

Kombi-Verband: Lkw soll externe Kosten zahlen

Die Internationale Vereinigung des Kombinierten Verkehrs (UIRR) mit ihren 19 europäischen Mitgliedsverbänden sieht die beabsichtigte EU-Strategie zur Anlastung der externen Transportkosten und die Revision der Maut-Richtlinie als „sehr wichtige Unterstützung der eigenen unermüdlichen Anstrengungen, mehr Güter auf die Bahn zu bringen“.

WETTBEWERB

Dies könne ohne einen „starken politischen Willen“ auf nationaler wie EU-Ebene nicht vollständig gelingen, mahnt die UIRR in einem Positionspapier. Darin hofft sie, dass der Güterkraftverkehr sein Potenzial auf die für sein Leistungsvermögen passenden Entfernungen, Flächen und Frachtsegmente konzentrieren wird. Der Kombi-Dachverband verweist darauf, dass die gegenwärtige EU-Gesetzeslage den Mitgliedsstaaten verbietet, dem Lkw die von ihm verursachten externen Kosten anzulasten. Dies durch eine geänderte EU-Verkehrspolitik zu gestatten, gebiete „die wirtschaftliche und ökologische Logik wie auch die Wettbewerbs-fairness“.

Nach UIRR-Ansicht ist die Überarbeitung der Eurovignetten-Richtlinie „ein wesentliches und dringendes Erfordernis“, das unzweifelhaft durch eine Studie des unabhängigen Consulting-Büros CE Delft unterstützt werde. Sie liefere in dieser Hinsicht unvoreingenommen „eindeutige Fakten und Zahlen, die schwer zu widerlegen sind“. Dazu gehöre die Feststellung, dass der Straßenverkehr in den 27 Unionsländern für 21 % der CO₂-Emissionen verantwortlich sei. Davon wiederum gingen 23 % auf das Konto des Schwerlastverkehrs. Er mache 3 Prozent aller Straßenfahrzeuge aus, verursache aber 20 % der Staus und im Vergleich zum Pkw-Verkehr die doppelte Anzahl von Unfalltoten pro



Die UIRR betont, sie befürworte das Prinzip „Der Verschmutzer zahlt“. Deshalb müssten die Externalkosten schrittweise allen Verkehrsträgern angelastet werden

Foto: Archiv

gefahrenem Kilometer. Wissenschaftlich begründete Kalkulationen zeigten, dass die derzeitige Mauthöhe des Lastwagens nur seine Infrastrukturkosten decken, nicht aber seine externen Kosten wie die für Luftverschmutzung, Lärm, Staus und Unfälle.

Die UIRR betont, sie befürworte das Prinzip „Der Verschmutzer zahlt“. Deshalb müssten die Externalkosten schrittweise allen Verkehrsträgern angelastet werden. Der Bahnsektor, der ver-

gleichsweise einen geringen CO₂-Anteil habe, müsse diese Kosten fortwährend zahlen. Er sei in das EU-System des Emissionshandels eingebunden, denn die große Mehrheit des Schienenverkehrs werde elektrisch gespeist. Die Arbeit an der Reduzierung des Zuglärms mache „gute Fortschritte“, schätzt die Kombi-Vereinigung ein. Sie plädiert für eine Zweckbindung der Mauteinnahmen, um eine „nachhaltige und effektive Mobilität“ zu fördern.