

# Positionspapier

---

## Handwerk und Zukunft der Mobilität

Positionen des deutschen Handwerks  
für eine nachhaltige und mittelstandsgerechte  
Verkehrspolitik in Städten, Gemeinden und Regionen

Berlin, im Februar 2020

### Zusammenfassung:

- Das Handwerk unterstützt neue verkehrspolitische Ansätze, die zur **Reduzierung von Schadstoff-, Treibhausgas- und Lärmemissionen beitragen und mehr Verkehrssicherheit** schaffen.
- Die **wachsenden Verkehrsprobleme** beeinträchtigen auch die Mobilität des Handwerks. Verkehrspolitische Aktivitäten sind notwendig, damit die Handwerksbetriebe ihre Kunden auch in Zukunft zeitnah erreichen und die Belieferung und Zugänglichkeit ihrer Standorte sicherstellen können.
- Alle verkehrspolitischen Maßnahmen sind zielorientiert und unter Wahrung der **Verhältnismäßigkeit** umzusetzen. Angebotserweiterungen für stadtverträgliche Verkehrsmittel müssen **Vorrang vor Restriktionen** haben.
- Die nachhaltige **Aufwertung der Innenstädte** als attraktive Orte zum Leben und Arbeiten liegt im Interesse des Handwerks.
- Ein wichtiger Ansatz zur Verkehrsvermeidung sind **nutzungsgemischte Innenstädte**, die kurze Wege zwischen den Einwohnern und ihren Nahversorgern und Dienstleistern aus Handwerk und anderen Wirtschaftsbereichen ermöglichen.
- **Die Verlagerung eines Teils des Pkw-Verkehrs** auf in der Gesamtbilanz emissionsärmere Verkehrsmittel ist anzustreben – gänzlich autofreie Innenstädte sind jedoch weder sachgerecht noch realistisch.
- Die Handwerksbetriebe selbst bleiben aufgrund ihrer spezifischen Transportaufgaben und komplexen Tätigkeitsfelder aber auf **eigene flexibel einsetzbare, multifunktionale Fahrzeuge angewiesen**.
- **Mitarbeitermobilität** mit emissionsarmen Verkehrsmitteln ist durch handwerksgerechte Ausgestaltung von Job- und Azubi-Tickets und vereinfachte Möglichkeiten zur Unterstützung der Beschäftigten durch die Betriebe (z.B. bei E-Bikes) zu flankieren.
- Ein zentraler Ansatz ist der massive und langfristig angelegte **Ausbau des ÖPNV**, um den Menschen attraktive Alternativen für ihre täglichen Wege zu eröffnen. Auch die Nutzbarkeit von Straßen und Brücken ist durch Reparaturen und Instandsetzungen wieder für alle Verkehre zu sichern.
- Die Stärkung des **Radverkehrs** und weitere moderne Mobilitätsangebote (Sharing, Rufbusse etc.) können einen wichtigen Beitrag zur umweltfreundlichen Mobilität leisten. Wo möglich werden auch im Handwerk zunehmend Lastenräder erprobt.
- Das Handwerk unterstützt neue Ansätze der Städte und der **Logistikbranche** zur besseren Abwicklung von Anlieferungen (z.B. zu Zwischenlagern oder zur gebündelten Innenstadtbelieferung).
- Das Handwerk setzt sich nachdrücklich dafür ein, dass die Antriebstechniken auch der betrieblichen Fahrzeuge zunehmend emissionsärmer bzw. vor Ort emissionsfrei ausgestaltet werden. **Elektromobilität** ist hierzu ein wichtiger Ansatz. Darüber hinaus sind technologieoffen auch weitere Ansätze (Gas, Wasserstoff-Brennstoffzellen, E-Fuels etc.) intensiv weiter zu verfolgen.
- Die Möglichkeiten zur störungsfreien Abwicklung notwendiger Handwerksverkehre sind durch die Schaffung von **Lade- und Arbeitszonen** sowie unbürokratische Abstellregelungen und durch ein abgestimmtes Baustellenmanagement zu verbessern.
- Maßnahmen, die die gewerbliche Mobilität betreffen, sind vorab intensiv zu diskutieren und in **Gesamtverkehrskonzepten** unter Einbeziehung des Umlandes einzubetten. Ein zentrales Problem für die innerstädtische Verkehrsbelastung stellen die **Pendlerströme** dar. Hier bedarf es Maßnahmen, die gemeinsam mit den Nachbarkommunen abgestimmt und umgesetzt werden.
- Das **Handwerk ist Partner für eine moderne Verkehrspolitik**, ohne den eine nachhaltige und funktionsfähige Stadt der kurzen Wege nicht möglich ist. Die Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und Handwerk muss auf gegenseitigem Vertrauen und Transparenz beruhen.

Im Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) sind die 53 Handwerkskammern und 49 Fachverbände des Handwerks organisiert. Der ZDH vertritt damit die Interessen von mehr als einer Million Handwerksbetrieben in Deutschland mit über 5,5 Millionen Beschäftigten und rund 360.000 Auszubildenden.

## Ausgangslage

In Bund und Ländern sowie in zahlreichen Kommunen und Metropolregionen werden zurzeit neue Ansätze für eine nachhaltige Mobilitätspolitik diskutiert. Ziel ist insbesondere die effizientere und stadtverträglichere Organisation von Personen- und Gütertransporten bzw. ihre Verlagerung auf emissionsärmere Mobilitätsträger. Wesentliche Antriebsfedern dieser Entwicklung sind

- die in vielen Städten trotz massiver Schadstoffreduzierung in den letzten Jahrzehnten anhaltende Diskussion über die Einhaltung europäischer **Luftreinhaltgrenzwerte** für einzelne Schadstoffe, insbesondere NO<sub>2</sub>,
- die auf den Mobilitätsbereich bezogenen Anforderungen der **CO<sub>2</sub>-Reduzierung** im Rahmen der deutschen und europäischen Klimaschutzziele,
- die jedoch gleichzeitig auch perspektivisch **ansteigenden Transportvolumina** sowohl im Güterfernverkehr als auch in den Bereichen Handelsanlieferung, Paketdienste und Kleinmengentransporte,
- die gerade in wachsenden Ballungsräumen zunehmenden **Verkehrsstockungen** durch innerörtliche Individualverkehre sowie Pendler und die sich mehrenden Nutzungskonkurrenzen zwischen einzelnen Verkehrsträgern sowie
- die **wachsende Sensibilität** der Menschen in Hinblick auf die gewünschte Aufwertung der Aufenthaltsqualität in den Städten und Gemeinden, insbesondere dort auch ver-

bunden mit Fragen nach der Nähe von Wohnen und Arbeiten, bezahlbarem Wohnraum sowie Flächenkonkurrenzen.

Im Zusammenhang mit neuen Verkehrskonzepten werden neben dem Ausbau von Radverkehr und Öffentlichem Nahverkehr (ÖPNV) sowie der verstärkten Nutzung digitaler Mobilitätsanwendungen in einigen Ballungsräumen teils umfassende Einschränkungen – z.B. Restriktionen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, Streckensperrungen oder autofreie Innenstädte – erwogen oder bereits teilweise umgesetzt, die weit über bisherige Überlegungen zur Unterschreitung von Luftreinhaltgrenzwerten hinausgehen.

## Mobilität und Gesellschaft

Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung gesellschaftlicher Aktivitäten, wirtschaftlicher Austauschprozesse und sozialer Interaktionen. Eine nachhaltige Wirtschafts- und Siedlungspolitik kann durch „kurze Wege“ und Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten sowie die Aktivierung regionaler Ressourcen vermeidbare Fahrstrecken reduzieren. Eine moderne arbeitsteilige Gesellschaft bleibt jedoch auf leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen angewiesen. Staatliches Handeln muss deshalb die notwendigen Voraussetzungen für Mobilität von Personen und Gütern schaffen: Die Herausforderung für Bund, Länder und Kommunen sowie die Bevölkerung und die Wirtschaft vor Ort besteht darin, die gesellschaftlich und wirtschaftlich erforderlichen Verkehre mit Umwelt- und Gesundheitsschutz in Einklang zu bringen und emissionsarm, klimaschonend wie auch stadtverträglich zu gestalten.

## Handwerk und Mobilität

Für das deutsche Handwerk mit seinen rund eine Million Betrieben, die häufig über vielgestaltige Fuhrparks verfügen, ist die Debatte über die Zukunft der Mobilität von zentraler Bedeutung.

Flexible Mobilitätsstrukturen und die ungehinderte Zugänglichkeit von eigenen Standorten, Baustellen und Zulieferern sowie die gute Erreichbarkeit von Kunden bleiben dauerhaft wesentliche Voraussetzungen für eine erfolgreiche wirtschaftliche Betätigung der Betriebe.

Diese komplexen Mobilitätsanforderungen und damit die täglichen Auftragserbringungen der Betriebe werden bereits heute durch die steigenden bürokratischen Anforderungen des Verkehrs- und Fahrpersonalrechts und die wachsenden Kosten für Transportvorgänge belastet.

Weitere Belastungen für das Handwerk resultieren aus dem öffentlichen Investitionsstau der letzten Jahrzehnte im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, der zu erheblichen Schäden und teils zu Benutzungseinschränkungen an Straßen und Brücken geführt hat. Daraus resultieren heute massive Probleme durch Staus und Umwegfahrten für alle privaten, gewerblichen und öffentlichen Verkehre, die die Mobilität in Städten und Regionen erheblich belasten.

Verschärfte Zufahrtsverbote für bestimmte Dieselfahrzeuge im Rahmen der Luftreinhaltepolitik schaffen in letzter Zeit zusätzliche Einschränkungen für die Betriebe. **Weitere Belastungen müssen vor diesem Hintergrund unbedingt vermieden und Verkehrsverbindungen wieder verbessert werden.**

**Angesichts des weiterhin steigenden Güterfernverkehrsaufkommens, zunehmender innerstädtischer Warenlieferungen, dem vielerorts wachsenden Individualverkehr, sich verschärfender Stellplatzprobleme und der teils massiven Staubbelastung liegt eine nachhaltige Verbesserung und zukunftsfähige Weiterentwicklung der Verkehrsstrukturen auch im genuinen Interesse des Handwerks.**

Die von fließendem und ruhendem Verkehr belasteten Innenstädte und andere betroffene Ortslagen sind auch Lebens- und Arbeitsraum der Unternehmerinnen und Unternehmer, ihrer Beschäftigten und ihrer Familien sowie von deren teils langjähriger Kundschaft. Die Aufwertung dieser Räume ist deshalb ebenfalls ein Anliegen des Handwerks: Nur Städte und Gemeinden mit attraktiven Plätzen, Einkaufsstraßen, Wohn- und Mischgebieten sind auch zukunftssichere Standorte für die wirtschaftliche Betätigung des ansässigen Mittelstandes. Lebenswerte und gleichzeitig funktionsfähige Stadtquartiere bieten eine stabile Kundennachfrage nach qualitativ hochwertigen Produkten und Diensten der Ladenhandwerke vor Ort sowie ein nachhaltiges Investitionsklima für Bau, Ausbau und zahlreiche weitere Gewerke.

**Die Unternehmerinnen und Unternehmer und Beschäftigten des Handwerks unterstützen das Ziel der verstärkten Reduzierung des Ausstoßes von Treibhausgasen, wozu auch der Verkehrsbereich einen wichtigen Beitrag leisten muss. Die Mobilität – ob gewerblich, privat oder öffentlich – muss angesichts dieser Herausforderungen zukünftig noch emissionsärmer und stadtverträglicher organisiert werden.**

Das deutsche Handwerk bringt sich deshalb auf Bundes- und Landesebene sowie vor Ort in den Städten, Gemeinden und Regionen intensiv mit konkreten Vorschlägen und eigenen Maßnahmen für gleichermaßen ökologisch nachhaltige wie mittelstandsgerechte Verkehrskonzepte ein. Betriebe und Organisationen des Handwerks werden ihre Anstrengungen zur umwelt- und stadtverträglichen Ausgestaltung eigener betrieblicher Verkehre weiter verstärken. Das Handwerk ist darüber hinaus für die Städte ein wichtiger Partner bei der Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrs- und Umweltpolitik.

**Die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse des Handwerks müssen im Rahmen einer modernen Verkehrspolitik jedoch in besonderer Weise beachtet und das Handwerk frühzeitig in Diskussionsprozesse einbezogen werden.**

### **Besondere Verkehrsbedürfnisse des Handwerks: Betriebe, Beschäftigte und Kunden**

Das Handwerk befindet sich vor dem Hintergrund sich wandelnder wirtschaftlicher und technischer Rahmenbedingungen in stetigen Modernisierungsprozessen. In allen Gewerken des deutschen Handwerks erfolgen kontinuierliche technische und organisatorische Weiterentwicklungen durch Digitalisierung, Ausdifferenzierung der Tätigkeitsfelder und die Optimierung des Fahrzeug- und Maschinenparks. Hinzu kommen immer komplexere Einbindungen in Wertschöpfungsprozesse im Bauwesen und in der Industrie, die auch zu effizienteren Mobilitätsstrukturen und Emissionsreduzierungen führen.

**Die typischen Mobilitätsanforderungen im Handwerk bleiben jedoch trotz eines modernen betrieblichen Mobilitätsmanagements im Grundsatz bestehen.**

Die Handwerksbetriebe benötigen unabhängig von den genannten Modernisierungsprozessen für ihre Dienstleistungen und die damit verbundenen Transportaufgaben **weiterhin eigene Fahrzeuge**: Im Unterschied zum eigentlichen Transportgewerbe ist die Nutzung von Fahrzeugen in Bezug auf die Fahrzeit zwar nur eine Hilfstätigkeit zur Erbringung der handwerklichen Leistungen. Zur Erfüllung ihrer vielfältigen Transport- und Dienstleistungsaufgaben bleiben die meisten Gewerke des Handwerks aber auf eigene Fuhrparks von Pkws, leichten und schweren Nutzfahrzeugen sowie mobilen Arbeitsmaschinen angewiesen.

Die Komplexität und Vielgestaltigkeit der handwerklichen Dienstleistungen nimmt durch „smart home“, energetische Sanierung, erneuerbare Energien und wachsende Verbraucheransprüche sogar noch zu. Aus diesen Gründen wächst die Bedeutung qualifizierter, mobiler und schnell umsetzbarer handwerklicher Dienstleistungen für die nachhaltige Entwicklung gerade in den inneren Stadtteilen.

Trotz voranschreitender Digitalisierung zahlreicher Arbeitsprozesse müssen auch die Kunden des Handwerks weiterhin persönlich die einzelnen Betriebsstandorte erreichen können, um handwerkliche Produkte zu erwerben, Dienstleistungen in Anspruch zu nehmen oder Geräte und Fahrzeuge zur Reparatur oder Wartung abzugeben. Auch die 5,5 Millionen Beschäftigten des Handwerks müssen zu den Betriebsstandorten bzw. direkt zu den wechselnden Einsatzorten gelangen können. Die 360.000 Auszubildenden sind außerdem darauf angewiesen, ohne übermäßigen Zeitverlust Berufsschulen und überbetriebliche Bildungsstätten zu erreichen.

Während das Wachstum des Güterverkehrs im Allgemeinen und die Steigerung des Paketaufkommens im Besonderen nachweisbar sind und weitere Zuwächse für die Zukunft prognostiziert werden, ist ein quantitatives Wachstum der handwerklichen Verkehre – abgesehen von Schwankungen durch wechselndes Konsumklima und Baukonjunktoren – allerdings nicht festzustellen.

Durch die spürbare Zunahme von Paketdienstleistungen und der dichteren Taktung von Handelsanlieferungen wächst jedoch der gewerbliche Verkehr insgesamt, wodurch auch kleinere Transporter in den Fokus der Verkehrspolitik geraten.

Um die Städte funktionsfähig zu halten, müssen für zusätzliche gewerbliche Verkehre auch aus

Sicht des Handwerks innovative Lösungen gefunden werden. Die grundsätzlichen Unterschiede zwischen den verschiedenen Formen der Wirtschaftsverkehre sind jedoch im Rahmen zukünftiger Konzepte insbesondere in Hinblick auf das Handwerk zu beachten:

- Handwerksbetriebe brauchen auch in Zukunft effiziente und flexibel nutzbare eigene Transportsysteme, um Baustellen und Kunden direkt anfahren zu können.
- Die Handwerksbetriebe benötigen kunden-nahe Stellplätze und Ladeflächen zur Erbringung ihrer Dienstleistungen am Auftragsort, da ein unmittelbarer Zugriff auf teils schwere Materialien und Werkzeuge für bauliche Maßnahmen notwendig ist.
- Zudem müssen die Standorte der Betriebe in den Kernen der Ballungsräume, in peripheren Gewerbegebieten ebenso wie in ländlichen Räumen für Kunden, Beschäftigte, Auszubildende und Lieferanten ohne zeitliche Einschränkungen erreichbar sein.

Im Handwerk dominiert eine kleinteilige und je nach konkretem Auftrag täglich variierende Tätigkeitsstruktur. Die für andere Wirtschaftsbereiche sinnvolle Einbeziehung in übergeordnete intermodale Logistik-, Pooling- oder Fahrzeug-Sharing-Prozesse oder die Nutzung von schienegebundenen öffentlichen Personen- oder Güterverkehren ist im Handwerk deshalb nur in Ausnahmefällen möglich.

**Eine „letzte Meile“, auf der kurz vor dem Erreichen des Standortes des Kunden Transporte in einem Verteilzentrum oder über Zwischenlager („Micro-Hubs“) auf andere Verkehrsträger und kollektive Systeme verlagert werden könnte, funktioniert im Handwerk nicht.**

Ein Fahrzeug im Handwerk ist nicht nur ein Transportvehikel, um eine Person oder einen Gegenstand von „A“ nach „B“ zu befördern. **Das Handwerksfahrzeug ist vielmehr ein Arbeitsgerät mit multifunktionaler Ausstattung**, das im Laufe eines Arbeitstages als „Transporter“, „mobile Werkstatt“, „fahrbares Ersatzteillager“ oder „Maschinenstandort“ eine Vielzahl von Aufgaben bei zahlreichen Kunden an den verschiedensten Orten des Stadtraums erfüllen muss. Viele Aufgaben und Bedarfe nach bestimmten Materialien und Werkzeugen ergeben sich erst spontan angesichts des beim Kunden vorgefundenen Zustandes von baulichen oder technischen Anlagen, bspw. bei Notfalleinsätzen oder Wartungsaufträgen. Im Sinne der Minimierung von Verkehr ist es deshalb erforderlich, dass ein gewisser Umfang an Standardersatzteilen und -werkzeug mitgeführt wird. Insbesondere gilt dies für Handwerksbetriebe aus ländlichen Räumen, die in den wachsenden Ballungszentren dringend benötigt werden und die häufig größere Entfernungen von ihren Betriebsstätten zu überwinden haben.

**Handwerksbetriebe bleiben vor diesem Hintergrund dauerhaft auf die flexible Nutzbarkeit von eigenen Fahrzeugen mit gewerkespezifischer Ausrüstung angewiesen: für die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung, für Fahrten zu langfristig geplanten Serviceeinsätzen ebenso wie zu kurzfristig anberaumten Notdiensten oder zu großen Baustellen mit komplexer Gewerkekoordination sowie für den An- und Abtransport von Arbeitsmaterialien und Baustoffen.**

Diese Handwerksverkehre sind von der Verkehrspolitik als Teil der betrieblich notwendigen und für die Städte zwingend erforderlichen individuell abzuwickelnden Mobilitätsformen anzuerkennen.

## **Grundsätze und Herausforderungen stadtverträglicher und mittelstands- gerechter Verkehrspolitik**

### **Angebotserweiterungen für stadtverträgliche Verkehre statt Restriktionen:**

**Im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrspolitik muss die forcierte Verbesserung von Angeboten für emissionsarme Mobilität eindeutigen Vorrang vor Restriktionen und Verboten haben.**

Der freiwillige Umstieg eines Teils der Pkw-Nutzer auf andere emissionsarme und gleichzeitige attraktive Verkehrsträger ist ein zentraler Ansatz zur Verbesserung von Umwelt und innerörtlicher Verkehrssituation.

### **Klare Zielbestimmung wahren – lebenswerte Städte und emissionsarme Verkehre:**

**Alle Aktivitäten müssen den klaren Zielbestimmungen der Schadstoffreduzierung, Klimagerechtigkeit und Verbesserung von Mobilitätsstrukturen sowie der Aufwertung von stadträumlichen Qualitäten folgen.**

Genuine Zielrichtung einer nachhaltigen Verkehrspolitik ist daher nicht die völlig „autofreie Stadt“, sondern die „lebenswerte und umweltgerechte Stadt“.

Keinesfalls sollten verkehrspolitische Maßnahmen bewusst zur völligen Verdrängung – selbst schadstoffarmer – privater Fahrzeuge fehlgenutzt werden. Die „autofreie Stadt“ darf ebenso wenig zum vermeintlich allumfassenden Lösungsmuster und Selbstzweck stilisiert werden wie einstmals die Fehlentwicklung der völlig „autogerechten Stadt“.

### **Verhältnismäßigkeit wahren – Funktionsfähigkeit der Städte sichern:**

Eine nachhaltige Verkehrspolitik muss die Ziele der Reduzierung der Emissionen und der Verbesserung der Lebens- und Arbeitsbedingungen in den Städten mit der gleichzeitigen Sicherung und Effizienzsteigerung der privaten und gewerblichen Mobilität sowie der Wahrung der Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden verbinden.

Überschreitungen von europäischen Schadstoffgrenzwerten in Hinblick auf Feinstaub und Stickoxid haben sich in den letzten Jahren durch Flottenenerneuerung und verkehrspolitische Aktivitäten massiv reduziert und werden voraussichtlich Ende 2020 bis spätestens 2021 in kaum noch einer deutschen Stadt auftreten. Zur Einhaltung dieser Grenzwerte sind kurzfristige mobilitätseinschränkende oder mit Eingriffen in Eigentumsbestände verbundene Maßnahmen deshalb nicht mehr erforderlich und im Sinne der Verhältnismäßigkeit auch nicht mehr zu begründen.

Dies bietet die Chance, notwendige verkehrspolitische Maßnahmen in den Städten, Gemeinden und Regionen ganzheitlicher und perspektivischer anzulegen und Auswirkungen innerhalb der Stadtgesellschaft intensiver abzuwägen.

### **Nachhaltige Verkehrspolitik nur mit Berücksichtigung der Belange aller Verkehre:**

Es gilt, den unterschiedlichen Verkehrsträgern – dem ÖPNV, dem Radverkehr, dem Pkw wie dem Nutzfahrzeug – in Hinblick auf ihre jeweiligen Stärken und Schwächen in einzelnen Stadträumen und ländlichen Gebieten ihre spezifische Aufgabenerfüllung angemessen zu ermöglichen.

Wo zur Erreichung mittel- und langfristiger verkehrs- und umweltpolitischer Ziele angesichts des begrenzten innerörtlichen Straßenraums

Einschränkungen für Kraftfahrzeuge nicht vermeidbar sind, müssen verkehrsregulierende Maßnahmen sehr differenziert und unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit raum- und nutzungsbezogen ausgestaltet werden. Angemessene Übergangsfristen und eine umfassende Einbindung betroffener Betriebe sind sicherzustellen.

Maßnahmen zur Einschränkung für bestimmte Fahrzeugverkehre sollten nie isoliert umgesetzt werden. Sie müssen stets in Gesamtkonzepte eingebettet sein, die die verkehrliche Funktionsfähigkeit der Städte sichern und durch Verbesserungen anderer Mobilitätsangebote mögliche Einschränkungen wieder ausgleichen.

#### **Zugänglichkeit und dauerhafte Vitalität der Innenstädte sichern:**

Maßnahmen der Verkehrspolitik dürfen nicht durch undifferenziert auf alle Verkehrsteilnehmer zielende, pauschale Einschränkung von motorisierten Verkehren die Mobilität des Handwerks und die Vitalität innerörtlicher Standorte gefährden. Alle Maßnahmen, die Auswirkungen auf die Erreichbarkeit der Innenstädte haben, sollten die parallel wachsende erhebliche Bedrohung durch den Onlinehandel berücksichtigen. Keinesfalls darf diese Tendenz ungewollt verstärkt werden.

Behutsame und räumlich eingegrenzte Einschränkungen des Verkehrsraums für Kraftfahrzeuge können nur dann ein Mittel zum Zweck sein, wenn dadurch eine erhebliche Effizienzsteigerung des Öffentlichen Verkehrs erreicht wird und parallel notwendige Sonderregelungen für bestimmte Verkehre, wie z. B. solchen des Handwerks, berücksichtigt werden.

Aus Sicht des Handwerks sind auch City-Maut-Systeme keine sachgerechte Option, da sie den Zugang zu Innenstädten verteuern, gerade für Verkehrsbeteiligte, die – wie das Handwerk –

keine Alternativen zur Nutzung eigener Fahrzeuge haben.

#### **Kontinuierliche Instandhaltung und Anpassung der Verkehrsinfrastruktur sichern:**

Unbedingte Voraussetzung jeder nachhaltigen Verkehrspolitik ist es, die gesamte Verkehrsinfrastruktur – unabhängig ob Straße oder Schiene – jederzeit funktionsfähig zu erhalten. Um Instandhaltungsmaßnahmen vorausschauend sichern und umsetzen zu können, sind die notwendigen öffentlichen Planungs- und Bauherrenkapazitäten zu schaffen.

In einigen Regionen gibt es über reine Instandhaltung hinaus dringende Bedarfe zur Schließung von Lücken im Straßenverkehrsnetz und zum Ausbau von Knotenpunkten, um insbesondere regionale Verkehre nachhaltig organisieren zu können. Angesichts des aufgestauten erheblichen Defizits muss eine längere und finanziell gesicherte Perspektive des Infrastrukturbaus gewährleistet werden. Unter diesen Voraussetzungen ist auch ein nachhaltiger Kapazitätsaufbau der Bauwirtschaft möglich.

#### **Umsetzung in regionalen Gesamtkonzepten:**

Eine nachhaltige Lösung von Verkehrsproblemen ist nur zu erreichen, wenn die Verkehrsplanungen kommunen- und regionenübergreifend angelegt werden. Über die Kerne der Ballungsräume hinaus ist auch ein forcierter Ausbau der Vernetzung mit dem Umland und den ländlichen Räumen insgesamt zur effizienteren Organisation von Pendlerverkehren und zur Entlastung überhitzter Wohnungsmärkte notwendig.

Aus Sicht des Handwerks dürfen einzelne Verkehrsträger nicht isoliert betrachtet werden. Zukunftssichere Lösungen lassen sich – je nach Raumstruktur und Mobilitätsbedürfnis – durch



die Aktivierung unterschiedlicher Verkehrsträger bzw. deren **intermodaler Vernetzung** erreichen.

### **Massiver und langfristig gesicherter Ausbau des ÖPNV:**

Das Handwerk sieht vor allem im forcierten Ausbau der öffentlichen Verkehre einen zentralen Hebel zur Lösung der Verkehrsprobleme, insbesondere durch die Schaffung von Alternativen für einen Teil des inner- und interkommunalen Pkw-Pendleraufkommens.

Von attraktiveren Angeboten zum Umstieg vom Pkw auf Busse und Bahnen profitieren nicht nur innerstädtische Verkehre sowie Pendler und damit ebenfalls die Beschäftigten der Handwerksbetriebe. Auch die notwendigen handwerklichen Fahrten mit eigenen betrieblichen Nutzfahrzeugen können dadurch im knappen Verkehrsraum wieder effizienter und ökologischer organisiert werden.

Die zurzeit verfügbaren Kapazitäten des ÖPNV reichen insbesondere in den Ballungsräumen, die seit einigen Jahren teils starkem Zuzug erfahren, aber auch in zahlreichen anderen Regionen bei weitem nicht aus, um die angestrebten umfangreichen Verlagerungen von privaten Pkw-Verkehren aufnehmen und attraktiv umsetzen zu können.

Ohne massive Investitionen insbesondere in schienengebundene Systeme in den dichteren Siedlungsbereichen und entlang der Hauptnachfrageachsen ist ein effizienter Verkehr in den Ballungsräumen und im Vernetzungsbereich mit ländlichen Gebieten nicht mehr zu organisieren. In den Wohngebieten, Umlandzonen und kleinen und mittelgroßen Kommunen müssen die Angebote der schienengebundenen Systeme und der klassischen vertakteten Buslinien aber verstärkt durch weitere innovative Ansätze des öffentlichen und halböffentlichen Verkehrs (Rufbussys-

teme, Pooling, Smart Mobility etc.) ergänzt werden.

Innovative Verbesserungen der Mobilität auch abseits der Hauptachsen sind gerade für das Handwerk von großer Bedeutung. Noch offeriert das klassische ÖPNV-System für den Beschäftigtenverkehr im Handwerk zu selten eine Alternative zu eigenen Fahrzeugen, da sich die Betriebsstätten teilweise in durch ÖPNV schlecht erschlossenen Gewerbegebieten befinden oder der Beginn der handwerklichen Arbeitszeiten in Tagesrandlagen außerhalb der regelmäßigen Linienverkehrszeiten liegt.

### **ÖPNV in den ländlichen Räumen stärken – Verkehre bedarfsgerecht gestalten:**

Der öffentliche Personennahverkehr muss auch in den ländlichen Regionen bedarfsgerecht durch verbesserte Busverbindungen und teils durch Ausbau und Reaktivierung regionaler Schienenverbindungen weiter ausgebaut und ggf. durch an die geringe Bevölkerungsdichte angepasste innovative Mobilitätsangebote ergänzt werden. Nur dann kann eine Alternative zum eigenen Pkw eröffnet und Bevölkerungsgruppen ohne Zugriff auf eigene Fahrzeuge überhaupt Mobilität ermöglicht werden. In ländlichen Regionen wird aber der motorisierte Individualverkehr für viele Verkehrsbeziehungen weiterhin ein dominierendes Verkehrsmittel bleiben. Großes Potenzial bieten aber gerade für Pendler weiterentwickelte Kombinationen von ÖPNV und Pkw über verbesserte Park & Ride-Angebote und andere intermodale Systeme, z.B. mit E-Bikes.

### **Mobilität für Auszubildende verbessern:**

Aus Sicht des Handwerks ist eine gute ÖPNV-Anbindung gerade für den Bereich der beruflichen Bildung von zentraler Bedeutung. Insbesondere für die Auszubildenden ohne Fahrer-

laubnis oder eigenes Fahrzeug muss sichergestellt werden, dass sie ihre Betriebe, Berufsschulen und Bildungsstätten angemessen erreichen können. Flächendeckend – auch außerhalb der Ballungsräume – anzubieten sind verbilligte und möglichst über einzelne Verbände hinaus reichende Auszubildendentickets.

#### **Chancen der intelligenten Verkehrssteuerung nutzen – Digitalisierung voranbringen:**

Ein zentraler Baustein der zukünftigen Mobilitätspolitik muss die verstärkte Anwendung von digitalen Techniken im Bereich der intelligenten Verkehrslenkung und der Parkraumorganisation sein. Über digitale Prozesse der Steuerung, Information und Koordination können sowohl die Mobilität gezielt und mit begrenztem Kostenaufwand verbessert als auch die Belastung des Stadtraums massiv reduziert werden. Die erheblichen Potenziale zur Reduzierung von Stauungen und Parksuchverkehren sowie zur Beschleunigung des gewerblichen, privaten und insbesondere auch des öffentlichen Verkehrs sollten, da sie sich auch vergleichsweise schnell umsetzen lassen, forciert ausgeschöpft werden.

#### **Radverkehr als wichtiger Baustein nachhaltiger Verkehrskonzepte:**

Der Ausbau des Radverkehrs ist ein weiterer wichtiger Baustein zur nachhaltigen Verkehrsorganisation. Erfahrungen aus deutschen und europäischen Städten zeigen, dass insbesondere durch die Kombination von gleichzeitiger Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs und dem Ausbau des ÖPNV sowie deren intermodaler Verknüpfung nachhaltige Reduzierungen des individuellen Pkw-Verkehrs zu erreichen sind. Im Zuge der Neuanlage von Radstreifen oder kombinierten Rad/Busspuren ist darauf zu achten, dass weiterhin der Durchfluss für die notwendigen gewerblichen und sonstigen Fahrzeugverkehre gesichert bleibt und auch Optionen zum

Abstellen von Handwerksfahrzeugen bei Bau- und Wartungsaufträgen gewahrt werden.

#### **Verkehrsvermeidung durch nutzungsmischte „Städte der kurzen Wege“:**

Die nachhaltige Organisation der Mobilität – gerade in Hinblick auf den Wirtschaftsverkehr – muss zukünftig auch noch stärker mit der **Stadt-, Siedlungs- und Gewerbeflächenplanung** koordiniert werden. Bei der Planung neuer Wohn- und Mischquartiere – unabhängig davon, ob diese für die Anwohner weitgehend autofrei gestaltet werden sollen – muss deren Erreichbarkeit (Zuwegung, Stellflächen) durch notwendige gewerbliche Verkehre stets mitgedacht werden. Darüber hinaus ist der Nutzungsmischung von Wohnen und Arbeiten wieder ein größeres Gewicht einzuräumen und der aktuell laufenden Verdrängung des Handwerks entgegenzuwirken. Wohngebietsnahe Handwerksstandorte sind zu sichern oder neue innerörtliche Handwerkerhöfe zu schaffen, um Anfahrtswege zu minimieren.

#### **Innerörtliche Güterlogistik verbessern:**

Soweit für bestimmte Bereiche des Güterverkehrs, vor allem für Teile von Handel und Paketdienstleistung, gemeinsame Anlieferungsstrategien, Zwischenlager oder **Güterlogistiksysteme** nutzbar sind, unterstützt das Handwerk diese aktuellen Anstrengungen der Städte und der betroffenen Branchen ausdrücklich.

Die bessere Organisation der auf reine Güteranlieferung bezogenen Bereiche der gewerblichen Mobilität kann dazu beitragen, den begrenzten Straßenraum effizienter zu nutzen und andere notwendige und nicht in Logistiksysteme integrierbare Verkehre des Handwerks, der Not- und Rettungsdienste, von mobilitätseingeschränkten Personenkreisen, der Ver- und Entsorger und des öffentlichen Verkehrs zu erleichtern.

### Erfahrungen aus Europa rezipieren:

In Hinblick auf die Umsetzung von neuen Verkehrskonzepten sind die erheblichen Anstrengungen von anderen **europäischen Metropolen** wie Paris und Wien, aber auch mittelgroßer Großstädte wie Kopenhagen zu analysieren, die vielfach Anregungen, aber selten direkt übertragbare Patentrezepte bieten. In all diesen Städten liegt der Schwerpunkt der aktuellen Maßnahmen in einem massiven Ausbau des ÖPNVs und der technischen Anlagen des Radverkehrs. Straßensperrungen und großräumige Zugangsbeschränkungen für Kraftfahrzeuge spielen hingegen in den meisten europäischen Städten – entgegen vielfach kolportierter Meldungen – kaum eine Rolle. Die Beispiele aus europäischen Städten zeigen, dass erfolgreiche Verkehrskonzepte eine intensive und mit allen Beteiligten abgestimmte Vorbereitung und eine langfristig und stufenweise angelegte Umsetzungsphase voraussetzen.

### **Beiträge des Handwerks zu einer stadtverträglichen und mittelstandsgerechten Verkehrspolitik**

#### Handwerk als Experte nachhaltiger Verkehrs- und Umweltpolitik:

Das Handwerk ist wichtiger Akteur und Experte einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik, zur Umsetzung der Ziele der Luftreinhaltung, der Modernisierung der Fahrzeug- und Gebäudetechnik und des Klima- und Umweltschutzes und schafft als Anbieter hochwertiger und nachhaltiger Dienste und Produkte vor Ort kurze Wege für die Verbraucher.

Das Handwerk ist mit seinen Leistungen in weiten Teilen selbst **unverzichtbarer Mobilitätsanbieter**: Das gilt für Kfz-Mechatroniker, Karos-

seriebauer, Zweiradmechaniker, Elektrohandwerker und für zahlreiche Zuliefererbetriebe für die Automobil- oder Bahnindustrie. Straßen- und Gleisbauer sorgen für die erforderliche Infrastruktur.

Auch über den Verkehrsbereich hinaus ist das Handwerk der zentrale Dienstleister für den umwelt- und klimagerechten Umbau von Gebäuden und Stadtquartieren und trägt auch auf diese Weise zu Emissionsreduzierungen und mehr Lebensqualität bei.

#### Partnerschaften von Handwerk und Kommunen vertiefen:

Die Handwerksorganisationen sind ein wichtiger Partner für die Kommunen vor Ort, da sie Bedürfnisse und Kompetenzen der Betriebe in Verkehrskonzepte einbringen. Gleichzeitig können sie für Verständnis für Veränderung bei den Betrieben werben und zahlreiche Verbesserungen im Mobilitätsverhalten durch Beratungen flankieren. Unbedingte Voraussetzung für Partnerschaften zwischen Stadt und Wirtschaft ist, dass städtische Entscheidungen transparent gestaltet, die Partner aus der Wirtschaft intensiv einbezogen und ihre fachlichen Beiträge angemessen berücksichtigt werden. **Mobilitätspartnerschaften** benötigen als Basis beiderseitiges Vertrauen. Alle Entscheidungen sollten vorab diskutiert und in übergeordnete Konzepte eingebettet werden, damit stets sichergestellt wird, dass die Erreichbarkeit der Innenstädte für gewerbliche Verkehre erhalten bleibt.

#### Notwendigkeit individueller handwerklicher Verkehre anerkennen:

Die kommunale Verkehrsplanung muss im Sinne des Erhalts der Funktionsfähigkeit, der Nahversorgungsstrukturen und der Innovationskraft der Städte die handwerklichen Verkehre auch weiterhin als unverzichtbaren und nicht substituier-

baren Teil des motorisierten – aber perspektivisch emissionsfreien – gewerblichen Individualverkehrs anerkennen und dementsprechend in ihre Mobilitätskonzepte einpassen.

### **Transporte stadtverträglich abwickeln - Stellplätze sichern – Ladezonen schaffen:**

In einigen Branchen des Handwerks werden zur Verkehrsvermeidung zunehmend neue Systeme der direkten Materialanlieferung zu Baustellen und ergänzende Lieferlogistik (z. B. in filialiserten Branchen oder bei Verflechtungen von handwerklichen Zulieferern mit der Industrie) eingesetzt.

Für einen Großteil der Handwerksbetriebe bleiben aber Stellflächen für Handwerksfahrzeuge in direkter Nähe der Auftragsorte und an innerstädtischen Betriebssitzen weiterhin unverzichtbar. Durch geeignete straßenrechtliche wie auch technische Vorkehrungen sind die notwendigen Räume für das Handwerk zu sichern und Konflikte mit dem übrigen städtischen Verkehr zu minimieren (z.B. Ladezonen, intelligente Steuerungssysteme, verstärkte Nutzung von untergenutzten Parkhäusern für Anwohnerparken, um Raum für gewerbliche Verkehre zu schaffen).

### **Rahmenbedingungen für Mitarbeitermobilität verbessern:**

Betriebe und Organisationen des Handwerks engagieren sich bereits für die umweltschonende Abwicklung der Mitarbeitermobilität. Das Handwerk benötigt zur Intensivierung dieser Aktivitäten vereinfachte Rahmenbedingungen in den jeweiligen Verkehrsverbänden, um den Beschäftigten über kostengünstige Jobtickets den Umstieg zu erleichtern. Die seitens der Verkehrsverbände vielfach noch vorgeschriebenen Mindestbetriebsgrößen sind aufzugeben oder eine Option zu größenunabhängigen Vermittlungsplattformen sollte als Alternative geschaffen

werden. Positive Ansätze zu Rahmenvereinbarungen mit Handwerkskammern und Innungen in einigen Regionen, die ihren Mitgliedern bereits unabhängig von der Betriebsgröße die Teilnahme an Jobtickets ermöglichen, sind zu verbreiten.

Weiterzuentwickeln sind zudem die steuer- und tarifrechtlichen Bedingungen, damit Arbeitgeber ihren Beschäftigten nicht nur betriebliche E-Bikes steuerlich begünstigt zur privaten Nutzung überlassen, sondern auch direkt privaten Kauf und Leasing unterstützen können.

### **Modernisierung des Fuhrparks:**

Das Handwerk engagiert sich schon seit Jahren intensiv für emissionsarme bzw. für vor Ort emissionsfreie Antriebe (durch Nachrüstung oder Neufahrzeuge) und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Verkehrspolitik. Handwerkskammern und Innungen beraten ihre Mitglieder umfassend zum betrieblichen Mobilitätsmanagement und zur Fuhrparkmodernisierung. Optimierungen im Bestand und der Erwerb von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben werden im Handwerk bereits vielfach und absehbar in weiter steigendem Umfang in die Praxis umgesetzt. Schon jetzt kann der zunehmende Einsatz moderner Dieselnutzfahrzeuge der Normen Euro 6d/6dTemp oder VI massiv zur Schadstoffsenkung und in der Bilanz auch zur Absenkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen führen.

Wo möglich werden auch zunehmend für kleinere innerörtliche Aufträge (E-)Lastenfahrräder oder E-Roller erprobt.

Fördermechanismen für Nachrüstungen und Fuhrparkmodernisierungen und den Erwerb von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben müssen seitens Bund und Ländern bürokratiearm ausgestaltet werden, um gezielt kleine und mittlere Betriebe erreichen zu können.

### **Elektromobilität im Handwerk - Rahmenbedingungen weiter verbessern:**

Zu Fragen der Elektromobilität und anderer umweltschonender Antriebe, zur Kombination von moderner Mobilität und erneuerbaren Energien bestehen seit Jahren zahlreiche Initiativen der Handwerkskammern und Fachinnungen z.B. des Kraftfahrzeuggewerbes und des Elektro- und Informationstechnischen Handwerks vor Ort. Diese Initiativen stoßen auf großes und angesichts des zunehmenden Marktangebotes wachsendes Interesse der Betriebe. Nicht nur innerhalb des Handwerks, sondern auch darüber hinaus für alle privaten, öffentlichen und gewerblichen Nutzer sind die Kompetenzträger des Kfz- und des Elektrohandwerks die zentralen Experten für alle Fragen der Elektromobilität.

Zur Unterstützung der Einführung der Elektromobilität im Handwerk sind die bestehenden Sonderregelungen, die die Nutzung von Pkw-Führerscheinen angesichts der zusätzlichen Batterielast auch oberhalb von 3,5 Tonnen (bis 4,25 Tonnen) ermöglichen, weiterzuentwickeln, zu verstetigen und sinngemäß auf Ausnahmen im Fahrpersonalrecht und andere verkehrsrechtliche Regelungen mit 3,5 Tonnen-Grenze zu erweitern.

Flankierende Förderungen zur verstärkten Einführung der Elektromobilität in gewerblichen Fuhrparks und zur Unterstützung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur sind zu intensivieren und mittelstandsgerecht auszugestalten.

### **Zukunft der Antriebstechnik technologieoffen diskutieren:**

Das Handwerk setzt sich nachdrücklich dafür ein, neben Elektromobilität technologieoffen auch andere alternative Antriebstechniken in der

Praxis zu erproben. Gerade für betriebliche Fahrzeuge mit hohen Leistungserfordernissen sind neben modernen Dieselfahrzeugen der neuesten Generation zukünftig Gas, Wasserstoff-Brennzellen und E-Fuels als potenziell geeignete Techniken intensiv weiterzuverfolgen. Das deutsche Handwerk wird sein diesbezügliches Engagement weiter intensivieren.

### **Planungssicherheit als Voraussetzung von Modernisierungsprozessen:**

Zur beschleunigten Umsetzung von Modernisierungsprozessen sind langfristig kalkulierbare und stabile Strukturen in den Städten und Regionen notwendig, die den Betrieben **Planungssicherheit** für ihre Investitionen geben und die besonderen Bedürfnisse ebenso wie die Potenziale des Handwerks im Rahmen der zukünftigen Verkehrsplanung berücksichtigen. Unsichere und wechselhafte politische Rahmenbedingung führen eher zum Aufschieben von wichtigen Investitionsentscheidungen.

**Das Handwerk, das vor Ort in den Innenstädten erhalten bleibt und somit direkt für Kunden zu erreichen ist und das auf kürzestem Weg zu seinen Arbeitsstätten gelangen kann, trägt zur Vermeidung unnötiger Verkehrsemissionen und zur Sicherung attraktiver Quartiere bei. Das Handwerk, die „Wirtschaftsmacht. Von Nebenan“ ist damit ein unverzichtbarer Teil einer nachhaltigen Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik.**