



Was bewegt die Handwerker? Was bremst sie aus?

Sonderumfrage der Kammer gibt Auskunft zu Fuhrpark, Fahrzeugnutzung, Fahrdistanzen und verkehrsrechtlichen Belastungen.

Handwerksbetriebe müssen als Anbieter von Produkten und Dienstleistungen mobil und flexibel unterwegs sein: zum Kunden, zur Baustelle, zu ihren Filialen und Betrieben. Die Ausstattung und die Auslastung des betriebseigenen Fuhrparks sowie die geltenden verkehrsrechtlichen Regelungen sind Stellschrauben, die starken Einfluss darauf haben, wie gut die Mobilität im Handwerk ist.

Verkehrspolitische und gesetzgeberische Entscheidungen haben für Handwerksbetriebe in den vergangenen Jahren zusätzliche Belastungen gebracht. Vielfach unterliegen die Fahrzeuge und die Fahrer im Handwerk den gleichen Vorschriften wie im Transportgewerbe, obwohl in beiden Bereichen signifikante Unterschiede hinsichtlich der Fahrzeugnutzer und -verwendung bestehen. „Die vorgegebenen Ziele sind häufig nicht im Sinne des Handwerks. Sie verursachen jedoch bei den Betrieben Kosten und steigenden bürokratischen Aufwand“, kritisiert Peter Deckers, Hauptgeschäftsführer der Handwerkskammer Aachen. Der Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) fordert ebenso wie die Kammer, den Erfordernissen des Handwerks bei der verkehrspolitischen Gesetzgebung auf nationaler, europäischer und kommunaler Ebene in höherem Maße Rechnung zu tragen.

Um Klarheit über die Mobilitäts-Strukturen im Handwerk – wie etwa die Zusammensetzung des Fuhrparks oder Einsatzdistanzen zu gewinnen, hat sich die Kammer an der bundesweiten Sonderumfrage des ZDH „Was bewegt die Handwerker?“ im Herbst 2014 beteiligt. 292 Betriebe aus dem Kammerbezirk haben ihre Rückmeldungen gegeben. Da sich – wie bei den meisten Umfragen üblich – größere Unternehmen in Relation häufiger beteiligt haben als kleinere, wurden die Gesamtergebnisse anhand aktueller Beschäftigtenrößenklassen gewichtet und hochgerechnet.

Leicht unterwegs

Der Fuhrpark der Handwerksbetriebe im Kammerbezirk Aachen ist mehrheitlich mit leichten Fahrzeugen ausgestattet: Mit einem Anteil von 77,2 Prozent nutzt ein Großteil der Unternehmen Personenkraftwagen (Pkw) mit bis zu 2,8 Tonnen zulässiger Gesamtgewicht, von denen in diesen Unternehmen durchschnittlich 2,3 im Einsatz sind. Sie werden in allen Handwerken eingesetzt. Es handelt sich sowohl um Geschäftswagen von Eigentümern und Geschäftsführern als auch um Kleinbusse, Pick-Ups und als Pkw zugelassene Kombis. 18 von 100 Unternehmen setzen auch Lastkraftwagen (Lkw) mit der geringen Gesamtmasse von 2,8

Zusammensetzung des Fuhrparks

(Bestand des Gesamtunternehmens einschließlich Filialen gemäß Zulassung)

Fahrzeugtypen	Unternehmen, die diese Fahrzeuge nutzen	Anzahl der Fahrzeuge dieses Typs pro Unternehmen	Darunter geleaste Fahrzeuge
Pkw bis 2,8 t	77,2 %	2,3	20,5 %
Pkw über 2,8 t	5,6 %	1,4	26,3 %
Lkw bis 2,8 t	18,2 %	2,0	15,6 %
Lkw über 2,8 bis 3,5 t	18,2 %	1,9	23,7 %
Lkw über 3,5 bis 7,5 t	6,0 %	1,8	6,3 %
Lkw über 7,5 bis 12 t	1,6 %	1,8	-
Lkw über 12 t	1,1 %	1,9	2,5 %
Selbstfahrende Arbeitsmaschinen	4,2 %	4,7	6,8 %
Kraftträder	0,9 %	1,6	7,6 %
Anhänger	27,4 %	2,2	1,2 %

HWK Aachen – Sonderumfrage Herbst 2014: 292 antwortende Betriebe

Tonnen ein. Bei diesen Betrieben sind durchschnittlich 1,4 Lkw dieser Klasse Bestandteil des Fuhrparks. Ein gleich hoher Anteil an Betrieben benötigt für seine Arbeiten die höhere Tonnageklasse von 2,8 bis 3,5 Tonnen. Diese drei Fahrzeugtypen – klassischerweise als Transporter bezeichnet – gelten gemeinhin in der Wahrnehmung als typische Handwerkerautos.

Fahrzeuge von über 3,5 Tonnen sind ausschließlich im Bauhaupt-, Ausbau- und Kfz-Gewerbe und den Handwerken für den gewerblichen Bedarf im Einsatz. Je größer die Tonnageklasse der Fahrzeuge, desto mehr konzentriert sich die Nutzung ausschließlich auf das Bauhauptgewerbe. Wenn Handwerksbetriebe Fahrzeugtypen von mehr als 7,5 Tonnen Gesamtmasse einsetzen, sind sie, sofern sie mautpflichtige Straßen benutzen, von der ausgedehnten der Lkw-Maut direkt betroffen.

Anhänger dürfen in vielen Betrieben nicht fehlen, da sich die Transportkapazitäten damit flexibel gestalten lassen: 27,4 Prozent der Handwerksunternehmen setzen durchschnittlich 2,2 Anhänger ein. Da sie die Gesamtmasse des Fahrzeugs beziehungsweise des Fahrzeugzuges erhöhen, fallen vielfach Handwerker nur aufgrund von mitgeführten Anhängern unter strengere Anforderungen, wie die Tachografenpflicht zur Dokumentation der Lenk- und Ruhezeiten, die Berufskraftfahrerqualifikation oder die zukünftige Maut. Ziel der Handwerker sollte es sein, die seit dem 2. März 2015 geltende 100-Kilometer-Radius-Ausnahmeregelungen zur Tachografenpflicht zu nutzen und unter Hinweis auf ihre handwerkliche Tätigkeit die Berufskraftfahrerausbildung ebenfalls zu vermeiden.

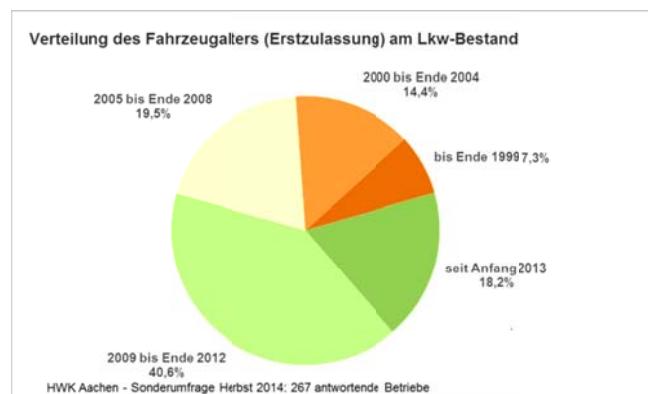
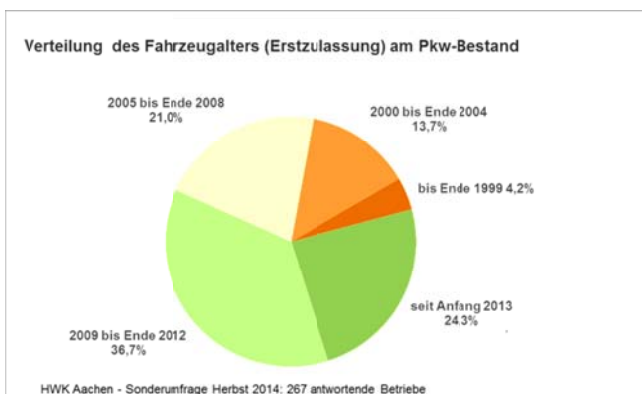
Das Verhältnis von Fahrzeugen in Eigentum zu geleasteten Fahrzeugen variiert zwischen den Gewichtsklassen deutlich. Leasing ist bei den Handwerksunternehmen vor allem in den unteren Gewichtsklassen bis zu 3,5 Tonnen verbreitet, da diese Fahrzeuge kürzeren Anschaffungszyklen unterliegen.

Im Durchschnitt sind pro Handwerksbetrieb drei Fahrzeuge (Pkw und Lkw) im Einsatz. Die Anzahl variiert nach Gewerbegruppen. Am niedrigsten ist sie bei den Handwerken für den persönlichen Bedarf, wie Friseuren, Kosmetikern oder Textilreinigern, und am höchsten im Kfz-Gewerbe.

Moderner Fuhrpark

Die meisten Fahrzeuge sind relativ jung. Der Fuhrpark im Handwerk unterliegt einem stetigen Erneuerungsprozess, was auf die hohen Kilometerleistungen, die sonstigen Leistungsanforderungen an die Fahrzeuge im Alltag und die turnusmäßig erfolgenden Wechsel im Rahmen der Leasingverträge zurückzuführen ist.

Das Alter des Fuhrparks ist in den Gewerbegruppen unterschiedlich: Vor 1999 zugelassene Pkw und Lkw gibt es fast nur im Bauhaupt- und Ausbaugewerbe und den Handwerken für den gewerblichen Bedarf. Vereinzelt kommen sie auch im Kfz- und im Gesundheitsgewerbe vor. Rund 60 Prozent der Pkw und der Lkw sind nicht älter als fünf Jahre und insgesamt etwa 80 Prozent nicht älter als zehn Jahre. Bei Fahrzeugen, die vor 1999 zugelassen worden sind, handelt es sich in der Regel um Spezialfahrzeuge (Werkstattwagen, Glasereiwagen) mit geringer jährlicher Laufleistung. Die Nutzung dieser Fahrzeuge über ihre gesamte Lebensdauer ist aus



betriebswirtschaftlichen und ökologischen Gründen sinnvoll. Allerdings ergeben sich dadurch für die Unternehmen Probleme wegen der Einfahrverbote in städtische Umweltzonen. Hier sind aus Sicht der Handwerksorganisationen gezielte Ausnahmeregelungen für Handwerker notwendig.

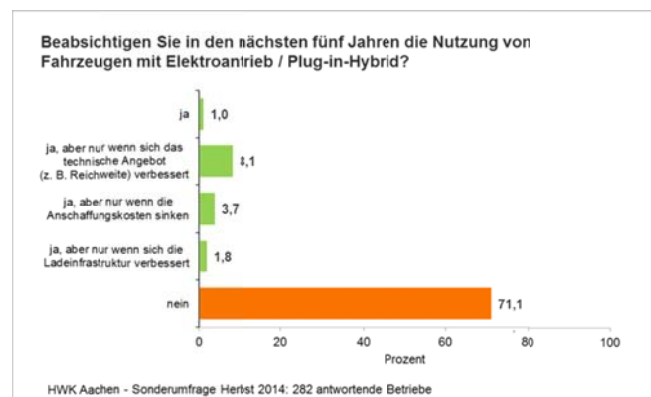
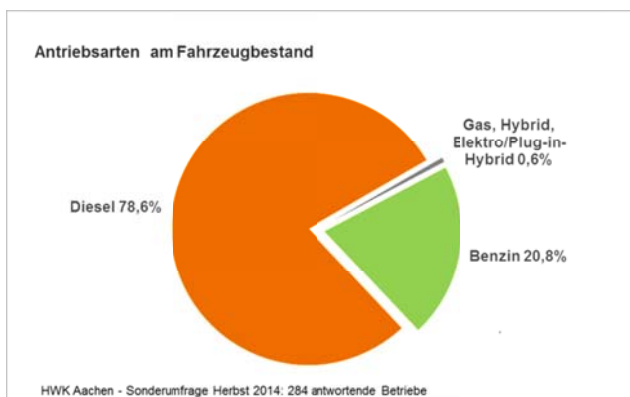
Nach aktuellen Informationen der Bezirksregierung Köln wird es unbefristete Ausnahmen nur für Sonderfahrzeuge (hier ist der Sonderaufbau/-umbau teurer als das Fahrzeug) wie schwere Fahrzeugkräne, Lkw-Ab-

schleppwagen, Bergungsfahrzeuge und Erd-/Brunnenbohrer geben. Dazu zählen jedoch eher nicht Werkstattwagen mit Werkbank und Regalen für Ersatzteile und Werkzeug, wie sie etwa Installateure, Kfz-Techniker, Tischler, Schornsteinfeger benutzen, da die Zusatzausstattung keinen wesentlichen Umbau erfordert.

Befristete Ausnahmen wird es nur für ein Jahr geben bei nachgewiesenen wirtschaftlichen Problemen oder Lieferfristen für Neufahrzeug oder Nachrüstteile. Eine letzte befristete Ausnahme von einem weiteren Jahr soll es dann nur noch für ganz wenige Härtefälle geben. Bei allen Ausnahmeregelungen fallen Gebühren in unterschiedlicher Höhe an. Die Folge: Nach einem Jahr beziehungsweise maximal nach zwei Jahren müsste ein Fahrzeug mit grüner Plakette gekauft werden, um Umweltzonen befahren zu können.

Getankt wird Diesel

Handwerk gleich Diesel. Auf diese vereinfachte Formel lässt sich die Wahl der Antriebsarten im Fahrzeugbestand bringen, da 78,6 Prozent aller Fahrzeuge im Handwerk des Kammerbezirks dieselbetrieben sind; 20,8 Prozent sind Benziner. Aufgrund der steigenden Zahl von Städten mit Umweltzonen sehen sich Betriebe mit älteren dieselbetriebenen Fahrzeugen, die keine grüne Umweltplakette erhalten, zu vorgezogenen Neuananschaffungen gezwungen, um ihre Dienstleistungen erbringen zu können. Andere Antriebsarten wie Gas, Hybrid, Elektro oder Plug-in-Hybrid haben lediglich einen Anteil von 0,6 Prozent am Fuhrpark des Handwerks. Und daran wird sich in der nahen Zukunft auch nicht so schnell etwas ändern, denn lediglich ein Prozent der Handwerksmeister mit eigenem Betrieb plant konkret in den kommenden fünf Jahren ein Fahrzeug mit Elektroantrieb oder Plug-in-Hybrid zu nutzen. Weitere insgesamt 13,6 Prozent würden einen Kauf in Erwägung ziehen, wenn sich das technische Angebot wie etwa die Reichweite dieser Fahrzeuge verbessert, die Anschaffungskosten sinken oder sich die Ladeinfrastruktur verbessert.



„Interesse an E-Fahrzeugen ist aber vorhanden, denn bei unserer aktuellen Initiative mit der Firma Peugeot, waren die zwei E-Fahrzeuge, die uns für mehrere Monate zur Verfügung gestellt werden, innerhalb von zwei Tagen komplett ausgebucht. Unsere Mitgliedsbetriebe können sie gratis jeweils eine Woche testen“, sagt Peter Deckers. Das lässt seiner Meinung nach nicht auf grundsätzliche Vorbehalte gegenüber dem Einsatz von E-Fahrzeugen schließen, sondern vielmehr auf zu geringe Möglichkeiten, die Fahrzeuge im Detail für den Einsatz in der Alltagspraxis einschätzen zu können. Trotzdem ist der Kauf oder das Leasen von E-Fahrzeugen laut Umfrage für 71,1 Prozent der Handwerker in den kommenden fünf Jahren noch kein Thema.

Deutliche Unterschiede bei der Fahrzeugnutzung

Im Handwerk gibt es deutliche Unterschiede hinsichtlich der maximalen Einsatzentfernung und der durchschnittlichen Kilometerleistung zwischen den Gewerbegruppen. Für das Gesamthandwerk im Kammerbezirk Aachen hat die Umfrage eine durchschnittliche maximale Entfernung für den Fahrzeugeinsatz von 98,4 Kilometern ergeben. Deutlich unter diesem Durchschnitt liegen die Handwerke für den privaten Bedarf und die Lebensmittelhandwerke, was auf ihre Alltagspraxis zurückzuführen ist.

Friseur- oder Bäckereibetriebe beispielsweise legen häufig nur kurze Fahrten zwischen ihren Filialen oder regionalen Kunden zurück. Die weitesten maximalen Distanzen haben insbesondere große Betriebe der Handwerke für den gewerblichen Bedarf zu überwinden, da sie oftmals Spezialzulieferer für Industriebetriebe sind, die auch außerhalb der Aachener Region ihren Firmensitz haben. Im Kfz-Gewerbe ergibt sich die große maximale Entfernung durch Überführungsfahrten und im Gesundheitsgewerbe, insbesondere bei größeren Zahntechniker- und Orthopädietechnikerbetrieben, aufgrund ihres über den regionalen Einsatzradius hinausgehenden Kundenkreises. Das Gesundheitsgewerbe erreicht mit 29.777 Kilometern die größten durchschnittlichen Fahrleistungen pro Jahr.



Deutlich über dem Durchschnitt bewegen sich wegen vielfach überregionaler Kundenbeziehungen, des Spezialisierungsgrades oder der erforderlichen Häufigkeit der Fahrten zwischen Betrieb, Baustelle und Baumaterialzulieferern auch das Bauhauptgewerbe und die Handwerke für den gewerblichen Bedarf. Hier legen die Fahrzeuge durchschnittlich 24.314 beziehungsweise 23.021 Kilometer pro Jahr zurück.

Trotz ihrer geringen maximalen Entfernung kommen Einsatzfahrzeuge etwa bei Bäckern und Fleischern, da sie kurze Distanzen mehrfach pro Tag zurücklegen, auf eine leicht über dem Durchschnitt liegende Jahreskilometerleistung. Das Bäckerhandwerk mit seinen vielen Filialen und das fahrintensive Cateringgeschäft im Fleischerhandwerk sind dafür die Gründe.

Die jährlichen Kilometerleistungen der meisten Fahrzeuge im Handwerk machen deutlich, dass eine stetige Erneuerung des Fuhrparks nach spätestens zehn Jahren allein wegen der dann erreichten Gesamtfahrleistung erforderlich ist.

Hauptamtliche Fahrer sind die große Ausnahme

Handwerksfahrzeuge werden in der Alltagspraxis für unterschiedliche Zwecke eingesetzt. Ausschließlicher Material- und Personentransport wie im Transportgewerbe kommt kaum vor. 78,5 Prozent der Handwerksbetriebe nutzen ihre Fahrzeuge für Fahrten zum Kunden oder zur Baustelle, danach folgen mit deutlichem Abstand Auslieferungsfahrten selbst hergestellter Waren (18,6 Prozent) und der reine Materialtransport zur Verwendung am Zielort (18 Prozent). Kaum eine Rolle spielt mit knapp vier Prozent der ausschließlich auftragsbezogene Personaltransport.

Verwendung der Fahrzeuge (Mehrfachnennungen möglich)

Fahrt zu Kunden und zu Baustellen (Beförderung von Personen und Materialien, Servicefahrten)	78,5 %
Auslieferung selbst hergestellter oder bearbeiteter Waren (z.B. Bäckereien, Wäscherein)	18,6 %
Reiner Materialtransport zur Verwendung am Zielort durch andere Personen (Anlieferung zu Baustellen, etc.)	18,0 %
Reiner auftragsbezogener Personaltransport (z.B. Transport von Beschäftigten und Reinigungsobjekten durch einen Fahrer)	3,9 %
Sonstige	8,3 %

HWK Aachen – Sonderumfrage Herbst 2014: 289 antwortende Betriebe

Aufgrund der erforderlichen Flexibilität von Personal und Fahrzeugen im Handwerk haben hauptberufliche Fahrer im Handwerk Seltenheitswert. In drei Vierteln der Handwerkerunternehmen sind die Beschäftigten Fachkraft und Fahrer in einem. Sie sind zu allererst Fachkraft, aber aufgrund der alltagspraktischen Erfordernisse auch als

Fahrer mit oder ohne Kollegen zwischen Betrieb, Baustelle, Baufachmärkten und Kunden oder zwischen Fleischiereifachgeschäft und den Cateringkunden unterwegs.

Lediglich 2,6 Prozent der Unternehmen haben angestellte Beschäftigte, die ausschließlich als Fahrer im Einsatz sind und weitere 2,1 Prozent setzen externe Fahrer ein. Fest angestellte haupttätige Fahrer werden vor allem in den Lebensmittel- und Gesundheitshandwerken eingesetzt (9,8 beziehungsweise 22,9 Prozent), also den Gewerbegruppen, die ihre Fahrzeuge schwerpunktmäßig für die Auslieferung von Waren einsetzen. Externe Fahrer hat überwiegend das Kfz-Gewerbe (20,4 Prozent) für die Überführung von Neuwagen oder reparierten Fahrzeugen unter Vertrag.

Diese Befragungsergebnisse machen, auch in Zusammenhang mit dem Einsatzradius der Fahrzeuge, deutlich, dass Handwerksbetriebe keine Transportunternehmen sind. Sie sollten deshalb auch nicht denen an diese Branche adressierten Regulierungsaufgaben unterliegen wie beispielsweise der Tachographenpflicht, so die Forderung des Handwerks.

Parkplatzprobleme bremsen Handwerker aus

Parkplatzprobleme stehen bei den meisten Betrieben (68,2 Prozent) trotz des Handwerkerparkausweises auf Platz eins der Sorgenliste. Der Handwerkerparkausweis, der im gesamten Kammerbezirk – außer in den Gemeinden Heinsberg, Hückelhoven und Wegberg – gilt, kann offensichtlich nicht in ausreichendem Maße dazu beitragen, dass Handwerker unproblematisch Parkplätze im öffentlichen Straßenraum bei längerdauernden Parkvorgängen nutzen können. Der Ausweis berechtigt zum Parken im eingeschränkten Halteverbot oder in Halteverbotszonen, auf öffentlichen Parkplätzen mit Parkscheibenpflicht, an Parkuhren und im Bereich von Parkscheinautomaten gebührenfrei und ohne Beachtung der Höchstparkdauer, auf Bewohnerparkplätzen, soweit und solange dies mangels anderer geeigneter Parkmöglichkeiten zur Erledigung von Handwerksarbeiten notwendig ist. Es scheint vielfach in den Gemeinden und Städten zu wenig

Parkplätze im öffentlichen Straßenraum zu geben und im Umfeld von Baustellen ist die Stellplatzsuche oft besonders schwierig. Beides schränkt den Effekt des Ausweises stark ein.

Lediglich Bäcker, Fleischer, Konditoren, die Handwerker für den gewerblichen Bedarf und das Kfz-Gewerbe empfinden die Parkprobleme als weniger belastend, denn nur zwischen 20,8 und 36,2 Prozent melden dies als Behinderung ihrer Tätigkeiten. Sie be- und entladen ihre Fahrzeuge oftmals nur kurzzeitig vor ihren Filialen (Le-

bensmittelgewerbe) oder vielfach können sie auf dem Firmengelände ihrer gewerblichen Kunden oder Partner parken (Kfz-Gewerbe, Handwerke für den gewerblichen Bedarf).

Vielfach werden von den Handwerksbetrieben fahrzeitenverlängernde Zusatzbelastungen beklagt, aufgrund des schlechten Zustandes von Straßen und Brücken (27,6 Prozent), sonstiger verkehrseinschränkender Maßnahmen wie Tempo 30 Zonen, Straßenrückbau, Durchfahrverbote, Ladezeiten in Fußgängerzonen (23,5 Prozent) und Staus und Verkehrsstockungen, die ebenfalls viele Handwerker im täglichen Arbeitsablauf (39,4 Prozent) bei ihren Serviceeinsätzen stören.

Innerstädtische Fahrverbote belasten die meisten Handwerksunternehmen laut ihren Angaben in geringerem Ausmaß (18,1 Prozent). Betriebe des Bauhaupt-, Ausbau- und des Kfz-Gewerbes, die auch mit Fahrzeugen mit gelber Plakette unterwegs sind, die nur mit zum Teil erheblichen Kosten aufzurüsten wären, nennen hingegen in überdurchschnittlichem Maße Umweltzonen als Problem, wenn sie beispielsweise in Köln, Düsseldorf oder Städten im Ruhrgebiet tätig sind. „Wenn in Aachen, in Eschweiler und in Düren die Umweltzonen eingeführt werden, bedeutet dies für diese Mitgliedsbetriebe eine zusätzliche Erschwernis bei der Ausübung ihrer handwerklichen Arbeiten in ihrem engsten regionalen Umsatzgebiet. Das ist bitter, insbesondere auf-



grund der in Zweifel zu ziehenden Entlastungseffekte für die innerstädtische Luftqualität“, konstatiert der Hauptgeschäftsführer der Handwerkskammer Aachen. „Wenn man dann noch die Zusatzanforderungen aufgrund der Neuregelung der Führerscheinklassen, die Tachografenpflicht und die Pflichten zur Berufskraftfahrerqualifikation bedenkt, von denen die Betriebe betroffen sein können, dann ist das eine deutlich stärkere Belastung. Und das, obwohl die Handwerksbetriebe, wie wir mit dieser Befragung nachgewiesen haben, nicht dem Regelungsbereich des Transportgewerbes zuzuordnen sind“, sagt Deckers.

Impressum

Herausgeber: Handwerkskammer Aachen
Verantwortlich für den Inhalt: Nicole Tomys M.A.
stellv. Hauptgeschäftsführerin
Adresse: Sandkaulbach 21, 52062 Aachen
Telefon: 0241 471-125
E-Mail: nicole.tomys@hwk-aachen.de
Website: www.hwk-aachen.de
Download: Über uns ► Daten, Zahlen, Fakten ► Umfragen
Erscheinungsdatum: April 2015

WWW.HANDWERK.DE

**Bei uns zählt
nicht, wo man
herkommt.
Sondern wo
man hinwill.**

DAS HANDWERK
DIE WIRTSCHAFTSMACHT. VON NEBENAN.