

Was kostet uns der Verkehr wirklich?

VCD Fact Sheet zu den externen Kosten des Verkehrs, dem reellen Preis von Autobesitz und zur Kostenbelastung der umweltfreundlichen Bahn

Der Verkehr verursacht hohe Kosten und diese sind ungerecht verteilt. Neben den direkten Kosten für Aus- und Neubau von Straßen und Parkplätzen, Schienenwegen und Flughäfen entstehen auch indirekte Kosten, z.B. durch Unfälle, den Ausstoß von Klimagasen und Luftschadstoffen sowie durch Lärm. Diese sogenannten externen Kosten werden nicht nur von denjenigen getragen, die sie verursachen, sondern von der Allgemeinheit. Zusätzlich profitieren gerade die Verkehrsmittel, die Klima und Gesundheit am stärksten belasten, von zahlreichen Vergünstigungen. Das ist weder fair noch sozial gerecht. Und die Menschen, die auf ein Auto angewiesen sind, zahlen oft mehr, als sie denken.

„Ich fahre viel Auto. Mit meinen Steuern finanziere ich den Straßenbau, viel mehr Kosten verursache ich ja nicht.“

Ist das wirklich so?

Faktencheck: Es reicht nicht, allein den Bau und Erhalt der Infrastruktur zu betrachten. Im Verkehr passieren Unfälle, die Folgekosten verursachen. Die ausgestoßenen Schadstoffe belasten die Umwelt und das Klima – auch hierfür fallen Kosten an. Verkehrslärm beeinträchtigt die Gesundheit von Menschen, die an stark befahrenen Straßen wohnen. Nach dem Verursacherprinzip müssen diejenigen für Schäden aufkommen, die sie verursacht haben. Im Straßenverkehr ist das nicht so: Viele Kosten werden von der Allgemeinheit getragen.

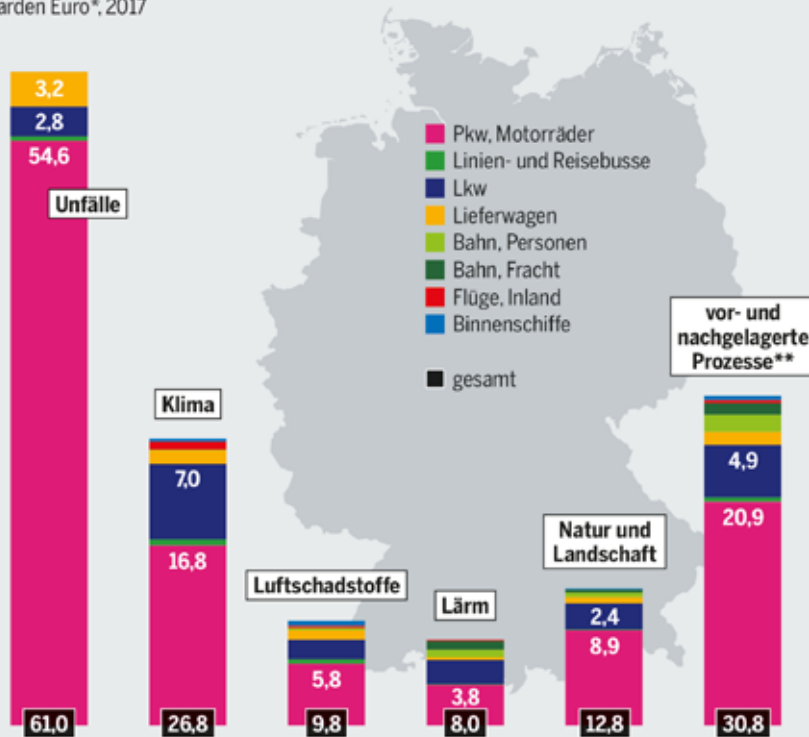
Insgesamt belaufen sich die externen Kosten des Verkehrs in Deutschland auf 149 Milliarden Euro jährlich. Hiervon entfallen 3,8% auf die Eisenbahn, 0,8 % auf die Binnenschifffahrt und 0,9% auf den inländischen Flugverkehr. Das Gros von 94,5% macht allein der Straßenverkehr aus. Der Großteil der externen Kosten des Straßenverkehrs sind Unfälle (61%), die meisten davon von und mit Pkw und Motorrädern. Die externen Kosten, die durch die Klimabelastung anfallen, werden auch vor allem von Pkw und Lkw verursacht. Auffällig ist: Durch Busse und Bahnen entstehen weniger externe Kosten. Auch ist der inländische Flugverkehr auf den ersten Blick nicht besonders daran beteiligt. Werden die Kosten jedoch pro Kilometer berücksichtigt, steht der Flugverkehr wieder an der Spitze: Mit 12,9 Cent pro zurückgelegtem Kilometer belastet der inländische Flugverkehr die Umwelt am meisten. Ihm folgt der Pkw mit etwa elf Cent pro Kilometer. Bus- und Bahnfahrten im Nahverkehr hingegen kostet nur vier Cent pro Kilometer – also etwa ein Drittel dessen, was Autofahren oder Fliegen kostet. ¹



Die negativen Folgen des Verkehrs zahlen damit wir alle. Denn selbst bei günstigster Betrachtung aller Einnahmen aus Steuern und Abgaben, decken diese die entstandenen Kosten bei weitem nicht. Schäden an der Umwelt und an unserer Gesundheit werden von der Allgemeinheit getragen.

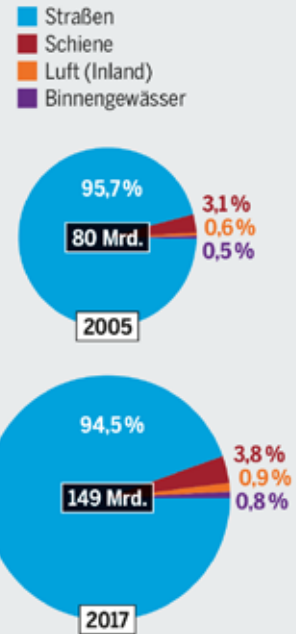
PREIS DER SCHÄDEN

Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland nach Verkehrsträgern und Kostenkategorien, in Milliarden Euro*, 2017



* Beträge bis 1 Milliarde Euro nicht spezifiziert ** z. B. externe Kosten des Fahrzeugbaus oder der Außerbetriebsetzung

Fast verdoppelt: Entwicklung der externen Kosten im Zwölfjahresvergleich, Milliarden Euro und Prozent



© MOBILITÄTSATLAS 2009 / INFRAS

„Wer sich kein Auto leisten kann, muss eben Bus und Bahn fahren, das ist sowieso billiger.“

Ist das wirklich so?

Faktencheck: Die Preise für Bahnen und Busse im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind zwischen 2010 und 2018 um etwa 79% gestiegen, die für das Auto nur um 36%.² Damit sind umweltfreundliche Verkehrsmittel teurer geworden. Konkret bedeutet das eine finanzielle Belastung für all jene, die kein Auto haben. Der Satz, der im ALG II/SGb II für Mobilität vorgesehen ist, liegt aktuell bei etwa 35 Euro. Doch selbst Sozialtickets für Bus und Bahn sind oft teurer.³ Diejenigen, die sich sowieso schon kein Auto leisten können, werden verhältnismäßig finanziell noch mehr belastet. Allen Menschen muss ihre Mobilität gewährleistet werden, egal, wie viel sie verdienen. Ein guter, günstiger und komfortabler ÖPNV sichert es gerade Menschen mit geringem Einkommen*, flexibel unterwegs sein zu können.

Die umweltfreundliche Bahn muss für jeden gefahrenen Kilometer eine Schienenmaut zahlen (Trassenpreis)

und im Gegensatz zum Flugzeug ist auf alle Tickets die Mehrwertsteuer fällig. Neuerdings gilt im Schienenpersonenfernverkehr wie schon im -nahverkehr der ermäßigte Mehrwertsteuersatz von sieben statt 19%. Dieser wird aber auch bei grenzüberschreitenden Verbindungen fällig. Dagegen wird bei einem internationalen Flug keine Mehrwertsteuer erhoben.

Zudem wird der Treibstoff von Flugzeugen – das Kerosin – nicht besteuert. Die CO₂-Emissionen des Flugverkehrs sind alleine in den vergangenen fünf Jahren um ein Viertel gestiegen.⁴ Das zeigt: Auch wenn eigenes Auto teurer ist als Bus und Bahn, fördern die bisherigen Steuern und Abgaben eher den klimaschädlichen Verkehr und verzerren den Wettbewerb zu Lasten der klimaschonenden Verkehrsträger.

* Eine Person gilt nach der EU-Definition für EU-SILC. (European Union Statistics on Income and Living Conditions) als armutsgefährdet, wenn sie über weniger als 60% des mittleren Einkommens der Gesamtbevölkerung verfügt. 2018 betrug das durchschnittliche Nettoeinkommen in Deutschland 1.892,75 Euro monatlich. 60% dieses Einkommens sind 1.135,65 Euro. Personen, die diesen Betrag oder weniger im Monat zur Verfügung haben, definieren wir als „Menschen mit geringem Einkommen“.

„So teuer ist mein Auto doch gar nicht.“ Ist das wirklich so?

Faktencheck: Viele Autobesitzer*innen schätzen die Kosten ihres Fahrzeugs geringer ein, als sie wirklich sind. Wissenschaftler*innen des RWI – Leibniz-Instituts für Wirtschaftsforschung sowie der Universität Mannheim und der US-Universität Yale haben 6000 deutsche Haushalte mit eigenem Auto befragt. Das Ergebnis: Pkw- Besitzer*innen unterschätzen die Kosten im Durchschnitt um mehr als 50 Prozent. Die tatsächlichen monatlichen Ausgaben für Abnutzung, Steuer, Versicherung und Werkstattbesuche eines Autos liegen im Durchschnitt bei rund 425 Euro. Die Autobesitzer*innen schätzten die Kosten im Schnitt auf 204 Euro.⁵



Fazit: Diejenigen, die Steuern zahlen, finanzieren auch die Kosten des Verkehrs, selbst wenn sie kein Auto haben und nicht fliegen. Die Folgekosten des Verkehrs für Gesundheit, Klima und Umwelt werden nicht von den Verursacher*innen allein getragen, sondern von der Allgemeinheit übernommen. Das betrifft auch die, die Beiträge zur Krankenkasse zahlen und damit die Behandlungskosten von Unfällen und Krankheiten tragen, die durch Abgase und Lärm entstehen. Eine faire Lastenverteilung ist das nicht. Es kann nicht sein, dass die Menschen, die sich umweltfreundlich mit Bahnen, Bussen, Fahrrad und zu Fuß fortbewegen, für die Folgen des schädlicheren Flug- und Straßenverkehrs genauso viel zahlen wie diejenigen, die die Gesellschaft und Umwelt mehr belasten. Umweltkosten sind zu internalisieren – sollten also von den Verursacher*innen gezahlt werden. Das geschieht bisher unzureichend: Es gibt es keine hinreichenden wirtschaftlichen Anreize, die Umweltbelastung zu senken. Im Gegenteil: Gerade der Straßen- und Flugverkehr profitiert von Steuersubventionen, die den Wettbewerb verzerren. Die Entwicklung von umweltfreundlichen Techniken und Produkten wird gehemmt. Wenn Umwelt- und Gesundheitskosten stärker als bisher in Rechnung gestellt werden, würde dies den Ausbau der erneuerbaren Energien fördern, die Energieeffizienz erhöhen und wesentlich zu einer nachhaltigen Mobilität beitragen.

Quellenverzeichnis

- 1 vgl. Allianz pro Schiene, Verkehr produziert gigantische Folgekosten: Studie schafft Transparenz: 149 Milliarden in Deutschland, 95 Prozent von Straße, <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/folgekosten-des-verkehrs>, 26.08.2019.
Kosten: Falsche Abrechnung – Zahlen sollen die Anderen, in: Mobilitätsatlas - Daten und Fakten für die Verkehrswende, hrsg. vom VCD und der Heinrich-Böll-Stiftung, <https://www.vcd.org/themen/klimafreundliche-mobilitaet/mobilitaetsatlas>, Berlin November 2019, S. 30/31.
- 2 vgl. Öffentlicher Nahverkehr: Stabile Preise gibt's nur für Autofahrer, in „Die Zeit“, <https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-09/oeffentlicher-nahverkehr-mobilitaet-kosten-preissteigerung-investitionen>, 14.09.2019
Statistisches Bundesamt, Zahl der Woche: Preise rund ums Auto seit 2000 um 36 % gestiegen, https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2018/PD18_38_p002.html, 18.09.2018
- 3 s. Warum ist MobileInclusion wichtig? Drei Thesen zu Mobilität und Gerechtigkeit, <https://mobileinclusion.projects.tu-berlin.de/mi/mobilitaet-gerechtigkeit>, 15.03.2018 (mit Nachtrag) .
- 4 Transport & Environment, Flying and climate change, <https://www.transportenvironment.org/what-we-do/flying-and-climate-change>, 09.06.2020.
- 5 s. Autos: (Sehr viel) teurer, als man denkt, in: Süddeutsche Zeitung, <https://www.sueddeutsche.de/auto/autos-kosten-umwelt-1.4885295>, 22.04.2020
Running a car costs much more than people think – stalling the uptake of green travel, in: Nature, <https://www.nature.com/articles/d41586-020-01118-w>, 20.04.2020 .

Zum Projekt

Wir sind der Meinung: Allen Menschen muss Mobilität ermöglicht werden, damit sie am gesellschaftlichen Leben teilhaben können - egal, wie viel sie verdienen. Mit unserem Projekt »Verkehrswende: klimaverträglich und sozial gerecht« zeigen wir, wie das gehen kann. Das Projekt wird gefördert durch das Umweltbundesamt.

#sozialeVerkehrswende



Impressum



Verkehrsclub Deutschland e. V.

Wallstraße 58 | 10179 Berlin
www.vcd.org

Bei Rückfragen:

Alexander Kaas Elias | Telefon 030 / 280351-281
alexander.kaaselias@vcd.org

Titelfoto: Chuttersnap/Unsplash

Foto Seite 2: Omid Armin/Unsplash

© VCD e. V. / 06/2020