

Zustand der Straßeninfrastruktur

Ergebnisse einer Umfrage unter Handwerksbetrieben
im ersten Quartal 2016

Berlin, Juli 2016

Vorbemerkungen

Die öffentliche Diskussion über den Zustand des deutschen Straßennetzes hat sich in den letzten Jahren zunehmend intensiviert. Als Hauptursache für die wahrgenommenen Verschlechterungen des Straßenzustands wurde dabei ein Investitionsstau auf allen beteiligten Verwaltungsebenen (Bund, Länder und Kommunen) ausgemacht. Nach einhelliger Einschätzung sind im gesamten Bundesgebiet in den letzten Jahrzehnten zu geringe Mittel in den Erhalt der Straßen geflossen. Um aktuelle Daten über den Zustand der Straßeninfrastruktur aus Sicht der Handwerksbetriebe – die zur Aufrechterhaltung ihrer Geschäftstätigkeit auf ein funktionstüchtiges Straßennetz angewiesen sind – zu erhalten, hat der ZDH im Zuge der Konjunkturberichterstattung für das erste Quartal 2016 gemeinsam mit 35 Handwerkskammern (30 in West- und 5 in Ostdeutschland) eine Umfrage zum Thema "Zustand der Straßeninfrastruktur" durchgeführt. Die Umfrageergebnisse verdeutlichen den zunehmenden Handlungsbedarf bei der Instandhaltung der Straßeninfrastruktur, deren Zustand in letzter Zeit gehäuft zu Beeinträchtigungen für die Nutzer geführt hat:

- Nur etwas mehr als ein Viertel der Handwerksbetriebe bewertet den derzeitigen Straßenzustand als gut oder sogar sehr gut. Dem stehen 14,8 Prozent gegenüber, die die Beschaffenheit der von ihnen genutzten Straßen als gerade noch ausreichend beurteilen und 14,5 Prozent die das Zeugnis mangelhaft ausstellen.
- 42,4 Prozent der Betriebe attestieren eine Verschlechterung bzw. deutliche Verschlechterung des Straßenzustands in den letzten 10 Jahren. Dem stehen lediglich 23,7 Prozent gegenüber, die von einer Verbesserung bzw. deutlichen Verbesserung berichten.

- Ein Drittel der Betriebe sieht seine Geschäftstätigkeit durch den unzureichenden Straßenzustand beeinträchtigt, in deren Folge durchschnittliche wöchentliche Zeitverluste von 7,4 Stunden pro Handwerksbetrieb entstehen.
- Für 48,6 Prozent der Handwerksbetriebe sind Baustellen die Hauptursache für Zeitverluste. Diese sind aber häufig auch auf eine Überlastung der Straßen (39,4 Prozent) oder einen schlechten Fahrbahnzustand (inkl. Langsamfahrstellen) zurückzuführen (33,2 Prozent).
- Die Verkehrspolitik soll einen stärkeren Fokus auf Reparatur und Instandhaltung des Straßennetzes legen (58,3 Prozent). Wichtig sind ebenso der gezielte Abbau von Verkehrsengpässen (34,8 Prozent) und die Entlastung des Straßennetzes durch eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene (24,1 Prozent).
- ÖPP-Projekte werden kritisch gesehen und von 40 Prozent der Betriebe grundsätzlich abgelehnt. Nur 8 Prozent der Handwerksbetriebe sprechen sich für die verstärkte Umsetzung von ÖPP-Projekten bei Neubau oder Sanierung von Straßen aus.

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 direkt im Online-Umfragemodul) wählen. Insgesamt haben sich 5.882 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. Beschaffenheit der Straßeninfrastruktur	4
2. Bedeutung des Straßenzustands für den Geschäftsbetrieb	7
3. Verkehrspolitische Implikationen	9
4. Fragebogen	11
5. Gewerbegruppeneinteilung.....	12

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

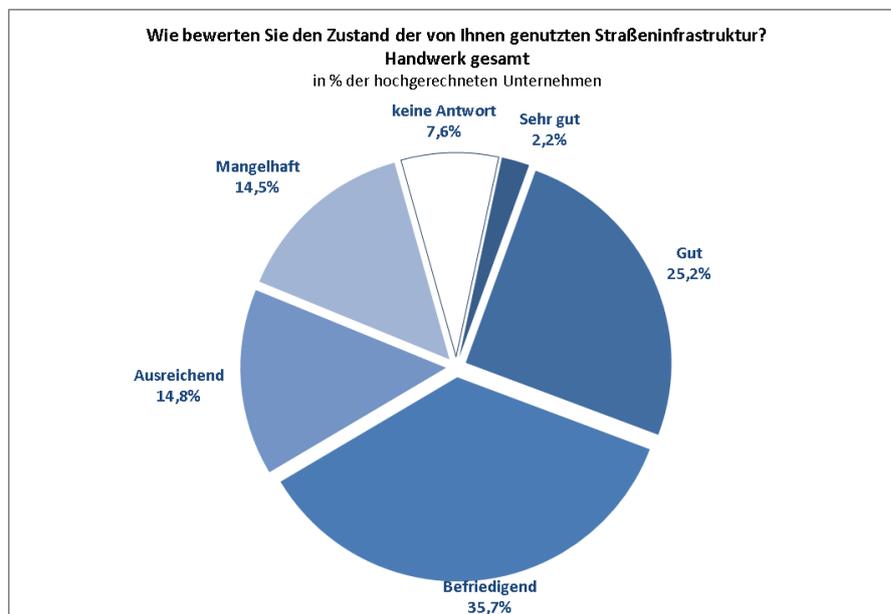
Verantwortlich:
Dr. Alexander Barthel, Leiter der Abteilung Wirtschafts-,
Energie- und Umweltpolitik

Redaktion:
René Rimpler, Referatsleiter Volkswirtschaft/Statistik

1. Beschaffenheit der Straßeninfrastruktur

In den letzten Jahren haben sich die verkehrspolitischen Diskussionen verstärkt um die zu geringen Investitionen in den Erhalt, aber auch in den notwendigen Ausbau, der bestehenden Straßeninfrastruktur gedreht. Dabei war es allgemeiner Konsens, dass sich der Zustand der Straßeninfrastruktur in den letzten Jahren verschlechtert hat. Dies wird beispielsweise durch die (vorübergehenden) Sperrungen wichtiger Autobahnbrücken dokumentiert.

Die Handwerksbetriebe in Deutschland beurteilen den Straßenzustand insgesamt differenziert.



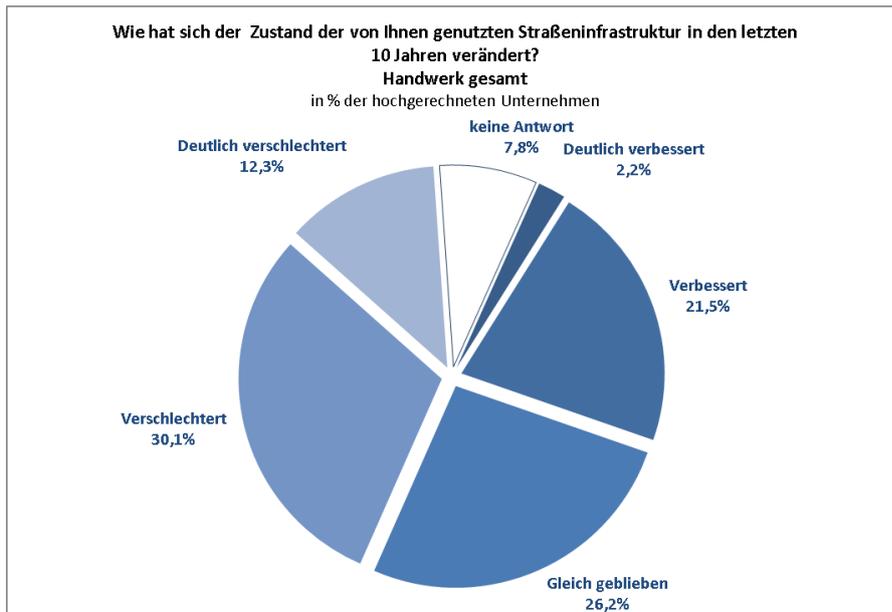
Kaum mehr als ein Viertel der Betriebsinhaber bewertet diesen als insgesamt gut (25,2 Prozent) oder sogar sehr gut (2,2 Prozent). Als befriedigend wird der Zustand der von den Betrieben genutzten Straßenverkehrswege von rund einem Drittel eingeschätzt (35,7 Prozent). Für 14,8 Prozent der Betriebsinhaber im Handwerk erreicht die Beschaffenheit der von ihnen genutzten Straßen ein gerade noch ausreichendes Niveau. 14,5 Prozent stellen das Zeugnis mangelhaft aus. Damit ist ein ganz erheblicher Teil der Handwerksunternehmen von gerade noch ausreichenden oder schlechten Straßenverhältnissen betroffen.

Am zufriedensten mit dem Straßenzustand sind die Betriebe aus den persönlichen Dienstleistungshandwerken, die jedoch weniger auf längere Transportvorgänge angewiesen sind: 29,5 Prozent beurteilen diesen als sehr gut oder gut. Etwas zufriedener als im Durchschnitt des Gesamthandwerks sind auch die Betriebe der Bauhaupt- und Ausbaugewerke. Hier bewerten 27,9 bzw. 27,6 Prozent der Betriebsinhaber den Zustand der von ihnen genutzten Straßen als mindestens gut. Geringer als im gesamthandwerklichen Durchschnitt sind die Anteile der Betriebe, die den Straßenzustand als sehr

gut/gut beurteilen vor allem bei den Handwerkern für den gewerblichen Bedarf (24,8 Prozent), die oftmals Zulieferer für die Industrie sind und typischerweise auch längere Fahrstrecken absolvieren. In den übrigen Gewerbegruppen sind es mehr als ein Viertel der Betriebe, die die Straßeninfrastruktur als zumindest gut einschätzen. Die Anteile reichen dabei

von 25,5 Prozent in den Lebensmittelhandwerken, über 25,7 Prozent in den Kfz-Handwerken bis zu 26,6 Prozent in den Gesundheitshandwerken. Als mangelhaft wird der Straßenzustand besonders häufig von Lebensmittelhandwerkern bewertet (18,2 Prozent). Überdurchschnittlich oft treffen diese Aussage auch Betriebsinhaber in den Gesundheitshandwerken (16,3 Prozent).

Bei Betrachtung der Betriebsgrößenklassen fällt vor allem auf, dass mit zunehmender Betriebsgröße der Anteil der Betriebe zunimmt, der die von ihnen genutzte Straßeninfrastruktur als



Gewerbegruppen. Im Lebensmittelhandwerk gibt dies mehr als jeder zweite Betrieb an (50,9 Prozent). Da die Lebensmittelbetriebe auch überdurchschnittlich häufig auf innerörtlichen Straßen oder Landstraßen unterwegs sind, ist das auch ein Hinweis darauf, dass vor allem von kommunaler Seite zu wenig Mittel in den Erhalt der Straßen fließen. Deutlich

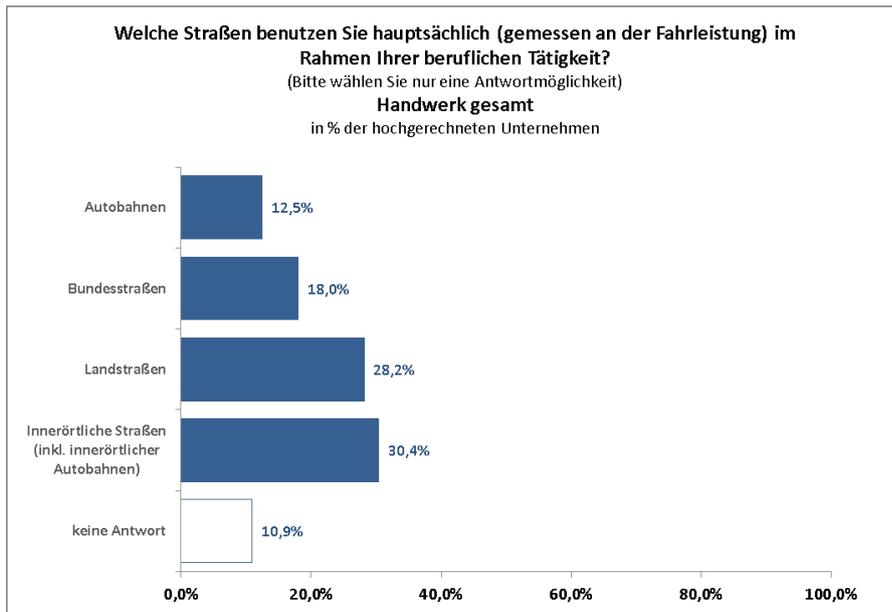
mangelhaft bezeichnet. Unter den Betrieben mit 50 und mehr Beschäftigten liegt dieser mit 20,5 Prozent deutlich über dem Durchschnitt des Gesamthandwerks von 14,5 Prozent. Eine solche Tendenz lässt sich unter den Betrieben, die sehr gute/gute, befriedigende oder ausreichende Bewertungen vergeben, nicht feststellen. Insgesamt scheint die Betriebsgröße auf die Beurteilung des Straßenzustands nur einen untergeordneten Einfluss zu haben.

Noch eindeutiger fällt die Kritik der Betriebe hinsichtlich der Veränderung des Straßenzustands in den vergangenen 10 Jahren aus. Der Anteil der Handwerksbetriebe, der hier eine Verschlechterung oder sogar deutliche Verschlechterung sieht (42,4 Prozent), übersteigt den Anteil, der eine Verbesserung oder deutliche Verbesserung wahrgenommen hat (23,7 Prozent) um beinahe 20 Prozentpunkte. Für 26,2 Prozent der Betriebsinhaber hat sich der Straßenzustand dagegen in den vergangenen 10 Jahren weder zum besseren noch zum schlechteren verändert.

Der Anteil der Betriebe, die eine Verschlechterung oder deutliche Verschlechterung des Straßenzustands in den letzten 10 Jahren feststellen, unterscheidet sich deutlich zwischen den

schlechter als im gesamthandwerklichen Durchschnitt (42,4 Prozent) wird die Entwicklung des Straßenzustands auch von den Handwerkern für den gewerblichen Bedarf (47,5 Prozent) eingeschätzt. In dieser Gewerbegruppe gibt es einen großen Anteil unternehmensbezogener Dienstleister, wie bspw. das Gebäudereinigerhandwerk, die ebenso vornehmlich innerörtliche Straßen für ihren Geschäftsbetrieb nutzen. Sehr kritisch sind auch die Gesundheits- und Bauhandwerke (46,7 bzw. 44,5 Prozent), die ihre Fahrten vor allem auf Landstraßen zurücklegen. Unter dem Durchschnitt im Gesamthandwerk liegen die Ausbau- und die persönlichen Dienstleistungshandwerke (40,8 bzw. 37,2 Prozent). Eine verbesserte oder deutliche verbesserte Straßeninfrastruktur attestieren vor allem die Betriebe der Ausbaugewerke (26,6 Prozent).

Unter den größeren Handwerksbetrieben mit 10 und mehr Beschäftigten liegt der Anteil der Betriebe, nach deren Einschätzung sich der Straßenzustand verschlechtert oder deutlich verschlechtert hat, höher als bei den kleineren Betrieben (45,5 vs. 41,8 Prozent). Der Anteil der Betriebe, die hier eine Verbesserung oder sogar deutliche Verbesserung sehen, liegt bei den Betrieben mit bis zu 9 Beschäftigten genau im



Durchschnitt des Gesamthandwerks von 23,7 Prozent. Bei den Betrieben mit 10 und mehr Beschäftigten nur geringfügig darunter (23,4 Prozent).

Die Handwerksbetriebe nutzen für ihre Geschäftstätigkeit hauptsächlich innerörtliche Straßen (30,4 Prozent) und Landstraßen (28,2 Prozent), wodurch deutlich wird, dass die meisten Handwerksbetriebe ihre Werk- und Dienstleistungen vor allem in der eigenen Region erbringen. Allerdings liegt der Anteil der Betriebe, die hauptsächlich Bundesstraßen und Autobahnen nutzen im Gesamthandwerk bei immerhin 18,0 bzw. 12,5 Prozent, was zeigt, dass auch ein erheblicher Teil der Betriebe überregionale Geschäftsbeziehungen unterhält.

Zwischen den Gewerbegruppen des Handwerks gibt es naturgemäß besonders ausgeprägte Unterschiede bei den Nutzungsintensitäten der verschiedenen Straßenarten. Haupt-

sächlich innerörtliche Straßen nutzen vor allem die Betriebe der Lebensmittelgewerke, die ihre Kundschaft oder weitere Filialen oft direkt im Gemeindegebiet der (Haupt-) Betriebsstätte beliefern (38,0 Prozent). Überwiegende Nutzer von Landstraßen sind die Gesundheitsbetriebe (36,7 Prozent), aber auch die Betriebe der Bauhauptgewerke (30,9 Pro-

zent). Überdurchschnittlich oft auf Bundesstraßen unterwegs sind die Kfz-Betriebe (22,1 Prozent), die Bau- und Ausbaubetriebe (20,6 bzw. 20,0 Prozent) sowie die Betriebe im Lebensmittelhandwerk (18,1 Prozent). Im Fall der Autobahnen trifft dies wiederum auf Bau- und Ausbauhandwerke (14,7 bzw. 13,4 Prozent) sowie die Gesundheitshandwerke zu (13,2 Prozent).

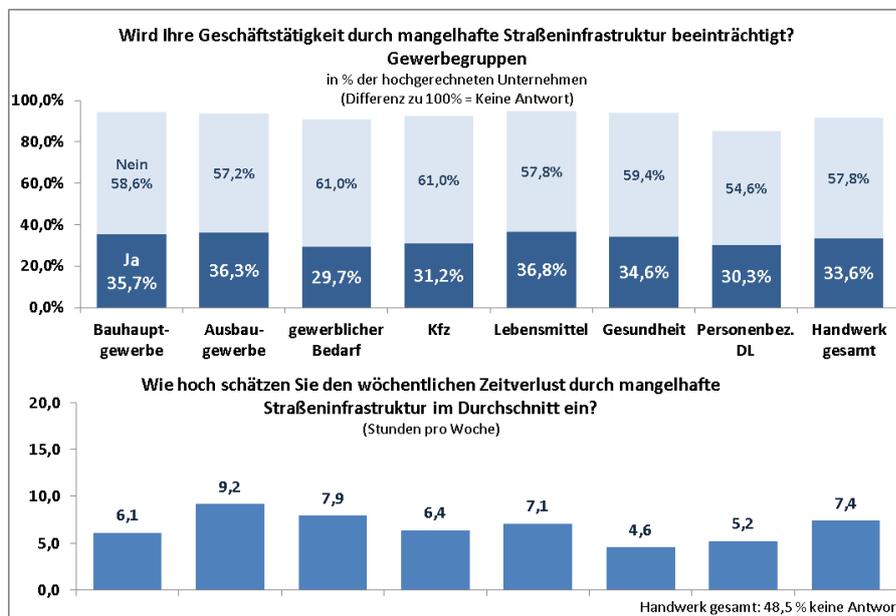
In den verschiedenen Betriebsgrößenklassen entspricht die Verteilung der hauptsächlich genutzten Straßenarten im Großen und Ganzen derjenigen im Gesamthandwerk. Dabei sind Autobahnen und Bundesstraßen bei den größeren Handwerksbetrieben mit 10 und mehr Beschäftigten etwas häufiger die primär genutzte Straßenart (33,7 Prozent), als bei den kleineren Betrieben mit bis zu 9 Beschäftigten (29,9 Prozent). Diese nutzen jedoch bevorzugt Landstraßen für den Weg zu Kunden und Baustellen (28,4 vs. 26,9 Prozent).

2. Bedeutung des Straßenzustands für den Geschäftsbetrieb

Die Umfrage verdeutlicht, dass eine ungenügend instand gehaltene bzw. nicht ausreichend dimensionierte Straßeninfrastruktur negative Auswirkungen auf den Geschäftsbetrieb hat. Ein Drittel der Handwerksbetriebe (33,6 Prozent) gibt dies an. Durch diese Beeinträchtigungen entstehen den Betrieben im Durchschnitt wöchentliche Zeitverluste von 7,4 Stunden.

Dabei sind die Handwerksbetriebe in den Lebensmittelgewerken (36,8 Prozent) sowie die Bau- (35,7 Prozent) und Ausbaugewerke (36,3 Prozent) besonders häufig von Zeitverlusten

oder im Rahmen von Servicefahrten auch durchaus an verschiedenen Arbeitsorten je Werktag tätig und legen entsprechend viele Fahrten zurück. Im Gegensatz dazu sind die Bauhauptgewerke (wöchentlicher Zeitverlust: 6,1 h) i. d. R. nur an einem Arbeitsort am Tag im Einsatz, was die relativ große Abweichung bei den wöchentlichen Zeitverlusten zwischen diesen beiden Gewerbegruppen erklären würde. Die handwerklichen gewerblichen Zulieferer müssen ihre Erzeugnisse oftmals, auch über große Entfernungen, an industrielle Abnehmer ausliefern. In allen anderen Gewerbegruppen



liegt der Zeitverlust unter dem gesamthandwerklichen Durchschnitt von 7,4 Stunden pro Woche. Dabei erreicht der Zeitverlust bei den Betrieben der Gesundheitshandwerke den geringsten Wert in allen Gewerbegruppen (4,6 Stunden pro Woche).

Mit zunehmender Betriebsgröße steigt auch der Anteil der Hand-

werksbetriebe, die ihren Geschäftsbetrieb durch eine mangelhafte Straßeninfrastruktur beeinträchtigt sehen. Bei den Betrieben mit bis zu 9 Beschäftigten (33,2 Prozent) liegt er unter dem gesamthandwerklichen Durchschnitt von 33,6 Prozent, bei den Handwerksbetrieben mit 10 und mehr Beschäftigten mit 35,8 Prozent darüber. Wie zu erwarten fallen die wöchentlichen Zeitverluste durch den Straßenzustand in den Betrieben mit mindestens 50 Beschäftigten am höchsten aus: Hier summieren sich die Zeitverluste im gesamten Betrieb – auch aufgrund der höheren Beschäftigtenzahlen – auf durchschnittlich 16,2 Stunden pro Woche.

Das sind die Gewerbegruppen des Handwerks, die ihre Werk- und Dienstleistungen auf Baustellen erbringen oder ihre Kundschaft bzw. Filialen direkt beliefern. Nicht ganz so stark betroffen sind die Handwerke für den gewerblichen Bedarf (29,7 Prozent), die persönlichen Dienstleistungshandwerke (30,3 Prozent) und die Kfz-Handwerke (31,2 Prozent). Der durchschnittliche wöchentliche Zeitverlust fällt in den Ausbauhandwerken (9,2 Stunden) und den Handwerken für den gewerblichen Bedarf (7,9 Stunden) höher aus als im Gesamthandwerk. Die Ausbauhandwerker erbringen ihre Werkleistungen direkt vor Ort beim Kunden. Dabei sind sie zur Erfüllung kleinerer Aufträge

Hauptursache für das Entstehen von Zeitverlusten sind Straßenbaustellen. Diese werden von 48,6 Prozent der Handwerksbetriebe als Grund für Beeinträchtigungen genannt. Häufig entstehen die Zeitverluste der Betriebe aber auch durch die Überlastung der bestehenden Straßeninfrastruktur (39,4 Prozent) oder den schlechten Fahrbahnzu-

stand inkl. daraus resultierender Langsamfahrstellen (33,2 Prozent). Einschränkungen ergeben sich aber in fast gleichem Umfang durch fehlende Parkplätze (29,1 Prozent), Staus (28,2 Prozent) und Umleitungen aufgrund von Straßen- und Brückensperrungen (26,5 Prozent).

Zeitverluste durch Baustellen entstehen vor allem den Bau- und Ausbauhandwerkern (50,3 bzw. 51,8 Prozent). Weniger stark davon betroffen sind die Kfz-Handwerke (44,3 Prozent) und die persönlichen Dienstleistungshandwerke (44,2 Prozent). Das gleiche Bild ergibt sich bei der Überlastung von Straßen und Brücken als Ursache für den Zeitverlust. Bei den Bau- und Ausbaubetrieben sehen 44,1 bzw. 42,5 Prozent hierin eine Ursache, während es in den persönlichen Dienstleistungsgewerken nur 31,4 Prozent sind. Das Fehlen von Parkplätzen beeinträchtigt verstärkt die Lebensmittel- (31,1 Prozent), persönlichen Dienstleistungs- (30,6 Prozent) und Ausbaugewerke (30,5 Prozent), die häufig direkt vor Ort bei ihren Auftraggebern tätig sind oder Waren anliefern. Die Handwerke für den gewerblichen Bedarf – die oftmals als Zulieferer für die Industrie fungieren und Waren



z. T. auch in engen Zeitfenstern anliefern müssen, um den Produktionsprozess nicht zu beeinträchtigen – berichten überdurchschnittlich häufig von Staus als Ursache von Zeitverlusten (31,6 Prozent). Hiervon berichten nur vergleichsweise wenige Gesundheitshandwerker (22,3 Prozent), die ihre Werk- und Dienstleistungen i. d. R. am Betriebssitz erbringen und Kundenbesuche eher im näheren Umkreis durchführen. Straßen- und Brückensperrungen führen verstärkt in den Lebensmittelgewerken zu Zeitverlusten (31,3 Prozent). In den Gesundheits- und persönlichen Dienstleistungshandwerken liegt der Anteil der betroffenen Betriebe lediglich bei 22,8 bzw. 24,0 Prozent.

Bei Betrachtung der Betriebsgrößenklassen fällt auf, dass die größeren Betriebe im Handwerk stärker den schlechten Fahrbahnzustand, Baustellen, Straßensperrungen und die Überlastung der Straßeninfrastruktur als Ursachen für Zeitverluste und Beeinträchtigung des Geschäftsbetriebs betonen. Bei der Nennung der Ursachen Staus und fehlende Parkplätze überwiegen hingegen kleinere Handwerksbetriebe.

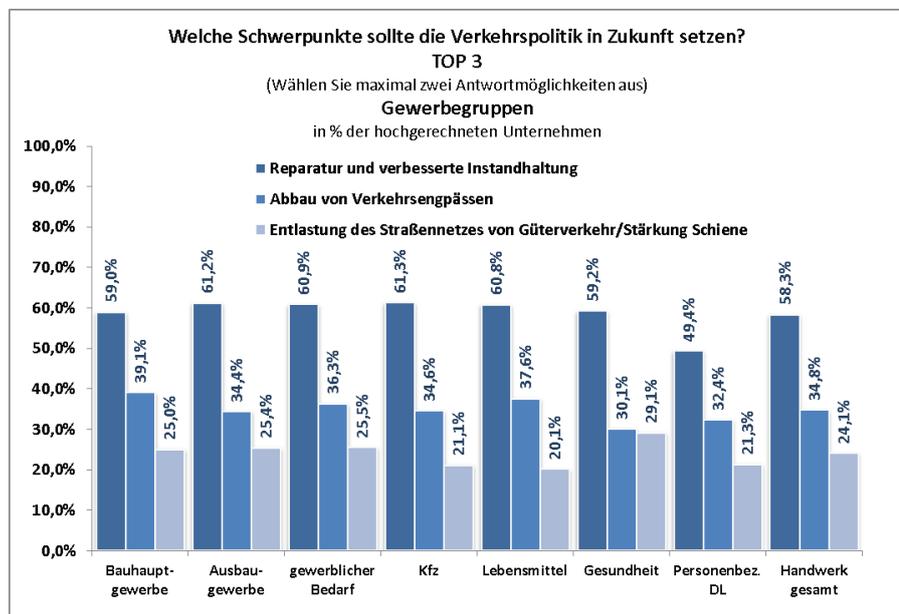
3. Verkehrspolitische Implikationen

Um Beeinträchtigungen und Zeitverluste zukünftig zu verringern, setzen die Handwerksbetriebe auf die verstärkte Reparatur und eine insgesamt verbesserte Instandhaltung der bestehenden Straßeninfrastruktur. Für 58,3 Prozent der Handwerksbetriebe sollte hier der Schwerpunkt der Verkehrspolitik liegen. Ebenfalls als prioritär werden der Abbau von Verkehrsengpässen (34,8 Prozent) und die Entlastung des Straßennetzes durch eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene (24,1 Prozent) beurteilt. Von nachgeordneter Wichtigkeit sind der Neubau von Straßen (17,5 Prozent), die Optimierung der Verkehrsleitsysteme (16,5 Prozent) und die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs zur Entlastung des Straßennetzes von Pendlern (14,6 Prozent). Wobei vom Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs vor allem Entlastungen für die Handwerksbetriebe zu erwarten sind, die vornehmlich innerörtliche Straßen nutzen.

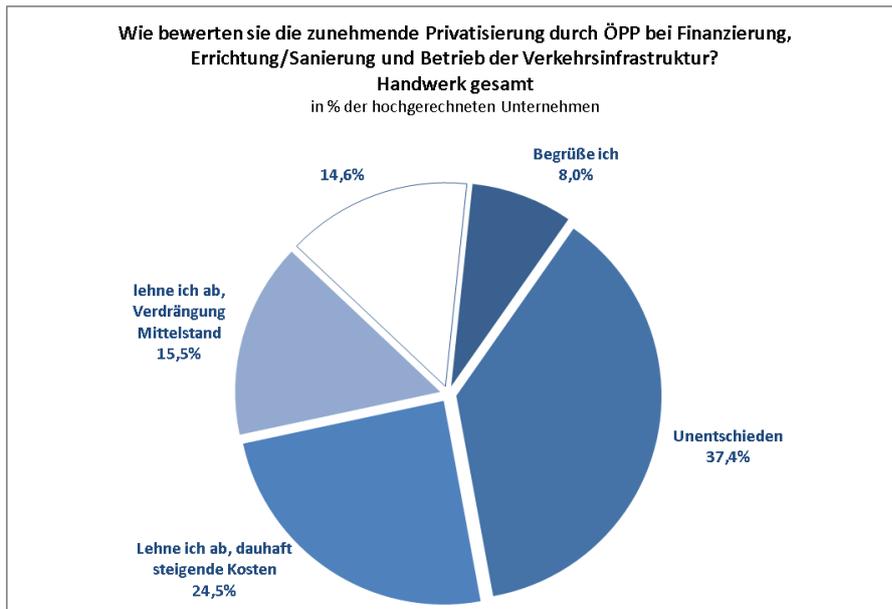
Den drei häufigsten benannten Maßnahmen im Gesamthandwerk messen auch die sieben Gewerbegruppen des Handwerks die höchste Bedeutung bei. Auf eine verstärkte Reparatur und verbesserte Instandhaltung setzen zwischen 49,4 (personenbezogene Dienstleistungshandwerke) und 61,2 Prozent (Ausbauhandwerke) der Betriebe in den Gewerbegruppen. Der Abbau von Verkehrsengpässen ist für

30,1 (Gesundheitshandwerke) bis 39,1 Prozent (Bauhandwerke) der Betriebe besonders wichtig. Die Stärkung des Schienenverkehrs stellt für 20,1 (Lebensmittelhandwerke) bis 29,1 Prozent (Gesundheitshandwerke) eine wichtige Schraube der Verkehrspolitik zur Verbesserung der Nutzbarkeit der Straßeninfrastruktur dar, da hierdurch eine Entlastung des Straßennetzes von schwerem Güterverkehr zu erwarten ist.

Das gleiche Bild ergibt der Blick in die Betriebsgrößenklassen: Auch hier sind die verstärkte Reparatur und verbesserte Instandhal-



tung, der Abbau von Verkehrsengpässen und die Stärkung des Güterverkehrs auf der Schiene die drei Top-Prioritäten. Dabei ähneln sich die Anteile der Betriebe, die sich für diese verkehrspolitischen Schwerpunkte aussprechen, in den einzelnen Betriebsgrößenklassen. Ein Einfluss der Betriebsgröße ist – sowohl bezüglich der Prioritäten als auch der Anteile der Betriebe, die sich für diese aussprechen – damit nicht feststellbar.



Kritisch sehen die Handwerksbetriebe den verstärkten Einsatz von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP) zur Finanzierung und Umsetzung von Neubau oder Sanierung der Verkehrsinfrastruktur. Nur 8 Prozent der Handwerksbetriebe sprechen sich uneingeschränkt dafür aus. Für 37,4 Prozent sind unentschieden, ob dieses Finanzierungsmodell langfristig zu einer Verbesserung des Zustands der Straßeninfrastruktur führen kann. 40 Prozent der Betriebe lehnen ÖPP vollständig ab. Dabei begründen dies 24,5 Prozent mit der Erwartung von dauerhaft steigenden Kosten für die Errichtung und den Betrieb der Straßeninfrastruktur. 15,5 Prozent befürchten das ÖPP-Projekte letztlich zu einer Verdrängung des Mittelstands aus dem Straßenbau führen wird, da sich dieser schon allein aufgrund der Größe dieser Projekte nicht mehr an entsprechenden Ausschreibungen beteiligen kann.

Begrüßt werden ÖPP-Projekte vor allem in den Lebensmittelgewerken (12,3 Prozent) und in den Bauhauptgewerken (10,4 Prozent). Wobei die Bauhauptgewerke gemeinsam mit den Ausbaugewerken auch die Handwerksbereiche sind, in denen der Anteil der Betriebe, die ÖPP-Projekte ablehnen, am höchsten liegt (41,1 bzw. 42,2 Prozent). Durch den

stärkeren direkten Bezug zu ÖPP ist in den Bauhandwerken der Anteil der unentschiedenen Betriebe geringer, da die Betriebe die Auswirkungen der ÖPP-Projekte besser abschätzen können. Dabei liegt die Zustimmung zu ÖPP-Projekten bei den Betrieben mit 50 und mehr Beschäftigten in den Bauhaupt- und Ausbaugewerken höher als in den anderen Betriebsgrößenklassen. Für das Gesamthandwerk kann festgehalten werden, dass die Offenheit gegenüber ÖPP mit der Betriebsgröße wächst, wenn auch auf niedrigem Niveau. Während sich 6,3 Prozent der Einpersonbetriebe im Handwerk für den verstärkten Einsatz von ÖPP aussprechen, sind bei den Betrieben mit mindestens 50 Beschäftigten 14,0 Prozent. Aber auch unter den mittleren und größeren Betrieben wird ÖPP von der großen Mehrheit abgelehnt.

4. Fragebogen

Ergänzungsfragen zur Konjunkturumfrage Frühjahr 2016 „Zustand der Straßeninfrastruktur“

Bitte füllen Sie den Fragebogen online aus unter: zdh2.uniplus.de
Geme können Sie den ausgefüllten Fragebogen auch an Ihre Handwerkskammer zurücksenden.

Handwerkskammer xxx Straße PLZ Ort Faxnummer

Handwerkskammer: _____ Gewerk: _____

Mitarbeiterzahl (einschließlich Betriebsinhaber/-in): _____ Betriebsnummer (wenn bekannt): _____

1) Wie bewerten Sie den Zustand der von Ihnen genutzten Straßeninfrastruktur?

- Sehr gut
- Gut
- Befriedigend
- Ausreichend
- Mangelhaft

2) Wie hat sich der Zustand der von Ihnen genutzten Straßeninfrastruktur in den letzten 10 Jahren verändert?

- Deutlich verbessert
- Verbessert
- Gleich geblieben
- Verschlechtert
- Deutlich verschlechtert

3) Welche Straßen benutzen Sie hauptsächlich (gemessen an der Fahrleistung) im Rahmen Ihrer beruflichen Tätigkeit? (Bitte wählen Sie nur eine Antwortmöglichkeit aus)

- Autobahnen
- Bundesstraßen
- Landstraßen
- Innerörtliche Straßen (einschließlich innerörtliche Autobahnen und Bundesstraßen)

4) Wird Ihre Geschäftstätigkeit durch mangelhafte Straßeninfrastruktur beeinträchtigt?

- Ja
- Nein

5) Wie hoch schätzen Sie den wöchentlichen Zeitverlust durch mangelhafte Straßeninfrastruktur im Durchschnitt ein?

_____ Stunden pro Woche

6) Wodurch entstehen die Zeitverluste hauptsächlich? (Mehrfachnennungen möglich)

- Schlechter Fahrbahnzustand und Langsamfahrstellen
- Baustellen
- Umleitungen wegen Sperrungen von Straßen, Brücken oder Tunneln
- Generelle Überlastung der vorhandenen Straßen durch zu hohes Verkehrsaufkommen
- Staus
- Parkplatzsuche

7) Welche Schwerpunkte sollte die Verkehrspolitik in Zukunft setzen? (Wählen Sie bitte maximal zwei Antwortmöglichkeiten aus)

- Reparatur und verbesserte Instandhaltung
- Abbau von Verkehrsengpässen (z. B. Kreuzungsbereiche, Ergänzungsspuren, Umfahrungen)
- Neubau von Straßenverbindungen
- Optimierung der Verkehrsleitsysteme
- Entlastung des Straßennetzes von Güterverkehr durch Maßnahmen zur Stärkung des Schienenverkehrs
- Entlastung des Straßennetzes von Pendlern durch Maßnahmen zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs

8) Wie bewerten Sie die zunehmende Privatisierung durch ÖPP bei Finanzierung, Errichtung/Sanierung und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur?

- Begrüße ich
- Unentschieden
- Lehne ich ab, weil mit dauerhaft steigenden Kosten zu rechnen ist
- Lehne ich ab, weil dadurch der Mittelstand aus dem Infrastrukturbau verdrängt wird

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!

5. 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 Lüftungsbauer)
- Elektrotechniker
- (Elektroinstallateure, Elektromechaniker, Fernmeldeanlagen­elektroniker)
- Tischler
- Raumausstatter
- Glaser
- Fliesen-, Platten- und Mosaikleger
- Stuckateure

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, Kraftfahrzeugelektriker)

5. Lebensmittelgewerbe

- Bäcker
- Konditoren
- Fleischer

6. Gesundheitsgewerbe

- Augenoptiker
- Zahntechniker
- Hörgeräteakustiker
- Orthopädienschuhmacher
- Orthopädietechniker

7. Personenbezogene Dienstleistungsgewerbe

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