

Externe Kosten des Straßenverkehrs

Der Verkehr wächst, weil Mobilität ein Schlüsselfaktor für die Fortentwicklung unserer Gesellschaft und das Wachstum unserer Wirtschaft ist. Neben dem großen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Nutzen gehen von Verkehr auch negative Effekte aus. Ein Teil der hierdurch entstehenden Kosten sind so genannte externe Kosten.

Was sind externe Kosten?

Unter externen Kosten versteht man jene Kosten, die von Verkehrsteilnehmenden bewirkt werden, für die sie aber bislang nicht unmittelbar aufkommen mussten. Unter Internalisierung versteht man den Versuch, diese Kosten verursachungsgerecht anzulasten. Zu den externen Kosten werden umweltrelevante Kosten sowie teilweise auch Stau- und Unfallkosten gezählt.

Aus Sicht des ADAC ist es sinnvoll, die Umweltkosten getrennt von den Unfall- und Staukosten zu betrachten. Zweifellos handelt es sich bei Unfällen um einen besonders tragischen Negativeffekt des Verkehrs, der auch Kosten verursacht. Während aber die anderen Kostenkategorien im engeren Sinne zu den ökologischen Kosten gezählt werden können, müssen die Unfall- und Staukosten systematisch hiervon getrennt betrachtet werden. Beides sind Faktoren, die im jeweiligen Verkehrssystem entstehen, d.h. unter den Verkehrsteilnehmenden und somit nicht extern sind. Ausnahmen gelten für wenige Verwaltungs- und Behandlungskosten sowie sonstige Kosten die nicht durch Transferleistungen der spezifischen Versicherungen der Verkehrsteilnehmenden gedeckt werden.

Wo stehen die externen Kosten heute?

Im Zusammenhang mit den externen Kosten wird von interessierter Seite seit längerem ein gewisser „Öko-Vorsprung“ der Schiene vermutet. Allerdings kann von einem solchen „Vorsprung“ heute keine Rede mehr sein, wie eine von INFRAS im Auftrag von Allianz pro Schiene gefertigte Studie zeigt. Danach ist der Unterschied zwischen den externen Umweltkosten des Pkw und der Bahn mit lediglich 4,40 Euro je 1000 Pkm marginal.

Tatsächlich hat der Pkw-Verkehr in den letzten Jahren gewaltige Erfolge bei der Reduktion seiner umweltschädlichen Einflüsse erreicht. Die Gesamtkosten des Straßenverkehrs fallen im Vergleich zu früheren Studien wesentlich geringer aus. Dies entspricht dem nachweisbaren Emissionsrückgang.

Bereits heute existieren zahlreiche wirksame Ansätze zur Internalisierung externer Effekte. Über die Mineralölsteuer als fahrleistungsabhängige Abgabe besteht im Straßenverkehrsbereich ein äußerst effektives Mittel zur ökonomischen Internalisierung. Hinzu kommt bereits heute eine an den Schadstoffemissionen und CO₂-orientierte Kfz-Steuer.

Externe Kosten €/1000 Pkm	Pkw	Schiene
Lärm	5,1	6,8
Luftverschmutzung	3,9	2,6
Klimakosten	8,6	0,8
Natur und Landschaft	2,5	0,4
Vor-/Nachgelagerte Prozesse + Zusatzkosten in städtischen Räumen	4,6	9,7
Durchschnittskosten	24,7	20,3

Nach INFRAS ökologische Durchschnittskosten 2005

Fazit – Der Straßenverkehr deckt seine Kosten!

Nach Berechnungen des ADAC nimmt der Staat aus spezifischen Abgaben des Straßenverkehrs jährlich rund 53 Mrd. Euro ein. Rechnet man nun noch den unbestrittenen großen Nutzen des Straßenverkehrs hinzu, muss man auch bei vorsichtiger Abschätzung zu dem Ergebnis gelangen, dass die Gesamtkosten des Pkw-Verkehrs bereits internalisiert sind, so dass zusätzliche Abgaben zur Anlastung von Kosten nicht erforderlich sind. Vielmehr sind die Potentiale, die sich aus ordnungsrechtlichen Maßnahmen, technischer Innovation und Verbesserung der Infrastruktur bereits heute zur Reduzierung der negativen Effekte ergeben, weiter zu stärken.