

Externe Kosten – verständlich erklärt

Externe Kosten des Verkehrs sind **Folgekosten**, die durch Mobilität entstehen, aber nicht von den Verkehrsteilnehmern selbst getragen werden. Stattdessen werden diese Kosten auf die Allgemeinheit oder auf kommende Generationen abgewälzt, durch Einbußen an Lebensqualität, durch höhere Steuern oder Krankenversicherungsbeiträge.

Die externen Kosten bilden als Geldbetrag die negativen Begleiterscheinungen des Verkehrs ab: Schlechte Luft erzeugt Atemwegserkrankungen, Treibhausgas-Emissionen verändern das Klima. Lärm führt zu Schlafstörungen und ruft psychischen Stress hervor. Zerschnittene und asphaltierte Flächen beeinträchtigen unsere Lebensqualität und zerstören die Artenvielfalt. Im Ergebnis ein Milliarden Schaden. Die Folgekosten tragen heute zum großen Teil allerdings nicht die Verursacher.

Die externen Kosten des Verkehrs belaufen sich in Deutschland auf 149 Milliarden Euro jährlich. Größter Kostentreiber ist der Straßenverkehr mit 141 Milliarden Euro. Dabei sind die volkswirtschaftlichen Kosten von Staus nicht einmal berücksichtigt.

Aussagekräftig sind aber nicht nur die absoluten Zahlen. Will man die verschiedenen Verkehrsträger direkt miteinander vergleichen, muss man die externen Kosten der Verkehrsträger pro Verkehrsleistungseinheit vergleichen. Hierbei zeigt sich: Sowohl im Personen- als auch im Gütertransport verursacht der Eisenbahnverkehr bei gleicher Verkehrsleistung signifikant geringere externe Kosten als der Straßen- oder Luftverkehr. So verursachen Pkw-Nutzer pro Kilometer mit rund elf Cent mehr als dreimal so hohe externe Kosten wie Bahnfahrer. Auch im Güterverkehr entstehen pro Tonnenkilometer auf der Schiene nicht einmal halb so viele externe Kosten wie beim Lkw-Transport. Ein zentraler Stellhebel zur Reduzierung der externen Kosten ist also die Verkehrsverlagerung auf die Schiene.

Fragen und Antworten

Welche Möglichkeiten gibt es, externe Kosten des Verkehrs zu reduzieren?

Vermeiden, verbessern, verlagern – dies sind die drei Möglichkeiten. Den mit Abstand größten Hebel bietet die Verlagerung hin zu Verkehrsträgern mit geringen externen Kosten. Effizienzverbesserungen durch technischen Fortschritt finden ohnehin permanent statt. Doch die externen Kosten sind nicht gesunken, sondern im Gegenteil gestiegen. Denn Einsparungen durch technischen Fortschritt werden durch mehr und

schwereren Verkehr wieder zunichte gemacht. Verkehrsvermeidung wiederum steht häufig in Konflikt mit dem gesellschaftlichen Mobilitätsbedürfnis.

Bei gleicher Verkehrsleistung sind die externen Kosten der Schiene geringer als die von Straße und Luftfahrt. Wie wird sich das Verhältnis in Zukunft entwickeln?

Potenzial für technische Optimierung und damit für eine Reduktion der externen Kosten gibt es bei allen Verkehrsträgern. Besonders große Chancen zur weiteren Verbesserung hat der Schienenverkehr. Ende 2020 wird ein Einsatzverbot für laute Güterwagen in Kraft treten. Damit wird der durch Güterbahnen verursachte Lärm spürbar geringer. Zudem profitiert der weitgehend elektrisch betriebene Schienenverkehr von der Umstellung auf erneuerbare Energien bei der Stromproduktion. Der Schienenverkehr dürfte damit in den nächsten Jahren seinen Vorsprung weiter ausbauen.

Welche Bedeutung haben externe Kosten für die Verkehrsteilnehmer?

Die externen Kosten spiegeln sich nicht in den Nutzerkosten wider. Die Folge ist ein finanzieller Fehlanreiz zugunsten von stärker umwelt- und klimabelastenden Verkehrsträgern, da für die Nutzer keine Kostenwahrheit besteht.

Warum wird nur der Inlandsluftverkehr betrachtet?

Für eine vergleichende Betrachtung der Verkehrsträger ist eine Fokussierung auf den Inlandsluftverkehr sinnvoll, da auch Straßen- und Eisenbahnverkehr nur national betrachtet werden. Tatsächlich verursacht aber auch der internationale Luftverkehr von und nach Deutschland externe Kosten. Deren Höhe hat das Schweizer Institut Infras in seiner Studie für die Allianz pro Schiene allerdings nicht ermittelt.

Gibt es neben den externen Kosten auch externe Nutzen des Verkehrs, und muss man diese nicht gegenrechnen?

Verkehr hat auch bedeutenden Nutzen. Allerdings ist dieser Nutzen – von wenigen Sonderfällen abgesehen – nicht extern, sondern kommt unmittelbar den Nutzern selbst zugute. Dieser Nutzen kann daher nicht den externen Kosten gegenübergestellt werden. Ein Beispiel für externen Nutzen findet sich beim Fußverkehr. Die körperliche Betätigung beim Zufußgehen wirkt sich positiv auch auf die Gesellschaft aus. Der allgemeine Gesundheitszustand verbessert sich. Dadurch steigt auch die Produktivität der Beschäftigten. Die Kosten im Gesundheitswesen und der Sozialversicherungen sinken.

Wie werden die Kostensätze ermittelt, mit denen die Gesamtkosten errechnet werden? Käme man nicht mit anderen Kostensätzen zu völlig anderen Ergebnissen?

Die Kostensätze, mit denen Infras in seiner Studie arbeitet, sind nicht willkürlich gewählt. Sie folgen den Empfehlungen des Umweltbundesamtes und der Europäischen Kommission. Zudem zeigt der Vergleich mit anderen Studien, dass andere Kostensätze zwar die Höhe der Gesamtkosten verändern würden. Die deutlichen Unterschiede zwischen den Verkehrsträgern bleiben jedoch.

