

MARKTGEMEINDE LUSTENAU

HAUSHALTSBEFRAGUNG UND BETRIEBSBEFRAGUNG ZUR VERKEHRSPROBLEMATIK

KURZFASSUNG

durchgeführt im Auftrag

der Marktgemeinde Lustenau

INSTITUT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFTEN
FACHBEREICH FÜR VERKEHRSPLANUNG UND VERKEHRSTECHNIK
DER TECHNISCHEN UNIVERSITÄT WIEN

EM.O.UNIV.PROF. DIPL.ING. DR.TECHN. H.KNOFLACHER

MARKTGEMEINDE
LUSTENAU

**HAUSHALTSBEFRAGUNG UND
BETRIEBSBEFRAGUNG ZUR
VERKEHRSPROBLEMATIK**

KURZFASSUNG

durchgeführt im Auftrag

der Marktgemeinde Lustenau

**INSTITUT FÜR VERKEHRSWISSENSCHAFTEN
FACHBEREICH FÜR VERKEHRSPLANUNG UND VERKEHRSTECHNIK
DER TECHNISCHEN UNIVERSITÄT WIEN**

EM.O.UNIV.PROF. DIPL.ING. DR.TECHN. H.KNOFLACHER

Wien, Februar 2009

INHALTSVERZEICHNIS

1. VORBEMERKUNG	1
2. HAUSHALTSBEFRAGUNG	1
2.1. METHODIK	1
2.2. ERGEBNIS DER HAUSHALTSBEFRAGUNG	2
2.2.1. Haushaltsbogen	2
2.2.2. Wegebogen.....	3
2.2.3. Fragen an die Bevölkerung zu Problemen der Verkehrsorganisation.....	6
3. BETRIEBSBEFRAGUNG	9
3.1. METHODIK.....	9
3.2. ERGEBNISSE DER BETRIEBSBEFRAGUNG	9

1. VORBEMERKUNG

Als erster Schritt für ein Verkehrskonzept für die Marktgemeinde Lustenau wurde im April 2008 sowohl eine Haushaltsbefragung als auch eine Befragung der Betriebe durchgeführt.

Die Mitarbeit der Bevölkerung und der Wirtschaft im Rahmen der Haushaltsbefragung und der Betriebsbefragung stellt die Grundbedingung einer bürgernahen Verkehrsplanung und Regionalpolitik dar. Die Ergebnisse der Befragungen geben einen Überblick über die Mobilitätsbedürfnisse und die Einschätzung des Verkehrs- und Umweltzustandes. Darüber hinaus ist es wichtig die subjektive Bewertung des Verkehrssystems durch die Bevölkerung und die Wirtschaft zu erhalten.

Auf dieser Basis können dann jene Maßnahmen verantwortlich geplant und umgesetzt werden, die notwendig sind, um die Verkehrsorganisation im Untersuchungsbereich zu gestalten.

Diese Befragung ist deshalb wichtig, weil bisher die Meinung der Bevölkerung und der Wirtschaft (die letztendlich von den Maßnahmen betroffen sind) zu den Verkehrsproblemen nicht dokumentiert war. Diskussionen wurden bisher meist auf der Basis von Vermutungen geführt.

2. HAUSHALTSBEFRAGUNG

2.1. METHODIK

An jeden Haushalt wurde ein dreiteiliger Fragebogen verteilt. Im ersten Teil wurden allgemeine Fragen zum Haushalt gestellt. Der zweite Teil war ein Mobilitätstagebuch, der dritte Teil enthielt Fragen zu verschiedenen Verkehrsproblemen. Der Stichtag der Befragung war auf ausdrücklichen Wunsch der Gemeinde Mittwoch, der 23. April 2008. Das Wetter am Stichtag war unbeständig mit einigen Regenschauern und kühl (8° bis 13°). Bei der Bewertung der Ergebnisse, vor Allem bei der Verkehrsmittelwahl ist die Witterung am Stichtag zu berücksichtigen.

Der Fragebogen wurde vom Auftragnehmer gemeinsam mit der Gemeinde Lustenau erstellt. Graphische Gestaltung, Versand und Einsammeln der Fragebögen lag im Verantwortungsbereich der Gemeinde.

19% der Haushalte mit 18% der Einwohner beteiligten sich an der Befragung. Damit ist eine gute repräsentative Datenbasis vorhanden, die es erlaubt bürgernahe Lösungen für die Verkehrsprobleme in der Gemeinde Lustenau auszuarbeiten.

2.2. ERGEBNIS DER HAUSHALTSBEFRAGUNG

2.2.1. Haushaltsbogen

- Es dominieren die Zweipersonenhaushalte mit 36% in denen 28% der Einwohner leben. Die meisten Bewohner (313%) leben allerdings in den 20% Vierpersonenhaushalten. Ein- und Dreipersonenhaushalte haben einen Anteil von 20%, bzw. 18% in denen 8%, bzw. 21% der Bevölkerung leben. In den 5% Fünfpersonenhaushalten leben 10% der Befragten.
Die Altersverteilung der Haushaltsbefragung ist durchaus vergleichbar mit jener der Volkszählung 2001. Geringe Abweichungen gegenüber der Haushaltsbefragung treten bei der Altersgruppe von 31-35 und bei den Altersgruppen 41-50 und 61-65 und 66-70.
Es nahmen etwa genau so viele Frauen wie Männer an der Befragung teil.
- Von den Befragten sind 35% voll berufstätig und 12% teilzeitbeschäftigt. In Ausbildung sind 21%, im Haushalt sind 8% beschäftigt und Rentner sind 24%. Das entspricht einer Erwerbsquote von 47%. Bei der Volkszählung 2001 wurde eine Erwerbsquote von 50,3% ermittelt.
Von den Berufstätigen sind 67% Angestellte, 15% Arbeiter und 10% Selbständige. Geringer sind die Anteile von Beamten (8%) und Landwirten (4%).
Der Großteil der Befragten hat den Arbeitsplatz nicht in der Gemeinde (56%). Ausgedehnt wird vorwiegend nach Dornbirn, Bregenz und in die Schweiz.
- 68% haben ihren Ausbildungsort in der Gemeinde. Die restlichen 32% pendeln aus der Gemeinde Lustenau aus, die Mehrzahl davon nach Dornbirn und Bregenz.
- Der Anteil der Führerscheinbesitzer für PKW und für Motorräder ist mit 87%, bzw. 32% sehr hoch. 66% der über 18-jährigen besitzen einen Pkw, 11% ein einspuriges motorisiertes Fahrzeug, 76% der Befragten über 6 Jahre besitzen ein Fahrrad. Nur 17% besitzen eine Dauerfahrkarte für öffentliche Verkehrsmittel.
Für die Autobesitzer bestehen am Wohnort ideale Verhältnisse: 94% verfügen über einen eigenen Parkplatz. Am Arbeitsplatz ist die Situation ebenfalls äußerst günstig: 82% verfügen über einen eigenen Parkplatz
Das sind Strukturen die zum Autofahren verleiten.

2.2.2. Wegebogen

Eine wesentliche Randbedingung zur Beurteilung der Verkehrssituation ist die Zuordnung der Strukturen zu den einzelnen Verkehrssystemteilen. Der Weg zur Haltestelle spielt dabei eine entscheidende Rolle.

- Die Befragung zeigt jenes, aus einer Vielzahl untersuchter Gemeinden, bekannte Ergebnis, daß der Weg zur Haltestelle verglichen mit jenem zum PKW, im Durchschnitt sehr lang ist. Die Entfernung vom Wohnort zur Haltestelle liegt in der Gemeinde im Mittel bei 259 Meter. Etwa 41% der Haushalte sind noch weiter entfernt.
- Untersucht man die am Stichtag tatsächlich zurückgelegten Wege zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zeigt sich, daß in der Tat große Entfernungen zurückgelegt werden. Die durchschnittliche Entfernung liegt bei etwa 333 m. 14% der Benutzer mußten weiter als 500m gehen. Untersucht man die Wege vom Ausgangspunkt zum geparkten Auto zeigt sich, daß 64% der Autobenutzer weniger weit als 10 m gehen müssen. Nur 4% der ÖPNV-Benutzer finden gleich gute Verhältnisse vor. Nach 25 m sind 80% der Pkw-Benutzer und nur 8% der ÖPNV-Benutzer bei ihrem Verkehrsmittel. Nach 50 m sind 93% der Pkw-Benutzer, aber erst 19% der ÖPNV-Benutzer bei ihrem Verkehrsmittel.

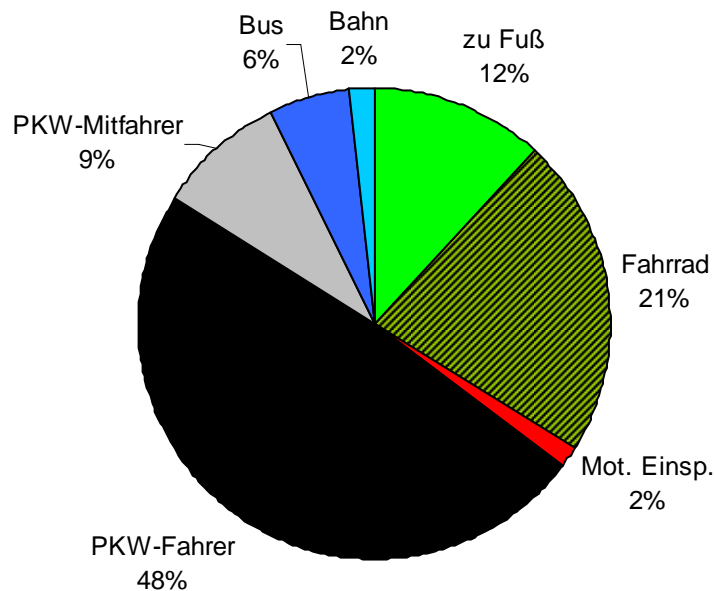
Unter diesen Randbedingungen hat der öffentliche Verkehr, obwohl die Verhältnisse besser als in vielen anderen Gemeinden sind, nur geringe Chancen gegenüber dem Auto. Die Chancengleichheit geht bereits an den Ausgangspunkten verloren.

Als Weg wird im Fragebogen jede außerhalb des Hauses zurückgelegte Strecke definiert, unabhängig vom benützten Verkehrsmittel. Auch Wege, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden, sind in dieser Auswertung berücksichtigt.

- Bei der Erhebung wurden am Stichtag 11.555 Wege von den Befragten erfasst Von den Befragten werden im Durchschnitt (wenn man die Bewohner, die keinen Weg zurückgelegt haben, nicht berücksichtigt) 3,06 Wege täglich pro Bewohner außerhalb des Hauses zurückgelegt.
- Die Wege der Befragten sind gekennzeichnet durch drei Spitzen: eine starke Morgenspitze von 06.00 bis 08.00Uhr, eine weniger ausgeprägte Mittagsspitze von 11.00 bis 13.00Uhr eine flache Nachmittagspitze zwischen 16.00 und 18.00 Uhr.

Das Verhalten der Bevölkerung drückt sich in der Verkehrsmittelwahl aus. Die Verkehrsmittelwahl ist das Ergebnis der Strukturen, also kein Naturgesetz, sondern das Ergebnis der Randbedingungen durch technische und verkehrspolitische, sowie finanzpolitische Parameter.

- Untersucht man die Verkehrsmittelwahl nach dem Hauptverkehrsmittel zeigt sich daß 12% der Wege der Befragten zu Fuß und trotz des schlechten Wetters 22% mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden. 8% benutzten öffentliche Verkehrsmittel. Der sogenannte Umweltverbund aus Fußgehern-, Radfahrern und öffentlichem Verkehr hat mit 41% einen niedrigeren Anteil an der Gesamtmobilität als der MIV. 49% der Wege werden mit dem Pkw als Fahrer und 9% als Mitfahrer zurückgelegt. Einspurige Kfz werden für 2% der Wege benutzt Der Besetzungsgrad der PKW ist mit 1,18 Personen/PKW sehr niedrig.



Verkehrsmittelwahl nach dem Hauptverkehrsmittel

- Beim Reisezweck **Arbeit** dominieren die Pkw-Benutzer (67%) bei einem PKW-Besetzungsgrad von 1,05 Personen/PKW. 5% der Arbeitswege werden zu Fuß und 19% mit dem Fahrrad zurückgelegt. Öffentliche Verkehrsmittel werden für 7% der Arbeitswege benützt. Ab der Altersklasse 25-30 Jahre steigt der Anteil der MIV-Benutzer auf über 70% und bleibt etwa auf diesem Niveau. Erst ab dem Alter von 70 Jahren beginnt er abzusinken.
- Bei **Dienstwegen** ist der Anteil der PKW-Benutzer (76%) höher als bei den Wegen zum Arbeitsplatz. Zu Fuß werden 7% und mit dem Fahrrad 12% der Dienstwege zurückgelegt. Der öffentliche Verkehr wird für 3% der Wege benützt.

- Die Wege zu den **Ausbildungsplätzen** werden von 25% zu Fuß und von 33% mit dem Fahrrad zurückgelegt. Ein Auto benutzen (Als Fahrer oder Beifahrer) 15%, ein motorisiertes einspuriges Kfz 2% und 25% den ÖPNV. Bei der Altersklasse 7-12 Jahre dominiert der Anteil der Fußgeher und Radfahrer, bei der Altersklasse 13-18 der öffentliche Verkehr und Radfahrer. Bei den älteren wird die Benutzung des Autos immer häufiger.
- 14% der **Einkaufswege** werden zu Fuß und 26% mit dem Fahrrad zurückgelegt. Für 58% der Einkaufswege wird das Auto und für 2% ein öffentliches Verkehrsmittel benutzt.
- Wie bei allen anderen Reisezwecken, mit Ausnahme der Ausbildungswege, dominieren auch bei **Freizeitwegen** die motorisierten Verkehrsteilnehmer: 7% der Freizeitwege werden zu Fuß, 12% mit dem Rad und 3% mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Das Auto wird für 76%, und Motorisierte Einspurige Kfz für 1% der Freizeitwege benutzt.

Je besser eine Gemeinde ihre Aufgaben erledigt und je mehr Möglichkeiten sie anbietet, umso geringer ist der Anteil der Wege die aus der Gemeinde hinausführen.

- Die Gemeinde verfügt trotz der Nähe zu anderen Zentren noch über eine relativ starke Struktur: in der Gemeinde werden 63% aller Wege zurückgelegt. Bei den Wegen innerhalb der Gemeinde dominiert knapp der Umweltverbund (54%). Bei den Wegen die aus der Gemeinde hinausführen ist der motorisierte Verkehr (79%) am wichtigsten.
- Bei den Arbeitswegen ist die Situation ungünstiger: weniger als die Hälfte (47%) der Wege zur Arbeit finden innerhalb der Gemeinde statt, wobei in beiden Fällen der PKW das bevorzugte Verkehrsmittel ist (Innen 56%, nach außen 83%).
- Günstig sind die Verhältnisse beim Einkauf: 75% der Wege finden in der Gemeinde statt, wobei 47% mit dem PKW zurückgelegt werden.

Sehr deutlich sichtbar ist, vor allem beim Reisezweck Einkauf, daß die Gemeinden von Fußgehern und Radfahrern zusammengehalten wird. Die Autofahrer zerstören die kleinen Strukturen und damit den lokalen Arbeitsmarkt und die lokale Geschäftsstruktur.

- 24% der Wege sind kürzer als 1 km, weitere 19% sind zwischen 1 und 2 km lang. Eine Spitze mit 15% gibt es bei Entfernungen von 5-10 km. Nur 16% der Wege sind länger als 20 km. Die durchschnittliche Reiseweite beträgt 6,0 km.
- Dabei sind auch Wege mit dem PKW teilweise sehr kurz, sodaß sie ohne weiteres durch Fuß- oder Radwege ersetzt werden können. So sind 6% der Autowege kürzer als 1 km, 13% sind zwischen 1 und 2 Kilometer, 12% der Autowege sind zwischen 2 und 3 Kilometer und 13% der Autowege sind zwischen 2 und 5 Kilometer lang

Die Verteilung der Reisezeiten entspricht jener der Reiseweiten: 19% der Wege sind kürzer als 5 Minuten, weitere 23% dauern 5-10 und weitere 20% 10-15 Minuten. Das bedeutet, daß etwa 2/3 der Wege kürzer als 15 Minuten dauern. Eine weitere kleine Spitze tritt bei 25-30 Minuten auf.

- 27% der Wege der Befragten dienen Transporten. Die transportierten Gegenstände haben ein unterschiedliches Gewicht aber 82% der Lasten sind leichter als 10 kg. Der Anteil der Pkw-Fahrer und deren Mitfahrer, die **etwas transportieren** liegt bei 19%, jener der anderen Mobilitätsformen ist meist höher (öffentlicher Verkehr 41%, Fahrrad 37%, Fußgeher 32%). Berücksichtigt man nur jene Autofahrten die Lasten transportieren, die größer sind als die auch üblicherweise von Fußgehern und Radfahrern transportierten (10 kg), dann sind 95% der Autofahrten mit Lastentransporten nicht zu rechtfertigen.

2.2.3. Fragen an die Bevölkerung zu Problemen der Verkehrsorganisation

Die **Struktur der Gemeinde** wird durch folgende Kennzahlen definiert:

- Zu Fuß erreichen mehr als 50% der Befragten innerhalb von 15, oft von 10 Minuten den Großteil der Infrastrukturen, wie einen Supermarkt/Lebensmittelgeschäft, Kindergarten, Schule, Kinderspielplatz, Gaststätte, Bank, Apotheke, Sportstätte, Postamt und Arzt. Um das Gemeindeamt und die Bibliothek zu erreichen, sind für mehr als 50% der Befragten längere Fußwege als 15 Minuten erforderlich.
- 82% der Lebensmittel, 72% der Haushaltsartikel, 30% der Bekleidung und Schuhe und 41% der anderen Konsumgüter werden in der Gemeinde gekauft. Die restlichen Einkäufe werden vor allem in Dornbirn Messepark oder in Dornbirn selbst getätigt. 48% der Befragten bewerten die Gemeinde Lustenau als Einkaufsort sehr gut oder gut. Weitere 41% beurteilen die Situation als befriedigend.
- An Werktagen verbringen 87% der Befragten ihre Freizeit in der Gemeinde. An Wochenenden ist dieser Anteil niedriger: 70% verbringen tagsüber und 79% am Abend ihre Freizeit in der Gemeinde. Freizeitorte außerhalb sind vor Allem Dornbirn und Bregenz.

Die Sicherheit für **Fußgeher** wird nur von 60% sehr gut oder gut bewertet. Immerhin 10% bewerten sie schlecht oder sehr schlecht wofür als wichtigste Gründe fehlende, befahrene oder verparkte Gehsteige genannt werden.

- Folglich finden 39% der Befragten, daß Fußgeher durch fehlende und/oder zu schmale Gehsteige (Vor Allem in der Hofsteiggasse, der Vorrachstraße und der Kapellenstraße) gefährdet sind. Fußgeherverbindungen sollen vor Allem in der Hofsteigstraße, in der Kapellenstraße und in der Vorrachstraße verbessert werden
- 25 % der Befragten finden, daß (Vor Allem bei Gehsteigen im Allgemeinen) Behinderte und Kinderwagen nicht genügend berücksichtigt werden.

47% der Befragten benutzen das **Fahrrad** regelmäßig als Verkehrsmittel. Fallweise nutzen es weitere 44%.

- Sehr gut und gut ist die Sicherheit für 41% und 36% beurteilen sie mit befriedigend. Für 20% ist sie schlecht und sehr schlecht, vor Allem in der Maria Theresien Straße, der Kaiser Franz Josef Straße und der Hofsteigstraße.
- Bestehende Radfahrmöglichkeiten sind in der Maria Theresien Straße, im gesamten Zentrum, in der Kaiser Franz Josef Straße und der Hofsteigstraße zu verbessern oder verkehrssicher zu gestalten.
- Die Errichtung von Radfahrwegen ist vor Allem in der Maria Theresien Straße, im gesamten Zentrum, in der Hofsteigstraße und in der Hohenemser Straße vordringlich.

22% der Befragten benutzen nie **öffentliche Buslinien**, 5% benutzen sie täglich und weitere 14% mindestens ein Mal pro Woche.

- Die Buslinien werden von den Benutzern im allgemeinen gut bewertet.
- Die Verbindungen mit den Linienbussen sind für die Mehrzahl der Befragten ausreichend, wobei man im Allgemeinen mit dem Angebot zufrieden ist. Verbessert werden sollten die Verbindungen vor Allem nach Bregenz, Hohenems und Dornbirn.

Motorisierter Individualverkehr in der Gemeinde

- Mehr als zwei Drittel (78%) der Befragten finden, daß in Lustenau ausreichend Parkplätze vorhanden sind. 12% der Befragten finden daß Parkplätze vor Allem im Zentrum fehlen. Da bisher keine Erhebung des ruhenden Verkehrs durchgeführt wurde, kann diese Behauptung nicht mit einer quantitativ belegbaren Argumentation entkräftet werden, obwohl der Augenschein gegen diese Einschätzung spricht. Diese Einschätzung von 12% der Befragten weist auf das überzogene Anspruchsniveau der Autofahrer hin, die am liebsten direkt vor ihrem Ziel parken wollen, was aber üblicherweise nicht möglich ist.
- Die Bereitschaft Sammelparkplätze in der Wohnumgebung zu nutzen ist mit 20% eher niedrig.
- 91 % der Befragten sind der Ansicht, daß die Belastungen durch LKW in der Gemeinde zu hoch sind. Das betrifft die Reichsstraße, die Verbindung in die Schweiz und die Bahnstraße.
- Zu hohe Geschwindigkeiten des Autoverkehrs werden von 41% der Befragten beanstandet, und zwar in der Hofsteigstraße, der Kaiser Franz Josef Straße und der Maria Theresien Straße.
- Daß Schleichwege durch die Ortsteile unterbunden lehnen 66% der Befragten ab. Die Befürworter wollen solche Maßnahmen vor Allem in der Holzstraße, in der Dammstraße und in der Staldenstraße. Demgegenüber sind 62% der Befragten der Auffassung, daß es zuviel Durchzugsverkehr im Zentrum gibt und 74% sind der Meinung, daß der Durchzugsverkehr vermindert werden soll.
- Lärmbelästigungen durch den Straßenverkehr werden tagsüber von 12% der Befragten als sehr stark, von 19% als stark, von 43% als gering und von den restlichen 26% überhaupt nicht empfunden. In der Nacht ist der Anteil der Belästigten zum Teil erheblich niedriger, es fühlen sich 17% der Befragten sehr stark oder stark durch Straßenlärm gestört.

3. BETRIEBSBEFRAGUNG

3.1. METHODIK

Die Ergebnisse der Betriebsbefragung sollen einen Überblick über deren Mobilitätsbedürfnisse und die Einschätzung des Verkehrs geben.

Auf die mit der Post verschickten 736 Fragebogen antworteten 101 Betriebe mit insgesamt etwa 1900 Beschäftigten. Die meisten Antworten kamen von Betrieben die sich nicht in einem Betriebsgebiet befinden, vor Allem aus dem Ortsteil Kirchdorf.

- Die Betriebe kamen vorwiegend aus den Bereichen Handwerk/Gewerbe (26%), Dienstleistung (21%) und Handel (18%).
- Betriebsbeginn des Großteils der Betriebe ist 07.00 oder 08.00 Uhr. Betriebsende ist vor Allem 14.00, 16.00 und 17.00 Uhr. Die Hälfte der Betriebe ist über Mittag geschlossen. 35% der Betriebe haben Samstag geöffnet, wobei die Mehrzahl um 12.00 Uhr schließt. Am Sonntag sind nur 8% der Betriebe geöffnet.

3.2. ERGEBNISSE DER BETRIEBSBEFRAGUNG

- Der Großteil der Betriebe bewertet Lustenau als sehr guten (26%) oder guten (54%) Wirtschaftsstandort. Nur 6% der Betriebe finden, daß die Gemeinde Lustenau ein schlechter oder sehr schlechter Wirtschaftsstandort ist.
- Über Firmenfahrzeuge verfügen 81% der Betriebe. Der überwiegende Teil der Fahrzeuge sind PKW/Kombi, Lieferwagen und LKW bis 3,5 t Gesamtgewicht.
- 78% der Betriebe mit Firmenfahrzeugen verfügen über 1 bis 3 KFZ. (Die Detailauswertung des Fuhrparks befindet sich in Beilage 4)
- Die Mehrzahl der befragten Betriebe (53%) erhält einmal oder mehrmals täglich Warenlieferungen. Weitere 34% erhalten Lieferungen einmal oder mehrmals pro Woche. Geliefert wird meist zwischen 08.00 und 12.00 Uhr, sowie weniger häufig zwischen 14.00 und 16.00 Uhr, vorwiegend mit Lieferwagen (43%), LKW (31%) und PKW (15%), wobei nur in 7% der Fälle firmeneigene Fahrzeuge eingesetzt wurden.
- Die größten Verkehrsprobleme der Befragten Betriebe sind Staus, bzw. die großen Verkehrsbelastungen.

- Keine Bereitschaft, bzw. keine Möglichkeit besteht nur Beschäftigten die mindestens zu zweit einen Pkw für die Fahrt zur Arbeit benutzen einen kostenlosen Firmenparkplatz zur Verfügung zu stellen, aber ein signifikanter Anteil der befragten Betriebe kann es sich vorstellen an verkehrspolitischen Maßnahmen teilzunehmen:
 - Teilnahme an Bewußtseins bildenden Maßnahmen 50%
 - Unterstützung von ArbeitnehmerInnen bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel für die Fahrt zur Arbeit: 48%
 - Unterstützung von ArbeitnehmerInnen, die ein Fahrrad für die Fahrt zur Arbeit benutzen (Abstellplätze, Duschen, Umkleidemöglichkeiten...): 57%

- Einen geringen oder gar keinen Einfluß auf die Wettbewerbsfähigkeit bei den befragten Betrieben haben: für 65% die Treibstoffpreise, für 60% die Verkehrspolitik, für 64% die Parkraumpolitik, für 80% der Dollarkurs. Einen starken, bzw. sehr starken Einfluß auf die Wettbewerbsfähigkeit üben bei den befragten Betrieben mit 73% die Lohnkosten aus.