

# Was bewegt die Handwerker?

Ergebnisse einer Umfrage unter Handwerksbetrieben  
im dritten Quartal 2014

Berlin, Februar 2015

## Vorbemerkungen

Verkehrspolitik und Gesetzgebung im Verkehrsrecht waren für die Handwerksbetriebe in den vergangenen Jahren mit zusätzlichen Belastungen verbunden. Vielfach unterliegen die Fahrzeuge und Fahrer im Handwerk den gleichen Vorschriften wie im Transportgewerbe, obwohl es signifikante Unterschiede bezüglich Fahrzeugnutzern und -verwendung zwischen Handwerk und Transportgewerbe gibt. Die jeweils intendierten Regelungsziele sind für das Handwerk häufig nicht relevant, verursachen jedoch in den Handwerksbetrieben hohe Kosten und steigenden bürokratischen Aufwand. Der ZDH fordert daher, dass die besonderen Erfordernisse des Handwerks bei der verkehrspolitischen Gesetzgebung auf nationaler, europäischer und kommunaler Ebene stärker berücksichtigt werden.

Zur faktenbezogenen Unterfütterung dieser Forderung hat der ZDH im Rahmen der Konjunkturberichterstattung für das dritte Quartal 2014 gemeinsam mit 25 Handwerkskammern (21 in West- und 4 in Ostdeutschland) eine Umfrage zum Thema "Was bewegt die Handwerker?" durchgeführt. Ziel der Umfrage war es, einen Überblick über den Fuhrpark der Handwerksbetriebe sowie die Nutzung der Fahrzeuge zu gewinnen. Zusätzlich wurden die Inhaber – vor dem Hintergrund der aktuellen Debatte über unzureichende Verkehrsinfrastrukturen – dazu befragt, wie sie die aktuellen verkehrspolitischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen beurteilen. Die Informationen schaffen die Grundlage für die gezielte Vertretung der

Interessen der Handwerksbetriebe im Rahmen verkehrspolitischer Debatten. Konkret wurde mit der Umfrage u. a. ermittelt, wie groß der Anteil von Pkw und Lkw der verschiedenen Gewichtsklassen am Handwerksfuhrpark ist und wie alt diese Fahrzeuge sind. Hinzu kamen Fragen zum Einsatzradius der Fahrzeuge sowie ihrer durchschnittlichen jährlichen Kilometerleistung. Auch die Pläne der Inhaber zur Modernisierung ihres Fahrzeugbestands, z. B. durch die Anschaffung von Elektrofahrzeugen, wurden erfasst. Nicht zuletzt wurde erfragt, welche verkehrseinschränkende und regulatorische Maßnahmen die Betriebe als Belastung für ihren Geschäftsbetrieb ansehen. Dazu gehören beispielhaft die Einführung innerstädtischer Umweltzonen und die verpflichtende Berufskraftfahrerqualifikation.

Die Antworten der Handwerksbetriebe wurden in einem Online-Umfragemodul erfasst. Dabei wurden die Betriebe in unterschiedlicher Form angeschrieben (postalisch, per E-Mail, telefonisch und per Newsletter) und konnten die Form der Rückantwort (postalisch, per Fax oder Online) wählen. Insgesamt haben sich 2.714 Betriebe an der Umfrage beteiligt.

Da sich - wie bei den meisten Umfragen üblich - größere Unternehmen relativ häufiger beteiligt haben als kleinere, wurden die Gesamtergebnisse anhand aktueller Beschäftigtengrößen zahlen gewichtet und hochgerechnet.

## Inhaltsverzeichnis

1. Fahrzeugbestand im Handwerk.....	4
2. Deutliche Unterschiede bei der Fahrzeugnutzung .....	6
3. Hürden für Anschaffung von Elektro-/Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen .....	7
4. Keine überalterten Fuhrparks .....	8
5. Die Fahrer: Handwerker auf dem Weg zum Kunden .....	9
6. Verbesserungsbedarf bei der Verkehrsinfrastruktur.....	10
7. Fragebogen .....	12
8. Gewerbegruppeneinteilung .....	13

Herausgeber:  
Zentralverband des Deutschen Handwerks  
Deutscher Handwerkskammertag  
Unternehmerverband Deutsches Handwerk  
Mohrenstraße 20/21, 10117 Berlin

Verantwortlich:  
Dr. Alexander Barthel, Leiter der Abteilung Wirtschafts-,  
Energie- und Umweltpolitik

Redaktion:  
René Rimpler, Referat Volkswirtschaft/Statistik

## 1. Fahrzeugbestand im Handwerk

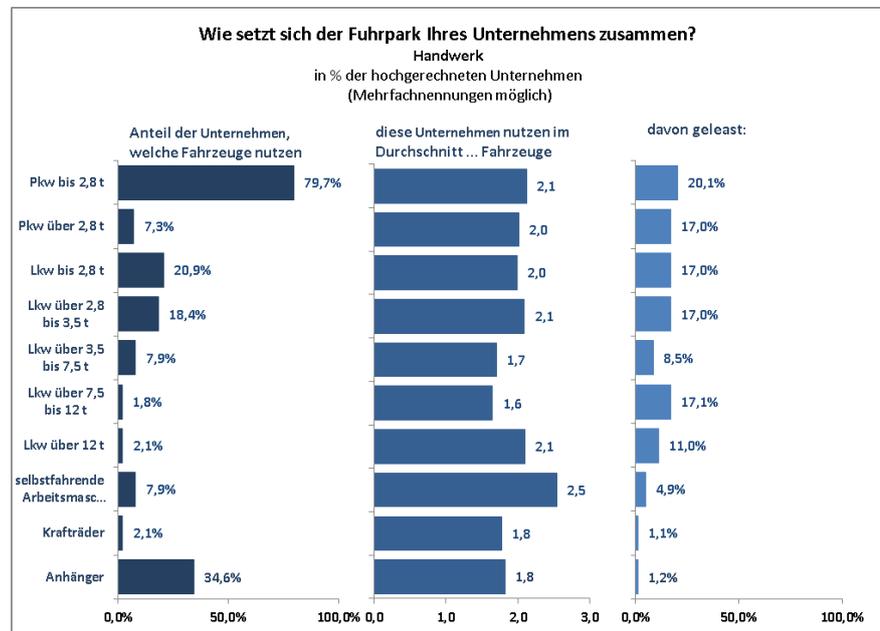
Die überwiegende Mehrheit der Handwerksunternehmen verfügt über betriebliche Fahrzeuge. Häufig sind umfangreiche Fuhrparks mit Fahrzeugen und mobilen Maschinen in verschiedensten Gewichtsklassen zu verzeichnen. Dabei ist der Anteil der Betriebe, die Pkw bis 2,8 t zulässiger Gesamtmasse in ihrem Fuhrpark haben, mit 79,7 Prozent mit Abstand am größten. Zu berücksichtigen ist, dass es sich bei diesen Fahrzeugen sowohl um die Geschäftswagen von Eigentümern und Geschäftsführern handelt, als auch um in der handwerklichen Arbeitspraxis eingesetzte Kleinbusse, Pick Ups und als Pkw zugelassene Kombis.

Das typische Fahrzeug, mit dem die Handwerker Fahrten zu Kunden und Einsatzorten erledigen, ist der leichte Lkw: 20,9 Prozent (Lkw bis 2,8 t) bzw. 18,4 Prozent (Lkw über 2,8 bis 3,5 t) der Betriebe nutzen diese Fahrzeuge. Fahrzeuge der Gewichtsklasse 3,5 bis 7,5 t finden sich vor allem in den Baugewerken. Schwere Lkw über 7,5 und über 12 Tonnen sind im Handwerk, mit Ausnahme des Bauhauptgewerbes, insgesamt nur wenig verbreitet.

Dass Handwerker sehr flexibel im Hinblick auf ihre Transportmittel sein müssen, zeigt sich auch darin, dass mehr als jeder dritte Handwerksbetrieb Anhänger verwendet. Diese ausgeprägte Nutzung von Anhängern ist bei allen rechtlichen Regeln, die sich an der Gesamtmasse des Fahrzeugs bzw. des Fahrzeugzuges bemessen, zu berücksichtigen: Vielfach fallen Handwerker nur aufgrund von mitgeführten Anhängern unter strengere Anforderungen (z. B. Tachographenpflicht, Berufskraftfahrerqualifikation, zukünftig Maut). Immerhin 7,9 Prozent der Betriebe nutzen selbstfahrende Arbeitsmaschinen (wie z. B. Bagger, Gabelstapler oder Bohrergeräte auf Lkw-Unterbau). Krafträder spielen im Handwerk kaum eine Rolle (2,1 Prozent): Es sind nur wenige Tätigkeitsfelder im

Handwerk denkbar, bei denen der Handwerker ohne die Möglichkeit auskommen könnte, Material und Waren in größerem Umfang mitzuführen.

Das Verhältnis von Fahrzeugen in Eigentum zu geleasteten Fahrzeugen variiert zwischen den Gewichtsklassen deutlich. Eine größere Bedeutung hat das Leasen von Fahrzeugen vor allem in den unteren Gewichtsklassen bis zu 3,5 t und bei den Lkw mit einem Gewicht von 7,5 t bis 12 t. Der Anteil der geleasteten Fahrzeuge liegt in diesem Bereich zwischen 17,0 Prozent und 20,1 Prozent. Deutlich geringer ist der Lea-

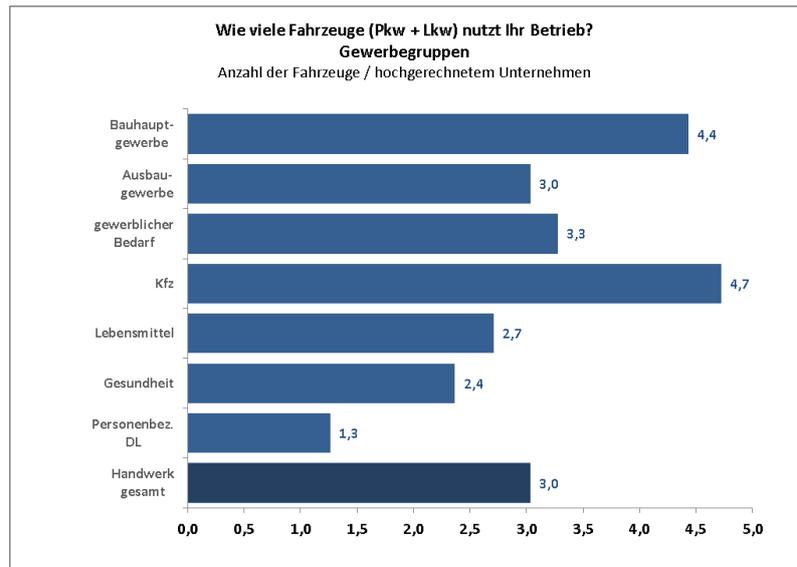


singanteil bei den Lkw von 3,5 t bis 7,5 t (8,5 Prozent) und über 12 t (11,0 Prozent). Bei diesen klassischen Nutzfahrzeugen – die häufig auch sehr lange im Betrieb eingesetzt werden – dominiert das Eigentum. Fast keine Bedeutung hat Leasing bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, Krafträdern und Anhängern.

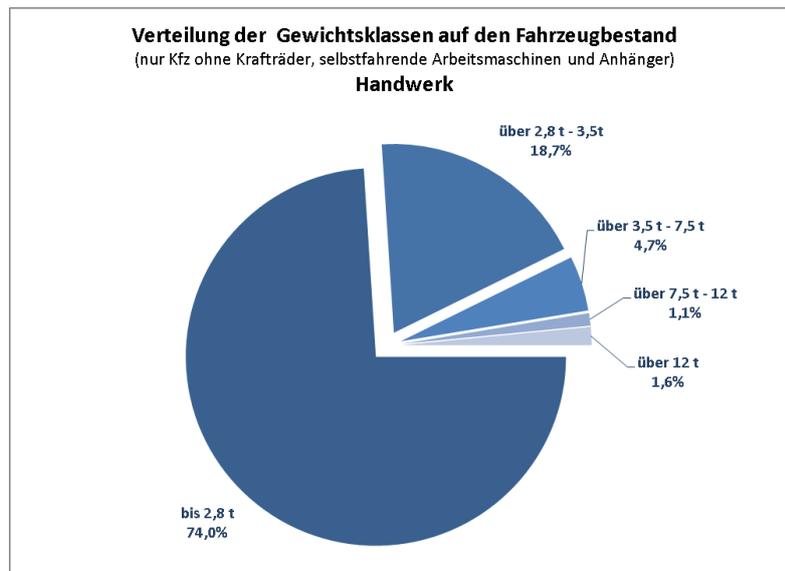
Betrachtet man den gesamten Bestand an Fahrzeugen mit Pkw- und Lkw-Zulassung im Handwerk (ohne Krafträder, Arbeitsmaschinen und Anhänger), wird noch einmal deutlich, dass vor allem leichte Lkw und Pkw bis zu 2,8 t eingesetzt werden. Ihr Anteil liegt bei 74 Prozent. Neun von zehn Fahrzeugen im Handwerk sind den Gewichtsklassen bis zu 3,5 t zuzurechnen (92,7 Prozent). Dabei beträgt der Anteil der Fahrzeuge mit Pkw-Zulassung am Gesamtfahr-

zeugbestand im Handwerk 64,6 Prozent. Im gesamten Fahrzeugbestand haben aber immerhin beinahe drei von zehn Fahrzeugen bis zu 3,5 t eine Lkw-Zulassung (28,1 Prozent). Das unterstreicht noch einmal die Besonderheit des handwerklichen Fuhrparks. Entsprechend sind 79,3 Prozent aller Lkw im Handwerk einer Gewichtsklasse von bis zu 3,5 t zuzuordnen. Insgesamt ist etwa jedes dritte Handwerkerfahrzeug ein Lkw bzw. Nutzfahrzeug nach Zulassung.

Bezogen auf alle Handwerksbetriebe sind von der Ausdehnung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 7,5 t bis zu 12 t mehr als 18.000 Betriebe mit über 29.000 Fahrzeugen direkt betroffen (wenn sie mautpflichtige Straßen nutzen). Dabei ist zu bedenken, dass diese Zahl in der Praxis stark



ge) deutlich über dem Durchschnitt im Handwerk liegen, nutzen die Betriebe der personenbezogenen Dienstleistungshandwerke im Durchschnitt nur 1,3 Fahrzeuge. Hier ist, bedingt durch die Anforderungen in der Arbeitspraxis (kaum Transport schwerer Materialien), insbesondere der Anteil der Lkw über 3,5 t sehr gering. Eine Ausnahme bilden allerdings die Betriebe des Textilreinigerhandwerks, die für den Transport der Textilien vornehmlich auf schwere Lkw zwischen 7,5 und 12 t setzen.



ansteigen kann, wenn man berücksichtigt, dass auch leichtere Nutzfahrzeuge durch die Mitführung der nach der Umfrage weit verbreiteten Anhänger der Mautpflicht unterliegen können.

Die Zahl der im Betrieb genutzten Fahrzeuge (Pkw und Lkw) liegt im Durchschnitt der Betriebe bei 3. Die Anzahl variiert allerdings deutlich zwischen den Gewerbegruppen. Während Kfz- und Bauhauptgewerbe (4,7 bzw. 4,4 Fahrzeu-

Die Umfrage zeigt neben den starken Unterschieden zwischen den Gewerken auch deutliche größenbedingte Variationen. Der Anteil der Betriebe, die lediglich ein Fahrzeug nutzen, liegt bei 45,3 Prozent. Dieser Wert verdeutlicht die kleinteilige Struktur des Handwerks, das zum allergrößten Teil aus kleinen und mittleren Unternehmen besteht. 90,1 Prozent der Betriebe verfügen über einen Fuhrpark, der aus maximal 10 Fahrzeugen besteht. Nur 3,3 Prozent der Betriebe berichten davon, mehr als 10 Fahrzeuge zu nutzen. Nicht einmal 1 Prozent der Betriebe stehen 20 oder mehr Fahrzeuge zur Verfügung.

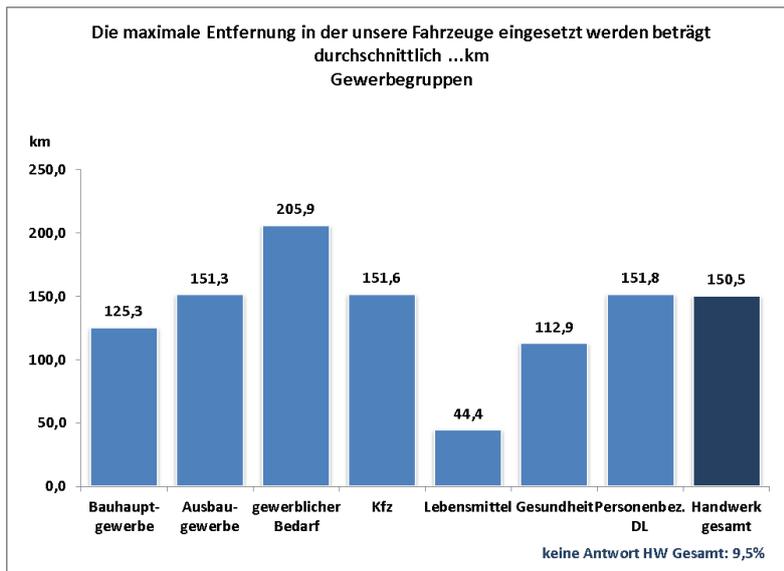
## 2. Deutliche Unterschiede bei der Fahrzeugnutzung

Die Betrachtung der maximalen Einsatzentfernung und der durchschnittlichen Kilometerleistung zeigt deutliche Unterschiede zwischen den Gewerbegruppen auf.

Für das Gesamthandwerk hat die Umfrage eine durchschnittliche maximale Entfernung für den

und -lieferung sowie Versorgung von eigenen Filialen legen sie überwiegend kurze Wegstrecken zurück.

Bei Betrachtung der durchschnittlichen jährlichen Kilometerleistung ergibt sich in den einzelnen Gewerbegruppen ein etwas anderes



Einsatz der Fahrzeuge von 150,5 km ergeben. Die maximale Entfernung liegt bei den Handwerken des gewerblichen Bedarfs (maximale Einsatzentfernung: 205,9 km), den Personenbezogenen Dienstleistungshandwerken (151,8 km), den Kfz-Handwerken (151,6 km) und den Ausbaugewerken (151,3 km) über dem Durchschnitt aller Handwerke.

Die Handwerke des gewerblichen Bedarfs sind oft als Zulieferer für die Industrie tätig. Abnehmer ihrer Waren und Dienstleistungen finden sich vielfach über das gesamte Bundesgebiet verteilt, was den Einsatzradius der Fahrzeuge entsprechend anwachsen lässt. Den mit Abstand geringsten Einsatzradius haben die Fahrzeuge der Lebensmittelhandwerker. Er beträgt 44,4 km und liegt damit bei etwas mehr als einem Viertel des Durchschnitts für das Gesamthandwerk. Bäcker-, Konditor- und Fleischereien produzieren vornehmlich für Abnehmer in der Region. Zwecks Wareneinkauf

Bild. Für das Gesamthandwerk ergeben sich durchschnittlich 18.262 gefahrene Kilometer pro Fahrzeug. Unter diesem Durchschnitt liegen die Lebensmittelhandwerke (17.719 km), die Bauhandwerke (17.656 km) und vor allem die personenbezogenen Dienstleistungshandwerke (14.354 km).

Alle anderen Gewerbegruppen verzeichnen überdurchschnittliche Werte. Der vornehmlich stationäre Geschäftsbetrieb der personenbezogenen Dienstleistungshandwerke führt zu den geringsten jährlichen Fahrleistungen aller Handwerksbereiche. Dass die Lebensmittelhand-

werke trotz des geringsten Einsatzradius eine in etwa durchschnittliche jährliche Fahrleistung je Fahrzeug ausweisen, erklärt sich durch eine Vielzahl, wenn auch kurzer, Fahrten, vornehmlich zur Auslieferung an Kunden und zur Belieferung der wachsenden Zahl von Filialen. Dass die Fahrzeuge in den Handwerken des gewerblichen Bedarfs die höchsten Fahrleistungen verzeichnen, war schon allein aufgrund des großen Einsatzradius zu erwarten und begrün-



det sich durch ihre spezialisierten Dienstleistungen, die ggf. bundesweit nachgefragt werden.

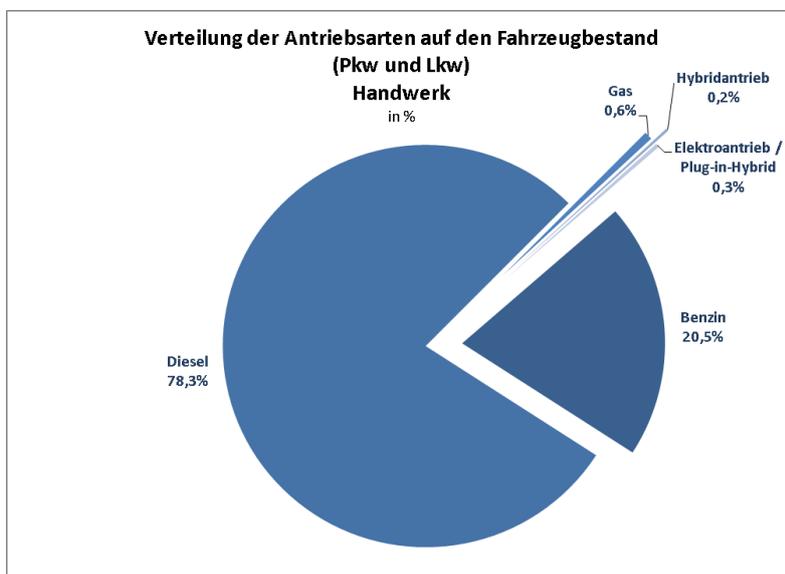
Abgesehen von diesem Sonderfall zeigen die Radien, in denen die Fahrzeuge im Handwerk eingesetzt werden, den regionalen Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit der meisten Betriebe. Nur

18,7 Prozent der Fahrzeuge verlassen den Nahbereich von 150 km, 71,8 Prozent werden ausschließlich innerhalb dieses Radius gefahren. 63,8 Prozent werden im Umkreis von 100 km bewegt, 38,6 Prozent sogar lediglich in einem Umkreis von 50 km um die Betriebsstätte.

### 3. Hürden für Anschaffung von Elektro-/Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen

Im Handwerk – wie insgesamt im deutschen Fahrzeugbestand – dominieren weiterhin "klassische" Verbrennungsmotoren auf Benzin- und Dieselsbasis. Nahezu 99 Prozent aller Fahrzeu-

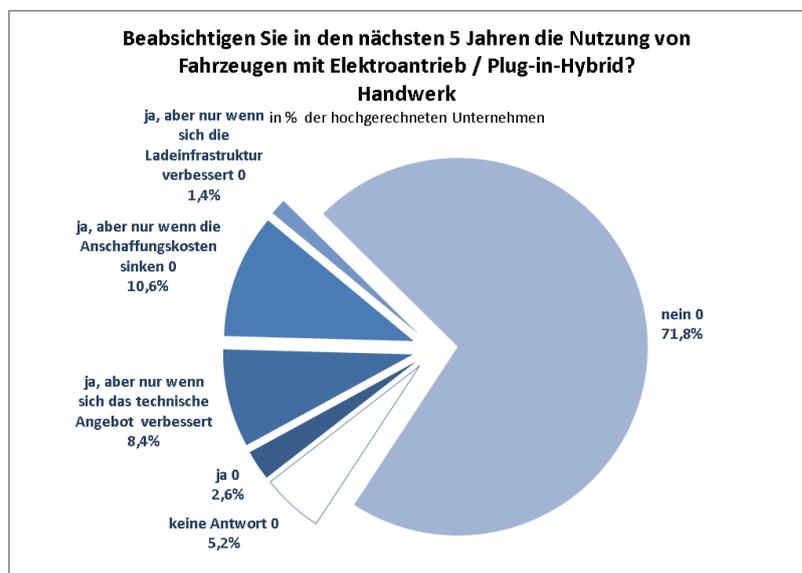
tor, der es auf einen Anteil von 0,6 Prozent bringt. Kaum verbreitet sind reine Elektrofahrzeuge bzw. Plug-in-Hybride (Kombinationen aus konventionellem Antrieb und Elektroantrieb mit Auflademöglichkeit) sowie sonstige Hybridantriebe, bei denen der Elektromotor lediglich einen Diesel- oder Benzinmotor unterstützt (Anteil: 0,3 bzw. 0,2 Prozent).



ge im Handwerk werden von solchen konventionellen Motoren angetrieben. Wobei beinahe viermal so viele Fahrzeuge einen Dieselmotor haben (78,8 Prozent) wie einen Benzinmotor (20,5 Prozent). Damit wird das typische Handwerksfahrzeug nach wie vor von einem Dieselmotor angetrieben: Fast alle Betriebe haben mindestens ein Dieselfahrzeug im Bestand. Dabei nutzen naturgemäß fast alle Nutzfahrzeuge Dieselmotoren, aber auch für einen bedeutenden und wachsenden Anteil der Pkw gilt dies.

Nur etwas mehr als 1 Prozent der Fahrzeuge im Handwerk nutzen ein alternatives Antriebskonzept. Den höchsten Verbreitungsgrad unter den alternativen Antrieben im Handwerk hat aktuell der Gasmotor,

Zwischen den verschiedenen Gewerbegruppen unterscheiden sich die Anteile alternativer Antriebe am Fahrzeugbestand nur wenig. Die höchste Verbreitung erreichen diese im Kfz-Gewerbe mit 2,4 Prozent, die geringste im Bauhaupt- und Lebensmittelgewerbe mit jeweils 0,5 Prozent. Deutliche Unterschiede gibt es hingegen bei der Verbreitung von Diesel- und Benzinmotoren. So liegt der Anteil dieselgetriebener Fahrzeuge im Bauhauptgewerbe bei 91,0 Prozent. Aufgrund der geringeren Nutzfahrzeugquote liegt er in den perso-



nenbezogenen Dienstleistungsgewerken bei lediglich 45,3 Prozent. Bei den Benzinmotoren ist das Verhältnis erwartungsgemäß umgekehrt. 53,3 Prozent der Fahrzeuge in den personenbezogenen Dienstleistungsgewerken und nur 8,5 Prozent der Fahrzeuge im Bauhauptgewerbe fahren mit Benzin.

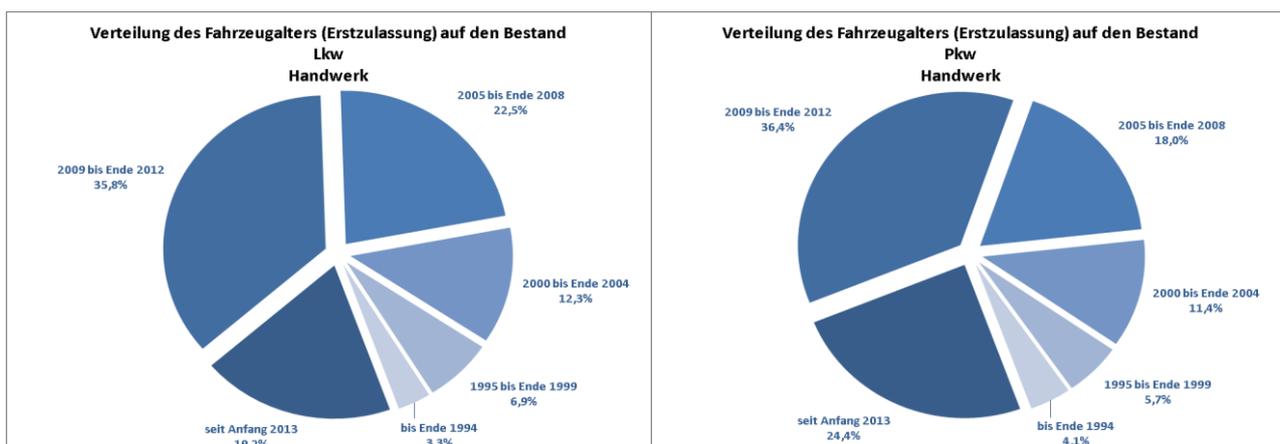
In den kommenden 5 Jahren können sich 23,0 Prozent der Handwerksbetriebe vorstellen, ein Fahrzeug mit Elektro- oder Plug-in-Hybrid-Antrieb anzuschaffen. Das knüpfen allerdings 20,4 Prozent an Bedingungen. Größte Hürde für die Anschaffung eines solchen Fahrzeugs ist der hohe Preis: 10,6 Prozent der Handwerksbetriebe können sich die Anschaffung eines Elektro- oder Plug-in-Hybrid-Fahrzeugs nur dann vorstellen, wenn die Anschaffungskosten sinken. Beinahe genauso wichtig ist den Betrieben die Verbesserung des technischen Angebots.

#### 4. Keine überalterten Fuhrparks

Die hohen Anforderungen der Arbeitspraxis machen es notwendig, dass die Handwerksbetriebe nicht nur, wie bereits gezeigt, über sehr differenzierte, sondern gleichzeitig über moderne Fuhrparks verfügen. So sind 55,0 Prozent der genutzten Lkw nicht älter als 5 Jahre, bei den Pkw sind es sogar 60,8 Prozent. Typischerweise schließen sich im Handwerk die

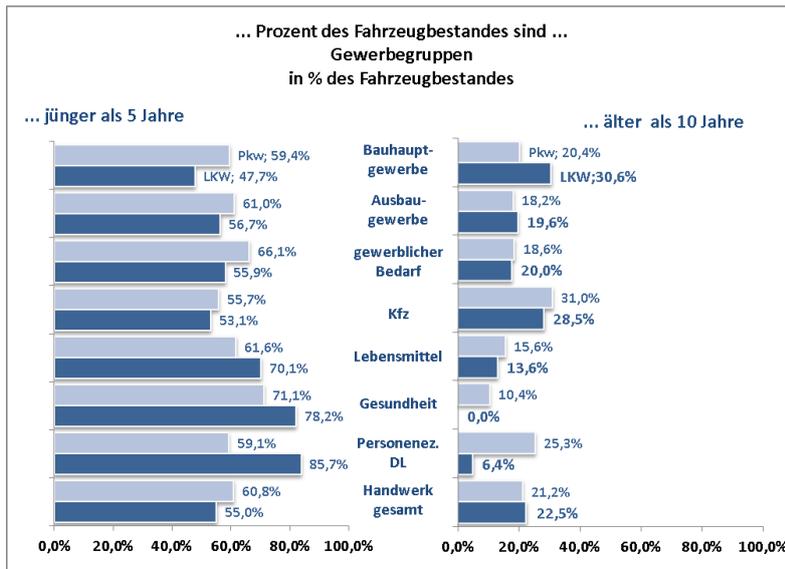
Dies geben 8,4 Prozent an. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur spielt hingegen nur für 1,4 Prozent eine Rolle. Da der maximale Einsatzradius der Handwerksfahrzeuge die bereits heute möglichen Reichweiten von Elektrofahrzeugen von ca. 200 km i. d. R. nicht übersteigt und beim Kauf eines E-Mobils Ladeeinrichtungen im Betrieb errichtet werden könnten, war dies zu erwarten. Zwischen den einzelnen Gewerbegruppen schwankt der Anteil der Betriebe, die sich die Anschaffung von Elektro-/Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen (unter Bedingungen) vorstellen können. Jeweils mehr als ein Viertel der Kfz-, Gesundheits-, Ausbau- und der Handwerksbetriebe des gewerblichen Bedarfs geben dies an. Bei den personenbezogenen Dienstleistungshandwerken ist es nur etwas mehr als jeder zehnte Betrieb.

sich allerdings viele Fahrzeuge, die nur geringe jährliche Laufleistungen aufweisen, da sie für spezielle Anwendungen ausgestattet sind (z. B. Werkstattwagen, Glasereiwagen). Aufgrund der langen Lebensdauer ist ein vorzeitiger Austausch dieser Fahrzeuge wirtschaftlich wenig sinnvoll. Neben diesen ökonomischen Gründen ist es auch aus ökologischer Sicht richtig, vor-



kontinuierliche Modernisierung des Fahrzeugparks und das Vorhalten älterer Fahrzeuge für bestimmte Anwendungen nicht aus. Der Bestand an Fahrzeugen, die mindestens 10 Jahre alt sind, hat einen Anteil von 22,5 Prozent (Lkw) bzw. 21,2 Prozent (Pkw). Darunter befinden

handene Fahrzeuge im Rahmen ihrer typischen Nutzungsdauer einzusetzen. Diese nachhaltige Nutzung älterer Fahrzeuge über ihre gesamte Lebensdauer hinweg wird allerdings durch Einfahrverbote in städtische Umweltzonen in Frage gestellt. Hierfür sind, auch aus ökologischen



Gesichtspunkten, weiterhin gezielte Ausnahmeregelungen notwendig.

Das Alter des Fuhrparks unterscheidet sich zwischen den Gewerbegruppen deutlich. Während der Anteil der Lkw, die maximal 5 Jahre alt sind, in den personenbezogenen Dienstleistungshandwerken, den Gesundheitshandwer-

ken und den Lebensmittelhandwerken bei über 70 Prozent liegt, sind es in den anderen Handwerksgruppen weniger als 60 Prozent. Am geringsten ist der Anteil modernerer Lkw im Bauhauptgewerbe mit 47,5 Prozent. Deutlich geringer fallen die Unterschiede zwischen den Gewerbegruppen beim Anteil der Pkw aus, die maximal 5 Jahre alt sind: Er bewegt sich zwischen 55,7 (Kfz-Handwerke) und 71,1 Prozent (Gesundheitshandwerke). Spiegelbildlich in den Handwerksbereichen verteilt ist der Anteil der Fahrzeuge, die 10 Jahre alt oder

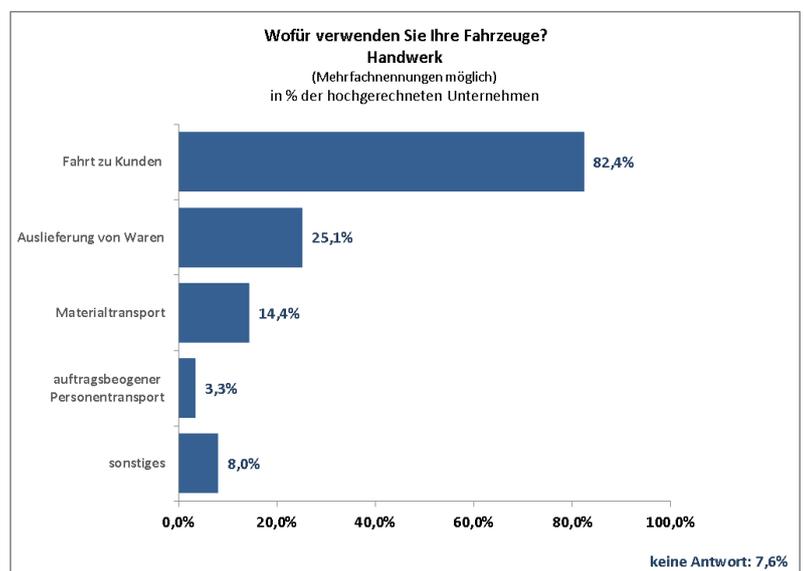
älter sind. Bei den Lkw ist er in den Bauhauptgewerken am höchsten (30,6 Prozent), bei den Pkw in den Kfz-Handwerken (31,0 Prozent). Die Gesundheitsgewerke weisen für Lkw (0 Prozent) und Pkw (11,6 Prozent) die geringsten Anteile älterer Fahrzeuge aus.

## 5. Die Fahrer: Handwerker auf dem Weg zum Kunden

Handwerksfahrzeuge werden in der Arbeitspraxis für sehr unterschiedliche Aufgaben eingesetzt: Reiner Material- und Personentransport wie im Transportgewerbe kommt jedoch kaum vor.

Mehr als 80 Prozent der Handwerksbetriebe nutzen ihre Fahrzeuge für Fahrten zu Kunden oder Baustellen. Hauptberuflich tätige Fahrer sind im Handwerk eine Randerscheinung. Auf angestellte oder externe reine Fahrer greifen nur 3,9 bzw. 3,0 Prozent der Handwerksbetriebe zurück. Dies ist bei verkehrsrechtlichen Regelungen, die auf das Transportgewerbe zielen, zu berücksichtigen. Ein weiteres wichtiges Einsatzgebiet für die Fahrzeuge ist die Auslieferung von selbst hergestellten oder bearbeiteten Waren (25,1 Prozent). Der reine Transport von Material (z. B. Baustellenzulieferung) ist mit 14,4 Prozent deutlich seltener. Kaum von Bedeutung ist der auftragsbezogene Personentransport, den nur 3,3 Prozent der Betriebe benennen. Diese Ergebnisse verdeutlichen, auch in Zusam-

menhang mit dem Einsatzradius der Handwerksfahrzeuge, dass Handwerksbetriebe keine Transportunternehmen sind. Dementsprechend sollten sie auch nicht den an das Transportgewerbe adressierten Regulierungsaufgaben unterliegen, wie beispielsweise der Tachographenpflicht.



Der Verwendungszweck der Handwerksfahrzeuge unterscheidet sich von Gewerk zu Gewerk zum Teil erheblich. Während bei 96,4 Prozent der Ausbaubetriebe und bei 95,8 Prozent der Betriebe des Bauhauptgewerbes die Fahrzeuge für Fahrten zu Kunden genutzt werden, sind es nur 31,3 Prozent der Betriebe im Lebensmittelhandwerk. In den Lebensmittelgewerken stellt die Auslieferung von selbst hergestellten Waren mit 92,9 Prozent dagegen den mit Abstand wichtigsten Nutzungszweck für die Fahrzeuge dar. Bei den Kfz-Gewerken liegt dieser Anteil hingegen bei lediglich 8,6 Prozent. Der reine Materialtransport hat für die konsumnahen Handwerke des persönlichen Bedarfs (0,7 Prozent) sowie die Gesundheits- und Lebensmittelhandwerke (jeweils 3,0 Prozent) nahezu keine Bedeutung. Wichtig ist er für die Bauhauptgewerke, wo 28,7 Prozent der Betriebe

den reinen Transport von Material als Verwendungszweck benennen.

In allen Gewerbegruppen werden die Fahrzeuge zum größten Teil von Handwerkern bewegt. Hier reicht die Spanne von 92,5 Prozent (Bauhauptgewerke) bis 65,5 Prozent (Handwerke des persönlichen Bedarfs). Fest angestellte haupttätige Fahrer werden vor allem in den Lebensmittel- und Gesundheitsgewerken eingesetzt (17,0 bzw. 17,2 Prozent), also den Gewerbegruppen, die ihre Fahrzeuge schwerpunktmäßig für die Auslieferung von Waren einsetzen. Externe Fahrer nutzen lediglich die Kfz-Handwerke in größerem Umfang (20,1 Prozent). Diese werden hauptsächlich für die Überführung von Neuwagen oder reparierten Fahrzeugen eingesetzt.

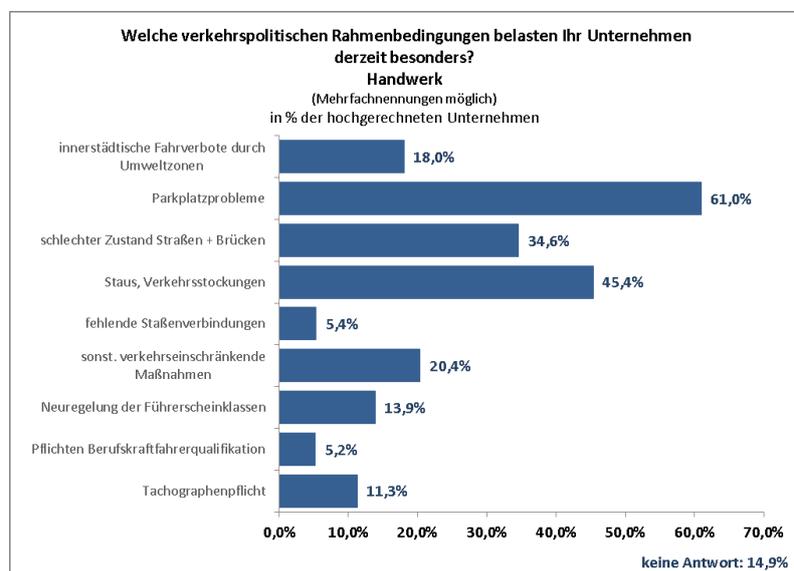
## 6. Verbesserungsbedarf bei der Verkehrsinfrastruktur

Darauf angesprochen, welche verkehrspolitischen Rahmenbedingungen derzeit als besonders belastend empfunden werden, benennen drei von fünf Betrieben Parkplatzprobleme. Der Parkplatzmangel wird dabei von allen Gewerbegruppen als Problem benannt, wenn auch in deutlich unterschiedlichem Ausmaß. Bei Kfz- und Lebensmittelhandwerken wird das Fehlen von Parkplätzen von vergleichsweise geringen 35,4 bzw. 21,9 Prozent benannt, während dieses Problem in den anderen Gewerbegruppen jeweils von mehr als der Hälfte der Betriebe thematisiert wird. Spitzenreiter, mit einem Anteil von mehr als drei Vierteln der Betriebe, sind hier die Ausbauhandwerke.

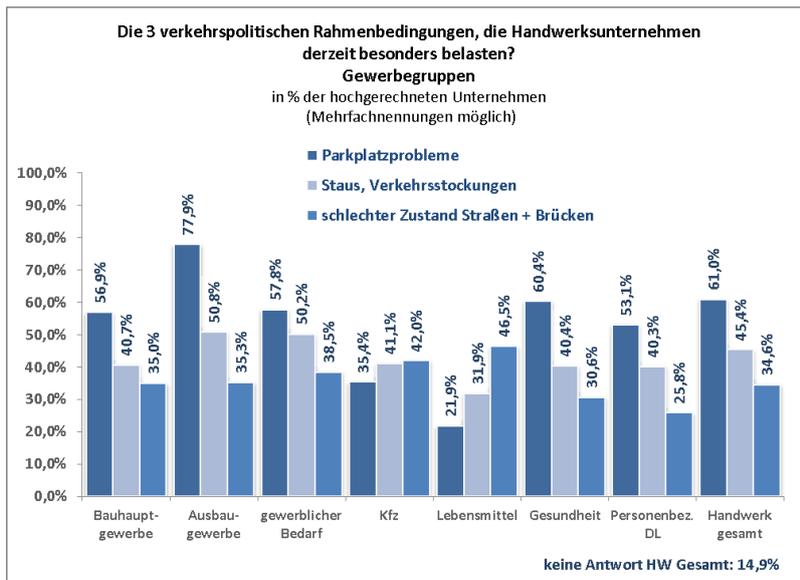
Am zweithäufigsten von den Handwerksbetrieben benannt werden Staus und Verkehrsstockungen (45,4 Prozent). Aufgrund vieler eher kurzer Serviceeinsätze (beispielsweise im elektrotechnischen Handwerk) sind es auch hier die Ausbaubetriebe, für die hieraus am häufigsten Belastungen resultieren (50,8 Prozent). Unter den Lebensmittelhandwerken, die vor allem stationäre Ab-

satzkanäle nutzen, tun dies nur 31,9 Prozent der Betriebe.

Der schlechte Zustand von Straßen und Brücken wird von den Handwerksbetrieben ebenso deutlich bemängelt. Hier sind es 34,6 Prozent der Betriebe, die eine Verbesserung des derzeitigen Zustands fordern. Dabei unterscheiden sich in diesem Punkt die Anteile zwischen den verschiedenen Gewerbegruppen weniger deutlich: Den größten Verbesserungsbedarf sehen die Lebensmittelhandwerker (46,5 Prozent), die insbesondere aufgrund der tagtäglichen Liefere-



rungen an ihre Filialen und Kunden auf gute Straßen angewiesen sind. Den geringsten Anteil weisen die personenbezogenen Dienstleistungshandwerker mit ihren vergleichsweise geringeren Mobilitätsanforderungen auf. Aber selbst hier sind es noch 25,8 Prozent der Betriebe. Das verdeutlicht: Der schlechte Zustand der Straßen ist ein gesamtwirtschaftliches Problem.



Innerstädtische Fahrverbote belasten die Handwerksbetriebe nicht im gleichen Ausmaß, wobei zu berücksichtigen ist, dass Umweltzonen nur in bestimmten Städten und Regionen bestehen. Während diese Zonen für 25,9 bzw. 22,5 Prozent der Bau- und Ausbaubetriebe eine Belastung darstellen, sind es bei den Handwerkern für den privaten Bedarf lediglich 8,1 Prozent. Ursächlich dafür sind die oftmals von den

Betrieben des Bauhandwerks eingesetzten Spezialfahrzeuge, die eine deutlich längere Lebensdauer haben als das durchschnittliche Handwerksfahrzeug. Dementsprechend können sie die erforderlichen Grenzwerte aufgrund ihres Alters oft nicht einhalten.

Wenn man das Augenmerk auf Betriebe richtet, die Fahrzeuge über 3,5 Tonnen einsetzen, treten weitere Problempunkte in den Vordergrund:

Die Neuregelung der Führerscheinklassen (57,4 Prozent), die Tachografenpflicht (51,0) und die Pflichten zur Berufskraftfahrerqualifikation (33,9) stellen für diese Betriebe eine deutlich größere Belastung dar, als für das Gesamthandwerk. Die verpflichtende Aufzeichnung von Lenk- und Ruhezeiten ist genauso mit erheblichem Aufwand und zusätzlichen Kosten verbunden, wie die Durchführung von Qualifizierungsmaßnahmen nach dem

Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz. Und dies obwohl – wie die Umfrageergebnisse deutlich zeigen – Handwerker keine Berufskraftfahrer sind.

Die Regelungen sollten sich deshalb stärker an ihrem eigentlichen Regelungsbereich, den Bedingungen im Transportgewerbe, orientieren, um die Handwerksbetriebe im Rahmen ihrer typischen Arbeitspraxis nicht zusätzlich zu belasten.

## 7. Fragebogen

### Ergänzungsfragen zur Konjunkturumfrage Herbst 2014 „Was bewegt die Handwerker?“

Bitte füllen Sie den Fragebogen online aus unter: [zdh.uniplus.de](http://zdh.uniplus.de)  
Wenn Sie keinen Internetzugang haben, senden Sie den Bogen bitte an Ihre Handwerkskammer zurück.

Handwerkskammer xxx Straße PLZ Ort Faxnummer
---

Handwerkskammer: \_\_\_\_\_ Gewerk: \_\_\_\_\_  
Mitarbeiterzahl (einschl. Inhaber): \_\_\_\_\_ Betriebsnummer (wenn bekannt): \_\_\_\_\_

1) Wie setzt sich der Fuhrpark Ihres Unternehmens zusammen? (Bestand des Gesamtunternehmens einschließlich Filialen gemäß Zulassung)			6) Wie viele Ihrer Fahrzeuge sind in den folgenden Jahren erstmals zugelassen worden? (jeweils die Anzahl angeben)		
Fahrzeugtyp	Anzahl	darunter geleast	Fahrzeugzulassung	Pkw	Lkw
▪ Pkw bis 2,8 t	_____	_____	▪ seit Anfang 2013	_____	_____
▪ Pkw über 2,8 t	_____	_____	▪ 2009 bis Ende 2012	_____	_____
▪ Lkw bis 2,8 t	_____	_____	▪ 2005 bis Ende 2008	_____	_____
▪ Lkw über 2,8 bis 3,5 t	_____	_____	▪ 2000 bis Ende 2004	_____	_____
▪ Lkw über 3,5 bis 7,5 t	_____	_____	▪ 1995 bis Ende 1999	_____	_____
▪ Lkw über 7,5 bis 12 t	_____	_____	▪ bis Ende 1994	_____	_____
▪ Lkw über 12 t	_____	_____			
▪ selbstfahrende Arbeitsmaschinen	_____	_____			
▪ Krafträder	_____	_____			
▪ Anhänger	_____	_____			
<b>Hinweis: Alle folgenden Fragen beziehen sich auf den Gesamtbestand der als Pkw oder Lkw zugelassenen Fahrzeuge im Unternehmen OHNE Krafträder und OHNE selbstfahrende Arbeitsmaschinen.</b>			<b>7) Wofür verwenden Sie Ihre Fahrzeuge? (Mehrfachnennungen möglich)</b>		
<b>2) Wie groß ist die maximale Entfernung, in der Ihre Fahrzeuge eingesetzt werden? (Bitte geben Sie den größten Einsatzradius – Entfernung Unternehmens- zu Einsatzstandort, nicht die tägliche Fahrstrecke – an, in dem eines Ihrer Fahrzeuge vom Standort des Unternehmens aus eingesetzt wird.)</b> _____ km			<input type="checkbox"/> Fahrt zu Kunden und Baustellen (Beförderung von Personen und Materialien, Servicefahrten) <input type="checkbox"/> Auslieferung selbst hergestellter oder bearbeiteter Waren (z. B. Bäckereien, Wäschereien) <input type="checkbox"/> reiner Materialtransport zur Verwendung am Zielort durch andere Beschäftigte (Anlieferung zu Baustellen etc.) <input type="checkbox"/> reiner auftragsbezogener Personentransport (z. B. Transport von Beschäftigten zu Baustellen und Reinigungsobjekten durch einen Fahrer) <input type="checkbox"/> sonstiges: _____		
<b>3) Welche durchschnittliche jährliche Kilometerleistung haben Ihre Fahrzeuge? (Schätzen Sie die Kilometerleistung bezogen auf ein durchschnittlich genutztes Fahrzeug.)</b> _____ km			<b>8) Wer lenkt Ihre Fahrzeuge? (Mehrfachnennungen möglich)</b> <input type="checkbox"/> Beschäftigte, deren Haupttätigkeit im handwerklichen Bereich liegt (z. B. Handwerker auf dem Weg zu Kunden) <input type="checkbox"/> Beschäftigte, deren Haupttätigkeit im Fahrzeuglenken liegt <input type="checkbox"/> externe Fahrer		
<b>4) Welche Antriebsarten haben Ihre Fahrzeuge (Lkw und Pkw)? (jeweils die Anzahl angeben)</b> _____ Fahrzeug(e) Benzin _____ Fahrzeug(e) Diesel _____ Fahrzeug(e) Gas _____ Fahrzeug(e) mit Hybridantrieb _____ Fahrzeug(e) mit Elektroantrieb/ Plug-in-Hybrid			<b>9) Welche verkehrspolitischen Rahmenbedingungen belasten Ihr Unternehmen derzeit besonders? (Mehrfachnennungen möglich)</b> <input type="checkbox"/> innerstädtische Fahrverbote durch Umweltzonen <input type="checkbox"/> Parkplatzprobleme <input type="checkbox"/> schlechter Zustand der Straßen und Brücken <input type="checkbox"/> Staus, Verkehrsstockungen <input type="checkbox"/> fehlende Straßenverbindungen <input type="checkbox"/> sonstige verkehrseinschränkende Maßnahmen (z. B. Tempo 30 Zonen, Straßenrückbau, Durchfahrverbote, Ladezeiten in Fußgängerzonen) <input type="checkbox"/> Neuregelung der Führerscheinklassen (z. B. Erfordernis von C-Klassen für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen) <input type="checkbox"/> Pflichten der Berufskraftfahrerqualifikation <input type="checkbox"/> Tachographenpflicht (Kosten und Bürokratie)		
<b>5) Beabsichtigen Sie in den nächsten 5 Jahren die Nutzung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb / Plug-in-Hybrid?</b> <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> ja, aber nur wenn sich das technische Angebot (z. B. Reichweite) verbessert <input type="checkbox"/> ja, aber nur wenn die Anschaffungskosten sinken <input type="checkbox"/> ja, aber nur wenn sich die Ladeinfrastruktur verbessert <input type="checkbox"/> nein					

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

## 8. Gewerbegruppeneinteilung

### 1. Bauhauptgewerbe

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

### 2. Ausbaugewerbe

- Maler und Lackierer
- Klempner
- Installateur und Heizungsbauer
- (Gas- und Wasserinstallateure; Zentralheizungs- und Lüftungs-bauer)
- Elektrotechniker
- (Elektroinstallateure, Elektromechaniker, Fernmeldeanlageelektroniker)
- Tischler
- Raumausstatter
- Glaser
- Fliesen-, Platten- und
- Mosaikleger
- Stukkateure

### 3. Handwerke für den gewerblichen Bedarf

- Feinwerkmechaniker
- (Maschinenbaumechaniker, Werkzeugmacher, Dreher, Feinmechaniker)
- Elektromaschinenbauer
- Landmaschinenmechaniker
- Kälteanlagebauer
- Metallbauer
- Gebäudereiniger
- Informationstechniker
- Schilder- und Lichtreklamehersteller

### 4. Kraftfahrzeuggewerbe

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

### 5. Lebensmittelgewerbe

- Bäcker
- Konditoren
- Fleischer

### 6. Gesundheitsgewerbe

- Augenoptiker
- Zahntechniker
- Hörgeräteakustiker
- Orthopädieschuhmacher
- Orthopädietechniker

### 7. Personenbezogene Dienstleistungsgewerbe

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