

# ABMESSUNGEN UND GEWICHTE VON NUTZFAHRZEUGEN

Vorschlag COM(2023) 445 vom 11. Juli 2023 für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rats zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr

cepAnalyse Nr. 16/2023

**KURZFASSUNG** [[zur Langfassung](#)]

## Hintergrund | Ziel | Betroffene

**Hintergrund:** Die EU will ihre Emissionen von Treibhausgasen (THG) bis 2050 netto auf null senken („Klimaneutralität“). Schwere Nutzfahrzeuge (Nfz) – Lkw, Busse und deren Anhänger – verursachen mit steigender Tendenz mehr als 6% aller THG-Emissionen – insbesondere CO<sub>2</sub> – und mehr als 25% der THG-Emissionen des Straßenverkehrs.

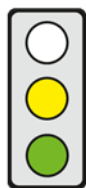
**Ziel:** Damit im Güterverkehr die CO<sub>2</sub>-Emissionen sinken, sollen durch erhöhte Längen, Höhen und Gewichte von Nfz und Nfz-Kombinationen – Last- oder Sattelzüge – emissionsfreie Nfz und der intermodale Verkehr gefördert und der Verkehr effizienter werden. Eine stärkere Harmonisierung soll Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt vermeiden.

**Betroffene:** Spediteure, Transportunternehmen, Verlader und Fahrzeughersteller.

## Kurzbewertung

### Pro

- ▶ Es ist grundsätzlich sachgerecht, die Anforderungen an Höchstwerte für Abmessungen und Gewichte von Nfz im Hinblick auf potenzielle Wettbewerbsverzerrungen, sowie auf Anreize zu Effizienzsteigerungen und zur Dekarbonisierung anzupassen und EU-weit zu harmonisieren.
- ▶ Fünf-achsige Lkws ermöglichen durch die zusätzliche Achse und das höhere Gewicht von 40 t eine höhere Transportmenge pro Fahrt, ohne zu einer stärkeren Belastung von Straßen und Brücken zu führen. Ein einzelner Lkw ist dabei wendiger als ein Lastzug, der dieselbe Menge transportiert.
- ▶ Die Zulassung von 44 t und Europäischer Modularer Systeme (EMS) im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Mitgliedstaaten, die höhere Gewichte bzw. EMS national zulassen, stärkt die Effizienz und den Wettbewerb im Straßengüterverkehr und trägt zu dessen Dekarbonisierung bei.

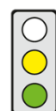


### Contra

- ▶ Der umweltfreundlichere „kombinierte Verkehr“ Lkw–Bahn bzw. Lkw–Schiff (KV) droht karnibalisiert zu werden, falls das durch höhere Abmessungen und Gewichte wegfallende Gewichtsprivileg des KV sowie neue Wettbewerbsnachteile durch EMS nicht anderweitig kompensiert werden.

## Zielsetzung und Effekt auf andere Verkehrsträger [Langfassung A.2, C.1.1, C.1.3]

**Kommissionsvorschlag:** Die Überarbeitung der Höchstwerte für Abmessungen und Gewichte von Nfz soll starke Anreize zur Einführung emissionsfreier Technologien bieten, die Effizienz des Güterverkehrs steigern, den „intermodalen“ Güterverkehr mit Bahn, Binnenschifffahrt und Seeverkehr unterstützen und Wettbewerbsverzerrungen vermeiden.



**cep-Bewertung:** Es ist grundsätzlich sachgerecht, die EU-Vorgaben für die maximal zulässigen Abmessungen und Gewichte von Nfz zu aktualisieren und EU-weit zu harmonisieren, um potenzielle Wettbewerbsverzerrungen im EU-Binnenmarkt zu vermeiden und Anreize zur Effizienzsteigerung und Dekarbonisierung des Verkehrssektors zu setzen. Jedoch droht der umweltfreundlichere KV dadurch karnibalisiert zu werden, falls sein dadurch wegfallendes Gewichtsprivileg oder neue Wettbewerbsnachteile nicht anderweitig kompensiert werden.

## Längere und schwerere emissionsfreie Nfz [Langfassung A.5.2, C.1.2.1]

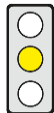
**Kommissionsvorschlag:** Emissionsfreie – mit Batterie oder Wasserstoff (H<sub>2</sub>) betriebene – Nfz / Nfz-Kombinationen dürfen um höchstens 90 cm länger sein, um den Anbau emissionsfreier Technologie zu ermöglichen, sofern sie innerhalb einer vorgegebenen Kreisringfläche fahren können und die neue Länge nicht zu einer größeren Ladelänge führt. Bei vier-achsigen Nfz-Kombinationen erhöhen sich die höchstzulässigen Gewichte um 2 t, bei fünf- bis sechs-achsigen um 4 t – unabhängig vom tatsächlichen Mehrgewicht des emissionsfreien Antriebs.



**cep-Bewertung:** Die höheren Längen sorgen für gleiche Wettbewerbsbedingungen bei der Ladefläche im Vergleich zu konventionellen Nfz. Gleichzeitig wird sichergestellt, dass Kreisverkehre problemlos durchfahren werden können. Das höhere Gewicht ermöglicht bei niedrigerem Mehrgewicht des emissionsfreien Antriebs ein höheres Ladegewicht, das mit leichteren Batterien noch ansteigen wird. Das reizt die Anschaffung von emissionsfreien Nfz und eine verbesserte Aerodynamik an – ohne dass dafür staatliche Ausgaben erforderlich sind.

## Zulassung von 44 t im grenzüberschreitenden Verkehr [Langfassung A.7.1, C.1.3.1]

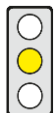
**Kommissionsvorschlag:** Lässt ein Mitgliedstaat im innerstaatlichen Verkehr fünf- oder sechs-achsige Nfz-Kombinationen zu, die die Höchstwerte für das Gewicht überschreiten, dann darf er bis Ende 2034 den Einsatz dieser den innerstaatlichen Höchstwerten entsprechenden Nfz-Kombinationen im grenzüberschreitenden Verkehr nicht verbieten, sofern deren zulässiges Höchstgewicht 44 t – bzw. das im KV dort zugelassene höhere Gewicht – nicht übersteigt.



**cep-Bewertung:** Die Zulassung von 44 t im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Mitgliedstaaten, die höhere Gewichte zulassen, stärkt zwar Effizienz und Wettbewerb im Straßengüterverkehr und trägt zu dessen Dekarbonisierung bei. Sie droht aber den effizienteren KV zu kannibalisieren, wenn dieser keine ausreichende Kompensation der neuen Wettbewerbsnachteile erhält.

## Europäische Modulare Systeme (EMS) [Langfassung A.7.2, C.1.3.2]

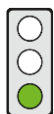
**Kommissionsvorschlag:** Die Mitgliedstaaten dürfen EMS – d.h. Nfz-Kombinationen, die die höchstzulässige Länge überschreiten und die Höchstgewichte überschreiten können – im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr nach Unterrichtung der Kommission zulassen. Hierzu müssen sie Informationen bereitstellen, grenzüberschreitende Anbindungen zulassen und ein Überwachungssystem einrichten, um die Auswirkungen der EMS auf Straßeninfrastruktur, -verkehrs-sicherheit, sowie auf Umwelt und das „Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsträger“ zu bewerten.



**cep-Bewertung:** Es ist sinnvoll, die Zulassung von EMS im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Mitgliedstaaten, die diese zulassen, an Informations-, Anbindungs- und Überwachungspflichten zu knüpfen. Diese grenzüberschreitenden EMS-Verkehre stärken zwar Effizienz und Wettbewerb im Straßengüterverkehr und tragen zu dessen Dekarbonisierung bei. Aber sie drohen den effizienteren KV zu kannibalisieren, wenn dieser keine ausreichende Kompensation der neuen Wettbewerbsnachteile erhält.

## Fünf-achsige Lkw mit 40 t zulässigem Gesamtgewicht [Langfassung A.6.1, C.1.2.1]

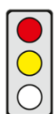
**Kommissionsvorschlag:** Es werden erstmalig in der EU fünf-achsige Lkw mit zwei Lenkachsen zugelassen, deren zulässiges Gewicht 40 t beträgt, wenn die Antriebsachse Doppelbereifung hat und entweder mit Luftfederung bzw. in der EU als gleichwertig anerkannten Federung ausgerüstet ist oder die maximale Achslast von 9,5 t nicht überschritten ist.



**cep-Bewertung:** Fünf-achsige Lkws ermöglichen durch die zusätzliche Achse das höhere Gewicht von 40 t, ohne zu einer stärkeren Belastung von Straßen und Brücken zu führen. Sie sorgen – z.B. in der Bauwirtschaft – für Effizienzsteigerungen und höhere Flexibilität. Denn durch die höhere Transportmenge pro Fahrt entfallen Fahrten. Zudem ist ein einzelner Lkw wendiger als ein Lastzug, der dieselbe Menge transportiert.

## Förderung des intermodalen Verkehrs [Langfassung A.6.2, C.1.2.2]

**Kommissionsvorschlag:** Die zulässige Höhe von Nfz, die im intermodalen Verkehr zur Beförderung von Containern mit einer Außenhöhe von 9' 6" (2,9 m) („Großvolumencontainer“) eingesetzt werden, wird um 30 cm auf 4,3 m erhöht. Nfz-Kombinationen, die 45-Fuß-Container oder -Wechselaufbauten intermodal befördern, können 15 cm länger sein.



**cep-Bewertung:** Eine Höhe von 4,3 m bei Beförderung von Großvolumencontainern kann durch den Wegfall kostenpflichtiger Sondergenehmigungen v.a. Spediteuren von Seefracht ins Hinterland von Seehäfen Vorteile bringen, da diese hauptsächlich im Seeverkehr genutzt werden. Ob es sich jedoch lohnt, dafür auf intermodalen Transport umzusteigen, ist zweifelhaft, denn dafür werden spezielle Bahn-Tragwagen benötigt, die oft nicht genügend vorhanden sind. Zudem verhindert die zusätzliche Höhe den Bahntransport der Nfz samt Container.