

27.3.2009 - VerkehrsRundschau

Das EU-Parlament befürwortet das Anheben der LKW-Maut um die externen Kosten Lärm, Luftverschmutzung und Stau. Die liberale Fraktion Alde hat dies unterstützt, doch die FDP hat den Antrag abgelehnt. Warum?

Silvana Koch-Mehrin: Die FDP ist dagegen die Staukosten als LKW-Maut umzulegen. Der Staat kann nicht die Transportunternehmen dafür verantwortlich machen, dass Stau entsteht. Kein LKW fährt mit dem Ziel auf die Autobahn im Stau zu stecken. Das jetzige Konzept führt nur dazu, dass sich die Einnahmen des Staates verbessern und nicht, dass Straßen entlastet werden. Erst muss der Staat Alternativen für überlastete Strecken schaffen, bevor über eine höhere Maut nachgedacht werden darf.

Was wären mögliche Alternativen?

Die europäischen Regierungen müssen das Problem des zunehmenden Güterverkehrs auf der Straße ernst nehmen. Wir müssten einerseits die Verlagerung der Güter auf Schiene oder Wasserstraße forcieren, andererseits die Straßen besser ausbauen.

Als nächstes muss sich der EU-Ministerrat der Mautrichtlinie annehmen. Wie sehen Sie die Chance, dass sich die Verkehrsminister auf die Weitergabe der externen Kosten einigen?

Nach meinen Informationen wird sich der Rat vor den EU-Parlamentswahlen nicht mehr mit diesem Thema abschließend beschäftigen. Dennoch bleibe ich skeptisch. Wenn es darum ging neue Einnahmequellen zu erschließen, haben sich die Regierungsvertreter noch immer geeinigt. Es ist doch absurd, dass die Politik auf der einen Seite Milliardenprogramme zur Unterstützung der Automobilindustrie auflegt und andererseits die Kunden der Nutzfahrzeughersteller mit neuen Kosten belastet.

Externe Kosten sollen laut EU-Kommission nicht nur für die Straße gelten, sondern auch für andere Verkehrsträger. Wie stehen Sie dazu?

Den Grundgedanken eines Wechsels zum Verursacherprinzip begrüßen wir. Derjenige, der die Infrastruktur nutzt und damit Lärm und Luftverschmutzung verursacht, muss dafür zahlen. Doch in der Praxis wird derzeit ohne jede Alternative der Preis für Transport nach oben getrieben.

Betrachten wir einmal die Logik der externen Kosten als Ganzes. Warum muss die Transportwirtschaft für die Bereitstellung von Infrastruktur oder Lärm- und Umweltbelastung zahlen, andere Branchen etwa Energieerzeuger für die Entsorgung von Atommüll nicht?

Wir haben der Richtlinie im Ganzen nicht zugestimmt. Ein Grund hierfür war die unlogische Herangehensweise. Dass etwa die verschiedenen Wirtschaftssektoren unterschiedlich behandelt werden. Nur weil die EU die Möglichkeit hat im Transportsektor regulierend einzugreifen wird dort etwas unternommen, woanders nicht. Diese Vorgehensweise heißen wir als FDP nicht gut. Dass sich die EU-Kommission ehrgeizige Ziele zum Abbau der CO<sub>2</sub>-Emissionen gesetzt hat ist richtig. Doch an der Umsetzung hapert es.

Im Juni stehen die Wahlen zum Europaparlament an, kann sich durch eine Verschiebung der Mehrheiten noch etwas ändern?

Dieses Beispiel zeigt, wie wichtig es ist zur Europawahl zu gehen. In vielen Bereichen kommen die maßgeblichen Vorgaben aus Brüssel und wir Parlamentarier können diese Beschlüsse prägend mitentscheiden. Neue Mehrheiten im Parlament können deshalb zu einem anderen Kompromiss führen.

Wie wichtig ist für die FDP in Europa das Thema Verkehrspolitik?

Der Transport von Gütern und Personen ist eine Grundlage unserer modernen Gesellschaft. Deshalb ist Verkehrspolitik ein wichtiges Thema. Doch aus unserer Sicht greift Europa zu stark in den Markt ein und will erzwingen wie Transporte laufen. Es müsste jedoch eher darum gehen die Möglichkeiten für Mobilität zu schaffen als diese zu regulieren - etwa die Transeuropäischen Verkehrsnetze auszubauen.

Sie selbst sind keine Verkehrspolitikerin, sondern sitzen im Haushaltsausschuss des Parlaments. Verkehrspolitiker werfen den Finanzpolitikern gerne vor, dass ihre Belange nicht gebührend berücksichtigt werden.

Ich glaube, dass dieser Vorwurf von allen Fachpolitiker kommt. Als Experte in einem Fachgebiet weiß man, welche Möglichkeiten es noch gäbe, wenn nur das nötige Geld zur Verfügung stünde. Ich bezweifle, dass speziell Verkehrspolitiker benachteiligt werden.

Der Etat des Verkehrsministers ist in Deutschland mit weitem Abstand der größte Investitionshaushalt. Wird dies genügend berücksichtigt?

Nein, in der Bevölkerung ist dies sicher nicht einmal bekannt. Es kommt deshalb sehr darauf an, dass Verkehrspolitiker ihre Interessen gut vertreten. Gerade in den Verkehrsministerien von Bund und Ländern müssen fähige Leute an der Spitze stehen, die im Kabinett ihren Standpunkt durchsetzen. Ich weiß nicht, ob dies derzeit überall gelingt.

Ihr Parteifreund, der bayerische Verkehrsminister Martin Zeil, fordert die zum 1. Januar erfolgte Mauterhöhung in Deutschland auszusetzen. Unterstützen Sie diese Forderung?

Ja, gerade angesichts der derzeit schwierigen wirtschaftlichen Lage. Wir dürfen die vielen mittelständischen Unternehmer, die besonders unter der Krise leiden, als Staat nicht zusätzlich belasten.

Es wird immer nur über neue Belastungen für den Güterverkehr gesprochen. Wie stehen Sie zur PKW-Maut?

Ich bin dafür, dass der Staat die Finanzierung für den Bau von Verkehrswegen aufkommensneutral auf eine verursachergerechte, zweckgebundene Nutzerfinanzierung umstellt. Im Gegenzug müssen dann aber derzeitige Belastungen und Abgaben für die Autofahrer abgeschafft werden, zum Beispiel die Kfz-Steuer.