

PRESSEMELDUNG

vom 8. November 2017

60 Milliarden Euro: Straßenverkehr deckt schon seine direkten Kosten nicht Künftige Koalitionäre sollten Transparenz-Forderung der Monopolkommission aufgreifen

Verhält es sich mit den volkswirtschaftlichen Kosten des Straßenverkehrs wie mit Eisbergen: man sieht nur die Spitze, aber nicht das Ganze? Ist der Schienenverkehr für den Staatshaushalt ein „Fass ohne Boden“? Liegen eigentlich die Zahlen für alle Verkehrsträger auf dem Tisch? Im Auftrag des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE) hat Professor Dr. Christian Böttger von der HTW Berlin eine explorative Studie zu den „Kosten der Verkehrsträger im Vergleich“ erstellt, die heute in Berlin der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Die Untersuchung identifiziert zunächst sämtliche Zahlungen an die Verkehrsträger, darunter auch die Entlastungen durch Nicht-Besteuerung bestimmter Sachverhalte. Im zweiten Schritt wurden, soweit möglich, die tatsächlichen Kosten und Kostenvorteile quantifiziert.

Studienautor Böttger fasste die wichtigsten Ergebnisse bündig zusammen: „Für Investitionen und Betrieb der Straßeninfrastruktur werden jährlich in Deutschland etwa 30 Milliarden Euro aufgewandt. Hinzu kommen weitere 30 Milliarden Euro für die Verkehrspolizei und zahlungswirksame Unfallfolgekosten. Die enormen Unfallfolgekosten hatte Böttger einer vertieften Recherche unterzogen. Dabei wird erstmals grob aufgezeigt, dass in großem Umfang (17,5 Milliarden Euro) zahlungswirksame Unfallfolgekosten über Sozialversicherung oder Sozialhilfe von der Allgemeinheit getragen werden. Daneben müssen auch die schwer zu ermittelnden nicht zahlungswirksamen Kosten, vor allem weitere Unfallfolgekosten in Höhe von 27 Milliarden Euro und Umweltschäden in einer Mindesthöhe von 7,5 Milliarden Euro berücksichtigt werden, die in der Summe von 60 Milliarden Euro zahlungswirksamer Kosten noch nicht enthalten sind. Die zuzurechnenden Einnahmen des Straßenverkehrs aus Energiesteuern und LKW-Maut liegen hingegen nur bei etwa 22 Milliarden Euro. Böttger: „Es ist daher ganz sicher falsch, wenn sich Pkw-Fahrer und der Lkw als Melkkühe der Nation fühlen oder bezeichnen.“

Auch Flugzeug, Binnenschiff und Fernbus profitieren durch intransparente staatliche Unterstützungen und die Nicht-Anlastung von Kosten, wodurch sich ihre Wettbewerbsfähigkeit vor allem relativ zur Schiene verbessert. So werden die Binnenwasserstraßen den Nutzern grundsätzlich abgabenfrei zur Verfügung gestellt. Die Luftfahrt profitiert von zahlreichen direkten und indirekten Subventionen und ist weitgehend von den Steuern und Abgaben befreit, die andere Verkehrsträger zahlen. Dem Fernbus hilft beispielsweise die Mautfreiheit und die geringe Vorschriften- und Kontrolldichte. Im Schienenverkehr würden dagegen Energiesteuern, Emissionsabgaben und EEG-Umlagen gezahlt.

Böttger wies auf Lücken in der Berichterstattung hin. Während Übersichten über Zahlungen für die Schiene transparent und zeitnah vorliegen, werden die Zuschüsse der öffentlichen Hand für die anderen Verkehrsträger oft unvollständig, verspätet oder gar nicht ausgewiesen. Als Teil einer rationalen Verkehrspolitik müsse die künftige Bundesregierung sich auch mehr Kostentransparenz auf die Fahnen schreiben.

Vorstandsvorsitzender: Ludolf Kerkeling
Vorstand: Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister),
Isabelle Schulze, Christian Dehns, Michail Stahlhut, Ralph Schmitz
Geschäftsführer: Peter Westenberger
Vereinsitz: Berlin, Amtsgericht Charlottenburg, VR 23902 B

Reinhardtstraße 46 | D-10117 Berlin
Tel +49 30 531491470
Fax +49 30 531491472
Mail office@netzwerk-bahnen.de
Web www.netzwerk-bahnen.de

Bei der Vorstellung der Studie hob Dr. Per Rummel, Verkehrsexperte der Monopolkommission, hervor: "In der Schweiz werden diese Daten schon seit einigen Jahren erhoben." Das Sondergutachten der Monopolkommission zum Stand des Wettbewerbs im Schienenverkehr vom Sommer hatte die Beauftragung von Böttger ausgelöst. Seinerzeit hatte das Beratungsgremium der Bundesregierung eine Erhebung von Kosten und Nutzen der einzelnen Verkehrsträger durch eine neutrale Stelle empfohlen.

NEE-Vorstandsvorsitzender Kerkeling forderte daher, dass eine neue Regierung bald eine Studie in Auftrag gibt, mit der aktuelle Zahlen erhoben werden und die Grundlage für eine zeitnahe und transparente Berichterstattung gelegt wird. Kerkeling: „Es war wichtig und richtig, gängige Mythen zu hinterfragen. Auch mit dem vorhandenen Datenmaterial kommt die Studie zu belastbaren Ergebnissen. Die fehlende Systematik bei Abgaben und Kostenanlastungen belastet erkennbar vor allem die intermodale Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs. Vor allem die geringen Kosten für Unfälle und Umweltbelastungen der Schiene kommen heute im Markt nicht zum Tragen. Durch unfaire Wettbewerbsbedingungen wird letztlich auch die angestrebte Verlagerung von Verkehren auf die Schiene behindert.“

Das Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V. wurde im Jahr 2000 gegründet, um die Interessen des nichtbundeseigenen Schienengüterverkehrs gegenüber der Politik, den Behörden, der Deutschen Bahn AG als Infrastrukturbetreiber und der Industrie zu vertreten. Immer stärker rücken intermodal faire Wettbewerbsbedingungen und die Umsetzung der politisch gewollten Verkehrsverlagerung in den Vordergrund der Verbandstätigkeit. Die Erfolgsgeschichte der Wettbewerbsbahnen begann mit der Öffnung des Marktes 1994 und setzt sich seitdem kontinuierlich fort. Der Verband besteht derzeit aus 45 Unternehmen, die vor allem im Schienengüterverkehr aktiv sind und nicht zum DB-Konzern gehören. Die Mitgliedsunternehmen beschäftigen rund 4.500 Mitarbeiter und nähern sich mit ihrem Umsatz der 1,5 Milliarden-Euro-Grenze. 2016 betrug die Leistung der Wettbewerbsbahnen ca. 47,5 Milliarden Tonnenkilometer. Der Marktanteil der Wettbewerbsbahnen im deutschen Schienengüterverkehr beträgt damit 40,9 Prozent.

Pressekontakt:

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.

Peter Westenberger (Geschäftsführer)

Mobil +49 170 48 54 864

Tel +49 30 53 14 91 473

Mail westenberger@netzwerk-bahnen.de