

**Handwerk in Innenstädten: Ansiedlung und Standortsicherung von
Handwerksbetrieben in inneren Stadtbereichen – Identifikation und
Bewältigung von standortbezogenen Nutzungskonflikten unter
Berücksichtigung von Erreichbarkeits- und Mobilitätsstrukturen**

Dr. Jochen Siegele

Erstellt im Rahmen des DHI Forschungs- und Arbeitsprogrammes 2024/2025 unter dem Titel
„Handwerk in Innenstädten: Ansiedlung und Standortsicherung von Handwerksbetrieben in
inneren Stadtbereichen – Identifikation und Bewältigung von standortbezogenen
Nutzungskonflikten unter Berücksichtigung von Erreichbarkeits- und Mobilitätsstrukturen“
beauftragt vom Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH).

Autor:

Dr. Jochen Siegele, Institut für Betriebsführung im DHI e. V., siegele@itb.de

Herausgeber:



itb – Institut für Betriebsführung im DHI e. V.
Unterweingartenfeld 6
76135 Karlsruhe
www.itb.de

Karlsruhe, Dezember 2025

Bitte zitieren als

Siegele, J. (2025): Handwerk in Innenstädten: Ansiedlung und Standortsicherung von
Handwerksbetrieben in inneren Stadtbereichen – Identifikation und Bewältigung von
standortbezogenen Nutzungskonflikten unter Berücksichtigung von Erreichbarkeits- und
Mobilitätsstrukturen. Institut für Betriebsführung im Deutschen Handwerksinstitut e.V., Karlsruhe.



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie



DHKT



Inhaltsverzeichnis

1. Hintergrund und Zielsetzung	4
2. Handwerk als Transformationsmotor in der Stadtentwicklung	6
2.1 Standortfragen von Handwerksbetrieben in der nachhaltigen Stadt	8
2.2 Bestehende und zukünftige Potenziale des Handwerks für die Stadtentwicklung	9
3. Handwerk als Mobilitätswendepartner in Städten	11
3.1 Aktuelle Entwicklungen bei der Mobilität von Handwerksbetrieben	11
3.2 Lösungsansätze für die Mobilität im Handwerk	14
4. Fazit und weiteres Forschungspotenzial	16
Quellenverzeichnis	18

1. Hintergrund und Zielsetzung

Die Bedeutung des Handwerks zur Sicherung der Innenstädte als attraktiven Arbeits- und Lebensorten in Deutschland ist nicht von der Hand zu weisen. In den letzten Jahren führt vermehrter Wohnungsbau in den Innenstädten aber zu immer mehr Verdrängung von Handwerksbetrieben. Gleichzeitig wird die verkehrliche Zugänglichkeit der Innenstädte für Betriebe von den zunehmend peripheren Standorten aus immer schwieriger. Es drohen deshalb sowohl Serviceeinschränkungen für innerstädtische Kundschaft als auch insgesamt eine zunehmende Flächenknappheit für das Handwerk. Und das alles, obwohl die Dienste des Handwerks für die Stadt der kurzen Wege, den Umstieg auf Elektromobilität und den klimagerechten Umbau dringend gebraucht werden. Dies führt in den einzelnen Stadt- und Standorttypen zu unterschiedlichen Problemlagen.

Ergebnisse aktueller Studien befürworten die Notwendigkeit von Überlegungen zur Steigerung der Aufenthalts- und Verweilqualität in inneren Stadtbereichen. Damit einhergehende Befragungen im Zentrum von Städten mit Perspektive der Konsumentinnen und Konsumenten¹ stützen Konzepte zu neueren Ansätzen einer multifunktionalen Innenstadt, in der Handel, Gastronomie und Handwerk im Verbund mit der Stärkung von Kultur, Bildung und Wohnen einen entscheidenden Beitrag zu einer vitalen und resilienten Innenstadt leisten können.² Das Konzept der multifunktionalen Innenstadt ist nicht neu, die gemeinschaftliche Entwicklung hin zum Ziel einer Innenstadt als Austausch- und Erlebnisort wurde jedoch in den letzten Jahren stärker akzentuiert.³ Die Herausforderung besteht für alle innerstädtischen Akteure darin, ihre jeweilige Innenstadt so zu entwickeln, dass sie als attraktiver Begegnungs-, Erlebnis- und Aufenthaltsort für alle Altersgruppen und Haushaltsbudgets gestärkt werden kann.

Für die Lebens- und Wirtschaftsräume in Deutschland nimmt das Handwerk auch aus volkswirtschaftlicher Sicht eine entscheidende Rolle ein.⁴ Es schafft Erwerbs- und Lebensperspektiven und sorgt dadurch für Möglichkeiten der gesellschaftlichen Teilhabe und Chancengleichheit. Aktuell sind 1.038.254 Betriebe in die Handwerksrollen und in das Verzeichnis des handwerksähnlichen Gewerbes eingetragen. In den deutschen Handwerksbetrieben arbeiten rund 5,6 Millionen Menschen, circa 342.000 junge Menschen erhalten dort eine qualifizierte Ausbildung. Damit sind 12,3 Prozent aller Erwerbstätigen und 28,2 Prozent aller Auszubildenden in Deutschland im Handwerk tätig. Im Jahr 2024 erreichte der Umsatz im Handwerk rund 770,7 Milliarden Euro.⁵ Das Handwerk trägt in erheblichem Maße zur Sicherung von regionalen Lebens- und Standortqualitäten bei.⁶ Darüber hinaus ist das Handwerk der vielseitigste Wirtschaftsbereich Deutschlands und bildet mit seinen größtenteils kleinen und mittleren Handwerksbetrieben das Kernstück der deutschen

¹ vgl. Kemmer, J. et al. (2023); vgl. Weber, S. & Siegele, J. (2025)

² vgl. Siegele, J. & Berten, V. (2023)

³ vgl. Ribbeck-Lampel, J. & Weidner, S. (2024)

⁴ vgl. Thomä, J. (2016)

⁵ vgl. Zentralverband des Deutschen Handwerks (2024)

⁶ vgl. Thomä, J. (2017)

Wirtschaft.⁷ Dabei bietet das Handwerk ein breites und vielseitiges Angebot an individuellen Produkten und Dienstleistungen. Zur volkswirtschaftlichen Relevanz des Handwerks kommt noch dazu, dass Handwerksbetriebe aufgrund ihrer Organisation in Form des Selbstverwaltungsprinzips die Möglichkeit bieten sich im Arbeits- und Lebensumfeld zu engagieren. Dadurch ist das Handwerk auch ein stabilisierender Charakter in der Gesellschaft.⁸

Etwa zehn Prozent der deutschen Handwerksbetriebe haben ihren Standort in inneren Stadtbereichen von Groß- und Mittelstädten.⁹ In diesen inneren Stadtbereichen ist es notwendig, neue Ansatzpunkte zur Realisierung neuartiger Nutzungsmischungen von Wohnen und Arbeiten zu entwickeln. Neue Leitbilder mit vielfältigen Angeboten und innovativen Unternehmen vor Ort sollen die Standortsicherung durch das Handwerk in zentraler Lage fördern. Aktuelle Rückgänge der Flächennachfrage durch den Handel und neue Leitbilder zur Mischung von Wohnen und Arbeiten bieten Ansatzpunkte, um solche neuartigen Nutzungsmischungen zu realisieren.

Dabei ist für Handwerksbetriebe jedoch eine Vielzahl an Herausforderungen zu beachten, wie beispielsweise Flächenknappheit, hohe Mieten, Nutzungskonflikte, rechtliche Belange sowie Verkehr und Mobilität in Innenstädten. Einige Städte in Deutschland befassen sich bereits umfassend mit Lösungsansätzen und neuen Konzepten, um innerstädtische Bereiche attraktiver zu machen und eine nachhaltige Stadtentwicklung voranzutreiben. Um dies in der Praxis umzusetzen sind Konfliktlösungsstrategien auf Ebene der Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik, auf Ebene der lokalen Kommunikations- und Beteiligungskultur sowie auf Ebene des Immissionsschutzes zu lösen. Angesichts des bestehenden Forschungsdefizites können im Rahmen der hier vorliegenden Ausarbeitung verkehrsrechtliche und volkswirtschaftliche Untersuchungen zu Grundsatzfragen des Handwerksverkehrs aus dem Blickwinkel der konkreten praktischen Standortsicherung vor Ort sinnvoll ergänzt werden.

Zunächst wird in Kapitel 2 das Handwerk als Motor für die Transformation in der Stadtentwicklung vorgestellt. Dabei sollen Standortfragen der Handwerksbetriebe sowie die Mobilitätsbedürfnisse des Handwerks und des Kleingewerbes hinsichtlich Anlieferung, eigenen Fuhrparks und Erreichbarkeit für die Kundschaft in den Blick genommen werden. Bestehende und zukünftige Potenziale des Handwerks unter Berücksichtigung des städtischen Bereichs als Lebens- und Arbeitsort stehen genauso im Fokus wie der potenzielle eigene Beitrag des Handwerks zur innenstadtverträglichen Weiterentwicklung seiner Mobilitätsstrukturen bezüglich Fuhrparkentwicklung, Antriebswende, Logistik, betrieblichem Mobilitätsmanagement sowie Gebäude- und Grundstücksorganisation. In Kapitel 3 soll es dann um den zu erwartenden Nutzen der Mobilitätskonzepte für Städte und die Handwerkswirtschaft gehen, sodass sich das Handwerk als städtischer Partner für die Mobilitätswende noch stärker als bisher etablieren kann. Hierbei werden basierend auf aktuellen Entwicklungen Anregungen zur Sicherung und Neuerschließung von innerörtlichen Standorten gegeben und Lösungsansätze zur sowohl stadt- als auch handwerksverträglichen Bewältigung der Erschließungs- und Mobilitätsproblematik aufgezeigt. Der Fokus wird hierbei gelegt auf Ansätze für Handlungsfelder für dicht bebaute Lagen, verkehrsberuhigte Innenstadtbereiche, Parkmöglichkeiten,

⁷ vgl. Zentralverband des Deutschen Handwerks (2024)

⁸ vgl. Thomä, J. (2017)

⁹ vgl. Zentralverband des deutschen Handwerks (2019)

Organisation von externer und interner Erreichbarkeit durch Zugänge und Zufahrten zu Gebäuden sowie Stellplätze für Kundschaft und Mitarbeitende. Ziel ist es, damit auch einen Beitrag für eine weitere Sensibilisierung der Kommunalpolitik für Potenziale des Handwerks in den deutschen Städten zu leisten.

2. Handwerk als Transformationsmotor in der Stadtentwicklung

Für den Deutschen Städtetag zielen Innenstadtinitiativen grundlegend in die richtige Richtung: „Wo Handel geht, wird nicht überall neuer Handel kommen. Deshalb wollen wir in unseren Stadtzentren neue und bekannte Nutzungen mischen. Handwerk, Kunst, Bildung und auch Wohnen sollten zurück in die Innenstädte kommen. Das neue Miteinander und den Mix an Funktionen wollen die Städte gestalten, gemeinsam mit Vermietern, Unternehmen, der Kultur und allen anderen Akteuren vor Ort.“¹⁰

Ungefähr zehn Prozent der deutschen Handwerksbetriebe haben ihren Standort in inneren Stadtbereichen von Groß- und Mittelstädten und zusätzlich circa 15 Prozent in deren äußeren Stadtbereichen.¹¹ Gerade in den inneren Stadtbereichen findet sich allerdings nur noch ein Bruchteil des einstmaligen Bestandes an Handwerksbetrieben. Viele Ladenhandwerke prägen bis heute die Innenstädte mit, wenngleich auch hier ein Rückgang der eigentümer-geführten Einheiten festzustellen ist. Gewerke unter anderem aus den Bereichen Bau, Ausbau, Kfz und Metall sind aber zunehmend verdrängt worden. Diesen Prozess verschärfte die Renaissance der Innenstädte: Aus gewerblichen Standorten wurden Wohnungen und die Mietpreise stiegen.¹²

In der Innenstadtstrategie des Bundesministeriums des Innern und für Heimat (2021) wird dies wie folgt zusammengefasst: „Innenstädte sowie Stadt- und Ortsteilzentren als zentrale Versorgungsbereiche werden seit geraumer Zeit aufgrund des Strukturwandels durch Funktionsverluste geprägt. Auswirkungen der Corona-Pandemie beschleunigen diesen ohnehin stattfindenden Strukturwandel. Der innerstädtische Handel verzeichnet zurückgehende Umsatzrenditen und verliert Umsatzanteile an den Onlinehandel. An einzelnen Standorten wurden bereits Kaufhäuser geschlossen. Während der Pandemie kündigten zudem große Filialisten an, Teile ihrer Standorte aufzugeben. Konzentrieren sich Geschäftsschließungen in einem Zentrum, sind negative Dominoeffekte auf das Umfeld zu befürchten, die dann auch andere innerstädtische Dienstleister und Ladenhandwerker betreffen. Die Ausnahmesituation der Pandemie hat zudem weitere innenstadtrelevante Wirtschaftsbereiche und auch Kultureinrichtungen unter Druck gesetzt: Neben dem Einzelhandel sind Hotels, Gastronomie, Tourismus, Büros, private und öffentliche Kultureinrichtungen und die damit verbundenen Immobilien in unterschiedlichem Ausmaß von der Krise bedroht. Doch bereits vor Beginn der Pandemie waren etwa das Handwerk und das verarbeitende Gewerbe, Bildung, Wohnen oder eigentümergeführte Ladengeschäfte in vielen Innenstädten von Verdrängung durch Mietpreissteigerungen und Umnutzungen betroffen. Gleichwohl verlaufen in den Innenstädten zahlreiche vielschichtige Prozesse parallel und es gibt nicht pauschal Gewinner und Verlierer. Es bedarf einer genauen Analyse der räumlichen Situation vor Ort, ihrer Probleme und Potenziale. Innenstadt ist nicht gleich Innenstadt, sodass es keinen

¹⁰ vgl. Süddeutsche Zeitung (2022)

¹¹ vgl. Zentralverband des deutschen Handwerks (2019)

¹² vgl. Benke, C. (2022a)

allgemeingültigen Lösungsansatz für die aktuellen Herausforderungen gibt. Perspektiven für Innenstädte liegen in attraktiven und lebendigen Innenstädten durch Nutzungsmischung und hohe Aufenthaltsqualitäten. Für eine nachhaltige Stadtentwicklung und die Innenentwicklung ist es entscheidend das Nebeneinander der Nutzungen – wie zum Beispiel Handel, Gewerbe, Handwerk, Industrie und Gastronomie, Wohnen, Bildung, Kultur sowie öffentlichen Einrichtungen stadtverträglich zu gestalten, den Verkehr konfliktarm weiterzuentwickeln sowie den öffentlichen Raum zu qualifizieren. Zudem sind Innenstädte als wichtige Orte des sozialen Zusammenhalts und der Teilhabe zu stärken. Zu berücksichtigen sind dabei Barrierefreiheit sowie Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel. Eine Vielfalt verträglicher Nutzungen mit gleichzeitigem Anspruch an hohe Gestaltungsqualität, sozialen Ausgleich und kurze Wege bilden zentrale Charakteristika der „Europäischen Stadt“. Diese gilt es zu sichern, zu stärken und wo nötig neu zu schaffen.“¹³

Ähnlich beurteilt dies auch die während der deutschen EU-Ratspräsidentschaft im Jahr 2020 entwickelte „Neue Leipzig Charta“: „Die transformative Kraft der Städte beruht auf einer breit aufgestellten Wirtschaft, die Arbeitsplätze und eine solide finanzielle Grundlage für die nachhaltige Stadtentwicklung schafft. Als attraktive, innovative und wettbewerbsfähige Wirtschaftsstandorte brauchen Städte qualifizierte Arbeitskräfte, soziale, technische und logistische Infrastrukturen sowie bezahlbare und verfügbare Flächen. Es sollte ein wesentlicher Bestandteil der Stadtplanung sein, dafür entsprechende Voraussetzungen zu schaffen: so etwa eine innovationsfreundliche Umgebung oder Möglichkeiten zur lokalen und regionalen Produktion. Neben klassischen Industriezweigen setzen auch viele andere Bereiche vermehrt auf eine digitale, dienstleistungsorientierte und CO₂-arme Ökonomie. Deren Grundlage bilden die Wissensgesellschaft und die Kulturwirtschaft. Es können Anreize für Kleinbetriebe, für eine emissionsarme handwerkliche Produktion und eine urbane Landwirtschaft geschaffen werden, um die Produktion wieder in Städte und städtische Gebiete zurückzuholen. So werden neue Formen von nutzungsgemischten Stadtquartieren ermöglicht und unterstützt. Mit der zunehmenden Digitalisierung im Handel ist in europäischen Städten auch im Einzelhandelssektor ein Wandel zu beobachten. Eine Nahversorgung sollte weiterhin vor Ort gegeben sein. Dies gewährleistet eine gute Lebensqualität und gleicht die negativen Folgen des demografischen Wandels aus. Die Umwandlung von Innenstadtbereichen in attraktive multifunktionale Räume bietet neue Möglichkeiten für die Stadtentwicklung: Es entstehen verschiedene Nutzungen für die Bereiche Wohnen, Arbeiten und Erholung. Produzierendes Gewerbe, Einzelhandel und Dienstleistungen finden sich dort gleichermaßen wie Wohnungen, Gastgewerbe und Freizeitangebote.“¹⁴

Es ist eine sorgfältige Planung und Regulierung notwendig, um Herausforderungen in geeigneter Weise bewältigen zu können sowie gleichzeitig die Chancen der urbanen Produktion bestmöglich zu nutzen. Daraus können dann Ansatzpunkte für Sicherung und Rückkehr von Handwerk in Innenstädte und innenstadtnahe Gebiete entwickelt werden. Abbildung 1 zeigt die Vielfalt der aufgezeigten Gewerke und Funktionen, die herausfordernd für die Stadtplanung ist, werden doch sehr differenzierte Standortstrukturen benötigt. Forderungen nach einer stärkeren Funktionsmischung wären reines planerisches Wunschdenken, wenn nicht auch differenzierte räumliche Voraussetzungen dafür geschaffen würden.¹⁵

¹³ vgl. Bundesministerium des Innern und für Heimat (2021)

¹⁴ vgl. Europäische Union (2020)

¹⁵ vgl. Benke, C. (2022b)



Abbildung 1: Schema zu urbanen Standortoptionen des Handwerks (Quelle: C. Benke ¹⁶⁾)

2.1 Standortfragen von Handwerksbetrieben in der nachhaltigen Stadt

Die Standortanforderungen des Handwerks sind so vielfältig wie seine über 130 Gewerke. Die Ladenhandwerke wie Bäckereien, Friseursalons, Augenoptik oder Schustereien benötigen Geschäftslokale. Aber auch andere Gewerke mit geringen Emissionen wie Buchbinde-, Dentaltechnik- oder Goldschmiedebetriebe finden ihren Platz in Wohn- und Mischgebieten. Selbst viele Ausbaugewerke wie Heizungsinstallation und Fensterbau nutzen solche Standorte für Büro, Lager und Präsentation, während die eigentlichen Tätigkeiten bei der Kundschaft ausgeführt werden. Andere Gewerke wie Metallbau, Tischlerei, Zimmerei oder Kfz-Handwerke sind jedoch auf Werkstätten und Flächen für ihre Fuhrparks und Maschinen angewiesen.¹⁷

Für eine verträgliche Mischung von Wohnen und Handwerk gibt es vielfältige Möglichkeiten: Manches geht Wand an Wand, anderes auf demselben Grundstück oder im Häuserblock. Nicht alles passt räumlich eng zusammen, bei einigen Kombinationen wäre der Aufwand zur Konfliktbewältigung viel zu hoch. Mischung ist wichtig, aber nur realisierbar in einer jeweils plausiblen Körnigkeit, beispielsweise auf eigenen Grundstücken in den Quartieren, in separaten Bauten auf hinteren Grundstücksbereichen, Gebäuden mit immissionsmindernder Back-to-Back-Erschließung¹⁸, am Rand der Quartiere oder in innerstädtischen Peripherien, wo kleinteilige Gewerbeflächen eingeordnet werden können sowie in ehemaligen Kaufhäusern

¹⁶ vgl. Benke, C. (2022b)

¹⁷ vgl. Benke, C. (2022a)

¹⁸ Back-to-Back-Erschließung bezieht sich auf eine Erschließung von Grundstücken, bei der mehrere Anlagen oder Gebäude parallel oder in Reihe errichtet werden.

für Manufakturen oder Schauwerkstätten. In jedem Fall ist für die Betriebe die langfristige Sicherheit des Standorts von großer Bedeutung, da hier ein wichtiger Teil des Betriebsvermögens liegt. Konflikte mit der Nachbarschaft sind eine große Belastung. Gemeinsam mit den Kommunen sollte deshalb das Handwerk um mehr Verständnis der Stadtgesellschaft werben. Auch die nachhaltige Stadt wird trotz aller technischen Fortschritte nicht frei von Geräuschen und Gerüchen sein.¹⁹

Für die Kommunalpolitik ist es eine große Herausforderung, Handwerksbetriebe in den Städten zu halten. Gerade in Hinblick auf das Handwerk stellt sich zudem die Bodenpreisfrage, da kaum ein Investor innerstädtische Flächen für Betriebe mit geringerer Wertschöpfung pro Quadratmeter vorsehen wird, wenn er auch Büros bauen könnte. Das neue „Urbane Gebiet (MU)“ kann eine Chance zur Organisation von Konflikten und zur Steuerung von Nutzungsformen sein. Es ist aber kein Allheilmittel. Die Optionen zur Sicherung des Handwerks innerhalb von MU bleiben begrenzt beziehungsweise erfordern begleitende Maßnahmen der Kommunen außerhalb der Baunutzungsverordnung, um die bloße Nutzung durch hochverdichteten Wohn- und Bürobau zu vermeiden.²⁰

Erfolgreich kann kommunale Bauleitplanung nur dann sein, wenn sie mit aktiver Stadtentwicklungs- und Wirtschaftsförderungspolitik einhergeht. Stabile Nutzungsmischung und damit städtische Resilienz ist nicht mit einem einzigen Instrument, sondern nur im gezielten Zusammenwirken von Baurecht, Stadtentwicklungs- und Flächenpolitik, Verwaltungshandeln, moderner Fertigungs- und Immissionsschutztechnik und innovativem Städtebau sowie wachsender gegenseitiger nachbarschaftlicher Akzeptanz erreichbar. Laufende strategische „Masterplan“-Initiativen, die in einigen deutschen Städten vorausschauend Flächenbedarfe für das Handwerk analysieren und lokalisieren sowie die bewusste Sicherung von innerstädtischen Gewerbestandorten gegen Umnutzung sowie neue Strategien für innerstädtische Handwerkerhöfe weisen in die richtige Richtung.²¹

2.2 Bestehende und zukünftige Potenziale des Handwerks für die Stadtentwicklung

Eine nachhaltig orientierte Stadtentwicklungspolitik muss bemüht sein, der Verdrängung des Handwerks Einhalt zu gebieten und die handwerklichen Potenziale zu integrieren in folgende aktuelle Politikansätze:²²

- **Energiewende:** Sie braucht Expertise vor Ort, besonders für das ambitionierte Ziel, die Sanierungsquote deutlich zu erhöhen. Energetische Sanierung besteht vor allem aus vielen einzelnen Verbesserungen, die eher kleinere spezialisierte Betriebe leisten. Auch die komplexer werdende Haustechnik erfordert langfristige und sachkundige Wartung.
- **Demographischer Wandel:** Die älter werdende Stadtgesellschaft fragt vermehrt Leistungen bei Umbau, Renovierung, technischem Service und Gebäudereinigung nach.

¹⁹ vgl. Benke, C. (2022a)

²⁰ vgl. Beibl, T. (2021)

²¹ vgl. Benke, C. (2022b)

²² vgl. Benke, C. (2022a)

- **Regionale Wertschöpfung:** In den letzten Jahren wurde in vielerlei Hinsicht die Abhängigkeit von globalen Lieferketten immer deutlicher. Vor diesem Hintergrund gewinnen Konzepte der Vertiefung regionaler Wertschöpfungsketten und der urbanen Produktion an Bedeutung.²³
- **Recht auf Reparatur:** Damit wollen die EU und die Bundesregierung der Gewohnheit des Wegwerfens statt des Reparierens von Elektrogeräten, Möbeln, Schuhen oder Kleidung entgegenwirken. Auch dafür werden mehr Dienstleister in städtischen Quartieren gebraucht.
- **Kurze Wege im Quartier:** Die Relevanz von erreichbarer Nahversorgung, für die die Ladenhandwerke wichtige Aufgaben wahrnehmen, ist sehr wichtig. Mit wachsendem Verbraucherbewusstsein entstehen neue Nachfragen nach qualitätsvollen regionalen Lebensmitteln, Textilien oder Einrichtungsgegenständen.
- **Erreichbarkeit und Mobilität:** Das Handwerk benötigt Standorte nah zur Kundschaft für möglichst kurze Anfahrtswege. Doch die Betriebe müssen sich heutzutage ungewollt immer weiter draußen ansiedeln. Mit der fatalen Folge, dass der Verkehr noch mehr zunimmt. Alle, die auf Elektromobilität umsteigen, sind auf die Kfz- und Elektrohandwerke angewiesen. Für Handwerksbetriebe selbst sind die Auswirkungen der Mobilitätswende vielschichtig: Im Unterschied zum privaten Bereich ist ein Umstieg auf Angebote des öffentlichen Verkehrs kaum möglich. Im Gegensatz zu anderen gewerblichen Sektoren ist auch die Einbindung in Letzte-Meilen-Systeme nur selten umsetzbar. Potenziell kann das Handwerk jedoch davon profitieren, wenn andere solcher ersetzbaren Verkehre das Straßennetz weniger belasten würden. In den Fuhrparks findet aktuell eine Antriebswende statt, seitdem auch leichte Transporter in zuverlässiger Qualität als Elektromobile zur Verfügung stehen. Teilweise kommt der Strom dafür schon aus eigenen Anlagen. Auch die Nutzung von Lasten-fahrrädern ist für viele Gewerke im innerstädtischen Bereich interessant. Die meisten Handwerksbetriebe bleiben aber auf eigene Transporter angewiesen, die stets auch mobile Werkstatt und rollende Materiallager sind. Die handwerklichen Verkehre werden leider zu oft vergessen, wenn an Hauptstraßen Radschutzstreifen angelegt oder Wohngebiete verkehrsberuhigt werden. Solche Konzepte können sinnvoll sein, allerdings muss der Handwerksverkehr über Lade- und Servicezonen oder andere unbürokratische Zugangsrechte mitberücksichtigt werden, ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen. Flexibilität ist hier besonders wichtig: Die vielen Reparatur-, Wartungs- und Notfalldienste, die ein Betrieb an einem Tag bei verschiedenen Kundinnen und Kunden durchläuft, sind schwer zeitgenau zu planen.²⁴

Nutzen der Mobilitätsplanungen für Städte und Handwerkswirtschaft hängen wesentlich davon ab, ob sich das Handwerk als Partner für die Mobilitätswende noch stärker als bisher etablieren kann, was im nun folgenden Kapitel näher beleuchtet werden soll.

²³ vgl. Benke, C. (2021)

²⁴ vgl. Benke, C. (2022a)

3. Handwerk als Mobilitätswendepartner in Städten

Gewerbliche Verkehre sind sehr vielfältig. Angesichts der Klimaziele stehen auch sie vor großen Herausforderungen. Bislang richtete sich der Blick vorrangig auf großräumige Anlieferverkehre von Handel und Industrie sowie die Organisation von Liefer- und Paketdiensten. Ein bedeutender Teil entfällt jedoch auf Handwerk, Pflegedienste und anderes Kleingewerbe – deren Dienste für die Stadt der kurzen Wege, den klimagerechten Umbau und den Umstieg auf Elektromobilität dringend gebraucht werden. Tätigkeiten und Transportvorgänge dieser meist kleinen und mittelgroßen Unternehmen unterscheiden sich sehr. Häufig werden bei der Planung die Bedürfnisse von örtlichen Gewerbetreibenden nur unzureichend beachtet. Mancher Vorschlag ist mit der Arbeitspraxis nicht oder nur schwer zu vereinbaren. Umgekehrt ist bei den Betrieben vielfach eine pauschale Abwehrhaltung zu beobachten, wenn die Fahrradinfrastrukturen verbessert oder Straßenräume neu geordnet werden sollen. Dabei sind für alle Seiten tragfähige Lösungen möglich, was jedoch Offenheit von den verschiedenen Seiten erfordert.²⁵

3.1 Aktuelle Entwicklungen bei der Mobilität von Handwerksbetrieben

Die Verlagerung von bedeutenden Teilen des privaten Pkw-Verkehrs auf Fahrrad und ÖPNV dürfte dazu beitragen, bestehende Konflikte erheblich zu reduzieren. Und dadurch eröffnen sich letztlich auch Chancen, um nicht substituierbare Kfz-Verkehre von Handwerk und Kleingewerbe auf dem Weg zu ihren Aufträgen besser abzuwickeln. Das Aufwerten öffentlicher Räume schafft zudem neue Möglichkeiten für stationäre Gewerbe in den Quartieren: Bäckereien, Fleischereien und Konditoreien gewinnen attraktive Außenbereiche. Die öffentliche Entsorgung, Notdienste, der Nahverkehr sowie die Transporte mobilitätseingeschränkter Personen bleiben auch zukünftig weitgehend auf Kraftfahrzeuge angewiesen. Ihr Verkehrsvolumen ist aber gering. Zulieferer für den Handel sowie die Paketdienste lassen sich teils durch geschickte Bündelung und Logistik effizienter abwickeln. Solche Systeme passen aber nur selten für Pflegedienste, Handwerk und sonstige Serviceleistungen. Die Aufgabe vorausschauender Politik wäre es, diese Verkehre als eigenständige Akteure zu begreifen, die besondere Rahmenbedingungen benötigen. Das heißt aber nicht, dass diese Verkehre keinem Wandel unterliegen. Die gewerblichen Fahrzeuge müssen emissionsfrei sowie besser in den Stadtraum integriert werden. Alternative Transport- und Fahrzeugkonzepte sind zu erproben. Handwerkliche Verkehre nehmen in den Innenstädten nicht generell zu. Sie folgen der Nachfrage nach Bauleistungen und anderen Diensten. Das massive Wachstum des privaten Pkw-Verkehrs und der Paketdienste führt jedoch zur verbreiteten Wahrnehmung, dass Straßenräume von Transportern überlastet sind. Gewerbe, die mit Service und Wartung beschäftigt sind, nutzen heute vor allem Pkws: Kombis und Kleinbusse, teils auch Kleinwagen, wie die Pflegedienste. Leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen benötigen eher Betriebe, die mit dem Ausbau und der Montage beschäftigt sind, oder solche, die Filialen beliefern, wie etwa Bäckereien. Einige Gewerke wie Dachdecker, Gerüstbauer und gewerbliche Wäschereien brauchen auch schwerere Fahrzeuge bis 7,5 Tonnen. Das Fahrzeug ist im Handwerk meist mehr als ein Transportmittel: Es ist auch rollende Werkstatt und mobiles Lager. Was vor Ort alles gebraucht wird, ist im Detail kaum vorhersehbar. Deshalb befindet sich eine gewisse Grundausstattung von Werkzeugen und Ersatzteilen im Wagen, auf das man spontan zurückgreifen kann. Ein Arbeitstag besteht aus Touren zu vielen

²⁵ vgl. Benke, C. (2023)

Aufträgen in unterschiedlichen Stadtvierteln: So reicht das Einsatzfeld eines Fachbetriebes für Sanitär und Heizungsbau vom Notdienst wegen einer Rohrverstopfung über die Montage eines Ersatzheizkörpers bis hin zum Einstellen einer Wärmepumpe. Pflegedienste und Gebäudereinigungen haben noch relativ klare Zeitpläne. Die meisten handwerklichen Betriebe aber können nicht genau planen, wie lange jeder einzelne Wartungs- oder Montageauftrag dauert. Notdienste bei Rohrbruch, Dach- oder Elektroschäden erfordern noch mehr zeitliche Flexibilität.²⁶

Der Transformationsprozess hin zu einem klimaneutralen Verkehr und neue Anforderungen an die Nutzungen von Stadträumen bedingen auch vielfältige Anpassungsprozesse in den Fuhrparks und den betrieblichen Abläufen im Handwerk. Auf den Bedarf der Handwerksbetriebe abgestimmte neue Mobilitätskonzepte und Mobilitätsformen 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 Beschäftigten bei Fahrten zur Kundschaft oder zu Baustellen zu gewinnen, hat der Zentralverband des deutschen Handwerks (ZDH) gemeinsam mit 47 Handwerkskammern im 3. Quartal 2024 eine Umfrage zum Thema "Mobilität im Handwerk" in Deutschland durchgeführt. Die Umfrageergebnisse zeigen, dass das Handwerk aufgrund seiner spezifischen Tätigkeitsfelder auch in Zukunft nicht auf eigene Fahrzeuge verzichten kann. Die Betriebe zeigen sich weiterhin vielfach offen für alternative Antriebstechniken und neue Ansätze der Fahrzeugtechnik. Voraussetzung ist jedoch ein geeignetes Fahrzeugangebot, das für viele Einsatzbereiche noch immer fehlt oder noch unwirtschaftlich ist. Dennoch hat der Anteil der Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechniken in den letzten Jahren weiter deutlich zugenommen. Insgesamt haben sich 8.262 Handwerksbetriebe in Deutschland an der Umfrage beteiligt. Folgende zentrale Ergebnisse hinsichtlich aktueller Entwicklungen bei der Mobilität von Handwerksbetrieben haben sich in der ZDH-Umfrage ergeben:²⁷

- Die vorherrschenden Antriebsarten für von Handwerksbetrieben genutzte Fahrzeuge 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 Bundesregierung sich die stärkere Verbreitung von Fahrzeugen mit klimafreundlichen Antrieben im gewerblichen Bereich als politisches Ziel setzt, wird sie dieses Ziel 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.

²⁶ vgl. Benke, C. (2023)

²⁷ vgl. Zentralverband des deutschen Handwerks (2025)

- 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 sowie bei der Belieferung von Kundschaft 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 bei der Kundschaft 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.

Abbildung 2 illustriert die Antworten der über 8.000 Handwerksbetriebe in Deutschland, die sich an ZDH-Umfrage beteiligt haben, auf die Frage „Wodurch würde sich die Situation für Ihren Handwerksbetrieb verbessern?“:²⁸ Außer den Abstellmöglichkeiten an den Betriebssitzen wurden auch die Abstelloptionen der Handwerkerfahrzeuge vor Ort bei der Kundschaft 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 für Inhaber von Handwerkerparkausweisen (24 Prozent) und dass diese flächendeckend und kommunenübergreifend angeboten werden (26 Prozent). Ergänzend zum Ausbau von Erleichterungen bei der Nutzung von Handwerkerparkausweisen wurde zudem die Einrichtung von handwerksgerechten Lade- und Servicebereichen in Gebieten mit besonders starkem Parkraumangel als sinnvoll erachtet. 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 Auftrags-erbringung 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 zukünftige Ausbau des Straßennetzes, den 17 Prozent der Betriebe als sinnvoll erachten.

²⁸ vgl. Zentralverband des deutschen Handwerks (2025)

Wodurch würde sich die Situation für innerörtliche Handwerksverkehre verbessern?

in % der an der Sonderumfrage zur „Mobilität im Handwerk“ (Herbst 2024) teilnehmenden hochgerechneten Betriebe - Mehrfachnennungen waren möglich

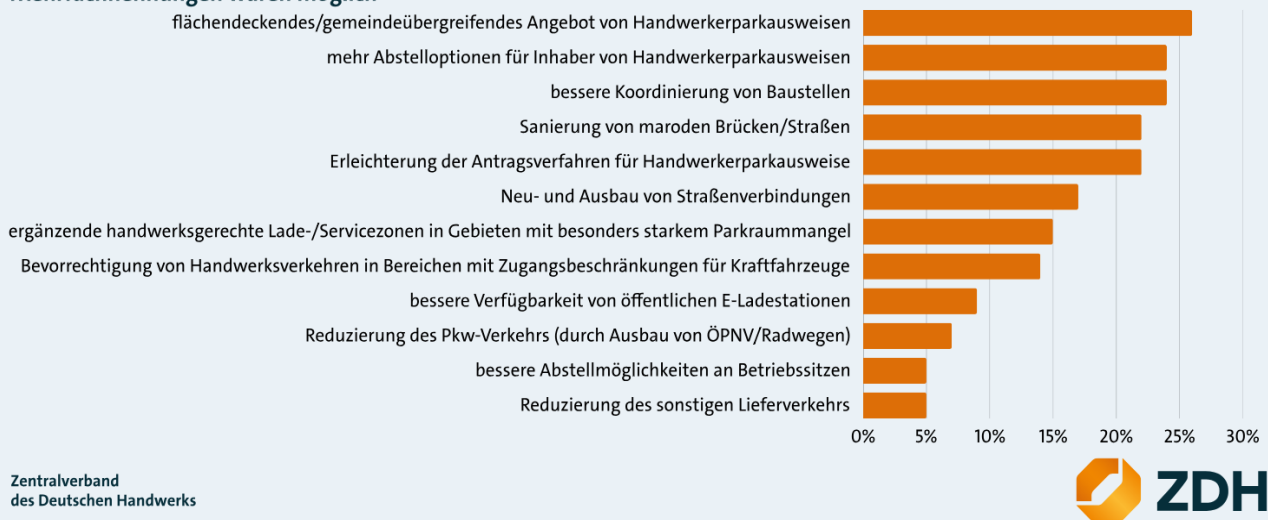


Abbildung 2: Ergebnis der Umfrage zum Thema „Mobilität im Handwerk“ (Quelle: Zentralverband des deutschen Handwerks ²⁹)

3.2 Lösungsansätze für die zukünftige Mobilität im Handwerk

Der Straßenraum wandelt sich: An vielen Hauptverkehrsrouten werden zurzeit Fahrradstreifen ausgewiesen, auf denen gemäß Straßenverkehrsordnung weder Halten noch Parken erlaubt ist. Die anliegenden Gebäude müssen jedoch für Wartungs- und Montagearbeiten erreichbar bleiben. Problematisch wird die Situation, wenn gleichzeitig Ausweichstellplätze in den angrenzenden Wohngebieten verschwinden. Dies betrifft auch Handwerksbetriebe, die ihren Standort in den Wohn- und Mischgebieten haben. Solche Umgestaltungen des Straßenraums können vor Ort sinnvoll sein. Das betroffene Gewerbe muss aber in die Erarbeitung von Konzepten eingebunden sein. Folgende Ansätze für die Bewältigung von standortbezogenen Nutzungskonflikten hinsichtlich Erreichbarkeit und Mobilität können in Zukunft weiterhelfen:³⁰

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

²⁹ vgl. Zentralverband des deutschen Handwerks (2025)

³⁰ vgl. Benke, C. (2023)

- **Zugänge zu verkehrseingeschränkten Bereichen:** Gewerbetreibende brauchen hier Flexibilität. Festgelegte Zugangszeiten wie heute teilweise in Fußgängerzonen sind nicht auf beliebig viele Quartiere ausdehnbar: Dann könnten Betriebe, die in der ganzen Stadt unterwegs sind, ihre Arbeitsabläufe nicht mehr organisieren. Damit die Kundschaft auch das Ladenhandwerk in Bereichen mit reduzierter Stellplatzzahl erreichen kann, bieten sich falls erforderlich einzelne Kurzzeithaltemöglichkeiten an. Zu denken ist auch an spezielle Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Personen beim Orthopädietechniker und -schuhmacher.
- **Organisation der Zulieferung:** Schon heute werden Massengüter häufig vom Baustoffhersteller direkt zum Einsatzort geliefert. Auch für eher spezialisierte Produkte etablieren sich neue Transportmethoden. Ein erstes Beispiel hierfür ist, dass Produkte des Sanitärbereichs von innerstädtischen Zwischenlagern per E-Lastenrad zum Handwerksbetrieb oder direkt zum Einbauort transportiert werden. Allround-Handwerker-Hubs in der City bleiben wohl eine Illusion: Sie würden durch die Vielzahl von Materialien, voluminösen Baustoffen und gewerkespezifischen Werkzeugen die Größe von Fachmärkten annehmen. Aber in bestimmten Bereichen kann intelligente Materialanlieferung zunehmend Verkehr einsparen.
- **Wandel der Fahrzeugparks:** Wird mehr direkt vom Baustoffhändler angeliefert, können die Kraftfahrzeuge der Bau- und Ausbaugewerke etwas kleiner ausfallen. Vielfach lassen sich innerstädtisch Elektroroller für die Fahrt zum Aufmaß sowie Elektro-Kleinfahrzeuge und Elektro-Lastenräder für bestimmte Aufträge nutzen. Die technische Entwicklung ist hier sehr dynamisch und dürfte entscheidend dazu beitragen, Fuhrparks zu bereichern oder Kraftfahrzeuge einzusparen.
- **Antriebswende:** Der Übergang zur Elektromobilität ist – unter entscheidender Beteiligung der Kfz- und Elektrohandwerke – im vollen Gange. Die Fahrzeuge bewähren sich innerorts, schaffen aber auch neue Herausforderungen. Es braucht Lademöglichkeiten direkt bei der Kundschaft oder im öffentlichen Raum – und zwar solche, die von ihrer Größe her auch für das Laden von Transportern geeignet sind.
- **Abstellen am Betriebssitz:** Handwerksbetriebe ohne eigenen Betriebshof brauchen in Bewohnerparkgebieten ebenso wie die dort Wohnenden Parkberechtigungen. Am eigenen Standort stehen die Betriebsfahrzeuge vor allem nachts. Da sind die Parkplätze des Handels und von Behörden leer. Ist auch noch eine Ladesäule vorhanden, wären das in manchen Quartieren prüfenswerte Ergänzungen.
- **Betriebliches Mobilitätsmanagement:** Kammern und Verbände unterstützen in vielen Regionen bereits die Betriebe bei der Optimierung ihrer Fuhrparks, ihrer Routen und auch ihrer Beschäftigtenmobilität.

Umgestaltungsprojekte werden immer weiträumiger und reichen über einzelne Straßen und Teilquartiere hinaus: Umso wichtiger ist es, dass Handwerksbetriebe und ihre gewerblichen Organisationen in die Planungen eingebunden sind. In einigen Städten werden deren Bedürfnisse mittlerweile auch verstärkt erkannt und in Masterplänen oder bei Planungen für neue Quartiere häufiger berücksichtigt. Diese Ansätze sollten mehr Nachahmung finden. Wer die nachhaltige Innenstadt und die lebendige Ortsmitte will, muss sie

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

4. Fazit und weiteres Forschungspotenzial

Neue Geschäftsmodelle und veränderte Strukturen bieten, auch durch vermehrte Digitalisierung, Potenziale im deutschen Handwerk, um individuell auf die Wünsche der Kundschaft einzugehen und dadurch die Nähe zu Kundinnen und Kunden weiter zu stärken. Neben Dienstleistungen sollte auch die Fertigung nah bei den Menschen in inneren Stadtbereichen Deutschlands umgesetzt werden. Eine stabile Nutzungsmischung und damit städtische Resilienz sind nicht mit einem einzigen Instrument, sondern nur im gezielten Zusammenwirken von Baurecht, Stadtentwicklungs- und Flächenpolitik, Verwaltungshandeln, moderner Fertigungs- und Immissionsschutztechnik sowie innovativem Städtebau und wachsender gegenseitiger nachbarschaftlicher Akzeptanz erreichbar. Die Nähe handwerklicher Dienste und Fertigungen zur Kundschaft wird auch durch die wachsende Zahl älterer Menschen immer wichtiger. Der Klimaschutz und die Energiewende, die mit wachsenden Ansprüchen an Heizungs- und Klimatechnik einhergehen, sowie die Dezentralisierung der Energieerzeugung im Zusammenwirken mit „Smart Home“ schaffen zudem vermehrte Nachfrage nach kundennahem und hochqualifiziertem Service. Mit zunehmendem Qualitätsbewusstsein der Verbraucher werden individuelle handwerkliche Produktionen vor Ort an Bedeutung gewinnen. Nicht zuletzt die Mobilitätswende fordert die Vermeidung von unnötigen Fahrten und damit eine nachhaltige Stadt der kurzen Wege. Für die Ansiedlung und Standortsicherung von Handwerksbetrieben in inneren Stadtbereichen geht es hierbei darum, standortbezogene Nutzungskonflikte unter Berücksichtigung von Erreichbarkeits- und Mobilitätsstrukturen zu identifizieren und zu deren Bewältigung beizutragen. Um dies in der Praxis umzusetzen sind Konfliktlösungsstrategien auf Ebene der Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik, der lokalen Kommunikations- und Beteiligungskultur sowie des Immissionsschutzes zu lösen. Einige in dieser Ausarbeitung benannten Lösungsansätze bezüglich Lade- und Servicezonen, Antriebswende, Organisation der Zulieferung, Wandel der Fahrzeugparks, betrieblichem Mobilitätsmanagement, Abstellen am Betriebsitz sowie Zugängen zu verkehrseingeschränkten Bereichen können in Zukunft gegebenenfalls zur Bewältigung von standortbezogenen Nutzungskonflikten beitragen.

Außerdem könnten ergänzende zukünftige Konzepte darauf abzielen, durch die Schaffung von gewerblichen Sharing-Konzepten sowie Nutzung bestehender Mobilitätsangebote den Fuhrpark von Handwerksbetrieben zu optimieren und so die notwendige verbesserte Nutzung von Verkehrsressourcen im deutschen Handwerk anzustoßen. Gemeinsam mit Forschungsinstituten könnte so gesellschaftliche Transformation angestoßen und vom Handwerk maßgeblich mitgestaltet werden, auch indem Prozesse der digitalen Transformation im Handwerk begleitet werden und die Breitenwirkung durch die Vernetzung mit Handwerkskammern unterstützt wird. Damit könnten bisher vorherrschende Hemmnisse im Handwerk hinsichtlich der Nutzung neuer Mobilitätsformen identifiziert und in Erfolgsfaktoren überführt werden. Durch die verstärkte Bereitstellung von Sharing-Angeboten könnte die Flächeninanspruchnahme für betriebliche Mobilität reduziert werden. Dies könnte unmittelbar zur Gestaltung attraktiver und lebenswerter Quartiere beitragen und dabei helfen, Handwerksbetriebe in den Städten zu halten. Mit in solchen Forschungsprojekten entwickelten zusätzlichen

Mobilitätskonzepten können sich Handwerksbetriebe zu zentralen Akteuren und Multiplikatoren vor Ort entwickeln, um die Mobilitätswende weiter zu beschleunigen. Zudem sollten Handwerksbetriebe und ihre Handwerksorganisationen in die Planungen solcher städtischen Mobilitätskonzepte noch verstärkter eingebunden sein.

Angesichts des weiterhin bestehenden Forschungsdefizites können darüber hinaus zusätzlich weitere angedachte Untersuchungen für die zukünftige Standortsicherung des Handwerks in Innenstädten und inneren Stadtbereichen einen wertvollen Beitrag leisten. Darin soll es noch verstärkter um Beitrag und Beteiligungsmöglichkeiten des Handwerks zur Stärkung des urbanen Raums in Deutschland gehen. Im Rahmen einer Analyse zur Verankerung von verschiedenen Gewerken des Handwerks im urbanen Raum und zu zusätzlichen Möglichkeiten zur Stärkung des urbanen Raums könnten hierbei zukünftig noch intensiver als bisher Handwerksbetriebe verschiedener Gewerke einbezogen werden. Durch eine Darstellung schon bestehender kommunaler – auch unter Einbezug des Handwerks – durchgeführter Maßnahmen in urbanen Räumen Deutschlands und durch eine Sammlung von gelungenen Beispielen zur Einbringung in Informationsplattformen ist es das Ziel hierbei Handreichungen des Handwerks für die Beteiligung an örtlichen Innenstadtentwicklungsprojekten zu entwickeln. Solch zukünftig angedachte Forschungsarbeit hat für die Handwerkswirtschaft sowohl Anregungen zur Sicherung und Neuerschließung von innerörtlichen Standorten von Handwerksbetrieben im Fokus als auch Möglichkeiten zu größerer „Sichtbarkeit“ der modernen Angebote des Handwerks für die Kundschaft und für potenzielle Fachkräfte. Zudem sorgt sie für eine weitere Sensibilisierung der Kommunen und der Kommunalpolitik für Potenziale des Handwerks in den Städten. Es ist darüber hinaus angedacht, dass zukünftige Forschungsarbeit auch Möglichkeiten erörtert hinsichtlich der Erarbeitung von standortangepassten Konzepten in städtischen Bereichen. Ladenhandwerke sowie kleine und mittlere Handwerksbetriebe anderer Gewerke mit urbanen Bestandssitzen oder Interesse an zukünftigen städtischen Standorten könnten hiervon profitieren. Außerdem soll auch zukünftig die Zusammenarbeit zwischen der Kommunalpolitik und den Akteuren der Handwerksorganisationen noch intensiver bedacht und gefördert werden, sodass gemeinsam die Bedeutung des Handwerks zur Sicherung der deutschen Innenstädte als attraktiven Arbeits- und Lebensorten sich weiter erhöht.

Quellenverzeichnis

- Beibl, T. (2021): Urbane Gebiete nach §6a BauNVO und ihre Auswirkungen auf Betriebsstandorte und Neuansiedlungen im Handwerk. München.
- Benke, C. (2021): Urbane Produktion und Handwerk 4.0 – Perspektiven der Innenstädte als Zukunftsstandorte für das Handwerk. In: Krüger/Piegeler/Spars (Hrsg.): Urbane Produktion - Neue Perspektiven des produzierenden Gewerbes in der Stadt? Stuttgart. S. 91-104.
- Benke, C. (2022a): Handwerk und nachhaltige Stadtentwicklung: Motoren der Transformation. In: AKP – Fachzeitschrift für alternative Kommunalpolitik 3/2022, Seite 29-31.
- Benke, C. (2022b): Handwerk und städtische Resilienz. Bedeutung und Potenziale ansässiger Betriebe für nachhaltige und resiliente Quartiere. In: PlanerIn 2/2022 – Mitgliederfachzeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesplanung, S. 27-30.
- Benke, C. (2023): Kleingewerbe und Handwerk in Städten und Gemeinden. Partner der Mobilitätswende. In: AKP – Fachzeitschrift für alternative Kommunalpolitik 3/2023, Seite 36-39.
- Bundesministerium des Innern und für Heimat (2021): Innenstadtstrategie des Beirats Innenstadt beim BMI. Die Innenstadt von morgen – multifunktional, resilient, kooperativ. Online verfügbar unter <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/themen/bauen/wohnen/innenstadtstrategie.pdf> (zuletzt geprüft am 23.11.2023).
- Europäische Union (2020): Neue Leipzig Charta 2020: Die transformative Kraft der Städte für das Gemeinwohl. Online verfügbar unter <https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/Webs/BMWSB/DE/veroeffentlichungen/wohnen/neue-leipzig-charta-2020.pdf> (zuletzt geprüft am 23.11.2023).
- Kemmer, J.; Schweiger, S.; Taubert, J. (2023): Studie zu den Anforderungen und Erwartungen der Generation Z an den Einzelhandel. Hochschule Konstanz. Online verfügbar unter: <https://publica.fraunhofer.de/bitstreams/6e301bcb-d98f-4497-859e-4ac3f8962ffc/download> (zuletzt geprüft am 10.11.2025).
- Ribbeck-Lampel, J. & Weidner, S. (2024): Von Leitfunktionen, Nutzungsmischung, Krisen und Chancen. Standort 48, 200–208. Online verfügbar unter: <https://doi.org/10.1007/s00548-023-00887-6> (zuletzt geprüft am 10.11.2025).
- Siegele, J. & Berten, V. (2023): Handwerk in Innenstädten. Institut für Betriebsführung im DHI e. V. Online verfügbar unter: <https://www.itb.de/veroeffentlichungen/#1709734192551-bc02af05-7cdc> (zuletzt geprüft am 10.11.2025).
- Süddeutsche Zeitung (2022): Konsumflaute setzt Handel zu: Ideen für Innenstädte gesucht. Artikel vom 17.10.2022. Online verfügbar unter <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/handel-hanau-konsumflaute-setzt-handel-zu-ideen-fuer-innenstaedte-gesucht-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-221017-99-151954> (zuletzt geprüft am 15.12.2025).
- Thomä, J. (2016): Die Rolle von Handwerksunternehmen für die volkswirtschaftlichen Funktionen des Mittelstands. Göttinger Beiträge zur Handwerksforschung (Heft 11). Göttingen.

Thomä, J. (2017): Ehrenamtliches Engagement der Arbeitgeber im nordrhein-westfälischen Handwerk – Empirisches Erscheinungsbild und wirtschaftliche Bedeutung. Studie im Auftrag des Westdeutschen Handwerkskammertags. Düsseldorf.

Weber, S. & Siegele, J. (2025): Innenstadt und Innovation. Ergebnisse einer Befragung in Innenstädten in Baden-Württemberg. Online verfügbar unter: <https://publica-rest.fraunhofer.de/server/api/core/bitstreams/611d5de3-d255-4b01-9495-bb1a16fa20ff/content> (zuletzt geprüft am 10.11.2025).

Zentralverband des deutschen Handwerks (2019): Betriebsstandorte im Handwerk, Ergebnisse einer Umfrage unter Handwerksbetrieben im ersten Quartal 2019. Online verfügbar unter https://www.zdh.de/fileadmin/Oeffentlich/Wirtschaft_Energie_Umwelt/ALT/sonderumfragen/I-2019-Betriebsstandorte/190726_Bericht_Standort_final.pdf (zuletzt geprüft am 15.12.2025).

Zentralverband des Deutschen Handwerks (2024): Kennzahlen des Handwerks. Online verfügbar unter: <https://www.zdh.de/daten-und-fakten/kennzahlen-des-handwerks> (zuletzt geprüft am 15.12.2025).

Zentralverband des deutschen Handwerks (2025): Mobilität im Handwerk. Ergebnisse einer Umfrage unter Handwerksbetrieben im 3. Quartal 2024. Online verfügbar unter: <https://www.zdh.de/ueber-uns/fachbereich-wirtschaft-energie-umwelt/sonderumfragen/sonderumfrage-mobilitaet-im-handwerk> (zuletzt geprüft am 16.12.2025).