

Umfrage zur Mobilität 1. Quartal 2020

Methodische Hinweise

Die acht Handwerkskammern in Baden-Württemberg fragen in jedem Quartal telefonisch 1.500 Betriebe nach ihrer derzeitigen Geschäftslage und ihren Erwartungen für die nächsten drei Monate. Jeweils im Frühjahr und im Herbst werden den Betriebsinhabern einige Zusatzfragen zu einem aktuellen Thema gestellt. Die Ergebnisse wurden nach den acht Handwerkskammerbezirken und sieben Handwerkgruppen hochgerechnet, sodass ein repräsentatives Bild für das Handwerk in Baden-Württemberg entsteht.

Frage: Wo liegt der Hauptsitz Ihres Betriebs?

Die teilnehmenden Betriebe verteilten sich folgendermaßen auf die vier Regionstypen:

Innerer Stadtbereich einer Groß- oder Mittelstadt	Äußerer Stadtbereich einer Groß- oder Mittelstadt	Umland einer Groß- oder Mittelstadt	Ländlicher Raum
15,7%	18,0%	14,2%	51,7%

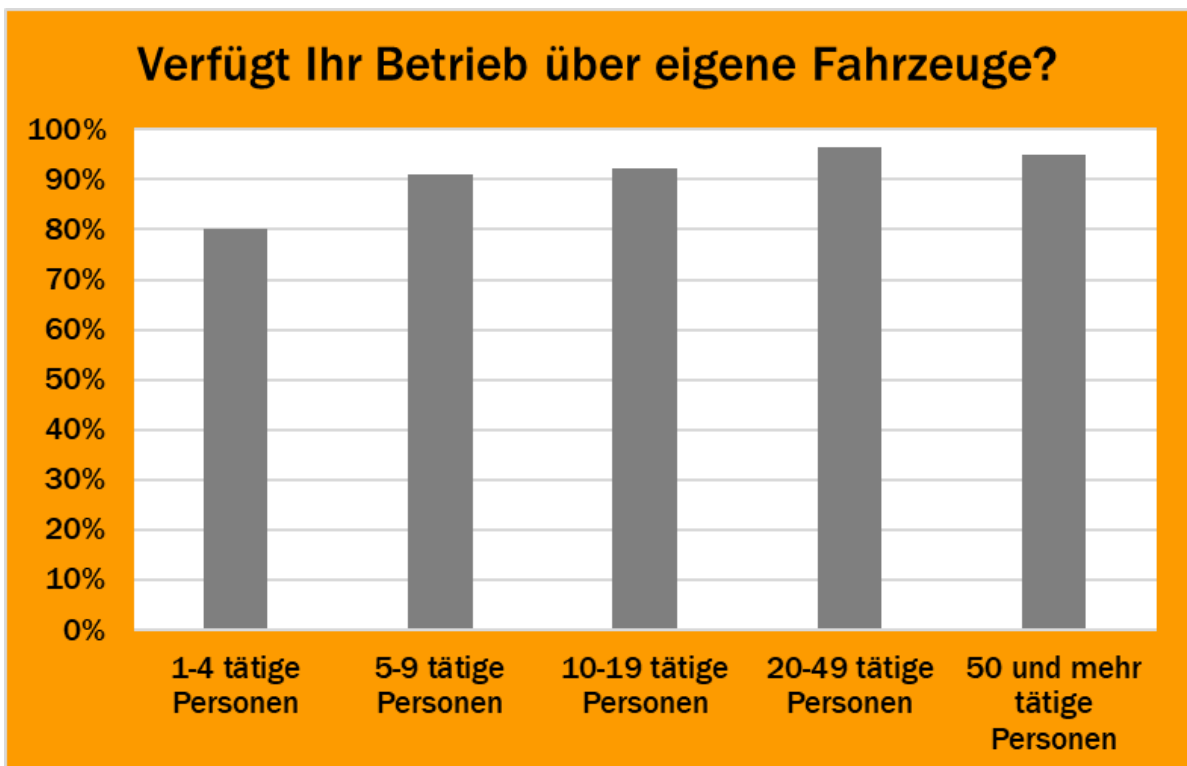
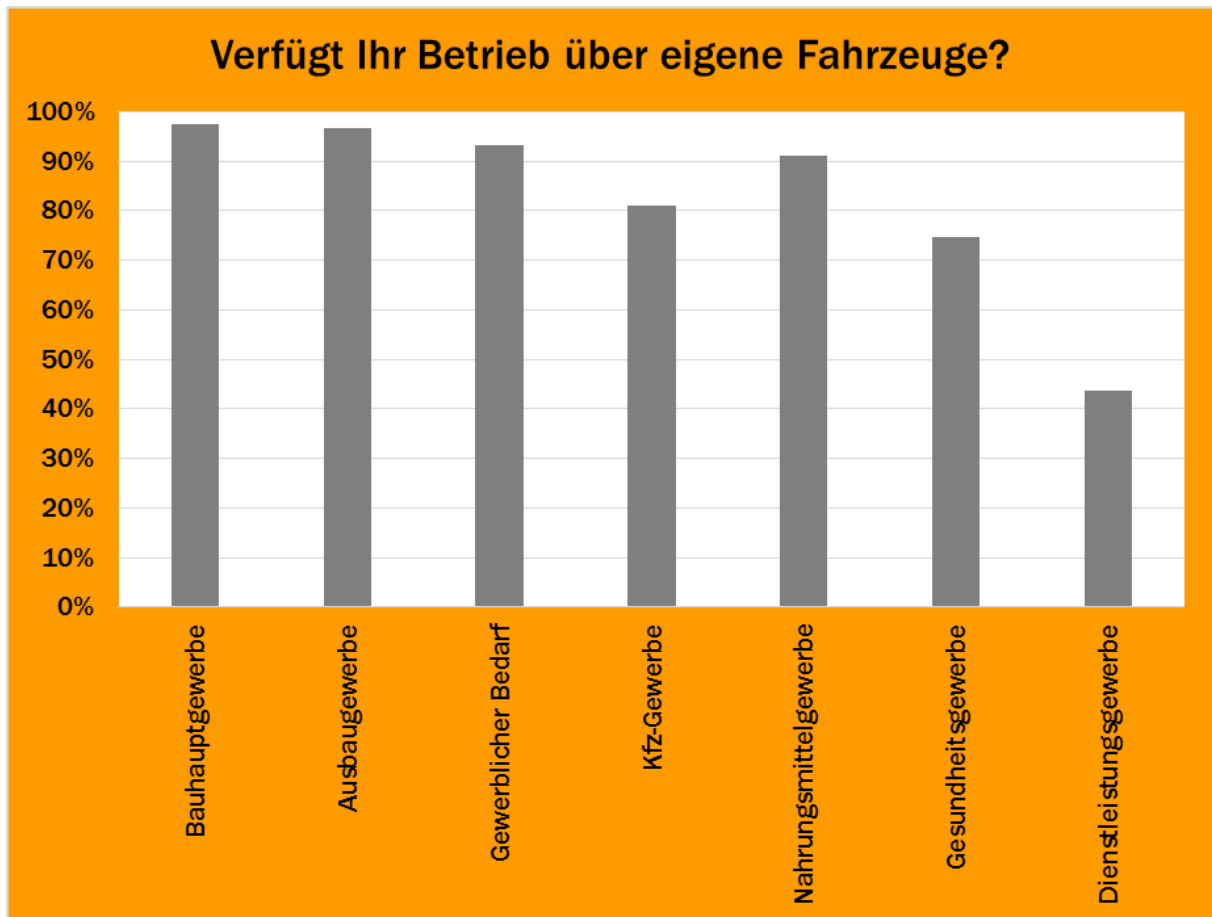
Frage: Verfügt ihr Betrieb über eigene Fahrzeuge?

- **Handwerker sind auf eigene Fahrzeuge angewiesen.**
- **Aber die Unterschiede im Fahrzeugbesitz zwischen den Gewerbegruppen und den Größenklassen sind groß.**

Handwerker sind auf eigene Fahrzeuge angewiesen. Insgesamt gaben 85 Prozent der Betriebe an, über eigene Fahrzeuge zu verfügen.

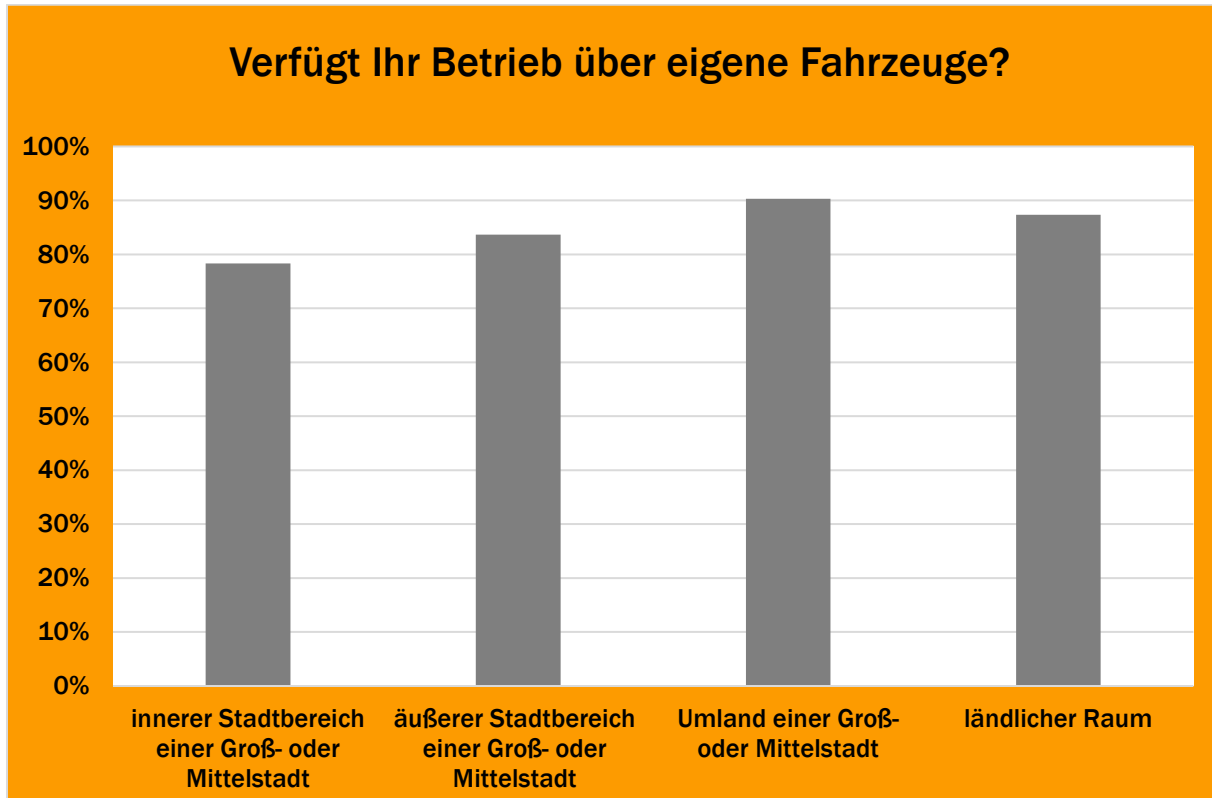
Im Bauhaupt- und Ausbaugewerbe verfügten praktisch alle Betriebe über Fahrzeuge (98% bzw. 97%). Auch bei den Handwerkern für den gewerblichen Bedarf und im Nahrungsmittelhandwerk waren eigene Fahrzeuge Usus. Hier besaßen 93 Prozent bzw. 91 Prozent der Betriebe Fahrzeuge. Im Kfz-Gewerbe nutzten gut vier von fünf Betriebe eigene Fahrzeuge. Der geringe Anteil kommt aber daher, dass Kleinstbetriebe mit bis zu vier tätigen Personen nur zu zwei Dritteln eigene Autos hatten. Ansonsten lag der Anteil auch in dieser Gruppe über 90 Prozent. Lediglich im Gesundheitsgewerbe und bei den persönlichen Dienstleistern ist der Anteil der Betriebe mit eigenen Autos weit unterdurchschnittlich. So nutzte im Gesundheitsgewerbe ein Viertel der Betriebe kein Dienstfahrzeug (25%), wobei auch hier vor allem Kleinbetriebe auf das Auto verzichteten. Bei den Dienstleistern kam sogar die Mehrheit ohne Auto aus: Nur 44 Prozent der Betriebe nutzten ein eigenes Fahrzeug.

Je größer der Betrieb, desto eher wurden eigene Fahrzeuge genutzt. In der kleinsten Größenklasse mit bis zu vier tätigen Personen nutzten vier von fünf Betriebe ein Fahrzeug (80%). Darüber lag der Anteil der Betriebe mit eigenen Fahrzeugen über 90 Prozent. Größere Betriebe ab 20 tätigen Personen nutzten zu mehr als 95 Prozent ein Fahrzeug



Zwischen städtischen und ländlichen Betrieben waren die Unterschiede im Fahrzeugbesitz gering. Betriebe in innerstädtischen Lagen nutzten erwartungsgemäß am wenigsten eigene Fahrzeuge. Allerdings war der Anteil von Betrieben mit Fahrzeugen mit 78 Prozent noch immer hoch. Im äußeren Stadtbereich nutzten 84

Prozent der Betriebe eigene Fahrzeuge. Im ländlichen Raum oder im Umland von Städten war die Fahrzeugnutzung mit 87 bzw. 90 Prozent nochmals höher.



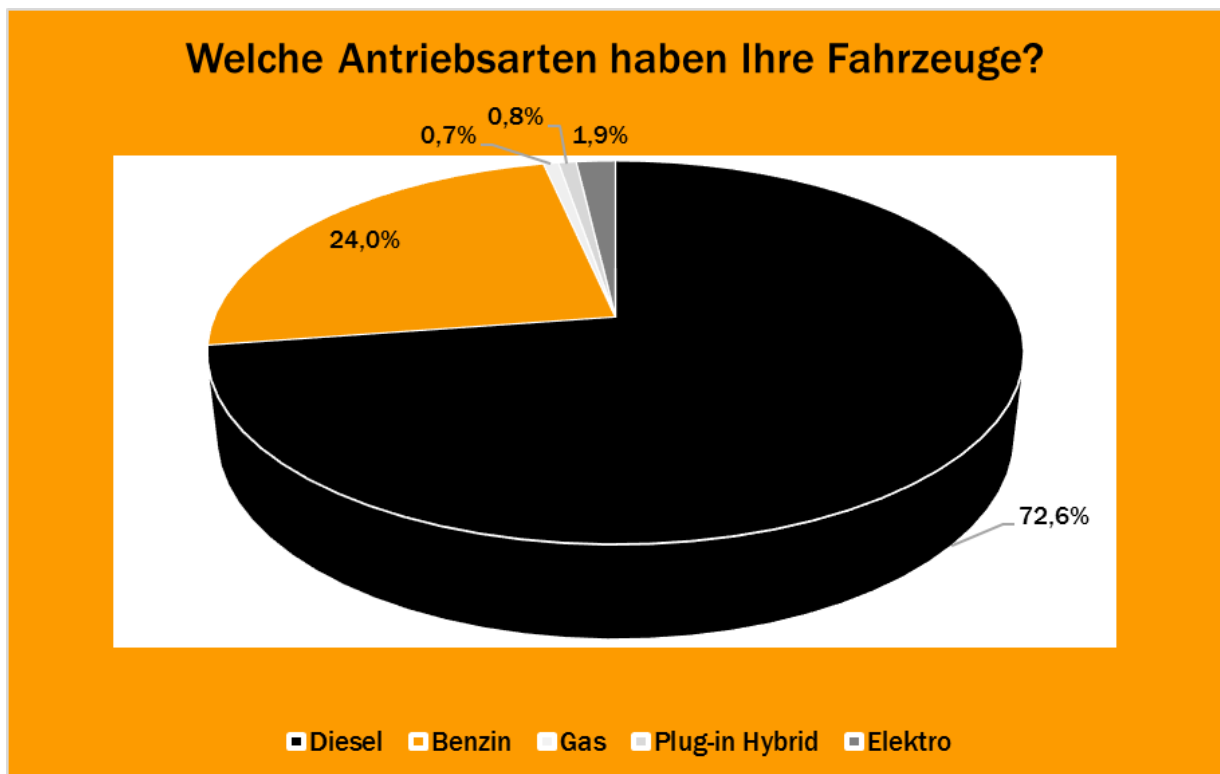
Frage: Welche Antriebsarten (und Schadstoffnormen) haben Ihre Fahrzeuge (PKW und LKW)?

- Die Handwerker setzen auf den Diesel, alternative Antriebe sind noch selten
- Kleine Betriebe nutzen ältere, weniger saubere Fahrzeuge

Durchschnittlicher Fahrzeugbestand pro Betrieb

	Durchschnittliche Anzahl an Fahrzeugen im Betrieb
Bauhauptgewerbe	5,8
Ausbaugewerbe	4,1
Handwerk für den Gewerblichen Bedarf	4,1
Kfz-Gewerbe	8,4
Nahrungsmittelgewerbe	2,4
Gesundheitsgewerbe	2,0
Dienstleistungsgewerbe	0,8
Gesamt	4,0

Das Handwerk setzt noch immer auf den Diesel. Knapp drei von vier Fahrzeugen im Handwerk waren Diesel (73%), ein knappes Viertel (24%) waren Benziner. Alternative Antriebe waren noch selten: So wurden zwei Prozent der Fahrzeuge elektrisch angetrieben. Knapp ein Prozent waren Plug-in-Hybride oder Gasfahrzeuge. Wasserstofffahrzeuge kamen praktisch nicht vor.



Am höchsten war der Dieselanteil im Bauhauptgewerbe (88%). Im Ausbaugewerbe waren vier von fünf Fahrzeugen Selbstzünder (80%). Rund siebzig Prozent betrug der Dieselanteil im gewerblichen Bedarf und im Nahrungsmittelgewerbe. Im Dienstleistungsgewerbe waren knapp zwei Drittel der Fahrzeuge Diesel (63%). Im Kfz- sowie im Gesundheitsgewerbe war rund jeder zweite Wagen ein Diesel (53 % bzw. 51%). Umgekehrt verhält es sich mit den Benzinern. Im Gesundheits- und im Kfz-Gewerbe wurden rund zwei von fünf Fahrzeugen von einem Benzinmotor angetrieben (45% bzw. 40%), bei den Dienstleistern rund jeder dritte (34%). Im Nahrungsmittelgewerbe (26%) wie auch bei den Handwerken für den gewerblichen Bedarf (27%) war jeder vierte Wagen ein Benziner. Den geringsten Anteil an Benzinfahrzeugen gab es im Ausbau- (18%) und im Bauhauptgewerbe (11%).

Rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge waren im Kfz-Gewerbe mit einem Anteil von vier Prozent am häufigsten, Plug-in-Hybride erreichten ihren höchsten Anteil mit zwei Prozent beim Gesundheits- und Kfz-Gewerbe. Gasfahrzeuge erreichten gerade einmal einen Anteil von 1,5 Prozent im Nahrungsmittelhandwerk.

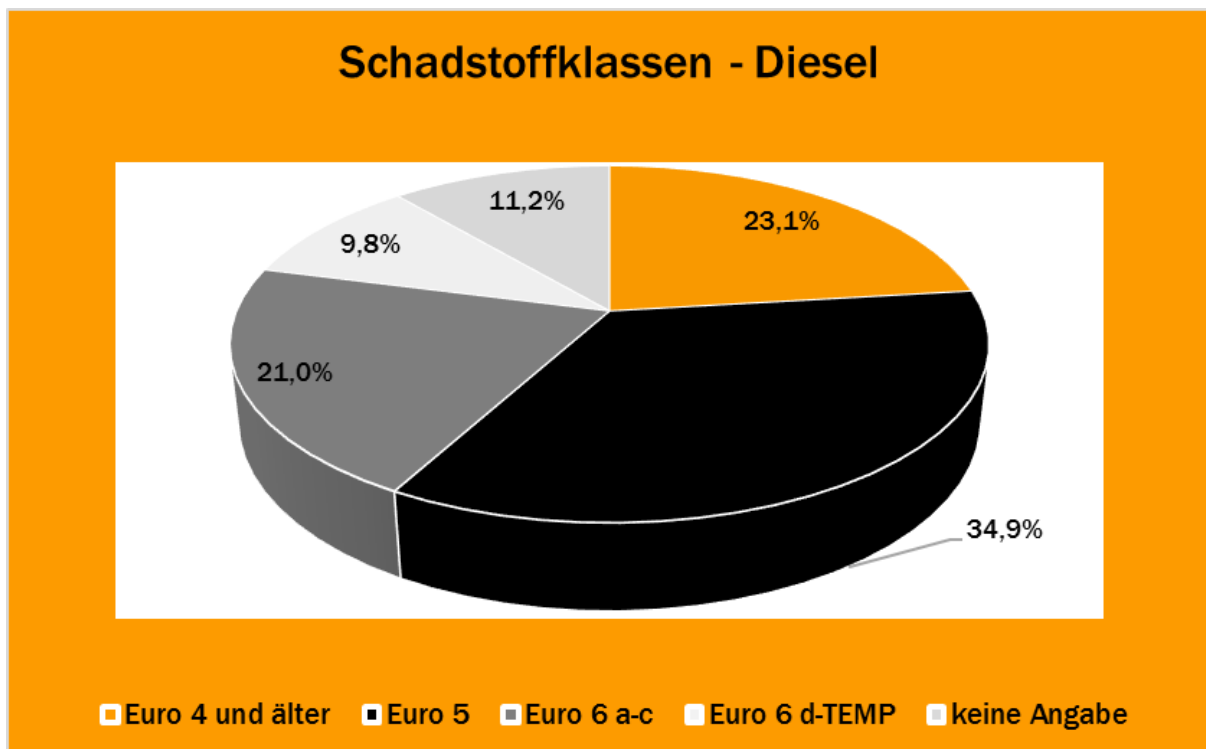
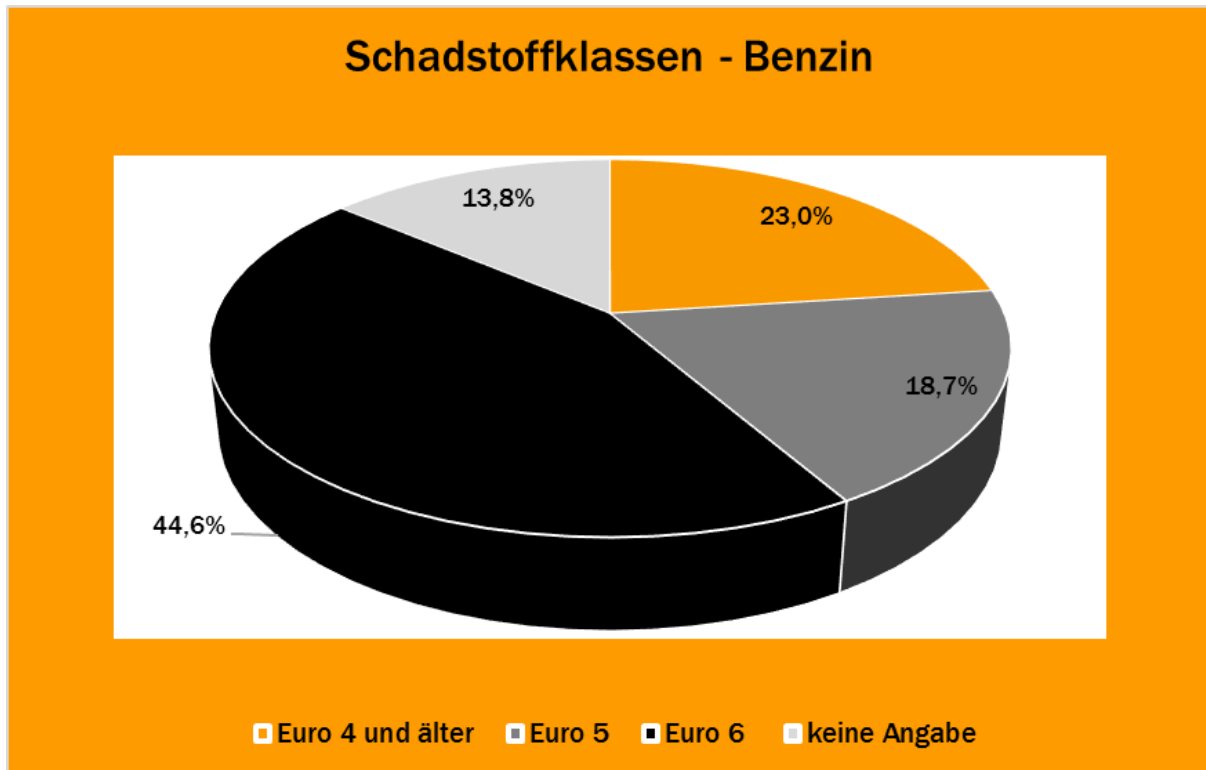
Die Betriebsgröße hatte auf die Zusammensetzung des Fuhrparks keinen sichtbaren Einfluss, ebenso wenig der Standort.

Schadstoffklassen:

Beim Diesel lag der Schwerpunkt auf Euro 5. Gut jedes dritte Dieselfahrzeug (35%) hatte diese Schadstoffklasse. Ein Viertel der Fahrzeuge (23%) erreichte nur Euro 4. Jedes fünfte Fahrzeug (21%) konnte Euro 6 a bis c vorweisen. Jedes zehnte Fahrzeug hatte schon die neueste Norm Euro 6 d / Euro 6 d-TEMP. Für elf Prozent der Fahrzeuge wurden keine Angaben gemacht.

Bei den Benzinern waren nach den Angaben der Betriebe 45 Prozent der Fahrzeuge nach Euro 6 eingruppiert. Ein knappes Viertel (23%) erreichte nur Euro 4, jedes fünfte Fahrzeug (19%) Euro 5 (Rest keine Angabe).

Auffällig ist, dass sowohl bei Dieseln wie auch bei Benzinern der Anteil der Euro 4-Fahrzeuge in der kleinsten Betriebsgrößenklasse am höchsten war. Umgekehrt wurden saubere Fahrzeuge häufiger von größeren Betrieben gefahren.



Die Unterschiede zwischen Stadt und Land waren gering. Auffällig war bei den Dieseln ein erhöhter Anteil von Euro 6 a bis c -Fahrzeugen im inneren Stadtbereich sowie ein erhöhter Anteil von Euro 5-Fahrzeugen im Umland. Auch der Anteil von Euro 6d (TEMP)-Dieseln im ländlichen Raum war hoch. Dieser hohe Anteil ging

aber auf einige Großbetriebe zurück. Bei den Benzinern fiel ein hoher Anteil von Euro 5-Fahrzeugen im äußeren Stadtbereich und im Umland auf. Umgekehrt war im innerstädtischen Bereich und im ländlichen Raum der Euro-6-Anteil höher.

Frage: Erwarten Sie, dass Ihr Betrieb auch zukünftig auf eigene Fahrzeuge angewiesen ist?

- **Auch in Zukunft werden die Betriebe auf eigene Fahrzeuge angewiesen sein.**
- **Aber die Unterschiede im Fahrzeugbesitz zwischen den Gewerbegruppen und dem Standort sind groß.**

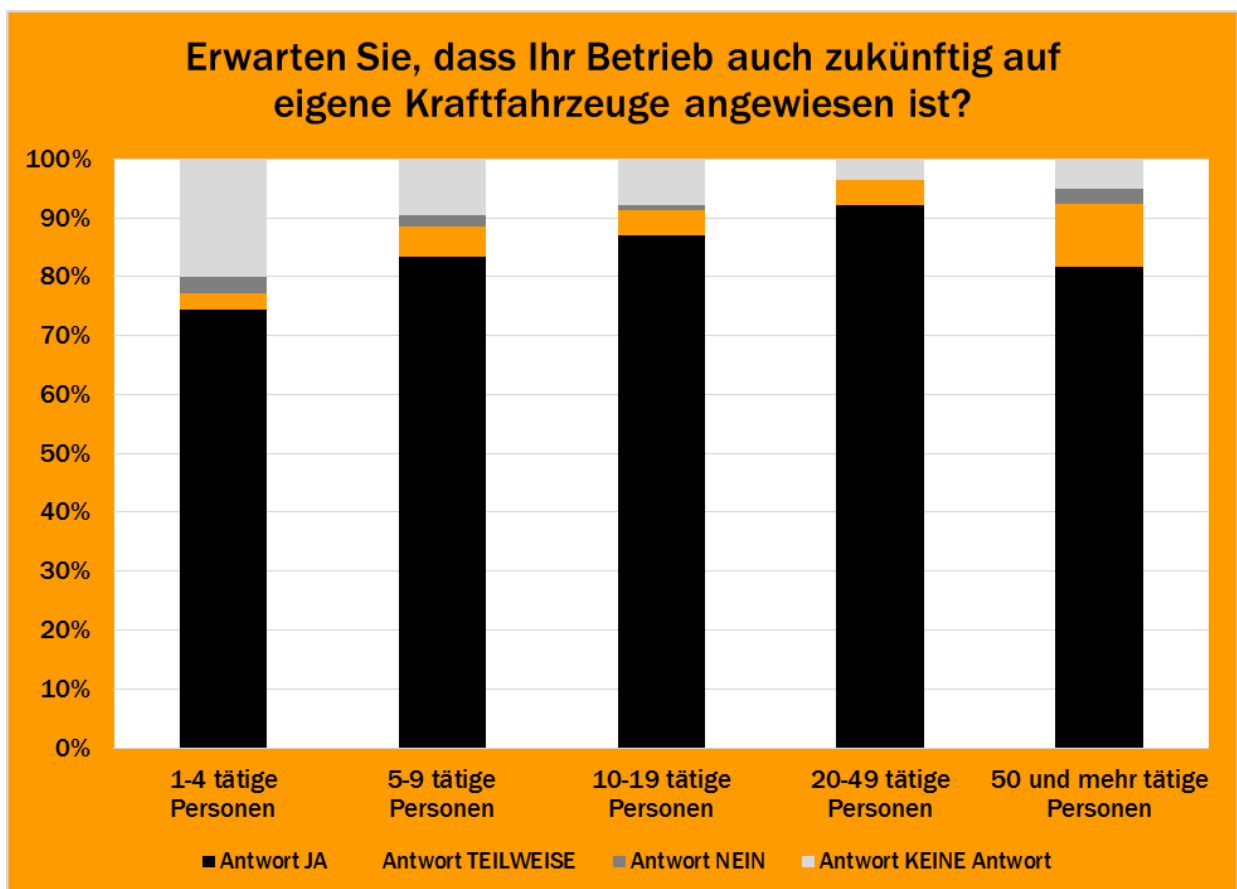
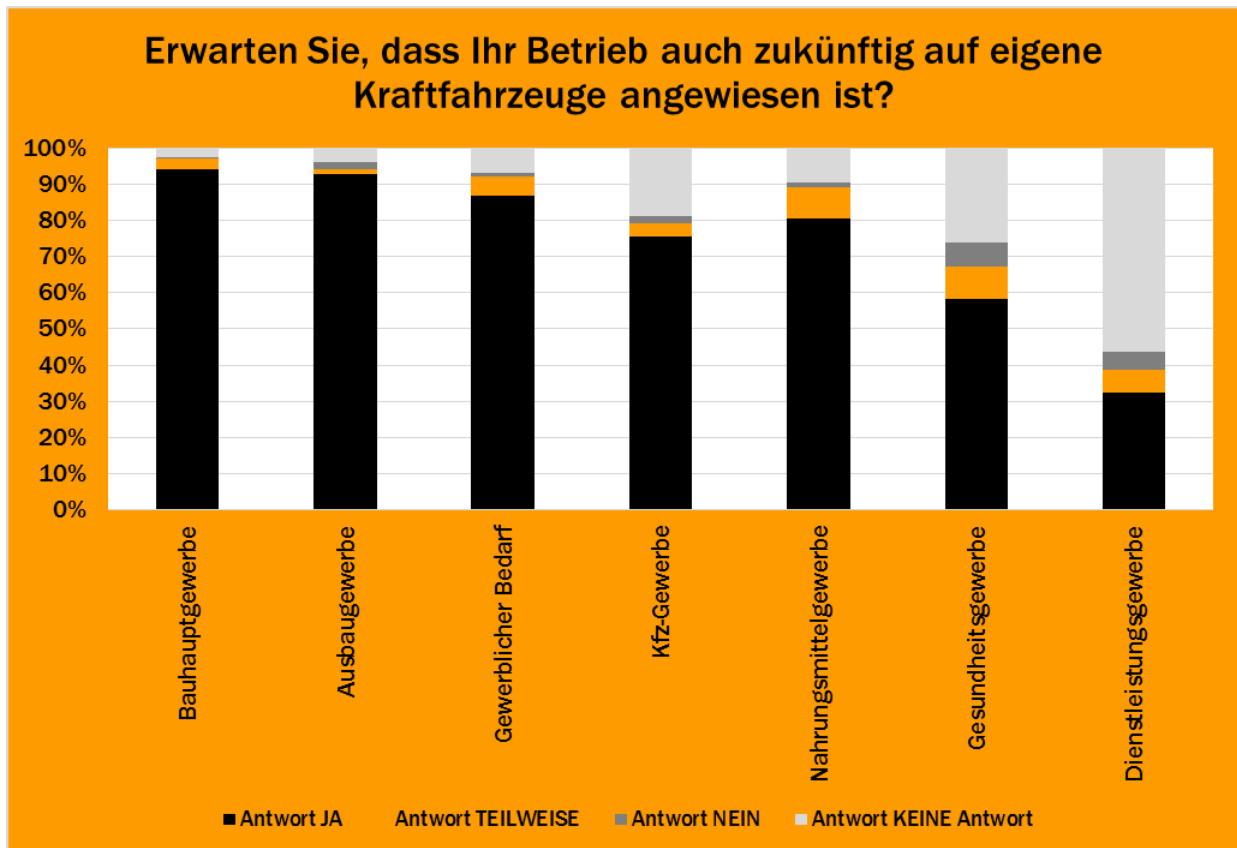
Die Einschätzungen waren eindeutig: Auch in Zukunft werden die Betriebe auf eigene Fahrzeuge angewiesen sein. Vier von fünf Betriebe (79%) waren der Meinung, dass in Zukunft auf eigene Fahrzeuge nicht verzichtet werden kann. Knapp vier Prozent konnten sich einen teilweisen Verzicht vorstellen. Nur zwei Prozent gingen davon aus, dass in Zukunft keine eigenen Fahrzeuge mehr benötigt werden. 15 Prozent der Betriebe hatten keine Meinung.

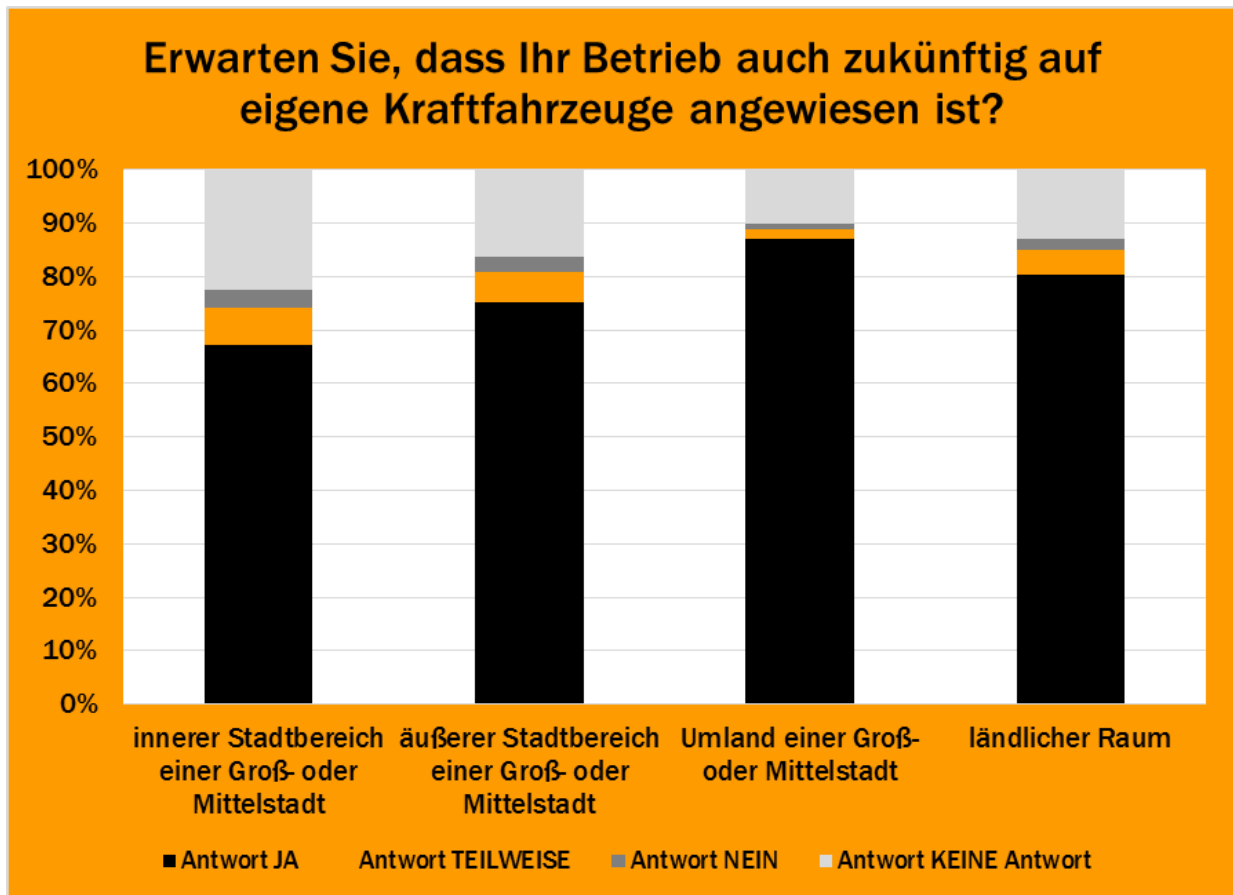
Zwischen den Gewerbegruppen gab es deutliche Unterschiede. Bei den Bauhaupt- und Ausbaugewerken sahen 94 bzw. 92 Prozent der Betriebe auch in Zukunft eigene Fahrzeuge als nötig an, beim Gewerblichen Bedarf noch 87 Prozent, im Nahrungsmittelgewerbe 80 Prozent. Zurückhaltender mit eigenen Fahrzeugen waren das Gesundheitsgewerbe, wo 58 Prozent auch in Zukunft auf eigene Fahrzeuge setzen, und die Dienstleister, wo nur rund jeder dritte (32%) zukünftig eigene Fahrzeuge nutzen will.

Nur noch teilweise auf eigene Fahrzeuge setzten neun Prozent der Nahrungsmittel- und Gesundheitsbetriebe sowie sieben Prozent der Dienstleister. Zukünftig komplett auf eigene Fahrzeuge zu verzichten, war allerhöchstens für kleine Teile der Gesundheitshandwerker (7%) oder der Dienstleister (5%) denkbar.

Die Betriebsgröße spielte bei der Frage nach den zukünftigen Einschätzungen eine recht geringe Rolle. Lediglich die Kleinbetriebe mit bis zu vier Beschäftigten setzten sich etwas ab. Dort gingen nur 74 Prozent der Betriebe davon aus, in Zukunft eigene Fahrzeuge zu benötigen. Der überwiegende Teil des Rests (20%) hatte jedoch keine Meinung. In den übrigen Betriebsgrößenklassen lag der Anteil derjenigen, die erwarten, auch zukünftig auf eigene Fahrzeuge angewiesen zu sein, zwischen 82 und 92 Prozent. Demgegenüber lag der Anteil derjenigen, die zukünftig nicht auf eigene Fahrzeuge setzen, bei den Kleinstbetrieben mit bis zu vier Beschäftigten mit drei Prozent am höchsten.

Schon eher spielte der Standort eine Rolle bei der Einschätzung, ob zukünftig eigene Fahrzeuge nötig seien oder nicht. Während im Umland von Groß- oder Mittelstädten 87 Prozent der Betriebe eigene Fahrzeuge auch in Zukunft für nötig hielten, taten dies im ländlichen Raum nur 80 Prozent und im äußeren Stadtbereich 75 Prozent. Im Innenstadtbereich erwarteten nur zwei von drei Betrieben, dass zukünftig eigene Fahrzeuge nötig sind. Demgegenüber konnten sich sieben Prozent der innerstädtischen Betriebe vorstellen, künftig teilweise auf eigenen Fahrzeuge zu verzichten, drei Prozent sogar ganz. Im Umland konnte sich gerade einmal ein Prozent der Betriebe einen kompletten Verzicht auf eigene Fahrzeuge vorstellen, zwei Prozent zumindest teilweise.





Frage: Wollen Sie in den nächsten zwei Jahren (ggf. weitere) Kraftfahrzeuge mit Elektroantrieb / Plug-in-Hybrid kaufen oder leasen?

- Ein gutes Drittel der Betriebe steht (teil-)elektrischen Fahrzeugen offen gegenüber.
- Jedoch werden für einen Kauf Bedingungen gestellt: Haupthindernis sind bislang das geringe Fahrzeugangebot und die hohen Anschaffungskosten.

Ein gutes Drittel der Betriebe (34%) stand (teil-)elektrischen Fahrzeugen offen gegenüber. Acht Prozent der Betriebe wollten in den nächsten zwei Jahren in jedem Fall ein Elektroauto bzw. einen Plug-in-Hybrid kaufen oder leasen. 26 Prozent wollten dies unter Bedingungen tun. Knapp zwei Drittel der Betriebe wollen in den nächsten zwei Jahren keine solchen Fahrzeuge erwerben.

In sechs der sieben Handwerksgruppen lag der Anteil derer, die in jedem Fall oder unter Bedingungen ein solches Fahrzeug kaufen wollen, nahe des Durchschnitts. Etwas überdurchschnittlich lagen der Gewerbliche Bedarf (39%), das Ausbau- (38%), das Kfz- (37%) und das Gesundheitsgewerbe (36%). Bauhauptgewerbe und Nahrungsmittelgewerbe lagen mit etwa 34 Prozent im Durchschnitt. Dagegen überlegen sich nur 20 Prozent der Dienstleister die Anschaffung eines solchen Fahrzeugs.

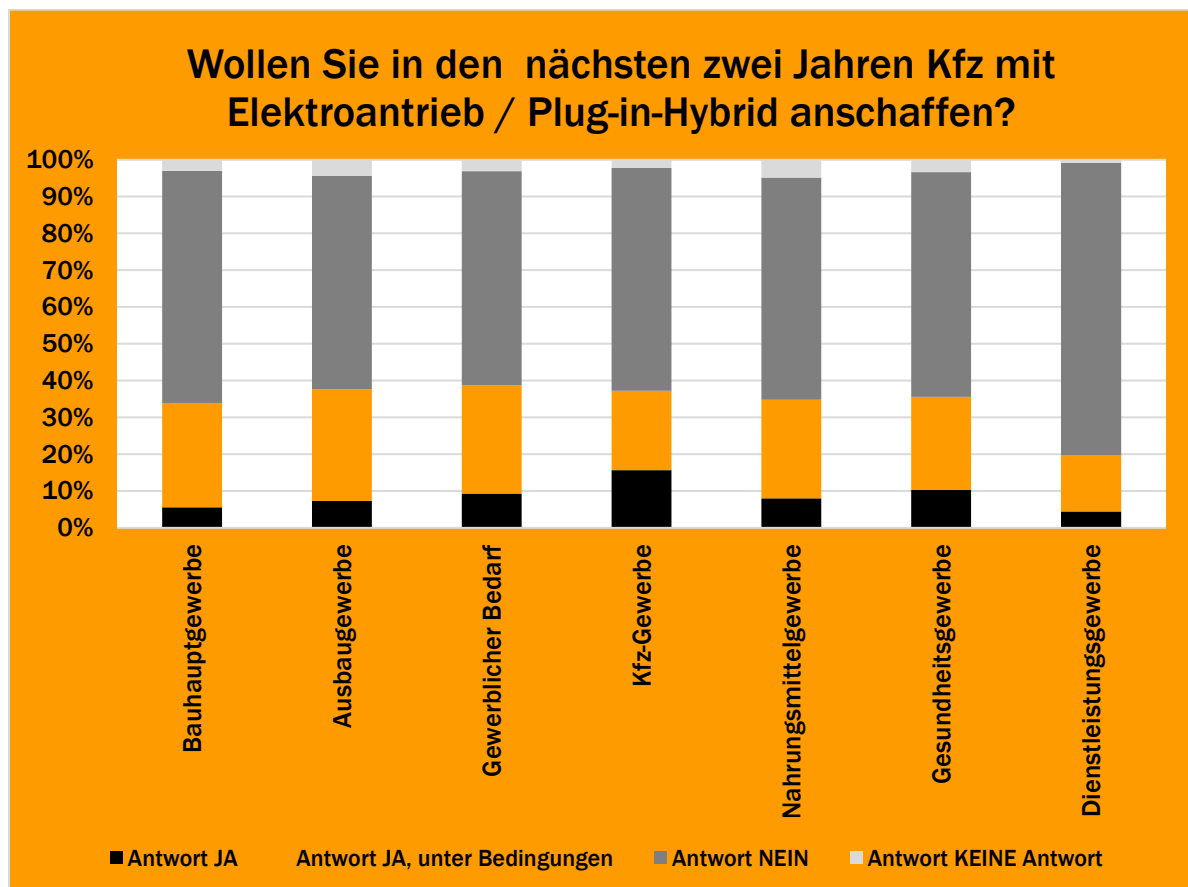
Bei denjenigen, die in jedem Fall ein (teil-)elektrisches Fahrzeug kaufen wollen, ist die Spanne zwischen den Berufsgruppen größer. So will jeder sechste Kfz-Betrieb (16%) ein solches Fahrzeug anschaffen, im Gesundheitsgewerbe jeder zehnte (10%). Auch der gewerbliche Bedarf (9%) lag über dem Durchschnitt von acht

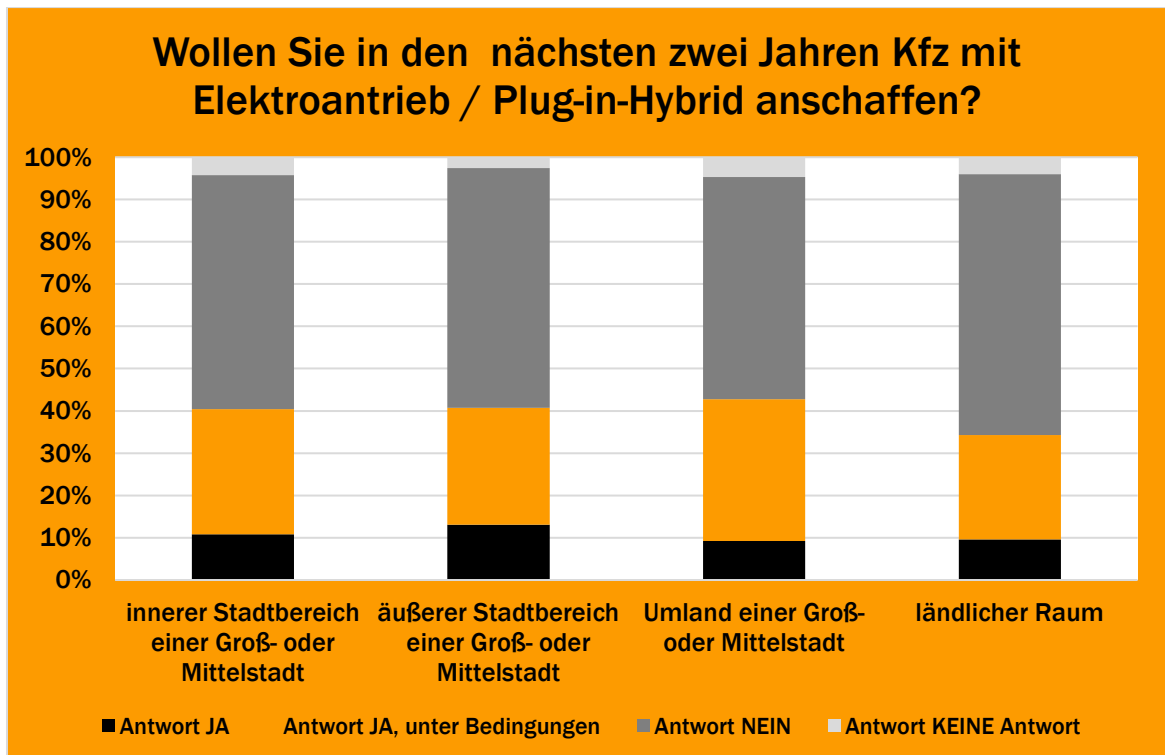
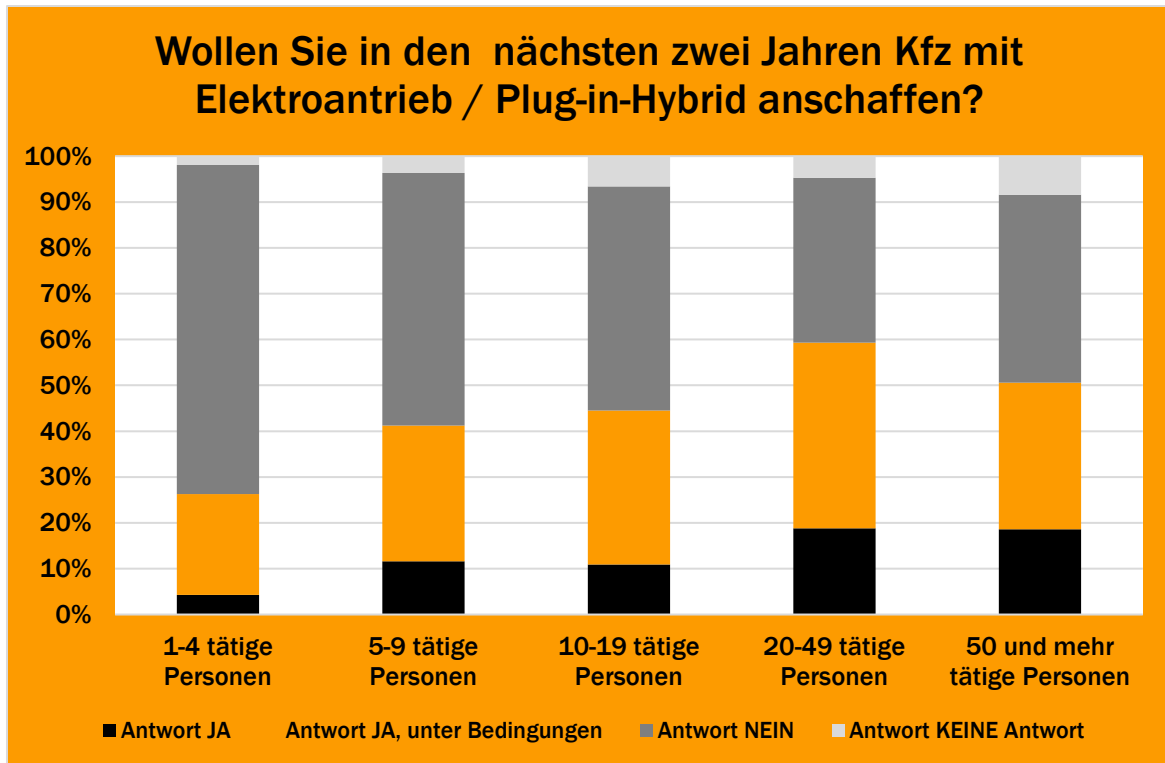
Prozent. Der Wert des Nahrungsmittelgewerbes lag im Durchschnitt. Unter dem Durchschnitt lagen Bauhauptgewerbe (6%) und Dienstleister (5%).

In der Tendenz galt, dass größere Betriebe elektrischen Fahrzeugen offener gegenüberstanden als kleinere. So plant eine Mehrheit der Betriebe ab 20 Beschäftigten zumindest unter Bedingungen ein solches Fahrzeug anzuschaffen (20 bis 40 Beschäftigte: 59%; 50 und mehr Beschäftigte 51%), aber nur gute 41 bzw. 45 Prozent bei den Betrieben mit fünf bis neun bzw. zehn bis 19 Beschäftigten. Bei den Kleinstbetrieben kann sich nur jeder vierte (26%) vorstellen, ein solches Fahrzeug anzuschaffen.

Das gleiche Muster gab es auch bei denen, die in jedem Fall ein solches Fahrzeug anschaffen wollen. Während 19 Prozent der Betriebe über 20 Beschäftigte in jedem Fall ein (teil-)elektrisches Fahrzeug kaufen wollen, wollen dies nur 12 Prozent in der Gruppe fünf bis neun tätige Personen und 11 in der Gruppe von zehn bis 19 Personen. Bei den Kleinstbetrieben wollen nur vier Prozent ein Elektro / Plug-in Hybrid-Fahrzeug kaufen.

Der Standort des Betriebs war bei der Entscheidung für solche Fahrzeuge weniger relevant. In den Städten oder im Umland von Städten lag der Anteil der Interessierten bei rund 40 Prozent. Nur im ländlichen Raum sank der Anteil auf ein gutes Drittel (34%). Ähnlich verhielt es sich mit denjenigen, die in jedem Fall ein solches Fahrzeug kaufen wollen: In allen Regionen lag der Anteil um die zehn Prozent. Nur im äußeren Stadtbereich lag er mit 13 Prozent höher.



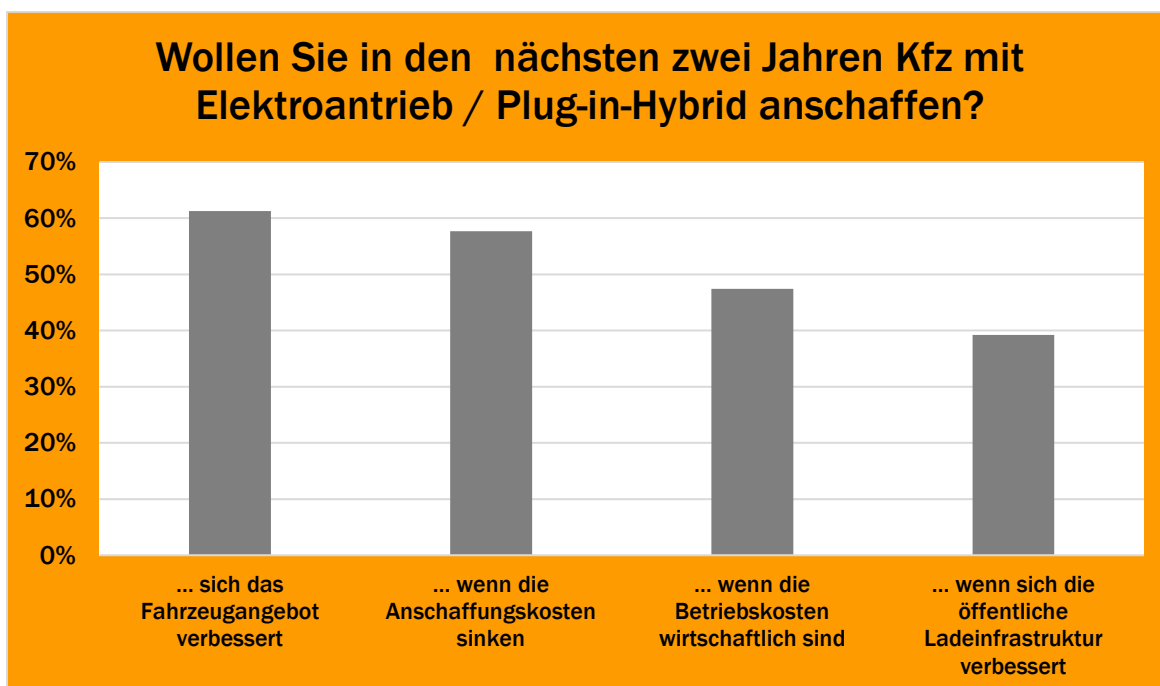


Bedingungen für den Kauf (Mehrfachnennung möglich):

Haupthindernis für den Kauf eines Elektroautos oder eines Plug-in-Hybrids waren das ausbaufähige Fahrzeugangebot und die hohen Anschaffungskosten. 61 Prozent derjenigen, die unter Bedingungen ein E-Auto kaufen wollten, gaben an, kaufen zu wollen, wenn sich das Fahrzeugangebot (z.B. in Sachen Reichweite oder Zuladung) verbessert. 58 Prozent wollten kaufen, wenn die Anschaffungskosten sinken. Für knapp jeden

zweiten Betrieb (47%) kommt ein E-Auto in Frage, wenn die Betriebskosten wirtschaftlicher sind. Eine verbesserte öffentliche Ladeinfrastruktur wäre für knapp zwei von fünf Betrieben (39%) ein Kaufargument. Ein besseres Fahrzeugangebot als Kaufbedingung war in allem Gruppen mehrheitlich eine Kaufbedingung. Besonders oft wurde dies in den Gruppen Kfz-Gewerbe (67%), Nahrungsmittelgewerbe (64%) und Dienstleistungsgewerbe (63%) genannt. Im Gesundheitsgewerbe wurde dieser Punkt unterdurchschnittlich oft genannt (51%). Bis auf das Gesundheitsgewerbe (47%) waren auch sinkende Anschaffungskosten in allen Gruppen mehrheitlich ein Kriterium für einen Kauf. Besonders häufig wiesen Betriebe aus dem Kfz-Gewerbe (65%) und dem gewerblichen Bedarf (63%) auf sinkende Kaufpreise als Bedingung hin. Wirtschaftlichere Betriebskosten waren insbesondere eine Bedingung für das Bauhauptgewerbe (60%) und das Kfz-Gewerbe (58%). Weniger häufig wurde dieses Kriterium von Betrieben aus dem Nahrungsmittelgewerbe (45%), dem Ausbaugewerbe (43%) und dem Gesundheitsgewerbe (35%) genannt. Eine verbesserte öffentliche Ladeinfrastruktur spielte als Kaufanreiz vor allem beim Kfz-Gewerbe (48%) und im Dienstleistungshandwerk (47%) eine große Rolle. Weniger ein Thema war die Ladeinfrastruktur in den Bereichen Ausbau (34%) und Nahrung (23%). Je größer der Betrieb, desto wichtiger wurde in der Tendenz ein verbessertes Fahrzeugangebot. So nannten drei von vier Großbetrieben (75%) diesen Punkt, jedoch nur 59 Prozent der Kleinstbetriebe. Sinkende Anschaffungskosten waren insbesondere mittelgroßen Betriebe mit zwischen zehn und 19 tätigen Personen wichtig (62%). Wirtschaftlichere Betriebskosten wurden überdurchschnittlich häufig von Großbetrieben genannt. Eine verbesserte öffentliche Ladeinfrastruktur wurde häufiger von größeren Betrieben (20 bis 49 tätige Personen) genannt.

Während es beim Fahrzeugangebot keine Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Standorten gab, waren sinkende Anschaffungskosten in der Stadt (52%) deutlich weniger ein Thema als im Umland (62%) oder im ländlichen Raum (59%). Wirtschaftlichere Betriebskosten wurden vor allem im Umland eingefordert, eine bessere öffentliche Ladeinfrastruktur vor allem im inneren Stadtbereich.



Frage: Welche verkehrspolitischen Rahmenbedingungen belasten Ihren Betrieb besonders?

- **Staus und Stellplatzprobleme beim Kunden sind die größten Herausforderungen**
- **Belastungen sind je nach Gewerbe und Standort unterschiedlich**

Am häufigsten sahen sich die Betriebe durch Staus und Verkehrsstockungen belastet. Diesen Punkt nannten fast zwei von fünf Betrieben (39%). Dabei waren alle sieben Gruppen recht gleichmäßig betroffen. Am stärksten belastet waren die Handwerke für den gewerblichen Bedarf (46%) und das Ausbaugewerbe (45%), weniger dagegen die Dienstleistungshandwerke (26%). Regional war das Problem verstärkt bei Betrieben aus dem Umland (49%) und dem äußeren Stadtbereich von Groß- und Mittelstädten zu spüren (46%), im ländlichen Raum dagegen weniger (32%).

An zweiter Stelle standen Stellplatzprobleme auf der Baustelle oder bei Kunden. Das problematisierte gut jeder dritte Betrieb (34%). Im Bauhaupt- (50%) oder Ausbaugewerbe (49%) ärgerte sich rund jeder zweite Betrieb über fehlende Parkplätze am Arbeitsort. Ladenhandwerke waren dagegen weniger betroffen. Regional gab es kaum Unterschiede. Lediglich innerstädtische Betriebe nannten diese Herausforderung etwas häufiger als Betriebe von anderen Standorten.

Gut jeder fünfte Betrieb (21%) war von innerstädtischen Fahrverboten besonders belastet. Überdurchschnittlich oft wurde dies von Betrieben aus dem Bauhauptgewerbe (30%), dem Ausbaugewerbe (25%) und den Handwerken für den gewerblichen Bedarf (24%) genannt. Kfz-Betriebe lagen im Durchschnitt (20%). Die konsumnahen Handwerke waren weniger betroffen. Regional nannten vor allem Betriebe aus dem Umland von Städten die Fahrverbote als besonders belastend.

Ebenso jeder fünfte Betrieb (20%) nannte einen allgemein steigenden finanziellen/ organisatorischen Aufwand bei der Anfahrt zu Kunden oder zu Baustellen. Auch dieser Punkt wurde überdurchschnittlich oft von Betrieben aus den Bauhandwerken genannt (Ausbau 26%, Bauhauptgewerbe 23%). Besonders häufig nannten diesen Punkt Betriebe aus dem äußeren Stadtgebiet.

Auch Straßensperrungen wegen schlechten Straßen- oder Brückenzustands wurden von jedem fünften Betrieb als besondere Belastung beklagt. Dabei verteilten sich die Klagen recht gleichmäßig über Branchengruppen und Regionen.

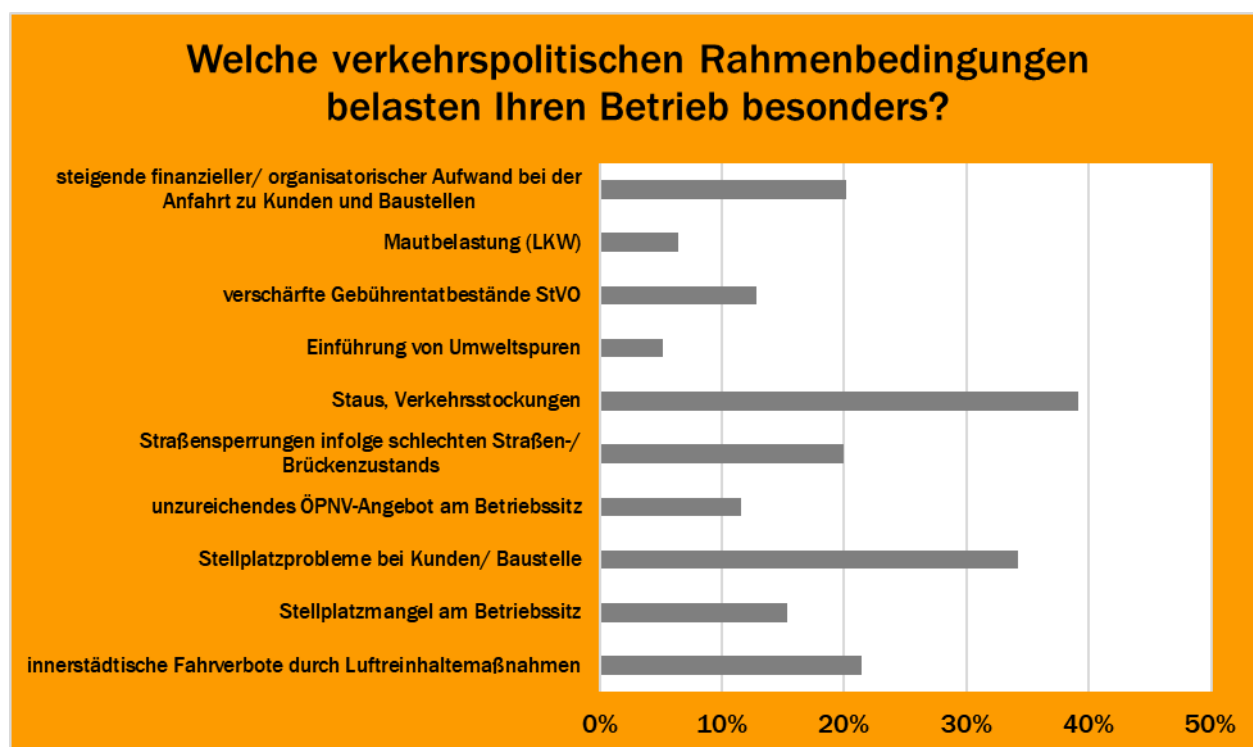
15 Prozent der Betriebe nannten den Stellplatzmangel am Betriebssitz als besonders belastend. Wie erwartet, war dies für die Gewerke, die Kunden an ihrem Standort bedienen, ein größeres Thema. So erachteten 31 Prozent der Gesundheitshandwerker und 30 Prozent der Nahrungsmittelbetriebe dieses Thema als besonders belastend. Regional waren verstärkt Betriebe mit dem Sitz im innerstädtischen Bereich betroffen.

Jeder achte Betrieb (13%) klagte über verschärfte Gebührentatbestände in der Straßenverkehrsordnung. Überdurchschnittlich taten dies Betriebe aus dem Bauhaupt- und Ausbaugewerbe mit jeweils 16 Prozent. Zwischen den einzelnen Standortbereichen gab es keine größeren Unterschiede.

Ein unzureichendes ÖPNV-Angebot am Betriebssitz war für rund zwölf Prozent der Betriebe problematisch. Stark betroffen waren davon insbesondere Kfz- und Gesundheitshandwerke (jeweils 22%), sowie das Nahrungsmittel- (14%) und Dienstleistungsgewerbe (15%). Regional ist stark der ländliche Raum betroffen (16%). Die Belastung durch die LKW-Maut war für sechs Prozent der Betriebe eine Herausforderung. Betroffen waren nur wenige Branchen, diese allerdings umso stärker. So nannte im Bauhauptgewerbe jeder vierte Betrieb

die LKW-Maut als besondere Herausforderung, beim Gewerblichen Bedarf rund jeder zehnte. Regional waren Betriebe mit Sitz im ländlichen Raum und im Umland stärker betroffen.

Nur fünf Prozent der Betriebe sahen die Einführung von Umweltspuren als besondere Herausforderung an.



Welche verkehrspolitischen Rahmenbedingungen belasten Ihren Betrieb besonders?

	Bau- haupt- gewerbe	Ausbau- gewerbe	Gewerbl. Bedarf	Kfz- Gewerbe	Nahrungs- mittel- gewerbe	Gesund- heitsge- werbe	Dienst- leistungs- gewerbe
innerstädtische Fahrverbote durch Luftreinhaltemaßnahmen	30,0%	24,5%	24,6%	19,6%	14,9%	12,2%	9,6%
Stellplatzmangel am Betriebsitz	5,1%	11,3%	8,7%	25,1%	30,6%	31,6%	24,6%
Stellplatzprobleme bei Kunden/Baustelle	50,1%	49,0%	22,9%	12,5%	23,7%	22,6%	15,7%
unzureichendes ÖPNV-Angebot am Betriebsitz	7,2%	7,7%	11,7%	21,8%	14,2%	21,8%	15,0%
Straßensperrungen infolge schlechter Straßen-/Brückenzustands	15,1%	20,9%	23,3%	18,1%	23,3%	18,9%	17,4%
Staus, Verkehrsstockungen	39,7%	44,6%	45,6%	30,6%	30,7%	35,3%	26,4%
Einführung von Umweltspuren	5,8%	5,3%	3,4%	13,4%	3,6%	2,5%	2,2%
verschärfte Gebührentatbestände StVO	16,2%	16,4%	11,8%	13,2%	10,1%	9,4%	3,5%
Mautbelastung (LKW)	25,0%	3,2%	9,6%	6,8%	3,6%	1,8%	0,7%
steigende finanzieller/organisatorischer Aufwand bei der Anfahrt zu Kunden und Baustellen	23,6%	26,1%	15,9%	14,1%	19,2%	14,3%	12,2%