

## **Antrag**

**des Abg. Hans Dieter Scheerer u. a. FDP/DVP**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Rastanlagen in Baden-Württemberg**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. wie sich nach ihren Erkenntnissen die Anzahl an bewirtschafteten und unbewirtschafteten Park- und Rastanlagen (PWC) im Zuge von Autobahnen sowie mehrstreifigen Bundesstraßen in den letzten drei Jahren entwickelt hat;
2. ob ihr Informationen über die Entwicklung der Anzahl an Autohöfen in der Nähe solcher Straßen in den letzten drei Jahren vorliegen;
3. ob ihr Erkenntnisse über die Anzahl an Stellplätzen für Pkw und Lkw an den Anlagen zu Ziffer 1 und 2 vorliegen;
4. wie sie die Entwicklung des Vorhandenseins von Schnellladesäulen und normalen Ladesäulen an solchen Park- und Rastanlagen sowie Autohöfen einschätzt;
5. ob ihr gegenüber Beschwerden darüber geführt wurden, dass das Preisniveau für Elektrizität zum Laden oder auch für konventionelle Kraftstoffe an Autobahnraststätten nicht angemessen sei;
6. welche Ursachen aus ihrer Sicht das deutlich höhere Preisniveau für Kraftstoffe an Autobahnrastanlagen bedingen;
7. ob ihr Bestrebungen der Autobahn Tank & Rast Gruppe GmbH & Co. KG bekannt sind, Autohöfe in Baden-Württemberg zu übernehmen.

31.1.2025

Scheerer, Dr. Jung, Haußmann, Dr. Timm Kern,  
Dr. Schweickert, Brauer, Bonath, Hoher, Heitlinger FDP/DVP

## Begründung

Insbesondere bei längeren Fahrstrecken haben Park- und Rastanlagen besondere Bedeutung. Deshalb ist ein aktueller Überblick sinnvoll.

## Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 24. März 2025 Nr. VM2-0141.3-33/38/9 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat zu einigen Fragen aufgrund der Zuständigkeit für die Bundesautobahnen (BAB) ebenfalls Stellung bezogen, diese Beiträge sind entsprechend gekennzeichnet.

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

- 1. wie sich nach ihren Erkenntnissen die Anzahl an bewirtschafteten und unbewirtschafteten Park- und Rastanlagen (PWC) im Zuge von Autobahnen sowie mehrstreifigen Bundesstraßen in den letzten drei Jahren entwickelt hat;*
- 2. ob ihr Informationen über die Entwicklung der Anzahl an Autohöfen in der Nähe solcher Straßen in den letzten drei Jahren vorliegen;*

Zu 1. und 2.:

Zu den Ziffern 1 und 2 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Das für die Bundesautobahnen zuständige BMDV hat Folgendes mitgeteilt: „Die Anzahl der bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen an Autobahnen in Baden-Württemberg beträgt seit 2022 konstant 217 Anlagen.“

Bezüglich der Bundesstraßen wird davon ausgegangen, dass mit „mehrestreifigen Bundesstraßen“ solche mit mindestens drei Fahrstreifen gemeint sind. Hier beträgt die Anzahl der Rastanlagen in Baden-Württemberg, die bis auf wenige Ausnahmen unbewirtschaftet sind, seit 2022 konstant 78 Anlagen.

Der Autobahn GmbH, dem BMDV und dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM) liegen keine Informationen zu Neubaumaßnahmen von Autohöfen in der Nähe von Autobahnen und mehrstreifigen Bundesstraßen in den Jahren 2022 bis 2024 vor. Aktuell sind 29 Autohöfe an Autobahnen und ein bestehender Autohof an einer Bundesstraße in Baden-Württemberg bekannt.

- 3. ob ihr Erkenntnisse über die Anzahl an Stellplätzen für Pkw und Lkw an den Anlagen zu Ziffer 1 und 2 vorliegen;*

Zu 3.:

Das BMDV hat bezüglich der Bundesautobahnen Folgendes mitgeteilt: „Auf den bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen entlang der Autobahnen in Baden-Württemberg befinden sich rund 6 900 Lkw-Parkstände und rund 7 300 Pkw-Parkstände. Auf den Autohöfen gibt es rund 1 800 Lkw-Parkstände. Zu den Pkw-Parkständen der Autohöfe liegen der Autobahn GmbH und dem BMDV keine Angaben vor.“

---

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Auf den Rastanlagen entlang der mehrstreifigen Bundesstraßen in Baden-Württemberg gibt es Parkmöglichkeiten für insgesamt rund 430 Lkw beziehungsweise rund 1 200 Pkw. Eine genauere Differenzierung der Anzahl zwischen Lkw- und Pkw-Parkmöglichkeiten ist nicht möglich, da es sich bei den Parkmöglichkeiten an Bundesstraßen vorwiegend um Längsparkstreifen handelt, die sowohl von Lkw als auch von Pkw genutzt werden können. Auf dem unter Ziffer 2 aufgeführten Autohof in der Nähe der mehrstreifigen Bundesstraßen gibt es rund 70 Lkw-Parkstände. Zu den Pkw-Parkständen dieses Autohofs liegen dem VM keine Angaben vor.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass weiterhin von einem notwendigen Aufbau von Lkw-Stellplätzen gesprochen werden kann.

*4. wie sie die Entwicklung des Vorhandenseins von Schnellladesäulen und normalen Ladesäulen an solchen Park- und Rastanlagen sowie Autohöfen einschätzt;*

Zu 4.:

Der Ausbau von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für E-Pkw und E-Lkw auf den Bundesautobahnen unterliegt seit dem 13. April 2024 der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuels Infrastructure Regulation [EU] 2023/1804, kurz: AFIR). In den prognostizierten Bedarfen des Bundes werden die Vorgaben der AFIR als Mindestziele für den Ausbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für E-Pkw und E-Lkw betrachtet.

Aktuell ergreift das BMDV Maßnahmen, um den Aufbau eines flächendeckenden Lkw-Schnellladenetzes entlang der Bundesautobahnen sicherzustellen (sog. Initialnetz). In Baden-Württemberg soll an 34 Standorten auf unbewirtschafteten und bewirtschafteten Rastanlagen Lkw-Ladeinfrastruktur errichtet werden. Von der Autobahn GmbH des Bundes und der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur wird seit September 2024 ein mehrstufiges Vergabeverfahren durchgeführt, um die Planung, Errichtung und den Betrieb der Ladepunkte an den unbewirtschafteten Rastanlagen bis 2030 zu gewährleisten. Das geplante Lkw-Schnellladnetz soll ca. zwei Drittel des erwarteten Ladebedarfs für den Schwerlastverkehr auf bzw. an Bundesautobahnen im Jahr 2030 abdecken. Der Bund erwartet, dass das fehlende Drittel durch den marktgerechten Zubau privatwirtschaftlicher Akteure auf privaten Flächen in der Nähe von Bundesautobahnen erfolgen wird. Folglich muss das öffentliche Lkw-Ladenetz zeitnah auch abseits der Autobahnen verdichtet werden.

Das BMDV hat bezüglich der Bundesautobahnen Folgendes mitgeteilt: „Aktuell gibt es auf Bundesautobahnen insgesamt rund 750 Ladepunkte mit einer Leistung  $\geq 150$  kW – hiervon sind 162 Ladepunkte auf Bundesautobahnen in Baden-Württemberg. Mit Verabschiedung des Schnellladegesetzes im Jahr 2021 war die Autobahn GmbH dazu aufgefordert, mit den Nebenbetriebskonzessionären von Tankstellen eine Vereinbarung zum eigenwirtschaftlichen Aufbau und Betrieb von Schnellladeinfrastruktur zu vereinbaren. Es konnte mit nahezu allen Nebenbetriebskonzessionären eine Vereinbarung über den Aufbau abgeschlossen werden, sodass in den kommenden Jahren rund 2 400 weitere Ladepunkte an bewirtschafteten Rastanlagen entstehen werden. Die Vereinbarung mit dem größten Nebenbetriebskonzessionär befindet sich seit dem Sommer 2022 in einem vergaberechtlichen Nachprüfungsverfahren, sodass seit diesem Zeitpunkt der weitere Ausbau von Ladeinfrastruktur nur insoweit erfolgen kann, als die zu errichtenden Ladepunkte von dem Nachprüfungsverfahren nicht umfasst sind. Im Februar 2024 konnte zudem ein Vergabeverfahren (Deutschlandnetz-Autobahnlose) abgeschlossen werden, welches auf weiteren 200 unbewirtschafteten Rastanlagen die Realisierung von rund 1 000 Ladepunkten sicherstellen wird. Durch diese Maßnahmen soll die Anzahl der Ladepunkte auf den Rastanlagen in Baden-Württemberg auf insgesamt 454 in den nächsten Jahren anwachsen.“

In Baden-Württemberg gibt es 19 Autohöfe, die mit insgesamt 12 Ladepunkten mit einer Leistung bis 150 kW und 168 Ladepunkte mit einer Leistung  $\geq 150$  kW ausgestattet sind.“

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ist ein entscheidendes Element zur Unterstützung des Übergangs zu einer nachhaltigen Mobilität. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat hierfür etwa 250 potenzielle Parkplatzflächen entlang der Bundes- und Landesstraßen identifiziert, die grundsätzlich für den Bau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur geeignet sind und durch private Investoren realisiert werden könnten. Die Flächen wurden im FlächenTOOL der Nationalen Leitstelle für Ladeinfrastruktur veröffentlicht und eingegangene Anfragen werden derzeit geprüft. Unter den 250 potenziellen Parkplatzflächen befinden sich rund 20 Parkplatzflächen an mehrstreifigen Bundesstraßen. Bisher sind an diesen Parkplätzen jedoch noch keine Ladesäulen installiert worden.

*5. ob ihr gegenüber Beschwerden darüber geführt wurden, dass das Preisniveau für Elektrizität zum Laden oder auch für konventionelle Kraftstoffe an Autobahnraststätten nicht angemessen sei;*

Zu 5.:

Vereinzelte Beschwerden bezüglich nicht angemessener Preise für das Laden von Strom an öffentlich zugänglichen Pkw-Ladepunkten haben die Landesregierung erreicht. Das Land setzt sich für geeignete Rahmenbedingungen zur Errichtung einer flächendeckenden, leistungsstarken und nutzerfreundlichen öffentlichen Ladeinfrastruktur ein. Zentral hierfür ist auch ein funktionierender Wettbewerb unter den Fahrstromanbietern, der sich in verbraucherfreundlichen Ladestromtarifen äußern soll. Der Ladeinfrastrukturmarkt befindet sich aktuell in der Entwicklung. Kartellbehörden sind dazu angehalten, etwaige Wettbewerbsverstöße aufzugreifen und zu ahnden. Das Bundeskartellamt hat beispielsweise im Oktober 2024 den Abschlussbericht zu einer Sektoruntersuchung zur Bereitstellung und Vermarktung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge veröffentlicht. Die AFIR macht konkrete Vorgaben für nutzerfreundliche Bezahlmöglichkeiten und Preistransparenz. Darüber hinaus setzt sich das Land für eine Senkung der Strompreise an den öffentlichen Ladesäulen ein, wie in dem 10-Punkte-Papier „Den Automobilstandort Deutschland und Europa mit einer klaren Agenda stärken und Arbeitsplätze sichern“ erklärt wird.

Beschwerden zum Preisniveau für konventionelle Kraftstoffe sind bei der Landesregierung nicht eingegangen.

Das BMDV hat bezüglich der Bundesautobahnen folgendes mitgeteilt: „Auf bewirtschafteten Rastanlagen findet ein eigenwirtschaftlicher Betrieb der Ladeinfrastruktur durch den Nebenbetriebskonzessionär statt. Demzufolge erfolgt eine unabhängige Preisgestaltung durch den Konzessionär, die Autobahn GmbH und das BMDV haben keinen Einfluss auf die Preisgestaltung. Beschwerden zur Preisgestaltung liegen der Autobahn GmbH und dem BMDV nicht vor.“

*6. welche Ursachen aus ihrer Sicht das deutlich höhere Preisniveau für Kraftstoffe an Autobahnrastanlagen bedingen;*

Zu 6.:

Die Tatsache, dass die Kosten für Kraftstoffe an Autobahnrastanlagen üblicherweise deutlich höher ausfallen als bei Tankstellen abseits der Hauptverkehrsachsen ist weitläufig bekannt. Dieses höhere Preisniveau ist unter anderem auf die äußerst gute Lage der Autobahnrastanlagen und damit verbunden auch vergleichsweise hohen Pachten sowie die Verpflichtung zu einem 24-Stunden-Betrieb zurückzuführen. Es dürften folglich auch höhere Kosten bei den Betreibern von Autobahnrastanlagen anfallen. Inwieweit diese höheren Kosten das deutlich höhere Preisniveau rechtfertigen, kann nicht abschließend beantwortet werden. Zu beachten ist auch, dass der Großteil des hier vertriebenen Treibstoffs in Lkw fließen, welche über Flotten-Tankkarten einen zuvor vereinbarten Preis und damit nicht den entsprechend an der Autobahntankstelle ausgewiesenen Preis bezahlen. Die Mehrkosten müssen betriebswirtschaftlich entsprechend auf die sonstigen Kunden umgelegt werden.

Das BMDV hat bezüglich der Bundesautobahnen folgendes mitgeteilt: „Die Preisgestaltung an den bewirtschafteten Rastanlagen obliegt den jeweiligen Konzessionären für den Betrieb der Rastanlagen. Die Autobahn GmbH des Bundes als Konzessionsgeberin hat auf die Preisgestaltung keinen Einfluss.“

*7. ob ihr Bestrebungen der Autobahn Tank & Rast Gruppe GmbH & Co. KG bekannt sind, Autohöfe in Baden-Württemberg zu übernehmen.*

Zu 7.:

Der Landesregierung sind keine diesbezüglichen Bestrebungen bekannt.

Das BMDV hat bezüglich der Bundesautobahnen folgendes mitgeteilt: „Der Autobahn GmbH und dem BMDV sind keine diesbezüglichen Informationen bekannt.“

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor