

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Renate Blank, Dirk Fischer (Hamburg),
Eduard Oswald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 15/2620 –**

Zukunftsfähigkeit deutscher Autobahnservicebetriebe

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesrepublik Deutschland ist eine der bedeutendsten Transitionen der Welt. Die Autobahnservicebetriebe nehmen dabei eine Schlüsselfunktion ein. Die Anforderungen unserer heutigen mobilen Gesellschaft sind ganz neue, besondere – sowohl an die Gastronomie, als auch an andere Dienstleistungsbereiche. Die Bedürfnisse der Menschen sind dynamisch und wandeln sich immer schneller. Eine verantwortungsbewusste Verkehrs-, Umwelt-, Sicherheits- und Wirtschaftspolitik muss sich ihrer besonders annehmen. Bis 2015 erwarten Experten einen Anstieg des Güterfernverkehrs in Deutschland um knapp 40 % – für den LKW 50 %, für die Schiene 25 bis 28 %. Der PKW-Bestand wird, laut Shellstudie, bis 2020 von derzeit 44 Millionen auf je nach Szenarium 48 bzw. 52 Millionen steigen.

Die Besonderheit des Marktes Autobahn ergibt sich neben der Heterogenität der Kundschaft aus der Breite des Autobahnnetzes und seiner Nebenbetriebe in der Fläche. Dieses Netz erstreckt sich über alle 16 Bundesländer und damit auch alle Regionen in Deutschland. Auch unter diesem Gesichtspunkt bietet das Marktgeschehen auf der Autobahn besondere Konturen und enorme Potenziale. Die ehemals bundeseigene und 1998 privatisierte Autobahn Tank & Rast Holding GmbH ist das größte Dienstleistungsunternehmen an den deutschen Bundesautobahnen.

Für die Attraktivität Deutschlands als Tourismusstandort sind Autobahnraststätten von großer Bedeutung, da nicht nur ein Großteil der deutschen Urlauber mit dem PKW oder dem Bus reist, sondern auch die meisten ausländischen Touristen mit diesen Verkehrsmitteln nach Deutschland anreisen. Dies gilt insbesondere für Besucher aus den osteuropäischen EU-Beitrittsländern, bei denen in den nächsten Jahren überdurchschnittliche Steigerungsraten erwartet werden. Auch im Hinblick auf Transitreisende sind Autobahnraststätten eine Visitenkarte für den Tourismusstandort Deutschland, die den Eindruck über die Attraktivität des Transitlandes mitprägen und wichtig für künftige Reiseentscheidungen für deutsche Reiseziele sein können.

Verkehrssicherheit und Familienfreundlichkeit der europäischen Raststätten lassen immer noch zu wünschen übrig. Erhebliche Mängel gibt es bei über der

Hälfte der Anlagen entlang der gängigen Reiserouten laut ADAC-Raststätten-test 2003, bei dem Rastanlagen in fünf Ländern überprüft wurden. Danach erfüllen rund ein Drittel der getesteten Raststätten die Mindestanforderungen nicht. Es muss zudem dringend die Verkehrssicherheit auf vielen Anlagen hergestellt werden. Die Verantwortung hierfür trägt die öffentliche Hand. Der Autofahrer kann sich immer noch nicht darauf verlassen, dass dort, wo auf einem blauen Schild „Rasten“ angezeigt wird, und dies mit einem durchschnittlichen Abstand zwischen den Standorten von ca. 35 km bei 11 785 km Autobahn in Deutschland, auch gleich bleibende Qualität garantiert ist.

Das dicht gewobene Netz der Autobahnservicebetriebe in Deutschland steht ökonomisch 2004 vor wichtigen Herausforderungen, da die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Raststätten und Tankstellen in Deutschland derzeit sehr problematisch sind: Die Konsumzurückhaltung der Verbraucher und die steuerlichen Rahmenbedingungen, insbesondere im Mineralölsteuerbereich, führen zu erheblichen Absatz- und Umsatzeinbußen gerade im Bereich der grenznahen Tankstellen.

Die Politik ist auch angesichts der EU-Osterweiterung gefordert, um eine spürbare Verbesserung der Rahmenbedingungen sowie eine vorausschauende und bedarfsgerechte Infrastrukturpolitik mit einer Ausweitung der Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur – allein für die Bundesautobahnen ergibt sich für diesen Zeitraum hieraus ein Neubaubedarf von 2 400 Kilometern und Ausbaubedarf von weiteren 2 700 Kilometern – sowie den notwendigen Abbau bürokratischer Überregulierungen des Netzes der deutschen Autobahnraststätten zur Sicherung unternehmerischer Handlungsfreiheit herbeizuführen. Es herrscht konkreter Umsetzungsbedarf!

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Anlagen zur Erholung und Versorgung der Verkehrsteilnehmer, die als Straße gewidmet und Bestandteil der Bundesfernstraßen sind, werden als Rastanlagen bezeichnet und unterteilt in

- bewirtschaftete Rastanlagen (mit mindestens einem Servicebetrieb wie Tankstelle, Raststätte),
- unbewirtschaftete Rastanlagen (ohne Servicebetrieb, ggf. mit WC-Gebäude).

Nachfolgend werden ausschließlich diese verkehrstechnischen Fachbegriffe verwendet, da die ebenfalls gebräuchlichen Begriffe „Tank- und Rastanlage“ für bewirtschaftete Rastanlagen und „Rastplatz“ bzw. „Parkplatz“ für unbewirtschaftete Rastanlagen erfahrungsgemäß zu Unklarheiten führen.

Nicht unter den Begriff Rastanlagen fallen die in der Nähe der Bundesautobahn liegenden Autohöfe. Diese verfügen nicht über eine unmittelbare Zufahrt zur Autobahn und sind damit nicht Bestandteil der Bundesfernstraße. Sie sind zudem rein privatwirtschaftlich betriebene Einrichtungen, auf deren Errichtung und Betrieb der Bund keinen Einfluss hat. Anders als Rastanlagen sind Autohöfe zum Beispiel nicht verpflichtet, Stellplätze für LKW unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

An den Bundesautobahnen sind 431 bewirtschaftete Rastanlagen mit insgesamt 375 Tankstellen, 390 Raststätten und 55 Motels (aktueller Stand) und rund 1 520 unbewirtschaftete Rastanlagen mit bzw. ohne WC-Gebäude (Stand 2003) in Betrieb.

Die bewirtschafteten Rastanlagen umfassen einen oder mehrere Servicebetriebe, für die jeweils Betriebsgrundstücke festgelegt werden. Die übrige Fläche der Rastanlage wird als Verkehrsanlage bezeichnet und umfasst insbesondere die Fahrgassen, die Stellplätze (Parkstände) für PKW/Krad, PKW mit Anhänger/Wohnmobile, Busse und LKW sowie die Erholungsflächen im Freien.

Die Verkehrsanlage wird abgesehen von einigen Sonderfällen vom Bund finanziert und von den Straßenbauverwaltungen der Länder im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen (Auftragsverwaltungen) geplant, gebaut und betrieben. Planung, Bau und Betrieb der Servicebetriebe, die nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) auch als Nebenbetriebe bezeichnet werden, obliegen privaten Investoren im Rahmen von Konzessionen, die von den Auftragsverwaltungen durch den Abschluss von Konzessionsverträgen erteilt werden.

Für die zum Zeitpunkt der Privatisierung der bundeseigenen Autobahn Tank & Rast AG im Jahre 1998 bestehenden Servicebetriebe haben die Inhaber des Betriebsrechtes die Konzessionen erhalten. Der Großteil der Konzessionen liegt daher in Händen der heutigen Autobahn Tank & Rast Holding GmbH und ihrer operativen Tochter Autobahn Tank & Rast GmbH & Co. KG (Tank & Rast). Die restlichen Konzessionen betreffen überwiegend Anlagen, die nicht als Autobahnrastanlagen, sondern an Bundesstraßen errichtet worden sind und durch deren Aufstufung zu Bundesautobahnen den Status von Autobahnrastanlagen erhalten haben. In diesen Fällen ist die Verkehrsanlage auf Grund der Entstehungsgeschichte in der Regel dem Konzessionär zugeordnet, d. h. Planung, Bau und Betrieb der Verkehrsanlage obliegen dem Konzessionär.

Die Konzessionen für neu (erstmalig) zu errichtende Servicebetriebe werden öffentlich ausgeschrieben und im Wettbewerb vergeben, soweit der Tank & Rast nicht im Rahmen von Vorleistungen oder rechtlichen Verpflichtungen des Bundes ein Anwartschaftsrecht auf die Konzessionen zusteht. Bislang wurden die Konzessionen für 6 neue Standorte ausgeschrieben und vergeben.

Der Konzessionär baut und betreibt den Servicebetrieb in eigener unternehmerischer Verantwortung. Er bestimmt im Rahmen öffentlich-rechtlicher Auflagen und Bestimmungen sowie der Vereinbarungen im Konzessionsvertrag eigenverantwortlich die bauliche Gestaltung, die betriebliche Führung und das Waren- und Dienstleistungsangebot des Servicebetriebes. Er entscheidet auch, ob er den Betrieb selbst betreibt oder verpachtet. Für die Tank & Rast gelten dabei für die Laufzeit des im Rahmen der Privatisierung mit der Tank & Rast abgeschlossenen Rahmenvertrages, der nach derzeitigem Stand bis 2008 läuft, besondere Regelungen. Da Konzessionäre ihren Servicebetrieb auch selbst betreiben können, wird nachfolgend allgemein von Betreibern gesprochen, von Pächtern nur, soweit allein die verpachteten Betriebe angesprochen werden.

Die Tank & Rast ist derzeit Konzessionärin von 338 Tankstellen, 382 Raststätten und 51 Motels an 395 Standorten. Die Konzessionen für die restlichen Betriebe verteilen sich auf 11 Konzessionäre.

I. Allgemeine wirtschaftliche Bedeutung der Autobahnservicebetriebe

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die allgemeine Entwicklung der Autobahnservicebetriebe in Deutschland insbesondere seit der Privatisierung der GfN zur Autobahn Tank & Rast Holding GmbH 1998 und welche strategischen Ziele und Ansätze verfolgt sie mittel- und langfristig?

Die Bundesregierung beurteilt die Entwicklung seit Änderung des FStrG und der Umwandlung der damaligen bundeseigenen Gesellschaft für Nebenbetriebe mbH zur Autobahn Tank & Rast AG im Jahre 1994 positiv. Nach ihrer Auffassung ist es gelungen, den notwendigen Modernisierungskurs für den Autobahnservice erfolgreich auf den Weg zu bringen, der nach der Privatisierung der Autobahn Tank & Rast AG im Jahre 1998 noch deutlich an Dynamik gewonnen hat. Legt man die letzten Tests von Automobilclubs zu Grunde, sind die deutschen Servicebetriebe im Begriff, sich in der Qualität des Serviceangebotes nach langen Jahren wieder an die Spitze in Europa zu setzen.

Nach der Privatisierung obliegt es den Konzessionären, insbesondere also der Tank & Rast und deren Eigentümern, im Rahmen unternehmerischer Entscheidungen Marktstrategien und Ansätze zu entwickeln, das Serviceangebot an den Autobahnen für die Verkehrsteilnehmer weiter zu verbessern und fortzuentwickeln. Im Interesse der Verkehrsteilnehmer unterstützt die Bundesregierung die weitere Entwicklung auf der Grundlage der rechtlichen und sonstigen Rahmenbedingungen, z. B. durch deren zeitgemäße Anpassung.

2. Mit welchem Erfolg wurde das vor der Privatisierung mit dem Deutschen Bundestag abgestimmte mittelständische Privatisierungskonzept umgesetzt?

Die Tank & Rast hat sich im Rahmenvertrag u. a. verpflichtet, ihre Betriebe in angemessenem Umfang an mittelständische Unternehmen zu verpachten und deren Interessen zu berücksichtigen. Die Mehrzahl der Pächter der Autobahn-servicebetriebe ist wie bisher mittelständisch strukturiert. Auch sind die Pächter über eine Beteiligungsgesellschaft an der Holding beteiligt und in deren Beirat vertreten. Über ein Kooperationsystem wirken sie bei Marketingaktionen und Aktionsangeboten mit. Aus Sicht der Bundesregierung ist das Konzept damit erfolgreich umgesetzt.

3. Wie will die Bundesregierung dauerhaft den Erhalt leistungsfähiger mittelständischer Wettbewerbsstrukturen an den Autobahnraststätten gewährleisten und welche Konsequenzen hat dies für das Autobahnnetz?

Die Bundesregierung kann sich nach der Privatisierung der Tank & Rast über den nach derzeitigem Stand bis 2008 laufenden Rahmenvertrag hinaus nur im Rahmen ihrer verbliebenen Einflussmöglichkeiten für die Erhaltung mittelständischer Strukturen im Autobahn-service einsetzen. Hierzu gehört vor allem die Erhaltung mittelstandsfreundlicher Rahmenbedingungen, wie insbesondere die weitere Trägerschaft der Verkehrsanlage durch den Bund, eine einheitliche Konzessionsabgabe sowie Ausschreibungen neuer Konzessionen, die vom Aufwand her eine Beteiligung des Mittelstandes ermöglichen und nicht kapitalstarke Gesellschaften begünstigen.

4. Sind nach Ansicht der Bundesregierung neue Vorkehrungen notwendig, die die Entwicklung marktbeherrschender Stellungen in den Bereichen Gastronomie, Einzelhandel und Tankstellen verhindern?

Zurzeit sind vor verschiedenen Oberlandesgerichten Prozesse anhängig, in denen es u. a. um die Frage geht, ob die ehemals im Bundesbesitz befindliche Autobahn Tank & Rast AG marktbeherrschend ist. In diese Verfahren will die Bundesregierung durch eine Äußerung zur Marktbeherrschung nicht eingreifen und lehnt deshalb zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine Beantwortung ab.

5. Wie beurteilt die Bundesregierung die wirtschaftliche Lage der Pächter und welche Auswirkungen hat die aktuelle konjunkturelle Lage auf die Betriebe?

Welche Veränderungen hat es seit 1998 bei den Beschäftigten gegeben?

Welchen beschäftigungspolitischen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung für die Zukunft?

Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Debatte um Sonntagsarbeit, Feiertags- und Nachtzuschläge?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine konkreten Daten vor, da die Pächter selbstständig und unternehmerisch tätig sind. Es ist ihr jedoch bekannt, dass sich die konjunkturelle Lage, die gerade in der Gastronomie zu erheblichen Umsatzrückgängen geführt hat, auch an der Autobahn erheblich auswirkt, ebenso wie der Anstieg der Kraftstoffpreise. Vor diesem Hintergrund schätzt sie die wirtschaftliche Lage der Pächter als angespannt ein. Andererseits ist das Bemühen der Tank & Rast erkennbar, die wirtschaftliche Situation der Pächter z. B. dadurch zu stärken, dass an einem Standort nur noch ein Pächter eingesetzt wird, dieser also beispielsweise sowohl die Tankstelle als auch die Raststätte betreibt.

In beschäftigungspolitischer Hinsicht geht die Bundesregierung davon aus, dass eine angespannte wirtschaftliche Situation der Pächter erfahrungsgemäß nicht ohne Auswirkungen auch auf den Personalbestand bleibt. Im Rahmen ihres Einflusses nach der Privatisierung sind beschäftigungspolitisch vor allem die Standorte von Interesse, die noch neu eingerichtet werden. Deren Zahl beträgt zurzeit 67. Der Zeitpunkt für die Realisierung neuer Standorte hängt allerdings im Einzelfall vom Ausbau des Autobahnnetzes, der Verkehrsentwicklung und den wirtschaftlichen Voraussetzungen am jeweiligen Standort ab. Die Bundesregierung und die Auftragsverwaltungen stimmen sich bei der Ausschreibung neuer Konzessionen für Servicebetriebe in jedem Einzelfall über den Zeitpunkt der Konzessionsausschreibung ab. Grundsätzlich wird der früheste Zeitpunkt angestrebt, zu dem erwartet werden kann, dass sich die Servicebetriebe wirtschaftlich tragen.

6. Welche Steigerungsraten haben die einzelnen Geschäftssparten Tankstellengeschäft, Einzelhandel, Gastronomie und Hotellerie seit 1998 aufzuweisen und welche Entwicklung erwartet die Bundesregierung in den nächsten zehn Jahren?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine detaillierten Daten vor. Sie erwartet, dass sich der konsequente Modernisierungskurs der Tank & Rast auszahlen wird.

7. Stellt die Bundesregierung Haushaltsmittel für Investitionen bereit, um den notwendigen Ausbau von Infrastrukturprojekten im Zusammenhang mit den Autobahnservicebetrieben zu gewährleisten?

Ja. Die Bundesregierung unternimmt mit Blick auf die Belange des Autobahnservice und den weiteren Verkehrsanstieg insbesondere im Güterverkehr seit Jahren große Anstrengungen, die Stellplatzkapazitäten auf den bewirtschafteten Rastanlagen auszubauen. Hierfür wurde im Jahre 1995 ein Sonderausbauprogramm für bewirtschaftete Rastanlagen mit einer Laufzeit von zehn Jahren geschaffen. Das Programm sah zweckgebundene Mittel in Höhe von 255 Mio. Euro vor. Diese Anstrengungen werden konsequent fortgesetzt. So ist beabsichtigt, das Ausbauprogramm um weitere zehn Jahre mit einer Größenordnung von 250 Mio. Euro zu verlängern.

8. Wie entwickelt sich der Wettbewerb mit den entsprechenden Anbietern neben der Autobahn – Stichwort Autohöfe – und welche Erkenntnisse hat hierzu die Bundesregierung?

An den Autobahnen sind nach den vorliegenden Informationen 143 Autohöfe ausgeschildert (Stand 2003). Daneben gibt es weitere, nicht ausgeschilderte Autohöfe sowie zahlreiche Tankstellen, Gasthäuser und Hotels, die sich in der Nähe von Anschlussstellen angesiedelt haben. Nach Einschätzung der Bundesregierung hat sich der Wettbewerb zwischen den Autobahnservicebetrieben und den Betrieben neben der Autobahn durch das dort inzwischen breite Angebot deutlich verschärft, dadurch aber auch gleichzeitig das Angebot verbessert, zusätzlich sicher auch infolge allgemeiner Wirtschaftsentwicklungen.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung den Problemfall „Tanktourismus“, da nahezu in jedem an Deutschland angrenzenden Nachbarland aufgrund der steuerlichen Rahmenbedingungen Benzinpreise erheblich günstiger als in Deutschland sind?

Welche konkreten Zahlen hat die Bundesregierung und welche Maßnahmen ergreift sie, um die teils erheblichen Absatzeinbrüche im Bereich grenznahe Tankstellen durch das Preisgefälle zu verhindern?

Die Bundesregierung teilt die Sorgen über den in jüngster Zeit wieder zunehmenden Tanktourismus deutscher Autofahrer.

Berechnungen, wie hoch die jährlichen Einnahmeverluste für den Bundeshaushalt durch den Tanktourismus in das Ausland sind, gibt es nicht. Da sich die konkreten Warenströme nicht erfassen lassen und der Anreiz zum Tanken in den Nachbarstaaten nicht nur von den jeweiligen Preis- und Steuerunterschieden bei den Kraftstoffen, sondern auch von zahlreichen anderen im Einzelfall zum Tragen kommenden Faktoren abhängt, wären halbwegs belastbare Zahlen allein zu den Mineralölsteuerverlusten nur über aufwändige Modellrechnungen zu erzielen. Diese würden aber auch nur eine Momentaufnahme darstellen und könnten kaum in die Zukunft projiziert werden, da die zugrunde liegenden Bedingungen ständigen Änderungen unterworfen sind.

Die Bundesregierung und insbesondere das Bundesministerium der Finanzen (BMF) haben sich intensiv mit diesem Tanktourismus beschäftigt; ein Weg zur kurzfristigen Lösung des Problems konnte jedoch nicht aufgezeigt werden. Das im vergangenen Jahr von der Interessengemeinschaft Mittelständischer Mineralölverbände e. V. vorgelegte Konzept eines „Modells für die Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit der Grenzregionen und zur Erhöhung der Mineralölsteuereinnahmen des Bundes“ (Anlehnung an das „Italienische Modell“) ist wegen der europarechtlichen Hindernisse nicht realisierbar.

Im Wesentlichen sieht die Bundesregierung eine wirksame Lösungsmöglichkeit für das Problem des Tanktourismus langfristig nur in der Harmonisierung der Besteuerung von Kraftstoffen auf europäischer Ebene.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit eines angestrebten Börsengangs der Tank & Rast Holding GmbH?

Welche Voraussetzungen sind dazu notwendig und in welchem Zeitrahmen soll sich dieser Vorgang abspielen?

Die Bundesregierung hat den Gesellschaftern der Tank & Rast auf der Grundlage des Kaufvertrages vom 29. Oktober 1998 die unbedingte Einwilligung zum Börsengang der Gesellschaft durch Einführung der Aktien zum Handel an Wertpapierbörsen erteilt, die nur aus einem sachlich gerechtfertigten Grund hätte ver-

weigert werden können. Nach dem Börsengang werden institutionelle und private Anleger die Anteilsmehrheit oder sämtliche Anteile an der Gesellschaft halten. Alles Weitere obliegt den Gesellschaftern und der Tank & Rast.

11. Hat die verzögerte Einführung der elektronischen LKW-Maut nach Ansicht der Bundesregierung finanzielle, bauliche oder andere Auswirkungen auf die Entwicklung der Autobahnservicebetriebe in Deutschland?

Wenn ja, welche?

Nein.

II. Allgemeine Infrastruktur

12. Welche Standards müssen nach Ansicht der Bundesregierung an einer Raststätte gegeben sein, und erfüllen die deutschen Autobahnservicebetriebe diese bei Parkplätzen, Toiletten, Tankstellen, Einzelhandel, Gastronomie und Hotellerie?

Die Standards der bewirtschafteten Rastanlagen sollen aus Sicht der Bundesregierung in Qualität und Vielfalt des Angebotes den Bedürfnissen und Wünschen der Verkehrsteilnehmer im Rahmen der gegebenen rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten entsprechen. Nach Ansicht der Bundesregierung gehören hierzu insbesondere

bei den Servicebetrieben:

- ein attraktives, auf den Reisebedarf aller Verkehrsteilnehmer ausgerichtetes Waren- und Dienstleistungsangebot zu angemessenen Preisen,
- ausreichende und hygienisch einwandfreie sanitäre Einrichtungen einschließlich Waschgelegenheiten/Duschen für Berufskraftfahrer,
- eine familienfreundliche Ausstattung mit Kinderspielplätzen im Freien bzw. Spielecken in den Raststätten und Babywickelräume,
- Einrichtungen für Kommunikation und Information,

bei den Verkehrsanlagen:

- ein bedarfsgerechtes Stellplatzangebot,
- übersichtliche und gut begreifbare Verkehrsführungen und Beschilderungen in den Verkehrsanlagen,
- möglichst raststättennahe Stellplätze für PKW und Busse, Stellplätze für Wohnmobile zum Grünen hin und autobahnabgewandte Stellplätze für LKW,
- einladende Erholungsflächen für Aufenthalt und Bewegung im Freien,
- möglichst direkte und sichere Wege für Fußgänger ohne besondere Gefahren,

bei Servicebetrieben und Verkehrsanlagen:

- die barrierefreie Ausgestaltung für Mobilitätsbehinderte unter Einschluss der betrieblichen Abläufe,
- umweltfreundliche Betriebsabläufe.

Nach Einschätzung der Bundesregierung auch auf der Grundlage der letzten Rastanlagentests ist bei den Servicebetrieben bereits ein hohes Niveau bei den Standards erreicht. Bei den Verkehrsanlagen sind noch zahlreiche ältere Anlagen vorhanden, deren Anpassung an moderne Planungsstandards noch ansteht, was

– anders als bei den Servicebetrieben – meist große Aufwendungen erfordert und daher in aller Regel nur im Rahmen von größeren Ausbauten möglich ist.

13. Welche Preisentwicklung ist in den letzten zehn Jahren an der Autobahn im Vergleich zum Umland in diesem Bereich zu verzeichnen?

Konkrete Angaben liegen der Bundesregierung hier nicht vor. Es ist davon auszugehen, dass sich die Preise an den Autobahnen ebenso entwickelt haben wie die im Umland.

14. Ist die Beschilderung in und um die Raststätten ausreichend?

Die wegweisende Beschilderung für die bewirtschafteten Rastanlagen ist in den „Richtlinien für die wegweisende Beschilderung an Autobahnen“ (RWBA) im Jahre 2000 an die heutigen Planungsstandards der Verkehrsanlagen angepasst und wesentlich verbessert worden. Aus Kostengründen ist es allerdings nicht möglich, ältere Beschilderungen sofort zu ersetzen. Dies kann in der Regel erst erfolgen, wenn die vorhandene Beschilderung abgängig ist oder die Rastanlage ausgebaut wird.

Die Tank & Rast hat inzwischen ein Konzept zur Ergänzung der wegweisenden Beschilderung sowohl auf den Rastanlagen selbst als auch entlang der Bundesautobahn um zusätzliche Hinweise, insbesondere auf die an den Servicebetrieben vorzufindenden konkreten Angebote – z. B. Kraftstoffmarken, Gastronomie- und Hotelketten – erstellt.

Die Bundesregierung steht diesem Konzept aufgeschlossen gegenüber; seine Umsetzung auf der Strecke erfordert Rechtsänderungen, die derzeit geprüft werden.

15. Wie beurteilt die Bundesregierung die Ausweitung des traditionellen Angebots an Rastanlagen auf neue Felder, wie z. B. Hotels, Wellness, Tagungen etc., und wie reagiert sie auf die dadurch neu entstehenden Verkehrsströme?

Die Bundesregierung steht neuen Feldern im Serviceangebot grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber und unterstützt diese im Rahmen der rechtlichen und örtlichen Möglichkeiten, wie beispielsweise Massagepraxen und zusätzliche Tagungsräume in Raststätten. Sie geht dabei davon aus, dass im Rahmen betrieblicher Erweiterungen der bestehenden Raststättenkonzessionen keine neuen „Verkehrsströme“ entstehen können. Motels gehören bereits zum traditionellen Angebot. Sofern das Übernachtungsangebot an den Autobahnen weiter ausgebaut werden soll, können neue Motels in die Bedarfsplanung für bewirtschaftete Rastanlagen jederzeit aufgenommen werden, wenn hierfür die örtlichen Voraussetzungen am Standort vorliegen.

16. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, Zu- und Abfahrten zu Tank- und Rastanlagen entlang von Bundesautobahnen generell für den gesamten Verkehr von außerhalb der Bundesautobahnen zu schließen?

Kann sie sich Ausnahmen vorstellen?

Die Bundesregierung sieht die grundsätzliche Notwendigkeit, die ausschließlich für Zwecke des Autobahnbetriebsdienstes und der Servicebetriebe (z. B. Anlieferung aus dem Umland, Zufahrt für Beschäftigte, Feuerwehrzufahrt) angeord-

neten rückwärtigen Anbindungen weiterhin für aus- und einfahrenden Verkehr geschlossen zu halten.

Werden diese Anbindungen missbräuchlich zum Aus- und Einfahren an der Autobahn genutzt, entsteht Durchgangsverkehr in der Rastanlage. Hierdurch werden die Aufenthalts- und Erholungsfunktion der Rastanlagen erheblich beeinträchtigt und darüber hinaus zusätzliche Unfallgefahren für die Reisenden geschaffen. Dies gilt insbesondere für den Fußgängerverkehr, z. B. auf dem Wege zur Raststätte, aber auch für alle Reisenden, die sich in der Anlage die Beine vertreten wollen, und ganz besonders für Kinder und Senioren mit eingeschränktem Gefahrenbewusstsein. Durchgangsverkehr ist mit der Zweckbestimmung der Rastanlagen unvereinbar. In sachlicher Hinsicht ist daher geboten, Rastanlagen und Anschlussstellen baulich voneinander zu trennen. Damit wird zugleich das Wohnumfeld der Bürger der angrenzenden Gemeinden vom Durchgangsverkehr entlastet.

In rechtlicher Hinsicht bestimmt das Bundesfernstraßengesetz (§ 1 Abs. 3), dass die Autobahnen für das Aus- und Einfahren mit besonderen Anschlussstellen auszustatten sind. Auch nach § 18 Abs. 2 und 10 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ist das Aus- und Einfahren an der Autobahn aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs nur an besonders gekennzeichneten Anschlussstellen erlaubt. Das Aus- und Einfahren über Rastanlagen ist demnach auch ohne Aufstellung einer gesonderten Verbotsbeschilderung unzulässig. Da sich die Verkehrsteilnehmer dessen nicht ausreichend bewusst sind, werden die rückwärtigen Anbindungen seit jeher zusätzlich mit einer Verbotsbeschilderung ausgestattet. Diese erfolgt im Regelfall mit Zeichen 250 StVO „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ und Zusatzzeichen 1026-39 „Betriebs- und Versorgungsdienst frei“.

Nachdem sich im Zusammenhang mit der geplanten Einführung der LKW-Maut herausgestellt hat, dass die ordnungsgemäße Verbotsbeschilderung von den hierfür zuständigen Auftragsverwaltungen an den Rastanlagen nicht in allen Fällen aufgestellt worden ist, wurden diese aufgefordert, die Verbotsbeschilderung an allen Rastanlagen nochmals zu überprüfen und ggf. dort nachzurüsten, wo dies bisher unterblieben ist. Nach Einführung der LKW-Maut muss für die Verkehrsteilnehmer auch örtlich zweifelsfrei erkennbar sein, dass an Rastanlagen nicht aus- und eingefahren werden darf.

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, Ausnahmen von den gesetzlich vorgeschriebenen Vorgaben zuzulassen. Die Gespräche mit den Auftragsverwaltungen über einige wenige Standorte, bei denen die Aufrechterhaltung des Status quo (Nutzung als Anschlussstelle) noch für einige Zeit – bis zu Inbetriebnahme notwendiger neuer Anschlussstellen oder Verkehrsführungen – angezeigt ist, laufen zurzeit.

17. Verfügen die Rastanlagen über ausreichende Fahrbahnüberwege?
Welchen konkreten Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung, um evtl. Defizite rasch zu beseitigen?
18. Welche Informationen über Unfälle von Fußgängern auf dem Raststätten-gelände hat die Bundesregierung?

Die Anlegung von Fußgängerüberwegen mit Zeichen 293 StVO „Zebrastreifen“ ist bisher nur innerhalb geschlossener Ortschaften verkehrsrechtlich zugelassen.

Im Rahmen einer kürzlich fertig gestellten Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zur Verkehrssicherheit in Rastanlagen hat sich gezeigt, dass das Unfallgeschehen mit Fußgängerbeteiligung nicht auffällig ist. Nur bei 13 der insgesamt 1 428 im Untersuchungszeitraum in 52 Rastanlagen amtlich erfassten Unfälle lag eine Fußgängerbeteiligung vor. Auch die vertiefte Auswertung die-

ser Unfälle hat keinen Handlungsbedarf erkennen lassen. Zusätzlich mit Hilfe videotechnischer Aufnahmen durchgeführte Situationsanalysen an Fußgängerquerungsstellen haben Hinweise darauf ergeben, dass Fußgänger an Querungsstellen von den Kraftfahrern stärker respektiert werden, wenn eine Querungshilfe vorhanden ist. Zudem ist festzustellen, dass sich die Verkehrsteilnehmer im Bereich der Rastanlagen grundsätzlich nur mit geringer Geschwindigkeit bewegen. Im Rahmen der derzeitigen Überarbeitung der Planungsrichtlinien für Rastanlagen werden diese neuen Erkenntnisse bei der Frage, ob künftig mehr Querungshilfen und ggf. welche eingesetzt werden sollten, mit der Erfahrung in der Praxis abzuwägen sein, dass vorhandene Fußwege und auch Querungshilfen von den Fußgängern vielfach kaum genutzt werden.

19. Welche heutzutage notwendige technische Grundausstattung (Internet, WLAN) hält die Bundesregierung für notwendig und welche Maßnahmen ergreift sie?

Die Ausgestaltung des Waren- und Dienstleistungsangebotes obliegt den Konzessionären. Nach Kenntnis der Bundesregierung gibt es bereits Raststätten mit Internetterminals; ein WLAN-System befindet sich auf den Standorten der Tank & Rast an Raststätten im Aufbau.

20. Wie stellt sich die Lage in den alten und neuen Bundesländern, was Zahl, Ausstattung, wirtschaftliche sowie arbeitsmarktpolitische Bedeutung angeht, seit der Wiedervereinigung dar, und welche Anstrengungen unternimmt die Bundesregierung, um Unterschiede zu verringern?

Der Schwerpunkt beim Neu- und Ausbau von bewirtschafteten Rastanlagen lag in den 90er-Jahren in den neuen Bundesländern. Der Nachholbedarf dort ist inzwischen weitgehend umgesetzt. Die Lage ist daher dadurch geprägt, dass in den neuen Bundesländern zumeist moderne, bedarfsgerechte Rastanlagen zur Verfügung stehen, während in den alten Bundesländern vor allem zahlreiche Verkehrsanlagen von bewirtschafteten Rastanlagen noch nicht bedarfsgerecht ausgebaut sind. Auch bei den Servicebetrieben stehen noch Modernisierungen bis hin zu Ersatzneubauten an. Der Schwerpunkt beim weiteren Neu- und Ausbau von Rastanlagen wird daher in nächster Zeit stark in den alten Bundesländern liegen (vergleiche Antwort zu der Frage 7).

Die Möglichkeiten in wirtschaftlicher und beschäftigungsmäßiger Hinsicht in den neuen Bundesländern können von daher als im Wesentlichen ausgeschöpft angesehen werden. In den alten Bundesländern geht es in erster Linie um mehr Stellplätze, so dass sich die über die reinen Bautätigkeiten hinausgehenden wirtschaftlichen und arbeitsmarktpolitischen Impulse in engeren Grenzen halten werden, zumal angesichts des inzwischen großen Serviceangebotes durch Autohöfe und andere Betriebe, die sich in großer Zahl an Anschlussstellen angesiedelt haben (vergleiche Antwort zu der Frage 8).

21. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der Ausweitung der Funktion reiner Autobahnrastanlagen verstärkt auf Belange des Tourismus hin sowie von der traditionellen Gastronomie zur Systemgastronomie von großen Ketten bei?

Gibt es dabei Unterschiede zwischen den alten und den neuen Ländern?

Die Bundesregierung steht der Berücksichtigung touristischer Belange an den Autobahnraststätten im Rahmen der Raststättenkonzessionen sehr aufgeschlossen gegenüber. Bis auf wenige Ausnahmen haben sich allerdings Tourismus-

büros in Raststätten bisher nicht halten können. Die Bundesregierung hat daher frühere Tests der Tank & Rast begrüßt, den Verkehrsteilnehmern über Terminals in den Gasträumen auch touristische Informationen und ggf. Buchungsmöglichkeiten im Umland anzubieten. Ihr liegen derzeit jedoch keine Informationen vor, dass ein solches System von der Tank & Rast eingeführt werden soll; ihr sind auch keine anderweitigen Initiativen zur Ausweitung touristischer Belange an den Rastanlagen bekannt. Die Bundesregierung wird touristische Belange im Rahmen ihrer Möglichkeiten weiterhin fördern, z. B. durch die Benennung der Rastanlagen nach Landschaften.

Die Bundesregierung sieht in der Ausweitung von Systemgastronomien in Form zusätzlicher Module z. B. von Burger King, Barilla usw., die neben der herkömmlichen Gastronomie eingerichtet werden, keinen grundsätzlichen Wandel zur Systemgastronomie, sondern ein zusätzliches Angebot, welches die Autobahnraststätten für die Verkehrsteilnehmer attraktiver macht. Sie sieht ferner in diesem Zusammenhang keine grundsätzlichen Unterschiede zwischen alten und neuen Bundesländern. Es gibt lediglich historisch bedingte Besonderheiten in den neuen Bundesländern, wie eine größere Zahl von der Mitropa bewirtschafteter Raststätten und Kleingastronomien in den damaligen Tankstellen der Elf, heute TOTAL.

III. EU-Osterweiterung

22. Welche Probleme und Herausforderungen sieht die Bundesregierung auf die Autobahnservicebetriebe in Deutschland nach der vollzogenen EU-Osterweiterung zukommen?

Wie beurteilt sie die wettbewerbliche Situation insbesondere in grenznahen Gebieten?

Welche konkreten Maßnahmen ergreift die Bundesregierung?

Eine gesonderte verkehrswirtschaftliche Untersuchung zu den Auswirkungen der EU-Osterweiterung hat die dem neuen Bundesverkehrswegeplan zugrunde gelegte Entwicklung bestätigt. Danach wird der grenzüberschreitende Verkehr im Zeitraum 1997 bis 2015 überproportional anwachsen, besonders stark der LKW-Verkehr, jedoch ausgehend von einem niedrigen Niveau. Angesichts der geringeren Kaufkraft in den neuen EU-Ländern, die sich erst auf längere Sicht angleichen wird, erwartet die Bundesregierung keine schlagartig höhere Zunahme der Servicenachfrage durch die neuen EU-Bürger, sondern eher längerfristige Entwicklungen. Der Autobahnservice in den an die östlichen Nachbarstaaten angrenzenden neuen Bundesländern ist ausreichend leistungsfähig für zusätzliche Servicenachfrage im Rahmen der EU-Osterweiterung (vergleiche Antwort zu der Frage 20). Inwieweit die prognostizierte starke Zunahme des grenzüberschreitenden LKW-Verkehrs zu Problemen in den Verkehrsanlagen führt und diese auszubauen sind, wird überprüft, wenn die neue Bedarfsplanprognose vorliegt und erkennbar wird, wie und wo sich die grenzüberschreitenden Verkehre im Netz der bewirtschafteten Rastanlagen auswirken.

Die wettbewerbliche Situation muss von den Konzessionären und Betreibern der Servicebetriebe abgeschätzt und gemeistert werden. Die Bundesregierung wird die weitere Entwicklung aufmerksam beobachten.

23. Wie werden sich nach Auffassung der Bundesregierung die Benzinpreise entwickeln?

Die Entwicklung der Benzinpreise hängt von der Preisentwicklung auf den internationalen Öl- und Produktenmärkten ab. Starke Nachfrage bei geringem

Angebot treibt den Preis in die Höhe, ausreichendes und qualitätsgerechtes Angebot senkt den Preis. Darüber hinaus spielen spekulative Überlegungen im Zusammenhang mit Terrorgefahren oder drohende Streiks eine bedeutende Rolle. Mineralöl wird außerdem in US-Dollar gehandelt und unterliegt damit den Kursschwankungen zwischen US-Dollar und Landeswährung. Da alle EU-Länder Mineralöl auf den internationalen Märkten einkaufen, sind durch die EU-Osterweiterung hier keine Preisänderungen zu erwarten. Lediglich die nationalen Mineralölsteuersätze in den einzelnen Ländern führen zu unterschiedlichen Kraftstoffpreisen. Innerhalb der Europäischen Union sind derzeit nur die Mindeststeuersätze für Mineralölprodukte harmonisiert, so dass die derzeitigen Preisunterschiede noch längerfristig bestehen bleiben werden.

24. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um die Fremdsprachen der Bürgerinnen und Bürger zu den Beitrittsstaaten zu berücksichtigen?

Die grenznahen Betreiber von Servicebetrieben müssen sich von sich aus auf die neue sprachliche Situation einstellen und fremdsprachliche Informationen für die Reisenden aus den Beitrittsländern nach den jeweiligen Erfahrungen vor Ort bereithalten, wie dies bereits an den westlichen EU-Binnengrenzen der Fall ist. Auch dürften Sprachprobleme nicht erst mit dem EU-Beitritt entstanden sein, sondern bereits seit Jahren zum Alltag der grenznahen Betriebe gehören. Bereits im Jahre 1996 war in einer Aktion der Raststättenpächter im Hinblick auf den zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehr ein kleines Reisewörterbuch u. a. mit den Sprachen Kroatisch, Polnisch, Russisch, Tschechisch und Ungarisch entwickelt und an den Raststätten gegen eine geringe Schutzgebühr abgegeben worden. Inwieweit eine neue Initiative der Pächter angezeigt ist, muss von diesen beurteilt und entschieden werden.

25. Ist die Kapazität der Raststätten und ihre Anzahl – insbesondere im Rahmen der Osterweiterung bei bestehenden oder im Bau befindlichen Autobahnabschnitten – ausreichend, und wenn nicht, welche Maßnahmen müssen getroffen werden?

Die Bundesregierung hält Anzahl und Kapazitäten der Raststätten im Wesentlichen für ausreichend, auch im Hinblick auf die EU-Osterweiterung (vergleiche Antwort zu der Frage 20). Sollte eine raschere Entwicklung als erwartet eintreten, muss ggf. die Kapazität der Servicebetriebe an den bestehenden bewirtschafteten Rastanlagen von den Konzessionären erhöht werden.

Beim Bau neuer Autobahnen werden die Verkehrsanlagen in aller Regel im Zuge des Autobahnbaus mitgebaut, die Servicebetriebe insoweit, als hierfür die wirtschaftlichen Voraussetzungen vorliegen. Häufig kann die Errichtung der Servicebetriebe erst später erfolgen, da oftmals noch die Fertigstellung von Lückenschlüssen oder von größeren zusammenhängenden befahrbaren Autobahnabschnitten abgewartet werden müssen, bis die Servicenachfrage in wirtschaftlicher Hinsicht ausreichend ist.

26. Ist der Bundesregierung bekannt, dass konkret mehrere tausend LKW- und PKW-Stellplätze rund um die Autobahnraststätten fehlen, und wie will sie diesem Ausbaubedarf Rechnung tragen?
27. Ist angesichts dieser Herausforderungen im PKW- und Güterverkehr nach Ansicht der Bundesregierung eine gezielte Ausweitung der Investitionen

in die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland und hier insbesondere in das Straßennetz notwendig?

Welche Mittel stellt sie dazu konkret im Haushalt bereit?

In sämtlichen Autobahnrastanlagen, also bewirtschaftet und unbewirtschaftet, gibt es insgesamt mehr als 21 000 ausgewiesene Stellplätze für LKW (Stand 2003). Hinzu kommen nach Mitteilung des Verbandes der Autohöfe etwa 19 000 LKW-Stellplätze in Autohöfen in der Nähe der Autobahnen (Stand 2003). Während der Nachtzeit erhöht sich die Zahl der LKW-Stellplätze auf den Autobahnen noch beträchtlich, da die (unbeleuchteten) unbewirtschafteten Rastanlagen von anderen Kfz zu dieser Zeit kaum mehr angefahren werden, so dass die dort vielfach in Längsaufstellung angeordneten Stellplätze komplett von LKW genutzt werden können. Dadurch beläuft sich die Zahl der (ausgewiesenen) Stellplätze für LKW auf und neben den Autobahnen zur Nachtzeit überschlägig auf mehr als 42 000.

Der Bundesregierung ist bekannt, dass es trotz dieser hohen Stellplatzzahlen im Rahmen der vorgeschriebenen Ruhezeiten der LKW-Fahrer zur Abend- und Nachtzeit zu Engpässen bei den LKW-Stellplätzen an den Autobahnrastanlagen kommt. Die erforderlichen LKW-Stellplätze zur Einhaltung der Ruhezeiten der LKW-Fahrer können nicht allein an den Autobahnen bereitgestellt werden. Da die Engpässe in den bewirtschafteten Rastanlagen infolge der Ruhezeiten der LKW-Fahrer auch maßgeblich auf Rationalisierungsmaßnahmen in der Wirtschaft (unter anderem just-in-time-Verkehre) zurückzuführen sind, muss auch die Wirtschaft ihrer Verantwortung nachkommen und ihre Gestaltungsmöglichkeiten so nutzen, dass die Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden können und damit die Verkehrssicherheit gewährleistet wird.

Bei den PKW-Stellplätzen sind Engpässe nur in wesentlich geringerem Umfang vorhanden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Rastanlagen aus wirtschaftlichen Gründen nicht für die Spitzenbelastungen im Ferienreiseverkehr ausgelegt werden können und es daher zu diesen Zeiten zu Überlastungen kommen kann.

Eine gezielte Ausweitung der Investitionen für Autobahnrastanlagen ist bereits erfolgt (vergleiche Antwort zu der Frage 7). Damit werden die Stellplatzkapazitäten bei den Autobahnrastanlagen insgesamt durch

- (1) das besondere Ausbauprogramm für bewirtschaftete Rastanlagen,
- (2) den Ausbau von bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen im Rahmen von – z. B. 6-streifigen – Streckenausbauten,
- (3) den Neubau von bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen im Zuge von Streckenaus- und -neubauten wie z. B. der Bundesautobahnen A 2, A 4, A 9, A 14, A 20, A 38 und A 72

weiter ausgebaut.

Die für bewirtschaftete Rastanlagen eingesetzten Mittel liegen nur für das Ausbauprogramm (1) vor. Die entsprechenden Mittel im Rahmen von (2) und (3) sind in den Streckenveranschlagungen enthalten und werden für die Rastanlagen nicht gesondert ausgewiesen. Der durchschnittliche Mitteleinsatz für bewirtschaftete Rastanlagen kann daher nur geschätzt werden auf eine Größenordnung von derzeit 30 bis 40 Mio. Euro pro Jahr.

IV. Lage der Sicherheit

28. Wie beurteilt die Bundesregierung die aktuelle Sicherheitslage in und um die deutschen Autobahnservicebetriebe?

Gibt es Änderungen der Einschätzung durch terroristische Bedrohung nach den Anschlägen des 11. September?

Welche Zahlen über konkrete Delikte und Täterkreis liegen ihr vor?

Der Bundesregierung liegen keine Zahlen über konkrete Delikte und Täterkreise in und um die deutschen Autobahnservicebetriebe vor. Die Beurteilung der Gefährdung aus dem Bereich des islamistischen Terrorismus erfolgt phänomen- und nicht objektspezifisch. Den Sicherheitsbehörden liegen keine Erkenntnisse vor, aus denen sich eine besondere Gefährdung deutscher Autobahnservicebetriebe aus dem Bereich des islamistischen Terrorismus ergibt.

29. Welche konkreten Konzepte verfolgt die Bundesregierung, um jetzt und künftig eine optimale Sicherheit für die Angestellten und Reisenden zu gewährleisten?

Welche Bedeutung haben in diesem Zusammenhang Autobahnpolizeiwachen?

Allgemeine Polizeiangelegenheiten fallen in die Zuständigkeit der Länder. Die Autobahnpolizeien als Teil der Landespolizeien unterliegen ebenso dem Polizeiorganisationsrecht des jeweiligen Landes.

30. Wie beurteilt die Bundesregierung den Jugendschutz an Autobahnraststätten?

Welche Maßnahmen müssen ergriffen werden, um Jugendlichen den Zugang zu Alkohol sowie jugendgefährdenden bzw. indizierten Videos, Magazinen und Automaten Spielen an Rastanlagen unmöglich zu machen?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Regelungen des Jugendschutzgesetzes (JuSchG) von den Gewerbetreibenden grundsätzlich eingehalten werden. Dies gilt auch für Autobahnraststätten.

Das Anbieten, Überlassen und Zugänglichmachen von Trägermedien – u. a. Videos, Magazine und Programme in Bildschirmspielgeräten –,

- die schwer jugendgefährdend sind – vgl. § 15 Abs. 2 JuSchG – oder
- deren Aufnahme in die Liste jugendgefährdender Medien nach § 24 Abs. 3 Satz 1 JuSchG bekannt gemacht ist (so genannte indizierte Trägermedien),

an Jugendliche ist nach § 27 JuSchG strafbar. Die Verfolgung von Verstößen gegen strafrechtliche Vorschriften obliegt den Strafverfolgungsbehörden.

Nach § 9 JuSchG dürfen in der Öffentlichkeit Branntwein, branntweinhaltige Getränke an Kinder und Jugendliche sowie andere alkoholische Getränke an Kinder und Jugendliche unter 16 Jahren nicht abgegeben werden. Vorsätzliche oder fahrlässige Zuwiderhandlungen von Gewerbetreibenden können die zuständigen Behörden in den Ländern mit einer Geldbuße bis zu 50 000 Euro ahnden (§ 28 Abs. 1 und 5 JuSchG). Im Übrigen ist das Ausschütten und der Verkauf alkoholhaltiger Getränke in der Zeit von 0.00 Uhr bis 7.00 Uhr gemäß § 15 Abs. 4 Satz 2 FStrG verboten.

31. Welche konkreten Zahlen zu Sexualdelikten im Zusammenhang mit Rastanlagen hat die Bundesregierung und wie beurteilt sie in diesem Zusammenhang die Rolle von Anhalten und Trampeln an Ausfahrten vor und im Gelände der Rastanlagen?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine Erkenntnisse vor.

32. Ist nach Ansicht der Bundesregierung an allen deutschen Rastanlagen für ausreichende Beleuchtung auf dem Gelände, insbesondere den Parkplätzen, gesorgt, um dem Sicherheitsgefühl der Reisenden gerecht zu werden?
Strebt die Bundesregierung eine verstärkte Videoüberwachung einzelner Anlagen an?

Nach Ansicht der Bundesregierung sind die bewirtschafteten Rastanlagen ausreichend beleuchtet. Zurzeit werden die geltenden Richtlinien für die Beleuchtung von Rastanlagen unter Berücksichtigung der inzwischen herausgegebenen Euronorm für die Straßenbeleuchtung aktualisiert. Dabei zeichnen sich keine grundlegenden Neuerungen ab, jedoch Verbesserungen im Detail.

Eine über die Tankbereiche aus Gründen des Kraftstoffdiebstahls in Einzelfällen hinausgehende verstärkte Videoüberwachung aus Sicherheitsgründen wird nicht angestrebt.

33. Welche besonderen Maßnahmen nach der EU-Erweiterung ergreift die Bundesregierung, um die Zunahme von Taten durch ausländische Täter zu verhindern?

Als Reaktion auf die seit den 90er-Jahren veränderte Sicherheitslage ist die polizeiliche Zusammenarbeit mit den EU-Mitgliedstaaten wie auch mit den Behörden der Beitrittsländer, insbesondere auch mit den unmittelbaren Nachbarn im Osten, in vielen Bereichen gezielt verstärkt und gerade im Hinblick auf den EU-Beitritt weiter ausgebaut worden.

Hinzu gekommen ist der erfolgreiche Auf- und Ausbau fallbezogener operativer Kooperation in den sensiblen Feldern der verdeckten Ermittlung, Observation, Zeugenschutz und Zielfahndung. Diese anlassbezogene Zusammenarbeit mit den Polizeien und Sicherheitsdiensten der Beitrittsländer erfolgt bereits heute auf einem hohen Niveau. Auch die kriminalpolizeilichen Verbindungsbeamten weltweit und u. a. in den Beitrittsstaaten Polen, Ungarn, Tschechien, Slowakei, Lettland (mit gleichzeitiger Zuständigkeit für Estland) sowie Litauen, leisten bereits heute hervorragende Arbeit. Nach Bulgarien und Rumänien wurden ebenfalls Verbindungsbeamte entsandt.

Im Übrigen werden die Kontrollen an den Grenzen zu den neuen Mitgliedstaaten weiterhin auf der Grundlage des Schengener Durchführungsübereinkommens durchgeführt. Der Bundesgrenzschutz und die Bayerische Landespolizei (im deutsch-tschechischen Grenzabschnitt) werden weiterhin für die Sicherheit an den Grenzen zu den neuen Mitgliedstaaten sorgen, die grenzpolizeilichen Kontrollen an den Grenzübergängen durchführen und den Grenzraum überwachen.

34. Wie beurteilt die Bundesregierung die Zunahme des Delikts „Benzinraub“ an Autobahntankstellen?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse über eine wesentliche Zunahme vor.

35. Ist die ärztliche Versorgung in Notfällen sowie der schnelle Einsatz der Feuerwehr an allen Autobahnservicebetrieben in Deutschland uneingeschränkt gewährleistet?

Wenn nicht, welchen konkreten Handlungsbedarf an welchen Raststätten sieht die Bundesregierung?

Der Bundesregierung sind keine Fälle bekannt geworden, in denen es zu Schwierigkeiten bei der notärztlichen Versorgung an Autobahnrastanlagen gekommen ist.

Notwendige Maßnahmen zum vorbeugenden Brandschutz, zu denen auch eine rückwärtige Feuerwehrezufahrt gehören kann, werden im Zuge der Errichtung der Betriebe geprüft und ggf. entsprechend den Forderungen der für den Brandschutz zuständigen Behörden umgesetzt. Die Beachtung von Brandschutzaufgaben wird von den Auftragsverwaltungen im Rahmen ihrer Verantwortung für Sicherheit und Ordnung nach § 4 FStrG regelmäßig überprüft und sichergestellt.

36. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf zur Sicherheit von Fußgängerüberwegen von Parkplätzen zum Restaurant sowie bei uneindeutigen Vorfahrtsregelungen auf dem Raststättengelände?

Hinsichtlich der Fußgängerquerungsstellen wird auf die Antwort zu der Frage 17 verwiesen.

An den Einfahrten (Einmündungen) von Fahrgassen innerhalb der Verkehrsanlagen ist stets eine eindeutige Verkehrsregelung gegeben. Soweit die Vorfahrt nicht durch Zeichen 205 StVO („Vorfahrt gewähren“) geregelt ist, gilt die Regelung „Rechts vor Links“. Die bereits genannte Studie zur Verkehrssicherheit in Rastanlagen hat in diesem Zusammenhang Hinweise darauf ergeben, dass durch Vorfahrtregelungen mit Zeichen 205 an manchen Einfahrten die Verkehrsabläufe und deren Sicherheit verbessert werden kann. Auch im europäischen Ausland sind vielfach mehr verkehrsregelnde Verkehrszeichen in Rastanlagen festzustellen. Es wird daher im Zusammenhang mit der derzeit laufenden Aktualisierung der Planungsrichtlinien für Rastanlagen überprüft, inwieweit künftig von der bisher vorherrschenden Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“ in den Verkehrsanlagen weniger und von der Vorfahrtregelung mit Zeichen 205 StVO stärker Gebrauch gemacht werden sollte.

37. Ist sichergestellt, dass die Ein- und Ausfahrten auf allen Rastanlagen so klar gestaltet sind, dass keine „Geisterfahrer“ durch missverständliche oder verwirrende Fahrbahnbeschilderung oder Bauweise auftreten können?

Die BASt hat bereits Anfang der 80er-Jahre im Auftrag des damaligen Bundesverkehrsministeriums eine breit angelegte Untersuchung zur Verhinderung von Falschfahrten auf Autobahnen durchgeführt. Aus den gewonnenen Erkenntnissen resultierten u. a. verkehrstechnische und bauliche Maßnahmen an Rastanlagen, die geeignet erscheinen, der Gefahr von Falschfahrten dort stärker zu begegnen. Diese sind in die Richtlinien für die Planung und die wegweisende Beschilderung von Rastanlagen umgesetzt worden. Insbesondere wurden die Beschilderung verbessert (u. a. durch Aufstellung von Zeichen 267 StVO – „Verbot der Einfahrt“ vor Erreichen der Richtungsfahrbahn als Falschfahrer und eine gesonderte Abfahrtsafel am Ende der Rastanlage zur Bestätigung der „richtigen“ Fahrtrichtung), ferner die Anordnung der Parkstände (keine Senkrechtparkstände mehr, die beim Abfahren keinen Hinweis auf die richtige Fahrtrichtung geben) sowie die Verkehrsführung (nur Einbahnstraßen, kein Gegenverkehr in Fahrgassen). Durch die Maßnahmen ist weitgehend sichergestellt,

dass an bewirtschafteten Rastanlagen unbewussten Falschfahrten von der Verkehrsanlage her kein Vorschub geleistet wird.

V. Bedeutung für die Verkehrssicherheit

38. Welche allgemeine Bedeutung misst die Bundesregierung den Autobahnraststätten für die Verkehrssicherheit auf den Autobahnen bei und was wäre aus der Sicht der Bundesregierung noch zu verbessern?

Bewirtschaftete Rastanlagen stehen den Verkehrsteilnehmern für notwendige Fahrtunterbrechungen zur Verfügung, insbesondere zur Erholung und Versorgung. Durch diese Funktion leisten Rastanlagen einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung der Fahrtüchtigkeit, insbesondere auch zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhezeiten der Berufskraftfahrer, und damit zugleich zur Verkehrssicherheit im Straßenverkehr.

Die Bedeutung der Rastanlagen für die Verkehrssicherheit lässt sich allerdings nur indirekt über die Folgen unterlassener Erholungspausen belegen. So zeigten Untersuchungen aller Unfälle mit Getöteten auf bayerischen Autobahnen im Jahre 1991, dass rund ein Viertel dieser Unfälle durch Einschlafen am Steuer ausgelöst wurde und Einschlafen damit das mit Abstand häufigste unfallauslösende Ereignis mit tödlichem Ausgang war.

Hinsichtlich des Anteiles der bewirtschafteten Rastanlagen selbst am Unfallgeschehen auf den Autobahnen zeigen neuere wissenschaftliche Untersuchungen der BASt, dass sich an diesen Rastanlagen vergleichsweise wenige (amtlich erfasste) Unfälle ereignen. Darüber hinaus sind die Unfälle überwiegend leichter Natur. Der Anteil der Unfälle mit Personenschaden lag bei lediglich 3,5 %.

Eine erhöhte Anzahl folgenschwerer Unfälle konnte lediglich an Rastanlagenzufahrten durch das Auffahren auf während der Nachtstunden verkehrswidrig in der Zufahrt abgestellte LKW festgestellt werden. Hiergegen sind bereits in verschiedenen Anlagen von den Auftragsverwaltungen Gegenmaßnahmen ergriffen worden. Im Rahmen der Überarbeitung der Planungsrichtlinien für Rastanlagen werden zurzeit die vorliegenden Erkenntnisse hierzu ausgewertet und geprüft, mit welchen Maßnahmen das gefährliche Abstellen von LKW im Zufahrtbereich der Rastanlagen unterbunden werden kann. Dabei werden auch zwischenzeitliche Überlegungen des Verkehrssicherheitsrates einbezogen. Für die übrigen Bereiche der Rastanlagen ergibt sich auf Basis der vorliegenden Unfallzahlen kein besonderer Handlungsbedarf für Verbesserungsmaßnahmen.

Nach den Untersuchungsergebnissen ist auch bei älteren Rastanlagen, die noch nicht den heutigen Standards entsprechen und erst später ausgebaut werden können, von der Verkehrssicherheit her kein besonderer Handlungsbedarf erkennbar.

39. Welche konkreten Maßnahmen bzw. Angebote zur Unterstützung der Verkehrserziehung an Autobahnraststätten sind geplant?

Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf z. B. in Form von verstärkten Kontrollen der PKW-, LKW- und Busfahrer?

Bei Öffentlichkeitsmaßnahmen wird geprüft, ob hierfür ggf. die Rastanlagen genutzt werden können. Im Rahmen der neuen Verkehrssicherheitskampagne „Rücksicht ist besser“ wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zusammen mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat und den Berufsgenossenschaften an Autobahnrastplätzen Kampagnenplakate einsetzen. Vorbeugende, der Verkehrserziehung dienende Kontrollen fallen in die ausschließliche Zuständigkeit der Länder (vergleiche Antwort zu der Frage 29).

40. Ist geplant, künftig verstärkt an Autobahnraststätten aktuelle Stauinformationen und Wetterinformationen an die in- und ausländischen Kraftfahrer weiterzugeben?

Der Bundesregierung ist lediglich bekannt, dass die Tank & Rast vor längerer Zeit ein Informationssystem für Raststätten getestet hat, in welches auch Verkehrs- und Wetterinformationen einbezogen waren bzw. werden könnten (vergleiche Antwort zu der Frage 21). Inwieweit derartige Informationen bereitgestellt werden, auch im Hinblick auf andere technische Entwicklungen, wie z. B. Kfz-Navigationssysteme und Handy-Informationssysteme, muss vonseiten der Konzessionäre beurteilt und entschieden werden.

41. Wird die Bedeutung von Verkehrsleitsystemen an Autobahnraststätten zunehmen?
Sind konkrete Maßnahmen geplant?

Zu einem möglichen Einsatz von Parkleitsystemen an den Autobahnstrecken und innerhalb der Rastanlagen sind bereits vom Bund und den Auftragsverwaltungen erste Überlegungen angestellt worden. Diese haben jedoch deutlich werden lassen, dass bei Parkleitsystemen an der Strecke einem relativ geringen Nutzen relativ hohe Kosten gegenüberstehen. Dies hängt maßgeblich mit den besonderen Voraussetzungen an den Autobahnen zusammen.

Der Nutzen wird beispielsweise dadurch begrenzt, dass für PKW über die meiste Zeit des Jahres wegen ausreichender Stellplätze kein Parkleitsystem erforderlich ist. Im Ferientrafficverkehr können jedoch innerhalb kurzer Zeit sehr hohe Verkehrsspitzen auftreten, so dass in bestimmten Autobahnabschnitten alle bewirtschafteten und auch die unbewirtschafteten Rastanlagen rasch überfüllt sind. Bei den LKW ist die Situation hinsichtlich der täglichen Ruhezeiten nachts ähnlich, tagsüber ist jedoch ebenfalls kein Parkleitsystem erforderlich. Darüber hinaus sind die Fahrzeiten zwischen aufeinander folgenden Rastanlagen (Regelabstand 50 bis 60 km) so groß, dass gerade bei starkem Verkehr kaum Verlass darauf sein kann, dass angezeigte freie Parkstände in den nächsten Anlagen überhaupt noch frei sind, wenn diese erreicht werden.

Hohe Kosten ergeben sich insbesondere durch die erforderlichen zuverlässigen Detektionssysteme für freie Parkstände, die z. B. auch falsches Parken berücksichtigen müssen.

Parkleitsysteme können allerdings in Einzelfällen innerhalb der Rastanlagen von Vorteil sein, wenn die Stellplätze für LKW wegen beengter örtlicher Verhältnisse so angeordnet werden müssen, dass der Fall eintreten kann, dass LKW in eine Fahrgasse ohne freie Stellplätze einfahren, in einer anderen aber noch Plätze frei sind, die jedoch nicht mehr erreicht werden können. Nachdem sich für derartige Systeme inzwischen neue und insbesondere preiswertere technische Möglichkeiten abzeichnen, werden zurzeit Prüfungen vorgenommen, ein entsprechendes System innerhalb einer vor dem Ausbau stehenden Rastanlage zu installieren und zu testen.

42. Welche Vorkehrungen trifft die Bundesregierung, um sicherzustellen, dass auch ausländische Kraftfahrer, die nach der EU-Osterweiterung verstärkt die Autobahnservicebetriebe frequentieren werden, alle wichtigen Service- und Notfallinformationen bzw. Hinweisschilder verstehen können?

Hierzu wird auf die Antwort zu der Frage 24 verwiesen.

Die wegweisende Beschilderung an der Autobahn und in den Rastanlagen ist international weitgehend einheitlich und auch selbsterklärend. Es ist Aufgabe des

ausländischen Verkehrsteilnehmers, sich mit den wesentlichen Verkehrsregeln in einem fremden Land bereits vor Reiseantritt vertraut zu machen und je nach seinen sprachlichen Möglichkeiten ggf. vorher schon weitergehende Informationen, z. B. hinsichtlich des Autobahnservices, des Kraftstoffangebotes und des Verhaltens in Notfällen, einzuholen.

43. Liegen der Bundesregierung Informationen über die Zahl der „Geisterfahrer“ und Unfälle vor, die durch falsches Auffahren bei Raststätten-Aus- und Einfahrten verursacht wurden?

Bei den Untersuchungen der BAST in den 80er-Jahren ergab sich für die an bewirtschafteten Rastanlagen ausgegangenen Falschfahrten ein Anteil von 5 % an den 1 864 Falschfahrten, deren Ausgangspunkt festgestellt werden konnte. Die Unfallhäufigkeit infolge dieser Falschfahrten wurde nicht explizit ermittelt. Aktuellere Daten über Falschfahrten, die an bewirtschafteten Rastanlagen ihren Ausgang nahmen, liegen nicht vor.

VI. Service für Familien und Senioren

44. Hält die Bundesregierung die Zahl, Größe und Ausstattung der ausgewiesenen Spielplätze an Raststätten angesichts der vorwiegenden Nutzung des PKWs bei Reisen von Familien und der Bedeutung der Rastpausen bei Familien für ausreichend?

Wenn nicht, wie will die Bundesregierung mögliche Defizite beseitigen?

Die Raststätten sind nach Einschätzung der Bundesregierung bis auf wenige Ausnahmen mit Spielecken innerhalb der Gebäude und darüber hinaus in vielen Fällen mit Spielplätzen im Freien ausgestattet. Soweit dies z. B. vom Gebäude her bisher nicht möglich war, muss dies im Zuge von Modernisierungen oder Ersatzneubauten erfolgen, da sich die Konzessionäre im Konzessionsvertrag verpflichtet haben, Raststätten familienfreundlich zu bauen und zu betreiben.

45. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass an den Autobahnraststätten in Deutschland genügend markierte Frauenparkplätze vorhanden sind?

Wenn nicht, wie will die Bundesregierung mögliche Defizite beseitigen?

Frauenparkplätze sind nach den geltenden Planungsrichtlinien für Rastanlagen grundsätzlich an allen bewirtschafteten Rastanlagen einzurichten. Die Richtlinien stellen den Auftragsverwaltungen allerdings das Vorgehen frei, wenn die Einrichtung der Frauenparkplätze im Hinblick auf den anstehenden Ausbau der Verkehrsanlage zu zusätzlichen Kosten führen würde, oder die Raststätte in nächster Zeit aufgegeben werden soll, während der Nachtzeit geschlossen wird, sehr klein oder nur von geringer Fernverkehrsbedeutung ist.

46. Welche Vorkehrungen trifft die Bundesregierung, um saubere sanitäre Anlagen in Autobahnraststätten als „Visitenkarte“ flächendeckend auf hohem Niveau zu sichern? Welche Informationen hat die Bundesregierung über Vandalismus und Sachbeschädigung (z. B. Graffiti) an den Anlagen und was unternimmt die Bundesregierung dagegen?

Die Bereitstellung sauberer, ansprechender sanitärer Anlagen obliegt den Konzessionären.

Die Tank & Rast hat für ihre Betriebe ein neues Hygienekonzept SANIFAIR an einer größeren Zahl von Rastanlagen an der Autobahnstrecke Würzburg–Nürn-

berg–München–Salzburg (Bundesautobahn A 3 – Bundesautobahn A 9 – Bundesautobahn A 8) getestet. Kern des neuen Konzeptes ist, den Hygienestandard maßgeblich zu erhöhen und durch entsprechendes Personal dauerhaft zu gewährleisten.

Erkenntnisse über Vandalismus und Sachbeschädigungen liegen der Bundesregierung nicht vor.

47. Ist eine Beschilderung mit dem Gütesiegel „besonders familien- bzw. seniorenfreundliche Raststätte“ als Hinweis an der Autobahn vorgesehen?

Nein. Das neue Markenauftrittskonzept der Tank & Rast sieht eine derartige Beschilderung derzeit nicht vor.

48. Sind nach Informationen der Bundesregierung Übernachtungsmöglichkeiten für diese Zielgruppen an Raststätten in ausreichendem Maße vorhanden, damit übermüdete Fahrerinnen und Fahrer einen Sicherheitsstopp machen können?

An den Autobahnen stehen den Verkehrsteilnehmern zurzeit 55 Motels zur Verfügung, neun weitere sind geplant. Darüber hinaus bestehen inzwischen zahlreiche weitere Übernachtungsmöglichkeiten in Autohöfen und Hotels, die sich in der Nähe der Anschlussstellen angesiedelt haben.

VII. Menschen mit Behinderungen

49. Welche Pläne hat die Bundesregierung, um eine ausreichende Anzahl von gesonderten Parkplätzen für Menschen mit Behinderungen an Rastanlagen zu gewährleisten?
Welche konkreten Maßnahmen zur Beseitigung bestehender Defizite sind vorgesehen?
50. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung im Jahr 2003, dem europäischen Jahr der Menschen mit Behinderung, in Bezug auf eine verbesserte Infrastruktur für Menschen mit Behinderung an Autobahn-servicebetrieben ergriffen?
51. Welche Initiativen ergreift die Bundesregierung, um lästige Barrieren an Toiletten, Parkplätzen, Restaurants, Hotels oder Tankstellen zugunsten der Mobilität und Unabhängigkeit behinderter Menschen an Autobahnrastanlagen zu beseitigen?

Gesonderte Parkstände für behinderte Menschen und die Barrierefreiheit in den Servicebetrieben und auf dem Wege dorthin gehören bereits seit langer Zeit zum baulichen Standard von Autobahnrastanlagen. Die Rastanlagen waren insofern Vorreiter für die Belange behinderter Menschen. Vor diesem Hintergrund geht die Bundesregierung davon aus, dass Behinderten-Parkstände inzwischen bundesweit eingerichtet sind, und barrierefreie Wege zur Raststätte und innerhalb derselben sowie Behindertentoiletten in den Servicebetrieben der Tank & Rast weitestgehend eingerichtet sind. Wo dies noch nicht der Fall ist, weil ein Umbau z. B. auf Grund älterer Gebäude nicht möglich oder kostenmäßig nicht zu vertreten ist, muss dies im Zuge von Modernisierungen oder Ersatzneubauten erfolgen, da sich die Konzessionäre im Konzessionsvertrag verpflichtet haben, die Servicebetriebe behindertengerecht zu bauen und zu betreiben.

Die Bundesregierung hat keine genaueren Erkenntnisse über die Barrierefreiheit in den bewirtschafteten Autobahnrastanlagen, bei denen die Konzessionen für

die Servicebetriebe nicht in Händen der Tank & Rast liegen und die meist weit vor der Privatisierung entstanden sind. Sie geht auch in diesen Fällen davon aus, dass die Verhältnisse in diesen Anlagen nach dem Abschluss der Konzessionsverträge ebenfalls zum nächsten möglichen Zeitpunkt dem Standard der übrigen Anlagen angeglichen werden, soweit dies nicht bereits erfolgt ist.

Im Rahmen der Vorreiterrolle der Autobahnrastanlagen ist beispielsweise dem heute in Deutschland, in Österreich, der Schweiz und weiteren europäischen Ländern eingeführten einheitlichen Schließsystem für Behindertentoiletten zum Durchbruch verholfen worden. Es erfreut sich inzwischen großer Beliebtheit und findet auch über die Autobahnen hinaus Verbreitung. Nach Kenntnis der Bundesregierung besteht an den meisten Tankstellen für behinderte Menschen auch die Möglichkeit, über Funk einen Bediensteten zu rufen, der das Tanken übernimmt oder dafür Hilfestellung leistet.

Die bereits gängige Praxis an Autobahnrastanlagen ist mit dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) vom 27. April 2002 auch auf eine gesetzliche Grundlage gestellt worden. Mit dem Gesetz ist unter anderem auch das FStrG geändert worden. Danach sollen beim Bau und der Unterhaltung von Fernstraßen die Belange behinderter Menschen mit dem Ziel möglichst weitreichender Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Dies gilt sowohl für die Servicebetriebe wie die Verkehrsanlage. Eingeschränkt wird dieses Ziel nur durch überwiegende öffentliche Belange wie beispielsweise die Verkehrssicherheit.

Im Rahmen ihrer Berichtspflicht über die Lage behinderter Menschen und ihrer Teilhabe wird die Bundesregierung das Parlament bis Ende 2004 über den Stand der Umsetzung des BGG unterrichten.

VIII. Bedeutung für die Umwelt

52. Wie beurteilt die Bundesregierung das Problem des zunehmenden Mülls an Rastanlagen?

Die Müllsituation an den bewirtschafteten (und unbewirtschafteten) Rastanlagen ist aus Sicht der Bundesregierung teilweise unbefriedigend, da der Müll in den Anlagen nach wie vor von den Verkehrsteilnehmern nicht in die hierfür angeordneten Behälter gefüllt wird. Auch kommt es immer wieder in betriebschwachen Zeiten zu wildem Abkippen von teils offenbar gesondert angefahrenem Hausmüll, wie dies z. B. auch in Naherholungsgebieten immer wieder zu beobachten ist, und sogar auch von gewerblichem Müll. Zurückgegangen ist nach Einführung der Pfandpflicht das achtlose Wegwerfen von Einweg-Getränkpackungen. Für das Einsammeln und Abfahren des wild entsorgten Mülls entstehen dem Bund jährlich Kosten in Höhe von etwa 25 Mio. Euro. Dies belastet die Auftragsverwaltungen personell und finanziell, zumal in Zeiten knapper Mittel und notwendiger Rationalisierungen.

Der achtlos weggeworfene und wild abgekippte Müll kann das Erscheinungsbild der Rastanlagen und den Aufenthalt im Freien zeitweise erheblich stören.

53. Welche Maßnahmen zur Müllvermeidung plant die Bundesregierung?

Die Bundesregierung versucht bereits seit Jahren, gemeinsam mit den Konzessionären und Betreibern der Autobahnservicebetriebe sowie auch Automobilclubs u. a. über Presseaktionen auf die Verkehrsteilnehmer einzuwirken mit dem Ziel, deren Umweltbewusstsein zu stärken und das Verhalten auf Rastanlagen zu beeinflussen. Es muss jedoch konstatiert werden, dass Appelle an die Verkehrsteilnehmer allein nicht ausreichend sind und dass das undisziplinierte Verhalten

von Verkehrsteilnehmern dem Grunde nach kein spezielles Problem der Rastanlagen ist. Es lässt sich von daher auch an den Rastanlagen für sich kaum lösen.

Zwar ist das wilde Abkippen von Müll mit erheblichen Bußgeldern bedroht und ggf. auch strafrechtlich zu verfolgen, jedoch setzt die Ahndung dieser Delikte voraus, dass das illegale Ablagern von Abfällen einer bestimmten Person nachgewiesen werden kann. Eine lückenlose Überwachung des Rastanlagenetzes ist jedoch weder den Auftragsverwaltungen noch der Polizei möglich. Den Auftragsverwaltungen bleibt von daher nichts anderes übrig, als illegal abgelagerte Müllmengen möglichst sofort zu beseitigen, um Nachahmungseffekte zu vermeiden.

Die Auftragsverwaltungen stehen dabei auch vor dem Problem, dass die Verkehrsanlagen durch das eigene Personal oder beauftragte Firmen in aller Regel aus organisatorischen Gründen mehr oder weniger nur in einem festen Turnus gereinigt werden können. Die jeweilige Verschmutzung der Anlage geht dabei nur über die vorliegenden Erfahrungen in den Turnus ein und führt je nach Lage der Anlage im Netz beispielsweise zu einem kürzeren Turnus in der Hauptreisezeit. Der aktuelle Verschmutzungsgrad im Rahmen der tatsächlichen Frequentierung der Anlagen kann daher nur grob berücksichtigt werden. Demgegenüber ist den Betreibern vor Ort die jeweils aktuelle Verschmutzung bekannt. Im Jahre 2004 ist daher ein Pilotprojekt angelaufen, bei dem die betrieblichen Aufgaben der Auftragsverwaltung von der Reinigung der Verkehrsanlage bis hin zum Winterdienst für zunächst zwei Rastanlagen versuchsweise für ein Jahr dem Konzessionär Tank & Rast gegen Entgelt übertragen wurden. Die Bundesregierung ver spricht sich hiervon insbesondere eine größere Sauberkeit der Rastanlagen. Die Ergebnisse des Versuches sollen 2005 vorliegen.

54. Hat die Bundesregierung Kenntnis, wie sich nach Einführung des Dosenpfands die Situation an den Autobahnshops darstellt?

Nach Kenntnis der Bundesregierung beteiligen sich diese Verkaufsstellen überwiegend an dem von der Firma Lekkerland-Tobaccoland eingerichteten Pfand-/Rücknahmesystem. Genauere Kenntnis über das Sortiment haben nur die Marktbeteiligten.

55. Welchen Umweltbelastungen sind an Autobahnraststätten generell Menschen ausgesetzt und ist nach Ansicht der Bundesregierung sichergestellt, dass sowohl beim Arbeitsschutz für die Angestellten der Betriebe als auch zur Gesundheit der Gäste an Tankstelle, Shop und Restaurant alle Grenzwerte bei Abgasen und Lärm eingehalten werden?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse zu generellen Umweltbelastungen, denen Menschen an Autobahnraststätten ausgesetzt sind, vor.

Die Gäste der Servicebetriebe verweilen dort nur geringe Zeit. Während dieser kurzen Aufenthaltsdauer ist nicht mit schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lärm oder Luftverunreinigungen zu rechnen. Auch sind Autobahnraststätten sehr gut durchlüftet, wodurch eine hohe Verdünnung der Schadstoffkonzentrationen erreicht wird.

Weiterhin sorgt die für Tankstellen geltende Verordnung zur Begrenzung der Kohlenwasserstoffemissionen bei der Betankung von Kraftfahrzeugen (21. BImSchV) dafür, dass die Gäste der Raststätten keinen Belastungen durch Benzindämpfe ausgesetzt werden.

Für die Mitarbeiter von Autobahnraststätten gelten die Vorschriften des Arbeitsschutzes.

56. Welchen Stellenwert haben Solar- und Windenergie an Autobahnraststätten und sind Maßnahmen geplant, um den Einsatz umweltfreundlicher Energien zu vergrößern?

Grundsätzlich begrüßt die Bundesregierung die Nutzung erneuerbarer Energien auch im Bereich von Autobahnrastanlagen. Neben der Nutzung von Solarenergie in Autobahnrastanlagen, insbesondere bei den Servicebetrieben, kommen auch Windenergieanlagen unter Einhaltung der notwendigen Abstände von Autobahnrastanlagen in Betracht.

Die Nutzung umweltfreundlicher Energien wird durch verschiedene Förderinstrumente, wie das Erneuerbare-Energien-Gesetz und das Marktanzreizprogramm für erneuerbare Energien gefördert. Eine spezifische Förderung der Nutzung erneuerbarer Energien für Autobahnraststätten ist nicht vorgesehen.

57. Welchen besonderen Umweltbelastungen sind die Bewohner raststättennaher Wohngebiete ausgesetzt?

Die Bewohner naher Wohngebiete sind keinen besonderen Lärm und Luftverunreinigungen ausgesetzt. Die Emissionen der Servicebetriebe werden nach den allgemeingültigen Vorschriften der Technischen Anleitungen Lärm bzw. Luft bewertet. Die von der Verkehrsanlage der bewirtschafteten Rastanlage ausgehenden Lärmemissionen gehen in eine Gesamtbetrachtung der Autobahn, berücksichtigt durch Zuschläge im Lärmberechnungsverfahren, mit ein.

58. Welche Auswirkungen auf die Umwelt haben nach Ansicht der Bundesregierung die zunehmende Zahl von Mobilfunkmasten an Autobahnraststätten?

Die Bundesregierung verfolgt und begleitet die politische und wissenschaftliche Diskussion zu möglichen Gesundheitsgefahren durch elektromagnetische Felder mit großer Intensität. Bei Einhaltung der geltenden Grenzwerte gibt es nach dem derzeitigen international anerkannten Erkenntnisstand keine negativen Auswirkungen auf die Gesundheit. Diese Bewertung beruht auf den Empfehlungen anerkannter unabhängiger internationaler Fachgremien wie der Weltgesundheitsorganisation und der Internationalen Kommission zum Schutz vor nichtionisierenden Strahlen sowie der deutschen Strahlenschutzkommission. Zusammen mit dem Bundesamt für Strahlenschutz (BfS) bewerten diese Institutionen laufend den aktuellen Erkenntnisstand über die Wirkungen elektromagnetischer Felder. Dieses Verfahren zur Bewertung des jeweiligen wissenschaftlichen Standes ist notwendig, weil durch die Betrachtung einzelner Studien kein konsistentes Bild über die gesundheitlichen Wirkungen elektromagnetischer Felder erhalten werden kann. Zur Klärung noch offener Fragen über mögliche Wirkungen hochfrequenter elektromagnetischer Felder hat die Bundesregierung vorsorglich auf Empfehlung der Strahlenschutzkommission zusammen mit dem BfS das Deutsche Mobilfunk-Forschungsprogramm initiiert. Das Programm wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und den Mobilfunknetzbetreibern in den Jahren 2002 bis 2005 mit insgesamt 17 Mio. Euro gefördert.

Mobilfunkmasten auf Autobahnrastanlagen unterscheiden sich nicht von anderen Mobilfunkmasten bzw. Mobilfunkbasisstationen. Eine von Mobilfunkmasten an bewirtschafteten Rastanlagen ausgehende besondere Gefahr für die Umwelt ist der Bundesregierung nicht bekannt.

59. Sind nach Ansicht der Bundesregierung genügend Flächen vorhanden, um die Reinigung von Fahrzeugen (PKW, LKW, Bus) umweltfreundlich durchführen zu können?

PKW-Waschanlagen haben sich bisher an Rastanlagen nicht durchgesetzt. Es sind daher bisher nur einige wenige Waschanlagen in Betrieb.

Waschanlagen für LKW und Busse erfordern große Flächen, die an bewirtschafteten Rastanlagen kaum zur Verfügung stehen. Entsprechende Waschanlagen werden nach Kenntnis der Bundesregierung daher an einer Reihe von Autohöfen vorgehalten.

60. Sind generell Pflanzungen und Grünanlagen als Erholungsbereiche im Bereich von Autobahnraststätten geplant?

Ja. Rastanlagen sollen nach den geltenden Planungsrichtlinien ausreichend große Erholungsflächen aufweisen. Die zurzeit überarbeiteten Planungsrichtlinien werden in der neuen Fassung erstmals Richtwerte zur Größe dieser Flächen enthalten.

61. Welchen Stellenwert hat nach Informationen der Bundesregierung der Einsatz umweltfreundlicher Kraftstoffe an Autobahntankstellen?
Ist eine Ausweitung des Angebots (Flüssiggas etc.) vorgesehen?

Die Bundesregierung begrüßt die Bereitstellung neuer umweltfreundlicher Kraftstoffe an den Autobahnen. Das Warenangebot obliegt jedoch den Konzessionären und wird wesentlich durch die Nachfrage der Kunden bestimmt. Zurzeit ist die Zahl der Kfz mit Gasantrieb gemessen an der Zahl der insgesamt zugelassenen Kfz noch außerordentlich gering.

Nach Kenntnis der Bundesregierung hat die Tank & Rast ein bundesweites Konzept für ein zusätzliches Angebot von Autogaskraftstoff an einer Reihe von Standorten entwickelt, das sich bereits in der Umsetzung befindet. Dem Vernehmen nach wird auch ein Angebot an Erdgaskraftstoff verfolgt und soll zunächst testweise eingerichtet werden. Vonseiten der Bundesregierung wird zurzeit geprüft, welche Erfordernisse sich ggf. aus der Entwicklung im Hinblick auf die Anzeige von Gaskraftstoffen in der wegweisenden Beschilderung ergeben.

IX. LKW/Wohnmobile/Bus/Schwerlastverkehr/Gefahrguttransporte/Militärtransporte

62. Sind nach Ansicht der Bundesregierung ausreichend gesondert ausgewiesene Parkplätze für Wohnmobile, Busse und schwere LKW an Raststätten vorhanden?

Das ist gegenwärtig noch nicht der Fall, da ältere Rastanlagen in zahlreichen Fällen noch nicht an die aktuellen Planungsgrundsätze angepasst werden konnten. Allerdings sind nach den Planungsgrundsätzen gesonderte Stellplätze für Wohnmobile nicht vorgesehen, sondern nur in Mischnutzung mit PKW mit Anhänger. Gesonderte Stellplätze für PKW mit Anhänger/Wohnmobile, Busse und LKW sind nach den Planungsrichtlinien nicht überall erforderlich und je nach örtlichen Voraussetzungen auch nicht immer möglich. In diesen Fällen werden die Parkstände für Mischnutzungen ausgeschrieben.

63. Welche Auswirkungen hat nach Ansicht der Bundesregierung die Steigerung des Schwerlastverkehrs auf deutschen Autobahnen auf das Netz der Autobahnservicebetriebe?

Der Steigerung des Güterverkehrs sind kaum Auswirkungen auf das Netz der Servicebetriebe beizumessen. Nach Einschätzung der Bundesregierung wird sich die Steigerung nach den vorliegenden Erfahrungen nur gering auf die Raststätten auswirken, da seit Jahren ein Rückgang der Inanspruchnahme der Raststätten durch LKW-Fahrer – wohl infolge rückläufiger Spesen – festzustellen ist. Die Steigerung dürfte sich an Tankstellen stärker bemerkbar machen, insgesamt im Hinblick auf den geringeren Verbrauch aber kaum zu einem Mehrbedarf an Tankstellen führen. Für Motels sind keinerlei Auswirkungen zu erwarten, da diese von LKW-Fahrern so gut wie gar nicht in Anspruch genommen werden.

Zu erwarten ist eine wesentlich erhöhte Nachfrage nach LKW-Stellplätzen. Diese erfordern im Grundsatz keine neuen Standorte von bewirtschafteten Rastanlagen, sondern die Vergrößerung der bestehenden Anlagen. Auswirkungen auf das Netz der bewirtschafteten Rastanlagen können sich ggf. ergeben, wenn benachbarte Anlagen nicht im erforderlichen Umfang ausgebaut und die Stellplatzdefizite nicht zum Beispiel auf unbewirtschaftete Rastanlagen verteilt werden können.

64. Welche flächendeckenden Maßnahmen plant die Bundesregierung, um bei Stopps von extremen Gefahrguttransporten (radioaktiv, Säuren etc.) oder Militärkonvois (Munition) Risiken für die Anlagen auszuschließen?

Sind Notfallpläne vorhanden, wenn es zu Unfällen kommt?

Die Richtlinie über die Beförderung gefährlicher Güter der Bundeswehr und der ausländischen Streitkräfte zur Gefahrgutverordnung Straße und See (RLBwGGVSE) ergänzt die GGVSE durch detaillierte Anweisungen zur Durchführung der Beförderung gefährlicher Güter mit Fahrzeugen und Transportmitteln der Bundeswehr sowie der ausländischen Streitkräfte und regelt deren Anwendung.

Danach gelten für die Bundeswehr folgende Festlegungen:

Im Regelfall erfolgt kein Halt von kennzeichnungspflichtigen militärischen Gefahrguttransporten auf öffentlichen Rastanlagen, dies gilt insbesondere für Munitionstransporte. Wenn kennzeichnungspflichtige Transporte dort dennoch im Rahmen von Ausnahmefällen halten, werden auf der Basis der RLBwGGVSE in der jeweils gültigen Fassung für militärische Gefahrguttransporte die Vorschriften des europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) und der GGVSE angewandt.

Danach müssen Fahrzeuge, die gefährliche Güter befördern, gemäß den das betreffende Gut festgelegten Sondervorschriften überwacht werden. Dies gilt auch bei kurzfristigen Halten. Des Weiteren sind in spezifischen Vorschriften der Bundeswehr weitere Vorgaben bzw. Verhaltensregeln für die Verantwortlichen wie Transportführer und Kraftfahrer enthalten. Für den Transport von Munition gilt gemäß Zentraler Dienstvorschrift (ZDv) 34/260 Schutz- und Sicherheitsbestimmungen für die Beförderung von Munition zusätzlich:

- Der Munitionstransport ist ohne unnötigen Aufenthalt durchzuführen.
- Bei der Beförderung von Munition sind die Fahrwegregelungen des Bundes, der Länder und der Gemeinden zu beachten.
- Mit Munition beladene Fahrzeuge dürfen nicht unbeaufsichtigt abgestellt werden. Verantwortlich ist der Transportführer.

- Beim vorgeplanten Halt sind folgende Mindestabstände einzuhalten:
300 m von bewohnten Orten oder Menschenansammlungen, 50 m zwischen den Fahrzeugen mit gefährlichen Gütern.
- Bei einem Halt (ausgenommen Verkehrsstau und dgl.) in der Nähe von bewohnten Orten oder Menschenansammlungen (weniger als ca. 300 m) ist, wenn abzusehen ist, dass der Halt länger als 30 Minuten dauert, die Polizei zu verständigen.

Im Rahmen der Zivil-Militärischen Zusammenarbeit arbeiten die regional zuständigen Verbindungskommandos der Bundeswehr mit den zivilen Rettungstellen und Behörden zusammen. Fachpersonal der Bundeswehr für Munition ist für entsprechende Notfälle abrufbar. Gesonderte Notfallpläne der Bundeswehr für die Beförderung gefährlicher Güter gibt es nicht.

Das europäische Regelwerk für grenzüberschreitende Gefahrguttransporte auf der Straße (ADR) enthält zum 1. Januar 2005 neue Vorschriften hinsichtlich der Sicherung von Gefahrguttransporten. Diese Vorschriften sind nach der ADR-Rahmenrichtlinie der EU auch auf den innerstaatlichen und gemeinschaftlichen Verkehr anzuwenden. Diese betreffen insbesondere folgende Maßnahmen:

- Abstellbereiche (Terminals, Fahrzeugdepots) für Gefahrgutfahrzeuge ordnungsgemäß sichern, gut beleuchten und möglichst für die Öffentlichkeit unzugänglich gestalten,
- Mitführen eines amtlichen Ausweises durch alle Besatzungsmitglieder,
- Erstellen von Sicherungsplänen für Güter mit hohem Gefahrenpotenzial,
- Schutz der Fahrzeuge gegen Diebstahl oder Freisetzung von Ladung und
- Verwendung von Telemetriesystemen, sofern diese auf den Fahrzeugen vorhanden sind.

Darüber hinaus sind Stellen, die Entscheidungen über die Sicherung von Gefahrguttransporten treffen, in die Sicherheitsüberprüfungsfeststellungsverordnung des Bundesministerium des Innern einbezogen worden.

65. Ist sichergestellt, dass verstärkt Fahrzeiten und Fahrzeugsicherheit beim Schwerlastverkehr und insbesondere bei Gefahrentransporten durch verstärkte polizeiliche Schwerpunktaktionen an Raststätten kontrolliert werden?

Die Kontrolle von Gefahrgutfahrzeugen erfolgt flächendeckend durch Bund und Länder auf der Grundlage der Verordnung über die Kontrollen von Gefahrguttransporten auf der Straße und in den Unternehmen. Diese z. T. als Schwerpunktaktionen durchgeführten Kontrollen erfolgen grundsätzlich an geeigneten Kontrollplätzen, an denen die Gefährdung Dritter möglichst ausgeschlossen wird.

Nach einer EU-weiten Auswertung liegt Deutschland an der Spitze hinsichtlich der Kontrolldichte. Zirka zwei Drittel aller kontrollierten Fahrzeuge in der EU werden derzeit in Deutschland kontrolliert.

X. Aktivitäten im Umfeld der Autobahnservicebetriebe

66. Wie beurteilt die Bundesregierung die stete Ausweitung der Freizeitwirtschaft im Umfeld von Autobahnraststätten?
67. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um die Ausbreitung von Sexshops sowie von legaler und illegaler Prostitution im Umfeld der Autobahnservicebetriebe einzudämmen?

Da es sich hierbei um wirtschaftliche Aktivitäten außerhalb der Bundesautobahn in kommunaler Zuständigkeit handelt, liegen der Bundesregierung hierzu weder Erkenntnisse vor noch hat die Bundesregierung hierauf Einfluss.

68. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der steigenden Zahl von ökumenischen Autobahnkirchen und -kapellen am Rande der Raststätten bei?
Wie unterstützt die Bundesregierung die Arbeit der Seelsorger?

Die Bundesregierung steht dem Anliegen, den Verkehrsteilnehmern an den Autobahnen neben der Möglichkeit zur Erholung und Versorgung auch Gelegenheit zur religiösen Einkehr zu geben, aufgeschlossen gegenüber. So laden zurzeit bereits 20 Autobahnkirchen oder -kapellen zum Verweilen ein. Entsprechend ihrer Funktion und auch den Erwartungen der Verkehrsteilnehmer sollen sie grundsätzlich unmittelbar von der Autobahn aus zugänglich sein, unabhängig vom Träger der Kirche für alle christlichen Konfessionen offen stehen sowie rund um die Uhr und auch für behinderte Menschen zugänglich sein.

Da bisher im Autobahnnetz teils auf sehr langen Strecken noch keine Kirche/Kapelle auf Autobahnrastanlagen verfügbar ist, haben in einigen Fällen ausnahmsweise auch autobahnahe Kirchen eine Beschilderung als Autobahnkirche erhalten. Voraussetzung hierfür ist, dass diese von ihrer Lage und Nutzung her eindeutig auf die Autobahn ausgerichtet werden und mit der Beschilderung keine anderweitigen örtlichen Ziele wie zum Beispiel Förderung des Fremdenverkehrs verfolgt werden. Sie muss über die obigen Bedingungen hinaus auch von der Autobahn unkompliziert und schnell erreichbar sein (nicht weiter als 1 km) und über eine ausreichende Anzahl von bei Dunkelheit beleuchteten Parkständen verfügen.

Autobahnkirchen/-kapellen sind Aufgabe der christlichen Konfessionen; Bundesmittel können hierfür nicht bereitgestellt werden.

XI. Problematik von Tieren

69. Welche Informationen hat die Bundesregierung über die Problematik von ausgesetzten Tieren (insbesondere in der Urlaubszeit) an Autobahnraststätten?

Nach den Bestimmungen des Tierschutzgesetzes (§ 3 Nr. 3) ist es verboten, ein im Haus, Betrieb, oder sonst in der Obhut des Menschen gehaltenes Tier auszusetzen, um sich seiner zu entledigen oder sich der Halter- oder Betreuerpflicht zu entziehen. Ein Verstoß gegen diese Bestimmung kann mit einer Geldbuße bis zu 25 000 Euro geahndet werden. Informationen darüber, wie viele Tiere entgegen dieser Bestimmung an bewirtschafteten Rastanlagen ausgesetzt werden, liegen der Bundesregierung nicht vor.

70. Sind nach Ansicht der Bundesregierung ausreichend „Nässplätze“ für Hunde an Autobahnraststätten vorhanden, um die Verschmutzung durch Hundekot in den Griff zu bekommen?

Grundsätzlich obliegt es dem Hundehalter, dafür Sorge zu tragen, dass Hunde keine Verunreinigungen hinterlassen. Zur unschädlichen Beseitigung eventueller Verunreinigungen bietet der Handel entsprechende Vorrichtungen an. Wenn darüber hinaus die Betreiber der Servicebetriebe in eigener Regie noch geeignete „Nässplätze“ oder „Abkotbezirke“ als zusätzliche Serviceleistung zur Verfügung stellen, kann das nur begrüßt werden. In solchen Fällen müssen diese Einrichtungen aber auch sachgerecht gepflegt und sauber gehalten werden.

71. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um Leinenzwang und Maulkorb bei Hunden auf Raststätten zu kontrollieren?

Leinen- oder Maulkorbzwang wurden im Wesentlichen normiert auf Grund landesrechtlicher Regelungen zur Gefahrenabwehr. Die Durchführung dieser Bestimmungen obliegt ausschließlich den nach Landesrecht zuständigen Behörden.

72. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, wo durch Müll und weggeworfene Essensreste Ratten an Raststätten zum Problem werden?

Nein.

73. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass an Raststätten haltende Transporte mit lebenden Tieren so versorgt werden können, dass alle Aspekte des Tierschutzes erfüllt sind?

Der Transport von Tieren wird umfassend in der Verordnung zum Schutz von Tieren beim Transport in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Juni 1999 (BGBl. I Seite 1337) geregelt. Hiernach sind die Versorgungspausen für landwirtschaftliche Nutztiere an Aufenthaltsorten, die nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1255/97 behördlich zugelassen und überwacht werden, einzulegen. Soweit bekannt, ist in Deutschland keine Rastanlage auch als Aufenthaltsort zum Versorgen der Tiere zugelassen.

74. Ist nach Ansicht der Bundesregierung eine diesbezügliche tierärztliche Versorgung mit Veterinären an Autobahnraststätten vorhanden?

Im Bedarfsfall können praktizierende Tierärzte auf Rastanlagen – wie an jedem anderen Ort – herbeigerufen werden, um eventuell erkrankte Tiere zu behandeln.