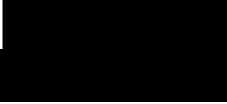


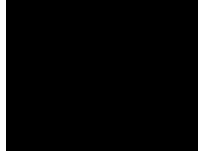
Herrn



per Mail:



Hauptgeschäftsstelle



3. Juli 2025

Änderung der Richtlinie 96/53/EG – Abmessungen & Gewichte im Straßengüterverkehr

Sehr geehrter



mit dem Beginn der dänischen Ratspräsidentschaft seit dem 01. Juli wird in den kommenden Wochen auf EU-Ebene die o.g. Richtlinie über Gewichte und Abmessungen im Straßengüterverkehr (Weights and Dimensions Directive, WDD) weiter beraten. Teil der Diskussion sind neue EU-weite Grenzwerte für Maße und Gewichte von Fahrzeugen; insbesondere wird über die Anhebung der zulässigen Gesamtmasse von Lkw im TEN-V-Netz diskutiert. In diese Beratungen ist auch die Bundesregierung eingebunden. So möchten wir Sie bitten, die folgenden Hinweise und Änderungsvorschläge zu berücksichtigen.

Konkret ist unsere Bitte, dass die vorgeschlagene **Erhöhung der zulässigen Gewichte von Lkw abgelehnt** wird. Andernfalls ist zu befürchten, dass die angestrebte und weitere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene erheblich beeinträchtigt wird.

Im Einzelnen:

1. **Reverse Modal Shift und fairer Wettbewerb:** Die Erhöhung der Maximallast im Straßengüterverkehr steigert dessen Attraktivität erheblich. Eine flächendeckende Anhebung des zulässigen Lkw-Gesamtgewichts auf 44 Tonnen würde z.B. eine potenzielle Volumenzunahme von bis zu 10% im Straßentransport bedeuten. Dies ginge zu Lasten der Schiene, die bereits heute durch hohe Infrastrukturkosten, Steuervorteile für konkurrierende Verkehrssektoren und eine höhere Lohnstruktur im starken Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern steht.
2. **Klimaziele und Emissionen:** Die Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs ist grundsätzlich nachvollziehbar. So wurden bereits 2019 zwei Tonnen zusätzlich für Lkw mit emissionsfreien Antrieben (ZEV) zugelassen. Nun sollen weitere zwei Tonnen frei gegeben werden (insgesamt +4t). Dabei ist zu befürchten, dass das zusätzliche Gewicht nicht allein für die Batterie, sondern für die Fracht verwendet wird. Es ist daher mehr als fragwürdig, inwiefern

Wir lieben
EUROPA



*We love Europe
Nous aimons l'Europe
Noi amiamo l'Europa
Kochamy Europę*

www.vdv.de/wirliebeneuropa

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37-39
50672 Köln
T 0221 57979-0

info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und
Bundesregierung: R001242

EU-Transparenzregister
50254292140-86



Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West

das Ziel der Dekarbonisierung durch die Änderung der Richtlinie mittelfristig erreicht werden kann. Vielmehr sind Rebound-Effekte und eine Verlagerung von der Schiene auf die Straße zu befürchten.

Gleichzeitig ist das Verhältnis von Transportvolumina zur notwendigen Antriebsenergie auf der Schiene weiterhin wesentlich attraktiver als auf der Straße; Energiebedarfe sind entsprechend geringer (vgl. DHL). Eine Anreizstruktur, die eine Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene begünstigt, kann hier daher langfristig und in hohem Maße zur Reduktion von Emissionen im Güterverkehrsbereich beitragen.

3. **Mehrbelastung für die Straßen- und Brückeninfrastruktur:** Schon heute ist der Investitionsbedarf für die Sanierung des maroden deutschen Straßen- und Brückennetzes enorm. In diesem Zusammenhang bitten wir dringend zu berücksichtigen, dass unsere Stellungnahme und Bitte nicht nur aus Sicht von Schienengüterverkehrsunternehmen wirtschaftlich motiviert ist. Es geht vielmehr darum, dass die erhöhten Gewichte für Lkw eine imminente zusätzliche Belastung für die Tragfähigkeit und Lebensdauer von Brücken zum Gegenstand haben. Dies betrifft Brücken mit Trägerschaft aller staatlichen Ebenen – also Brücken, die in Zuständigkeitsbereichen von Bund, Ländern aber auch Kommunen sind. Wir haben bereits heute einen Zustand der Infrastruktur von Straßen und Brücken, die uns über Jahrzehnte einen enormen Sanierungsaufwand auferlegen. Durch erhöhte Lasten wird die Abhängigkeit von Brücken deutlich verstärkt und der Investitionsaufwand zur Sanierung weiter nach oben getrieben. Vor diesem Hintergrund sollte die Gewichtszunahme unbedingt zurückgewiesen werden.
4. **Kompatibilität mit anderen Verkehrsträgern:** Ein dauerhaft attraktiver Schienengüterverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zur deutschen Wirtschaft und trägt gleichzeitig zur Erreichung der Klimaziele bei. Der Kombinierte Verkehr (KV) kann dabei maßgeschneiderte Lösungen für Cargotransporte bieten. Dafür ist die Kompatibilität der Verkehrsträger über die unterschiedlichen Transportabschnitte hinweg essentiell. Der Einsatz von schwereren Lkw im Vor- und Nachlauf kann hier sinnvoll sein, um emissionsarme Lieferketten durch die Kombination von e-Lkw und Güterzügen sicherzustellen. Zu verhindern ist aber, dass eine weitere Ausdehnung der Maße und Gewichte zu Anpassungsbedarfen bei anderen Verkehrsträgern führt, sich die Maße von Transportgefäßen ändern und beispielsweise die Kranbarkeit beeinträchtigt wird. Wir sprechen uns dafür aus, dass erhöhte Gewichte beim Lkw weiter nur für den Kombinierten Verkehr zulässig sein sollen.
5. **Personalmangel:** Ein Güterzug kann bis zu 52 Lkw auf der Straße ersetzen (vgl. Allianz Pro Schiene). Eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße ginge dementsprechend mit einem erhöhten Bedarf an Fahrpersonal einher. In Zeiten allgemeinen Personal- und Fachkräftemangels stellt dies eine enorme Herausforderung dar; zudem verringern herausfordernde Arbeitsbedingungen die Attraktivität des Straßengüterverkehrssektors. Der Schienengüterverkehr im Vergleich kann unter wesentlich niedrigerem Personaleinsatz höhere Gütermengen bewegen.
6. **Externe Kosten:** Eine Verlagerung von Güterverkehren auf die Straße birgt Risiken von externen Kosten durch höhere Emissionen (vgl. Punkt 2), sowie Flächenbedarfe und Umweltbelastungen durch Lkw-Reifenabrieb (vgl. VCO-Wien).
7. **Sicherheit:** Das Unfallrisiko für den Lkw-Transport liegt rund 40-mal über dem der Schiene; zudem ist das Risiko eines Totalverlustes auf der Straße höher (vgl. DHL). Wir geben zu bedenken, dass eine Steigerung des Gewichts von Lkw die Unfallrisiken im Falle einer Kollision weiter erhöhen kann.

8. **Mögliche Konkurrenz mit der militärischen Mobilität:** Eine Anpassung des TEN-V-Netzes an die Anforderungen längerer und schwererer Lkw erfordert erhebliche Investitionen. Es ist sicherzustellen, dass diese Investitionsbedarfe die Finanzierung der (Schienen-)Infrastruktur für militärische Mobilität nicht untergraben.
9. **Harmonisierung mit Kapazitätsmanagement und KV-Richtlinie:** Damit die Potenziale des Schienengüterverkehrs ausgeschöpft werden können, sind die Verhandlungen der WDD immer im Zusammenhang mit verwandten Gesetzgebungsverfahren zu sehen. Die Harmonisierung mit der Verordnung über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum (COM(2023) 443 final) sowie der Richtlinie zum Kombinierten Verkehr (COM(2023) 702 final) ist dringend geboten.

Sehr geehrter [REDACTED] diese und andere Aspekte machen sicher deutlich, dass die Einführung neuer Maße im Lkw-Verkehr und insbesondere höhere Gewichte im Straßengüterverkehr nicht zielführend sind. Dabei denken wir vor allem an die aktuellen und grundsätzlichen Herausforderungen im Güterverkehr, wie beispielsweise Umweltauflagen, Investitionsbedarfe in die Infrastruktur, den Personal- und Fachkräftemangel oder auch Flächenbedarfe. Wir bitten darum, entsprechende Initiativen auf EU-Ebene abzulehnen und stehen natürlich gerne und jederzeit auch für Rückfragen zur Verfügung.

