

## Mobilität des Handwerks erhalten – Verkehrsinfrastruktur sichern – Belastungen abbauen

**Das Handwerk braucht Mobilität.** Die Betriebe müssen in Ballungsräumen genauso wie in ländlichen Gebieten für Kunden und Lieferanten jederzeit erreichbar sein. Zugleich sind sie darauf angewiesen, ihre Fahrzeuge für die wohnortnahe Versorgung, für Fahrten zu Serviceeinsätzen oder Baustellen und für den Transport von Arbeitsmaterialien flexibel nutzen zu können. Zur Erfüllung dieser vielfältigen Aufgaben verfügt das Handwerk über umfangreiche Fuhrparks von Pkw, Nutzfahrzeugen und mobilen Arbeitsmaschinen. Im Unterschied zum Transportgewerbe ist die Nutzung dieser Fahrzeuge nur eine Hilfstätigkeit zur Erbringung der eigentlichen handwerklichen Leistungen.

**Zunehmende Belastungen** entstehen dem Handwerk in den letzten Jahren durch den schlechten baulichen Zustand von Brücken, Autobahnen, Bundes-, Land- und Kommunalstraßen. Hinzu kommt die stetig wachsende Zahl verkehrsrechtlicher Vorschriften. Obwohl viele dieser Regelungen auf den gewerblichen Güterverkehr ausgerichtet sind, erschweren ihre Nebenwirkungen die Arbeit des Handwerks massiv.

**Das ZDH-Präsidium fordert daher Bund, Länder und Kommunen auf**, die besonderen Anforderungen des Handwerks an flexible Mobilität und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur zu berücksichtigen und die in jüngster Zeit deutlich angewachsenen finanziellen und bürokratischen Belastungen abzubauen:

- Eine **leistungsfähige Straßeninfrastruktur** muss gesichert und dauerhaft erhalten werden. Für den zügigen Abbau des Instandhaltungsrückstaus ist der verstärkte Einsatz von Haushaltsmitteln unabdingbar. Damit werden wichtige volkswirtschaftliche Impulse gesetzt und positive Standortbedingungen gesichert. Ergänzende Finanzierungskonzepte zur Einwerbung privaten Kapitals (im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften oder durch Fondsmodelle) sind nur dann zielführend, wenn ihre Mittelstandsverträglichkeit sichergestellt ist und sie nicht zur Umgehung von Schuldenbremsen dienen.
- **Mautsysteme** dürfen keine Zusatzbelastung für inländische Betriebe hervorrufen, die bereits ihren erheblichen Beitrag zur Finanzierung der Infrastruktur leisten. Vor allem sind leichte und mittelschwere Nutzfahrzeuge bis 7,5 Tonnen nicht in die teure streckenabhängige Lkw-Maut einzubeziehen. Diese Maut muss auf schwere Fahrzeuge mit überproportionalem Straßenverschleiß beschränkt bleiben.

- **Tachographenpflicht** und **Berufskraftfahrerqualifikation** belasten das Handwerk durch damit verbundene Nachweispflichten und Qualifikationserfordernisse erheblich. Diese Regelungen müssen zukünftig wieder auf das Transportgewerbe als ihren zentralen Adressatenkreis fokussiert werden. Dies setzt zumindest eine sachgerechte Weiterentwicklung der bestehenden Ausnahmeregeln für das Handwerk voraus.
- Im Hinblick auf Regelungen, die auf Transportgewerbe, Güter- oder Fernverkehr zielen, ist die Orientierung des Geltungsbereichs an der Fahrzeugtonnage in Kombination mit Ausnahmen für andere Branchen unzureichend. Unverhältnismäßige Belastungen für das regional tätige Handwerk konnten so nicht vermieden werden. Daher müssen derartige **Regelungen künftig** von Anfang an zielgerichtet **auf ihren tatsächlichen Adressatenkreis** ausgerichtet werden.
- **Luftreinhaltepolitik, insbesondere mittels Umweltzonen**, erfordert Augenmaß und eine mittelstandsgerechte Ausgestaltung. So müssen die Innenstädte für die Handwerksbetriebe erreichbar bleiben. Weitere Einschränkungen der Zugangsmöglichkeiten durch eine verschärfte Kennzeichnungsverordnung ("blaue Plakette") stünden dem entgegen. Vorrangig muss die Luftqualität über technische Innovationen im Neuwagenbereich und durch Maßnahmen erfolgen, die ausgewogen an allen Immissionsquellen ansetzen. Das Handwerk trägt durch seine Fachkompetenzen in der Energie-, Umwelt- und Kfz-Technik wesentlich zur Schadstoffreduzierung in den Städten bei.
- Die Entwicklung **eigener Regelungskompetenzen** der EU für **städtischen Verkehr** hat weder Anlass noch Rechtfertigung. Kommunen und Straßenverkehrsbehörden können – anders als europäische Behörden – die den örtlichen Gegebenheiten bestmöglich angepassten Maßnahmen ergreifen.
- Die Fahrzeuge des Handwerks müssen auch in Zukunft kundenorientiert und damit örtlich wie zeitlich flexibel einsetzbar sein. Konzepte zu **Verkehrslenkung, Güterlogistik und zur Verlagerung privaten Verkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel** können für den Ferngüter- oder Pendlerverkehr möglicherweise sinnvoll sein. Auf die Fahrzeugflotte des Handwerks sind sie jedoch nicht anwendbar.
- Das Handwerk unterstützt ausdrücklich die Einführung der **Elektromobilität**. Sie ist ein wichtiger Hebel zur Lösung von Immissions- und Lärmproblemen. Dies setzt jedoch die bewusste Gestaltung attraktiver Rahmenbedingungen durch die Politik voraus. Unverzichtbar ist dabei die umfassende und durchgängige Einbindung der einschlägigen technischen und kundennahen Kompetenzen des Handwerks.