

Netzwerk 4,25t – Emissionsfrei. Bürokratiefrei. Zukunftsfähig.

Elektrische Lieferfahrzeuge überschreiten aufgrund ihres Batteriegewichts oft die 3,5-Tonnen-Grenze, obwohl Größe, Einsatz und Nutzlast vergleichbar mit diesel- oder benzinbetriebenen Fahrzeugen sind.

Zwar dürfen sie mit einem normalen Pkw-Führerschein gefahren werden, im gewerblichen Einsatz **unterliegen** sie jedoch aufwendigen **Güterkraftverkehrsaufgaben**, Lizenz- und Fahrtenschreiberpflicht bis zu zusätzlichen Versicherungen.

Dies belastet vor allem kleine und mittlere Last-Mile - Dienstleister überproportional, die auch bei großen Logistikunternehmen als Sublieferanten eingesetzt werden.

Nur die gleichen Wettbewerbsbedingungen für emissionsfreie und verbrennungsmotorbetriebene Lieferfahrzeuge verhindern höhere Kosten, unnötige Fahrten und beschleunigen die Verkehrswende.

Im Einzelnen

Ausgangssituation

In Deutschland dürfen Fahrerinnen und Fahrer mit einem Führerschein der Klasse B Elektro-Transporter mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 4,25 Tonnen fahren, obwohl die reguläre Grenze bei 3,5 Tonnen liegt. Diese Ausnahmeregelung wurde eingeführt, um das höhere Eigengewicht batterieelektrischer Fahrzeuge auszugleichen, das vor allem auf die schwere Antriebsbatterie im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zurückzuführen ist.

Auf diese Weise soll verhindert werden, dass die **Einsatzmöglichkeiten durch eine verringerte Nutzlast** eingeschränkt werden. Diese Regelung bewirkt, dass ein Elektrofahrzeug über die gleiche Zuladung wie ein vergleichbares Verbrennerfahrzeug verfügt und mit Führerschein Klasse B gefahren werden darf. Eine Erhöhung der Nutzlast oder eine Änderung in der tatsächlichen Verwendung des nun elektrisch betriebenen Transporters findet nicht statt.

Erstunterzeichner &
Unterstützer



Problem

Ein Großteil der heute mit Verbrennungsmotor betriebenen N1-Transporter (< 3,5 t) fällt als elektrifizierte Variante zukünftig in die Fahrzeugklasse N2 (> 3,5 t). Transportunternehmen, die diese Elektrofahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen gewerblich innerhalb Deutschlands einsetzen möchten, **benötigen dann im Rahmen der Erlaubnispflicht des Güterkraftverkehrsgesetzes eine Güterkraftverkehrs- bzw. Gemeinschaftslizenz.**

Diese Verpflichtung ergibt sich aus den europäischen Vorgaben des Mobilitätspakets. Viele Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) sowie viele Transportunternehmen, insbesondere im Zwei-Personen-Handling, benötigen heute jedoch **nicht** eine solche Lizenz, da sie bislang ausschließlich Transporter der Klasse N1 mit Verbrennungsmotor mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3,5 Tonnen einsetzen. **Der Erwerb einer Güterkraftverkehrslizenz ist mit erheblichem bürokratischem Aufwand sowie mit erheblichen Kosten verbunden und stellt insbesondere für kleinere Unternehmen eine gravierende Hürde dar.**

Außerdem unterliegen die Elektro-Transporter zwischen 3,5 t und 4,25 t der Ausstattungspflicht mit Fahrtenschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer, was in Konsequenz zahlreiche weitere Anforderungen für das Transportunternehmen nach sich zieht. Dies **verschlechtert die Wettbewerbsposition von Elektrotransportern gegenüber N1-Transportern mit Verbrennungsmotor signifikant.**

Konsequenz

Für viele Unternehmen ist der Aufwand für den Erwerb der Lizenz beim Einsatz von 4,25-Tonnen-Fahrzeugen nicht tragbar. Der Einsatz von E-Transportern mit einem zulässigen Gesamtgewicht von max. 3,5 Tonnen wiederum bietet aufgrund des Batteriegewichts nur eine stark eingeschränkte Nutzlast. Um die gleiche Menge an Sendungen zu transportieren, sind dadurch mehr Fahrten oder Fahrzeuge notwendig. Das führt zu **höherem Verkehrsaufkommen und steigenden Kosten** und steht dem **Ziel einer klimafreundlichen und effizienten Logistik entgegen.**

Dadurch bleiben **Nachfrage und Einsatz von Elektrotransportern** durch Transportunternehmen auf **niedrigem Niveau**. Es werden weiterhin Verbrennerfahrzeuge eingesetzt.

Diese Problematik wird sich künftig verschärfen: Die derzeit in Diskussion befindliche EU-Verordnung zur Dekarbonisierung von Unternehmensflotten soll große gewerbliche Fuhrparks – darunter auch bei Transportdiensten – schrittweise zum Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge verpflichten. Ohne rechtliche Klarstellungen zum Betrieb von 4,25-Tonnen-Elektrotransportern ohne Lizenzerfordernis und zur Ausrüstungspflicht mit Fahrtenschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer drohen Zielkonflikte, wirtschaftliche Belastungen und eine Verlangsamung der Verkehrswende sowie zusätzliches Verkehrsaufkommen.

Unser Ziel

Batterieelektrische Transporter bis 4,25 Tonnen müssen ohne Güterkraftverkehrslizenz betrieben werden dürfen – analog zum Betrieb von diesel- und benzinbetriebenen Transportern und der bestehenden Führerscheinregelung.

Des Weiteren ist schnell ein rechtlicher Rahmen zu schaffen, in dem für **Elektro-Transporter die gleichen Wettbewerbsbedingungen herrschen wie für vergleichbare Verbrennerfahrzeuge**.

Die Ausstattungspflicht mit Fahrtenschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzern für Elektro-Transporter zwischen 3,5 t und 4,25 t ist zu diesem Zweck anzupassen bzw. aufzuheben.

Warum ist das wichtig?

KEP-Unternehmen & Flottenbetreiber

Nur mit einer **rechtlichen Gleichstellung** der 4,25-Tonnen-Elektrotransporter analog zu dem, was heute schon in der Eurovignettenrichtlinie, der CO₂-Flottengesetzgebung für N1 und den Emissionsvorschriften gemäß Euro 7 geschehen ist, lassen sich batteriebedingte Gewichtsnachteile ausgleichen, ohne auf Wirtschaftlichkeit, Nutzlast oder Klimaziele verzichten zu müssen. Das ist entscheidend für die **Wettbewerbsfähigkeit** kleinster, kleiner und mittelständischer Dienste, die auch oft im Einsatz für Netzwerklogistiker und Großunternehmen sind.

Länder und Kommunen

Für die **Umsetzung emissionsfreier Zonen** und zur Reduktion lokaler Verkehrsemissionen benötigen Städte praxistaugliche Fahrzeuglösungen. Die rechtliche Anpassung vorhandener Vorschriften schafft die Voraussetzung für einen realisierbaren, klimafreundlichen Lieferverkehr in urbanen Räumen.

Fahrzeughersteller

Die **Nachfrage** nach E-Transportern entsteht nur, wenn deren **Einsatz für Flottenbetreiber genauso uneingeschränkt** erfolgen kann wie bei heutigen benzin- und dieselgetriebenen Transportern (N1). Dies muss rechtssicher und ohne zusätzliche Lizenzpflicht möglich sein. Nur klare und vergleichbare Regeln sichern Marktchancen und helfen, die CO₂-Flottenziele zu erreichen.

Einzelhandel und Verladebetriebe

Wer seine Lieferkette dekarbonisieren will, ist auf verfügbare, leistungsfähige und rechtskonforme E-Transporter angewiesen – die rechtliche Öffnung für 4,25 Tonnen **ermöglicht klimafreundliche Logistik, ohne zusätzliche Komplexität im Transportprozess**.

Verbände und Umweltakteure

Eine gerechte und praxistaugliche Regulierung für 4,25-Tonnen-E-Transporter ist ein zentraler Hebel, um soziale und ökologische Ziele der Mobilitätswende im gewerblichen Verkehr zusammenzuführen und strukturelle Hemmnisse abzubauen.

Netzwerk 4,25t – Emissionsfrei. Bürokratiefrei. Zukunftsfähig.

Eine Initiative von:

BdKEP – Bundesverband der Kurier-Express-Post-Dienste e.V.
Andreas Schumann, Vorsitzender, aschumann@bdkep.de

Hermes Germany GmbH
Martin Jugel, Sustainability Manager Operations, Martin.Jugel@hermesworld.com

IKEA Holding Deutschland GmbH & Co. KG
Vera Heitmann, Head of Public Affairs, vera.heitmann1@ingka.ikea.com
Moritz Jäger, Fulfilment Project Implementation Manager, moritz.jaeger@ingka.ikea.com

KEP Wirtschaftsdienst GmbH
Thomas Geldmacher, Geschäftsführer, tg@kep-widi.de

Rhenus Home Delivery GmbH
Carsten Braune, Geschäftsführer, carsten.braune@rhenus.com

Sixt GmbH & Co. Autovermietung KG
Lars-Eric Peters, Senior Vice President Sixt DACH Van& Truck, lars-eric.peters@sixt.com

VDA – Verband der Automobilindustrie e. V.
Dr.-Ing. Sascha Pfeifer, Fachgebietsleiter Transportpolitik, sascha.pfeifer@vda.de