ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Schmal, W. Benedikt; Zombek, Max

Research Report

Monopolrenten an der Autobahn: Politökonomische Wettbewerbsverzerrungen in der Raststättenkonzessionierung

FORMOE Policy Impuls, No. 3

Provided in Cooperation with:
FORMOE - Forschungsforum Mobilitätsökonomik

Suggested Citation: Schmal, W. Benedikt; Zombek, Max (2025) : Monopolrenten an der Autobahn: Politökonomische Wettbewerbsverzerrungen in der Raststättenkonzessionierung, FORMOE Policy Impuls, No. 3, FORMOE - Forschungsforum Mobilitätsökonomik, Ilmenau

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/314942

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

FORMOE
Forschungsforum
Mobilitätsökonomik

Monopolrenten an der Autobahn:

Politökonomische Wettbewerbsverzerrungen in der Raststättenkonzessionierung

FORMOE Policy Impuls #3

W. Benedikt Schmal & Max Zombek

FORMOE
Forschungsforum Mobilitätsökonomik

Wettbewerbsökonomische Implikationen der Marktstrukturen bei Autobahnraststätten und -haltepunkten

Die Infrastruktur der deutschen Autobahnen ist von zentraler Bedeutung für den Wirtschaftsverkehr, den Tourismus und die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger. Ein zentraler Bestandteil dieser Infrastruktur sind Haltepunkte entlang der Fernstraßen. Autobahnraststätten und Autohöfe dienen nicht nur der Erholung, sondern auch der Versorgung von Autofahrern mit Kraftstoffen dienen. Im Zuge der Antriebswende hin zur Elektromobilität wird ihre Rolle als wichtige Ladepunkte mutmaßlich noch größer werden. Der Markt für Autobahnraststätten in Deutschland ist jedoch stark monopolisiert: Die Autobahn Tank & Rast Gruppe GmbH & Co. KG (Tank & Rast) besitzt eine marktbeherrschende Stellung mit einem Anteil von über 90 % der Konzessionen für Raststätten entlang der Autobahnen.[1]

Dies ist historisch bedingt: In den 1950er Jahren wurde der Betrieb von Autobahnraststätten staatlich organisiert. In den 1990er Jahren wurde die bundeseigene Betriebsgesellschaft als "Tank & Rast" en bloc privatisiert.[2] Dabei wäre eine solche Form der Privatisierung nicht notwendig gewesen. Viel mehr wäre ein individueller Verkauf der Standorte ratsam gewesen. Ökonomisch hat das einen einfachen Grund: Anders als die Verkehrswege sind die Raststätten selbst kein natürliches Monopol. Wettbewerb entlang der Autobahnen ist nicht nur denkbar, sondern sinnvoll und wünschenswert. Denn die aktuelle Quasi-Monopolstruktur führt zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen, insbesondere in Form überhöhter Preise, geringer Angebotsvielfalt und mangelnder Innovationsanreize. Diese Situation beeinträchtigt sowohl die Konsumentenwohlfahrt als auch die wirtschaftliche Entwicklung alternativer Anbieter wie Autohöfe, die abseits der Autobahnen oft eine preiswertere und qualitativ hochwertigere Alternative bieten. Um dieser Problematik zu begegnen und einen funktionierenden Wettbewerb entlang der Fernstraßen zu etablieren, sollten gezielte regulatorische Maßnahmen ergriffen werden. Im Zentrum sollte die Entflechtung der Interessen stehen, um politökonomische Zielkonflikte zu vermeiden.

[1] Vergleiche Niklas Záboji: "Subventioniert der Bund das Monopol von Tank & Rast?", Frankfurter Allgemeine Zeitung, 8.8.2018,
[2] Siehe Historie der "Tank & Rast": https://tank.rast.de/unternehmen/

Gleiche Sichtbarkeit aller Anbieter

Autohöfe, die sich in der Nähe von Autobahnausfahrten befinden, stellen eine wettbewerbliche Alternative zu den teuren Autobahnraststätten dar. Allerdings sind sie für Autofahrer oft schwer zu finden, da die Beschilderung auf Autobahnen hochgradig ungleich ist: Während Raststätten bis zu vier Hinweisschilder direkt an der Fahrbahn positionieren können, dürfen Autohöfe höchstens ein Schild an der Autobahn aufstellen.[3] Dies ist rund 1000m vor der entsprechenden Ausfahrt vorgesehen.[4] Allerdings ist der Autohof selbst in der Regel von der Autobahn aus – anders als Raststätten-Nebenbetriebe – kaum oder gar nicht zu sehen, sodass die Autofahrer keine visuelle Erinnerung an den Autohof haben bzw. an der Autobahnausfahrt selbst keine Zusicherung finden, dass dies die korrekte Abfahrt ist.

Wenn Autofahrer die häufig verwendeten Schildertürme der Autohöfe sehen, ist es oft bereits zu spät, die zugehörige Autobahnausfahrt anzusteuern. Aufgrund der hohen Geschwindigkeiten auf deutschen Autobahnen in Verbindung mit der dafür benötigten Aufmerksamkeit, ist eine wiederholte Signalisierung einer nahenden Pausenmöglichkeit ein entscheidender Wettbewerbsvorteil.

Neben der Ausweitung der individuellen Beschilderung sollten Autohöfe zudem auch bei dem Hinweis auf kommenden Tankmöglichkeiten berücksichtigt werden: Gegenwärtig werden Hinweisschilder für Raststätten häufig um eine Angabe ergänzt, in wie vielen Kilometern Entfernung die nächste Tankmöglichkeit liegt. Bei dieser Zählung werden Autohöfe jedoch nicht beachtet, sodass der Eindruck entstehen kann, die Distanzen seien länger als sie tatsächlich sind. Dadurch entsteht zusätzlicher Druck auf die Autofahrer, an einer Rast*stätte* zu tanken.

[3] Siehe Lenz & Würtenberger (2010): “Wegweisende Beschilderung auf Autobahnen - zur Verfassungswidrigkeit der Ungleichbehandlung von Autobahnnebenbetrieben und Autohöfen.” In: *Verwaltungsblätter für Baden-Württemberg (VBlBW) - Zeitschrift für öffentliches Recht und öffentliche Verwaltung,* Heft 4/2010, S. 141-146.
[4] Siehe bspw. Bundestagsdrucksache 19/32011, S. 7.

Interessenkonflikte als Hindernis

Für den Betrieb einer Raststätte – einem sogenannten “Nebenbetrieb” einer Bundesautobahn – ist eine Konzession nötig. Diese wird von der bundeseigenen Autobahn GmbH vergeben. Die Bepreisung der Konzession erfolgt auf Grundlage der BAB-Konzessionsabgabenverordnung (BAB-KAbgV). Relevant sind sowohl die abgesetzten Treibstoffmengen ebenso wie der Gesamtumsatz des Nebenbetriebs. In der aktuell gültigen Fassung sind das 23ct pro Hektoliter Benzin und 18ct pro Hektoliter verkauften Diesel-Kraftstoffs. Darüber hinaus sind 1,1% des Gesamtumsatzes als Konzessionsabgabe an das zuständige Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) zu entrichten. Die Höhe der Abgabe kann dabei vom Bundesverkehrsministerium (BMDV) im Rahmen der KAbgV ohne Zustimmung des Bundesrates festgelegt und verändert werden (vgl. §15 Bundesfernstraßengesetz. FStrG). Der gesetzliche Rahmen sieht Obergrenzen bei 1,53€ je Hektoliter Kraftstoff und 3% des Umsatzes vor.

BMDV und BALM könnten also den Preis für die Konzession also noch deutlich steigern. Das würde allerdings das politökonomische Problem verschärfen, das bereits jetzt besteht: Der Bund verdient am Erfolg der Autobahn-Nebenbetriebe aktiv mit. Das ist bei Autohöfen und der gesamten rückwärtigen Infrastruktur ohne eigene Autobahnanbindung anders. Für Betriebe ohne eigene Auf- und Abfahrt von der Autobahn können keine Konzessionen vergeben und somit auch keine Konzessionserträge realisiert werden. Der Bund hat also ein Interesse am betriebswirtschaftlichen Erfolg der Autobahnraststätten.

Dies macht es ökonomisch rational, Raststätten direkt an der Autobahn Autohöfen und anderen Haltepunkten in der Nähe vorzuziehen. Die Ungleichheit der Beschilderung ist ein ideales Beispiel dafür. Hinweisschilder, die Autofahrer zu Autohöfen lotsen, sind für den Staat weniger lukrativ als solche, die zu Raststätten führen. Dasselbe gilt für die Entfernungsdeklaration der nächsten Tankmöglichkeit. Am abgesetzten Treibstoff an Raststätten verdient der Fiskus stärker als an Autohöfen, da die Konzessionsgebühren sowohl die Treibstoffmenge als auch den Gesamtumsatz berücksichtigen.

Die Ungleichbehandlung von Raststätten und Autohöfen wurde zwar gerichtlich festgestellt (siehe OVG Rheinland-Pfalz, AZ 7 A 10737/16),[5] allerdings als rechtmäßig eingestuft. Ökonomisch sinnvoll ist sie allerdings nicht. Hinzu kommt das Paradoxon, dass bereits im Jahr 2000 der Bundesrat festgestellt hatte (Drucksache 599/00),[6] dass die Parkmöglichkeiten für den Güterverkehr an Raststätten nicht ausreichen, um den Bedarf, der seitdem stark gestiegen ist, zu decken. Einerseits verlässt sich der Gesetzgeber damit bei der Schaffung einer hoheitlichen Aufgabe, der Verkehrssicherheit durch die Ermöglichung der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten, auf rein private Anbieter, die Autohöfe. Andererseits benachteiligt er diese in essentiellen Dimensionen.

Darüber hinaus billigt das Oberverwaltungsgericht den zuständigen Straßenverkehrsbehörden einen Ermessensspielraum in der Ungleichbehandlung zu. Unabhängig von der juristischen Dimension ist dies ökonomisch problematisch, denn das Ermessen ist potenziell verzerrt, weil die öffentliche Hand wie beschrieben von der Ungleichbehandlung finanziell profitiert. Politökonomisch problematisch ist, dass der Staat gleichsam Regelsetzer und Teilnehmer ist: Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM, vormals Bundesamt für Güterverkehr BAG) vereinnahmt die Konzessionsabgaben, die Verkehrsschilder werden von der Autobahn GmbH verantwortet. Beide Institutionen gehören zum Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr. Und nicht nur das: Wie bereits beschrieben, erlaubt §15 FStrG dem Bundesministerium das Recht ein, selbständig die Höhe der Konzessionsabgaben (bis zu einer Obergrenze) selbst festzulegen. Die ökonomische Anreizverzerrung für Ermessensentscheidungen ist also offenkundig.

Das Quasi-Monopol der Raststätten als ökonomische Konsequenz

Nach der rechtlichen Privatisierung der Autobahnnebenbetriebe zur Tank & Rast mit anschließendem Verkauf in den 1990er Jahren ist bis heute kaum Wettbewerb in diesem Markt entstanden. Wie eingangs beschrieben, betreibt die Tank & Rast nach wie vor über 90% der Raststätten an deutschen Autobahnen. Wettbewerb findet also allenfalls punktuell statt. Für Raststätten ebenso wie für den Staat kann das allerdings eine Win-Win-Lösung darstellen.

[5] Siehe https://www.landesrecht.rlp.de/bsrp/document/NJRE001302840
[6] Siehe https://dserver.bundestag.de/brd/2000/D599+00.pdf

Die mikroökonomische Theorie der Unternehmung skizziert klar, dass eine monopolistische Preis- und Mengensetzung derjenigen im Wettbewerb überlegen ist, was den Gewinn des Unternehmens betrifft. Da die Konzessionsabgaben wissenschaftlich gesehen als Wert- oder ad valorem Steuer erhoben werden, profitiert der Staat von den überhöhten Preisen im Monopol.

Dem gegenüber steht der Rückgang in der verkauften Menge durch den höheren Preis. Allerdings spielt hier die Elastizität der Nachfrage eine entscheidende Rolle: Aufgrund mangelnden Wettbewerbs an der Autobahn und der oft weiter entfernten oder – mangels Schildern – unbekannten Alternativen abseits der Fernstraßen, können Verbraucher oft kaum ausweichen in ihrem Konsum. Entsprechend gering ist die Elastizität oder Preissensibilität der Konsumenten. Das wiederum legt nahe, dass der positive Preiseffekt des Quasi-Monopols den Mengenrückgang überkompensieren dürfte. Neben den Raststättenbetreibern direkt an der Autobahn profitiert also auch der Staat. Keiner der Beteiligten dürfte demzufolge ein Interesse daran haben, die gegenwärtigen Konzessionsmodalitäten zu ändern.

Benachteiligt werden die Verbraucher – sowohl Privatreisende als auch Außendienstmitarbeiter und die vielen Fernfahrer mit ihren LKWs, die auf die Versorgungsinfrastruktur entlang der Autobahnen angewiesen sind.

Zusätzlich verschärft wird dieser Umstand auch noch durch den Hochlauf der Elektromobilität. Im Vergleich zu Verbrennern verfügen Elektrofahrzeuge im Schnitt noch immer über geringere Reichweiten. Außerdem liegen selbst Schnellladesysteme zeitlich deutlich über der Dauer eines gewöhnlichen Tankvorgangs mit Treibstoff. Beide Faktoren sorgen dafür, dass tendenziell öfter und dann auch länger gehalten wird. Das Vermeiden von Umwegen wird – im Vergleich zu Verbrennerfahrzeugen – relevanter. Insgesamt ist also davon auszugehen, dass die Bedeutung von Raststätten in den nächsten Jahren zunehmen wird.

Maßnahmen für mehr Wettbewerb

1. **Einheitliche Regelung bei der Beschilderung:** Die Autobahn GmbH und die regionalen Autobahnmeistereien müssen einheitliche Regeln bekommen, welche Anrainer Schilder entlang der Autobahn aufstellen dürfen, in welcher Entfernung zur entsprechenden Abfahrt und in welcher Häufigkeit. Nur so lassen sich arbiträre Entscheidungen oder solche, die politökonomisch Sinn ergeben, aber den Wettbewerb schwächen, vermeiden. Zudem ist zu erwägen, ob Schilder mit dynamischen Angaben zu Kraftstoff bzw. Ladepreisen der drei nächsten Haltepunkte aufgestellt werden sollten – wie es etwa in Italien bereits heute aus Transparenzgründen üblich ist.

2. **Reform der Konzessionsabgabe und Kostenteilung**: Die aktuelle Konzessionierung macht monopolistische Preissetzung bei geringer Nachfrageelastizität für die Nebenbetrieben ebenso wie für den Fiskus attraktiv. Zugleich kommt die öffentliche Hand für die Infrastruktur auf, die die Raststätten an die Autobahn anbindet, konkret also bspw. die Ab- und Auffahrten. Die Kosten für Errichtung und Unterhalt sollten von den Raststätten zu tragen sein. Im Gegenzug sollte die Konzessionsabgabe vom Umsatz abgekoppelt werden und auf Fixbeträge reduziert werden.
   Das verhindert “Erfolgsbeteiligungen”, welche die oben genannten Anreizverzerrungen erst verursachen, da die öffentliche Hand ein finanzielles Interesse am Erfolg der privat bewirtschafteten Nebenbetriebe erhält.[7] Gegebenenfalls können diese nach Verkehrsfrequenz auf den korrespondierenden Autobahnen gestaffelt werden. Auf diese Weise hätte die öffentliche Hand ein Interesse an einer guten Auslastung der Fernstraßen, ohne allerdings Autohöfe zu benachteiligen. Um den Wettbewerb und die Innovationszyklen zu erhöhen – etwa im Hinblick auf eine kluge Verbindung von Lademöglichkeiten und gastronomischen Angeboten – sollte die Dauer der Konzessionen tendenziell verkürzt werden.

[7] Zur spieltheoretischen Modellierung dieses Modells, siehe bspw. Schmal, W. B. (2020): “Compliancerisiken staatlicher Unternehmensbeteiligungen.” In: *WiSt - Wirtschaftswissenschaftliches Studium* 49 (11), S. 29-35.

3. **Steuervergünstigung für die Ansiedlung neuer Raststätten**: Anstatt direkt Subventionen auszuzahlen, könnten neue Marktteilnehmer Steuergutschriften erhalten, um die Steuerlast in den ersten Jahren des Betriebs zu senken und auf diese Weise eine Ansiedlung attraktiv zu machen und Wettbewerb zu fördern.

Fazit

Die derzeitige Marktstruktur der Autobahnraststätten in Deutschland weist erhebliche wettbewerbsökonomische Verzerrungen auf. Die historisch gewachsene Quasi-Monopolstellung der Tank & Rast Gruppe führt aus ökonomischer Sicht zu überhöhten Preisen, eingeschränkter Angebotsvielfalt und mangelnden Innovationsanreizen. Während sich Autohöfe als potenzielle Wettbewerber anbieten, wird ihre Marktstellung durch ungleiche regulatorische Rahmenbedingungen, insbesondere in der Beschilderung, negativ beeinflusst.

Ein zentrales Problem liegt in den politökonomischen Interessenkonflikten des Bundes. Als Verantwortlicher für die Konzessionen und zugleich finanzieller Profiteur der monopolistischen Marktstruktur hat der Staat wenig Anreize, wettbewerbsfördernde Maßnahmen umzusetzen. Die derzeitige Gestaltung der Konzessionsabgaben verstärkt diese Problematik, indem sie sowohl für die Nebenbetriebe als auch für den Staat ein monopolistisches Preissetzungsverhalten wirtschaftlich attraktiv macht, während die Konsumenten mit überhöhten Preisen belastet werden.

Um den Wettbewerb zu fördern und faire Marktbedingungen zu schaffen, sind gezielte Reformen erforderlich. Erstens sollte eine einheitliche Regelung zur Beschilderung von Raststätten und Autohöfen eingeführt werden, um eine gleichberechtigte Sichtbarkeit zu gewährleisten. Zweitens ist eine Reform der Konzessionsabgaben notwendig, um die monopolistische Preisgestaltung nicht mehr attraktiv für die öffentliche Hand zu machen. Zuletzt sollten die Kosten der Autobahnanbindung stärker den Raststättenbetreibern in Rechnung gestellt werden, wobei im Gegenzug die anteiligen Konzessionsabgaben auf Fixbeträge umgestellt werden sollten, damit Betreiber stärker vom eigenen wirtschaftlichen Erfolg profitieren. Drittens könnten steuerliche Anreize für neue Marktteilnehmer geschaffen werden, um Wettbewerb langfristig zu stimulieren, ohne Fördertöpfe auflegen zu müssen.

Diese Maßnahmen könnten die Konsumentenwohlfahrt erheblich verbessern und einen wichtigen Beitrag zur Transformation des Individualverkehrs leisten. Die aktuelle Situation zeigt exemplarisch, wie politökonomische Interessen eine funktionierende Wettbewerbsordnung behindern können. Eine Reform dieses Sektors wäre daher nicht nur aus ökonomischer, sondern auch aus ordnungspolitischer Perspektive dringend geboten.

Über das FORMOE Forschungsforum Mobilitätsökonomik

Das FORMOE - Forschungsforum Mobilitätsökonomik ist eine innovative Initiative zur wissenschaftlichen Untersuchung der ökonomischen Herausforderungen und Chancen der Mobilität im 21. Jahrhundert. Als unabhängiges Forschungsinstitut in der angewandten Politikberatung mit wissenschaftlichem Anspruch schafft FORMOE eine einzigartige Plattform für interdisziplinäre Forschung und Kooperation, um zentrale wirtschaftliche und gesellschaftliche Fragestellungen der Mobilität ökonomisch zu analysieren.
Das Forum wurde von den Ökonomen Dr. W. Benedikt Schmal und Max Zombek, M.A. ins Leben gerufen und geleitet. Es dient dem Aufbau von mobilitätsökonomischer Expertise in Ostdeutschland und soll den Diskurs zu Mobilitätsfragen um eine ökonomische Perspektive bereichern. Erster Forschungsschwerpunkt wird die gegenwärtige Krise der Automobilhersteller und der verbundenen Zulieferindustrie.
Website: www.formoe.org

Kontakt: wbschmal@gmail.com // max.zombek@b-tu.de

Bisherige FORMOE Policy Impulse

- **Wettbewerb auf der Schiene ist multidimensional: Maßnahmen für mehr Konkurrenz auf der Schiene**. FORMOE Policy Impuls #2. Abrufbar **hier**
- **En Route 2029: 9 Maßnahmen für eine zukunftsgewandte Mobilitätspolitik der nächsten Bundesregierung**. FORMOE Policy Impuls #1. Abrufbar **hier**

Bildnachweis Titelseite: Image by Alexa from Pixabay