren zur Vergabe neuer Konzessionen für den Bau und Betrieb von Nebenbetrieben berücksichtigt werden.

5. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass die vorgesehene Richtlinie dem Gedanken der „öffentlich-rechtlichen Rahmenbedingungen“ von 1998 entspricht, bei welchen der Bund eine Belastung mit zusätzlicher Verwaltungsarbeit vermeiden will, und wenn ja, warum?
7. Sieht die Bundesregierung die Gefahr, dass durch die o. a. Richtlinie und neue staatliche Vorgaben der Grundansatz der Privatisierung der damaligen GfN gefährdet ist, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 5 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Privatisierung des Nebenbetriebssystems im Jahr 1998 wird durch die neuen RR nicht infrage gestellt. Neben den gesetzlichen Grundlagen beachtet die Bundesregierung auch die vertraglichen Verpflichtungen der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Autobahn Tank & Rast GmbH und der Ostdeutschen Autobahntankstellengesellschaft mbH.

6. Hält die Bundesregierung es für sinnvoll, mit der Autobahn Tank & Rast GmbH eine stärkere Verantwortung auch im Bereich Parkplatzbewirtschaftung und -unterhaltung zu vereinbaren, und wenn nein, warum nicht?

Nach der Privatisierung des Nebenbetriebssystems im Jahr 1998 ist derzeit nicht geplant, auf den Rastanlagen des Bundes auch die Verkehrsflächen (insbesondere Parkflächen, Fahrgassen) vollständig zu privatisieren. Private Unternehmen können im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung der Bundesfernstraßen von den zuständigen Ländern nur dann mit der Wahrnehmung von Unterhaltungsaufgaben beauftragt werden, wenn zuvor ein Ausschreibungsverfahren durchlaufen wurde.

