

Sonderumfrage

Mobilität im Handwerk

Ergebnisse einer Umfrage unter Handwerksbetrieben im 3. Quartal 2024

Berlin, im Januar 2025

Perspektiven der Handwerksbetriebe in die Verkehrspolitik integrieren

Der Transformationsprozess hin zu einem klimaneutralen Verkehr und neue Anforderungen an die Nutzungen von Stadträumen bedingt auch vielfältige Anpassungsprozesse in den Fuhrparks und den betrieblichen Abläufen im Handwerk. Auf den Bedarf der Handwerksbetriebe abgestimmte neue Mobilitätskonzepte und -formen sowie klimaneutrale Antriebskonzepte können die Transformation sinnvoll unterstützen. Wichtig ist es aber, dass alle verkehrsplanerischen Maßnahmen die besonderen Anforderungen des Handwerksverkehrs in den Städten und Gemeinden berücksichtigen und die Belange des Handwerks auch verstärkt Eingang in das Straßenverkehrsrecht finden.

Um aktuelle Erkenntnisse über Bestand und Perspektiven der handwerklichen Fuhrparks und die – nach Lage, Größe und Gewerk vielfach unterschiedlichen – Anforderungen an die Mobilität von Mitarbeitern bei Fahrten zu Kunden oder zu Baustellen zu gewinnen, hat der ZDH gemeinsam mit 47 Handwerkskammern im 3. Quartal 2024 eine Umfrage zum Thema „Mobilität im Handwerk“ durchgeführt. Die Umfrageergebnisse zeigen, dass das Handwerk aufgrund seiner spezifischen Tätigkeitsfelder auch in Zukunft nicht auf eigene Fahrzeuge – zumeist Kraftfahrzeuge als Pkw und Lkw – verzichten kann. Die Betriebe zeigen sich weiterhin vielfach offen für alternative Antriebstechniken und neue Ansätze der Fahrzeugtechnik. Voraussetzung ist jedoch ein geeignetes Fahrzeugangebot, dass für viele Einsatzbereiche noch immer fehlt oder noch unwirtschaftlich ist. Dennoch hat der Anteil der Fahrzeuge mit alternativer Antriebstechniken in den letzten Jahren weiter deutlich zugenommen.

Zentrale Ergebnisse

- Die vorherrschenden **Antriebsarten** für Handwerkerfahrzeuge bleiben weiterhin **Diesel- und Benzinmotoren**. Zuletzt hat sich der Anteil der Betriebe, die **batterieelektrische Fahrzeuge** einsetzen, aber **deutlich erhöht**.
- Damit der **Umbau der handwerklichen Fuhrparks hin zu emissionsfreien Fahrzeugen** gelingt, sind aus Sicht der Betriebe weitere **Verbesserungen im Hinblick auf die Rahmenbedingungen** für die Elektromobilität

notwendig. Vor allem die **Anschaffungs- und Betriebskosten** batterieelektrischer Fahrzeuge sowie deren **Reichweite** werden von vielen Handwerksbetrieben als problematisch bei einem Umstieg bewertet. Wenn die neue Bundesregierung sich die **stärkere Verbreitung von Fahrzeugen mit klimafreundlichen Antrieben im gewerblichen Bereich** als politisches Ziel setzt, wird sie dieses **nur mit gezielten Fördermaßnahmen** erreichen können. Diese sollten **unbürokratisch, technologieoffen** und insbesondere **für einen klaren Zeitraum planungssicher** sein, um erneute Verunsicherungen der Betriebe zu vermeiden.

- Das moderne **Lastenrad** scheint sich zu einer interessanten **Fuhrparkergänzung** in städtischen Räumen vor allem in den Ausbau- und Lebensmittelhandwerken zu entwickeln. Dabei dürfte es vor allem bei Wartungsaufträgen und Kleinreparaturen bzw. bei der Belieferung von Kunden im engeren Umfeld zum Einsatz kommen.
- Das **Parken am Betriebssitz** stellt für viele Handwerksbetriebe ein zunehmendes **Problem** dar, wenn man die wachsende Zahl von privaten Fahrzeugen und die gleichzeitige Reduzierung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum im Zuge von Verkehrswendemaßnahmen bedenkt. Da die Betriebe in vielen Gewerken auf die Fahrzeuge und damit auf ein entsprechendes Parkraumangebot angewiesen sind, insbesondere wenn sie über keine eigenen Betriebshöfe verfügen, müssen ihre **Bedürfnisse bei der Verkehrsplanung stärker berücksichtigt werden**. Insbesondere bei baulichen Umgestaltungen sind hier pragmatische Lösungen notwendig, um Betriebe nicht aus den Innenstadtlagen zu verdrängen.
- **Dringend verbesserungswürdig** sind neben den Abstellmöglichkeiten an den Betriebssitzen auch die **Abstellmöglichkeiten der Handwerkerfahrzeuge vor Ort beim Kunden und bei Baustellen**. **Verbesserungspotenzial** sehen die Betriebe vor allem im Hinblick auf die in vielen Kommunen nutzbaren **Handwerkerparkausweise**.
- Groß bleibt aus Sicht der Betriebe der **Sanierungsstau in allen Bereichen des Straßennetzes**, der auch die Mobilität des Handwerks beeinträchtigt.

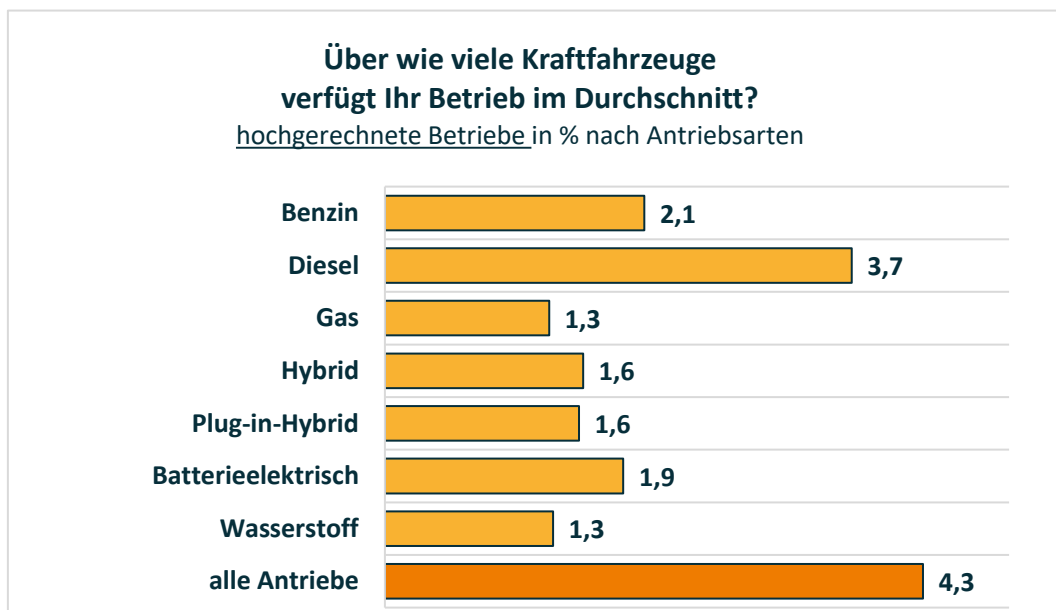
Konventionelle Antriebe prägen handwerkliche Fuhrparks weiterhin – die Verbreitung von Elektrofahrzeugen ist aber deutlich angestiegen

Betriebseigene Fahrzeuge haben nach wie vor eine ausgesprochen hohe Bedeutung für die Handwerksbetriebe. **4 von 5 Betrieben** im Handwerk verfügten zum Zeitpunkt der Umfrage über **eigene Fuhrparks**. Im Durchschnitt bestanden diese aus 4,3 Fahrzeugen verschiedener Größenklassen, Antriebsarten und Einsatzzwecke.

Vorherrschende **Antriebsarten** waren dabei weiterhin **Diesel- und Benzinmotoren**. 65 Prozent der Betriebe gaben an, dass Fahrzeuge mit Dieselmotor Teil des betriebseigenen Fuhrparks sind, 36 Prozent meldeten dies für benzinbetriebene Fahrzeuge. Unter den übrigen abgefragten Antriebsarten kamen lediglich **batterieelektrische Antriebe** auf höhere Nutzerzahlen (10 Prozent). **Gas, Hybrid oder Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge** spielten nur eine untergeordnete Rolle. **Wasserstofffahrzeuge** kommen – auch aufgrund der wenigen Angebote und noch immer lückenhaften Versorgungsinfrastruktur – nur sehr vereinzelt zum Einsatz.

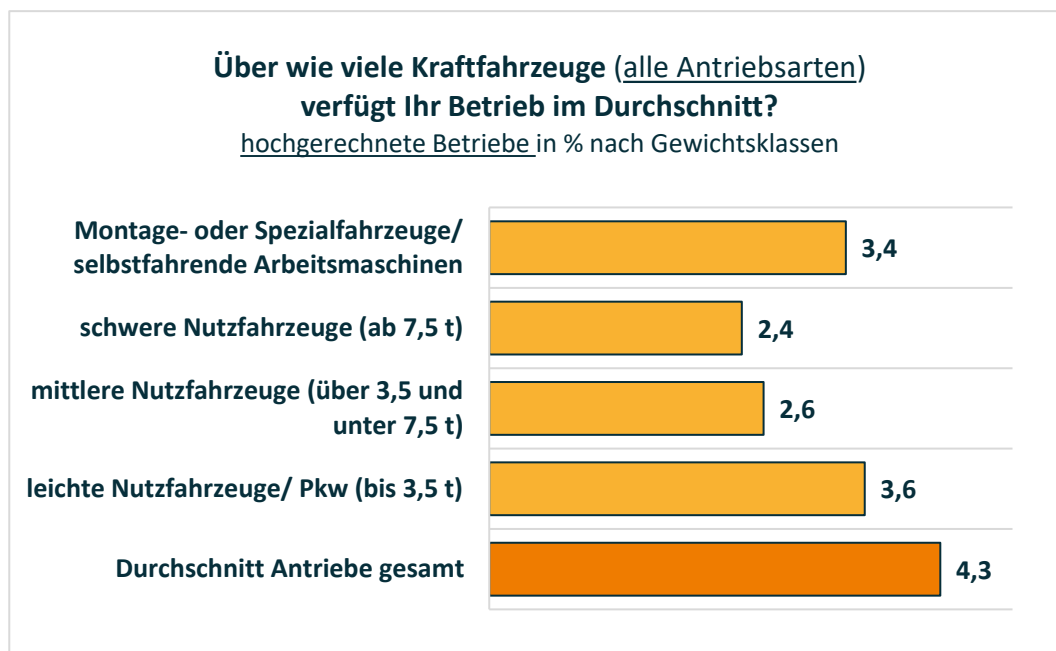
Die Einbeziehung der Lage des Betriebssitzes bei der Auswertung der Ergebnisse zeigt, dass **Betriebe in Innenstadtlagen** merklich **seltener Dieselfahrzeuge nutzen**. Bei den Dieselfahrzeugen dürfte dies vor allem damit zu erklären sein, dass die primär in den Innenstädten ansässigen Handwerke oftmals vergleichsweise geringe Entfernungen bei der Auftragserfüllung oder Belieferung von Kunden zurückzulegen haben, womit die in der Anschaffung teureren Dieselmotoren ihre wirtschaftlichen Vorteile bei den Kilometerkosten nicht ausspielen können.

Interessant ist, dass sich hinsichtlich **batterieelektrischer Fahrzeuge kaum signifikante Unterschiede zwischen innerstädtischen und ländlichen Betrieben** zeigen: Bei batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) dürften in Innenstadtlagen zwar die Fahrstrecken für BEV eher geeignet sein, aber vor allem der Zugang zu Ladepunkten ein Hemmnis darstellen – gerade dann, wenn Handwerksbetriebe nur Mieter sind oder am Betriebssitz keine betriebseigenen Parkplätze mit Ladeinfrastruktur nutzen können. An den Stadträndern, im



Umland der Ballungsräume oder in den ländlichen Räumen lassen die örtlichen Begebenheiten öfter die Installation betriebseigener Ladeinfrastrukturen zu. Zugleich sind aber die zurückzulegenden Strecken oft länger und Fahrzeuge mit konventionellen Antrieben im Vorteil. Zudem experimentieren größere Betriebe in deutlich stärkerem Maße mit Elektromobilität als Kleinbetriebe, da ihre größeren Fuhrparks auch mehr Flexibilität bei der Nutzung unterschiedlicher Antriebsarten für unterschiedliche Einsatzzwecke ermöglichen.

Soweit Handwerksbetriebe **Fahrzeuge mit Diesel- oder Benzinantrieb** einsetzen, fanden sich in diesen Fuhrparks durchschnittlich 3,7 (Diesel) bzw. 2,1 (Benzin) Fahrzeuge dieser Antriebsarten. Auch Fahrzeuge aus den übrigen Antriebsarten sind, wenn im Fuhrpark vorhanden, oft mehrfach vertreten. Neben Dieselfahrzeugen, die gerade in schwereren Fahrzeugklassen sehr deutlich dominieren, nutzen Betriebe oft eine weitere Antriebsart für leichtere Fahrzeugklassen. Bei gut zugänglicher Infrastruktur für das Aufladen batterieelektrischer Fahrzeuge, dürften diese den klassischen Benziner zunehmend ersetzen. Ähnliches ist beim Vorhandensein von gasbetriebenen oder Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen anzunehmen.



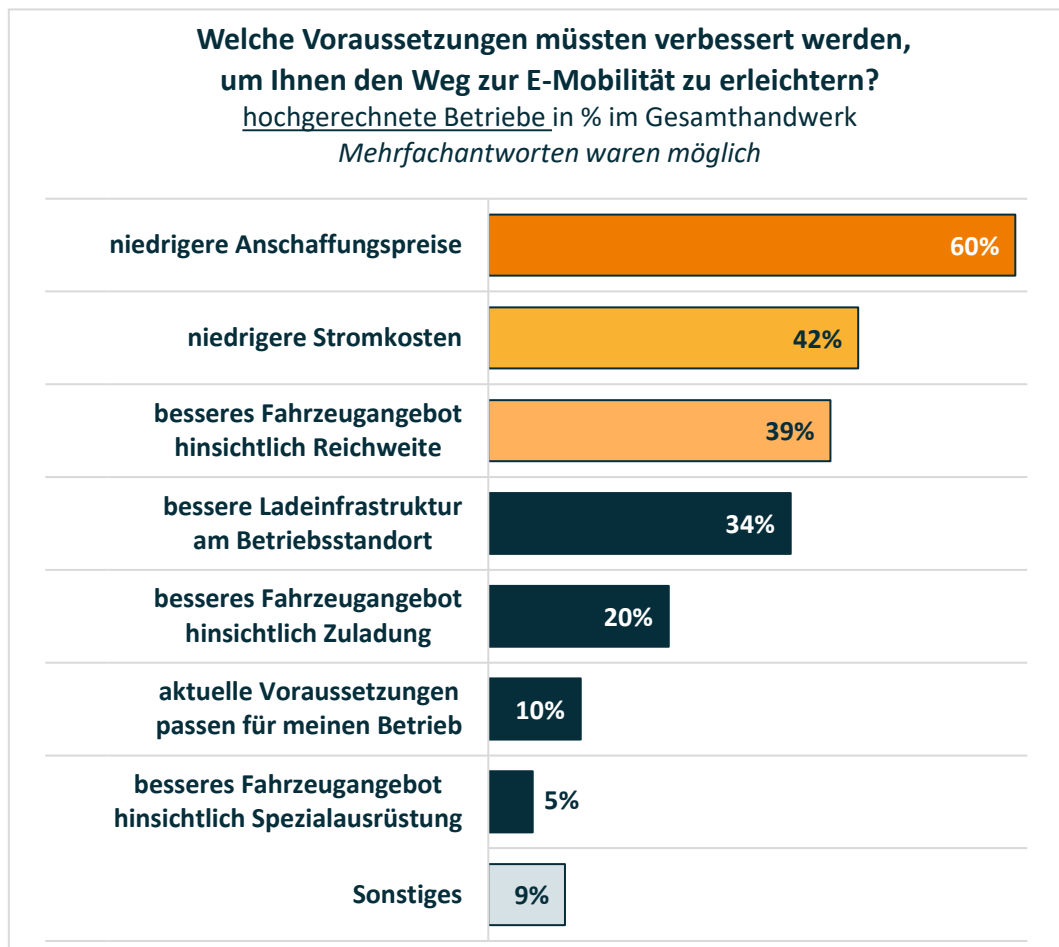
Hinsichtlich der Fahrzeugklassen bleiben **Pkw** und das **leichte Nutzfahrzeug** bis zu 3,5 Tonnen die **typischen Handwerkerfahrzeuge**: In 78 Prozent der Betriebe mit eigenen Fahrzeugen wird diese Fahrzeugklasse (vom Kleinwagen über Kombis bis hin zu Kleinbussen und Kleintransportern) eingesetzt. Fahrzeuge der **höheren Gewichtsklassen** kamen **deutlich seltener** zum Einsatz: 16 Prozent der Handwerksbetriebe nutzten Fahrzeuge der Gewichtsklasse von 3,5 bis 7,5 Tonnen, 4 Prozent der Gewichtsklasse über 7,5 Tonnen. Wobei diese Fahrzeugklassen besonders in den Bauhauptgewerken vorzufinden sind, wo der Transport größerer Lasten auf Baustellen zum Kerngeschäft zählt. Auch Montage- oder Spezialfahrzeuge bzw. selbstfahrende Arbeitsmaschinen, die 6 Prozent der Betriebe einsetzen, sind vor allen in den Bauhauptgewerken stark verbreitet.

Rahmenbedingungen für den Ausbau der Elektromobilität passen im Handwerk oftmals noch nicht

Die sukzessive Umstellung der handwerklichen Fuhrparks auf emissionsfreie Fahrzeuge wird zukünftig einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor leisten. Da im Handwerk **ganz überwiegend leichtere Fahrzeuge bis zu 3,5 Tonnen** genutzt werden, ist absehbar, dass **batterieelektrische Fahrzeuge in diesem Bereich im Handwerk den größten Beitrag leisten können**. Andere technische Lösungen wie Wasserstoff und E-Fuels können dabei aber ergänzend im Blick bleiben.

Damit der Umbau der handwerklichen Fuhrparks hin zu emissionsfreien Fahrzeugen gelingen kann, sind jedoch aus Sicht der Betriebe **weitere Verbesserungen im Hinblick auf die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität notwendig**. Allerdings sind in den für das Handwerk relevanten Fahrzeugkategorien adäquate Elektrofahrzeuge erst vergleichsweise spät auf den Markt gekommen – vor allem mittelschwere und schwere Elektrofahrzeuge werden deshalb bisher kaum eingesetzt. Unter diesen Voraussetzungen ist der spürbare Aufwuchs bei batterieelektrischen Fahrzeugen, die im Jahr 2020 nur etwa 4 Prozent der Handwerksbetriebe einsetzten, durchaus beachtlich.

Nur 10 Prozent der Handwerksbetriebe beurteilten im Herbst 2024 diese **Rahmenbedingungen als passend** für den eigenen Betrieb, was ziemlich genau dem Anteil entspricht, der bereits Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb nutzt (10 Prozent). Bezogen auf bestimmte Nutzungsszenarien sind batterieelektrische Fahrzeuge also bereits



betriebswirtschaftlich sinnvoll einzusetzen. Allerdings bewertet eine Mehrheit der Handwerksbetriebe (60 Prozent) die **Anschaffungskosten** von batterieelektrischen Fahrzeugen als weiterhin zu hoch. Auch werden von vielen Betrieben die aktuellen **Strompreise** als Hemmnis eingeschätzt, da diese einen wirtschaftlichen Betrieb der Fahrzeuge verhindern.

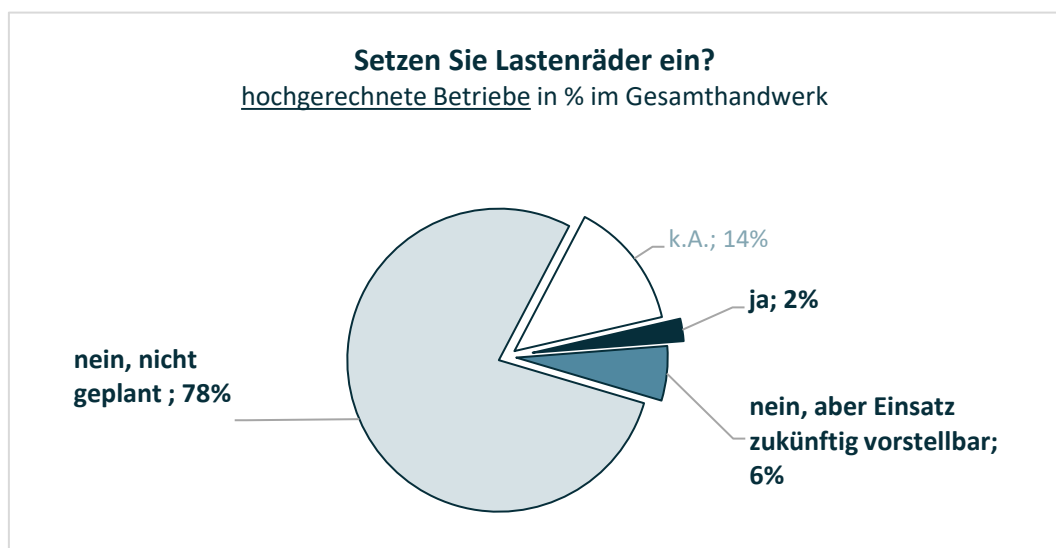
Nicht zuletzt passt das Fahrzeugangebot oft nicht zu den Erfordernissen der Betriebe. Das betrifft vor allem die **Reichweite** der Fahrzeuge (39 Prozent), aber auch die **Zuladung** (20 Prozent) oder die Möglichkeiten, Fahrzeuge mit speziellen Ausrüstungen zu versehen (5 Prozent). Nicht zuletzt fehlt es an einer adäquaten **Ladeinfrastruktur** an vielen Betriebsstandorten (34 Prozent), was sich auch daran ablesen lässt, dass Betriebe mit eigenem Betriebssitz häufiger Elektrofahrzeuge nutzen.

Lastenräder sind vor allem für Transporte in den Innenstädten eine sinnvolle Ergänzung in handwerklichen Fuhrparks

Die Ergebnisse der Umfrage tragen zur Versachlichung von Debatten über Einsatzmöglichkeiten von Lastenrädern bei: Weder sind sie ein Allheilmittel für handwerkliche Transporte noch ein nicht beachtenswertes exotisches Transportmittel.

In Bezug auf das Handwerk in allen Räumen **setzen** heute **etwa 2 Prozent der Betriebe bereits Lastenräder ein** – wobei in diesen Betrieben dann durchschnittlich 1,4 Lastenräder vorhanden sind. Weitere 6 Prozent können sich den Einsatz von Lastenrädern vorstellen. Der sinnvolle Einsatz von Lastenrädern variiert vor allem zwischen den Gewerken und der räumlichen Lage des Betriebssitzes deutlich. **Insbesondere Betriebe in Innenstadtlagen nutzen Lastenräder** deutlich häufiger (4 Prozent), während diese in den ländlichen Räumen seltener verwendet werden.

Das moderne Lastenrad scheint sich aber zu einer interessanten **Fuhrparkergänzung** in städtischen Räumen vor allem in den Ausbau- und Lebensmittelhandwerken zu entwickeln. Mit dem Lastenrad kann man auch in den Städten den klassischen Transporter zwar nicht ersetzen: Dass bereits 4 Prozent aller innerstädtischen Betriebe ein Lastenrad



einsetzen und zusätzlich 8 Prozent sich zukünftig einen Einsatz vorstellen können, ist jedoch bemerkenswert.

Offenkundig gibt es in **bestimmten Gewerken durchaus sinnvolle Einsatzbereiche in einer nennenswerten und verkehrspolitisch relevanten Größenordnung**. Beispielsweise nutzen unter den Ausbaubetrieben im inneren Stadtbereich Glaser, Tischler oder Klempner Lastenräder überdurchschnittlich häufig. Hier dürfte sich deren Nutzung vor allem für Wartungsaufträge und Kleinreparaturen anbieten. Überraschend hohe Werte zeigen sich zudem bei den innerstädtischen Lebensmittelhandwerken: Immerhin bereits 13 Prozent der Betriebe setzen Lastenräder ein. Und sogar weitere 16 Prozent können sich den Einsatz vorstellen. Einsatzszenarien dürften vor allem bei der Belieferung von Kunden im engeren Umfeld liegen.

Dass die **sinnvollen Nutzungsszenarien für Lastenräder** insgesamt ihre **betriebsbedingten Grenzen** haben, zeigen auch die von den Betrieben benannten Gründe für den Verzicht auf Lastenräder. Die Betriebe, die weder Lastenräder einsetzen noch eine Nutzung in Betracht ziehen, begründen dies vor allem mit den **im betrieblichen Alltag zurückzulegenden Entfernungen** (46 Prozent) und der **zu geringen Zuladungsmöglichkeit** (38 Prozent). Die mangelnde Akzeptanz der Mitarbeitenden spielt mit 13 Prozent dagegen eine eher geringere Rolle bei der Entscheidung gegen Lastenräder. Angesichts des sich dynamisch entwickelnden Marktes für Lastenräder und der zunehmend angebotenen Elektro-Leichtfahrzeuge, die speziell auf die Bedürfnisse von Gewerbetreibenden ausgerichtet sind, müsste die Befragung hinsichtlich der betrieblichen Eignung in einigen Jahren aktualisiert werden.

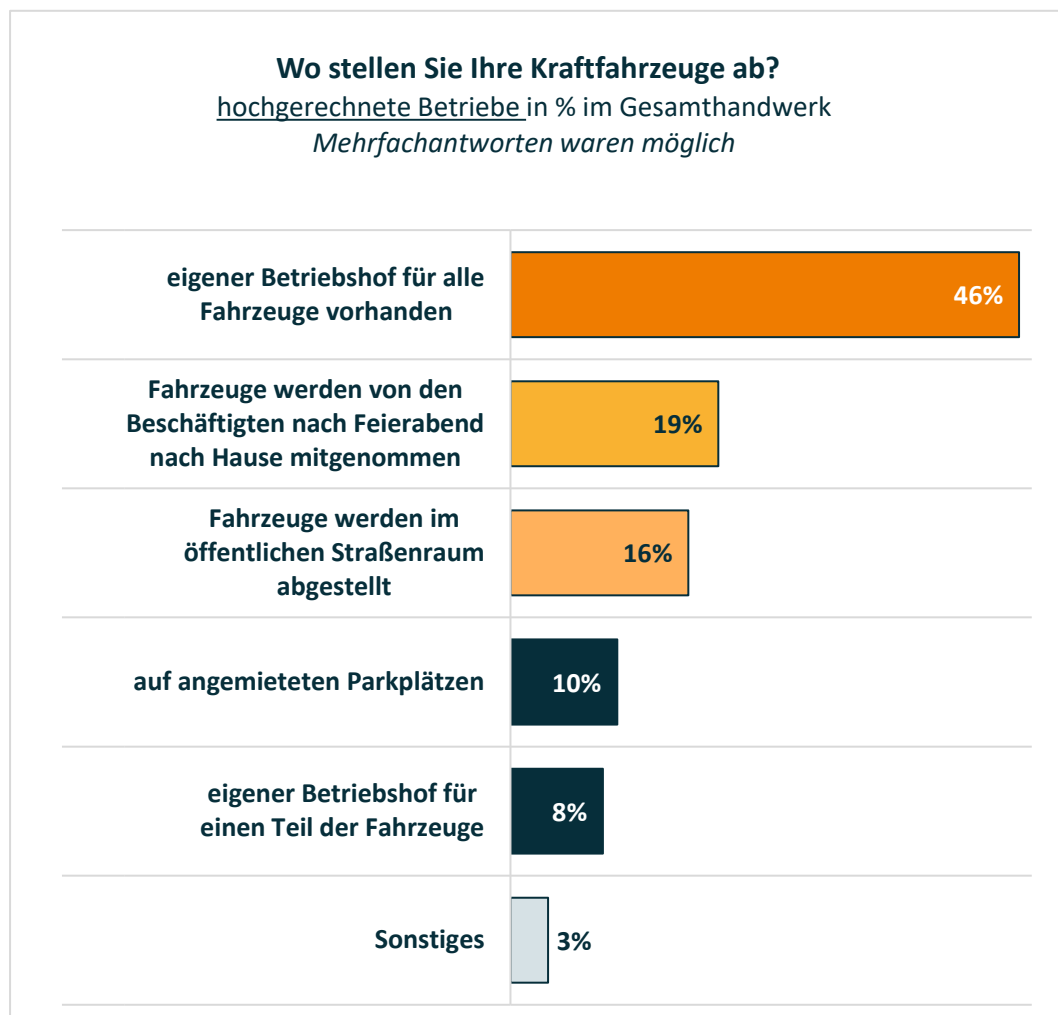
Parkmöglichkeiten für betriebliche Fahrzeuge vor allem in den Innenstädten nicht ausreichend

Das **Parken am Betriebssitz** stellt für viele Handwerksbetriebe ein **zunehmendes Problem** dar, wenn man die wachsende Zahl von privaten Fahrzeugen und die gleichzeitige Reduzierung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum im Zuge von Verkehrswendemaßnahmen bedenkt: Nur 46 Prozent aller Betriebe haben einen **Betriebshof** für alle Fahrzeuge, weitere 8 Prozent lediglich für einen Teil ihrer Fahrzeuge. 16 Prozent müssen ihre **Fahrzeuge im öffentlichen Raum** abstellen. Bei 19 Prozent werden die Fahrzeuge von den Beschäftigten **nach Feierabend mit nach Hause** genommen. Hinzu kommen 10 Prozent, die **Parkflächen** zum Abstellen ihrer Fahrzeuge **angemietet** haben.

Ausgeprägt ist das Problem fehlender betriebseigner Parkplätze vor allem in den **Innenstädten**: Hier verfügen nur 33 Prozent der Betriebe über einen eigenen Betriebshof, 26 Prozent müssen ihre Fahrzeuge im öffentlichen Raum abstellen. In den ländlichen Räumen ist die Parksituation weniger problematisch: 62 Prozent der Betriebe haben hier einen eigenen Betriebshof, nur 10 Prozent müssen ihre Fahrzeuge im öffentlichen Raum abstellen.

Betriebe vieler Gewerke sind unabhängig von der Lage des Betriebssitzes auf Fahrzeuge und damit **auf ein entsprechendes Parkraumangebot angewiesen**. Deshalb müssen ihre Bedürfnisse bei der Verkehrsplanung stärker berücksichtigt werden. Dabei sind insbesondere bei baulichen Umgestaltungen pragmatische Lösungen notwendig, um Betriebe

nicht aus den Innenstadtlagen zu verdrängen. Das gilt gerade für die Betriebe der Klimahandwerke, die unverzichtbar für die Transformation der Städte sind: Diese auf periphere Standorte zu verdrängen, wäre verkehrs- und klimapolitisch kontraproduktiv.

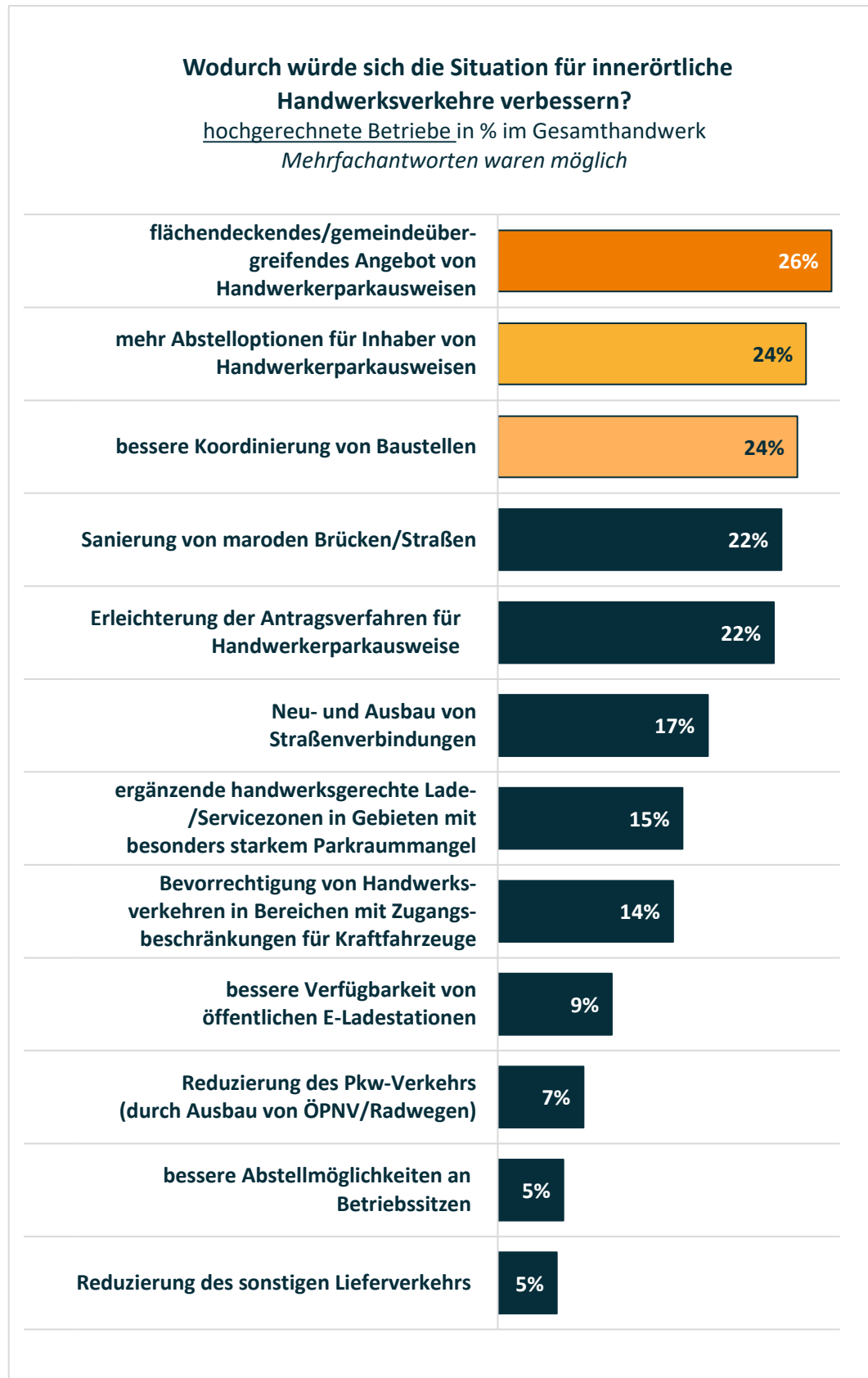


Insbesondere sind im Straßenverkehrsrecht die ansässigen Unternehmen mit den Haushalten gleichzustellen, wenn es um die Berechtigung auf Anwohnerparkplaketten geht. Noch sind sie auf sehr unterschiedlich gestaltete Ausnahmegewährungen der örtlichen Behörden angewiesen. Wenn das Parken am Betriebssitz nicht mehr möglich ist, drohen weitere Verdrängungen von Betrieben, deren Dienstleistungen und Güter des täglichen Bedarfs, für die Städte und ihre Bewohnerinnen und Bewohner oft unverzichtbar sind.

Verkehrspolitische Rahmenbedingungen erfüllen die Anforderungen der Handwerksbetriebe nur teilweise

Neben den Abstellmöglichkeiten an den Betriebssitzen wurden auch die **Abstellmöglichkeiten der Handwerkerfahrzeuge vor Ort beim Kunden und bei Baustellen** als **verbesserungswürdig** bewertet. Vor allem wünschten sich die Betriebe im Hinblick auf die in vielen Kommunen nutzbaren **Handwerkerparkausweise** vereinfachte Antragsverfahren (22 Prozent), mehr Abstelloptionen (bspw. in eingeschränkten Halteverbotszonen für

Inhaber von Handwerkerparkausweisen) (24 Prozent) und dass diese flächendeckend und gemeindeübergreifend angeboten werden (26 Prozent).



Ergänzend zum Ausbau und von Erleichterungen bei der Nutzung von Handwerkerparkausweisen wurde zudem die Einrichtung von **handwerksgerechten Lade-/Service-bereichen** in Gebieten mit besonders starkem Parkraummangel als sinnvoll erachtet. Dies sollte nach Ansicht des ZDH Eingang in die nächste Novelle des Straßenverkehrsrechts finden. Der jüngst eingeführte „Ladebereich“, der nur kurzzeitigen Be- und Entladen ermöglicht, sollte durch ein Zusatzschild an geeigneten Stellen auch für „Handwerks- und Versorgungsverkehre“ geöffnet werden können.

Neben den Parkoptionen sahen die Betriebe vor allem **Verbesserungsbedarf bei der Straßeninfrastruktur**: Hier zeigt sich der große Sanierungsstau in allen Bereichen des Straßennetzes, der auch die Mobilität des Handwerks beeinträchtigt und die Auftragserbringung weiter verteuert. Kritisch wurden hier vor allem die teilweise ungenügende Koordinierung von Baustellen (24 Prozent), die aus Sicht der Betriebe die Problematik von Staus zusätzlich verschärft, sowie der bauliche Zustand von Straßen und Brücken (22 Prozent), der immer häufiger zu Sperrungen und damit weiteren Anfahrtswegen führt, bewertet. Weiter relevant bleibt auch der weitere Ausbau des Straßennetzes, den 17 Prozent der Betriebe als sinnvoll erachten.

Fragebogen

Ergänzungsfragen zur Konjunkturumfrage im Frühjahr 2024 „Mobilität im Handwerk“



Bitte füllen Sie den Fragebogen online aus unter: <https://zdh-umfragen.de/mobilitaet>.

Die Umfrage erreichen Sie auch über den nebenstehenden QR-Code.

Alternativ können Sie den Bogen postalisch oder per Fax an Ihre Handwerkskammer zurücksenden.

Handwerkskammer xxx
Straße
PLZ Ort
Faxnummer

Handwerkskammer: _____ Gewerk: _____

Betriebsnummer (wenn bekannt): _____

1. Wie viele Personen (einschließlich Inhaber/-innen) sind in Ihrem Betrieb tätig?				

2. Wo liegt der Hauptsitz Ihres Betriebes? <i>Hinweis: Städte ab 50.000 Einwohnern gelten hier als Groß- und Mittelstädte.</i>				
☐ innerer Stadtbereich einer Groß- oder Mittelstadt				
☐ äußerer Stadtbereich einer Groß- oder Mittelstadt				
☐ Umland einer Groß- oder Mittelstadt				
☐ ländlicher Raum (einschließlich dortiger Kleinstädte)				
3. Über wie viele Kraftfahrzeuge verfügt Ihr Betrieb? <i>Bitte tragen Sie die Anzahl der Fahrzeuge in der jeweiligen Kategorie und mit dem jeweiligen Antrieb ein.</i>				
	Nutzungsart			
	leichte Nutzfahr- zeuge/ Pkw (bis 3,5 t)	mittlere Nutzfahr- zeuge (über 3,5 und unter 7,5 t)	schwere Nutzfahr- zeuge (ab 7,5 t)	Montage- oder Spezial- fahrzeuge/ selbst- fahrende Arbeits- maschinen
Antriebsart				
Benzin				
Diesel				
Gas				
Hybrid				
Plug-in-Hybrid				
Batterieelektrisch				
Wasserstoff				
4. Welche Voraussetzungen müssten verbessert werden, um Ihnen den Weg zur E-Mobilität zu erleichtern? <i>Mehrfachauswahl</i>				
☐ aktuelle Voraussetzungen passen für meinen Betrieb				
☐ besseres Fahrzeugangebot hinsichtlich Zuladung				
☐ besseres Fahrzeugangebot hinsichtlich Reichweite				
☐ besseres Fahrzeugangebot hinsichtlich Spezialausrüstung				
☐ niedrigere Anschaffungspreise				
☐ niedrigere Stromkosten				
☐ bessere Ladeinfrastruktur am Betriebsstandort				
☐ Sonstige: _____				

5. Setzen Sie Lastenräder ein?	
☐ ja, Anzahl: _____	
☐ nein, aber Einsatz zukünftig vorstellbar	
☐ nein, nicht geplant da	
☐ zu geringe Zuladungsmöglichkeit	
☐ Einsatz-/Geschäftsgebiet zu groß	
☐ fehlende Akzeptanz der Mitarbeitenden	
☐ Sonstiges: _____	
6. Wo stellen Sie Ihre Kraftfahrzeuge ab? <i>Mehrfachauswahl</i>	
☐ eigener Betriebshof für alle Fahrzeuge vorhanden	
☐ eigener Betriebshof für einen Teil der Fahrzeuge	
☐ Fahrzeuge werden im öffentlichen Straßenraum abgestellt	
☐ auf angemieteten Parkplätzen	
☐ Fahrzeuge werden von den Beschäftigten nach Feierabend nach Hause mitgenommen	
☐ Sonstige: _____	
7. Wodurch würde sich die Situation für innerörtliche Handwerksverkehre verbessern? <i>Bitte wählen Sie max. 3 Punkte aus.</i>	
☐ Sanierung von maroden Brücken/Straßen	
☐ Neu- und Ausbau von Straßenverbindungen	
☐ bessere Koordinierung von Baustellen	
☐ bessere Verfügbarkeit von öffentlichen E-Ladestationen	
☐ flächendeckendes/gemeindeübergreifendes Angebot von Handwerkerparkausweisen	
☐ mehr Abstelloptionen für Inhaber von Handwerkerparkausweisen (bspw. in eingeschränkten Halteverbotszonen)	
☐ Erleichterung der Antragsverfahren für Handwerkerparkausweise (Entbürokratisierung und Ausdehnung auf alle Handwerksfahrzeuge)	
☐ ergänzende handwerksgerechte Lade-/Servicezonen in Gebieten mit besonders starkem Parkraumangel	
☐ Bevorzugung von Handwerksverkehren in Bereichen mit Zugangsbeschränkungen für Kraftfahrzeuge	
☐ bessere Abstellmöglichkeiten an Betriebssitzen (Betriebe in Bewohnerparkzonen einbeziehen)	
☐ Reduzierung des Pkw-Verkehrs (durch Ausbau von ÖPNV/Radwegen)	
☐ Reduzierung des sonstigen Lieferverkehrs (durch Bündelung, Logistiksysteme)	

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Gewerbegruppeneinteilung

Bauhauptgewerbe

- Dachdecker
- Gerüstbauer
- Maurer und Betonbauer
(Maurer, Beton- und Stahlbetonbauer, Feuerungs- und Schornsteinbauer)
- Straßenbauer
- Zimmerer

Ausbaugewerbe

- Elektrotechniker
(Elektroinstallateure, Elektromechaniker, Fernmeldeanlageelektroniker)
- Fliesen-, Platten- und Mosaikleger
- Glaser
- Installateur und Heizungsbauer
(Gas- und Wasserinstallateure; Zentralheizungs- und Lüftungsbauer)
- Klempner
- Maler und Lackierer
- Raumausstatter
- Rollladen- und Sonnenschutztechniker
- Stuckateure
- Tischler

Handwerke für den gewerblichen Bedarf

- Elektromaschinenbauer
- Feinwerkmechaniker
(Maschinenbaumechaniker, Werkzeugmacher, Dreher, Feinmechaniker)
- Gebäudereiniger
- Informationstechniker
- Kälteanlagebauer
- Land- und Baumaschinenmechatroniker

- Metallbauer
- Modellbauer
- Schilder- und Lichtreklamehersteller

Kraftfahrzeuggewerbe

- Karosserie- und Fahrzeugbauer
- Kraftfahrzeugtechniker
(Kraftfahrzeugmechaniker, Kraftfahrzeugelektriker)

Lebensmittelgewerbe

- Bäcker
- Fleischer
- Konditoren

Gesundheitsgewerbe

- Augenoptiker
- Hörakustiker
- Orthopädienschuhmacher
- Orthopädietechniker
- Zahntechniker

Personenbezogene Dienstleistungsgewerbe

- Fotografen
- Friseure
- Kosmetiker
- Maßschneider
- Schuhmacher
- Textilreiniger
- Uhrmacher

Verfahren

Die Handwerksbetriebe wurden postalisch, telefonisch, per E-Mail oder Newsletter kontaktiert und konnten die Form der Rückmeldung frei wählen. Dabei verdeutlicht die hohe Beteiligung von 8.262 Betrieben noch einmal die große Bedeutung von Fahrzeugen für die Mobilitätsanforderungen des Handwerks. Da eine höhere Beteiligung größerer Betriebe zu verzeichnen ist, wurden die Gesamtergebnisse anhand Beschäftigtengrößen zahlen gewichtet und auf das Gesamthandwerk hochgerechnet.

Ansprechpartner: René Rimpler
Bereich: Wirtschaftspolitik
+49 30 20619-263
rimpler@zdh.de · www.zdh.de

Herausgeber:
Zentralverband des Deutschen Handwerks e.V.
Haus des Deutschen Handwerks
Mohrenstraße 20/21 · 10117 Berlin
Postfach 110472 · 10834 Berlin

Lobbyregister: R002265
EU Transparency Register: 5189667783-94