

Presseinformation

19.07.2019

Tank & Rast verstaatlichen?

Forderung der Gewerkschaft NGG auf Verstaatlichung von Rastanlagen der Tank & Rast.

Stellungnahme der VEDA, Branchenverband der Deutschen Autohöfe

Die Forderung der NGG die Rastanlagen wieder zu verstaatlichen geht ins Leere. Die enormen Schulden der Tank & Rast, die sich durch diverse Verkäufe von einer „Heuschrecke“ zur nächsten in schwindelerregende Höhen schraubte, würden dann sozialisiert, während die Veräußerungsgewinne privatisiert wurden.

Dies kann nicht im Sinn der NGG sein und erst Recht nicht im Sinne der Steuerzahler.

Die Privatisierung der Raststätten an der Autobahn an nur einen Erwerber war stümperhaft. Die Schaffung eines Monopols und die daraus resultierenden Wettbewerbsvorteile wurden durch die diversen Weiterverkäufe sichtbar. Die Monopolstellung wurde sicherlich bei den Weiterverkäufen von Guy Hands Terra Invest und anderen Finanzinvestoren eingepreist.

Durch die Ausschreibung von Lieferrechten für Kraftstoffe werden Belieferungsrechte für die Mineralölgesellschaften immer teurer, was sich an dem immer größer werdenden Preisunterschied zu Tankstellen abseits der Autobahn ablesen lässt. Den Ertrag aus diesen Ausschreibungen kassiert die Tank & Rast.

Daher flüchten auch immer mehr preissensible Tankkunden und Reisende runter von der Autobahn und hin zu den Autohöfen. Hier orientieren sich die Mineralölfirmen an den niedrigeren Preisen des Umlands. Dies führt dazu, dass auf der Autobahn weniger Kunden Halt machen und die Betreiber immer höhere Preise verlangen müssen um die hohen Mietkosten erwirtschaften zu können. Aus diesem Grund liegen Gastronomie- und Shoppreise an Autohöfen deutlich unter denen an der Autobahn.

Was muss passieren?

Verstaatlichen? bricht Recht und Verträge. Der Rückkauf würde die riesigen Schulden der Tank & Rast dem Steuerzahler aufbürden, die entnommenen Gewinne sind ja schon weg.

Neue Konzessionen dürfen nicht mehr an den Monopolisten Tank & Rast vergeben werden – hier sollten mittelständische Wettbewerber zum Zuge kommen. Nur Wettbewerb belebt das Geschäft. Auch nach Ablauf der bestehenden Konzessionen ist die Vergabe an einen Monopolisten nicht zielführend.

Konzessionsabgaben müssen sich an den realen Kosten und Erträgen orientieren:

An der Autobahn zahlt der Staat die Parkplätze und Zufahrten, Reinigung und Winterdienst. (Autohöfe sind hier komplett eigenfinanziert.) Die Konzessionsabgabe, die die Raststätten an den Bund abführen, ist seit der Privatisierung nahezu unverändert und spiegelt in keiner Weise den tatsächlichen Ertrag wieder.

Autohöfe stärken? Autohöfe sind wie die Tank & Rastanlagen verpflichtet, an 365 Tage im Jahr zu öffnen, müssen direkt an den Ausfahrten liegen, Duschen, WC und die Versorgung der Fahrer rund um die Uhr sicherzustellen. Trotzdem müssen Autohöfe hohe Kosten für Parkplätze, Zufahrten und Beschilderung an der Autobahn selbst tragen. Aufgrund der mittelständischen Struktur bei Autohöfen und dem ständigen Wettbewerbsdruck bilden sich an Autohöfen schon aus marktwirtschaftlichen Gründen keine überhöhten Preise.

Als Kunde richtig entscheiden! Bei gleichem Leistungsangebot sind Autohöfe schon heute bei Kraftstoffen und im Shop und Restaurant deutlich günstiger als an der Autobahn. Wem Sprit und Kaffee an der Autobahn zu teuer ist, hat als echte Alternative den Autohof. Das empfiehlt selbst das Kartellamt in seinem aktuellen Jahresbericht 2018. Wer zu bequem zum Abfahren ist, der sollte auch nicht klagen – oder enteignen.

Konsequenzen? Wo Bedarf ist, wird auch investiert. Schutzräume an der Autobahn sind unnötig und verzerren den Wettbewerb.

Alexander Quabach
Geschäftsführer VEDA e.V.

a.quabach@veda-ev.de
Tel.: 04154 / 5959083

www.autohof.de
www.truck-parking.com

Einladung:

VEDA Autohof Symposium
Bayerische Landesvertretung Berlin,
Donnerstag, 26. Sept. 2019, 12:00 – 17:30 Uhr

Informationen und Akkreditierung über
a.quabach@veda-ev.de