EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 21.11.2025
COM(2025) 703 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Verfügbarkeit geeigneter Ruheeinrichtungen für Fahrer und über die Verfügbarkeit gesicherter Parkeinrichtungen sowie über den Ausbau sicherer und gesicherter Parkflächen, die gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2022/1012 zertifiziert sind

1. EINLEITUNG

Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr[1] (im Folgenden „Verordnung 561/2006“) enthält Vorschriften über Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Straßengüter- und -personenverkehr. Gemäß Artikel 8a Absatz 2 der Verordnung 561/2006[2] ist die Europäische Kommission befugt, detaillierte Normen für das Dienstleistungs- und Sicherheitsniveau sicherer und gesicherter Parkflächen (SGPF) sowie für die Verfahren für die Zertifizierung dieser Parkflächen festzulegen.

Die Kommission hat von dieser Befugnis mit dem Erlass der Delegierten Verordnung (EU) 2022/1012 vom 7. April 2022[3] Gebrauch gemacht, mit der kritische Probleme, denen sich der Kraftverkehrssektor gegenübersieht, angegangen und das Verkehrssystem in der gesamten Europäischen Union effizienter gestaltet und stärker harmonisiert wird. Die Delegierte Verordnung (EU) 2022/1012 enthält **detaillierte Normen** für die Zertifizierung von Parkflächen als sichere und gesicherte Parkflächen. Diese Normen betreffen verschiedene Aspekte, darunter physische Sicherheitsmaßnahmen, Überwachung, Beleuchtung und Zugangskontrollen. Auf SGPF müssen den Fahrern geeignete Einrichtungen wie Toiletten, Duschen und Verpflegungsdienste zur Verfügung stehen, damit sie bequem und sicher ruhen können.

Für SGPF sind vier **Sicherheitsniveaus** vorgesehen: (i) Bronze, (ii) Silber, (iii) Gold und iv) Platin. Sie sind so konzipiert, dass sie unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht werden, und bieten den Verkehrsunternehmen einen klaren Rahmen für die Wahl des angemessenen Sicherheitsniveaus je nach Wert der von ihnen beförderten Güter. Die **Verfahren für die Zertifizierung** von SGPF umfassen regelmäßige Inspektionen und Audits zur Gewährleistung der Einhaltung der festgelegten Normen, sodass den Fahrern ein verlässlicher und sicherer Rahmen geboten und die Ladung wirksam geschützt wird.

Gemäß Artikel 8a Absatz 4 der Verordnung 561/2006 muss die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht über die Verfügbarkeit geeigneter Ruheeinrichtungen für Fahrer und über die Verfügbarkeit gesicherter Parkeinrichtungen vorlegen. Zudem sollte die Kommission in dem Bericht Angaben zum Ausbau von SGPF machen, die nach den in der

---

[1] Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1).

[2] In der durch die Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrtunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 1) geänderten Fassung.

[3] Delegierte Verordnung (EU) 2022/1012 der Kommission vom 7. April 2022 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Festlegung von Normen für das Dienstleistungsniveau und das Sicherheitsniveau von sicheren und gesicherten Parkflächen sowie der Verfahren für deren Zertifizierung (ABl. L 170 vom 28.6.2022, S. 27).

Delegierten Verordnung (EU) 2022/1012 festgelegten Normen zertifiziert sind. Ferner kann der Bericht der Kommission eine Liste empfohlener Maßnahmen zur Erhöhung der Zahl und der Qualität von SGPF enthalten.

Darüber hinaus sind die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 8a Absatz 3 der Verordnung 561/2006 gehalten, die Schaffung von Parkflächen für gewerbliche Straßennutzer im Einklang mit Artikel 39 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013[4] über das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V), die inzwischen durch die Verordnung (EU) 2024/1679[5] ersetzt wurde, zu fördern. Gemäß Artikel 31 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2024/1679 müssen die Mitgliedstaaten bis zum 31. Dezember 2040 entlang der Straßen des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes oder innerhalb einer Fahrstrecke von 3 km von der nächstgelegenen Ausfahrt einer Straße des Transeuropäischen Verkehrsnetzes in einer durchschnittlichen Entfernung von höchstens 150 km voneinander SGPF einrichten, die nach EU-Normen zertifiziert sind.

In den vorliegenden Bericht floss eine für die Kommission durchgeführte Studie über die Verfügbarkeit von Rastplätzen und Parkeinrichtungen für Berufskraftfahrer ein[6]. In der Studie wurden im Einklang mit der Verordnung (EU) 2024/1679 der derzeitige Bedarf sowie das derzeitige Angebot an Parkplätzen für Berufskraftfahrer sowie die Möglichkeiten eines Ausbaus des bestehenden SGPF-Netzes analysiert. Die Studie stützte sich auf umfassende Konsultationen mit Experten aus den Mitgliedstaaten, mit Verkehrsunternehmen und Parkflächenbetreibern, mit Gewerkschaften sowie mit Berufskraftfahrern[7].

Teil 2 des Berichts enthält einen Überblick über die Parkflächen für Berufskraftfahrer in der EU, und in Teil 3 werden die Herausforderungen erörtert, denen sich SGPF gegenübersehen. In Teil 4 finden sich die Schlussfolgerungen, einschließlich der wichtigsten Empfehlungen für den Ausbau des SGPF-Netzes.

2. ÜBERBLICK ÜBER DIE PARKFLÄCHEN IN DER EU

Dieser Teil enthält eine Typologie der Berufskraftfahrern in der EU zur Verfügung stehenden Parkflächen sowie Schlüsselzahlen zu SGPF.

---

4 Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

5 Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024).

6 „Study on the availability of suitable rest facilities for professional drivers and of secured parking facilities, as well as on the development of safe and secure parking facilities in the EU“, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/42b15ca1-1680-11f0-b1a3-01aa75ed71a1.
Alle in diesem Bericht enthaltenen Umfrageergebnisse stammen aus dieser Studie.

7 Weitere Einzelheiten zu der Konsultation und den konsultierten Interessenträgern finden sich in Anhang II der Studie, https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a21e19fe-167d-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

2.1. Typologie der Parkflächen

Die von Berufskraftfahrern genutzten Parkflächen sind in Bezug auf Zweck und Sicherheitsniveau sehr unterschiedlich. Sie lassen sich wie folgt kategorisieren:

a. Autobahn-Parkflächen

Diese Parkflächen stehen häufig allen Arten von Fahrzeugen offen, was bedeutet, dass diese Parkflächen neben Lkw auch von Pkw, Kraftomnibussen und anderen Arten von Privatfahrzeugen genutzt werden. Je nach Mitgliedstaat befinden sich solche Parkflächen häufig im Eigentum von staatlichen Stellen oder werden von staatlichen Stellen betrieben oder konzessioniert.

b. Parkflächen abseits von Autobahnen

Diese Parkflächen liegen in der Regel rund 3 Kilometer von der Autobahn entfernt. Sie befinden sich häufig im Eigentum privater Betreiber, werden von diesen betrieben und sind für Lkw und leichte Nutzfahrzeuge reserviert.

c. Wartebereiche für Lkw an Hafen- und Schienenterminals

Im Gegensatz zu öffentlichen Parkflächen handelt es sich hierbei um besondere Bereiche an Hafen- und Schienenterminals, in denen sich die Fahrer bis zur Einfahrt in das Terminal aufhalten können. Je nach Mitgliedstaat sind die Eigentümer und Betreiber von Terminals entweder staatliche Stellen oder private Unternehmen; in der Regel befinden sie sich jedoch in öffentlicher Hand.

d. Firmengelände privater Verkehrsunternehmen (Firmendepots)

Diese Parkflächen werden von Dienstleistern im Bereich Lkw-Parkplatzreservierungen angeboten und befinden sich auf Parkplätzen, die Eigentum von Verkehrsunternehmen sind. Bei diesem System gestattet das Verkehrsunternehmen Fahrern anderer Verkehrsunternehmen auf seinem Gelände zu parken – ähnlich einer Dienstleistung der kurzfristigen Vermietung von Unterkünften, die über eine App buchbar ist. Eine alternative Form dieses Modells wird von Nischen-Verkehrsunternehmen verwendet, z. B. von Verkehrsunternehmen, die Fahrzeuge befördern, und die auf dem Gelände des jeweils anderen Unternehmens parken.

e. Sichere und gesicherte Parkflächen

SGPF lassen sich in zertifizierte und nicht zertifizierte Parkflächen unterteilen. Die in der Delegierten Verordnung (EU) 2022/1012 enthaltenen EU-Normen sind die einzigen gesetzlich verankerten Normen. Mit diesen Normen werden vier Sicherheitsniveaus und ein gemeinsames Dienstleistungsniveau als Voraussetzung für die Zertifizierung festgelegt. Die Zertifizierung erfolgt durch unabhängige und unparteiische Auditstellen, die nach transparenten, in der Delegierten Verordnung vorgegebenen Regeln akkreditiert sind.

Weitere Industrienormen sind die Sicherheitsanforderungen für Parkplätze (Parking Security Requirements, PSR) der TAPA EMEA (Transported Asset Protection Association – Europe, Middle East and Africa) und die Zertifizierung für Parkplätze und Parkeinrichtungen der ESPORG (European Secure Parking Organisation).

Regionale Industrienormen, z. B. die Zertifizierungen der Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. (VEDA), existieren ebenfalls, spielen aber nach wie vor nur eine marginale Rolle.

f. Parkflächen für Kraftomnibusse

Fahrer von Kraftomnibussen übernachten in der Regel nicht auf den von Lkw-Fahrern genutzten Parkflächen. Sie übernachten eher in Hotels und bevorzugen Rastanlagen und spezielle Parkeinrichtungen in der Nähe von Zielorten oder Terminals. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, haben einige Gemeinden wie Pamplona in Spanien und Brüssel in Belgien in städtischen Gebieten spezielle Parkterminals für Kraftomnibusse eingerichtet. Aufgrund der besonderen betrieblichen Anforderungen der Kraftomnibusbranche sind SGPF für diese somit weitgehend irrelevant.

g. Sonstige Einrichtungen

In der EU-27 gibt es rund 123 000 Hotels. 46 % der nach EU-Normen zertifizierten Parkflächen verfügen über mindestens eine Übernachtungsmöglichkeit innerhalb von 3 Kilometern. In allen Parkplatzkategorien verfügt etwa die Hälfte der Parkflächen über mindestens eine Übernachtungsmöglichkeit innerhalb dieser Entfernung. Die relevantesten Entfernungskategorien sind 1 Kilometer, erachtet als fußläufige Entfernung, und 3 Kilometer, die von einem Shuttle-Service bedient werden kann. Da diese Entfernungen jedoch in Luftlinie gemessen wurden, muss für eine Unterkunft, die als in der Nähe einer Parkfläche befindlich erachtet wird, in Wirklichkeit möglicherweise eine längere Wegstrecke zurückgelegt werden.

Somit fehlt es vielen Parkflächen an geeigneten, in der Nähe befindlichen Unterkünften. Auch wenn es Übernachtungsmöglichkeiten in größerer Entfernung gibt, sind diese für Lkw-Fahrer keine Option, da ihnen in der Regel kein (motorisiertes) Fortbewegungsmittel zur Verfügung steht, sobald ihr Lkw auf einer sicheren Parkfläche geparkt ist.

Viele Hotels in der Nähe von SGPF sind in erster Linie auf Touristen und Geschäftsreisende ausgelegt und für Lkw-Fahrer zu teuer. Tatsächlich zeigen die Ergebnisse, dass die meisten Hoteltarife für Lkw-Fahrer unerschwinglich sind.

2.2. Schlüsselzahlen zu SGPF

Das derzeitige Gesamtangebot an Lkw-Parkplätzen in der EU beläuft sich auf rund 380 000 (sicher und unsicher), von denen 60 816 ein etwas über dem Basisniveau liegendes Niveau bieten (d. h. sie sind nicht zertifiziert, sind aber mit gewissen Sicherheitselementen ausgestattet), 23 651 nach verschiedenen Zertifizierungsmethoden als sicher zertifiziert sind und 4 943 nach EU-Normen

zertifiziert sind (von denen die meisten das Niveau „Gold“ haben und somit ein relativ hohes Sicherheitsniveau bieten). Was die Verteilung zertifizierter Parkflächen betrifft, befinden sich diese in erster Linie in einigen wenigen Ländern/Regionen (Belgien, Pyrenäen, Norditalien und Ungarn), was dazu führt, dass es im TEN-V-Kernnetz erhebliche Lücken gibt, z. B. in Österreich, Tschechien, Deutschland, Polen und der Slowakei[8].

Alle Parkflächen, unabhängig davon, ob sie zertifiziert sind oder nicht, umfassen auch Rastanlagen und Basiseinrichtungen. Das Sicherheitsniveau und die verfügbaren Einrichtungen unterscheiden sich dabei zum Teil erheblich. Rastanlagen entlang der Hauptverkehrsstraßen, einschließlich Autobahnen und Straßen mit zwei getrennten Fahrbahnen, bieten den Fahrern grundlegende Einrichtungen. Auf diesen Anlagen gibt es mindestens Tankstellen, Gastronomieangebote und öffentliche Toiletten. Viele bieten auch zusätzlichen Komfort wie Duschen und Einkaufsmöglichkeiten, sodass sie sowohl für kurze Pausen als auch für längere Ruhezeiten auf langen Strecken geeignet sind.

Neue SGPF befinden sich derzeit im Bau bzw. sollen in Kürze gebaut werden. Dazu gehören 49 laufende Projekte im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF)[9], mit denen 4 614 zusätzliche Lkw-Parkplätze auf SGPF geschaffen werden sollen, wodurch sich das derzeitige Angebot fast verdoppelt.

In der letzten Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für maßnahmenbezogene EU-Finanzhilfen im Bereich Verkehr im Rahmen der CEF, die 2024 veröffentlicht und 2025 abgeschlossen wurde, wurde die Finanzierung von insgesamt **14 Vorschlägen für SGPF-Projekte** genehmigt (12 im Rahmen der allgemeinen Mittelausstattung und 2 im Rahmen der Kohäsionsmittelausstattung); die **Finanzhilfen** belaufen sich dabei auf **insgesamt über 91 Mio. EUR**[10].

Mit den Projekten sollen in verschiedenen EU-Mitgliedstaaten im Rahmen der TEN-V-Initiative SGPF eingerichtet werden. Ziel ist es, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern und bessere Bedingungen für Berufskraftfahrer zu schaffen, indem Parkeinrichtungen ausgebaut und modernisiert werden, sodass sie die in der EU-Verordnung festgelegten Normen erfüllen.

Obgleich diese neuen Standorte für eine bessere geografische Abdeckung mit SGPF in Europa sorgen werden, besteht doch die Gefahr, dass es aufgrund der ständig steigenden Nachfrage und der für die Einrichtung neuer Parkflächen benötigten Zeit weiterhin erhebliche Lücken geben wird.

---

8 Weitere Einzelheiten zur geografischen Verteilung der Parkplätze in der EU sind Anhang I der oben genannten Studie (und insbesondere deren Karten) zu entnehmen.

9 Verordnung (EU) 2021/1153 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2021 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1316/2013 und (EU) Nr. 283/2014 (ABl. L 249 vom 14.7.2021, S. 38).

10 Bislang hat die EU im Rahmen der CEF – ohne Berücksichtigung der letzten Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen – 138 Parkflächen und rund 16 113 (sowohl zertifizierte als auch nicht zertifizierte) Parkplätze mit mehr als 231 Mio. EUR kofinanziert.

3. AKTUELLE HERAUSFORDERUNGEN IN BEZUG AUF SICHERE UND GESICHERTE PARKFLÄCHEN

Der Kraftverkehrssektor der EU sieht sich bei der Verfügbarkeit und Funktionalität von SGPF mehreren kritischen Herausforderungen gegenüber. Diese Herausforderungen betreffen nicht nur die Sicherheit und das Wohlbefinden der Fahrer – was wiederum für eine Verschärfung des Mangels an Berufskraftfahrern sorgt –, sondern auch die Effizienz der Logistikketten und die allgemeine Straßenverkehrssicherheit. Wesentliche Faktoren, die die Nutzung von SGPF beeinflussen, sind i) die Sicherheit, die Sauberkeit und der Komfort der Einrichtungen und ii) die Verfügbarkeit von Parkplätzen. Die Befragten betonen zudem, dass die Verwaltung der Daten und der Zugang zu aktuellen Echtzeitinformationen über die Verfügbarkeit von Parkplätzen verbessert werden müssen. Auch die Kosten für den Zugang zu den Einrichtungen stellen möglicherweise einen wesentlichen Faktor dafür dar, dass eher Parkflächen mit einem geringeren Sicherheits- und Dienstleistungsniveau angefahren werden.

3.1. Frachtdiebstahl und Sicherheitsbedenken

Sicherheit ist für Verkehrsunternehmen und Fahrer ein zentrales Anliegen. Ganze 85 % der Verkehrsunternehmen geben an, schon von Diebstahl oder Vandalismus betroffen gewesen zu sein, als ihre Fahrzeuge auf ungesicherten Parkflächen abgestellt waren. Obgleich der Prozentsatz bei gesicherten Parkflächen auf 41 % sinkt, ist die Zahl der Vorfälle nach wie vor hoch und macht deutlich, dass weitere Sicherheitsmaßnahmen dringend erforderlich sind. Darüber hinaus geben 79 % der Fahrer an, schon einmal einer Sicherheitsbedrohung und/oder einer gefährlichen Situation ausgesetzt gewesen zu sein, während ihr Fahrzeug geparkt war, und nur 9 % der Fahrer geben an, sich auf Parkflächen in Europa sicher zu fühlen. Frachtdiebstahl stellt nach wie vor ein Problem dar, wobei die Vorfälle von Treibstoffdiebstahl und Einbrüchen in die Kabine bis hin zu unerlaubtem Einsteigen von Personen zum Zweck der irregulären Einwanderung reichen. Es wird auch von Raubüberfällen mit Gewaltanwendung berichtet, die das Leben der Fahrer gefährden.

3.2. Unzureichende und ungleich verteilte Parkmöglichkeiten

Sowohl Verkehrsunternehmen als auch Fahrer berichteten über einen Mangel an verfügbaren Parkeinrichtungen. Darüber hinaus sind SGPF in der EU ungleich verteilt, insbesondere in Regionen mit hoher Güterverkehrsdichte. In vielen Regionen der EU gibt es nicht die erforderliche Dichte an zertifizierten SGPF, sodass es den Fahrern nur begrenzt möglich ist, sichere Ruhezeiten einzulegen. Durch diesen Mangel verschärft sich das Problem des illegalen Parkens, wodurch sich wiederum die Sicherheitsrisiken für die Fahrer erhöhen. Die Länder, in denen es laut den Fahrern am wenigsten SGPF gibt, sind Belgien, Frankreich, Deutschland, Italien, die Niederlande, Portugal und Spanien.

Schätzungen zufolge besteht derzeit ein Bedarf an rund 395 000 Parkplätzen. Geht man davon aus, dass der gesamte Bedarf durch zertifizierte SGPF gedeckt werden soll, gibt es ein Defizit von

390 057 Parkplätzen[11], was 3 250 Parkflächen[12] entspricht. Bis 2040 dürfte der Bedarf weiter steigen, und angesichts des derzeitigen Trends bei den Investitionen wird es voraussichtlich ein Defizit von 483 000 Parkplätzen bzw. 4 025 Parkflächen geben, die nach EU-Normen zertifiziert sind[13]. In der gesamten EU übersteigt der Bedarf das Angebot, wenn auch in je nach Region und Mitgliedstaat unterschiedlichem Maße. Die größten Lücken gibt es dabei in Südwest- und Mitteleuropa[14].

3.3. Qualität der verfügbaren Parkeinrichtungen

Von den Fahrern waren 52 % der Befragten der Ansicht, dass es den Parkeinrichtungen an Sauberkeit mangelt, während 46 % die Einrichtungen für akzeptabel hielten. Nur 2 % aller befragten Fahrer waren der Meinung, dass die Parkeinrichtungen sauber sind (dies umfasst alle Arten von Parkflächen). In Bezug auf SGPF, ob nach EU-Normen zertifiziert oder nicht, geben etwa 55 % der Befragten an, dass die Einrichtungen „sauber“ oder „akzeptabel“ sind.

3.4. Kosten für die Nutzung von Parkeinrichtungen

Sowohl Fahrer und als auch Verkehrsunternehmen sind der Meinung, dass die Fahrer die Kosten für das Parken nicht tragen sollten. Bei der Analyse der Parkflächen mit einem höheren Sicherheitsniveau, d. h. mit Niveau „Platin“ und „Gold“, hat sich gezeigt, dass die aktuellen Preise zwischen etwa 15 EUR und 35 EUR pro Nacht liegen. Parkflächen mit niedrigerem Sicherheitsniveau, d. h. mit Niveau „Silber“ und „Bronze“, verlangen zwischen 5 EUR und 15 EUR. 15 EUR pro Nacht und Parkplatz sind für Verkehrsunternehmen offenbar ein hoher Preis. Angesichts einer derart geringen Bereitschaft, für das Parken zu bezahlen, ist es unwahrscheinlich, dass die Verkehrsunternehmen bereit sein werden, für eine Hotelunterbringung aufzukommen.

3.5. Technologische Herausforderungen

Es fehlt ganz klar an umfassenden Daten für Streckenplanungs- und Parkplatzreservierungssysteme. Schlechtes Datenmanagement führt dazu, dass die Fahrer nicht auf Echtzeitinformationen über verfügbare gesicherte Parkplätze zugreifen können. Viele bestehende Parkeinrichtungen verfügen nicht über die für intelligente Verkehrssysteme[15]

---

[11] Der Bedarf an Parkplätzen wurde berechnet, indem die derzeitige Zahl von 4 943 nach EU-Normen zertifizierten Parkplätzen von den voraussichtlich erforderlichen 395 000 Parkplätzen abgezogen wurde.

[12] Es wird angenommen, dass jede Parkfläche durchschnittlich 120 Parkplätze umfassen wird. Diese Annahme basiert auf der durchschnittlichen Größe der bestehenden zertifizierten Parkflächen (unabhängig davon, ob sie den EU-Normen entsprechen oder nicht).

[13] Die Menge von 483 000 Parkplätzen wurde berechnet, indem die prognostizierte Zahl von 24 000 nach EU-Normen zertifizierten Parkplätzen von dem im Jahr 2040 voraussichtlich bestehenden Bedarf von 507 000 gesicherten Parkplätzen abgezogen wurde.

[14] Eine detaillierte Bestandsaufnahme des Bedarfs und des Angebots an Parkeinrichtungen findet sich in Anhang I der Studie unter: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/71d155f0-167e-11f0-b1a3-01aa75ed71a1/language-en.

[15] Die Richtlinie über intelligente Verkehrssysteme (IVS-Richtlinie) enthält eine Reihe von Leitlinien und Maßnahmen zur Nutzung digitaler und technologischer Fortschritte, die die Modernisierung und Konnektivität von im Fernverkehr eingesetzten Fahrzeugflotten und somit auch von SGPF vorantreiben werden.

erforderliche Infrastruktur. Durch eine Einführung solcher Systeme könnte der mit der Suche nach sicheren Parkplätzen in überlasteten Gebieten verbundene Stress erheblich verringert werden, da sie die Möglichkeit bieten, über digitale Plattformen aktuelle Echtzeitinformationen zu erhalten und Reservierungen durchzuführen.

Insbesondere sind die meisten Verkehrsunternehmen der Ansicht, dass der Zugang zu Echtzeitinformationen über Parkmöglichkeiten für die Streckenplanung von entscheidender Bedeutung ist, wenngleich nur 27 % die aktuellen Parkinformationen für zuverlässig halten. Darüber hinaus sind 75 % der Unternehmen der Ansicht, dass genaue Daten über verfügbare SGPF die Streckenplanung verbessern und dazu beitragen, die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten. In Bezug auf die Verfügbarkeit und Verwaltung von Daten für die Streckenplanung und für Reservierungen geben die Verkehrsunternehmen an, dass sie über kein Streckenplanungssystem und auch über keinen festen Plan für Zwischenstopps verfügen, wobei mehr als 50 % angeben, dass sie grundsätzlich keine Reservierungen auf Parkflächen vornehmen.

3.6. Geschlechtsspezifische Fragen

Das eindeutig unausgewogene Geschlechterverhältnis in der Branche, in der nur 6 % der Fahrer Frauen sind, macht deutlich, dass es geschlechtsspezifischer Einrichtungen bedarf. Fahrerinnen sehen sich zusätzlichen Herausforderungen gegenüber, etwa Bedürfnissen betreffend die persönliche Sicherheit und die Hygiene, denen die derzeitigen Einrichtungen nicht angemessen gerecht werden.

4. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die in Teil 3 dieses Berichts dargelegten Herausforderungen müssen durch strategische Investitionen und entsprechende Anpassungen der Politik angegangen werden. Dies ist von entscheidender Bedeutung, um einerseits für mehr Effizienz und Sicherheit im EU-Kraftverkehrssektor und andererseits für bessere Arbeitsbedingungen zu sorgen, damit der Beruf für Kraftfahrer attraktiver wird.

Der steigende Bedarf im Bereich des Güterkraftverkehrs zeigt, dass dringend mehr Parkinfrastrukturen, insbesondere zertifizierte SGPF, erforderlich sind. Dieser Bedarf kann über das derzeitige Angebot nicht gedeckt werden, und angesichts des voraussichtlich weiter steigenden Bedarfs sind sofortige Investitionen und die Zertifizierung bestehender, mit Sicherheitselementen ausgestatteter Parkflächen erforderlich. Diese Dringlichkeit wird noch einmal dadurch untermauert, dass die Mitgliedstaaten gewährleisten müssen, dass bis zum 31. Dezember 2040 entlang der Straßen des Kernnetzes und des erweiterten Kernnetzes oder innerhalb einer Fahrstrecke von 3 km von der nächstgelegenen Ausfahrt einer Straße des Transeuropäischen Verkehrsnetzes in einer durchschnittlichen Entfernung von höchstens 150 km voneinander zertifizierte SGPF eingerichtet werden. Es existieren verschiedene legislative und nichtlegislative Folgemaßnahmen.

Die folgenden möglichen Initiativen beruhen auf der in der Studie enthaltenen Analyse und ihrer Ergebnisse und sind daher als Beiträge zu einer umfassenderen Diskussion zu verstehen. Sie

dienen der Information und sollen eine Grundlage für weitere Überlegungen darstellen, ohne Entscheidungen über künftige Maßnahmen zu beeinflussen oder vorwegzunehmen.

4.1. Nicht in Verbindung mit Rechtsakten stehende Initiativen

4.1.1. Schaffung von Anreizen für eine schnelle Nachrüstung

Die Kommission ist der Auffassung, dass der effizientere Weg, die Lücke zwischen der Zahl benötigter SGPF und der Zahl derzeit vorhandener SGPF zu schließen, darin besteht, **nicht gesicherte Parkeinrichtungen entlang von Autobahnen nachzurüsten**. Dies kann **durch Bauarbeiten und Investitionen** geschehen, die dafür sorgen, dass diese Einrichtungen eine Zertifizierung als Einrichtung mit „Bronze"-Niveau oder höherem Niveau erhalten.

Der Schwerpunkt sollte dabei auf wesentlichen Sicherheitsmaßnahmen liegen, wie z. B. Beleuchtung der Geländegrenzen, visuelle Abschreckung, Routinekontrollen zur Überwachung, Überwachung an den Ein- und Ausgängen und eine klare Beschilderung, die anzeigt, dass der Zugang nur berechtigten Fahrzeugen gestattet ist. Eventuell sind auch Investitionen in Rastplätze entlang von Autobahnen erforderlich, die ursprünglich in erster Linie für Passagiere von Privatfahrzeugen gedacht waren.

Die Kommission empfiehlt den Mitgliedstaaten, diese Möglichkeit sorgfältig zu prüfen, um die in der TEN-V-Verordnung festgelegten Anforderungen zu erfüllen. Betreiber von Rastplätzen entlang von Autobahnen werden aufgefordert, die Zweckmäßigkeit solcher Investitionen für ihre Geschäftsmodelle zu bewerten. Reichen private Investitionen alleine für ein tragfähiges Geschäftsszenario nicht aus, sind möglicherweise öffentliche Fördermechanismen und eine koordinierte Planung erforderlich, um eine rechtzeitige Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur zu gewährleisten.

In Regionen mit höheren Fallzahlen von Frachtdiebstählen sollte der Schwerpunkt der Mitgliedstaaten zudem auf dem **Bau von SGPF mit „Platin"-Zertifizierung und der Aufrüstung von SGPF auf „Platin"-Niveau** liegen, um ein Höchstmaß an Sicherheit und Schutz für Fahrer und Fracht zu gewährleisten. In diesen Regionen sollte öffentlichen Fördermechanismen Vorrang eingeräumt werden.

4.1.2. Förderung der Zusammenarbeit und Sensibilisierung der Interessenträger

Die Mitgliedstaaten sollten die Einrichtung von SGPF in ihre **nationalen Verkehrsentwicklungspläne**[16] aufnehmen. Die gemäß Artikel 52 der Verordnung (EU) 2024/1679 benannten Europäischen Koordinatoren unterstützen die koordinierte Verwirklichung der Europäischen Verkehrskorridore. Gemäß Artikel 54 der Verordnung (EU) 2024/1679 erstellt jeder Europäische Koordinator spätestens bis zum 19. Juli 2026 und danach alle vier Jahre einen Arbeitsplan, in dem er den Stand der Durchführung des Korridors sowie die Einhaltung der in der Verordnung 2024/1679 festgelegten Anforderungen, auch in Bezug auf die Einrichtung von Rastplätzen und SGPF, sowie die Prioritäten für die künftige Entwicklung detailliert analysiert.

[16] Siehe Artikel 60 der Verordnung (EU) 2024/1679.

Die Kommission ist ferner der Auffassung, dass **im Fernverkehr tätige Unternehmen ihre Fahrer dazu anhalten sollten, ihre Ruhezeiten auf SGPF einzulegen**. Die Expertengruppe für urbane Mobilität (EGUM) und das Forum für die Digitalisierung in Verkehr und Logistik (Digital Transport and Logistics Forum, DTLF)[17] sollten sich mit dem Thema SGPF befassen. Das Thema SGPF könnte – zusammen mit dem Thema Digitalisierung und technologische Neuerungen – auch als neues, speziell auf das Wohlbefinden der Fahrer ausgerichtetes Element in die Grundqualifikation und Weiterbildung von Fahrern aufgenommen werden.

4.1.3. Verbesserung der Konnektivität von SGPF

Die Betreiber von SGPF könnten eine gemeinsame EU-weite digitale Plattform (Beobachtungsstelle) einrichten, die auch als Smartphone-App zur Verfügung steht und es Fahrern und Verkehrsunternehmen ermöglicht, auf Echtzeitdaten über die Verfügbarkeit von Parkplätzen zuzugreifen, Reservierungen vorzunehmen und mit den Parkeinrichtungen zu kommunizieren. Die Kommission hat außerdem ein Projekt zur Entwicklung einer App ins Leben gerufen, in der Rückmeldungen und Bewertungen der Fahrer zu wichtigen, auf Lkw-Strecken gelegenen Orten von Interesse, einschließlich Servicepunkten und Rastplätzen, gesammelt werden.[18]

4.1.4. Verbesserungen in den Bereichen Sicherheit, Wohlbefinden und Inklusivität

Parkflächen sind für Fahrer attraktiver, wenn sie

- im Hinblick auf den **Verkehr** sowohl von Lkw als auch von Fußgängern **sicher** sind;
- **sauber** sind und auf der gesamten Anlage **strenge Hygienestandards** eingehalten werden;
- **Programme zur Stärkung des Wohlbefindens** bieten, dabei die Förderung der psychischen Gesundheit von im Fernverkehr tätigen Fahrern in den Mittelpunkt rücken und Erholungseinrichtungen und Orte der Begegnung bieten;
- **geschlechtsspezifische Maßnahmen** ergreifen, z. B. die Einrichtung eigener Parkplätze für Fahrerinnen in der Nähe der Büros des Sicherheitspersonals, damit Frauen insbesondere nachts nicht alleine über die Parkfläche laufen müssen;
- **Dienstleistungen bieten, die auf die unterschiedlichen kulturellen und religiösen Bedürfnisse** zugeschnitten sind, z. B. eine vielfältige Speisenauswahl und mehrsprachige Informationssysteme.

Die Lkw-Fahrer würden zudem einen **Sicherheitsdienst vor Ort** sehr begrüßen.

---

[17] Die EGUM ist die hochrangige Expertengruppe der Europäischen Kommission für urbane Mobilität, während das DTLF das Forum für die Digitalisierung in Verkehr und Logistik ist, in dem Experten aus den Mitgliedstaaten, öffentlichen Einrichtungen und privaten Organisationen zusammenkommen, um die Politik in diesen Bereichen zu koordinieren.

[18] Pilotprojekt: Empowering truck drivers-Revolutionising European logistics, https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/opportunities/portal/screen/opportunities/topic-details/PPPA-2025-EMPOWERTD?isExactMatch=true&status=31094501,31094502,31094503&frameworkProgramme=43637601&order=DESC&pageNumber=1&pageSize=50&sortBy=startDate.

Den Lkw-Fahrern kämen auch **erschwingliche und zugängliche Unterkünfte** wie Motels in der Nähe von SGPF zugute, wenn diese in Regionen mit hoher Güterverkehrsdichte eingerichtet werden; dies würde kohärente und zuverlässige Übernachtungsmöglichkeiten für die Fahrer gewährleisten.

4.1.5. Finanzierung

Die Finanzierung von SGPF, auch durch EU-Mittel, hat sich als sehr wichtiges und wirksames Instrument erwiesen. Um dieses wichtige Unterstützungsinstrument aufrechtzuerhalten, schlug die Kommission am 16. Juli 2025 für den Mehrjährigen Finanzrahmen (MFR) 2028-2034[19] eine Fazilität „Connecting Europe" 3 mit einer Mittelausstattung für den Verkehrsbereich in Höhe von 51,5 Mrd. Euro vor.

4.2. Initiativen in Verbindung mit Rechtsakten

4.2.1. Delegierte Verordnung (EU) 2022/1012

Bei der Bewertung, ob die Verordnung (EU) 2022/1012 unter Berücksichtigung der bestehenden technologischem Entwicklungen überarbeitet werden sollte[20], könnte die Kommission auf der Grundlage der Konsultation der Mitgliedstaaten und Interessenträger auch Folgendes in Betracht ziehen:

- Einführung von Zwischenkategorien bei den das Sicherheitsniveau betreffenden Zertifizierungen, um eine schnelle Nachrüstung bestehender SGPF zu erleichtern und somit Anreize für eine solche Nachrüstung zu schaffen. So könnte beispielsweise eine Parkfläche mit dem Sicherheitsniveau „Silber", die in hochwertige Dienstleistungen investiert, eine Zertifizierung „Silber+" erhalten;
- Aufnahme der Verpflichtung zur Gewährleistung der Anwesenheit von Sicherheitspersonal auf SGPF mit Niveau „Platin" zur Ausweitung der für die physische Sicherheit geltenden Normen;
- Entwicklung eines Signalsystems für SGPF, das über Fahrerinnen vorbehaltene Parkplätze informiert;
- Einbeziehung ernährungsbezogener Erwägungen und Erhebung von nach Geschlecht aufgeschlüsselten Daten über die Fahrer in den Toiletten.

4.2.2. Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Wenn es zu einer umfassenderen Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 kommt, könnte die Kommission in Bezug auf SGPF folgende Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorschlagen:

---

19 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A52025PC0571&qid=1753801194712.

20 Gemäß der Revisionsklausel in Artikel 3 der Verordnung (EU) 2022/1012 muss die Kommission bis zum 7. April 2026 bewerten, ob die in den Anhängen I und II vorgesehenen Normen und Zertifizierungsverfahren unter Berücksichtigung der bestehenden technologischen Entwicklungen und zur kontinuierlichen Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Fahrer geändert werden müssen.

- Aufnahme zusätzlicher Kriterien in Bezug auf das Wohlbefinden der Fahrer in die Normen für das Dienstleistungsniveau von SGPF. Dies könnten beispielsweise Maßnahmen sein, um den Bedürfnissen von Fahrern mit unterschiedlichem kulturellen oder sprachlichen Hintergrund gerecht zu werden.
- Einräumung der Möglichkeit für die Fahrer, ihre regelmäßigen Ruhezeiten in den Kabinen ihrer Fahrzeuge zu verbringen, wenn diese mit allen für den Komfort erforderlichen Funktionen ausgestattet und auf hochwertigen SGPF geparkt sind. So stünden den Fahrern Orte mit hohem Sicherheits- und Dienstleistungsniveau für Begegnungen und Ruhezeiten zur Verfügung.

Die Kommission wird die Einrichtung geeigneter Rastplätze und Parkeinrichtungen für Berufskraftfahrer, insbesondere SGPF, die im Einklang mit der Delegierten Verordnung (EU) 2022/1012 nach festgelegten Normen zertifiziert sind, genau überwachen. Die Kommission wird auch festlegen, wie die Empfehlungen am besten unterstützt werden können, wobei sie die politischen Prioritäten, die Durchführbarkeit und die Beiträge aller relevanten Interessenträger berücksichtigen wird. Bei ihrer Bewertung wird sich die Kommission auf die Maßnahmen konzentrieren, mit denen sich die Qualität der Parkeinrichtungen verbessern und die Zahl der SGPF erhöhen lässt.

Die Kommission betont, dass es Sache der Mitgliedstaaten ist, für den ordnungsgemäßen Ausbau des SGPF-Netzes zu sorgen. Auch wenn es wichtig ist, die Finanzierung über die Fazilität „Connecting Europe“ weiterzuführen, ist diese naturgemäß begrenzt. Daher ist eine private und öffentliche Unterstützung auf nationaler Ebene von wesentlicher Bedeutung, um sicherzustellen, dass Defizite und Lücken im TEN-V-Netz wirksam beseitigt werden, um eine angemessene Verfügbarkeit von SGPF sicherzustellen.