

17. BUNDESMITTELSTANDSTAG

26./ 27. September 2025 in Köln

Priorisierte Umsetzung der EU-Führerscheinrichtlinie (Klasse B bis 4,25 t) in deutsches Recht

Der Bundesmittelstandstag fordert die Bundesregierung auf, die neue Führerscheinrichtlinie der EU (Klasse B bis 4,25 t) priorisiert und beschleunigt in deutsches Recht umzusetzen – deutlich vor Ablauf der EU-Umsetzungsfrist (voraussichtlich 2028).

Begründung:

Die von der EU-Kommission, dem Europäischen Parlament und dem Rat bereits weitgehend abgestimmte Führerscheinreform sieht eine Anhebung der zulässigen Gesamtmasse für Fahrzeuge der Klasse B auf 4,25 Tonnen vor. Die geplante Reform ist ein entscheidender Schritt zur Entlastung mittelständischer Handwerksbetriebe, Sonderfahrzeugnutzer und privater Mobilitätsformen (z. B. Wohnmobile, Vereinsfahrzeuge). Die neue Führerscheinrichtlinie schafft europaweit Flexibilität im Fahrzeugbau und erlaubt die Nutzung moderner, sicherer und zugleich schwererer Fahrzeuge ohne Umstieg auf kostenintensive Führerscheinklassen. Die Umsetzung dieser Regelung in deutsches Recht droht jedoch erst bis 2028 oder später zu erfolgen. Für Fahrzeughersteller und Umrüstdbetriebe entsteht dadurch ein massiver Planungs- und Investitionsstau, der dem Wirtschaftsstandort Deutschland und seiner Innovationskraft schadet. Zudem bleibt die Regelung bisher auf „private Nutzung“ beschränkt. Eine ausdrückliche Ausdehnung auf das Handwerk, unter gleichzeitiger Abgrenzung gegenüber der Logistikbranche, ist dringend geboten, um echten mittelständischen Bedarf zu adressieren, ohne Wettbewerbsverzerrungen im gewerblichen Güterverkehr zu erzeugen.

Die vorgesehene Erweiterung der Führerscheinklasse B auf 4,25 Tonnen bietet dem Fahrzeugbau, insbesondere im Bereich Sonderfahrzeuge, Wohnmobile und Handwerksfahrzeuge, enorme Chancen für neue effizientere, sicherere und umweltfreundlichere Mobilitätslösungen. Gleichzeitig wird die Nutzung solcher Fahrzeuge durch Privatpersonen, Vereine oder das Handwerk bislang durch die starre 3,5-Tonnen-Grenze eingeschränkt, obwohl diese Grenze längst nicht mehr mit den realen und zukünftigen Anforderungen moderner Fahrzeuge vereinbar ist.

Die zu erwartende Verzögerung bis zur Umsetzung in deutsches Recht (2028 oder später) führt zu Planungsunsicherheit bei Fahrzeugherstellern, Aufbauern und mittelständischen Betrieben, die auf schwerere Fahrzeuge angewiesen sind. Sowie einer beginnenden Kaufzurückhaltung bei Endkunden und Auftraggebern. Gerade Hersteller in Deutschland geraten durch fehlende Rechtssicherheit gegenüber Mitbewerbern in

anderen EU-Staaten ins Hintertreffen. Die Neuregelung muss daher nicht nur deutlich vor Fristablauf, sondern mit Blick auf den Wirtschafts- und Produktionsstandort in deutsches Recht übertragen werden.

Zudem greift die geplante Einschränkung auf „private Nutzung“ deutlich zu kurz. Handwerksbetriebe sind keine Logistikunternehmen – ihr Einsatz schwerer Fahrzeuge dient der Betriebsmobilität, nicht der gewerblichen Güterverteilung. Eine differenzierte Regelung, die Handwerker berücksichtigt, Logistiker jedoch ausnimmt, ist sachgerecht, praxistauglich und wirtschaftlich geboten.

Der Mittelstand braucht frühzeitige Klarheit, keine neue Regulierungs-Unsicherheit. Nur so bleibt Deutschland ein führender Standort für Fahrzeugbau und innovative Mobilität.