

Die Legende vom subventionierten Straßenverkehr – oder wie der ÖV vom MIV profitiert –

Das scheinbar ungebremste Verkehrswachstum wird von autokritischer Seite als Belastung und sogar Bedrohung empfunden. Die Folge sind politische Forderungen nach Vermeidung, Verlagerung und Verteuerung des Straßenverkehrs. In diesem Zusammenhang wird immer wieder behauptet, dass der Straßenverkehr seine Kosten nicht decke und von der Allgemeinheit subventioniert werde und dass es deshalb so viel Verkehr gebe, weil die individuelle Mobilität zu billig sei.

„Das Märchen von den nicht zweckbindungs-fähigen Autofahrerabgaben“

Von interessierter Seite wird zudem gerne in Abrede gestellt, dass eine Zweckbindung von Einnahmen aus dem motorisierten Individualverkehr (MIV) möglich sei. Vor allem die kraftfahrzeugspezifischen Steuern (Mineralölsteuer und Kfz-Steuer) dürften dem Straßenverkehr nicht zugerechnet werden, weil sie wie alle anderen Steuern auch im allgemeinen Haushalt des Bundes aufgingen. Dabei wird verschwiegen, dass insbesondere die Mineralöl- und Kfz-Steuer von Anfang als Sondersteuer zur Finanzierung des Verkehrsbereichs konzipiert wurden, und als solche auch mit expliziten Zweckbindungen versehen waren. Nichts anderes gilt für die Mautgebühren des Schwerlastverkehrs.

„Die Straße finanziert die Mobilität in Deutschland, und noch mehr...“

Das DIW hat jüngst die Wegekostendeckungsgrade für die Verkehrsträger „Straße“ und „Schiene“ errechnet. Die Autofahrer sind danach vielfach höher belastet, als sie selbst an Wegekosten verursachen. Der Deckungsgrad auf allen Straßen beträgt über 200 % und auf den Autobahnen sogar über 420 %. Dagegen deckt die Schiene nicht einmal 50 % der Infrastrukturkosten. Auch besteht eine deutliche Diskrepanz zwischen den staatlichen Einnahmen aus dem bzw. Ausgaben für den Straßenverkehr (53 Mrd. Euro gegenüber 17 Mrd. € pro Jahr).

Hierdurch finanzieren die Abgaben der Autofahrer heute im Haushalt die unterschiedlichsten Aufgaben des Staates, was aber einer Zurechnung der kraftfahrzeugspezifischen Abgaben zu den Kosten des Straßenverkehrs nicht im Wege steht. Vielmehr stecken hinter gegenteiligen Behauptungen – neben ideologischen Motiven – nicht selten handfeste wirtschaftliche Interessen. Im Kern geht es um einen Verteilungskampf knapper finanzieller Ressourcen.

Unterschlagen wird bei solcher Gelegenheit daher gerne, dass die Kosten des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) ganz überwiegend aus Quersubventionen von der Straße – insbesondere aus der Mineralölsteuer – finanziert werden. Ein Beispiel stellen die Regionalisierungsmittel dar, mit denen die Bundesländer ihre Schienenpersonennahverkehre (SPNV) in jährlichen Milliardenhöhen einkaufen. Nicht von ungefähr ist dieser Bereich bei der Schiene mit 117 % als einziger „kostendeckend“.

Weitere Beispiele für eine sehr reale Zweckbindung von Autofahrerabgaben für den ÖV: Aus der Mineralölsteuer wurden alleine über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) dem ÖPNV seit Jahren zweckgebunden viele Milliarden Euro für Investitionen zur Verfügung gestellt. Die Schiene profitiert mit einem über 40%-Anteil von den Lkw-Mauteinnahmen.

„Wir tun, was uns nutzt, und lassen...“

Verkehrsleistungen werden nachgefragt, weil sie in aller Regel bei Privatverbrauchern und Unternehmen Nutzen stiften. Hier angeblich ungedeckte Umweltkosten zu bemühen, um eine Kostenunterdeckung bei der Straße zu behaupten, führt in die Irre. Verkehr und Umwelt sind kein Widerspruch. Nicht die Mobilität der Menschen darf eingeschränkt werden, sondern die noch verbliebenen schädlichen Nebenwirkungen für die Umwelt.

Nachhaltige Umweltpolitik wird im Straßenverkehr bereits sehr erfolgreich durch Ordnungsrecht (z.B. Euronormen), finanzielle Anreize (z.B. Partikelfilterförderung, CO₂-orientierte Kfz-Steuer) oder neueste Technologien (Stickoxidminderung) erreicht. Es gibt viele weitere Maßnahmen die schon heute, manche auch verdeckt, die Mobilität verteuern und als Internalisierung der Umweltkosten gelten müssen. Hierzu gehört die gesamte Umwelttechnik in modernen Fahrzeugen, die sich im Kaufpreis widerspiegelt. Eine Ökosteuern, die zurzeit in Europa als Äquivalent für die Klimakosten des Straßenverkehrs diskutiert wird, existiert in Deutschland schon seit 10 Jahren. Zudem ist die zielgerichtete Stauvermeidung durch bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur eine der besten Klimaschutzmaßnahmen. Sie ist zudem wirtschaftlich nachhaltig. Diese Wege sollten konsequent weiter beschritten werden.

„Entkopplungsphantasien des Wirtschafts- vom Verkehrswachstum“

Nachhaltigkeit hat für den ADAC drei Dimensionen: Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft. Wenn von nachhaltigem Verkehr die Rede ist, muss dieser umweltverträglich, volkswirtschaftlich effizient und gesellschaftsverträglich sein. Dazu gehört, dass Mobilität in Deutschland für alle Menschen bezahlbar bleibt. Wer Mobilität aus ideologischen Vorlieben heraus verteuert, muss auch die gesamtwirtschaftlichen sowie gesellschaftlichen Folgen abschätzen.

Dessen ungeachtet zielen bestimmte Vorschläge, unter dem Motto „Entkoppelung von Wirtschafts- und (Straßen-)Verkehrswachstum“, in diese Richtung. Entkoppelung bedeutet dann: Verkehrsvermeidung und Verlagerung durch einseitige Vertauung des Straßenverkehrs. Dabei wird übersehen, dass hinter dem Wachstum im Straßenverkehr vor allem geänderte Anforderungen an Produktions- und Logistikprozesse, globalisierungsbedingter Export und höhere Mobilitätsanforderungen an Arbeitnehmer stehen, die vielfach auf einer stärkeren Arbeitsteilung beruhen. Auch haben sich die gesellschaftlichen Verhältnisse geändert. Single-Haushalte, Doppelverdiener-Ehen und vor allem berufstätige Eltern haben erhöhte Mobilitätsbedürfnisse.

Weil aber Mobilität und Wirtschaftswachstum voneinander abhängen, ist eine Entkopplung ohne Verzicht auf allgemeines Wachstum kaum möglich. Eine ADAC Studie zur Bedeutung des Straßenverkehrs in Europa als Produktivitätsfaktor zeigt, dass zwischen dem Wohlstandsniveau und dem Verkehrsniveau in einem Land ein unmittelbarer Zusammenhang besteht. Je höher das Verkehrsniveau (MIV Anteil) in den untersuchten Staaten der EU 27, desto höher fiel auch der allgemeine Wohlstand in diesen Mitgliedsstaaten aus.

Wer möchte, dass Wirtschaft und private Verbraucher stärker andere Verkehrsmittel in ihre Mobilitätsentscheidungen einfließen lassen, sollte diese attraktiver machen und für ausreichende Kapazitäten sorgen. Eine bessere Vernetzung mit dem MIV ist für den ÖV ausschlaggebend. Nur durch eine Qualitätsoffensive kann dies gelingen.

Fazit

Der ÖV stellt aus Sicht des ADAC einen unverzichtbaren Baustein moderner Mobilität dar. Er unterstützt, neben der Erfüllung sozialer Aufgaben, unbestritten auch eine umweltfreundliche Mobilität. Dabei muss aber auch für den ÖV das Gebot der Wirtschaftlichkeit und gesellschaftlichen Akzeptanz gelten.

Keine Nachhaltigkeit gilt für leere Busse und Bahnen. Noch gibt es zu viele Kreise und Städte, die ihren Fuhrpark nicht modernisiert haben. Der ADAC fordert, dass nicht nur der MIV mit immer stärkeren Umweltauflagen belegt wird, sondern dass auch der ÖV stetig umweltfreundlicher werden muss. Gerade um die horrenden Subventionen in seine Infrastruktur und Betriebsmittel zu rechtfertigen, sind an den ÖV besonders hohe Umweltansprüche zu stellen.

Weder der MIV noch der ÖV werden alleine in der Lage sein, alle Mobilitätsansprüche der Menschen in Deutschland zu befriedigen. Umso wichtiger ist es, die Stärken der jeweiligen Verkehrsmittel optimal auszunutzen und den Umstieg untereinander (Intermodalität) zu optimieren.