

PRESSEMITTEILUNG

EU-Kommission will Ökosozialismus im Verkehr. Anlastung externer Kosten nur beim Straßengüterverkehr.

VVWL, Münster, 09.07.2008 – „Ein Schritt in den Ökosozialismus zu Lasten des Straßengüterverkehrs und des Verbrauchers“. So lautet das Urteil des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL) e.V. und seines Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. in Frankfurt am Main zu den am 08.07.2008 vorgelegten Vorschlägen der EU-Kommission zur Anlastung externer Kosten (nur) im Straßengüterverkehr.

„Ein Schritt in den Ökosozialismus zu Lasten des Straßengüterverkehrs und des Verbrauchers“. So lautet das Urteil des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL) e.V. und seines Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. zu den am 08. Juli 2008 vorgelegten Vorschlägen der EU-Kommission zur Anlastung externer Kosten (nur) im Straßengüterverkehr. Die Kommission schlägt vor, nicht nur die Autobahnmaut für Lkw ab 12 t auf alle Straßen und auf alle Lkw über 3,5 t auszudehnen. Vielmehr soll den Mitgliedsstaaten auch erlaubt werden, das Transportgewerbe zusätzlich mit kilometerabhängigen Luftverschmutzungs-, Lärm- und Staugebühren zu belasten.

Während das Straßentransportgewerbe angesichts der Dieselpreisexplosion ums Überleben kämpft, plant die EU-Kommission ein neues Existenzvernichtungsprogramm unter dem Deckmantel einer Anlastung sogenannter externer Kosten. Dabei geht es keineswegs um eine faire Anlastung von Umweltkosten an alle Verkehrsnutzer, sondern um ein gigantisches Umverteilungsprogramm zu Lasten des Straßengüterverkehrs. Während der Pkw völlig ungeschoren bleibt und andere Verkehrsträger in völliger Fehleinschätzung ihrer tatsächlichen Umweltkosten nicht zur Kasse gebeten werden, soll allein der Lkw für Staus, Luftbelastung und Lärm verantwortlich gemacht werden und bezahlen. Dabei räumt die EU-Kommission selbst in ihrer Begründung ein, dass nur ein Viertel aller externen Kosten des Verkehrs auf den Straßengüterverkehr entfallen. Es ist daher schon als ökosozialistische Willkür zu bezeichnen, wenn der für die Ver- und Entsorgung der Bevölkerung wichtigste Verkehrsträger (90 Prozent aller Waren werden mit dem Lkw gebracht) mit zusätzlichen Abgaben pro Kilometer für Luftverschmutzung mit bis zu 16 Cent, für Lärmemissionen mit bis zu 2 Cent und für Verkehrsstaus mit bis zu 65 Cent (!) belastet werden soll. Allein aus Luftverschmutzungsgebühren für den überörtlichen Verkehr würde sich in Deutschland daraus eine Mehrbelastung der Verbraucher um jährlich rund 2,9 Milliarden Euro ergeben! Angesichts der Krise im mittelständischen europäischen Transportgewerbe würden die Kommissionspläne Tausende von Unternehmensexistenzen und zehntausende von Arbeitsplätzen kosten. Am Ende stünde ein vollständig über den Preis (re-)regulierter Markt mit weitgehender Konzentration der Anbieter.

Da die EU-Kommission die Verwendung der eingenommenen Milliarden nicht einmal strikt zweckbindet, sondern im Gegenteil eine Quersubventionierung für Investitionen in alternative Verkehrsträger explizit vorschlägt, wird der lärm- und abgasgeschädigte Bürger den Ausbau der Schiene mit seiner Gesundheit bezahlen. Eine objektive Minderung der Belastungen kann er auf jeden Fall mit diesem Kommissionsvorschlag nicht erwarten.

Die eigentlichen Absichten der EU-Kommission werden offenkundig, wenn die Kommissionsvorschläge für begleitende Maßnahmen zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms und zur Umsetzung eines „grünen Transports“ Berücksichtigung finden. Zwar gesteht die Kommission ein, der Schienenverkehr trage „in signifikantem Umfang“ zur Lärmbelastung der Bevölkerung bei. Dennoch stellt die Kommission lediglich ein System lärm-differenzierter Streckennutzungsgebühren in Aussicht. Einen Grund, auch der Schiene externe Lärmkosten anzulasten, sieht die Kommission nicht. Weiterer Beleg für die Ungleichbehandlung von Schiene und Straße: In Bezug auf Luftverschmutzung sieht die Kommission anscheinend nur Abgase im Lkw-Betrieb, aber keine Emissionen konventioneller Kraftwerke zur Erzeugung von Schienenstrom oder gar die Folgekosten einer „strahlenden Zukunft“ (in den einzelnen EU-Mitgliedsstaaten fahren die Eisenbahnen mit bis zu 90 Prozent Atomstromanteil). Ganz offenkundig geht es nur um eines – die Straße zu verteuern, um damit Eisenbahnprogramme ökosozialistisch gegenzufinanzieren.

Der VVWL ist der Auffassung, dass neben den Wegekosten auch die Umweltkosten durch die Nutzer zu decken sind. Die Straße allerdings für die Lärmkosten der Schiene zahlen zu lassen, stellt eine Pervertierung des im Vertrag festgelegten Prinzips „The Polluter Pays“ dar. Die Kommission darf für sich in Anspruch nehmen, dass sie dieses Prinzip vertragswidrig umgewandelt hat in das Prinzip „Die Straße zahlt für Alle.“ Die anderen Verkehrsträger dürfen sich weiter über einen ökosozialistischen Naturschutzpark fern jeglichen Wettbewerbs freuen.

Münster, den 09. Juli 2008
Dr. Christoph Kösters
Geschäftsführer