

## Kleingewerbe und Handwerk in Städten und Gemeinden

# Partner der Mobilitätswende

„Verfahren“ Diskussionen – so lässt sich das Aufeinandertreffen von Verkehrsplanenden und örtlichen Gewerbetreibenden oft beschreiben. Das liegt vielfach am unzureichenden Informationsstand auf beiden Seiten sowie am fehlenden Bewusstsein: Eine nachhaltige Verkehrspolitik und ein starkes örtliches Gewerbe können voneinander profitieren – gerade in den inneren Bereichen von Städten und Gemeinden aller Größenkategorien.

> Carsten Benke

Gewerbliche Verkehre sind sehr vielfältig. Angesichts der Klimaziele stehen auch sie vor großen Herausforderungen. Bislang richtete sich der Blick vorrangig auf großräumige Anlieferverkehre von Handel und Industrie sowie die Organisation von Liefer- und Paketdiensten.

Ein bedeutender Teil entfällt jedoch auf Handwerk, Pflegedienste und anderes Kleingewerbe – deren Dienste für die Stadt der kurzen Wege, den Umstieg auf Elektromobilität und den klimagerechten Umbau dringend gebraucht werden. Tätigkeiten und Transportvorgänge die-

ser meist kleinen und mittelgroßen Unternehmen unterscheiden sich sehr.

Oft werden bei der Planung die Bedürfnisse von örtlichen Gewerbetreibenden unzureichend beachtet. Mancher Vorschlag ist mit der Arbeitspraxis nicht zu vereinbaren. Umgekehrt ist bei den Betrieben vielfach eine pauschale Abwehraltung zu beobachten, wenn die Fahrradinfrastrukturen verbessert und Straßenräume neu geordnet werden sollen. Dabei sind für alle Seiten tragfähige Lösungen möglich – das erfordert Offenheit von beiden Seiten.

### Realistische Blicke auf Wandel und Bestand

Die Verlagerung von bedeutenden Teilen des privaten Pkw-Verkehrs auf Fahrrad und ÖPNV dürfte dazu beitragen, bestehende Konflikte erheblich zu reduzieren. Und dadurch eröffnen sich letztlich auch Chancen, um nicht substituierbare Kfz-Verkehre von Handwerk und Kleingewerbe auf dem Weg zu ihren Aufträgen besser abzuwickeln. Das Aufwerten öffentlicher Räume schafft zudem neue Möglichkeiten für stationäre Gewerbe in den Quartieren: Bäckereien, Fleischereien und Konditoreien gewinnen attraktive Außenbereiche.

Die öffentliche Entsorgung, Notdienste, der Nahverkehr sowie die Transporte mobilitätseingeschränkter Personen bleiben auch zukünftig weitgehend auf Kraftfahrzeuge angewiesen. Ihr Verkehrsvolumen ist aber gering. Zulieferer für den Handel sowie die Paketdienste lassen sich teils durch geschickte Bündelung und Logistik effizienter abwickeln.

Solche Systeme passen aber nur selten für Pflegedienste, Handwerk und sonstige Serviceleistende. Die Aufgabe vorausschauender Politik wäre es, diese Verkehre als eigenständige Akteure zu begreifen, die besondere Rahmenbedingungen benötigen.

Das heißt nicht, dass diese Verkehre keinem Wandel unterliegen! Die gewerblichen Fahrzeuge müssen emissionsfrei sowie besser in den Stadtraum integriert

Mehr zum Thema ...

### Handwerk und Mobilitätswende

Benke, Carsten:  
Handwerk und nachhaltige Stadtentwicklung: Motoren der Transformation  
In: AKP 3/2022, Seite 29 ff., PDF auf [akp-redaktion.de:ogy.de/n9mj](http://akp-redaktion.de:ogy.de/n9mj)

Handwerkskammer Berlin:  
Handwerk schafft Nachhaltigkeit  
Berlin 2021, 23 Seiten, PDF auf [hwk-berlin.de:ogy.de/vqg9](http://hwk-berlin.de:ogy.de/vqg9)

Handwerkskammer Hamburg:  
Elektromobilität fürs Handwerk – Alternative Antriebsarten  
Auf [hwk-hamburg.de:ogy.de/qgfy](http://hwk-hamburg.de:ogy.de/qgfy)

Handwerkskammer Köln:  
E-Mikromobilität im Handwerk – Pilotprojekt E-Mikromobile im Alltag erproben  
Auf [hwk-koeln.de:ogy.de/614z](http://hwk-koeln.de:ogy.de/614z) (27.9.2022)

Westdeutscher Handwerkskammertag:  
Mobility Hub Nordrhein-Westfalen  
[mobilityhub-handwerk.de](http://mobilityhub-handwerk.de)

Wirtschaftsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen:  
Elektromobilität NRW – Handwerk und Gewerbe  
Auf [elektromobilitaet.nrw.de:ogy.de/2f8y](http://elektromobilitaet.nrw.de:ogy.de/2f8y)

werden. Alternative Transport- und Fahrzeugkonzepte sind zu erproben.

**Vom kleinen Flitzer bis zur rollenden Werkstatt**

Handwerkliche Verkehre nehmen in den Innenstädten nicht generell zu. Sie folgen der Nachfrage nach Bauleistungen und anderen Diensten. Das massive Wachstum des privaten Pkw-Verkehrs und der Paketdienste führt jedoch zur verbreiteten Wahrnehmung, dass Straßenräume von Transportern überlastet sind.

- Gewerbe, die mit Service und Wartung beschäftigt sind, nutzen heute vor allem Pkws: Kombis und Kleinbusse, teils auch Kleinwagen, wie die Pflegedienste.
- Leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen benötigen eher Betriebe, die mit dem Ausbau und der Montage beschäftigt sind, oder solche, die Filialen beliefern, wie etwa Bäckereien.
- Einige Gewerke wie Dachdecker, Gerüstbauer und gewerbliche Wäschereien brauchen auch schwerere Fahrzeuge bis 7,5 Tonnen.
- Für größere Neubau- und Sanierungsmaßnahmen nutzen Baubetriebe teils noch schwerere Fahrzeuge und Maschinen oberhalb von 7,5 Tonnen. Diese Verkehre können mit einem längeren Planungsvorlauf im Stadtraum anders organisiert werden und stehen im Folgenden nicht im Vordergrund.



Rollende Werkstatt und mobiles Lager: Innenansicht des Transporters eines Betriebes für Sanitär-, Heizungs- und Klimatechnik  
Foto: S. Hummrich

Das Fahrzeug ist im Handwerk meist mehr als ein Transportmittel: Es ist auch rollende Werkstatt und mobiles Lager. Was vor Ort alles gebraucht wird, ist im Detail kaum vorhersehbar. Deshalb befindet sich ein gewisses Sample von Werkzeugen und Ersatzteilen im Wagen, auf das man spontan zurückgreifen kann.

**Jeder Tag und jeder Auftrag ist anders**

Ein Arbeitstag besteht aus Touren zu vielen Aufträgen in unterschiedlichen Stadtvierteln: So reicht das Einsatzfeld

eines Fachbetriebes für Sanitär und Heizungsbau vom Notdienst wegen einer Rohrverstopfung über die Montage eines Ersatzheizkörpers bis hin zum Einstellen einer Wärmepumpe.

Pflegedienste und Gebäudereinigungen haben noch relativ klare Zeitpläne. Die meisten handwerklichen Betriebe aber können nicht genau planen, wie lange jeder einzelne Wartungs- oder Montageauftrag dauert. Notdienste bei Rohrbruch, Dach- oder Elektroschäden erfordern noch mehr zeitliche Flexibilität.

**Aktuelle Entwicklungen und Lösungsansätze**

Der Straßenraum wandelt sich: An vielen Hauptverkehrsrouten werden zurzeit Fahrradstreifen ausgewiesen, auf denen gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) weder Halten noch Parken erlaubt ist. Die anliegenden Gebäude müssen jedoch für Wartungs- und Montagearbeiten erreichbar bleiben. Problematisch wird die Situation, wenn gleichzeitig Ausweichstellplätze in den angrenzenden Wohngebieten verschwinden. Dies betrifft auch die Unternehmen, die ihren

### Mehr zum Thema ...

#### Wirtschaftsverkehr

Grüne und weitere Fraktionen Köln:  
Antrag: Optimierte Parken für Handwerker und Pflegedienste  
auf [ratsinformation.stadt-koeln.de: gruenlink.de/2n9h](https://ratsinformation.stadt-koeln.de/gruenlink.de/2n9h) (13.3.2023)

Verkehrsclub Österreich:  
Effiziente City-Logistik  
Factsheet, Wien 2023, acht Seiten, PDF auf [vcoe.at](https://vcoe.at): [ogy.de/i0hw](https://ogy.de/i0hw)

Kirchner, Jens-Holger:  
Ökologischer Lieferverkehr mit Mikrodepots – Auf der letzten Meile wird's kompliziert  
In: AKP 3/2021, Seite 36 f., PDF auf [akp-redaktion.de](https://akp-redaktion.de): [ogy.de/jygw](https://ogy.de/jygw)

#### Unternehmens-Mobilität

GAR Baden-Württemberg:  
Musterantrag: Mobilitätskonzept für die Verwaltung  
Auf [gar-bw.de](https://gar-bw.de): [ogy.de/pz54](https://ogy.de/pz54) (Juni 2022)

Agora Verkehrswende und andere:  
Unternehmensmobilität nachhaltig gestalten – Handlungsempfehlungen  
Berlin 2023, 34 Seiten, PDF auf [compan-e.de](https://compan-e.de): [ogy.de/yd7i](https://ogy.de/yd7i)

#### Parken

Grüne und SPD-Fraktion Hannover:  
Antrag: Stadtweite Einrichtung von Mobilitätshubs  
auf [e-government.hannover-stadt.de](https://e-government.hannover-stadt.de): [ogy.de/85be](https://ogy.de/85be) (24.6.2022)

Grüne Fraktion Ingolstadt:  
Antrag: Flexibilisierung des Stellplatzschlüssels – Mobilitätskonzepte bei neuen Bauprojekten  
Auf [fraktion.gruene-ingolstadt.de](https://fraktion.gruene-ingolstadt.de): [ogy.de/14hi](https://ogy.de/14hi) (3.3.2023)

Grüne Fraktion Mannheim:  
Antrag: Statistik Bußgelder ruhender Verkehr

Auf [gruene-fraktion-mannheim.de](https://gruene-fraktion-mannheim.de): [ogy.de/140u](https://ogy.de/140u) (21.3.2023)

Grüne Fraktion Osnabrück:  
Anfrage: Gefährdendes Halten und Parken auf Fuß- und Radwegen  
Mit Antwort auf [fraktion-gruene-os.de](https://fraktion-gruene-os.de): [ogy.de/tbbw](https://ogy.de/tbbw) (1.2.2023)

Grüne Bundesarbeitsgemeinschaft Mobilität und Verkehr:  
Bewohner\*innenparkgebühren  
Übersicht und Argumentationshilfe, 22 Seiten, PDF auf [gruene-bag-verkehr.de](https://gruene-bag-verkehr.de): [ogy.de/w4nb](https://ogy.de/w4nb) (26.3.2023)

Fachverband Fußverkehr Deutschland:  
Parken auf Gehwegen: Problematik, Rechtslage, Handlungsbedarf  
Berlin 2022, 60 Seiten, PDF auf [fuss-ev.de](https://fuss-ev.de): [ogy.de/ti7h](https://ogy.de/ti7h)

#### Strategie und Planung

Grüne und weitere Fraktionen Bielefeld:  
Antrag: Beitritt zur Charta „Intelligente Mobilität im Wohnquartier“  
Auf [gruene-bielefeld.de](https://gruene-bielefeld.de): [ogy.de/8tz6](https://ogy.de/8tz6) (21.2.2023)

Otto-Zimmermann, Konrad:  
Vom Verkehrsentwicklungsplan zur kommunalen Mobilitätsstrategie – Lasst uns Mobilität gestalten  
In: AKP 3/2021, Seite 26 ff., PDF auf [akp-redaktion.de](https://akp-redaktion.de): [ogy.de/13p1](https://ogy.de/13p1)

Verkehrsclub Deutschland:  
Intelligent mobil im Wohnquartier. Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen  
Berlin 2023, 152 Seiten, PDF auf [vcd.org](https://vcd.org): [ogy.de/aniq](https://ogy.de/aniq)

Standort in den Wohn- und Mischgebieten haben. Solche Umgestaltungen des Straßenraums können vor Ort sinnvoll sein. Das betroffene Gewerbe muss aber in die Erarbeitung von Konzepten eingebunden sein.

**Lade- und Servicezonen:** Das zeitweise Abstellen von betrieblichen Fahrzeugen in der Nähe der Einsatzorte sollte nicht nur auf bloßes Entladen begrenzt sein. Um die Wege kurz zu halten, ist eine geschickte Verteilung mehrerer kleinerer Servicebereiche wichtig. Als Berechtigungsnachweis kann ein weiterentwickelter Handwerkerparkausweis dienen, wie heute schon in Bewohnerparkzonen.

**Zugänge zu verkehrseingeschränkten Bereichen:** Gewerbetreibende brauchen hier Flexibilität. Festgelegte Zugangszeiten wie heute teils in Fußgängerzonen sind nicht auf beliebig viele Quartiere ausdehnbar: Dann könnten Betriebe, die in der ganzen Stadt unterwegs sind, ihre Arbeitsabläufe nicht mehr organisieren. Damit die Kundschaft auch das Ladenhandwerk in Bereichen mit reduzierter Stellplatzzahl erreichen kann, bieten sich – wo erforderlich – einzelne Kurzzeithaltmöglichkeiten an. Zu denken ist auch an spezielle Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Personen beim Orthopädietechniker und -schuhmacher.

**Organisation der Zulieferung:** Schon heute werden Massengüter häufig vom Baustoffhersteller direkt zum Einsatzort geliefert. Auch für eher spezialisierte Produkte etablieren sich neue Transportmethoden. Es gibt erste Beispiele: Produkte des Sanitärbereichs werden von innerstädtischen Zwischenlagern per E-Lastenrad zum Handwerksbetrieb oder direkt zum Einbauort transportiert. In China denkt man schon über Automaten zur Materialabholung in den Innenstädten nach. Allround-Handwerker-Hubs in der City bleiben wohl eine Illusion: Sie würden durch die Vielzahl von Materialien, voluminösen Baustoffen und gewerkespezifischen Werkzeugen die Größe von Fachmärkten annehmen. Aber in bestimmten Bereichen kann in-

telligente Materialanlieferung zunehmend Verkehr einsparen.

**Wandel der Fahrzeugparks:** Wird mehr direkt vom Baustoff-Händler angeliefert, können die Kraftfahrzeuge der Bau- und Ausbaugewerke etwas kleiner ausfallen. Vielfach lassen sich innerstädtisch Elektroroller für die Fahrt zum Aufmaß sowie Elektro-Kleinfahrzeuge und Elektro-Lastenräder für bestimmte Aufträge nutzen. Die technische Entwicklung ist hier sehr dynamisch und dürfte entscheidend dazu beitragen, Fuhrparks zu bereichern oder Kraftfahrzeuge einzusparen.

**Antriebswende:** Der Übergang zur Elektromobilität ist – unter entscheidender Beteiligung der Kfz- und Elektrohandwerke – im vollen Gange. Die Fahrzeuge bewähren sich innerorts, schaffen aber auch neue Herausforderungen. Es braucht Lademöglichkeiten beim Kunden oder im öffentlichen Raum – und zwar solche, die von ihrer Größe her

auch für das Laden von Transportern geeignet sind.

**Abstellen am Betriebsitz:** Unternehmen ohne eigenen Betriebshof brauchen in Bewohnerparkgebieten wie die dort Wohnenden Parkberechtigungen. Am eigenen Standort stehen die Betriebsfahrzeuge vor allem nachts. Da sind die Parkplätze des Handels und von Behörden leer. Ist auch noch eine Ladesäule vorhanden, wären das in manchen Quartieren prüfungswerte Ergänzungen.

**Betriebliches Mobilitätsmanagement:** Kammern und Verbände unterstützen in vielen Regionen bereits die Betriebe bei der Optimierung ihrer Fuhrparks, Routen und auch der Mitarbeitermobilität.

**Zusammen das richtige Maß finden** Umgestaltungsprojekte werden immer weiträumiger und reichen über einzelne Straßen und Teilquartiere hinaus: Umso frühzeitiger müssen Betriebe und ihre

Organisationen in die Planungen eingebunden sein. In einigen Gemeinden werden deren Bedürfnisse mittlerweile auch verstärkt erkannt und in Masterplänen oder bei Planungen für neue Quartiere häufiger berücksichtigt. Diese Ansätze sollten mehr Nachahmung finden.

Wer die nachhaltige Innenstadt und die lebendige Ortsmitte will, muss sie nicht nur als Lebens-, sondern auch als Arbeitsort akzeptieren. Die Sicherung der Mobilität für das Handwerk und Kleingewerbe sollte dabei nicht als Argument gegen Umgestaltungen missverstanden werden. Es geht vielmehr darum, auch ihre wichtigen Mobilitätsbedürfnisse ernst zu nehmen und Lösungen zu finden, die gleichermaßen verhältnismäßig und stadtverträglich sind.

> Carsten Benke ist beim Zentralverband des Deutschen Handwerks Referatsleiter für Stadtentwicklung, Regionalpolitik und Mobilität.