

Studie „Nutzen des Pkw-Verkehrs“

In der Studie „Nutzen des Pkw-Verkehrs in Deutschland“ werden die Beschäftigungs-, Einkommens- und Wertschöpfungseffekte des Pkw-Verkehrs in Deutschland untersucht. Mit Basisjahr 2012 werden hier Teile der Studie „Nutzen des Straßenverkehrs“ aus dem Jahr 2008 aktualisiert. Ein wesentlicher Unterschied zur Untersuchung aus dem Jahr 2008 ist die Fokussierung auf den Pkw-Verkehr (in 2008 wurden auch der Güterverkehr und der öffentliche Straßenpersonenverkehr betrachtet).

Untersuchungsgegenstände sind

- die **Zahl der Arbeitsplätze und die dadurch erzielten Einkommen**, die sich aus dem **Motorisierten Individualverkehr** (ohne Krafträder) in Deutschland ergeben,
- die **Zahl der Arbeitsplätze und die dadurch erzielten Einkommen** des Teils **des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs, der mit Pkw erbracht wird**, also **Taxis, Mietwagen und Car-sharing**, sowie
- die **Zahl der Arbeitsplätze und die dadurch erzielten Einkommen** von **Straßeninfrastrukturbau, -betrieb und -unterhaltung**, die dem Pkw-Verkehr zugerechnet werden können.

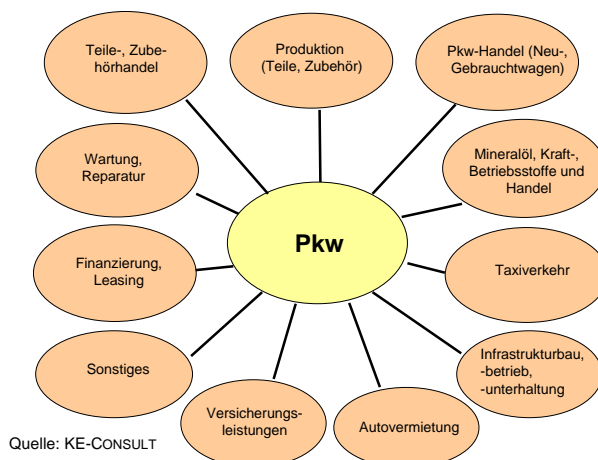
Neu ist auch, dass erstmals die „**Nutzen aus beruflich motivierter Mobilität**“ untersucht werden. Hiermit betritt die Studie theoretisch-wissenschaftliches Neuland.

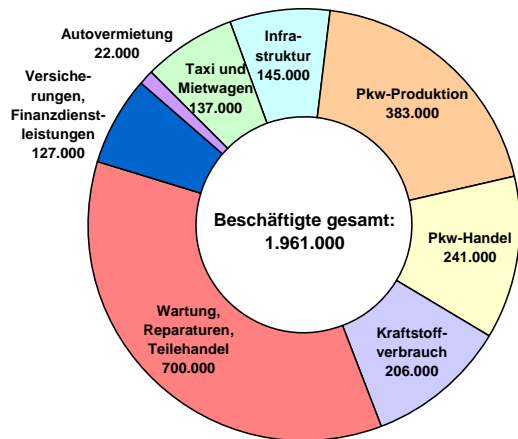
Studienergebnisse und Bewertung

A. Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte des Pkw-Verkehrs:

In 2012 sind in Deutschland 43 Mio. Pkw zugelassen. Es besitzt also jeder zweite Einwohner einen Pkw. Die Verkehrsleistung beträgt 900 Mrd. Personenkilometer, jeder Einwohner fährt im Schnitt im Jahr also 11.400 km mit dem Pkw.

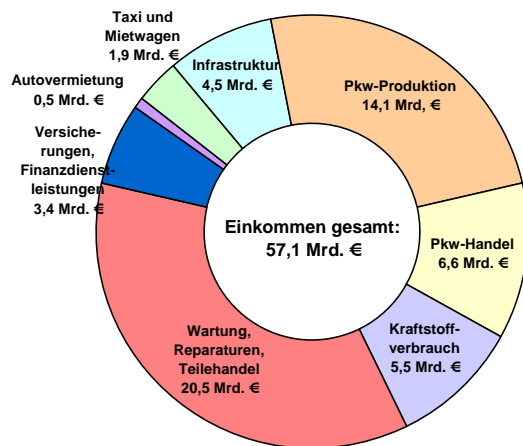
Die Nutzung des Pkw bewirkt Produktion, Beschäftigung und Einkommen in verschiedensten Wirtschaftsbereichen (Pkw-Produktion und -handel, Ersatzteihandel, Straßenbau, Versicherungen, ...). Im Jahr 2012 sind in Deutschland 4,7% der Erwerbstätigen (1,96 Mio. Personen) aufgrund des Pkw-Verkehrs beschäftigt. Den größten Anteil haben die Bereiche **Wartung, Reparaturen und Teilehandel** sowie die **Pkw-Produktion**.



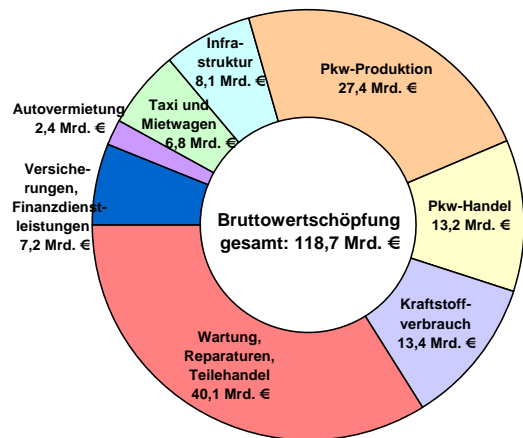


Die etwa 2 Mio. Erwerbstätigen erzielen durch ihre Arbeitsleistung Einkommen in Höhe von 57 Mrd. € und erwirtschaften eine Bruttowertschöpfung von 119 Mrd. €. Dies entspricht 5 % der Bruttowertschöpfung in Deutschland. Allein aus dem Pkw-Verkehr und der damit verbundenen Produktion von Autos (ohne Export) resultieren Steuereinnahmen von mehr als 50 Milliarden Euro. Dies entspricht knapp 10% der gesamten Steuereinnahmen in Deutschland.

Quelle: KE-CONSULT



Quelle: KE-CONSULT



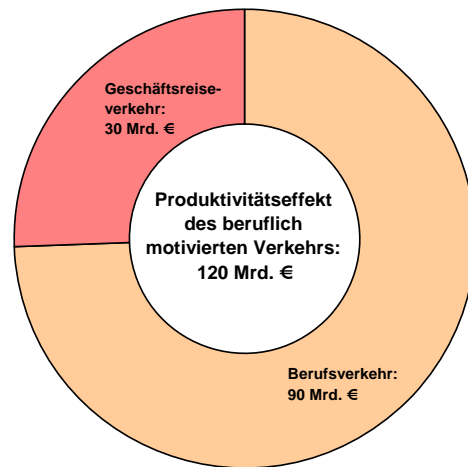
Quelle: KE-CONSULT

Ergebnisse im Überblick:

- **2 Millionen Arbeitsplätze** - der Beschäftigungseffekt der von **1.000 in Deutschland zugelassenen Pkw** ausgeht beträgt somit **46 Personen** (Pkw-Bestand 2012: 43 Mio.)
- schaffen ein **Gesamteinkommen von 57 Mrd. Euro** und eine **Gesamtwertschöpfung von 119 Mrd. Euro**.

B. Nutzen aus beruflich motivierter Mobilität:

Mehr als ein Drittel der Pkw-Verkehrsleistungen ist beruflich motiviert (Berufs-, Geschäftsreise-, Ausbildungsverkehr). Im Schnitt pendelt jeder Erwerbstätige in Deutschland 3.700 km pro Jahr mit dem Pkw. Bei Geschäftsreisen per Pkw belaufen sich die durchschnittlichen zurückgelegten Wegstrecken im Jahr auf 2.900 km. Damit verbunden sind für die Arbeitskräfte eine größere Auswahl von potenziellen Arbeitgebern und die verbesserte Erschließung von Märkten für die Unternehmen. **Für diesen Effekt wird eine Bruttowertschöpfung von mindestens 120 Mrd. € abgeschätzt.**



Quelle: KE-CONSULT

Fazit des ADAC

Erstens Die Studie „Nutzen des Pkw-Verkehrs“ zeigt die große Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs für unseren Wohlstand:

- Vom Pkw-Verkehr profitiert die gesamte Gesellschaft, da Pkw-Verkehrsleistungen in wirtschaftliche Wertschöpfungsprozesse wie auch in den Alltag der Menschen fest integriert sind.
- Pkw sind Grundlage für Erzeugung, Verbrauch und Konsum von Gütern und Dienstleistungen.
- Pkw bilden die Voraussetzung für Produktivitätsgewinne aus räumlicher Arbeitsteilung und erweitern die Aktivitätsspielräume privater Haushalte.

Zweitens Um Wohlfahrtsverluste zu vermeiden, ist die bedeutende volkswirtschaftliche und soziale Funktion des Pkw bei allen ordnungs- und finanzpolitischen Maßnahmen in die Abwägung geeigneter Instrumente einzubeziehen:

- Steigende Mobilitätskosten wirken sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft aus und können zu sozialen Härten führen.
- Die Kosten der Mobilität belasten die privaten Haushalte immer stärker. Im Zeitraum 1995 bis 2012 (Dezember) ist der Kraftfahrer-Preisindex um 51% deutlich gestiegen, die Kraftstoffpreise sogar um 115 % (Lebenshaltungskosten insgesamt nur um etwa 30 %).
- Neben dem gestifteten Nutzen steht außer Frage, dass von Kraftfahrzeugen auch Umweltschäden und gesundheitliche Beeinträchtigungen verursacht werden. Anstatt hieraus Forderungen nach Verkehrsvermeidung bzw. weiterer -verteuerung des Pkw-Verkehrs abzuleiten, spricht sich der

ADAC für die Reduzierung der negativen Effekte an der Quelle aus. In den vergangenen Jahren sind bereits große Erfolge durch technische Innovationen (Fahrerassistenzsysteme, alternative Antriebe etc.) sowie intelligente Regulierung (z.B. Euronormen) gelungen. Dieser Pfad sollte konsequent weiter beschritten werden.

Drittens Voraussetzung für die Entfaltung der Wachstums- und Wohlfahrtswirkungen des Straßenverkehrs ist eine funktionsfähige, d.h. bedarfsgerecht ausgebaute Verkehrsinfrastruktur:

- Neben unmittelbaren Produktions- und Beschäftigungsimpulsen besitzen Infrastrukturinvestitionen vor allem langfristige Wachstumseffekte für die Volkswirtschaft.
- Die einmal erstellte und anschließend ausreichend instand gehaltene Infrastruktur ermöglicht positive Einkommens-, Konsum- und Wohlfahrtseffekte für private Haushalte und Unternehmen über die gesamte Nutzungsdauer.
- Eine konsequente zweckgebundene Verwendung nur eines Teils der bestehenden Steuereinnahmen der Autofahrer (über 50 Mrd. Euro p. a.) würde ein Investitionsniveau ermöglichen, durch das Infrastrukturengpässe zügig beseitigt, technische Innovationen ermöglicht und Substanzverzehr im Bestand verhindert werden können.