

GEMEINSAME ERKLÄRUNG ZUR RICHTLINIE ÜBER GEWICHTE UND ABMESSUNGEN

29. Oktober 2025

Im Rahmen der laufenden Diskussionen über die Überarbeitung der Richtlinie über Gewichte und Abmessungen (WDD 96/53/EG) sind die unterzeichnenden Organisationen der Auffassung, dass der vorliegende Text schwerwiegende Nebenwirkungen hätte, die weit über den Verkehrssektor hinausgehen würden. Diese Fragen müssen sorgfältig geprüft werden, bevor ein Rechtsakt verabschiedet wird.

Die Einführung längerer, höherer und schwererer Fahrzeugkombinationen (European Modular Systems, (EMS)) ist mit der Verpflichtung der Kommission, den Schienengüterverkehr bis 2030 um 50 % und bis 2050 um 100 % zu steigern, wie in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität festgelegt, unvereinbar.

Wir fordern die politischen Entscheidungsträger nachdrücklich auf, die folgenden Punkte zu berücksichtigen:

1. Unvereinbarkeit mit dem intermodalen Güterverkehr

Die europäische Logistik funktioniert als ein integriertes System. Jede Änderung der Richtlinie muss sicherstellen, dass alle Straßenkomponenten mit den Schienen- und Binnenschiffahrtssystemen des Güterverkehrs, mit dem Rollmaterial und den Schiffen sowie mit deren technischen, betrieblichen und Umschlagsparametern kompatibel bleiben.

Trotz des breiten Konsenses über die Bedeutung des kombinierten Verkehrs und erheblicher öffentlicher und privater Investitionen in Eisenbahn- und Terminalinfrastrukturen würden all diese Bemühungen durch die derzeit vorgesehene Vergrößerung der EMS-Fahrzeuge zunichtegemacht. Viele EMS-Kombinationen sind mit dem intermodalen Verkehr unvereinbar – sie würden beispielsweise Anpassungen im Containerdesign erfordern, die Kranbarkeit beeinträchtigen oder die notwendige Kompatibilität zwischen Straßeneinheiten und eisenbahn- bzw. binnenschiffahrtsspezifischen Ausrüstungen einschließlich des Rollmaterials gefährden. Um die Kompatibilität mit den Umschlagterminals, deren Zufahrtsstraßen und Rangierflächen zu gewährleisten, wären umfangreiche logistische und infrastrukturelle Anpassungen erforderlich. Fast die Hälfte der befragten Terminals gab an, dass der Zugang, die Bewegung oder das Parken auf dem Terminalgelände mit überlangen Fahrzeugen nicht möglich ist^v. Darüber hinaus wäre die Annahme des Vorschlags, die maximale Länge von Sattelaufliegern über den Standard von 13,6 Metern hinaus zu erhöhen, mit einem großen Teil des Eisenbahn-Rollmaterials und mehreren Schiffstypen unvereinbar. Diese Entwicklungen würden den Fortschritt des intermodalen Güterverkehrs erheblich behindern. Stattdessen sind politische Anreize erforderlich, um den Einsatz von Eisenbahn und Wasserwegen für längere Transportabschnitte zu fördern.

2. Schweres Gut gehört auf die dafür geeigneten Verkehrsträger: Güterzüge und Schiffe

Die Eisenbahninfrastruktur ist darauf ausgelegt, Achslasten von 22,5 Tonnen zu tragen, und Schiffe können gleich schwere oder noch schwerere Lasten befördern. Die Straßeninfrastruktur hingegen ist überwiegend für Fahrzeuge mit Achslasten von 1 bis 3 Tonnen konzipiert. Jeder mit einem Fahrzeug mit Achslasten über 10 Tonnen zurückgelegte Kilometer führt daher zu einer beschleunigten Abnutzung des Straßennetzes.

Die Überarbeitung der Richtlinie würde zu einer Zunahme des Verkehrs mit Fahrzeugen mit schweren Achsen führen, was eine häufigere Straßeninstandhaltung erforderlich machen würde. Die Verstärkung von Fahrbahnen, Brücken und Überführungen würde kontinuierliche

und erhebliche Investitionen der Mitgliedstaaten erfordern, mit Gesamtkosten in Milliardenhöhe auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene sowie mit langwierigen Baustellen, die zu häufigen Verkehrsstaus führen würden.

Die Verlängerung von Autobahnauffahrten und Rastplätzen für Lastkraftwagen sowie die Installation der notwendigen Beschilderung zur Steuerung des Verkehrs längerer und schwererer Fahrzeuge würden zusätzliche erhebliche Investitionen in die Straßeninfrastruktur erfordern.

3. Risiko der Untergrabung der Investitionen in das Eisenbahnnetz

In den letzten Jahren haben sich die europäischen und nationalen Investitionen auf die Verbesserung des intermodalen Verkehrs und des Eisenbahnsektors in der gesamten EU konzentriert. Bedeutende Fortschritte wurden erzielt, doch es bleibt noch viel zu tun, um das System des intermodalen Verkehrs weiter auszubauen.

Seit 2014 hat das Programm Connecting Europe Facility – Transport (CEF-T) die europäischen Eisenbahninfrastrukturen mit 31 Milliarden Eur unterstütztⁱ. Auf nationaler Ebene plant beispielsweise Deutschland, 107 Milliarden Euro zwischen 2025 und 2029ⁱⁱ in das Schienennetz zu investieren. Zwei Drittel der Bevölkerung betrachten den Ausbau und die Erweiterung des Eisenbahnnetzes als die sinnvollste Maßnahme, um den wachsenden Transportmengen zu begegnenⁱⁱⁱ. Ein weiteres Beispiel ist Spanien, das 6,6 Milliarden Euro aus den europäischen Aufbau- und Resilienzfonds für die Wiederherstellung des Gleichgewichts im Modal Split des Güterverkehrs zugunsten weniger umweltschädlicher Verkehrsträger bereitgestellt hat – unter anderem durch den Ausbau der europäischen Eisenbahnkorridore und die Förderung der Intermodalität in Häfen und Logistikzentren^{iv}.

4. Gefährliche Güter sollten mit den sichersten Verkehrsträgern transportiert werden: Güterzüge und Schiffe

Längere, höhere und schwerere Straßenfahrzeuge würden, wenn sie weit verbreitet eingesetzt werden, voraussichtlich auch für den Transport gefährlicher Güter genutzt werden. Dies wirft erhebliche Sicherheitsbedenken auf, die bisher nicht ausreichend berücksichtigt wurden.

Statistiken zu Unfällen mit schweren Lastkraftwagen zeigen erhebliche Sicherheitsdefizite, insbesondere bei Langstreckenfahrten. Je schwerer das Fahrzeug, desto gravierender sind die Folgen eines Unfalls. EMS-Fahrzeuge mit einem Gewicht von über 44 Tonnen haben längere Bremswege, größere Wendekreise und benötigen längere Freigabezeiten. Die bestehende Infrastruktur – Brücken, Tunnel und Kreisverkehre – ist nicht für diese längeren und schwereren Fahrzeuge ausgelegt, was das Risiko von Unfällen durch Fehlausrichtung oder Überladung erhöht. Die Richtlinie sieht keine strengeren Anforderungen für die Fahrer solcher Fahrzeuge vor. Angesichts der jüngsten Änderung der Führerscheinrichtlinie ist davon auszugehen, dass künftig auch weniger erfahrene Fahrer – möglicherweise bereits ab 18 Jahren – diese längeren und schwereren Fahrzeuge steuern dürfen, was das Unfallrisiko weiter erhöht.

5. Negative Auswirkungen auf Klima- und Luftqualitätsziele

Einige der vorgeschlagenen Änderungen der Richtlinie werden mit ihrem angeblichen Potenzial zur Verringerung von CO₂- und Schadstoffemissionen beworben, das für bestimmte EMS-Konfigurationen auf bis zu 10 % geschätzt wird. Der dadurch entstehende umgekehrte Modal Shift – vom intermodalen und schienengebundenen Güterverkehr hin zu EMS-Varianten – würde jedoch zu einem Nettoanstieg der Emissionen führen. Der intermodale und schienengebundene Güterverkehr verursacht bis zu 90 % weniger Emissionen als herkömmliche Lkw und 75–80 % weniger als EMS-Fahrzeugkombinationen. Diese Entwicklung würde die Ziele der Europäischen Union zur Dekarbonisierung und Verbesserung der Luftqualität erheblich gefährden.

6. Mehr Lkw auf den Straßen

Längere und schwerere EMS-Fahrzeugkombinationen werden nicht zu einer Verringerung der Lkw-Anzahl auf den Straßen führen. Anstatt den intermodalen Güterverkehr zu fördern, werden sie voraussichtlich einen umgekehrten Modal Shift von bis zu 21 % des Schienengüterverkehrs in allen Segmenten auf die Straße bewirken^v. Dies entspricht 6,7 bis 13,3 Millionen zusätzlichen Lkw-Fahrten pro Jahr^v. Ähnliche Maßnahmen in anderen Ländern haben bereits gezeigt, dass eine Verlängerung der Lkw-Längen nicht zu einer Verringerung des Straßenverkehrsaufkommens geführt hat^{vi}.



ⁱ European Commission. European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA). Greener Transport Infrastructure for Europe. 2014-2024: Building future-proof infrastructure thanks to the Connecting Europe Facility Transport. 30 June 2025. Last accessed in September 2025 at: <https://webgate.ec.europa.eu/cineaportal/apps/storymaps/stories/48c1f6a4ce33415fb4ec40dd2aa836bd>.

ⁱⁱ Germany. Federal Ministry of Transport. Press Release. Schnieder: 166 billion for transport infrastructure. 24 June 2025. Last accessed in September 2025 at <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2025/029-schnieder-166-milliarden-fuer-verkehrsinfrastruktur.html>.

ⁱⁱⁱ DIE GÜTERBAHNEN. Opinion poll: Majority wants investment in rail expansion and renovation. March 2025. Last accessed in September 2025 at <https://die-gueterbahnen.com/news/meinungsumfrage-mehrheit-wuenscht-sich-investitionen-in-ausbau-und-sanierung-der-schiene.html>.

^{iv} Spain. Ministry for Transport. Mercancías 30. May 2022. Last accessed in October 2025 at https://cdn.mitma.gob.es/portal-web-drupal/mercancias30/2022_05_documento_final_mercancias_30_.pdf.

^v D-FINE. Study on Weights and Dimensions Summary. January 2024. Impacts of the Proposed Amendments to the Weights and Dimensions Directive on Combined Transport and Rail Freight Transport.

^{vi} CABT. Bigger trucks = nearly 8 million more trucks. Diversion Issue Paper.