

**Allianz pro Schiene-Pressekonferenz am 8. Mai 2007 in Berlin zu „Externen Kosten des Verkehrs“
Statement Dirk Flege, Allianz pro Schiene-Geschäftsführer (es gilt das gesprochene Wort)**

Meine Damen und Herren,

wir präsentieren Ihnen heute Zahlen zu den Folgekosten des Verkehrs in Deutschland, die es in dieser Genauigkeit noch nicht gegeben hat. Zum ersten Mal sind vom Statistischen Bundesamt veröffentlichte Zahlen zur Verkehrsinfrastruktur und zur Verkehrsleistung, kombiniert mit der aktuellen Methodenkonvention des Umweltbundesamtes, vom Schweizer Forschungsinstitut INFRAS zu einer Gesamtschau verdichtet worden.

Diese Gesamtschau ist politisch brisant. Bereits im nächsten Jahr will die EU-Kommission eine Methode vorstellen, wie die Mitgliedsstaaten verbindlich die Externen Kosten des Verkehrs berechnen können. Wir können uns mit der aktuellen INFRAS-Studie schon einmal darauf einstellen, was das für Deutschland bedeutet.

Das Ergebnis ist spektakulär: Der Straßenverkehr verursacht in Deutschland jährlich Folgekosten in Höhe von 77 Milliarden Euro.

77 Milliarden Euro, die der Gesamtgesellschaft aufgebürdet werden.

**Allianz pro Schiene-Pressekonferenz am 8. Mai 2007 in Berlin zu „Externen Kosten des Verkehrs“
Statement Dirk Flege, Allianz pro Schiene-Geschäftsführer (es gilt das gesprochene Wort)**

In erster Linie handelt es sich dabei um Unfallkosten und Umweltschäden. Konkret bedeutet dies: Vom Säugling bis zum Greis muss jeder Deutsche mit 935 Euro für die Folgekosten des Straßenverkehrs aufkommen – egal, ob er zum Beispiel selbst Auto fährt oder nicht. Diese gigantische Summe von 77 Milliarden Euro pro Jahr wird über Steuern und Krankenkassenbeiträge auf die gesamte Bevölkerung umgelegt. Ein Teil der Kosten wird auf künftige Generationen abgewälzt.

Diese verdeckten Subventionen sind ein ganz wesentlicher Grund für die starke Zunahme des Straßenverkehrs und das rasante Wachstum des Flugverkehrs in den vergangenen Jahren. Ausgerechnet die umweltschädlichsten und unfallträchtigsten Verkehrsträger werden von uns allen am stärksten subventioniert. Anders formuliert: Der Staat hat über die Jahre und Jahrzehnte den Straßen- und Flugverkehr künstlich verbilligt und das Verkehrswachstum auf diese Weise angeheizt. Umwelt- und klimapolitisch eine fatale Entwicklung.

Der Verkehrssektor hat bereits einen Anteil von gut 20 Prozent an den Gesamtkohlendioxid-Emissionen – Tendenz weiter steigend. Die Bundesregierung, so hat es Bundesumweltminister Siegmund Gabriel erst vor wenigen Tagen in einer Regierungserklärung verkündet, will bis zum Jahr 2020 jährlich 30 Millionen Tonnen CO₂ im Verkehr einsparen.

**Allianz pro Schiene-Pressekonferenz am 8. Mai 2007 in Berlin zu „Externen Kosten des Verkehrs“
Statement Dirk Flege, Allianz pro Schiene-Geschäftsführer (es gilt das gesprochene Wort)**

Die Hälfte, also 15 Millionen Tonnen, sollen jährlich durch Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger eingespart werden.

Ein richtiger Ansatz. Schließlich ist der Schienenverkehr im Vergleich zum Autoverkehr pro zurückgelegtem Personenkilometer um den Faktor 2 klimaschonender und im Vergleich zum Lkw pro zurückgelegtem Tonnenkilometer um den Faktor 4 klimaschonender.

Meine Damen und Herren, wenn wir in der Verkehrspolitik nicht zu einem fundamentalen Politikwechsel kommen, wird dieses Klimaschutzziel mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit verfehlt. Man kann nicht Verkehr durch Subventionen künstlich billig machen und gleichzeitig unnötigen Verkehr reduzieren wollen. Man kann nicht den Lkw-Verkehr mit jährlich 11,7 Milliarden Euro subventionieren und gleichzeitig den Güterverkehr auf die viermal klimafreundlichere Schiene verlagern wollen. Und man wird als Regierung klimapolitisch wenig erfolgreich sein, wenn der Pkw-Verkehr weiterhin mit 53 Milliarden Euro pro Jahr subventioniert wird und man gleichzeitig an die Bevölkerung appelliert, mehr Bus und Bahn zu fahren. Das kann nicht funktionieren. Umwelt- und klimapolitisch führt die bisherige Verkehrspolitik in die Sackgasse.

**Allianz pro Schiene-Pressekonferenz am 8. Mai 2007 in Berlin zu „Externen Kosten des Verkehrs“
Statement Dirk Flege, Allianz pro Schiene-Geschäftsführer (es gilt das gesprochene Wort)**

Was wir jetzt brauchen, klingt banal, würde aber im Falle der politischen Umsetzung einen radikalen Kurswechsel in der Verkehrspolitik bedeuten. Wir brauchen Kostenwahrheit. Kostenwahrheit im Verkehr. Jeder Verkehrsträger muss für die Folgekosten aufkommen, die er verursacht. Dann wird es den Menschen leichter gemacht, sich für die umweltfreundlichsten und sichersten Verkehrsmittel zu entscheiden.

Im Vergleich zu umweltschädlicheren Verkehrsträgern wird Bus- und Bahnfahren dann preislich attraktiver. Mit der Folge, dass deutlich mehr Menschen öffentliche Verkehrsmittel nutzen würden und deutlich mehr Güter auf der Schiene transportiert würden.

Der Vorteil wäre immens: Die Gesellschaft spart Kosten und gleichzeitig wird die Umwelt besser geschützt.

In der Konsequenz, machen wir uns nichts vor, heißt das auch, dass Verkehr insgesamt teurer werden muss – auch der Schienenverkehr. Am stärksten würden die Preise jedoch im Kfz-Verkehr und im Luftverkehr steigen. Autofahren würde bei Einbeziehung aller Folgekosten durchschnittlich um 9 Cent pro Kilometer teurer werden.

**Allianz pro Schiene-Pressekonferenz am 8. Mai 2007 in Berlin zu „Externen Kosten des Verkehrs“
Statement Dirk Flege, Allianz pro Schiene-Geschäftsführer (es gilt das gesprochene Wort)**

Wenn wir Verkehr in größerem Umfang auf Bus, Schiene und Wasserstraße verlagern wollen, sind diese Preiskorrekturen eine unverzichtbare Voraussetzung. Wenn wir Krankenkassen und Rentenkassen von Unfallfolgekosten in Milliardenhöhe entlasten wollen, sind diese, von den Unfallverursachern aufzubringenden Mittel ebenfalls zwingende Notwendigkeit.

Wie können die bisherigen Preisverzerrungen im Transportmarkt, die ausgerechnet die umweltschädlichsten Verkehrsmittel am stärksten begünstigt haben, nun korrigiert werden?

Hierfür gibt es eine Vielzahl geeigneter Instrumente. Die Allianz pro Schiene fordert von der Bundesregierung unter anderem

1. Eine Erhöhung und Ausweitung der Lkw-Maut
2. Ein Verbot von Riesen-Lkw, d.h. keine 60-Tonnen schweren Lkw auf Deutschlands Straßen und auch keine 25,25 Meter langen 40-Tonner.
3. Die Abschaffung der Kerosinsteuer- und Ökostuerbefreiung für den Flugverkehr
4. Die Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung für den grenzüberschreitenden Flugverkehr

5. Die Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel

Solange es keine Kostenwahrheit im Transportbereich gibt und der Straßen- und Luftverkehr mit Milliardenbeträgen verdeckt subventioniert werden, muss der Schienenverkehr bei den Investitionen in die Infrastruktur im Vergleich zur Straße bevorzugt werden.

Wie hat es das Umweltbundesamt in seiner vor drei Tagen vorgelegten Klimaschutzstrategie so schön formuliert:

„Ein weiterer Straßenneubau sollte grundsätzlich unterbleiben, da das Straßennetz ganz überwiegend befriedigend ist.“ Und weiter heißt es beim Umweltbundesamt: „Die Abkehr vom Straßenneubau und der Ausbau der Bahninfrastruktur tragen zur Verlagerung des Verkehrswachstums – insbesondere des Güterverkehrs – auf die Schiene und Schiffe bei.“

Dies, meine Damen und Herren, wäre der tatsächliche Beginn einer klimaschutzorientierten Verkehrspolitik in Deutschland. Wenn der umweltfreundliche Schienenverkehr das prognostizierte Verkehrswachstum aufnehmen soll, muss der Bund jährlich fünf Milliarden Euro in das Schienennetz investieren. In den vergangenen Jahren gab es nur 3 Milliarden Euro, während der Straßenbau-Etat auf Rekordhöhen kletterte.

**Allianz pro Schiene-Pressekonferenz am 8. Mai 2007 in Berlin zu „Externen Kosten des Verkehrs“
Statement Dirk Flege, Allianz pro Schiene-Geschäftsführer (es gilt das gesprochene Wort)**

Solange es keine Kostenwahrheit im Verkehrssektor gibt, muss auch das Angebot im Schienenpersonennahverkehr mit öffentlicher Unterstützung weiter ausgebaut, statt reduziert zu werden. Die Allianz pro Schiene fordert eine Rücknahme der in 2006 beschlossenen Kürzung der Regionalisierungsmittel. Man kann nicht einerseits das Autofahren verteuern und andererseits den Menschen die Alternativangebote auf der Schiene oder im Busverkehr zusammenstreichen. Auch soviel Ehrlichkeit und Klarheit muss endlich Einzug in die Verkehrspolitik halten.

Letztendlich bedeutet die heute vorgestellte Studie auch einen Meilenstein für den Verbraucherschutz. Zum Glück wissen wir mittlerweile, um wie viel umweltschädlicher Autofahren und Fliegen ist. Der Verbraucher kann dieses Wissen in seine Mobilitätsentscheidung miteinbeziehen. Die Allianz pro Schiene hat durch beharrliche Aufklärungsarbeit in den vergangenen Jahren maßgeblich dazu beigetragen, dass wir mittlerweile auch wissen, wie viel gefährlicher Autofahren im Vergleich zum Zugfahren ist. Das Risiko, im Pkw tödlich zu verunglücken ist 42 Mal größer als im Zug. Mit der heute vorgelegten INFRAS-Studie haben wir eine Grundlage, mit der nun auch berechnet werden kann, was die einzelnen Verkehrsträger uns als Steuer- und Krankenkassenbeitragszahler wirklich kosten. Wenn wir den

**Allianz pro Schiene-Pressekonferenz am 8. Mai 2007 in Berlin zu „Externen Kosten des Verkehrs“
Statement Dirk Flege, Allianz pro Schiene-Geschäftsführer (es gilt das gesprochene Wort)**

wirklich mündigen Mobilitätsteilnehmer haben wollen, muss der Staat die verdeckten Subventionen im Verkehr abschaffen und für Kostentransparenz sorgen.

Meine Damen und Herren, ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.