

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Swantje Henrike Michaelsen und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Emissionen durch den Standbetrieb von Lastkraftwagen auf Rastanlagen

Die Nutzung von Park- und Rastanlagen entlang der Bundesfernstraßen durch den Straßengüterverkehr ist seit Jahren durch eine erhebliche Überlastung gekennzeichnet. In einem Dossier des Deutschen Gewerkschaftsbundes Faire Mobilität heißt es, bei Nutzung von Park- und Rastplätzen kommt es bereits seit Jahren zu Engpässen bei Lkw-Stellplätzen und das hat sich auch im Jahr 2025 laut dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat nicht verändert (www.faire-mobilitaet.de/fachinformationen/brancheninformationen/internationaler-strassentransport/arbeitsbedingungen/, www.dvr.de/presse/fehlende-lkw-stellplaetze).

Dabei wird vermehrt beobachtet, dass Stellflächen nicht nur für die vorgeschriebenen Ruhezeiten genutzt werden, sondern dauerhaft durch abgestellte Auflieger ohne Zugmaschine oder längerfristig abgestellte Gespanne blockiert werden (Dauerparker) (www.fba.bund.de/DE/Meldungen/20220216_OW_I.html, www.dekra.net/de/stopp-fuer-dauerhaftes-abstellen-von-aufliegern/). Die Folge ist eine zusätzliche Verschärfung der ohnehin angespannten Parksituation. Berufskraftfahrer*innen haben dadurch Schwierigkeiten, ihre gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten. In der Praxis führt dies häufig zu Ausweichverhalten wie dem Parken auf Ein- und Ausfädelstreifen oder anderen ungeeigneten Flächen, was erhebliche Risiken für die Verkehrssicherheit mit sich bringt (www.faire-mobilitaet.de/fachinformationen/brancheninformationen/internationaler-strassentransport/arbeitsbedingungen/, www.ada.c.de/news/lkw-parken-raststaetten-2025/).

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, in welchem Umfang Dauerparken auf Rastanlagen stattfindet, welche Maßnahmen dagegen ergriffen werden und wie sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Arbeitsbedingungen der Fahrer*innen verbessert werden können.

Des Weiteren betreiben während ihrer – unter anderem in der Verordnung EG Nr. 561/2006 gesetzlich vorgeschriebenen – Ruhezeiten zahlreiche Lastkraftwagen auf Rastanlagen entlang der Bundesfernstraßen in Deutschland Dieselaggregate zur Kühlung von Aufliegern sowie Motoren zur Stromversorgung des Fahrerhauses („Cabin Power“). Das führt zu einem hohen Kraftstoffverbrauch wodurch erhebliche Mengen an CO₂-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen sowie Lärmbelastungen entstehen (<https://cedelft.eu/publications/electrical-trailer-cooling-during-rest-periods/>).

Unter anderem wurden in einem Arbeitspapier des vom Bundesministerium für Verkehr eingesetzten Expertenforums für klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur (EKMI) Maßnahmen zur Treibhausgasminderung evaluiert. Dabei wird festgehalten, dass eine „Ruhezeitenkonforme Ladeinfrastruktur, ausreichend Lkw-Stellplätze und Aufenthaltsqualität an Ladepunkten [...] mitgedacht wer-

den“ sollen. Das soll unter anderem durch geringere Lärmbelastung und Erschütterungen erfolgen (Arbeitsbericht Expertenforum klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur, Juli 2025, S. 18)

Es besteht technisch die Möglichkeit, Kühltrailer sowie Bordstromsysteme von Lkw während der Standzeiten über externe Stromanschlüsse zu versorgen und dadurch den Betrieb von Dieselaggregaten zu vermeiden.

Am 28. Juli 2025 wurde dem Bundesministerium für Verkehr nach Kenntnis der Fragestellenden ein entsprechender Vorschlag zur Elektrifizierung von Lkw-Stellplätzen übermittelt. Dieser Vorgang wird im Bundesministerium unter dem Aktenzeichen Z 24.MK 402 EKMI – Elektrifizierung von Lkw-Stellplätzen geführt.

Nach Kenntnis der Fragesteller liegt bislang keine Antwort des Bundesministeriums auf dieses Schreiben vor.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Lkw-Stellplätze gehen durch sogenannte Dauerparker entlang der Bundesfernstraßen
 - a) auf bewirtschafteten Rastanlagen,
 - b) auf unbewirtschafteten Rastanlagen sowie
 - c) auf Autohöfenverloren?
2. In welchem Umfang wird systematisch erfasst, ob Lkw-Stellplätze an Autobahnparkplätzen und Rastanlagen durch Dauerparker (Auflieger ohne Zugmaschine, längerfristig abgestellte Gespanne) blockiert werden?
3. Welche bestehenden rechtlichen Möglichkeiten zu Kontrollen, zur Begrenzung von Höchstparkzeiten und zur Ahndung zweckfremder Nutzung werden konsequent geprüft und angewendet (bitte begründen)?
4. Welche weiteren Schritte gedenkt die Bundesregierung einzuleiten, um die Lkw-Stellplätze entlang der Bundesfernstraßen wieder vollumfänglich verfügbar zu machen (bitte begründen)?
5. Welchen Status hat der im Bundesministerium für Verkehr unter dem Aktenzeichen: Z 24- MK 402 EKMI – Elektrifizierung von Lkw-Stellplätzen geführte Vorgang vom 28. Juli 2025?
6. Welche Vorgänge wurden im Bereich Elektrifizierung von Lkw-Stellplätzen aufgrund des vom Bundesministerium für Verkehr eingesetzten Expertenforums für klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur (EKMI) eingeleitet?
7. Gibt es eine fachliche Bewertung zu einer Elektrifizierung von Lkw-Stellplätzen durch das Bundesministerium?
Wenn ja, bitte anfügen.
8. Wie viele Lkw-Stellplätze bestehen derzeit entlang der Bundesfernstraßen
 - a) auf bewirtschafteten Rastanlagen,
 - b) auf unbewirtschafteten Rastanlagen sowie
 - c) auf Autohöfen?
9. Wie viele zusätzliche Lkw-Stellplätze sind in den kommenden Jahren
 - a) auf bewirtschafteten Rastanlagen,

- b) auf unbewirtschafteten Rastanlagen sowie
 - c) auf Autohöfen
geplant?
10. In welchem Umfang wird bei der Planung zusätzlicher Lkw-Stellplätze der Bedarf an sicherer und menschenwürdiger Infrastruktur für Pausen und längere Aufenthalte der Fahrer*innen stärker berücksichtigt?
11. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass Auftraggeber*innen und große Logistikketten entlang der Liefer- und Transportketten ihrer Verantwortung für ausreichende eigene Abstell- und Betriebshofkapazitäten nachkommen und die hierfür entstehenden Kosten nicht auf die öffentliche Infrastruktur abgewälzt werden?
12. Wie viele Lkw parken durchschnittlich täglich auf Rastanlagen entlang der Bundesfernstraßen in Deutschland?
Bitte aufschlüsseln nach durchschnittlich täglich parkenden Lkw
- a) auf bewirtschafteten Rastanlagen,
 - b) auf unbewirtschafteten Rastanlagen sowie
 - c) auf Autohöfen?
13. Wie hoch ist der Anteil international zugelassener Lkw auf Rastanlagen entlang der Bundesfernstraßen?
14. Wie wurde der Anteil international zugelassener Lkw auf Rastanlagen entlang der Bundesfernstraßen ermittelt?
15. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil von Kühl-Lkw beziehungsweise Kühltrailern an den auf Rastanlagen entlang der Bundesfernstraßen parkenden Lkw?
Bitte getrennt nach deutscher und internationaler Zulassung.
16. Von welcher durchschnittlichen Standdauer pro Tag geht die Bundesregierung bei parkenden Lkw auf Rastanlagen entlang der Bundesfernstraßen aus?
Bitte getrennt nach deutscher und internationaler Zulassung.
17. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den jährlichen Kraftstoffverbrauch und die CO₂-, Feinstaub- und NO_x-Emissionen durch den Betrieb von
- a) dieselbetriebener Kühlaggregate im Standbetrieb auf Rastanlagen entlang der Bundesfernstraßen?
 - b) durch den Motorlauf zur Stromversorgung des Fahrerhauses („Cabin Power“)
- im Standbetrieb auf Rastanlagen der Bundesfernstraßen?
18. Welche Datengrundlagen und Studien legt die Bundesregierung ihrer Bewertung der Emissionen aus dem Standbetrieb von Lkw zugrunde?
19. Bezieht die Bundesregierung internationale Transitverkehre und Kobotage in ihre Emissionsbetrachtung für Infrastrukturmaßnahmen an Rastanlagen ein?
20. Welche Kosten pro eingesparter Tonne CO₂ erwartet die Bundesregierung bei einer Elektrifizierung von Lkw-Stellplätzen?
21. Wie stehen diese Kosten nach Einschätzung der Bundesregierung im Vergleich zu anderen Maßnahmen zur CO₂-Minderung im Verkehrssektor?

22. Welche Planungen oder Konzepte verfolgt die Bundesregierung derzeit, um Rastanlagen, insbesondere auch unbewirtschaftete Rastanlagen, mit Netzanschlüssen auszustatten?
23. Wie schätzt die Bundesregierung den Bedarf an Netzanschlüssen an Rastanlagen ein?
24. Welche elektrischen Anschlussleistungen sind typischerweise erforderlich bzw. geplant?
25. Wie hoch sieht die Bundesregierung das Ergänzungspotenzial durch elektrische Versorgungseinrichtungen für Lkw im Standbetrieb (z. B. 22 bis 44 kW) und dem Ausbau von Hochleistungs-Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Lkw (Overnight Charging) und als mögliche Backup-Versorgung bei Ausfällen oder Nichtverfügbarkeit von Schnellladeinfrastruktur?
26. Welche Steuer- und Abgabemehreinnahmen erwartet die Bundesregierung, wenn große Teile des im Straßengüterverkehr verbrauchten Diesels, der nach Kenntnis verschiedener Studien im Ausland getankt und versteuert wird, jedoch in Deutschland verbraucht wird (Transitverkehr und Kabotage), während der Standzeiten durch Strom ersetzt wird?
27. In welchem Verhältnis stehen diese potenziellen Steuermehreinnahmen zum geschätzten Investitionsbedarf für Stromanschlüsse an Lkw-Stellplätzen?
28. Welche Entwicklung erwartet die Bundesregierung beim Markthochlauf batterieelektrischer Lkw sowie vollelektrischer Kühlaggregate in den kommenden Jahren?

Berlin, den 6. Juli 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion