

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/7472 –**

Emissionen durch den Standbetrieb von Lastkraftwagen auf Rastanlagen

Vorbemerkung der Fragesteller

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-strassen-transport/arbeitsbedingungen/, www.dvr.de/presse/fehlende-lkw-stellplaetze).

Dabei wird vermehrt beobachtet, dass Stellflächen nicht nur für die vorgeschriebenen Ruhezeiten genutzt werden, sondern auch dauerhaft durch abgestellte Auflieger ohne Zugmaschine oder längerfristig abgestellte Gespanne blockiert werden (Dauerparker; www.fba.bund.de/DE/Meldungen/20220216_OWI.html, www.dekra.net/de/stopp-fuer-dauerhaftes-abstellen-von-aufliegern/). Die Folge ist eine zusätzliche Verschärfung der ohnehin angespannten Parksituation. Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer 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-strassen-transport/arbeitsbedingungen/, www.adac.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 Fahrerinnen und Fahrer 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 werden“ 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 Lkws während der Standzeiten über externe Stromanschlüsse zu versorgen und dadurch den Betrieb von Diesellaggregaten 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 Bundesverkehrsministerium unter dem Aktenzeichen Z 24.MK 402 EKMI – Elektrifizierung von Lkw-Stellplätzen – geführt.

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

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)?

Die Fragen 1 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Gebrauch der Bundesfernstraßen, zu dem auch die gewidmeten Verkehrsflächen auf Rastanlagen der Bundesautobahnen gehören, ist jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften zum Verkehr gestattet (Gemeingebrauch). Auch der ruhende Verkehr gehört zum Gemeingebrauch. Straßenverkehrsrechtlich werden für das Parken auf Rastanlagen an Bundesautobahnen in der Regel keine zeitlichen Beschränkungen getroffen. Diese wären durch die zuständigen Polizeibehörden faktisch auch kaum zu kontrollieren.

Die Möglichkeit, eine Parkraumbewirtschaftung mittels kostenpflichtigen Zugangssystemen für Parkdauern über 24 Stunden zu verwirklichen, würde einen erheblichen Aufwand verursachen und ohne Schrankensysteme o. ä. nicht kontrollierbar sein. Diese Systeme wären aber für die Mehrzahl der Lkw-Fahrer, die nicht so lange parken, überflüssig und für das Ziel attraktiver Arbeitsbedingungen kontraproduktiv, zumal die Verhinderung eines Missbrauchs angesichts

der wenigen Fälle auf den allgemeinen Lkw-Stellplatzmangel nur minimale Auswirkungen hätte.

Wenn in Einzelfällen Lkw auf einer Rastanlage für eine Zeit abgestellt sind, die die Lenk- und Ruhezeiten in erheblichem Maße überschreitet, bestehen Anhaltspunkte für eine Verlagerung der Gewerbefläche in den öffentlichen Verkehrsraum und somit für eine unerlaubte Sondernutzung nach § 8 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG). Für die Beendigung einer solchen unerlaubten Sondernutzung ist nach § 8 Absatz 7a FStrG die Autobahn GmbH des Bundes zuständig. Für die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten ist nach § 23 Absatz 3 FStrG das Fernstraßen-Bundesamt zuständig. Die Autobahn GmbH des Bundes führt keine systematische Erfassung von Fahrzeugen (einschließlich abgestellter Zugmaschinen, Anhänger oder Auflieger) durch, die mehrere Tage auf Rastanlagen verbleiben. Zur Nutzung und Auslastung der abseits der Autobahn privat betriebenen Autohöfe liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

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?

Der Vorgang wurde abschließend bearbeitet.

6. Welche Vorgänge wurden im Bereich Elektrifizierung von Lkw-Stellplätzen aufgrund des vom Bundesministerium für Verkehr eingesetzten Expertenforums für klimafreundliche Mobilität und Infrastruktur eingeleitet?

Wesentliche Arbeitsergebnisse des EKMI fanden als Teil des Klimaschutzprogramms 2026 Berücksichtigung im Masterplan Ladeinfrastruktur 2030, der den zentralen strategischen Rahmen der Bundesregierung für den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland bildet. Dazu zählen die Förderprogramme für Ladeinfrastruktur in Depots und Betriebshöfen für E-Lkw sowie für den Aufbau öffentlich zugänglicher Lkw-Ladeinfrastruktur beispielsweise auf Autohöfen und in Gewerbegebieten, die derzeit umgesetzt werden. Ebenfalls in der Umsetzung befindet sich die Ausschreibung für das Lkw-Schnellladenetz. An etwa 350 bewirtschafteten und unbewirtschafteten Autobahn-Rastanlagen sollen rund 4 200 Ladepunkte für das schnelle Zwischenladen und das Übernachten von schweren Nutzfahrzeugen entstehen.

7. Gibt es eine fachliche Bewertung zu einer Elektrifizierung von Lkw-Stellplätzen durch das Bundesverkehrsministerium (wenn ja, bitte anfügen)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 20 und 21 verwiesen.

8. Wie viele Lkw-Stellplätze bestehen derzeit entlang der Bundesfernstraßen
- a) auf bewirtschafteten Rastanlagen,
 - b) auf unbewirtschafteten Rastanlagen sowie
 - c) auf Autohöfen?

Im Lkw-Stellplatzinformationsdienst (SID) sind auf 1 838 Rastanlagen an Bundesautobahnen (BAB) 65 635 Lkw-Parkmöglichkeiten berücksichtigt. Eine Aufteilung auf bewirtschaftete und unbewirtschaftete Rastanlagen liegt nicht vor. Darüber hinaus bestehen an den Bundesstraßen rd. 750 Lkw-Parkmöglichkeiten. Im Rahmen der Untersuchung „Lkw-Parksituation im Umfeld der BAB 2023“ wurden für die 261 erfassten Autohöfe 19.680 Lkw-Abstellmöglichkeiten identifiziert.

9. Wie viele zusätzliche Lkw-Stellplätze sind in den kommenden Jahren
- a) auf bewirtschafteten Rastanlagen,
 - b) auf unbewirtschafteten Rastanlagen sowie
 - c) auf Autohöfen
geplant?

Die Autobahn GmbH plant in den Jahren 2026 bis 2028 die Errichtung von 850 neuen Lkw-Parkständen auf bewirtschafteten Rastanlagen und von 875 neuen Lkw-Parkstände auf unbewirtschafteten Rastanlagen. Zu den Autohöfen verfügt die Bundesregierung über keine Angaben.

10. In welchem Umfang wird bei der Planung zusätzlicher Lkw-Stellplätze der Bedarf an sicherer und menschenwürdiger Infrastruktur für Pausen und längere Aufenthalte der Fahrerinnen und Fahrer stärker berücksichtigt?

Die Verbesserung der Situation der Lkw-Fahrer, die ihre Ruhezeiten einhalten müssen, hat für die Bundesregierung eine hohe Priorität. Die Aktivitäten sind in dem 5-Punkte-Plan des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) gebündelt. Der Schaffung zusätzlicher Lkw-Parkstände an den Rastanlagen an BAB durch die Autobahn GmbH des Bundes kommt eine hohe Bedeutung zu. Gleichzeitig verfolgt die Autobahn GmbH die Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf den unbewirtschafteten Rastanlagen u. a. mit dem „Konzept zur bundeseinheitlichen Gestaltung der WC-Gebäude auf unbewirtschafteten Rastanlagen“ sowie mit einem optimierten Reinigungskonzept, mit dem die Reinigungshäufigkeit der WC-Anlagen von bisher ein bis zwei Mal täglich auf zukünftig zwei bis fünf Mal täglich mehr als verdoppelt wird.

11. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass Auftraggeberinnen und Auftraggeber sowie 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?

Eine bundesrechtliche Verpflichtung für Unternehmen des Güterverkehrs oder Auftraggeber entlang der Liefer- und Transportketten zur Vorhaltung ausreichender eigener Abstell- und Betriebshofkapazitäten besteht nicht. Die Bereitstellung entsprechender Flächen erfolgt unter Beachtung der planungs- und

baurechtlichen Vorgaben sowie im Rahmen der unternehmerischen Eigenverantwortung.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 4 verwiesen.

12. Wie viele Lkws parken durchschnittlich täglich auf Rastanlagen entlang der Bundesfernstraßen in Deutschland (bitte nach durchschnittlich täglich parkenden Lkws
- a) auf bewirtschafteten Rastanlagen,
 - b) auf unbewirtschafteten Rastanlagen sowie
 - c) auf Autohöfen
- aufschlüsseln)?

Aus der Erhebung „Lkw-Parksituation im Umfeld der BAB 2023“ liegen nachfolgende Erkenntnisse über den Maximalwert in der Nacht als Momentaufnahme vor. Dabei handelt es sich um den Mittelwert aus drei Erhebungsnächten der nachts abgestellten Lkw. (Zeitfenster der Erhebungen: 22–3 Uhr. Bundesweite Vollerhebung an 2.202 Standorten.)

Anlagentyp	Mittelwert max. Anzahl abgestellter Lkw (drei Nächte)
Bewirtschaftete Rastanlagen	41 984
Unbewirtschaftete Rastanlagen	39 447
Autohöfe	19 314
Gesamt	~102 100

13. Wie hoch ist der Anteil international zugelassener Lkws auf Rastanlagen entlang der Bundesfernstraßen?
14. Wie wurde der Anteil international zugelassener Lkws auf Rastanlagen entlang der Bundesfernstraßen ermittelt?

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine entsprechenden Daten vor.

15. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil von Kühl-Lkws beziehungsweise Kühltrailern an den auf Rastanlagen entlang der Bundesfernstraßen parkenden Lkws (bitte getrennt nach deutscher und internationaler Zulassung angeben)?

Der Bundesregierung liegen keine entsprechenden Daten vor.

16. Von welcher durchschnittlichen Standdauer pro Tag geht die Bundesregierung bei parkenden Lkws auf Rastanlagen entlang der Bundesfernstraßen aus (bitte getrennt nach deutscher und internationaler Zulassung angeben)?

Die durchschnittliche Parkdauer von Lkw auf Rastanlagen, differenziert nach Art der Fahrtunterbrechung, ist Gegenstand der aktuellen Nachfrageprognose. Die Ergebnisse der Studie liegen noch nicht vor.

17. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den jährlichen Kraftstoffverbrauch und die CO₂-, Feinstaub- und NO_x-Emissionen durch den Betrieb von
 - a) dieselbetriebenen Kühlaggregaten im Standbetrieb auf Rastanlagen entlang der Bundesfernstraßen und
 - 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 Lkws zugrunde?
19. Bezieht die Bundesregierung internationale Transitverkehre und Kabotage in ihre Emissionsbetrachtung für Infrastrukturmaßnahmen an Rastanlagen ein?

Die Fragen 17 bis 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine entsprechenden Daten vor.

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 Verhältnis zu anderen Maßnahmen zur CO₂-Minderung im Verkehrssektor?

Die Fragen 20 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch den Aufbau der Ladeinfrastruktur werden keine direkten CO₂-Emissionsreduktionen erzielt, sie ermöglicht aber die CO₂-Emissionsreduktionen durch die Nutzung batterieelektrischer Nutzfahrzeuge. Die Ausweisung von Kosten der Elektrifizierung der Lkw-Stellplätze pro eingesparter Tonne CO₂ kann daher nicht erfolgen.

22. Welche Planungen oder Konzepte verfolgt die Bundesregierung derzeit, um Rastanlagen, insbesondere auch unbewirtschaftete Rastanlagen, mit Netzanschlüssen auszustatten?

Das BMV arbeitet gemeinsam mit der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur und der Autobahn GmbH des Bundes an der Umsetzung eines Schnellladenetzes für E-Lkw auf bundeseigenen Flächen entlang der Bundesautobahnen. Aufgebaut werden an ca. 350 Standorten bis 2030 rund 4 200 Ladepunkte. Die Netzanschlussbegehren für alle ca. 350 Standorte des Lkw-Schnellladenetzes an unbewirtschafteten und bewirtschafteten Rastanlagen wurden frühzeitig bereits bis Ende 2024 beim zuständigen Netzbetreiber durch die Autobahn GmbH des Bundes gestellt, um ein mögliches Verzögerungsrisiko für den Aufbau zu minimieren.

23. Wie schätzt die Bundesregierung den Bedarf an Netzanschlüssen an Rastanlagen ein?

Für das Lkw-Schnellladenetz wurde an den rund 350 Standorten eine Netzanschlussleistung von in Summe 2,8 GVA beantragt. Die Autobahn GmbH hat daher frühzeitig mit der Bestellung der für den Bedarf der 2030er-Jahre erforderlichen Netzanschlüsse begonnen. Eine Liste mit den vorläufig geplanten Standorten ist auf der Homepage der Autobahn GmbH verfügbar.

24. Welche elektrischen Anschlussleistungen sind typischerweise erforderlich bzw. geplant?

Im Rahmen des Lkw-Schnellladenetzes werden Netzanschlussleistungen durch die Autobahn GmbH des Bundes zwischen 2,2 MVA und 25,5 MVA beantragt, wobei die Netzanschlussleistung im Durchschnitt 8 MVA beträgt. Die beantragten Leistungen orientieren sich an den Bedarfsprognosen für die 2030er Jahre. Diese langfristige Betrachtung ermöglicht es den Netzbetreibern, den erforderlichen Netzausbaubedarf frühzeitig abschätzen zu können. Der Ausbau erfolgt schrittweise und zunächst entlang des Bedarfs von 2026 über das Jahr 2030 bis zum Jahr 2035.

25. Wie hoch sieht die Bundesregierung das Ergänzungspotenzial durch elektrische Versorgungseinrichtungen für Lkws im Standbetrieb (z. B. 22 bis 44 Kilowatt [kW]) und den Ausbau von Hochleistungs-Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Lkws („Overnight Charging“) und als mögliche Backup-Versorgung bei Ausfällen oder Nichtverfügbarkeit von Schnellladeinfrastruktur?

An den bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen ist eine Kombination aus MCS-, CCS400- und CCS100-Ladeinfrastruktur vorgesehen. Die Technologien sollen flexibel für unterschiedliche Ladevorgänge und Bedarfe einsetzbar sein, wobei MCS- und CCS400-Ladeinfrastruktur insbesondere das schnelle Zwischenladen in den vorgeschriebenen Lenkpausen ermöglichen wird. An den rund 350 Standorten wird die Errichtung und der Betrieb von rund 1.800 MCS-Ladepunkten sowie rund 2 400 CCS-Ladepunkten für den Straßengüterverkehr angestrebt. Die Anforderungen an die Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur werden im Rahmen der Ausschreibungen entsprechend hoch angesetzt.

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?

Die Fragen 26 und 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

28. Welche Entwicklung erwartet die Bundesregierung beim Markthochlauf batterieelektrischer Lkws sowie vollelektrischer Kühlaggregate in den kommenden Jahren?

Bei den schweren Nutzfahrzeugen über 12 Tonnen (EG-Klasse N3) lässt sich anhand der Daten des Kraftfahrtbundesamtes in den vergangenen Jahren ein Anstieg der Neuzulassungen für Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen, darunter auch batterieelektrische Lkw, beobachten. Während ihr Anteil an den Neuzulassungen zu Beginn des Jahres 2025 bei circa zwei Prozent lag, stieg dieser Wert im zweiten Quartal 2026 auf etwa fünf Prozent. Bei den neu zugelassenen klimafreundlichen schweren Nutzfahrzeugen verdoppelte sich der Bestand zwischen Januar 2025 und Januar 2026. Die Bundesregierung geht davon aus, dass dieser Trend anhält. Um den weiteren Markthochlauf von klimafreundlichen Nutzfahrzeugen besser abschätzen zu können, werden im Auftrag des BMV alle zwei Jahre kartellrechtskonforme Gespräche mit europäischen Herstellern von schweren Nutzfahrzeugen durchgeführt. Den Ergebnissen der Gespräche aus dem Jahr 2024 zufolge gehen die Hersteller davon aus, dass 2030 rund drei Viertel der Neuzulassungen in Deutschland emissionsfrei oder emissionsarm sein werden. Der prognostizierten Markthochlauf von vollelektrischen Kühlaggregaten ist nicht Bestandteil der Gespräche.