

# Der Nutzen des Straßenverkehrs

## I. Nutzen des Straßenverkehrs für Wirtschaft und Gesellschaft

Straßen verbinden Menschen und Unternehmen und sind in wirtschaftliche Wertschöpfungsprozesse ebenso fest integriert wie in unseren Alltag. Bei nahezu allen Aktivitäten – von der Produktion über Konsum bis zur Freizeitgestaltung – nehmen wir Verkehrsleistungen auf der Straße in Anspruch. Straßen gewährleisten die Erreichbarkeit nahezu jedes Wohnhauses und Unternehmens, laden zum Verweilen ein und ermöglichen so Lebensvielfalt, Begegnung und Kommunikation auf direktem Weg.

Dennoch stehen in der politischen und verkehrswissenschaftlichen Diskussion regelmäßig nur die Kosten des Straßenverkehrs für die Gesellschaft im Vordergrund. Der durch Straßenverkehr und -infrastruktur generierte Nutzen für die Volkswirtschaft wird dagegen nur unzureichend beachtet. Ein Grund hierfür liegt in der systematischen Unterschätzung des Straßenverkehrs als eigenständiger „Wirtschaftsbereich“. Dabei zeigt die ADAC-Studie „Nutzen des Straßenverkehrs“<sup>1</sup> deutlich, wie groß die wirtschaftliche Bedeutung des Straßenverkehrs tatsächlich ist.

In der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung (VGR) wird der Straßenverkehr im Wirtschaftsbereich „Verkehr und Nachrichtenübermittlung“ erfasst, wobei ein sehr enger Verkehrsbegriff zugrunde gelegt wird. Nicht erfasst sind z.B. die vielfältigen wirtschaftlichen Wirkungen, die von der Leistungserstellung im motorisierten Individualverkehr (MIV) in Industrie, Handel, Handwerk und im Dienstleistungsbereich ausgelöst werden. Ebenso wenig werden die wirtschaftlichen Effekte aus Bau und Betrieb der Straßeninfrastruktur dem Verkehrsbereich zugewiesen. Erfasst werden bisher lediglich die mit der Transport- und Beförderungsleistung unmittelbar zusammenhängenden Effekte.

Zur Ermittlung des Nutzens des Straßenverkehrs reicht ein bloßer Blick in die amtliche Statistik daher nicht aus. Erst durch die Erfassung der *gesamten* Ausgaben für Bau, Betrieb und Erhaltung der Straßeninfrastruktur sowie durch die *vollständige* Erfassung der Leistungserstellung im Straßenverkehr wird erkennbar, welche immense wirtschaftliche Bedeutung vom Straßenverkehr ausgeht.

## II. Volkswirtschaftlicher Nutzen der Leistungserstellung<sup>2</sup> im Straßenverkehr

Die vollständige Darstellung des gesamten Beitrags des Straßenverkehrs an Beschäftigung, Wertschöpfung und Steueraufkommen in der Deutschen Volkswirtschaft offenbart den Gesamtnutzen des Straßenverkehrs:

<sup>1</sup>Kurte, J./Esser, K., Nutzen des Straßenverkehrs, ADAC-Studie zur Mobilität, im Auftrag des ADAC (Hrsg.): KE-Consult, München 2008

<sup>2</sup>Basisjahr 2006

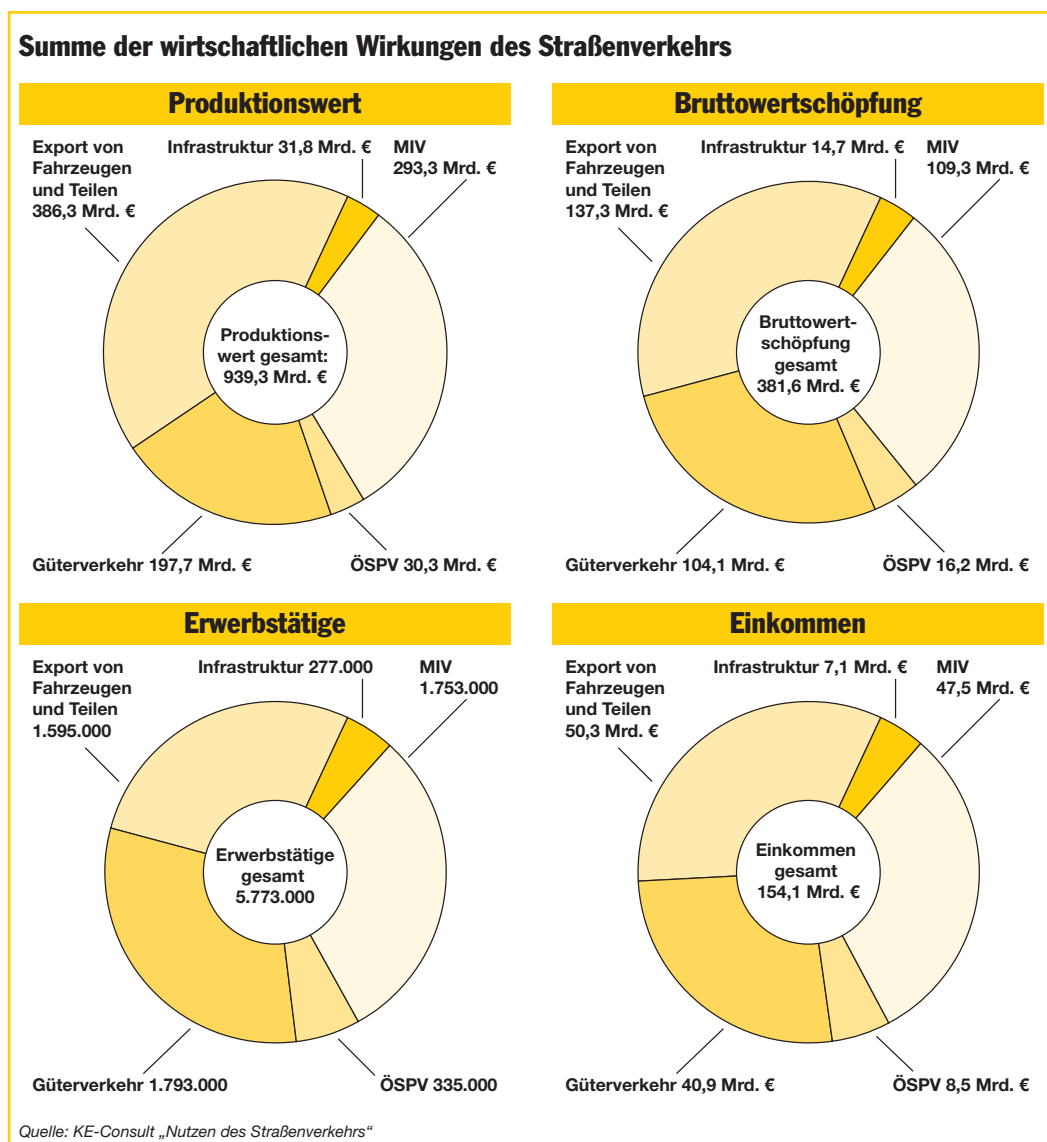
## 1. Vom Straßenverkehr hängen in Deutschland 5,8 Mio. Arbeitsplätze ab

Straßenverkehr ermöglicht nicht alleine Produktivitätsgewinne aus räumlicher Arbeitsteilung, sondern schafft als eigener „Wirtschaftsbereich“ auch unmittelbar Arbeitsplätze. Insgesamt hängen rund 5,8 Mio. der insgesamt etwa 39 Mio. erwerbstätigen Personen in Deutschland vom Straßenverkehr ab, d.h. jeder siebte Arbeitsplatz ist in Deutschland direkt im Straßenverkehr angesiedelt oder indirekt damit verbunden. Hierzu zählen Arbeitsplätze aus Bau und Betrieb der Straßen, Beschäftigte im Güterverkehr, Beschäftigte der Automobilproduktion, im Handel, an Tankstellen, im Finanzierungs- und Versicherungsgewerbe genauso wie der Bus- oder Taxifahrer.

Das Statistische Bundesamt weist dagegen für den Bereich „Verkehr und Nachrichtenübermittlung“ nur etwa 2 Mio. Erwerbstätige aus.

## 2. Die Bruttowertschöpfung aus dem Straßenverkehr beträgt 381,6 Mrd. Euro pro Jahr

Die 5,8 Mio. Beschäftigten im Straßenverkehr erwirtschaften pro Kopf eine Bruttowertschöpfung von etwa 66.000 Euro. *Insgesamt* beträgt die Bruttowert-



schöpfung aus dem Straßenverkehr 381,6 Mrd. Euro. Gemessen an der gesamten Bruttowertschöpfung macht der Straßenverkehrsbereich einen Anteil von etwa 18 Prozent aus. Für den Bereich „Verkehr und Nachrichtenübermittlung“ wird vom Statistischen Bundesamt lediglich eine Bruttowertschöpfung von 124 Mrd. Euro ausgewiesen.

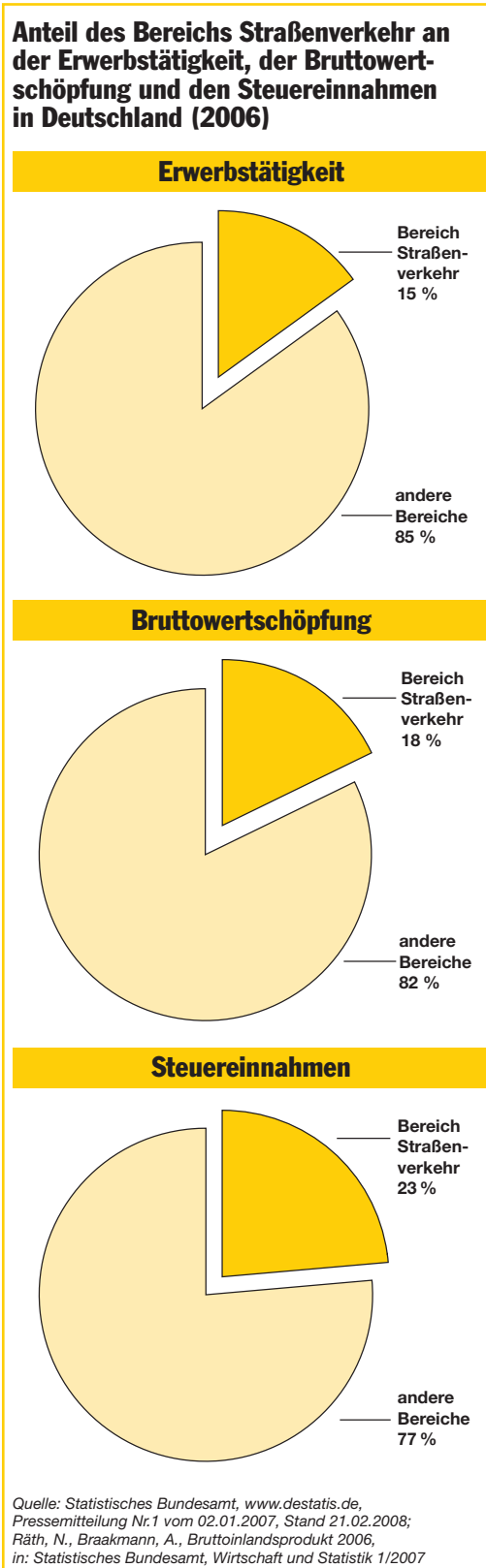
**3. Die Steuereinnahmen des Staates aus Produktion, Leistung und Beschäftigung im Straßenverkehr betragen 120 Mrd. Euro pro Jahr**

Gemessen an den gesamten Steuereinnahmen i. H. v. 526 Mrd. Euro entspricht dies *knapp einem Viertel*. Hinzu kommen Einnahmen aus der Lkw-Maut in Höhe von rund *3,4 Mrd. Euro*.

**4. Allein die Mobilität von Personen und Gütern erzeugt wirtschaftliche Effekte**

Mit den dargestellten Ergebnissen ist der überwiegende Teil der mit dem Straßenverkehr verbundenen wirtschaftlichen Impulse quantifiziert worden. Damit sind jedoch nicht alle Nutzen des Straßenverkehrs erfasst.

Wirtschaftliche Wirkungen gehen auch von der Durchführung von Messen, dem Betrieb von Fahrschulen, der Überwachung und Kontrolle des Straßenverkehrs, von Verkehrsverbänden, Forschungsinstitutionen und wissenschaftlichen Instituten sowie dem Bereich Recycling und Entsorgung aus. Außerdem fallen über die erfasste Leistungserstellung hinaus weitere Effekte an, die so genannten (katalytischen) Produktivitäts- und Standorteffekte, die sich aus der Mobilität von Personen und Gütern ergeben.



### III. Fazit

#### 1. Der Straßenverkehr stellt eine bedeutende Größe für den Wohlstand in Deutschland dar

- Vom Nutzen des Straßenverkehrs profitiert die gesamte Gesellschaft, da Straßenverkehrsleistungen in wirtschaftliche Wertschöpfungsprozesse ebenso fest integriert sind wie in den Alltag der Menschen.
- Sie überlagern wie ein Netz die Erzeugung, den Verbrauch und den Konsum von Gütern und Dienstleistungen.
- Sie bilden die Voraussetzung für Produktivitätsgewinne aus räumlicher Arbeitsteilung und erweitern die Aktivitätsspielräume der privaten Haushalte.
- Im Personenverkehr ist der Pkw mit einem Anteil von über 80 Prozent am Modal Split, d.h. an allen Personenverkehrsleistungen, das Hauptverkehrsmittel. Auch im Güterverkehr dominiert die Straße mit einem Anteil von rund 70 Prozent.

#### 2. Um Wohlfahrtsverluste zu vermeiden, muss die bedeutende volkswirtschaftliche Funktion des Straßenverkehrs bei allen ordnungs- und finanzpolitischen Maßnahmen in die Abwägung geeigneter Instrumente einbezogen werden

- Steigende Mobilitätskosten wirken sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Wirtschaft aus und können zu sozialen Härten führen.
- Mit deutlich über 50 Prozent Anteil an den Kraftstoffkosten bei Pkw und Lkw sowie durch die Lkw-Maut tragen Steuern und Abgaben bereits heute mit rund 53 Mrd. Euro jährlich maßgeblich zum hohen Kostenniveau im Straßenverkehr bei.
- Eine Alternative zur Verkehrsvermeidung bzw. weiteren -verteuerung stellt die bereits erfolgreiche Reduzierung der negativen Effekte des Straßenverkehrs durch weitere technische Innovation sowie intelligente Regulierung (z.B. Euronormen) dar.

#### 3. 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 Verkehrseinnahmen (53 Mrd. Euro p.a.) würde ein Investitionsniveau von 7 Mrd. Euro ermöglichen, durch das bestehende Infrastrukturingpässe zügig beseitigt, technische Innovationen ermöglicht und Substanzverzehr im Bestand verhindert werden könnten.

---

#### Impressum

ADAC e.V., Ressort Verkehr      Fax (0 89) 76 76 45 67  
Am Westpark 8, 81373 München      E-Mail: verkehr.team@adac.de