

Chris Vielhaus

Pinkeln kostet 70 Cent. Wenn du wüsstest, wo die hinfließen

...

15. November 2018

An unseren Autobahnen zeigt sich, was bei der Privatisierung schief läuft. Die Lösung wird nicht jedem gefallen.

Ein süßes Mädchen von vielleicht 10 Jahren mit lockigem Haar und Flausch-Kuscheltier im Arm. Im Hintergrund plätschert Klaviermusik wie aus einem Disneyfilm. In den nächsten zweieinhalb Minuten hüpfte sie über glänzende Fliesen, als entdeckte sie ein Paradies voller Magie. Der Schauplatz dieser zauberhaften Erkundungstour: die Klos einer Autobahnraststätte.

Das ist der Inhalt eines bizarren Imagefilms des Unternehmens Sanifair, der im Jahr 2015 für viel Spott im Netz sorgte.

Die Verantwortlichen ließen den Film aus dem Netz löschen, sodass heute nur noch Ausschnitte und Parodien von ihm zu finden sind.

Dabei hätte es so viel Pathos nicht gebraucht, einerseits weil wohl jeder der jährlich 500 Millionen Reisenden #1 auf deutschen Autobahnen ein Interesse an sauberen Toiletten hat, andererseits weil das Angebot von Sanifair sowieso alternativlos ist.

Sanifair ist eine 100%ige Tochterfirma der Tank & Rast GmbH, die wiederum 95% aller Raststätten an deutschen Autobahnen betreibt. Und die bestimmt den Preis für den »Luxus« des Wunderlands aus dem Werbefilm: mindestens 70 Cent für Klein und Groß, Tendenz steigend.

Ist das zu viel? Das ist die falsche Frage. Denn Toiletten auf Autobahnen waren einmal kostenlos und die Raststätten gehörten dem Bund und damit uns allen. Doch als sie vor 20 Jahren an private Investoren verkauft wurden, die natürlich versprachen, alles besser und günstiger zu machen, begann ein Prozess, der die deutschen Autobahn-Raststätten an den Rand des finanziellen Abgrunds brachte.

Ein Wirtschaftskrimi in 5 Akten mit dem Who is Who der Finanzbranche in den Hauptrollen. Und einer Lösung, die niemand hören will.

Warum Toiletten nicht mehr kostenlos sind und Sprudel teurer als Super bleifrei ist

Keine Frage, eine Autobahn-Raststätte ist etwas anderes als die Kneipe oder der Supermarkt um die Ecke. Sie ist rund um die Uhr geöffnet und für manche Autofahrer spät nachts eine Rettung. Dass dadurch höhere Betriebs- und Personalkosten entstehen – geschenkt. Doch diese Kosten haben normale Tankstellen auch. Wie kommen dann die hohen Preise von Tank & Rast heutzutage zustande?

Die kurze Antwort ist: Es gibt ein großes Geschäft mit dem kleinen Geschäft, Getränken und Benzin. Um das zu verstehen, müssen wir bei dem Moment beginnen, als die Preisspirale in Gang gesetzt wurde:

- > Erster Akt – 1998. Unsere Raststätten werden privatisiert: Der Bund unter der Regie des damaligen Verkehrsministers Mathias Wissmann ¹ verkauft die vormals bundeseigene Gesellschaft Tank und Rast AG an ein Konsortium aus Lufthansa und Investment-Unternehmen, darunter eine Tochtergesellschaft des Versicherungskonzerns Allianz. Der Erlös für die Staatskasse beträgt **640 Millionen Euro**.

Chris Vielhaus

Pinkeln kostet 70 Cent. Wenn du wüsstest, wo die hinfließen ...

www.perspective-daily.de/article/669/BIBVfwsa

- > Zweiter Akt – 2003/04. Sanifair startet: Sanifair wird deutschlandweit eingeführt und erhebt erstmals Kosten aufs Wasserlassen. Ein Jahr später wechselt der Besitzer von Tank & Rast erneut: zum Briten Guy Hands mit seiner Investment-Gesellschaft Terra Firma. Der Preis ist nach gerade einmal 6 Jahren mit **1,1 Milliarden Euro** bereits fast doppelt so hoch. Wirtschaftsexperten rätseln, warum dieser Kauf getätigt wird, da er nicht zu dem Investor passt und der Preis überhöht erscheint. ^{#2} Die Antwort soll 2 Jahre später erfolgen.
- > Dritter Akt – 2006. Finanztricks: Guy Hands macht Kasse, indem er Tank & Rast die eigenen Schulden aufbürdet, die Terra Firma für den Kauf gemacht hat. Gleichzeitig erhalten die Geldgeber eine Sonderzahlung von 400 Millionen Euro. Eine solche Rekapitalisierung ist nichts Ungewöhnliches und die gängige Vorgehensweise von »Heuschrecken« ^{*2} der Finanzwelt. ^{#3} Dadurch steigt die Schuldenlast von Tank & Rast mit einem Schlag um mehr als 1/3.
- > Vierter Akt – 2007. Weiterverkauf: Ein weiterer Investor betritt die Bühne: Die Deutsche Bank sichert sich für **1,2 Milliarden Euro** 50% der Anteile an Tank & Rast. Der Handelswert des stark überschuldeten Raststätten-Unternehmens beträgt damit bereits **2,4 Milliarden Euro**. Das neue Konsortium zieht im Jahr 2011 unter anderem die Preise fürs Austreten an: Ein Ausflug ins Sanifair-Wunderland kostet 0,70 Euro, an Bahnhöfen sogar bis zu 1 Euro. Die entstehenden 20 Millionen Euro Mehreinnahmen fließen nicht an die Pächter, sondern direkt an die Investoren. ^{#4}
- > Fünfter Akt – 2009. Zwischenbilanz: Nach 11 Jahren sind die Finanzinvestoren satt und der Terra-Firma-Chef Guy Hands mehr als zufrieden. Er verkauft Tank & Rast erneut an die Allianz samt Partner-Investoren: dem Münchener Versicherungskonzern Munich Re, dem kanadischen Pensionsfonds und dem Emirat Abu Dhabi. Der Verkaufspreis: **3,5 Milliarden Euro**, also das 6-Fache, was der Staat zu Anfang erhalten hat. Und das für ein Unternehmen, das zu diesem Zeitpunkt schon auf einem Schuldenberg von 2 Milliarden Euro saß. ^{*3}

Chris Vielhaus

Pinkeln kostet 70 Cent. Wenn du wüsstest, wo die hinfließen ...

www.perspective-daily.de/article/669/BIBVfwsa

Heute stehen die Zeichen bei Tank & Rast auf Expansion. Künftig plant das Unternehmen nach eigener Aussage, verstärkt Autohöfe aufzukaufen, die abseits der Autobahn nahe den Ausfahrten liegen. ^{#5} Also genau die Höfe, die mit einem kleinen Umweg eine letzte Möglichkeit bieten, den teureren Autobahn-Raststätten zu entkommen.

»Warum lässt sich das Verkehrsministerium das gefallen?«

In Zukunft könnte also Schluss sein mit den günstigen Alternativen für Autofahrer, wenn sie von der Autobahn abfahren. Doch genau das Vorhandensein von Alternativen war bisher das Argument des Bundeskartellamts, auch bei 95% Marktanteil von Tank & Rast nicht einzugreifen. Herbert Quabach, Geschäftsführer der Vereinigung Deutscher Autohöfe e. V., warnt vor den Folgen:

»Man hat uns beschieden, dass ein ausreichender regionaler Wettbewerb auf und neben der Autobahn herrsche und damit kein Handlungsbedarf bestehe. Das sehen wir nicht so.« – Herbert Quabach, Geschäftsführer der Vereinigung Deutscher Autohöfe e. V.

Am Beispiel Gütersloh zeigt sich, wie das enden kann. Hier betreibt Tank & Rast bereits einen Autohof abseits der Autobahn. Und so gibt es innerhalb von 90 Kilometern bloß noch Betriebe von Tank & Rast. Nicht nur die Autofahrer, auch Herbert Quabach ärgert das: »Man muss doch für faire Wettbewerbsbedingungen sorgen! Die Betroffenen sind die Urlauber und Seltenfahrer.« Auch der Automobilclub ACE ^{*} äußerte ^{#6} gegenüber dem *Tagesspiegel* den Verdacht, dass Tank & Rast »seine Marktmacht zu Lasten der Allgemeinheit missbraucht«. ^{#7}

Aber nicht nur die Verbraucher seien Leidtragende dieses Systems, sondern auch die Autobahn-Raststätten selbst, wie Tim Lubecki von der Gewerkschaft Nahrung, Genuss, Gaststätten (NGG) kommentierte: »Die Privatisierung ist eine Katastrophe für Pächter und Beschäftigte. Der

Chris Vielhaus

Pinkeln kostet 70 Cent. Wenn du wüsstest, wo die hinfließen ...

www.perspective-daily.de/article/669/BIBVfwsa

Druck auf sie wird weiter wachsen«. #8 Kurz gesagt: Außer den Investoren kennt das aktuelle Raststättensystem in Deutschland nur Verlierer.

Tank & Rast bewertet die Situation anders. Auf Anfrage teilte ein Unternehmenssprecher mit, dass der Betrieb der Autohöfe eine reine Ergänzung zum eigenen Kerngeschäft sei. Und weiter: »Marktrelevant ist unser Engagement abseits der Autobahn nicht, da Autohöfe erhebliche strukturelle Unterschiede zu Raststätten auf der Autobahn aufweisen. Die Kundengruppen unterscheiden sich signifikant. Die Raststätten von Tank & Rast bieten ein hochwertiges, umfangreiches Angebot für ein breites Kundenspektrum. Sie ziehen vor allem Schnellstopp-Gäste an sowie Familien, Geschäftsreisende und Stammkunden. [...]«

Zu »Inhalten von Franchiseverträgen sowie zu deren finanziellen Details« und den »Inhalten der Kooperationsverträge mit Markenpartnern« wie zum Beispiel McDonald's oder Burger King äußere man sich aus Wettbewerbsgründen grundsätzlich nicht.

Das zuständige Verkehrsministerium ist scheinbar mit dem Status quo zufrieden. Verkehrsminister Scheuer (CSU) reagierte bereits in der Vergangenheit bei kritischen Nachfragen von Journalisten zur Situation an den Raststätten offen ungehalten. So sieht sein Ministerium weiter untätig zu und vertraut auf die Spielregeln, die im ersten Akt, bei der Privatisierung von Tank & Rast, festgelegt wurden. Sie sind im ursprünglichen Verkaufsvertrag als Pflichten des Betreibers festgesetzt. #9 Das Problem daran: Kaum einer der Beteiligten schert sich darum. So ließ das Verkehrsministerium einen schriftlichen Fragekatalog unbeantwortet – und pocht auch nicht auf die vertraglich festgehaltenen Punkte aus dem Jahr 1998:

- > Erhalt des bewährten Systems »Fahren, Tanken und Rasten auf der Autobahn« für die Verkehrsteilnehmer
- > Erhalt der mittelständischen Pächterstruktur und deren unternehmerischer Freiheit

Chris Vielhaus

Pinkeln kostet 70 Cent. Wenn du wüsstest, wo die hinfließen ...

www.perspective-daily.de/article/669/BIBVfwsa

- > Erhalt der Angebotsvielfalt bei Tankstellen und Berücksichtigung der Interessen der mittelständischen Tankstellenbetreiber
- > Vermeidung von Monopolen
- > Eine ganzjährige, durchgehend unentgeltliche Benutzung ^{#10} der sanitären Anlagen ist zu [...] akzeptieren. *

Und obwohl die Investoren und Betreiber diese Regeln ignorieren, finanziert der Bund sie sogar mit. Denn für den Unterhalt der Parkplätze und der Zu- und Abfahrtswege kommen weiterhin Steuermittel auf – laut Verkehrsministerium 100 Millionen Euro im Jahr 2017. Auch die modernen Schnellladesäulen für E-Autos finanzierte der Bund mit 4 Millionen Euro mit, um die Energiewende anzukurbeln. Die Gewinne aus der Nutzung streicht künftig aber Tank & Rast ein. ^{#11}

Da drängt sich die Frage auf: Warum lässt sich das Verkehrsministerium das gefallen? Eine Antwort könnten die guten Kontakte von Tank & Rast in der Politik sein. So war eine ehemalige Lobbyistin des Unternehmens (2005–2011) ^{#12} persönliche Referentin des ehemaligen Verkehrsministers Alexander Dobrindt (CSU) und ist auch heute noch für die »Koordinierung der Beteiligung von Verbänden« im Bereich Leitung und Kommunikation im Ministerium tätig. ^{#13} Fehlt es also am Ende an politischem Willen, dem Treiben der Investoren ein Ende zu setzen?

Es gibt Regeln – sie müssen nur durchgesetzt werden

»Leider ist gerade das Verkehrsministerium ziemlich verrufen dafür, dass hier die Trennlinien zwischen öffentlichen und Konzerninteressen ziemlich verwischt werden – nicht nur im Bereich Autobahn-Raststätten.« – Victor Perli, Mitglied des Bundestages, Die Linke

Chris Vielhaus

Pinkeln kostet 70 Cent. Wenn du wüsstest, wo die hinfließen ...

www.perspective-daily.de/article/669/BIBVfwsa

Victor Perli kennt sich mit Raststätten auf Autobahnen aus. Er war es, der als Mitglied des Bundestags und Haushaltsexperte für Die Linke mit einer Anfrage ^{#14} an das Verkehrsministerium im August 2018 das Minusgeschäft des Bundes mit Tank & Rast aufgedeckt hat. Um Raststätten wieder bezahlbarer und Notdurft kostenlos zu machen, sieht er nur einen Weg: »Die Rückübertragung in die öffentliche Hand ist das realistischste Szenario, um die Abzocke von Kunden und überhaupt die ganze Auslieferung dieser Raststätten an Finanzspekulant^{en} zu beenden«. Im Kern würde das bedeuten, dass der Staat alles zurückkauft. Das könne über einen klassischen Kaufvertrag laufen. Das Hindernis: Die Verträge aus Akt 1 und dem Jahr 1998 laufen noch bis zum Jahr 2038. Und die aktuellen Inhaber werden ihr lohnendes Investment nicht einfach so aufgeben, solange es gute Profite abwirft.

Selbst wenn Verhandlungsbereitschaft signalisiert werden würde, sind weitere Schwierigkeiten denkbar: »Es ist anzunehmen, dass die letzten Käufer mindestens den Kaufpreis sehen wollen würden, den sie zuletzt gezahlt haben.« Also nicht 640 Millionen Euro wie im Jahr 1998, sondern mindestens 3,5 Milliarden wie im Jahr 2009.

Doch genau in einem solchen Fall könnten die vernachlässigten Pflichten und die 70 Cent für einen Toilettenbesuch eine entscheidende Rolle spielen. »Wir sollten nicht vergessen, dass sie beim Kauf spekulativ gehandelt haben, wohl wissend, dass die ursprünglich im Kaufvertrag festgehaltenen Pflichten nicht eingehalten werden«, gibt Perli zu bedenken. »Der Staat darf solche Spekulationen natürlich dann nicht auch noch honorieren, indem er denselben oder gar einen höheren Preis zahlt – und deswegen müsste man dann auch hart verhandeln.«

Und in einem solchen Fall besitzt der Staat die schwereren Geschütze: »Wenn man Finanzinvestoren gegenüber sitzt, bei denen wirklich nur die Zahlen zählen, dann muss man auch deutlich sagen: ›Liebe Leute, wenn ihr uns jetzt hier in einem letzten Akt noch mal abzocken wollt, dann haben wir auch andere Möglichkeiten, gegen euch vorzugehen. Wir vertreten als Staat die Bürgerinnen und Bürger – und wir spielen dieses Spiel nicht länger mit.« In letzter Instanz würde dies bedeuten, Artikel

Chris Vielhaus

Pinkeln kostet 70 Cent. Wenn du wüsstest, wo die hinfließen ...

www.perspective-daily.de/article/669/BIBVfwsa

14 des Grundgesetzes zu bemühen. Dort ist unter Absatz 3 festgehalten, dass zum Wohle der Allgemeinheit auch Enteignungen zulässig sind – das Schreckgespenst der Finanzwelt.

Dass diese Option nicht zu weit hergeholt ist, zeigt die Geschichte des Lkw-Mautsystems Toll Collect. Dieses ist erst im September 2018 verstaatlicht worden, nachdem die Betreiber den Staat jahrelang um Millionen von Euro betrogen hatten, ⁴ wie *Panorama* unter dem Titel »Die Maut-Mafia« berichtete. ^{#15}

Doch solange der öffentliche Druck fehlt und wir alle bereitwillig bis zu einem Euro im Sanifair-Wunderland an internationale Spekulanten zahlen, nur »weil es so schön sauber ist«, hat die Bundesregierung auch keinen Grund, ihren »Weiter so«-Kurs zu ändern.

Chris Vielhaus

Pinkeln kostet 70 Cent. Wenn du wüsstest, wo die hinfließen ...

www.perspective-daily.de/article/669/BIBVfwsa

Zusätzliche Informationen


- *1 Im Jahr 2007 wechselte Wissmann nach seinem Ausscheiden aus dem Bundestag direkt in die Wirtschaft und wurde Präsident des Verbandes der Automobilindustrie. Bis heute ist er als Lobbyist tätig und wirkte unter anderem in einem persönlichen Brief an Kanzlerin Angela Merkel darauf hin, dass die Fahrzeugbranche mehr Zeit bekam, schadstoffarme Autos zu produzieren. Den Brief begann er mit »Liebe Angela«.
- *2 Der damalige SPD-Vorsitzende Franz Müntefering verglich Investoren, die auf diese Weise vorgehen, mit einer »Heuschreckenplage«. Er prägte damit einen Begriff, der vor allem in den Medien heute anschaulich für sogenannte »Private-Equity-Gesellschaften« verwendet wird.
- *3 Ein wichtiger Beweggrund für den Kauf war, dass Versicherungen und Finanzanleger vermehrt in reale Werte investierten, die unabhängig von der Börsen- und Zinsentwicklung Gewinne versprechen.
- *4 Trotzdem plant CSU-Verkehrsminister Scheuer für das Jahr 2019, Toll Collect wieder an Konzerne zu vergeben, das Ausschreibungsverfahren läuft bereits. Grüne und Linke sprechen sich dafür aus, das Unternehmen in einer bundeseigenen Gesellschaft zu belassen.

Chris Vielhaus

Pinkeln kostet 70 Cent. Wenn du wüsstest, wo die hinfließen ...

www.perspective-daily.de/article/669/BIBVfwsa

Quellen und weiterführende Links

- #1** Selbstbeschreibung der Tank & Rast (2018)
 <https://tank.rast.de/unternehmen.html>
- #2** Infopapier der Böckler-Stiftung über Investmentgesellschaften (2005, PDF)
https://www.boeckler.de/pdf/mbf_investgesellschaften_2005.pdf
- #3** Manager Magazin – »Einmal volltanken, bitte!« (2006)
<http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/a-428641.html>
- #4** NDR – »Die Pinkelprofiteure« (2012)
<https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/panorama3/autobahntoiletten101.html>
- #5** Manager Magazin – Autobahnkette will 25 Autohöfe übernehmen (2016)
<http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/tank-rast-autobahnkonzern-will-massenhaft-autohoefe-kaufen-a-1078103.html>
- #6** Homepage des Auto Clubs Europa e. V.
<https://www.ace.de/>
- #7** Der Tagesspiegel – »Warum an Raststätten alles immer so teuer ist« (2018)
<https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/autobahnraststaetten-warum-an-raststaetten-alles-immer-so-teuer-ist/22927790.html>
- #8** Süddeutsche Zeitung – Die Rastplätze und die Heuschrecken (2015)
<https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/tank-rast-grosse-blase-1.2609022-2>

Chris Vielhaus

Pinkeln kostet 70 Cent. Wenn du wüsstest, wo die hinfließen ...
www.perspective-daily.de/article/669/BIBVfwsa

- #9** Kleine Anfrage der FDP (2005, PDF)
 <http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/15/046/1504625.pdf>
- #10** Der Vertrag lag Panorama vor und ist im Film zu sehen (2012)
<https://www.ndr.de/fernsehen/sendungen/panorama3/autobahntoiletten101.html>
- #11** Antwort des Verkehrsministeriums auf die Anfrage des MdB Victor Perli
 (2018, PDF)
https://www.linksfraktion.de/fileadmin/user_upload/PDF_Dokumente/Antwort_07-472-473_Perli.pdf
- #12** Abgeordnetenwatch zur Einführung eines Lobby-Registers (2017)
<https://www.abgeordnetenwatch.de/blog/2017-08-28/kommentar-christian-lindner-und-das-lobbyregister>
- #13** Organigramm Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Stand 2018)
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/Z/organigramm-leitung-politische-planung-koordinierung.html>
- #14** Antwort des Verkehrsministeriums auf die Anfrage des MdB Victor Perli (2018, PDF)
https://www.linksfraktion.de/fileadmin/user_upload/PDF_Dokumente/Antwort_07-472-473_Perli.pdf
- #15** NDR Panorama – Wie Toll Collect mit Steuergeld umgeht (2018)
<https://daserste.ndr.de/panorama/archiv/2018/Luxushotel-und-Partys-Wie-Toll-Collect-mit-Steuergeld-umgeht,tollcollect112.html>

Chris Vielhaus

Pinkeln kostet 70 Cent. Wenn du wüsstest, wo die hinfließen ...
www.perspective-daily.de/article/669/BIBVfwsa