

Fahrzeuge und Mobilität im Handwerk

Ergebnisse einer Befragung unter Handwerksbetrieben
im ersten Quartal 2020

Berlin, August 2020

Vorbemerkungen

Fragen der Verkehrspolitik und Mobilität haben in den letzten Jahren massiv an Bedeutung für das Handwerk gewonnen. Die langjährige Debatte über Dieselfahrverbote und Luftreinhaltung geht aktuell zunehmend in eine grundsätzliche Diskussion über neue Verkehrskonzepte in Städten und Gemeinden über. Für das Handwerk als Akteur im Bereich moderner Mobilität- und Energiesysteme ergeben sich daraus Chancen, aber auch erhebliche Risiken, wenn die Mobilität der Betriebe und die Erreichbarkeit der Betriebsstandorte z. B. durch Streckensperrungen, Verbrennerverbote oder autofreie Bereiche eingeschränkt würde. Um aktuelle Informationen zum Fahrzeugbestand und der Nutzung klimafreundlicherer Antriebskonzepte sowie einen Überblick über Belastungen durch die derzeitigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen aus Sicht der Handwerksbetriebe zu erhalten, hat der ZDH im Zuge der Konjunkturberichterstattung für das erste Quartal 2020 gemeinsam mit 36 Handwerkskammern (31 in West- und 5 in Ostdeutschland) eine Umfrage zum Thema „Fahrzeuge und Mobilität im Handwerk“ durchgeführt. Die Umfrageergebnisse zeigen, dass das Handwerk aufgrund seiner spezifischen Tätigkeitsfelder auch in Zukunft nicht auf eigene Fahrzeuge verzichten kann. Die Betriebe sind vielfach offen für alternative Antriebstechniken. Es fehlen jedoch aktuell noch geeignete Fahrzeuge für viele handwerkliche Einsatzbereiche. Der Anteil der Fahrzeuge mit alternativer Antriebstechniken hat zuletzt aber bereits merklich zugenommen:

- 73 Prozent der Handwerksbetriebe nutzen betriebseigene Fahrzeuge. Etwa drei Viertel des Fahrzeugbestands ist maximal zehn Jahre alt.
- Fahrzeuge mit Dieselmotoren bilden nach wie vor 78 Prozent der handwerklichen Fuhrparks. Weitere 18 Prozent des Fahr-

zeugbestands werden von Benzinmotoren angetrieben. 4 Prozent entfallen auf alternative Antriebe auf Gas-, Plug-In-Hybrid-, Elektro- oder Wasserstoffbasis.

- Trotz des noch relativ geringen Fahrzeugbestands haben sich für 84 Prozent der handwerklichen Nutzer von E-Fahrzeugen diese Fahrzeuge bewährt.
- Noch legen sich zwar nur 4 Prozent der Betriebe darauf fest, zukünftig in jedem Fall E-Fahrzeuge anzuschaffen. Wenn sich das Fahrzeugangebot verbessert, die Anschaffungs- und Betriebskosten sinken oder sich die öffentlichen Ladeinfrastrukturen verbessern, würde sich dieser Anteil allerdings signifikant erhöhen.
- Für 89 Prozent der Handwerksbetriebe mit eigenen Fahrzeugen bleiben diese auch in Zukunft unverzichtbar. Der Einsatz von Lastenrädern ist nur für bestimmte Gewerke als Ergänzung zu den vorhandenen Fahrzeugen vorstellbar und bleibt insgesamt eine Nische.
- Als besondere Schwierigkeiten im aktuellen Verkehrsgeschehen sehen die Betriebe vor allem fehlende Stellplätze bei Kunden und an Baustellen sowie Staus und Verkehrsstockungen und einen zunehmenden organisatorischen und finanziellen Aufwand für betriebliche Fahrten insgesamt.

Die Antworten der Handwerksbetriebe wurden in einem Online-Umfragemodul erfasst. Dabei wurden die Betriebe in unterschiedlicher Form kontaktiert (postalisch, per E-Mail, telefonisch und per Newsletter) und konnten die Form der Rückantwort (postalisch, per Fax oder online) wählen. Insgesamt haben sich 4.691 Betriebe an der Umfrage beteiligt.

Inhalt

Vorbemerkungen	2
Fahrzeugbestand und Schadstoffklassen in den handwerklichen Fuhrparks	4
<i>Verbreitung eigener Fahrzeuge in den Handwerksbetrieben</i>	4
<i>Alter des Fahrzeugbestands</i>	4
<i>Antriebsarten</i>	6
Elektromobilität im Handwerk	7
<i>Hohe Zufriedenheit mit E-Fahrzeugen</i>	7
<i>Hürden für die Anschaffung von E-Fahrzeugen bleiben hoch</i>	8
Zukunft der handwerklichen Fuhrparks	10
<i>Eigene Fahrzeuge bleiben im Handwerk unverzichtbar</i>	10
<i>Lastenräder als Ergänzung zu Kraftfahrzeugen</i>	10
Beurteilung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen	11
Fragebogen	14
Gewerbegruppeneinteilung	15

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, Referatsleiter Volkswirtschaft/Statistik

Fahrzeugbestand und Schadstoffklassen in den handwerklichen Fuhrparks

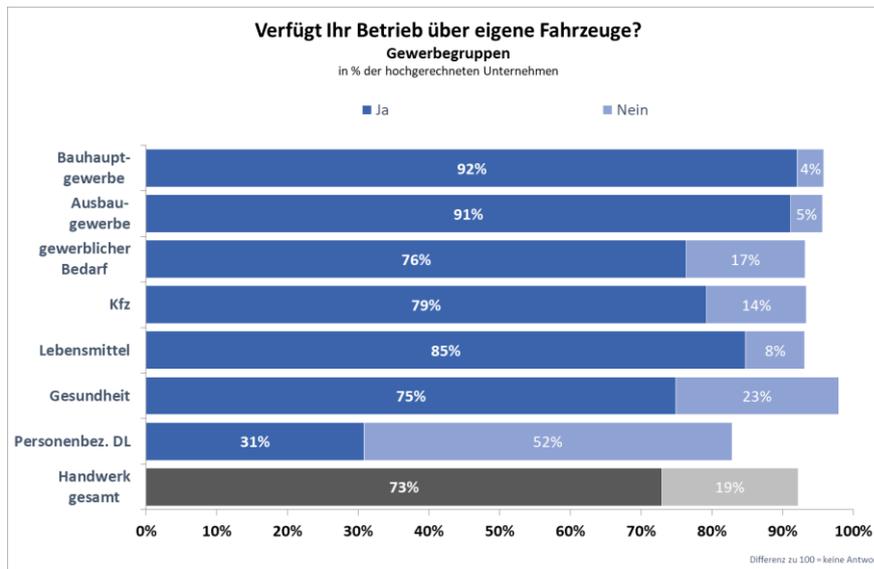
Verbreitung eigener Fahrzeuge in den Handwerksbetrieben

Ein eigener und damit jederzeit flexibel einsetzbarer Fuhrpark hat im überwiegenden Teil der Handwerksbetriebe nach wie vor einen festen Platz. Beinahe drei Viertel (73 Prozent) der Betriebe nutzen eigene Fahrzeuge. Fast durchgehend auf den eigenen Fuhrpark setzen dabei die Betriebe aus den Bau- und Ausbaugewerken, wo mehr als neun von zehn Betrieben dies angeben. Für den Transport von Materialien, Baustoffen, Maschinen und den flexiblen Einsatz der

handwerklichen Durchschnitt ist der Anteil der Betriebe mit eigenen Fahrzeugen lediglich bei den persönlichen Dienstleistern des Handwerks, wo er nur bei 31 Prozent liegt. Beim überwiegenden Teil der persönlichen Dienstleistungsgewerke spielt sich der Geschäftsbetrieb primär in den handwerklichen Ladenlokalen ab, größere eigene Transportaufgaben fallen hier i. d. R. nicht an. In einzelnen Dienstleistungsgewerken, in denen Auslieferungen bzw. Fahrten zum Kunden zum Kern der Tätigkeit gehören, erreicht der Anteil der Betriebe mit eigenen Fahrzeugen aber

ähnlich hohe Werte wie im Gesamthandwerk – bspw. im Textilreinigerhandwerk mit 80 Prozent.

Bei Betrachtung der Betriebsgrößenklassen ist festzustellen, dass bei den Einpersonnenbetrieben im Handwerk mit 61 Prozent ein deutlich geringerer Anteil als im Durchschnitt aller Betriebe von eigenen Fahrzeugen berichtet. Einpersonnenbetriebe ohne

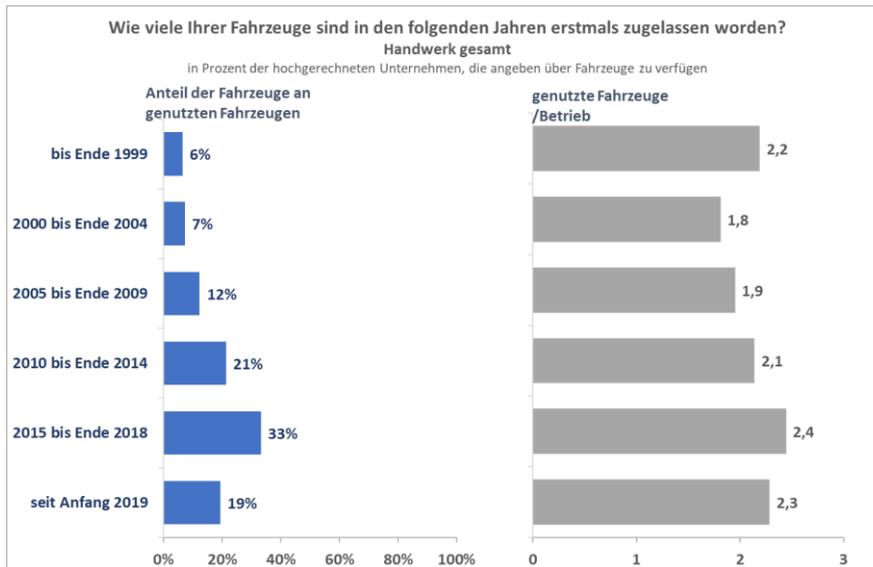


Bau- und Ausbauhandwerker auf den regelmäßig wechselnden Baustellen bzw. bei den Kunden im Rahmen von Wartungs- und Reparaturaufgaben sind betriebseigenen Fahrzeuge als Personen- und Materialtransporter sowie rollende Werkstatt unerlässlich. Ebenso deutlich über dem Durchschnitt im Gesamthandwerk liegt der Anteil der Betriebe mit eigenem Fuhrpark in den Lebensmittel- (85 Prozent) und den Kfz-Gewerken (79 Prozent). Hier nutzen die Betriebe ihre Fahrzeuge zur Auslieferung von Waren (an Kunden oder Filialen) oder für den Reparatursatz direkt beim Kunden bzw. am Unfall-/Pannort. Deutlich geringer als im gesamt-

eigene Fahrzeuge finden sich dabei vor allem in den persönlichen Dienstleistungsgewerken wie Friseuren, Kosmetikern oder Maßschneidern. Bei den Betrieben mit zwei bis vier tätigen Personen entspricht dieser Anteil dann bereits wieder in etwa dem gesamthandwerklichen Durchschnitt (74 Prozent). In den Betrieben aller übrigen Größenklassen liegt er deutlich darüber und erreicht mindestens 83 Prozent.

Alter des Fahrzeugbestands

Die Fuhrparks der Handwerksbetriebe werden fortlaufend erneuert – von Überalterung kann keine Rede sein. Mehr als jedes zweite (52 Pro-



bestands hinsichtlich seines Alters nicht grundlegend von den Ergebnissen für das Gesamthandwerk. Etwas häufiger als andere Handwerksgruppen nutzen die Gesundheitsgewerke Fahrzeuge, die bereits vor dem Jahr 2000 zugelassen wurden: 12 Prozent des Fahrzeugbestands in den Gesundheitshandwerken haben eine Erstzulassung vor dem Jahr 2000 –

zent) der derzeit im Einsatz befindlichen Fahrzeuge wurde ab dem Jahr 2015 zugelassen. Darunter sind 19 Prozent mit einer Erstzulassung in den Jahren 2019 oder 2020. Weitere 21 Prozent der Fahrzeuge stammen aus den Jahren 2010 bis 2014. Damit zeigt sich, dass in etwa drei Viertel der Fahrzeuge im Handwerk höchstens 10 Jahre alt sind. Auch in einer früheren Befragung aus dem Jahr 2015 war die Altersverteilung in den handwerklichen Fuhrparks sehr ähnlich und etwa 75 Prozent der Fahrzeuge waren bis zu zehn Jahre alt. Die Betriebe haben demnach auch in den vergangenen Jahren fortlaufend in neue – und damit verbrauchs- und schadstoffarme – Fahrzeuge investiert. Das moderne Handwerk fährt somit moderne Fahrzeuge. *(Es finden sich aber angesichts des breiten Tätigkeitsprofils im Handwerk auch durchaus deutlich ältere Fahrzeuge im Bestand, die z. B. nur fallweise für spezielle Aufgaben eingesetzt werden oder als „rollende Materiallager“ eine sehr geringe jährliche Laufleistung haben und deshalb sowohl aus ökonomischer wie ökologischer Sicht sinnvoller Weise überdurchschnittlich lange genutzt werden. Diese Bestandsfahrzeuge sind bei Diskussionen über möglich Fahrverbote für ältere Fahrzeuge stets zu beachten.)*

Zwischen den handwerklichen Gewerkegruppen unterscheidet sich die Verteilung des Fahrzeug-

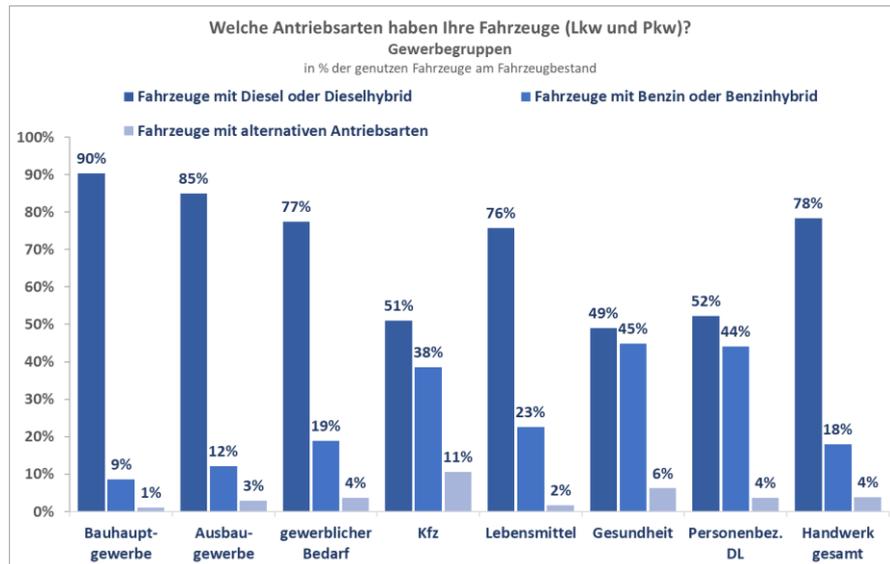
wie ältere Befragungen zeigen, ist in dieser Gewerkegruppe auch die Jahreskilometerleistung unterdurchschnittlich, was zur längeren Nutzung von Fahrzeugen beiträgt. Bei den Fahrzeugen der Altersklassen 2005 bis Ende 2009 und 2010 bis Ende 2014 ist der Anteil der Fahrzeuge in den Bauhauptgewerken überdurchschnittlich. Das ist darauf zurückzuführen, dass viele – gerade schwerere – Baustellenfahrzeuge und Spezialfahrzeuge i. d. R. eine längere Nutzungsdauer haben als bspw. leichte Transporter oder Pkw, die in anderen Handwerksbereichen stärker verbreitet sind. In den jüngsten Altersklassen ab 2015 ist in den Bauhauptgewerken dementsprechend ein geringerer Anteil des Fahrzeugbestands zu finden. Diese relativ neuen Fahrzeuge sind tendenziell stärker in den konsumnahen persönlichen Dienstleistungs- und Lebensmittelhandwerken sowie den Kfz-Handwerken verbreitet, wo sie durchschnittlich mindestens einen Anteil von 59 Prozent am gesamten Fahrzeugbestand der Gewerkegruppen haben.

Bei der Unterscheidung der Ergebnisse nach Betriebsgrößenklassen zeigt sich, dass die kleineren Handwerksbetriebe mit bis zu 19 tätigen Personen häufiger ältere Fahrzeuge mit einer Erstzulassung vor 2010 nutzen. Dagegen finden sich bei größeren Handwerksbetrieben mit 20

und mehr Beschäftigten häufiger Fahrzeuge, die ab 2015 zugelassen wurden.

Antriebsarten

Die Umfrage zeigt auch deutlich auf, dass der Dieselmotor nach wie vor das gängigste Antriebskonzept in den handwerklichen Fuhrparks ist. Noch immer beinahe acht von zehn Fahrzeugen haben einen Dieselmotor (78 Prozent). Das ist exakt der gleiche Anteil wie bei der Befragung im Jahr 2014 und zeigt, dass es zumindest aktuell für viele Einsatzzwecke (z. B. mit hoher Zuladung oder Reichweite) noch an Alternativen zum Diesel fehlt, die sich im Handwerkeralltag wirtschaftlich und sinnvoll nutzen lassen. Lediglich 4 Prozent der Fahrzeuge haben einen Gas-, Elektro, Plug-In-Hybrid- oder Wasserstoffantrieb – was aber immerhin eine Vervielfachung dieses Anteils seit 2014 bedeutet. Der Anteil von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben liegt damit im Handwerk über dem Anteil am Gesamtfahrzeugbestand (bezogen auf Pkw) in Deutschland. Derzeit scheinen diese Antriebskonzepte noch vorrangig eine Alternative zu – den tendenziell leichteren – Benzinfahrzeugen zu sein, deren Anteil sich entsprechend von 21 auf 18 Prozent verringert hat. Hier verlief – bedingt durch den hohen Nutzfahrzeuganteil – die Entwicklung im Handwerk anders als im (privaten) Pkw-Bereich in Deutschland, wo der Dieselanteil gesunken ist. Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, die als Substitut für (schwere) Dieselfahrzeuge genutzt werden können, bietet der Fahrzeugmarkt aktuell noch nicht in ausreichendem Maße an. Aber bei Betrachtung der Ankündigungen der Hersteller ist absehbar, dass auch hier in Zukunft das Fahrzeugangebot wächst.



Dieselfahrzeuge dominieren die Fuhrparks vor allem in den Handwerksgruppen, die auf Fahrten zu Baustellen oder zur Belieferung von Kunden auf Jahressicht weite Strecken zurücklegen und dabei zumeist auch Lasten transportieren. Dieselfahrzeuge stellen hierfür nach wie vor die wirtschaftlichste Antriebsalternative dar oder sind aufgrund ihrer Leistungsparameter aktuell oftmals noch weitgehend alternativlos. Die höchsten Dieselanteile finden sich dementsprechend in den Bau- und Ausbaugewerken (90 bzw. 85 Prozent), sowie den Handwerkern für den gewerblichen Bedarf und den Lebensmittelgewerken (77 bzw. 76 Prozent). In den übrigen Gewerbegruppen hat etwa die Hälfte der Fahrzeuge einen Dieselmotor, und vor allem Benzinmotoren sind deutlich häufiger zu finden als in den eben genannten Handwerksbranchen. Insbesondere in den Gesundheits- und persönlichen Dienstleistungsgewerken ist der Anteil der Benzinfahrzeuge mit 45 und 44 Prozent hoch. Das dürfte darauf zurückzuführen sein, dass hier eher leichtere Pkw dominieren, da viele dieser Fahrzeuge auch privat von den Fahrern und zudem eher für kürzere Fahrten in den umliegenden Städten und Landkreisen genutzt werden. Es ist davon auszugehen, dass die jährliche Kilometerleistung dieser Fahrzeuge insgesamt deutlich geringer ist als bei den Dieselfahrzeugen. Fahrzeuge mit den alternativen Antriebs-

konzepten Gas, Plug-in-Hybrid, Elektro und Wasserstoff finden sich vor allem in den Kfz-Gewerken, wo immerhin bereits 11 Prozent der Fahrzeuge einen solchen Antrieb haben. Das insbesondere (Batterie-) Elektro- und Plug-In-Hybrid-Motoren einen vergleichsweise hohen Verbreitungsgrad in den Kfz-Handwerken haben, dürfte aber vor allem auch damit zusammenhängen, dass gerade diese Handwerke hier eine Vorreiterrolle einnehmen – auch weil der Verkauf von Fahrzeugen für viele einen wichtigen Geschäftszweig darstellt und den Kunden diese sehr innovativen Fahrzeuge vorgeführt werden

sollen. Insbesondere Wasserstofffahrzeuge bleiben – dem aktuellen Stand von Entwicklung und Marktangebot geschuldet – ein absolutes Nischenprodukt. Ihr Anteil im handwerklichen Fuhrpark bleibt wenig überraschend im Promillebereich, was vor allem an der lückenhaft ausgebauten Tankinfrastruktur und den wenigen verfügbaren Fahrzeugtypen liegen dürfte. Wie sich die Rolle der Wasserstoff- bzw. Brennstoffzellentechnik, die als Antriebsoptionen gerade im Nutzfahrzeugbereich und bei schweren Pkw intensiv diskutiert wird, zukünftig im Handwerk entwickelt, müssen spätere Umfragen zeigen.

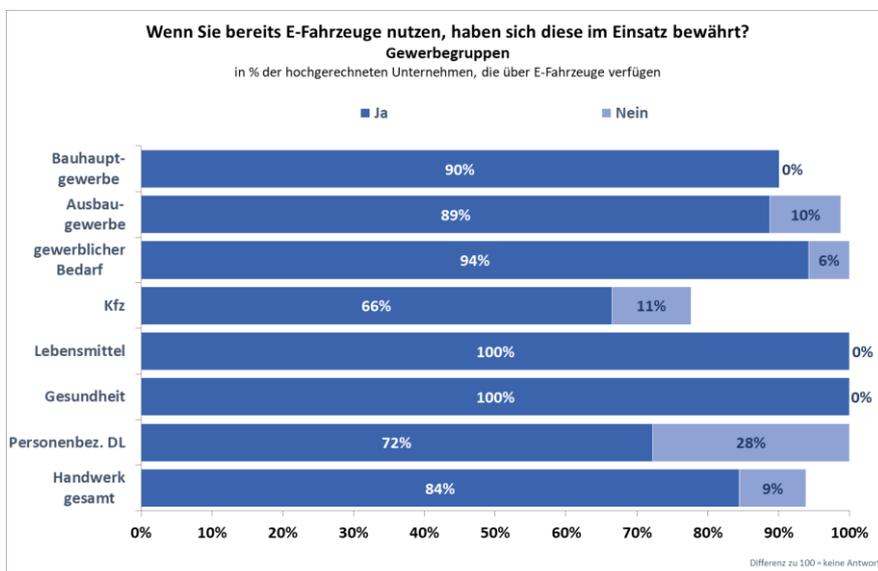
Elektromobilität im Handwerk

Hohe Zufriedenheit mit E-Fahrzeugen

Elektrofahrzeuge (hier als Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb definiert) spielen ihre Stärken aktuell vor allem auf kürzeren – möglichst kalkulierbaren – Strecken aus und wenn sie primär über Nacht und nach Möglichkeit am Betriebsort aufgeladen werden können und – zumindest zurzeit – noch keine zu großen Anforderungen an die Zuladungsmassen bestehen. Bemerkenswerterweise sind E-Mobile im Handwerk in ländlichen Räumen – trotz der dort tendenziell längerer Fahrstrecken – nach der aktuellen Umfrage deutlich stärker vertreten. Das kann ggf. darauf zurückgeführt werden, dass hier die Betriebsgrundstücke größer sind, mehr Raum für eigene Lademöglichkeiten vorhanden ist und ggf. sogar die Option zu Einbindung von eigenen erneuerbaren Energiequellen besteht. An den engeren innerstädtischen

Standorten bieten sich diese Möglichkeiten oftmals nicht.

Die Handwerksbetriebe, in denen E-Fahrzeuge bereits zum Einsatz kommen, zeigen sich ganz überwiegend zufrieden mit diesen. Für 84 Prozent haben sich ihre Elektrofahrzeuge im Einsatz bewährt. Bei den Gesundheits- und den Lebensmittelhandwerkern, wo das skizzierte Nutzungsszenario der Regelfall sein dürfte, beträgt die Zustimmungssquote sogar bemerkenswerte 100 Prozent. Hier ist die Elektromobilität ange-



kommen! Auch im Bau und Ausbau ist die Zufriedenheit mit 90 bzw. 89 Prozent bemerkenswert hoch. Auch wenn – insbesondere im Hinblick auf schwere Fahrzeuge mit hoher Leistungsanforderung – der Anwendungsbereich von E-Mobilität im Baugewerbe noch begrenzt ist: In den Segmenten, wo es möglich ist (z. B. kleinere Transporter für Wartungseinsätze), bewähren sich auch hier die eingesetzten Elektromobile. Vergleichsweise kritisch sind Kfz- und die persönlichen Dienstleistungshandwerker, wo nur 66 bzw. 72 Prozent ein insgesamt positives Fazit zur Nutzung von E-Fahrzeugen ziehen. Diese Zahlen zeigen: Das Handwerk ist offen für neue Antriebe. Deren Einsatz erfolgt pragmatisch anhand der Passfähigkeit zum jeweiligen Tätigkeitsprofil eines Betriebs.

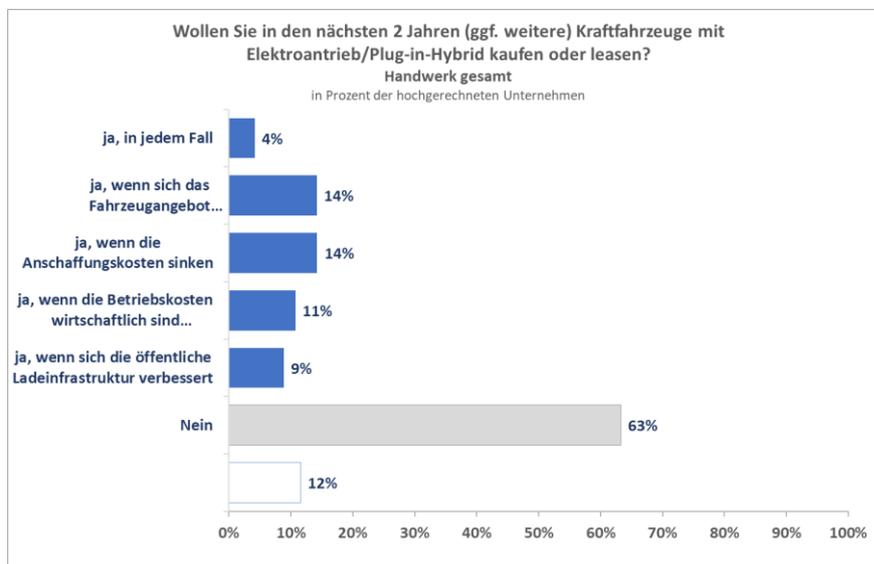
Hürden für die Anschaffung von E-Fahrzeugen bleiben hoch

Zum jetzigen Zeitpunkt will nur ein kleiner Teil der Betriebe in jedem Fall ein (ggf. weiteres) E-Fahrzeug anschaffen (4 Prozent). Allerdings ist für einen deutlich größeren Anteil die Anschaffung von E-Fahrzeugen vorstellbar, wenn sich die zugrundeliegenden Rahmenbedingungen verbessern. Dabei wünschen sich die Handwerker vor allem ein verbessertes Fahrzeugangebot und geringere Anschaffungskosten (je 14 Prozent). Etwas weniger wichtig, um den Verbrei-

tungsgrad von E-Fahrzeugen zu steigern, sind aus Sicht der Handwerker sinkende Betriebskosten – insbesondere hinsichtlich der Strompreise (11 Prozent). Die Verbesserung der Ladeinfrastruktur ist nur für 9 Prozent der Betriebe ein zentraler Punkt. Wahrscheinlich tritt diese Bedingung (anders z. B. als bei privaten Nutzern) aufgrund des regelmäßig bestehenden Potenzials zur Ladung auf eigenen Betriebsgrundstücken zurück. Insgesamt schließen aber immer noch 63 Prozent der Betriebsinhaber aus, zukünftig ein E-Fahrzeug anzuschaffen.

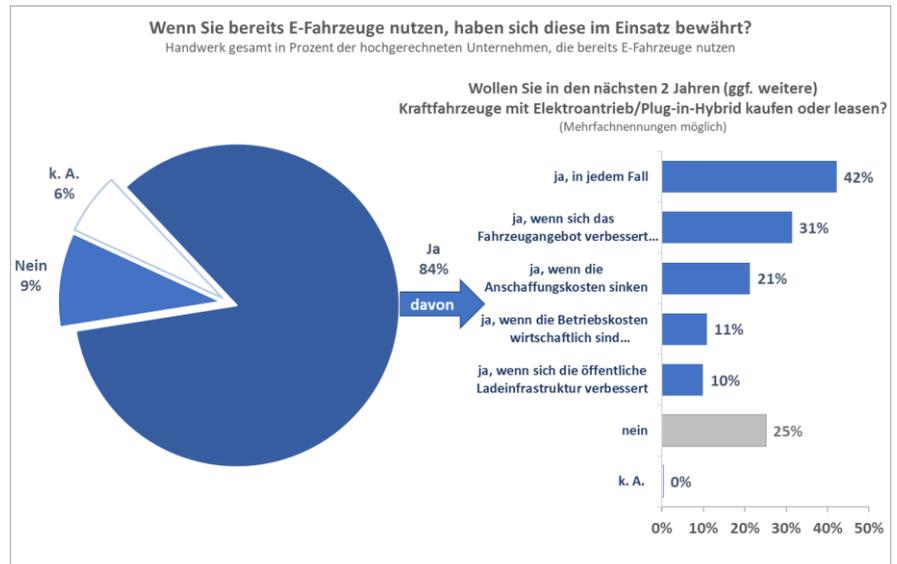
Der Handwerksbereich, der in Zukunft vergleichsweise häufig die Anschaffung von E-Fahrzeugen plant, sind die Kfz-Gewerke. Hier geben immerhin 11 Prozent der Betriebe an, in jedem Fall ein (weiteres) Fahrzeug mit Elektromotor in den eigenen Fuhrpark aufnehmen zu wollen. Die Ausbau- und die Gesundheitsbetriebe machen dies relativ oft von einem verbesserten Fahrzeugangebot abhängig (20 bzw. 18 Prozent). Diesen beiden Gewerkegruppen sind zudem sinkende Anschaffungskosten besonders wichtig (19 bzw. 17 Prozent). Mehr Wirtschaftlichkeit bei den Betriebskosten sind für jeweils 14 Prozent der Ausbau- und der Handwerker für den gewerblichen Bedarf sowie die Lebensmittel- und die Gesundheitshandwerker entscheidend für den Erwerb von E-Fahrzeugen. Die

Gesundheitsgewerke – die typischerweise in Ladengeschäften mit begrenzten Möglichkeiten zur eigenen Aufladung von Elektromobilen angesiedelt sind – sehen auch am häufigsten Defizite bei der Verfügbarkeit öffentlicher Ladeinfrastrukturen, deren weiterer Ausbau eine Kaufentscheidung pro E-Fahrzeug unterstützen würde (14 Prozent). Grundsätzlich



nicht vorstellbar ist der Erwerb von E-Fahrzeugen insbesondere für die Betriebe der Bauhaupt- und der persönlichen Dienstleistungsgewerke (jeweils 67 Prozent), während dieser Anteil in den Lebensmittelgewerken – die in Hinblick auf ihre Filialanlieferung sehr kalkulierbare Fahrtrouten haben – mit 56 Prozent deutlich unterhalb des Durchschnitts im Gesamthandwerk liegt.

Auch die Betriebsgröße, die i. d. R. Einfluss auf die Gegebenheiten am Betriebsitz (bspw. hinsichtlich des Aufbaus einer eigenen Ladeinfrastruktur) oder den Einsatz von Fahrzeugen hat, beeinflusst die Pläne zur Anschaffung von E-Fahrzeugen. Betriebe mit 20 und mehr tätigen Personen wollen grundsätzlich deutlich häufiger E-Fahrzeuge anschaffen. 13 Prozent dieser Betriebe wollen in jedem Fall (zusätzliche) E-Fahrzeuge in den eigenen Fuhrpark integrieren, während es bei den kleineren Einheiten nur 4 Prozent sind. Betriebe mit kleinem Fuhrpark sind auf multifunktionale Fahrzeuge angewiesen, was noch nicht jedes Elektromobil leisten kann. Größere Betriebe mit umfangreichen Fuhrparks können hingegen unterschiedliche Antriebstechniken für jeweils spezifische Fahrprofile einsetzen. Demensprechend liegt der Anteil der Betriebe, die die Anschaffung von E-Fahrzeugen derzeit komplett ausschließen, bei den kleineren Betrieben bei 65 Prozent, wohingegen es bei den größeren Betrieben mit mindestens 20 Beschäftigten nur 35 Prozent sind. Da sie sich die Nutzung von E-Fahrzeugen grundsätzlich deut-



lich häufiger vorstellen können, wünschen sich auch mehr der größeren Handwerksbetriebe Verbesserungen bei den genannten Rahmenbedingungen für deren Anschaffung und Betrieb.

Handwerksbetriebe, bei denen sich E-Fahrzeuge im Einsatz bereits bewährt haben, setzen auch zukünftig deutlich häufiger auf diese Antriebsvariante als die Übrigen. Von diesen Betrieben sagen 42 Prozent, dass sie in jedem Fall wieder E-Fahrzeuge anschaffen werden. Gleichzeitig schließen nur 25 Prozent das aus. Ein hoher Anteil von 31 Prozent gibt zudem an, dass ein verbessertes Fahrzeugangebot Voraussetzung für die Anschaffung weiterer Elektrofahrzeuge ist. Damit wird noch einmal deutlich, dass für viele Szenarien im breiten handwerklichen Einsatzfeld noch die passenden E-Fahrzeuge fehlen. Im Vergleich zu allen Handwerksbetrieben benennen solche mit E-Mobil-Erfahrung die Anschaffungskosten merklich häufiger als Hinderungsgrund für die Anschaffung weiterer E-Fahrzeuge (21 ggü. 14 Prozent). Hingegen werden geringere Betriebskosten und eine verbesserte öffentliche Ladeinfrastruktur nur geringfügig häufiger als Voraussetzung genannt.

Zukunft der handwerklichen Fuhrparks

Eigene Fahrzeuge bleiben im Handwerk unverzichtbar

Eine deutliche Mehrheit der Handwerksbetriebe mit eigenen Fahrzeugen schließt es aus, zukünftig auf den eigenen Fuhrpark verzichten zu können. Für 89 Prozent der Betriebe bleiben eigene und flexibel einsetzbare Fahrzeuge auch zukünftig notwendig, um den betrieblichen Alltag bewältigen zu können. Eine Verkleinerung des Fuhrparks durch die verstärkte Nutzung von Leihfahrzeugen oder Leasingpools ist für lediglich 3 Prozent der Betriebe vorstellbar. Vermutlich aufgrund des damit steigenden Organisationsaufwands für Fahrten, der gerade für kleinere Betriebe problematisch sein kann, oder der Befürchtung, weniger flexibel auf Aufträge reagieren zu können als mit betriebseigenen Fahrzeugen. Ebenso lediglich 3 Prozent können sich heute vorstellen, vollständig auf einen eigenen Fuhrpark zu verzichten und die anstehenden Fahrten mit Hilfe von Leihfahrzeugen oder bspw. auch Lastenrädern zu bewältigen. Der Vorteil, dass durch die Verkleinerung bzw. Abschaffung des eigenen Fuhrparks Investitionskosten eingespart werden könnten, scheint für die Betriebe die eingeschränkte Flexibilität nicht aufzuwiegen.

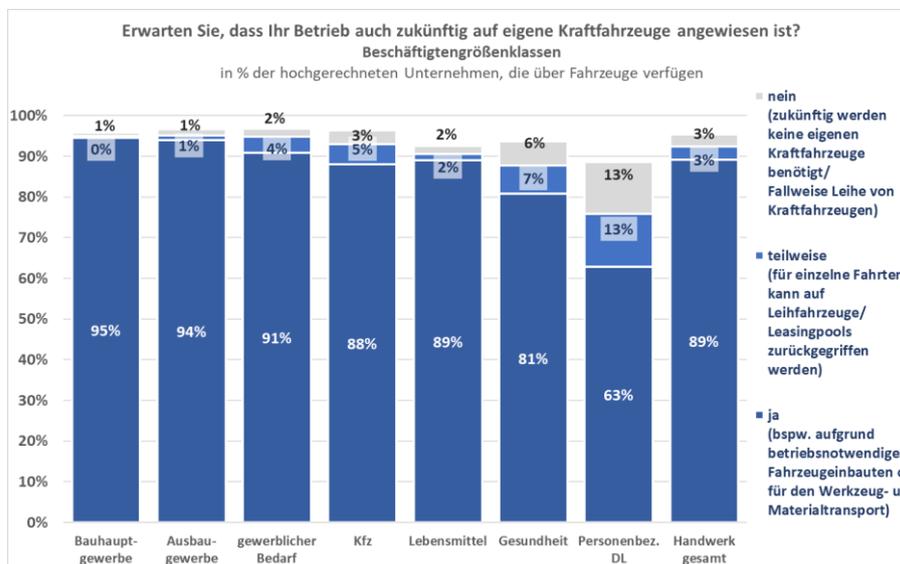
Vor allem die Handwerksbranchen, die auf gro-

ße und leistungsstarke Fahrzeuge angewiesen sind und/oder bei denen regelmäßige Fahrten auf Baustellen oder zum Kunden stattfinden, schließen den Verzicht auf eigene Fahrzeuge aus. In den Bau- und Ausbaugewerken kann sich nur jeweils 1 Prozent der Betriebe vorstellen, ohne eigene Fahrzeuge zu agieren. Bei den Handwerken für den gewerblichen Bedarf und den Lebensmittelhandwerken geben dies 2 Prozent der Betriebe an, bei den Kfz-Handwerken 3 Prozent. Etwas höher liegt dieser Anteil mit 6 Prozent in den Gesundheitsgewerken. Bei den persönlichen Dienstleistern erreicht er immerhin 13 Prozent. Die beiden letztgenannten Gewerkegruppen – die häufig ihren Kundenkontakt ausschließlich in Ladengeschäften abwickeln und vergleichsweise wenige eigene Transportaufgaben haben – können sich auch häufiger eine Fuhrparkverkleinerung und die Nutzung von Leih-/Leasingpoolfahrzeugen vorstellen (persönliche Dienstleistungshandwerke: 13 Prozent; Gesundheitshandwerke: 7 Prozent). Ausgeschlossen bzw. beinahe ausgeschlossen wird diese Alternative dagegen von den Bau- (0 Prozent) bzw. den Ausbauhandwerkern (1 Prozent). Dort wird mit Anteilen von 95 (Bau) und 94 Prozent (Ausbau) auch der höchste Betriebsanteil erreicht, der nicht auf eigene Fahrzeuge verzichten

kan. Der Bauhandwerker ohne eigenen Transporter bleibt weiterhin kaum vorstellbar.

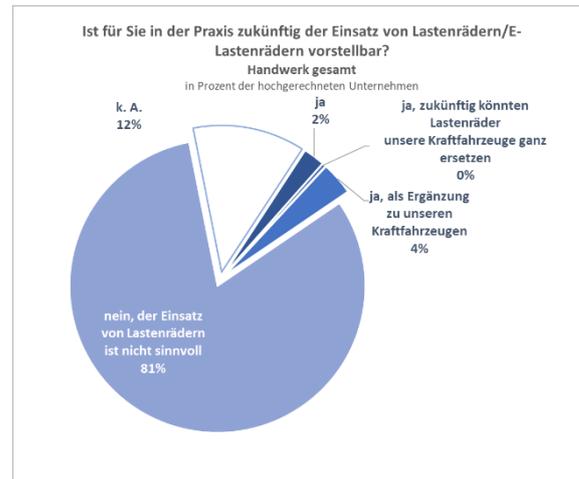
Lastenräder als Ergänzung zu Kraftfahrzeugen

Aktuell wird vielfach der Einsatz von Lastenrädern in innerstädtischen Lagen diskutiert. Für



mehr als vier von fünf Betrieben ist der Einsatz von Lastenrädern bzw. Lastenrädern mit E-Antrieb bislang jedoch noch nicht sinnvoll (81 Prozent). Aufgrund der zurückzulegenden Wegstrecken und/oder der zu transportierenden Lasten stellen Lastenfahrräder erwartungsgemäß für diese Betriebe keine Alternative zum Kraftfahrzeug dar. Für immerhin 6 Prozent der Betriebe ist der Einsatz von Lastenrädern jedoch grundsätzlich vorstellbar, allerdings nur in Ergänzung zu den bestehenden Fuhrparks (4 Prozent) und nicht als Ersatz für diese (0 Prozent). Den Einsatz von Lastenrädern vorstellen können sich dabei nur Betriebe, die in den Innenstädten der Ballungszentren oder in Kleinstädten ihren Sitz haben. Vom Stadtrand, dem Umland größerer Städte oder dem ländlichen Raum aus, sehen die Betriebe die zurückzulegenden Strecken als zu weit oder die Kundenbasis im direkten Nahbereich als zu gering an, um diese mit Lastenrädern effektiv und in einer angemessenen Zeit bewältigen zu können.

Für die eigenen Zwecke am geeignetsten werden die Lastenräder von den Gesundheits- und den Lebensmittelhandwerken beurteilt. Immerhin



12 Prozent der Gesundheitshandwerker und 9 Prozent der Lebensmittelhandwerker können sich vorstellen, einen Teil der anstehenden Fahrten zu Kunden mit Lastenrädern zurückzulegen. Aber auch hier sind die Lastenräder nur Ergänzung und keine Alternative zum Kraftfahrzeug.

Auch wenn die Zahlen in Bezug auf das Gesamthandwerk gering erscheinen: Es lohnt sich, die Entwicklung in geeigneten Gewerken weiter zu verfolgen, um einen weiteren ergänzenden Baustein gerade für innerstädtische Transporte zu schaffen.

Beurteilung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen

Im Hinblick auf die Sicherung der eigenen Mobilität empfinden die Betriebe vor allem fehlende Stellplätze bei Kunden und auf Baustellen (39 Prozent) sowie längere Fahrtzeiten infolge von Staus und Verkehrsstockungen (35 Prozent) als problematisch. Diese Punkte wurden auch bereits bei der ZDH-Befragung von 2014 am häufigsten genannt. Insbesondere die Abstellproblematik ist aktuell in Hinblick auf die laufende Diskussion über die Regelungen der Straßenverkehrsordnung sowie die Reduzierung von Fahrspuren für den motorisierten Verkehr bedeutsam. Da ein Großteil der Gewerke auf eige-

ne Fahrzeuge angewiesen ist und diese aufgrund der umfangreichen Materialtransporte auch direkt am Ort der Auftragserbringung abstellen muss, bleibt die unmittelbare Zugänglichkeit der Einsatzorte eine zentrale Bedingung für die wirtschaftliche Betätigung im Handwerk. Für ein Viertel der Betriebe ist zudem die durch Staus, Straßensperrungen oder fehlende Stellplätze entstehende organisatorische und/oder finanzielle Belastung problematisch. Jeweils 18 Prozent beklagen Straßensperrungen infolge des schlechten Zustands von Straßen oder Brücken und innerstädtische Fahrverbote durch Luftrein-



Betriebsitz deutlich häufiger als problematisch an als Betriebe in den ländlichen Räumen. Hingegen wird der Stellplatzmangel beim Kunden standortunabhängig häufig genannt. Für die außerhalb der Innenstädte ansässigen Betriebe sind dagegen Staus und Verkehrsstockungen ein deutlich größeres Problem – hier dürften sich Behinderungen

haltemaßnahmen. Ebenso relativ häufig benannt werden fehlende Stellplätze am Betriebsitz, die vor allem die Erreichbarkeit für Kunden einschränken (14 Prozent) – damit steht die Stellplatzfrage am eigenen Standort deutlich hinter der Stellplatzfrage am Ort der Auftragsausführung. Als insgesamt weniger schwerwiegend beurteilen die Handwerksbetriebe die verschärfte Gebührentatbestände in der StVO (8 Prozent), die finanzielle Belastung durch die Lkw-Maut (5 Prozent), das unzureichende ÖPNV-Angebot am Betriebsitz (5 Prozent) und die Einführung von Umweltpuren (4 Prozent).

Zu berücksichtigen ist jedoch, dass, bedingt durch den Umfragezeitraum, weder die aktuellen Maßnahmen einzelner Städte während der Akutphase der Corona-Pandemie (z. B. Abtrennung von Pop-Up-Radwegen) noch die längerfristigen Folgen der STVO-Novelle (höhere Bußgelder und Androhung von „Punkten“ für Park- und Haltevergehen und neue Halteverbote an Radschutzstreifen) schon vollständigen Eingang in die Bewertung finden konnten.

Wie stark ein Betrieb von den Einschränkungen betroffen ist, ist natürlich immer auch von der Lage des Betriebsitzes abhängig. Die in den Innenstädten der Ballungsgebiete ansässigen Betriebe sehen vor allem fehlende Stellplätze am

auf den Zufahrtstraßen zu innerörtlichen Aufträgen bemerkbar machen. Die Betriebe aus den ländlichen Regionen beklagen zudem deutlich häufiger innerstädtische Fahrverbote infolge von Luftreinhaltemaßnahmen. Das dürfte vor allem darauf zurückzuführen sein, dass Dieselfahrzeuge aufgrund der weiteren Wegstrecken in den ländlichen Regionen in den dortigen Fuhrparks stärker vertreten sind.

Die Gewerkegruppen betrachten die verschiedenen Problemlagen erwartungsgemäß sehr differenziert. Stellplatzprobleme bei Kunden und auf Baustellen werden vor allem von den Handwerksbranchen genannt, die häufig und mit größeren Fahrzeugen Materialien, Waren und Mitarbeiter zu Kunden und auf Baustellen transportieren. Das sind neben den Bau- und Ausbaubetrieben insbesondere auch die Handwerke für den gewerblichen Bedarf (mit häufig weiter entfernt angesiedelten Kunden z. B. in der Industrie). Diese drei Gewerkegruppen sehen auch am häufigsten Staus und Verkehrsstockungen als großes Problem an, was mit den vergleichsweise langen Wegstrecken und der Häufigkeit der Fahrten zusammenhängen dürfte. Aus diesen Gründen betrachten diese Gewerkegruppen auch den gestiegenen organisatorischen und finanziellen Aufwand für Fahrten kritischer als die übrigen Handwerksbereiche. Die Lkw-Maut

wird vor allem von den Bauhauptgewerken als Belastung eingestuft (25 Prozent). Das sind die Gewerke, in denen im Handwerk die Mehrzahl der schweren Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen, die der Lkw-Maut unterliegen, zum Einsatz kommt. Über Stellplatzmangel am Betriebsitz klagen hingegen vor allem die konsumnahen Lebensmittel- und privaten Dienstleistungsgewerke sowie die

Gesundheitsgewerke, die auf eine gute Erreichbarkeit ihrer Standorte durch die Kunden angewiesen sind. Das unzureichend ausgebaute ÖPNV-Angebot sehen – sicherlich sowohl aus Sicht der Erreichbarkeit für die Kunden wie die eigenen Betriebsangehörigen – neben den Gesundheits- vor allem die Kfz-Betriebe kritisch.

Fragebogen

Ergänzungsfragen zur Konjunkturumfrage Frühjahr 2020 „Fahrzeuge und Mobilität im Handwerk“

Bitte füllen Sie den Fragebogen online aus unter: zdh-umfragen.de/mobilitaet
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): _____

<p>1) Wo liegt der Hauptsitz Ihres Betriebes?</p> <p><input type="checkbox"/> innerer Stadtbereich einer Groß- und Mittelstadt</p> <p><input type="checkbox"/> äußerer Stadtbereich einer Groß- und Mittelstadt</p> <p><input type="checkbox"/> Umland einer Groß- und Mittelstadt</p> <p><input type="checkbox"/> ländlicher Raum (einschließlich dortiger Kleinstädte)</p> <p>2) Verfügt Ihr Betrieb über eigene Fahrzeuge?</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p> <p><i>Wenn nein, fahren Sie bitte mit Frage 7 fort.</i></p> <p>3) Wie viele Ihrer Fahrzeuge sind in den folgenden Jahren erstmals zugelassen worden? (bitte jeweils die Anzahl angeben)</p> <p>Fahrzeugzulassung</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ bis Ende 1999 _____ ▪ 2000 bis Ende 2004 _____ ▪ 2005 bis Ende 2009 _____ ▪ 2010 bis Ende 2014 _____ ▪ 2015 bis Ende 2018 _____ ▪ seit Anfang 2019 _____ <p>4) Welche Antriebsarten (und Schadstoffnormen) haben Ihre Fahrzeuge (Lkw und Pkw)? (bitte jeweils die Anzahl angeben)</p> <p><i>Fahrzeuge mit Diesel oder Dieselhybrid der Schadstoffnorm:</i></p> <p>Euro 4/IV und älter _____ Euro 5/IV _____</p> <p>Euro 6 a-c/VI _____ Euro 6 d(Temp) _____ (nur bei Pkw)</p> <p><i>Fahrzeuge mit Benzin oder Benzinhybrider Schadstoffnorm:</i></p> <p>Euro 4/IV und älter _____ Euro 5/IV _____</p> <p>Euro 6/VI _____</p> <p><i>Fahrzeuge mit Gasantrieb (LPG/CNG):</i> _____</p> <p><i>Fahrzeuge mit Plug-in-Hybrid:</i> _____</p> <p><i>Fahrzeuge mit Elektroantrieb:</i> _____</p> <p><i>Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb:</i> _____</p> <p>5) Wenn Sie bereits E-Fahrzeuge nutzen, haben sich diese im Einsatz bewährt?</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein</p> <p>6) Erwarten Sie, dass Ihr Betrieb auch zukünftig auf eigene Kraftfahrzeuge angewiesen ist?</p> <p><input type="checkbox"/> ja (bspw. aufgrund betriebsnotwendiger Fahrzeugeinbauten oder für den Werkzeug- u. Materialtransport)</p> <p><input type="checkbox"/> teilweise (für einzelne Fahrten kann auf Leihfahrzeuge/Leasingpools zurückgegriffen werden)</p> <p><input type="checkbox"/> nein (zukünftig werden <u>keine</u> eigenen Kraftfahrzeuge benötigt/Fallweise Leihe von Kraftfahrzeugen)</p>	<p>7) Wollen Sie in den nächsten 2 Jahren (ggf. weitere) Kraftfahrzeuge mit Elektroantrieb/Plug-in-Hybrid kaufen oder leasen? (Mehrfachnennungen möglich)</p> <p><input type="checkbox"/> ja, in jedem Fall</p> <p><input type="checkbox"/> ja, wenn sich das Fahrzeugangebot verbessert(z. B. hinsichtlich Reichweite/Zuladung)</p> <p><input type="checkbox"/> ja, wenn die Anschaffungskosten sinken</p> <p><input type="checkbox"/> ja, wenn die Betriebskosten wirtschaftlich sind (insbes. niedriger Strompreis)</p> <p><input type="checkbox"/> ja, wenn sich die öffentliche Ladeinfrastruktur verbessert</p> <p><input type="checkbox"/> nein</p> <p>8) Ist für Sie in der Praxis zukünftig der Einsatz von Lastenrädern/E-Lastenrädern vorstellbar?</p> <p><input type="checkbox"/> ja</p> <p><input type="checkbox"/> ja, zukünftig könnten Lastenräder unsere Kraftfahrzeuge ganz ersetzen</p> <p><input type="checkbox"/> ja, als Ergänzung zu unseren Kraftfahrzeugen</p> <p><input type="checkbox"/> nein, der Einsatz von Lastenrädern ist nicht sinnvoll</p> <p>9) Welche verkehrspolitischen Rahmenbedingungen belasten Ihren Betrieb besonders? (Bitte wählen Sie die drei wichtigsten Rahmenbedingungen aus.)</p> <p><input type="checkbox"/> innerstädtische Fahrverbote durch Luftreinhaltemaßnahmen</p> <p><input type="checkbox"/> Stellplatzmangel am Betriebssitz</p> <p><input type="checkbox"/> Stellplatzprobleme bei Kunden/auf Baustellen</p> <p><input type="checkbox"/> unzureichendes ÖPNV-Angebot am Betriebssitz</p> <p><input type="checkbox"/> Straßensperrungen infolge schlechten Straßen- und Brückenzustands</p> <p><input type="checkbox"/> Staus, Verkehrsstockungen</p> <p><input type="checkbox"/> Einführung von Umweltpuren</p> <p><input type="checkbox"/> verschärfte Gebührentatbestände StVO</p> <p><input type="checkbox"/> Mautbelastung (Lkw-Maut)</p> <p><input type="checkbox"/> steigender finanzieller/organisatorischer Aufwand bei der Anfahrt zu Kunden/Baustellen</p>
--	---

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

Gewerbegruppeneinteilung

1. Bauhauptgewerbe

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

2. Ausbaugewerbe

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

3. Handwerke für den gewerblichen Bedarf

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

4. Kraftfahrzeuggewerbe

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

5. Lebensmittelgewerbe

- Bäcker
- Fleischer
- Konditoren

6. Gesundheitsgewerbe

- Augenoptiker
- Hörakustiker
- Orthopädienschuhmacher
- Orthopädietechniker
- Zahntechniker

7. Personenbezogene Dienstleistungsgewerbe

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