

Wissenschaftlicher Beirat für Verkehr beim BMVBS

# Externe Kosten im Straßengüterverkehr

Empfehlungen zur Internalisierungsstrategie

## 1 Vorschlag der EU-Kommission ist zu modifizieren

Die Diskussion um die Internalisierung externer Kosten ist seit vielen Jahren ein beherrschendes Thema der europäischen Verkehrspolitik. Derzeit liegt ein Vorschlag der EU-Kommission zur Anlastung externer Kosten im Straßengüterverkehrssektor vor, der auf dem theoretischen Modellkonstrukt der sozialen Grenzkosten basiert. Der Wissenschaftliche Beirat vertritt die Auffassung, dass unterschiedliche Ziele mit jeweils spezifischen Instrumenten zu verfolgen sind.

Der Wissenschaftliche Beirat kann Internalisierungsansätze der EU für einzelne Kategorien externer Kosten prinzipiell unterstützen. Im Einzelnen geben zusätzliche Abgaben für Lärmkosten und Kosten der Luftverschmutzung Impulse für eine Verminderung des Emissionsniveaus. Hier sind aber weitere Differenzierungen erforderlich. Eine Staubpreisung sollte über die Differenzierung der derzeit erhobenen Infrastrukturgebühren in Gestalt der Lkw-Maut und nicht als zusätzliche pauschale Abgabe durchgeführt werden. Gebühren für die Inanspruchnahme der Infrastruktur sollten nicht mit der Internalisierung externer Umweltkosten verwoben werden. Die maßgeblichen Ziele für die Bemessung der Infrastrukturgebühren sind die effiziente Auslastung und die Finanzierung der Infrastruktur.

Es ist darauf zu achten, dass die Umsetzung der Richtlinie möglichst einheitlich in Europa erfolgt. Von einer vorschnellen, rein deutschen Lösung ist dringend abzuraten.

## 2 Sorgfältige Prüfung zusätzlicher Internalisierungsmaßnahmen erforderlich

Der Wissenschaftliche Beirat formuliert als ein wesentliches Ziel der Internalisierungspolitik die effiziente Verminderung bzw. Vermeidung von externen Schäden. Im Vordergrund der Internalisierungsstrategie sollten daher die Lenkungswirkungen von Maßnahmen in Richtung sinkender externer Schäden stehen. In jedem Fall ist zu prüfen, ob und wie die derzeit bereits eingesetzten Internalisierungsinstrumente wirken, bevor der Einsatz zusätzlicher Maßnahmen erwogen wird. So haben beispielsweise die nach Schadstoffklassen gespreizten Mautsätze für schwere Lkw auf Autobahnen zu einer schnelleren Erneuerung des Fahrzeugbestands und damit zu

### Mitglieder des Beirats

Prof. Dr. **Axel Ahrens**  
 Prof. Dr. **Herbert Baum**  
 Prof. Dr. **Klaus J. Beckmann** (Vorsitzender)  
 Prof. Dr. **Manfred Boltze**  
 Prof. Dr. **Alexander Eisenkopf**  
 Prof. Dr. **Hartmut Fricke**  
 Prof. Dr. **Ingrid Göpfert**  
 Prof. Dr. **Christian von Hirschhausen**  
 Prof. Dr. **Günther Knieps**  
 Prof. Dr. **Andreas Knorr**  
 Prof. Dr. **Kay Mitusch**  
 Prof. Dr. **Stefan Oeter**  
 Prof. Dr. **Franz-Josef Radermacher**  
 Prof. Dr. **Volker Schindler**  
 Prof. Dr. **Bernhard Schlag**  
 Prof. Dr. **Jürgen Siegmann**  
 Prof. Dr. **Wolfgang Stölzle**

einer Reduzierung der Luft- und Klimabelastung geführt.

## 3 Effizienz der Internalisierungsinstrumente muss im Vordergrund stehen

Als nachfrageorientierte Maßnahmen stehen im Wesentlichen Auflagen, Abgaben und Zertifikatslösungen zur Verfügung. Der EU-Vorschlag konzentriert sich auf diese Ansätze und vernachlässigt angebotsorientierte Maßnahmen zur Reduzierung von Externalitäten (Kapazitätserweiterungen, technologische und organisatorische Innovationen).

Die für eine Internalisierung verfügbaren Instrumente weisen eine unterschiedliche Effizienz auf, d. h. es ist aus Sicht des Wissenschaftlichen Beirats bei der Bewertung von Internalisierungsalternativen deutlich stärker zu prüfen, ob die intendierten Wirkungen nicht auf andere Weise mit geringeren volkswirtschaftlichen Kosten erreicht werden können. Auch die Zweckbindung der Einnahmen ist von hoher Relevanz, um die Akzeptanz und politische Durchsetzbarkeit zu erhöhen.

## 4 Ein Mix von Internalisierungsinstrumenten („Paketlösung“) erscheint erfolgsträchtig

Derzeit sind bereits bei vielen Externalitäten wirksame Internalisierungsansätze vorhanden. Darüber hinaus besteht allerdings ein Internalisierungsbedarf, der zum einen mit der zusätzlichen Erhebung fahrleistungsabhängiger Gebühren für externe Kosten, aber auch mit anderen Maßnahmen abgedeckt werden kann. So erschei-

nen dem Beirat z. B. im Fall der externen Unfallfolgekosten ordnungsrechtliche und angebotsorientierte Maßnahmen eher geeignet als eine Abgabenslösung, die weder treffsicher noch effizient ist.

## 5 Befristete Anlastung von Schadstoffemissionen – Paketlösung bei Lärm

Eine Internalisierung über fahrleistungsabhängige Gebühren, die zudem situationsabhängig räumlich und zeitlich differenziert sein sollten, ist insbesondere bei den Kosten der Luftverschmutzung wie auch bei den Lärmkosten grundsätzlich sinnvoll. Allerdings geht es bei den Schadstoffemissionen um ein immer kleiner werdendes Kollektiv von problematischen Fahrzeugen. Zu berücksichtigen sind die Anreizwirkungen der bereits heute eingesetzten Internalisierungsmaßnahmen (im Wesentlichen Standards bzw. die Spreizung der Lkw-Maut). Die monetäre Anlastung von Lärmkosten sollte in ein Paket von Maßnahmen (Lärmschutzmaßnahmen, Verschärfung von Emissionsstandards) eingebettet werden, das auch Anreize zu lärmindernden Innovationen setzt. Der Luftverkehr kann mit seinem differenzierten Internalisierungsansatz von Lärmkosten, bei dem externe Lärmkosten streckenbezogen und zeitlich differenziert bemessen werden, Impulse für den Straßengüterverkehr setzen.

## 6 Empfehlung alternativer Lösungen bei der Anlastung externer Kosten des Klimawandels

Zur Anlastung externer Kosten des Klimawandels empfiehlt sich dagegen, kurz- bis mittelfristig das bestehende Instrument der Ökosteuer weiterzuentwickeln bzw. langfristig den Verkehrssektor in ein übergreifendes Emissionshandelssystem einzubeziehen. Auch eine Ausdehnung der derzeit erhobenen infrastrukturbezogenen Maut (auf weitere Teile des Straßennetzes und Nutzfahrzeuge unter 12 t zGG) erscheint sinnvoll, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßengüterverkehrs zu reduzieren.

## 7 Differenzierung von Infrastrukturgebühren zur Staubekämpfung notwendig

Im Hinblick auf Staukosten erscheint eine nach Ort, Zeit und Auslastung flexible Staugebühr zur Allokation knapper Straßenkapazitäten wünschenswert und bei geeigneter Ausgestaltung der Stauge-

bührenmodelle auch praktisch umsetzbar. Der Wissenschaftliche Beirat schlägt vor, dass eine solche Staubepreisung über die Differenzierung der derzeit erhobenen Infrastrukturgebühren und nicht als zusätzliche Abgabe durchgeführt werden sollte. Staugebühren sollten sowohl dem Güter- wie auch dem Pkw-Verkehr angelastet werden.

#### 8 Geeignete Implementierungsstrategie erforderlich

Der Wissenschaftliche Beirat empfiehlt eine differenzierte Umsetzungsstrategie zur Internalisierung externer Kosten. Dabei gilt es, sowohl intra- als auch intermodale Wettbewerbsverzerrungen auch im grenzüberschreitenden Verkehr zu vermeiden. Zudem müssen die Umsetzungsschritte eine hinreichende Kostentransparenz sowie ggf. eine stufenweise Einführung vorsehen und sie sind den betroffenen Akteuren mit

einem ausreichenden zeitlichen Vorlauf anzukündigen. Das Mittelaufkommen, das durch das Instrument der Gebühren der Internalisierung entsteht, sollte für notwendige Investitionen zur Schadensminderung

sowie für Anreize zu technischen und organisatorischen Innovationen im Straßenverkehr eingesetzt werden, auch um die Akzeptanz der Internalisierungsstrategie zu erhöhen.

#### Summary

### Recommendations for a strategy aimed at internalizing the external costs of freight transport by road

The Scientific Advisory Council has recommended a modified strategy for the internalization of external costs in order to avoid any intra- and inter-modal distortion in regard to competition. This also covers trans-border traffic. Furthermore, the proposed modifications are to ensure adequate cost transparency and step-by-step implementation, while the concerned parties are to be given ample notice of the time frame for the proposed changes. The revenue generated from the fees associated with internalization is to be used for the investment needed to minimize damages, also as an incentive for technical and organizational innovations in road transport and for enhancing the acceptance of an internalization strategy

NEU

[www.eurailpress.de](http://www.eurailpress.de)

## Infrastrukturprojekte 2010

### Bauen bei der Deutschen Bahn



Neben großen Projekten wie dem Neu- und Ausbau der Bahnverbindung München – Berlin mit den Neubaustrecken Ebersfeld – Erfurt und Erfurt – Halle – Leipzig werden im ganzen Land tausende Einzelmaßnahmen realisiert – vom Ersatz von über hundertjährigen Brücken und Tunneln bis zur Modernisierung von Bahnhöfen oder Bahnübergängen.

Einen Einblick in die Vielfalt der Projekte des Jahres 2010 und der damit verbundenen Herausforderungen gibt dieses Buch mit seinen zahlreichen Fachbeiträgen von Ingenieuren aus Bauwirtschaft und Ingenieurbüros.

Mehr Informationen finden Sie unter: [www.eurailpress.de/infrastruktur](http://www.eurailpress.de/infrastruktur)

Hrsg.: DB Projektbau GmbH

Technische Daten:  
ISBN 978-3-7771-0414-0  
ca. 160 Seiten, Format: A4

Preis:

€ 42,00 (inkl. MwSt, zzgl. Versand)