



Auf Autofriedhöfen wird auch das Geld von Steuerzahlern geschreddert.

Nicht einbezogen haben die Dresdener Wissenschaftler dagegen Mineralöl- und Kfz-Steuern. „Steuern sind dafür da, Schulen, Kitas und andere Aufgaben des Gemeinwesens zu finanzieren“, sagt Becker. „Wenn ich Lohnsteuer zahle, habe ich ja auch nicht den Anspruch, das Geld wiederzukriegen.“

Autofahrer machen Schulden

Dass die Subventionen für Autos in Deutschland höher liegen als im EU-Durchschnitt, hat mehrere Gründe. „Deutschland ist stark verstädtert und es gibt hier viel mehr Verkehr als beispielsweise in Estland oder Rumänien, was zu deutlich mehr Lärm führt“, erklärt Becker. Hinzu kommt, dass sich die Kosten an den Preisen im jeweiligen Land orientieren – und in Deutschland schlägt eine Pflegestunde oder ein Rollstuhl deutlich höher zu Buche als in vielen osteuropäischen Ländern.

„Es geht mir nicht darum, dass der Staat prinzipiell bei den Autofahrern mehr abkassieren sollte“, betont Becker. Dennoch sollte deutlich werden, dass Autoverkehr einen Preis hat, der über den reinen Nutzungskosten liegt. So könnte beispielsweise teureres Benzin dafür sorgen, dass Menschen ihr Mobilitätsverhalten ändern, weniger Pkw fahren und damit nicht nur ihre persönlichen Kosten, sondern auch die für die Allgemeinheit senken.

Die Botschaft kommt an: Wurde der Verkehrsökologe früher von der Bild-Zeitung und Autofahrermagazinen angefeindet, ist die Berichterstattung jetzt sachlich bis wohlwollend. „Immer mehr Schulden zu machen auf Kosten anderer finden viele Leute nicht mehr akzeptabel“, sagt Becker. „Da hat sich etwas geändert in unserer Gesellschaft.“

ANNETTE JENSEN

www.verkehrsokologie.de

Jeder deutsche Pkw kostet die Allgemeinheit mehr als 2000 Euro. Das hat eine Studie der TU Dresden ergeben.

für den Schaden, den deutsche Autofahrer anrichten, zahlen alle. So fasst der Dresdener Verkehrsökologieprofessor Udo Becker das Ergebnis seiner Studie zu den externen Kosten der Autonutzung in der EU zusammen. Pro Pkw in Europa zahlt die Allgemeinheit im Schnitt 1600 Euro jährlich, in Deutschland sogar 2000 bis 2200 Euro. Pro Kopf subventionieren EU-Bürger den Autoverkehr mit 750 Euro im Jahr. Das haben Becker, der Mitglied im Wissenschaftlichen Beirat des VCD ist, und seine Mitarbeiter vom Lehrstuhl Verkehrsökologie an der TU Dresden ermittelt. Grund sind die enormen Nebenwirkungen des Straßenverkehrs.

An erster Stelle stehen die Folgen von Unfällen: Menschen werden verletzt und müssen gepflegt werden, manche können lange Zeit oder nie mehr ihren eigenen Lebensunterhalt verdienen. Der Staat hält Rettungsfahrzeuge und -sanitäter vor, Firmen müssen Ersatz für getötete Mitarbeiter suchen. All das schlägt EU-weit jährlich mit 153 Milliarden Euro zu Buche. Allein in Deutschland wenden die Steuerzahler 38 Milliarden dafür auf. Hinzu kommen weitere Gesundheitskos-

ten für Lärm und die Folgen der Luftverschmutzung, die sich darüber hinaus auch negativ auf Gebäude und Landwirtschaft auswirkt.

Ebenso ungedeckt sind die Kosten des Klimawandels. Etwa ein Viertel der Treibhausgase in der EU sind auf den Verkehr zurückzuführen, der Großteil davon auf den Straßenverkehr. Als Berechnungsgrundlage diente den Dresdener Verkehrswissenschaftlern das Ziel der EU-Kommission, den CO₂-Ausstoß so zu begrenzen, dass die weltweiten Temperaturen um maximal zwei Grad steigen. Folglich müssen Klimagase in großem Umfang vermieden werden. Internationale Expertisen kommen zu unterschiedlichen Geldsummen, die dafür nötig sind. Verkehrsprofessor Becker kalkuliert für Deutschland einmal mit neun und einmal mit 32 Milliarden Euro jährlich.

Schließlich haben Becker und seine Mitarbeiter die Schäden durch Fahrzeugherstellung und -entsorgung, die Verschmutzung von Wasser und Boden, den Verlust von Natur und Lebensräumen und längere Gehzeiten für Fußgänger kalkuliert. Dagegengerechnet sind Abgaben wie Maut- oder Parkgebühren.