

Position

Rahmenbedingungen für den Hochlauf von elektrischen Transportern

Herausforderungen und Lösungsansätze



1 Zusammenfassung

Die Defossilisierung des Verkehrs und die damit verbundene Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor erfordern den Einsatz elektrischer Fahrzeuge. Die Automobilindustrie bietet nicht nur lokal emissionsfreie Pkw an, sondern leistet auch über die Elektrifizierung des Segments der leichten (N1) und schweren (N2) Transporter einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz. Neben den Anwendungen im Handwerkseinsatz, im Außendienst, für Servicedienstleistungen und in der Citylogistik sind diese Fahrzeuge auch für den gewerblichen Güterverkehr relevant.

Um einen erfolgreichen Hochlauf der Elektro-Transporter nicht zu gefährden, bedarf es gesetzlicher Rahmenbedingungen, die für Null-Emissionsfahrzeuge die gleichen Wettbewerbsbedingungen sicherstellen, wie sie auch für konventionelle Verbrennerfahrzeuge gelten.

Für die Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen ist insbesondere erforderlich:

- **Eine zeitnahe Verabschiedung der Revision der Führerscheinrichtlinie und eine anschließend zügige Umsetzung in nationales Recht**

Mit der Anhebung der Gewichtsgrenze für den Führerschein der Klasse B von 3,5t auf 4,25t zulässige Gesamtmasse (zGM) für alternativ angetriebene leichte Nutzfahrzeuge wird eine wichtige Voraussetzung für die Akzeptanz dieser Fahrzeuge beim Kunden geschaffen. Eine schnellstmögliche Verabschiedung/Umsetzung ist notwendig, um den bereits stattfindenden und sich beschleunigenden Hochlauf von elektrifizierten Transportern nicht zu gefährden.

- **Aufhebung der Ausstattungspflicht mit Tachographen und Geschwindigkeitsbegrenzern für elektrische Transporter zwischen 3,5t und 4,25t zulässiger Gesamtmasse**

Aufgrund des Gewichts der Antriebsbatterie erhöht sich das Fahrzeuggewicht und die zGM von elektrischen Transportern. Mit bis zu 4,25t zGM bieten sie dem Kunden zukünftig die gleiche Nutzlast wie heutige 3,5t Verbrennerfahrzeuge. Beim Umstieg von Verbrennungsfahrzeugen auf Elektrotransporter ändern sich somit weder die Nutzlast noch der Verwendungszweck der Fahrzeuge. Jedoch unterliegen die Elektro-Transporter zwischen 3.5t und 4.25t zGM der Ausstattungspflicht mit Fahrtenschreiber- und Geschwindigkeitsbegrenzer. Dies verschlechtert ihre Wettbewerbsposition gegenüber N1-Transportern mit Verbrennungsmotor signifikant.

- **Schnellerer Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur und ein vorausschauender Ausbau der Stromnetze**

Die Verfügbarkeit einsatzgerechter sowie vernetzter Ladeinfrastruktur ist die Grundvoraussetzung für die Akzeptanz und Nutzung der Elektromobilität, den damit verbundenen Fahrzeughochlauf und damit für die Erreichung der Klimaziele. Insbesondere High Power Charging (HPC) an Fernstraßen für den Güterverkehr sowie innerstädtische Schnellladehubs für die City-Logistik sind wesentliche Voraussetzungen für den erfolgreichen täglichen Betrieb von elektrischen Transportern.

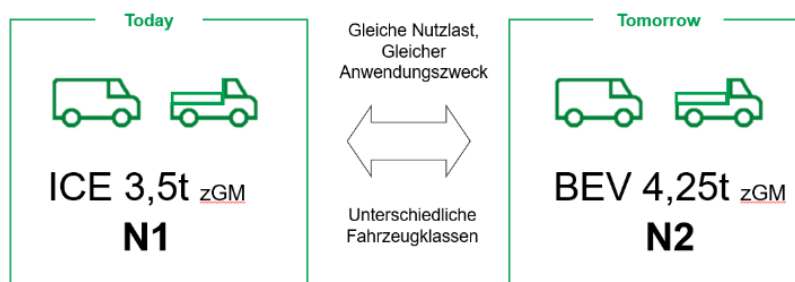
- **(Wieder-)Einführung von Förderprogramme für die Anschaffung elektrisch angetriebener leichter und schwerer Transporter sowie für deren Ladeinfrastruktur**

Im gewerblichen Bereich werden Investitionsentscheidungen unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit getroffen. Um den heute noch vorhandene Kostennachteil von Elektro-Transportern abzumildern und die Elektrifizierung gewerblicher Flotten maßgeblich zu unterstützen, bedarf es nach wie vor positiver Anreize für Unternehmen bei der Kaufentscheidung. Die Programme müssen längerfristig angelegt sein, um den Kunden Planungssicherheit zu geben. Idealerweise wird auch die Anschaffung der zugehörigen Ladeinfrastruktur unterstützt.

2 Elektrifizierung führt zu ungünstigeren Wettbewerbsbedingungen für Elektro-Transporter gegenüber Transportern mit Verbrennungsmotor

Um den Kunden künftig bei elektrischen Transportern die gleiche Nutzlast bieten zu können wie bei den heutigen Verbrennern, ist aufgrund des Batteriegewichts eine Erhöhung der zulässigen Gesamtmasse (zGM) auf bis zu 4,25t erforderlich. Hierdurch ändern sich weder die Nutzlast noch der Verwendungszweck der Fahrzeuge. Es wird lediglich der konventionelle Antrieb durch einen elektrischen ersetzt.

Die höhere zulässige Gesamtmasse führt infolge jedoch zu einer anderen Fahrzeugklasseneinstufung: elektrische Transporter zwischen 3,5t und 4.25t zGM sind als N2-Fahrzeuge zu klassifizieren und nicht mehr als N1 (zGM≤3,5t).



Der Großteil der heutigen konventionellen N1-Transporter (ICE) fallen als elektrifizierte Variante (BEV) zukünftig in die Fahrzeugklasse N2. Mit der Einstufung als N2-Fahrzeuge gelten für Elektro-Transporter andere gesetzliche Anforderungen als für N1-Fahrzeuge. Dies führt zu einer Benachteiligung der elektrifizierten Transporter im Wettbewerb mit konventionell angetriebenen Transportern. Um den Hochlauf elektrischer Nutzfahrzeuge nicht zu gefährden, sind weitere unterstützende Maßnahmen zur Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen erforderlich.

3 Empfehlungen für eine Unterstützung des Markthochlaufs von elektrischen Transportern

Anwendungsbereich der Führerscheinklasse B

Mit ihrem Vorschlag zur Revision der Führerscheinrichtlinie möchte die EU-Kommission den Anwendungsbereich des Führerscheins der Klasse B (zGM <3,5t) erweitern. Zukünftig sollen auch Fahrzeuge mit bis zu 4,25t zulässiger Gesamtmasse (zGM) damit geführt werden dürfen, wenn diese alternativ angetrieben werden. Bisher war hierfür ein Führerschein der Klasse C notwendig. Die Kommission trägt hiermit dem höheren Fahrzeuggewicht aufgrund der Antriebsbatterie Rechnung. Sowohl das Parlament als auch der Rat unterstützen in ihren verabschiedeten Positionen diese Erweiterung auf 4,25t. Das Gesetzgebungsverfahren wird nach der Neukonstitution des EU-Parlaments mit den Trilog-Verhandlungen fortgeführt. Nach Verabschiedung der neuen Führerschein-Richtlinie ist diese durch die Mitgliedstaaten in nationales Recht umzusetzen. Hierfür haben die Staaten 2 Jahre Zeit.

Im Hinblick auf den bereits stattfindenden und sich beschleunigenden Hochlauf von elektrifizierten Transportern sollte die Revision der Führerscheinrichtlinie so schnell wie möglich abgeschlossen werden, gefolgt von einer zügigen Umsetzung in nationales Recht durch die Mitgliedstaaten.

Dies sorgt für die benötigte Planungssicherheit beim Kunden hinsichtlich des Erwerbs neuer Elektrofahrzeuge, sichert das erfolgreiche in den Markt bringen neuer Elektromodelle und vermeidet weitere negative Effekte im Hinblick auf den herrschenden Fahrermangel.

Tachographen und Geschwindigkeitsbegrenzer

Elektro-Transporter zwischen 3,5t und 4,25t zulässiger Gesamtmasse (zGM) unterliegen infolge der Einstufung als N2-Fahrzeuge der Ausstattungspflicht mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer (90km/h) sowie mit einem Fahrtenschreiber im Falle des gewerblichen Güterverkehrs.

Mit bis zu 4,25t zGM bieten sie dem Kunden zukünftig die gleiche Nutzlast wie heutige 3,5t Verbrennerfahrzeuge. Beim Umstieg von Verbrennungsfahrzeugen auf Elektrotransporter ändern sich somit weder die Nutzlast noch der Verwendungszweck der Fahrzeuge. Eine Fahrtenschreiber- und Geschwindigkeitsbegrenzerpflicht bringt die Elektro-Transporter zwischen 3,5t und 4,25t zGM im Vergleich zu N1-Transportern jedoch in eine signifikant schlechtere Wettbewerbsposition, da diese Anforderungen ein Hemmnis für den Hochlauf elektrischer Transporter darstellen und in Konsequenz eine spürbare Zurückhaltung der Kunden beim Kauf dieser Fahrzeuge zu erwarten ist.

Es ist schnell ein rechtlicher Rahmen zu schaffen, in dem für Elektro-Transporter die gleichen Wettbewerbsbedingungen herrschen wie für vergleichbare Verbrennerfahrzeuge. Die Ausstattungspflicht mit Tachographen und Geschwindigkeitsbegrenzern für Elektro-Transporter zwischen 3,5t und 4,25t zGM ist zu diesem Zweck anzupassen bzw. aufzuheben.

Diese Empfehlung steht vollkommen im Einklang mit anderen EU-Rechtsvorschriften, die das höhere Fahrzeuggewicht von Elektrofahrzeugen bzw. deren Batteriemasse berücksichtigen, um gleiche Wettbewerbsbedingungen für die verschiedenen Antriebsarten zu gewährleisten.

So hat der europäische Gesetzgeber die Problematik bereits erkannt und dafür gesorgt, dass in einigen Gesetzgebungen Elektro-Transporter bis 4,25t zGM genauso behandelt werden wie N1-Transporter mit Verbrennungsmotor, d.h. die Auswirkungen des höheren Antriebsgewichts (Batterie) werden kompensiert.

Zu diesen Regelungen gehören:

- **CO₂-Flottengesetzgebung für N1:** Null-Emissionsfahrzeuge der Klasse N, deren Bezugsmasse 2.840kg überschreitet, werden dennoch in die N1-Flottenmittelwertberechnung einbezogen, wenn die überschüssige Bezugsmasse nur auf die Masse des Energiespeichersystems zurückzuführen ist.
- **Eurovignettenrichtlinie:** Die Mitgliedstaaten können emissionsfreie Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von bis zu 4,25 t von der Mautpflicht befreien und sie hierdurch den nicht-mautpflichtigen N1-Fahrzeugen gleichstellen.
- **„Extended Vehicle“ unter Euro7:** Die „Extended Vehicle“ Option ermöglicht die Prüfung von Fahrzeugen mit einem Gewicht von bis zu 5 t (N2) gemäß den Anforderungen für leichte Nutzfahrzeuge (N1), z.B. zur Ermittlung der elektrischen Reichweiten unter WLTP für Elektro-Transporter.
- **Revision Führerscheintrichtlinie (noch nicht abgeschlossen):** Der Führerschein der Kategorie B (Führen von Kraftfahrzeugen bis 3,5t zGM) soll künftig auch für alternativ betriebene Fahrzeuge bis 4,25t zGM in allen EU-Mitgliedsstaaten gelten.

4 Öffentliche Ladeinfrastruktur für Gütertransport, Handwerk und City-Logistik

Aktuell erleben wir in Deutschland einen Hochlauf bei der Elektromobilität bei Personenkraftwagen. Damit sich der Markt von der Nische zum Massenmarkt entwickeln kann, muss eine adäquate Ladeinfrastruktur bereitgestellt werden.

Zum Erreichen der ambitionierten Klimaschutzziele streben die Hersteller auch im Bereich der Elektro-Transporter (N1 und N2) bis zum Jahr 2030 einen substanziellen Hochlauf an, den es zu verstetigen gilt. Dafür ist ein vorauslaufender Aufbau der passenden Ladeinfrastruktur zwingend erforderlich. Für ein gutes Drittel der Fahrzeuge (lt. FAT-Schriftenreihe 342, Fraunhofer IAO) besteht der Bedarf, diese in der Nähe des Wohnortes der Fahrer und Fahrerinnen aufzuladen, da diese nur in seltenen Fällen über eine Heimlademöglichkeit verfügen. Besonders relevant ist dieser Anwendungsfall für Fahrzeuge im Handwerkseinsatz, Außendienst, für Servicedienstleistungen oder im Lieferbetrieb. Hierzu ist auch die Fahrzeuglänge der Transporter bei der Planung der Stellplätze an den Ladepunkten zu berücksichtigen. Hinzu kommt der Bedarf an High Power Charging (HPC) an Fernverkehrswegen für den Güterverkehr, sowie an

innerstädtischen Schnellladehubs für die City-Logistik. All dies sind wesentliche Voraussetzungen für den täglichen Betrieb von elektrischen Transportern.

Um den Hochlauf und einen effektiven Betrieb von elektrischen Transportern zu ermöglichen, ist ein schneller Aufbau von öffentlicher HPC-Ladeinfrastruktur entlang der Haupttransportrouten und an innerstädtischen Lade-Hubs zwingend notwendig. Hinzu kommen die Bereitstellung von Infrastrukturangeboten durch die Kommunen (inkl. Flächenbereitstellung und Nutzungskonzepten) und ein vorausschauender Ausbau der Stromnetze.

Die Verfügbarkeit einsatzgerechter sowie vernetzter Ladeinfrastruktur für den Güterverkehr, für das Handwerk als auch für die städtische Belieferung (City-Logistik) ist Grundvoraussetzung für den Betrieb elektrischer Transporter und damit für die Akzeptanz und Nutzung der Elektromobilität.

5 Förderung der Anschaffung von Fahrzeugen und deren Lademöglichkeiten

Die Vergangenheit hat gezeigt, dass eine Kaufförderung von Elektroautos einen höheren Anschaffungspreis ausgleichen kann und sich positiv auf den Absatz dieser Fahrzeuge auswirkt. Da im gewerblichen Bereich Investitionsentscheidungen unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit getroffen werden, sind Förderprogramme hier besonders geeignet, vorhandene Kostennachteile von Elektro-Transportern abzumildern.

Es ist notwendig, Programme aufzulegen bzw. wieder einzuführen, die die Anschaffung elektrisch angetriebener leichter und schwerer Transporter sowie deren Ladeinfrastruktur fördern. Mit Blick auf die Ladeinfrastruktur sollten diese auch den Bedarf an Basis-Beratung (raising awareness), Konzepterstellung und Durchführung für halb-öffentliche und private Ladeinfrastruktur auf den Betriebshöfen (Depot-Laden) abdecken.

Dies würde positive Anreize für Unternehmen bei der Kaufentscheidung setzen. Die Programme müssen längerfristig angelegt sein, um den Kunden Planungssicherheit zu geben. Die Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen, um Ladeinfrastruktur auch im Operativen Leasing als notwendigen Bestandteil für den Betrieb des Fahrzeugs anbieten zu können, ist ebenfalls zu prüfen.

Ansprechpartner

Dr. Marcus Bollig

Geschäftsführer
marcus.bollig@vda.de

Michael Bauer

Abteilungsleiter
michael.bauer@vda.de

Dr. Joachim Stilla

Fachgebietsleiter
joachim.stilla@vda.de

Dr. Sascha Pfeifer

Fachgebietsleiter
sascha.pfeifer@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint mehr als 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.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

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

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet.

Version Juni 2024