

Pro:

Soll der Straßen- güterverkehr noch mehr zur Kasse gebeten werden?

Contra:

Zu Frage 1

Der von der EU-Kommission vorgelegte Vorschlag für die Änderung der Wegekosten-Richtlinie muss an vielen Stellen noch nachgebessert werden. Bei der Internalisierung externer Kosten gehören Klimaschäden, Unfallkosten und Kosten der Naturzerschneidung und des Flächenverbrauchs mit in die Berechnung aufgenommen. Staukosten sind hingegen keine echten externen Kosten, da die Verursacher gleichzeitig auch mit die Geschädigten sind. Die Berechnungsmethodik ist kompliziert und intransparent, weshalb wir vorschlagen, wie in der Schweiz einen pauschalen Aufschlag von 60 Prozent auf die Infrastrukturkosten zu verlangen. Die Lkw-Maut sollte zudem in allen Mitgliedsstaaten verpflichtend – auch für Lkw ab 3,5 Tonnen – eingeführt werden, und statt einer Obergrenze sollte ein Mindestmautsatz definiert werden, den kein Land unterschreiten darf.

Zu Frage 2

Die Theorie eines externen Nutzens ist wissenschaftlich nicht haltbar. Natürlich könnte man die gezahlten Arzthonorare für die Behandlung von Unfallopfern oder den Einbau von Lärmschutzfenstern volkswirtschaftlich als Nutzen definieren. Dann wird das ganze ein Nullsummenspiel. Der Kern der Internalisierung ist das Verursacherprinzip: Zahlen sollen die, die die Schäden verursachen und nicht die Allgemeinheit.

Zu Frage 3

Es gibt eher einen indirekten Effekt, weil der Kommissionsvorschlag ausdrücklich vorsieht, dass die Einnahmen aus der Internalisierung auch für den Ausbau alternativer Verkehrsträger genutzt werden können. Damit kann auch die Schiene ausgebaut werden. Um eine Verlagerungswirkung zu entfalten, müsste die Lkw-Maut an das Schweizer Niveau heranreichen. Davon sind wir in der EU noch meilenweit entfernt.

Foto Fotolia

*Winfried Hermann MdB
ist Verkehrspolitischer
Sprecher der
Bundestagsfraktion
Bündnis 90/Die Grünen*

1. Frage

Die Europäische Kommission will den Straßengüterverkehr stärker mit Mautgebühren zur Abgeltung externer Kosten wie Luftverschmutzung, Lärmbelästigung und Verkehrsstaukosten belasten. Diskutiert wird auch die Einbeziehung von CO2-Emissionen und Unfall(folge)-kosten. Was halten Sie von dieser Wegekosten-Richtlinie?



2. Frage

Müssten nicht auch der externe Nutzen für die Volkswirtschaft sowie alle Steuern und Abgaben, die das Transportgewerbe jetzt schon zahlt, berücksichtigt werden?

3. Frage

Lässt sich mit der Abgeltung bzw. Internalisierung externer Kosten mehr Güterverkehr auf die Schiene verlagern?

Zu Frage 1

Ich halte viel davon, unvoreingenommen über Kosten und Nutzen aller Verkehrsträger zu diskutieren. Das geschieht aber gerade nicht. Die Bahn fehlt zum Beispiel. Zudem heißt es in der Begründung der Richtlinie, der Straßengüterverkehr sei nur für ein Viertel der negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs verantwortlich. Er allein soll aber durch höhere Gebühren belastet werden. Das hat mit dem Verursacherprinzip nichts mehr zu tun. Sachlich falsch ist es, Staukosten zu berücksichtigen, denn die Stauinsassen tragen bereits die Kosten, insbesondere durch den Zeitverlust. Kurzum: bislang ist vor allem viel Ideologie und die sattem bekannte Verunglimpfung des Transportgewerbes im Spiel. Im Übrigen sind Staus und Unfälle in den meisten Fällen auf Baustellen und unzureichende Verkehrsinfrastruktur zurückzuführen. Dafür ist der Staat verantwortlich, also ist er der Verursacher.

Zu Frage 2

Würde man den unbestrittenen Nutzen der Verkehrswirtschaft sowie Steuern und Abgaben den externen Kosten entgegen halten, wäre die Diskussion am Ende. Denn der Straßengüterverkehr in Deutschland trägt nicht zuletzt durch die Maut jetzt schon seine ganzen Kosten. Seriöse Studien belegen dies. Offensichtlich geht es den Befürwortern primär darum, den ungeliebten Lkw weiter zu verteuern. Dass Arbeitsplätze wegfallen und Güter teurer werden, wird billigend in Kauf genommen.

Zu Frage 3

Berechnungen zeigen, dass selbst bei einer Maut von 1 Euro je Fahrzeugkilometer (ab Januar 2009 liegt die Maut zwischen 14,1 und 28,8 Cent/km) nur rund ein Prozent von der Straße auf die Schiene verlagert würde. Erfahrungen mit der Maut in Deutschland, Frankreich und der Schweiz bestätigen dies. Wer mehr Güter auf die Schiene verlagern will, muss die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn stärken, vor allem durch die Öffnung der Märkte und Zulassung von privaten Anbietern.

*Thorsten Heier
ist Geschäftsführer der
Logismo Möbellogistik
Spedition S.I.G. GmbH,
Pfullendorf, und Vorsitzender
des Verkehrsausschusses der
IHK Bodensee-Oberschwaben*

