

ANHÄNGERBETRIEB MIT FÜHRERSCHEIN DER KLASSE B BEI ALTERNATIV ANGETRIEBENEN FAHRZEUGEN

Mit der geplanten Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung und dabei insbesondere mit Art. 3 der Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnisverordnung wird auch die EU-Richtlinie 2025/2205 in nationales Recht umgesetzt.

Gemäß Artikel 3 Nummer 2 der Verordnung berechtigt die Fahrerlaubnis der Klasse B, sofern der Inhaber diese seit mindestens zwei Jahren besitzt, auch zum Führen von Kraftfahrzeugen, die ganz oder teilweise mit Strom [...] angetrieben werden, mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 4 250 kg.

Art. 3 Nummer 4 sieht vor, dass Kraftfahrzeuge, die ganz oder teilweise mit Strom [...] angetrieben werden, mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 4 250 kg, auch mit einem Anhänger betrieben werden können, sofern die Fahrerlaubnis der Klasse B mit der Schlüsselzahl 96.03 erteilt wurde. Voraussetzung hierfür ist eine Schulung.

Nach Gesprächen mit der EU-Kommission sind wir der Auffassung, dass durch diese Regelung die Möglichkeiten der Richtlinie 2025/2205 nicht ausgenutzt werden. Aus unserer Sicht erlaubt die Richtlinie den Betrieb von Kraftfahrzeugen, die ganz oder teilweise mit Strom [...] angetrieben werden, mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, jedoch nicht mehr als 4 250 kg, mit einem Anhänger auch ohne zusätzliche Schulung, sofern das zulässige Zuggesamtgewicht 4 250 kg nicht übersteigt.

Demnach greift die Pflicht zur Schulung erst, wenn das zulässige Gesamtgewicht der Fahrzeugkombination 4 250 kg übersteigt.

Dies ergibt auch schon deshalb Sinn, weil bereits heute mit Führerscheinklasse B ein Pkw (mit max. 3 500 kg zGG) mit einem Anhänger der Klasse O1 (bis 750 kg) betrieben werden kann, was einem Zuggesamtgewicht von bis zu 4 250 kg entspricht.

Eine solche Differenzierung bzgl. des Anhängerbetriebs würde es zudem ermöglichen, dass Kombinationen aus ganz oder teilweise mit Strom angetriebenen Kraftfahrzeugen (bis 4 250 kg zGG) und einem Anhänger der Klasse O1 in jedem Fall bereits ab November 2027 mit einem Führerschein der Klasse B betrieben werden könnten, sofern das zulässige Zuggesamtgewicht 4 250 t nicht übersteigt. Damit könnte eine weitere Hürde für den Hochlauf der Elektromobilität zeitnah beseitigt werden.

Berlin, 01. Juni 2026

Ansprechpartner

Dr. Michael Niedenthal (michael.niedenthal@vda.de)
Fachgebiet Verkehrspolitik



Verband der
Automobilindustrie

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote. Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen. Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt. Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243 / EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90