

■ International

Die deutsche Blockade der Lkw-Maut schadet der Bahn

aus SIGNAL 01/2006 (Februar/März 2006), Seite 27 (Artikel-Nr: 10002856)

Michael Cramer, MdEP

Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Grüne/EFA im Europäischen Parlament

Die Bundesrepublik Deutschland blockiert die Einführung einer europaweiten Maut für Lkw auf Autobahnen (Eurovignette). In den Verhandlungen zwischen Rat und Parlament der EU hätte ein guter Kompromiss erzielt werden können, wenn sich Deutschland nicht gesperrt hätte.

Die CDU-SPD-geführte deutsche Bundesregierung bleibt stur und will die Maut für Lkw ab 3,5 Tonnen nicht akzeptieren, die der Verkehrsausschuss im Europa-Parlament im November 2005 mit großer Mehrheit beschlossen hatte - auch mit den Stimmen der deutschen Europa-Abgeordneten von CDU und SPD! Selbst die europäische Lkw-Lobby, die International Road Union (IRU), ist für die Maut ab 3,5 Tonnen, weil sie die Verlagerung der Güter von den großen auf die kleinen Lkw befürchtet und damit das Stau-Problem verschärft und nicht gelöst würde.

Die Eurovignette ist das entscheidende Instrument für den fairen Wettbewerb der Verkehrsträger untereinander und für die Zukunft der Bahnen generell. Ohne diese Vignette - so der McKinsey-Report - werden die Bahnen in Zukunft im unfairen Wettbewerb mit Straßen- und Flugverkehr keine Chance haben.

Der Schienen-Güterverkehr würde in den nächsten Jahren 30 bis 40 % verlieren. Dann würde die Luft würde noch mehr belastet, die Mobilität durch die Lkw-Kolonnen auf den Straßen eingeschränkt und die Abhängigkeit vom Öl bestehen bleiben.

Vorbild für die Eurovignette ist die Schweizer Maut. Sie ist ein Erfolgsmodell, weil die Verlagerung von der Straße auf die Schiene dort gelungen ist. In der Schweiz gilt die Maut für alle Lkw ab 3,5 Tonnen und auf allen Straßen. Sie ist etwa viermal so hoch wie in Deutschland, weil die externen Kosten durch Umwelt-, Gesundheits- und Sachschäden mit berücksichtigt werden.

In der EU gab es wegen der Eurovignette zwei Konfliktlinien: Zum einen den »Außen-Innen-Konflikt«, zum anderen den Ost-West-Konflikt. Die »Außenstaaten« der EU wollen möglichst kostengünstig durch die »Transitländer« wie Deutschland und Frankreich fahren. Die »östlichen« Spediteure wollen ihren Vorteil von niedrigen Benzinpreisen und billigen Löhnen behalten, weil sie durch die Eurovignette stärker getroffen würden als ihre »westliche« Konkurrenz.

Der von Deutschland initiierte faule Kompromiss hat so große Schlupflöcher, dass von einer verbindlichen Ausweitung auf 3,5 Tonnen nicht gesprochen werden kann.

Offensichtlich hat die schwarz-rote Bundesregierung noch immer nicht erkannt, dass mit dem Fall des Eisernen Vorhangs die Randlage im toten Winkel der zweigeteilten Welt vorbei und Deutschland Transitland geworden ist. Deshalb müssen die Güter und Personentransporte im fairen Wettbewerb von der Straße auf die Schiene verlagert werden, damit die Bevölkerung nicht in Stau und Abgasen erstickt.

Mit der Mautblockade Deutschlands wird aber nicht nur das Verlagerungsziel verfehlt. Die Deutsche Bahn, zu 100% im Staatsbesitz, wird entscheidend geschwächt. Die Eisenbahn in Deutschland muss - im Gegensatz zum Flugverkehr, der davon befreit ist - sowohl die Mineralölsteuer als auch im grenzüberschreitenden Verkehr die Mehrwertsteuerentrichten, die 2007 bekanntlich auch noch um weitere drei Prozentpunkte erhöht werden soll. Darüber hinaus gibt es in Form der Trassenpreise eine Schienenmaut für alle Züge auf allen Gleisen. Für die Straße gilt das nur ab 12 Tonnen, also für gerade mal 10 % der 2,5 Millionen in Deutschland gemeldeten Lkw, und das auch nur auf den Autobahnen. Durch eine Ausweitung der Maut auf Lkw ab 3,5 Tonnen würden zusätzlich lediglich 17 % erfasst. Aber nicht einmal zu diesem Trippelschritt sah sich die Bundesregierung in der Lage.

Mit einer europaweiten Maut nach dem Schweizer Modell hätten die europäischen Bahnen eine Zukunft gehabt. So werden sie aufs Abstellgleis gezogen. Wer eine Verkehrspolitik »back to the fifties" betreibt, tritt nicht nur die deutschen, sondern auch die europäischen Interessen mit Füßen. Denn bei einer rückwärtsgewandten Verkehrspolitik können weder Deutschland noch Europa die Reduktion der CO₂-Emissionen erreichen, zu der sie sich im Kyoto-Protokoll zum Klimaschutz verpflichtet haben.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002856>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten