

<b>1 Ausgangslage und Zielsetzung</b>	<b>3</b>
<b>2 Vorgehensweise zur Nutzenermittlung des Straßenverkehrs</b>	<b>4</b>
<b>2.1 Aussagegrenzen der Erfassungsmethodik der VGR</b>	<b>4</b>
<b>2.2 Bewertungsansatz und Komponenten des Nutzen des Straßenverkehrs</b>	<b>5</b>
<b>3 Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung in Deutschland</b>	<b>10</b>
<b>3.1 Der Wirtschaftsbereich Verkehr innerhalb der VGR</b>	<b>10</b>
<b>3.2 Der Straßenverkehr innerhalb des Verkehrsbereichs</b>	<b>11</b>
<b>4 Nutzen des Straßenverkehrs</b>	<b>13</b>
<b>4.1 Bau und Betrieb der Straßeninfrastruktur</b>	<b>13</b>
<b>4.2 Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte des Motorisierten Individualverkehrs (MIV)</b>	<b>14</b>
4.2.1 Fahrzeug-Produktion	<b>15</b>
4.2.2 Handel mit Pkw und Krafträdern	<b>16</b>
4.2.3 Kraftstoffverbrauch im MIV	<b>18</b>
4.2.4 Wartung und Reparaturen, Handel mit Autoteilen und Zubehör	<b>19</b>
4.2.5 Versicherungsaufwendungen, Finanzdienstleistungen	<b>20</b>
4.2.6 Vermietung von Kraftfahrzeugen	<b>22</b>
4.2.7 Zusammenfassung der Wirkungen des Motorisierten Individualverkehrs	<b>22</b>
<b>4.3 Beschäftigungs- und Wertschöpfungswirkungen des Öffentlichen Straßenpersonenverkehrs</b>	<b>24</b>
<b>4.4 Beschäftigungs- und Wertschöpfungswirkungen des Güterverkehrs</b>	<b>25</b>
<b>4.5 Beschäftigungs- und Wertschöpfungswirkungen der Exporte von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen</b>	<b>26</b>
<b>4.6 Sonstige Bereiche</b>	<b>27</b>
<b>4.7 Zusammenfassung der Beschäftigungs- und Wertschöpfungswirkungen des Straßenverkehrs</b>	<b>28</b>
<b>4.8 Fiskalische Nutzen des Straßenverkehrs</b>	<b>30</b>
<b>5 Zusammenfassung der Ergebnisse und Ausblick</b>	<b>31</b>
<b>Literatur- und Quellenverzeichnis</b>	<b>32</b>