

Stand: 09.02.2026 10:20:37

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/15608

"Pkw-Maut verhindern - kein Einstieg in die Nutzerfinanzierung von Straßen"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/15608 vom 22.02.2017
2. Beschluss des Plenums 17/15717 vom 22.02.2017
3. Plenarprotokoll Nr. 97 vom 22.02.2017



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Thorsten Glauber, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Dr. Hans Jürgen Fahn, Günther Felbinger, Eva Gottstein, Joachim Hanisch, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Nikolaus Kraus, Peter Meyer, Alexander Muthmann, Prof. Dr. Michael Piazzolo, Bernhard Pohl, Gabi Schmidt, Dr. Karl Vetter, Jutta Widmann, Benno Zierer und Fraktion (FREIE WÄHLER)**

Pkw-Maut verhindern – kein Einstieg in die Nutzerfinanzierung von Straßen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf Bundesebene gegen die Einführung einer Pkw-Maut und den damit verbundenen Systemwechsel von der Steuerfinanzierung hin zur Nutzerfinanzierung einzusetzen.

Begründung:

Es wird immer deutlicher, dass der ehemalige CSU-Wahlkampfschlager Pkw-Maut den deutschen Autofahrern teuer zu stehen kommt. Anstatt ausländische Fahrzeuge – für Inländer aufkommensneutral – an der Finanzierung des deutschen Fernstraßennetzes zu beteiligen, wird die Pkw-Maut in der geplanten Form nichts anderes als der Einstieg in den Systemwechsel von der Steuerfinanzierung hin zur Nutzerfinanzierung deutscher Straßen über die Hintertür.

Dies belegen folgende Tatsachen:

Die Maut bringt keine Mehreinnahmen, sie wird sogar Verlust einfahren: Eine aktuelle ADAC-Studie zur Abschätzung der Maut-Gesetzentwürfe vom 18. Januar 2017 kommt zu dem Ergebnis, dass die Maut unterm Strich zu Mindereinnahmen von bis zu 147

Mio. Euro im Jahr 2019, 190 Mio. Euro (2020), 188 Mio. Euro (2021), 220 Mio. Euro (2022) und 251 Mio. Euro (2023) führen wird.

Die Maut ist nicht EU-konform: Eine Einschätzung des Bundestags (PE 6 - 3000 - 5/17) kommt zu dem Ergebnis: „In diesem rechtlich komplexen Systemzusammenhang spricht die objektiv gebotene Gesamtbetrachtung der im InfrAG und im 2. VerkehrStÄndG vorgesehenen Maßnahmen (...) dafür, dass die Maßnahmenkombination (...) eine mittelbare Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit zulasten der nicht in Deutschland Kfz-steuerpflichtigen Fahrzeughalter und Nutzer der deutschen Bundesfernstraßen aus anderen Mitgliedstaaten bewirkt, die sich nicht auf unionsrechtlich anerkannte Rechtfertigungsgründe stützen lässt.“

Mit der Maut bezweckt die Bundesregierung keineswegs eine kurzfristige Einnahmensteigerung, sondern den langfristigen Einstieg in die Nutzerfinanzierung: Im entsprechenden Gesetzentwurf der Bundesregierung (BR-Drs. 70/17) heißt es: „Mit der Einführung der Infrastrukturabgabe soll in Deutschland der Systemwechsel von der Steuer- hin zur Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur weiter vorangetrieben und eine gerechte Beteiligung auch der Nutzer von Personenkraftwagen (Pkw) an der Finanzierung des deutschen Bundesfernstraßennetzes herbeigeführt werden.“

Die vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt gegen alle fachlichen und sachlichen Widerstände konstruierte Pkw-Maut hat nichts mehr mit der im Bundestagswahlkampf 2013 verbreiteten und im Koalitionsvertrag festgeschriebenen „Ausländermaut“ zu tun. Vielmehr wird die populäre „Ausländermaut“ vom Bund als Deckmantel dazu benutzt, endlich in die Pkw-Nutzerfinanzierung der Bundesfernstraßen einsteigen zu können. Die deutliche Erhöhung der Mautsätze wird nicht lange auf sich warten lassen. Die Staatsregierung muss die Reißleine ziehen und sich auf Bundesebene gegen diese Maut einsetzen.



Beschluss

des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Thorsten Glauber, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Dr. Hans Jürgen Fahn, Günther Felbinger, Eva Gottstein, Joachim Hanisch, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Nikolaus Kraus, Peter Meyer, Alexander Muthmann, Prof. Dr. Michael Piazolo, Bernhard Pohl, Gabi Schmidt, Dr. Karl Vetter, Jutta Widmann, Benno Zierer** und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**

Drs. 17/15608

Pkw-Maut verhindern – kein Einstieg in die Nutzerfinanzierung von Straßen

Ablehnung

Die Präsidentin

I.V.

Reinhold Bocklet

I. Vizepräsident

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Präsidentin Barbara Stamm

Abg. Bernhard Roos

Abg. Ernst Weidenbusch

Abg. Thorsten Glauber

Abg. Eberhard Rotter

Abg. Gabi Schmidt

Abg. Markus Ganserer

Staatssekretär Gerhard Eck

Präsidentin Barbara Stamm: Ich rufe jetzt zur gemeinsamen Beratung auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Markus Rinderspacher, Bernhard Roos, Annette Karl u. a. und Fraktion (SPD)

Pläne zur Einführung der Pkw-Maut nicht weiter verfolgen (Drs. 17/15592)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Thorsten Glauber u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)

Pkw-Maut verhindern - kein Einstieg in die Nutzerfinanzierung von Straßen (Drs. 17/15608)

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache und darf als erstem Redner für die SPD-Fraktion Herrn Kollegen Roos das Wort erteilen. Bitte schön, Herr Kollege.

Bernhard Roos (SPD): (Vom Redner nicht autorisiert) Werte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen, Hohes Haus! Wir haben uns wiederholt mit der sogenannten Ausländermaut, also der Infrastrukturabgabe befasst. Wiederholt bekamen wir aus dem Bundesverkehrsministerium, aus dem Hause Dobrindt, die Auskunft: Wir bekommen das schon hin. Die Kriterien werden im Einklang mit dem Koalitionsvertrag der Großen Koalition vom Herbst 2013 stehen. Es gab viele Ankündigungen, aber nur wenige belastbare Ergebnisse. Das wird vor allem deutlich, wenn man den Maßstab anlegt, welche Entlastungen es für den Steuerzahler geben wird.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, man sollte Politik erfolgsorientiert betreiben. Herr Ministerpräsident Seehofer ist nicht im Raum, aber wie man hört, wird Herr Dobrindt beim politischen Aschermittwoch in Passau, meiner Heimatstadt, sprechen. Es heißt, er sei deswegen ausgewählt worden, weil er ein strategischer Kopf ist.

Es gibt drei Kriterien, nämlich erstens die EU-Konformität der sogenannten Ausländermaut oder Infrastrukturabgabe, zweitens ein auskömmliches Ergebnis – es sollen genügend finanzielle Mittel für den Straßenbau zur Verfügung stehen –, und drittens sol-

len die deutschen Autofahrer nicht überproportional belastet werden. In allen drei Kategorien reißt Herr Dobrindt die Latte. Liebe Kolleginnen und Kollegen, wenn dreimal ein Minus dasteht, kommt selbst beim Rechnen kein Plus heraus. Dreimal minus ist minus. Herr Dobrindt kann sich den wunderbaren Titel des Minusweltmeisters in dieser Frage ans Revers heften.

Ich werde das belegen. Zur EU-Konformität: Obwohl der Deutsche Bundestag dieses neue Konzept beschlossen hat, sagen die eigenen Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages, dass das nicht EU-konform sei und dass es nach wie vor eine Benachteiligung ausländischer Pkw-Nutzer gebe.

Beim zweiten Kriterium des hohen Aufkommens ist der Aufschrei noch viel größer. Der ADAC sagt, dass es im Jahr 2019, also im ersten Jahr des Inkrafttretens nach den Plänen Dobrindts, ein Minus in Höhe von 71 Millionen Euro geben werde. Im Jahr 2023 werde dieses Minus 251 Millionen Euro betragen. Ich will mich nicht um eine Million Euro mehr oder weniger streiten. Das ist auf alle Fälle ein Minusgeschäft wegen des Aufwands, den man für Pickerl und Co treiben muss.

Präsidentin Barbara Stamm: Herr Kollege, gestatten Sie eine Zwischenfrage?

Bernhard Roos (SPD): (Vom Redner nicht autorisiert) Am Ende bitte.

Präsidentin Barbara Stamm: Am Ende, gut.

Bernhard Roos (SPD): (Vom Redner nicht autorisiert) Weitere Organisationen kommen zu einem ähnlichen Ergebnis, etwa das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft oder auch der ACE, der Automobilclub der Gewerkschaften.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich komme zum dritten Kriterium: Wie sieht es mit der Entlastung der Bürgerinnen und Bürger bei uns aus? Da gibt es zum einen ein soziales Ungleichgewicht, weil diejenigen, die einen "Stinker" fahren müssen, weil sie sich nicht mehr leisten können, eher belastet werden. Hinzukommt, dass es nach der Rechnung, nach der im Jahr 2016 sage und schreibe 95 % der neu zugelassenen

Autos Euro-6-Standard hatten, völlig irrsinnig ist, dies noch weiter zu befeuern und zu befördern. Das ist der Standard, den wir nicht mit Steuergeschenken auskleiden müssen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir brauchen ein klares Bekenntnis, Wahrheit und Wahrhaftigkeit, dass wir eine Nutzerfinanzierung wollen. Der beste Beleg dafür ist die Lkw-Maut, die wir in mehreren Stufen "hochpolieren". Es gibt weitere Möglichkeiten dafür in der nächsten Legislaturperiode, etwa die Maut für Fahrzeuge mit einem Gewicht zwischen 3,5 Tonnen und 7,5 Tonnen oder auch die Fernbusmaut. Das ist der richtige Weg. Wir sollten zu einem klaren Votum kommen, die Bürgerinnen und Bürger nicht dadurch zu besänftigen, dass wir ihnen Sand in die Augen streuen, und endlich sagen, dass die "bösen Ausländer" auch zahlen müssen, sondern es muss heißen "Butter bei die Fische", damit wirklich etwas für die Infrastruktur dabei herauskommt; denn das ist bitter notwendig.

Aus diesem Grunde bitte ich, unserem Antrag zuzustimmen. Beim Antrag der FREIEN WÄHLER werden wir uns nolens volens enthalten, da sie die Nutzerfinanzierung komplett ablehnen, obwohl das der richtige Weg ist.

Ich appelliere an die rechte Seite des Hauses: Stimmen Sie unserem Antrag zu und beerdigen Sie – ich habe heute keinen schwarzen Anzug an – dieses unselige Projekt der Ausländermaut.

(Beifall bei der SPD)

Präsidentin Barbara Stamm: Herr Kollege Weidenbusch hat sich zu einer Zwischenbemerkung gemeldet.

Ernst Weidenbusch (CSU): Herr Kollege Roos, ich habe Ihnen sorgfältig zugehört. Haben die SPD-Vertreter des Bundeskabinetts wie Herr Gabriel und Herr Maas alle Kritikpunkte übersehen, die Sie geäußert haben? Sind das alle Idioten? Wissen Sie es besser?

Bernhard Roos (SPD): (Vom Redner nicht autorisiert) Lieber Herr Kollege Weidenbusch, das ist eine schöne kurze Frage. Wir haben das definitiv nicht übersehen. Sie wissen genau, dass wir das als Bestandteil des Koalitionsvertrags haben schlucken müssen. Wir haben vom ersten Tag an unsere Bedenken geäußert, egal ob es sich um einen Bundespolitiker wie Sören Bartol oder den verkehrspolitischen Sprecher der SPD im Bayerischen Landtag wie mich handelt. Man hält sich ein wenig zurück. Das ist ganz klar. Man ist Großkoalitionär. Die Sinnhaftigkeit der Maut wird endgültig zur Perversion, wenn wir für deren Einführung auch noch zahlen müssen. Damit haben wir weniger Mittel für den Straßenbau zur Verfügung. Derzeit sieht es danach aus. Deshalb habe ich von Zielorientiertheit in der Politik gesprochen. Wenn etwas rüberkommt, trage ich gerne vieles mit. Wenn es sich jedoch um ein Verlustgeschäft handelt, ist das die Perversion schlechter Politik. Das bestätigt, dass Ihr Herr Dobrindt der Minusmann hoch drei ist.

(Beifall bei der SPD)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank. – Für die FREIEN WÄHLER hat Herr Kollege Glauber das Wort. Bitte schön, Herr Kollege.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): Frau Präsidentin, verehrtes Präsidium, Kolleginnen und Kollegen! Das Gesetz zur Pkw-Maut sollte eigentlich morgen, am Unsinnigen Donnerstag, behandelt werden. Am Unsinnigen Donnerstag sollte dieser Gesetzesinitiative die Krawatte abgeschnitten werden.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der SPD)

Liebe Kolleginnen und Kollegen von der CSU, mit ihrem Verkehrsminister liefern Sie eine Polit-Posse ab. Sie müssen sich jetzt gefallen lassen, dass ich skizziere, was Sie seit dem Jahr 2013 zu dieser Pkw-Maut abgeliefert haben. Im Juni 2013 haben Sie die Pkw-Maut in ihr Wahlprogramm aufgenommen. Im September 2013 sagt die Kanzlerin in öffentlichen Veranstaltungen: Mit mir wird es keine Pkw-Maut geben.

(Ernst Weidenbusch (CSU): Das ist falsch!)

Am 27. November 2013 haben Sie die Wahl gewonnen. Sie verkünden jubelnd mit Ihrem Koalitionsvertrag, dass die Einführung der Maut das wichtigste Ziel Ihrer Regierungszeit in Berlin sei.

(Zuruf des Abgeordneten Ernst Weidenbusch (CSU))

Wenn Ihr Hauptziel lediglich die Einführung der Maut ist, haben Sie sehr viel in den Koalitionsvertrag geschrieben. Im April 2014 verkündet ihr Verkehrsminister: Am 1. Januar 2016 gibt es eine Maut. Im Dezember 2014 stimmt das Bundeskabinett zu. Im März 2015 stimmt der Bundestag mit Stimmen der SPD zu. Im Juni 2015 wird ein Verfahren der EU angekündigt. Im September 2016 wird Deutschland aufgrund der Einführung der Maut von der Europäischen Union verklagt. Dann erzielt der Verkehrsminister in Brüssel eine schnelle Einigung am Runden Tisch, die von ihrer Idee einer Ausländermaut nichts mehr übrig lässt. Im Januar 2017 – hierzu gab es auch einen Bundestagsbeschluss – wurde angekündigt, dass die Euro-6-Norm ein entscheidender Bestandteil der Umsetzung der Maut sei. Damit beginnt das Fiasko der Finanzierung Ihrer Maut.

Im Februar 2017 sind die Gutachten vorgelegt worden. Kolleginnen und Kollegen, wenn Sie die unterschiedlichen Gutachten lesen, stellen Sie fest: Durch die Verrechnung der Schadstoffklassen gelingt es nicht mehr, überhaupt noch Einnahmen, egal welcher Art, zu generieren. Als CSU, die sich mit ihrer Wirtschaftspolitik rühmt, lobe ich Sie für dieses Minus-Geschäft. Das ist ein jährlicher Verlust in Höhe von 123 Millionen Euro für die deutschen und für die bayerischen Steuerzahler. Ich freue mich auf die Begründung in der nachfolgenden Rede der CSU.

Die Ausländermaut haben Sie an den Stammtischen wohlfeil verkündet. Der Ministerpräsident hat kein Bierzelt ausgelassen, um Ressentiments zu schüren. Wissen Sie, wer die Maut finanziert? – Nach Einschätzung des ADAC zahlen 90 % der Maut bayerrische und deutsche Bürger, 10 % ausländische Bürger. Nach Einschätzung des Ver-

kehrsministers Dobrindt werden 20 % der Kosten von ausländischen Bürgerinnen und Bürgern und 80 % der Kosten von inländischen Bürgerinnen und Bürgern getragen. Das ist von Ihrer Ausländermaut übrig geblieben. Ich wiederhole noch einmal die Zahl: Das ist ein Minusgeschäft von jährlich 123 Millionen Euro. Die Kosten für die Einführung der Maut in Höhe von 400 Millionen Euro habe ich noch nicht einmal gegengerechnet.

Hören Sie jetzt zu. Das können Sie auf Bundesebene und den Bürgerinnen und Bürgern im Wahlkampf erklären: Sie kehren die Steuerfinanzierung in eine Nutzerfinanzierung um. Wenn Sie inländische Autofahrerinnen und Autofahrer nicht belasten wollen, ist das krachend gescheitert. Das Projekt ist sozial ungerecht. Bürgerinnen und Bürger mit älteren Fahrzeugen werden stärker zur Kasse gebeten. Der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages hat bestätigt, dass entweder die Infrastrukturabgabe oder die steuerrechtliche Abgaseinstufung gekippt wird. Am Ende steht eine reine Nutzerfinanzierung. Einerseits wollen Sie in Zukunft eine Nutzerfinanzierung. Andererseits wollen Sie die Fernstraßen privatisieren. Vielleicht freut sich der Bundesfinanzminister darüber. Von Ihrem Wahlkampfschlager der Ausländermaut ist jedoch nichts geblieben. Sie belasten deutsche und bayerische Bürgerinnen und Bürger. Das ist ein Minus-Geschäft in Höhe von 123 Millionen Euro für den Steuerzahler. Das ist Ihr Erfolg. – Danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der SPD)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank. – Jetzt hat für die CSU-Fraktion Herr Kollege Rotter das Wort. Bitte schön, Herr Kollege.

Eberhard Rotter (CSU): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Heute sprechen wir zum x-ten Mal von der Pkw-Maut. Sie ist einer der wenigen Dauerbrenner bei uns im Plenum. Der andere Dauerbrenner ist das Riedberger Horn. Heute machen wir wieder Pkw-Maut. Herr Glauber, schade, dass die Plenarsitzung nicht mor-

gen ist. Was Sie geboten haben, war wahrlich eine Büttenrede, die zum Gumpigen Donnerstag gepasst hätte.

(Beifall bei der CSU)

Wenn Sie die Kanzlerin zitieren, dann bitte richtig. Sie hat gesagt: Mit mir wird es keine Pkw-Maut geben, die die Bürger zusätzlich belastet. Den Relativsatz haben Sie weggelassen.

(Widerspruch bei den FREIEN WÄHLERN)

Genau darum geht es. Das wird auch umgesetzt werden. – Die SPD ist in die Begründung ihres Dringlichkeitsantrags mit den Worten eingestiegen, dass Dobrindt dreimal die Latte gerissen habe. Neudeutsch könnte man von Fake News sprechen, die Sie verbreitet haben. Interessant ist Ihre Doppelstrategie. Im Bundeskabinett stimmen die Minister der SPD zu. Sie sagen jedoch: Wir im Landtag sind ganz anders. Uns ist wurscht, was die irgendwann einmal im Koalitionsvertrag vereinbart haben. Das interessiert uns nicht. – Ich habe meine großen Zweifel, ob das auch nur eine halbwegs seriöse Politik ist. Herr Kollege Roos, das bin ich von Ihnen eigentlich nicht gewohnt.

(Beifall bei der CSU – Hans-Ulrich Pfaffmann (SPD): Das ist die CSU-Strategie!)

Von Anfang an sind wiederholt Anträge gestellt worden, um die Pkw-Maut zu torpedieren. Im Koalitionsvertrag ist jedoch Folgendes genau festgelegt: "Zur zusätzlichen Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus unseres Autobahnnetzes werden wir einen angemessenen Beitrag der Halter von nicht in Deutschland zugelassenen Pkw erheben (Vignette) mit der Maßgabe, dass kein Fahrzeughalter in Deutschland stärker belastet wird als heute." Das haben Sie in Ihrer Begründung noch einmal aufgeführt. Ich habe aus dem Koalitionsvertrag zitiert. Wir sind vertragstreu. Schon aus diesem Grund werden wir Ihrem Antrag nicht zustimmen. Der Bayerische Landtag hat die Pkw-Maut wiederholt ausdrücklich befürwortet, unter anderem im Beschluss vom 04.12.2013. In ihm ist ausgeführt:

Der Landtag begrüßt die Vereinbarungen zur Maut im Koalitionsvertrag auf Bundesebene. Mit einer europarechtskonformen PKW-Maut sollen Halter von nicht in Deutschland zugelassenen PKW an der Finanzierung von Erhaltung und Ausbau des Autobahnnetzes beteiligt werden. Dabei sollen Halter von im Inland zugelassenen Fahrzeugen nicht höher als heute belastet werden.

Und im dritten Absatz dieses Beschlusses des Bayerischen Landtags heißt es:

Es soll nun sorgfältig ... ein Mautkonzept entwickelt werden, das auch den Vorgaben der EU in diesem Bereich entspricht, auf der Basis des ... ausgehandelten Koalitionsvertrags.

– Und "pacta sunt servanda"; das gilt für uns auch bei Koalitionsverträgen.

Der Bundesverkehrsminister und die EU-Kommission haben immer wieder über die EU-rechtskonforme Ausgestaltung – das war vom Rechtlichen her sicher nicht ganz einfach – der Infrastrukturabgabe verhandelt und sich im Herbst 2016 geeinigt. "Die Maut kommt, sie ist gerecht und europarechtskonform. Das hat auch die EU-Kommission bestätigt", so Alexander Dobrindt in seiner Pressemitteilung vom 01.12.2016. Das hat Ihnen nicht gepasst, das ist mir klar. Darauf kommt es aber, Gott sei Dank, nicht an. Die EU-Kommission hat in derselben Pressemitteilung erklärt: "Die vereinbarte Lösung wahrt das Recht der EU-Bürger auf Gleichbehandlung ungeachtet ihrer Staatsbürgerschaft, sorgt für eine gerechte Infrastrukturfinanzierung und erleichtert den Übergang zu einer emissionsarmen Mobilität". Da wundere ich mich schon. Hier werden von der Opposition pausenlos Anträge gestellt, wie man bei der Mobilität eine CO₂-Reduzierung fördern soll. Der Staatsregierung wird ständig vorgeworfen, dass sie zu wenig tut. Jetzt aber kritisieren Sie auf einmal, dass eine emissionsarme Mobilität ein wichtiger Gesichtspunkt ist. Diese Doppelzüngigkeit prangere ich hier an, ich urteile sie.

(Beifall bei der CSU – Hans-Ulrich Pfaffmann (SPD): Helau!)

Die EU führt weiter aus: "Die beiden Gesetze werden mit den angekündigten Änderungen gewährleisten, dass das deutsche Mautsystem mit dem EU-Recht in Einklang steht." – Dass also das deutsche Mautsystem mit dem EU-Recht in Einklang steht. "Die Kommission legt das Vertragsverletzungsverfahren bis auf weiteres ‚auf Eis‘. Sobald die geänderten deutschen Rechtsvorschriften verabschiedet und veröffentlicht sind" – das ist durch den einstimmigen Beschluss des Bundeskabinetts, also mit Zustimmung sämtlicher SPD-Minister, auf den Weg gebracht. Nachdem diese "Rechtsvorschriften verabschiedet und veröffentlicht sind, kann der Fall offiziell abgeschlossen und das Verfahren wegen der Berücksichtigung der Rechtsbedenken der Kommission eingestellt werden." Die Kommission hat also keine rechtlichen Bedenken mehr gegen die Pkw-Maut. Wir waren immer überzeugt davon, dass sich die Pkw-Maut EU-rechtskonform gestalten lässt. Nun ist das ganz offiziell bestätigt. Da werden Sie doch nicht ernstlich erwarten, dass wir auf der Zielgeraden eine Rolle rückwärts machen. Wir werden uns natürlich vertragskonform verhalten.

Nun könnte ich lang und breit Ausführungen zu den Einnahmen machen. Das wird Sie aber nicht interessieren.

(Zuruf des Abgeordneten Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER))

Jährlich sind Gesamteinnahmen von brutto 3,9 Milliarden Euro prognostiziert, wobei rund 3,1 Milliarden Euro auf in Deutschland zugelassene Fahrzeuge und rund 830 Millionen Euro pro Jahr auf nicht in Deutschland zugelassene Fahrzeuge entfallen. Wenn die Systemkosten mit rund 210 Millionen Euro pro Jahr für laufende Betriebs- und Personalkosten abgezogen werden, dann verbleiben immer noch gut 2 Milliarden Euro netto Mehreinnahmen in dieser Infrastrukturabgabe von nicht in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen in einer vierjährigen Wahlperiode.

(Zuruf des Abgeordneten Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER))

Das erwarten wir alle, weil es zum Unterhalt und zum Ausbau unseres Fernstraßennetzes einen wesentlichen Beitrag leisten wird. Bundesminister Dobrindt hat geliefert.

Das begrüßt die CSU-Landtagsfraktion ausdrücklich. Sie erwartet die zügige Umsetzung im parlamentarischen Verfahren auf Bundesebene. Ihren Antrag werden wir ablehnen.

(Beifall bei der CSU)

Nun zum Dringlichkeitsantrag der FREIEN WÄHLER. Hier kann ich zunächst Herrn Kollegen Roos zustimmen. Wir sind für die Nutzerfinanzierung und haben das so auch in den Koalitionsvertrag hineingeschrieben. Wie heißt es so schön in der Überschrift des Antrages? – "Kein Einstieg in die Nutzerfinanzierung von Straßen". Ihnen scheint entgangen zu sein, dass wir schon mitten in der Nutzerfinanzierung von Straßen sind. Gott sei Dank kommt dadurch Jahr für Jahr gehörig Geld herein. Seit mehr als zehn Jahren, seit der Einführung der Lkw-Maut auf Autobahnen für Fahrzeuge über zwölf Tonnen im Jahr 2005 und durch die Erweiterung auf vierstreifige Bundesstraßen und auf Lkws mit einem Gesamtgewicht über 7,5 Tonnen fließt eine gehörige zusätzliche Einnahme aus dieser Nutzerfinanzierung in den Staatshaushalt und damit in den Verkehrshaushalt zum Erhalt und zum Ausbau des Straßennetzes. Mit den bereits vorhandenen Einnahmen aus dieser Lkw-Maut und den zusätzlichen Einnahmen aus der geplanten Erweiterung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen gelingt der Umstieg von der Haushalts- auf die angestrebte Nutzerfinanzierung der Bundesfernstraßen. Damit wird die Unabhängigkeit vom steuerfinanzierten Verkehrsetat des Bundes erreicht und die notwendige Planungssicherheit für die Durchführung dringend erforderlicher Baumaßnahmen geschaffen. Daran sollten wir doch eigentlich alle Interesse haben. Deshalb lehnen wir auch den Dringlichkeitsantrag der FREIEN WÄHLER ab.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Herr Kollege, bleiben Sie bitte am Redepult. Danke schön. Wir haben eine Zwischenbemerkung. – Nein, es geht der Reihe nach. Herr Kollege Roos war früher dran, bitte schön, Herr Kollege.

Bernhard Roos (SPD): (Vom Redner nicht autorisiert) Frau Präsidentin, man hätte auch "Ladies first" sagen können, aber es geht ja der Reihe nach.

(Eberhard Rotter (CSU): Wie Ihr wollt!)

Werter Herr Kollege Rotter, lieber Eberhard, du kennst sicher das ADAC-Gutachten von Herrn Rattenbauer. Herr Dobrindt hat seinen Gutachter; er heißt Herr Schulz, und der Name bürgt eigentlich für Qualität.

(Eberhard Rotter (CSU): Terää!)

Er hat ein Gutachten nachgeschoben, dessen Zahlen aber überhaupt nicht überzeugend sind. Nun zum ersten meine Frage: Kannst du das interpretieren? Zum zweiten: Ist das Gesamtprojekt Pkw-Infrastrukturabgabe aus deiner Sicht ein parteipolitisches Instrument oder ein vernünftiges Instrument unter der Prämisse, möglichst viele Mittel für die Infrastruktur zu bekommen?

(Zuruf des Abgeordneten Martin Schöffel (CSU))

Eberhard Rotter (CSU): Ich fange mit dem Letzten an. Ich habe stets gesagt, dass es mir als Verkehrspolitiker darum geht, verlässliche Einnahmen zu bekommen. Das ist dir besser als vielen anderen aus deiner Fraktion bekannt, weil wir uns im Verkehrsausschuss immer wieder darüber unterhalten. Dazu ist die Pkw-Maut ein geeignetes Instrument. Ich habe hier auch die Lkw-Abgabe aufgezählt. Durch die Pkw-Maut, diese Infrastrukturabgabe von ausländischen Kraftfahrern, kommt doch eine ganze Menge Geld zusätzlich in die Kasse. Dabei handelt es sich im Übrigen nicht um böse Ausländer, wie das vorhin in einem Redebeitrag gesagt wurde, sondern es handelt sich um gute Ausländer, denen wir die Gelegenheit geben, sich daran zu beteiligen, dass unser Straßensystem auch zukünftig so gut ist wie bisher, zumal die ausländischen Verkehrsteilnehmer dieses Straßensystem gerne nutzen. Ich lebe an der A 96. Darauf bewegen sich viele Schweizer und Österreicher in schneller Fahrt Richtung München und wieder zurück. Die freuen sich alle sehr, dass es bei uns gute Straßen

gibt. Künftig dürfen sie sich an deren Finanzierung beteiligen. Unserem Verkehrsetat tut das gut, außerdem sind wir dann nicht mehr auf den "good will" der Haushälter oder der Finanzminister angewiesen.

Was aber die unterschiedlichen Gutachten anbelangt, so hat die Glaubwürdigkeit des ADAC vor einigen Jahren doch erheblich gelitten. Ich halte mich an die tatsächlichen Fakten, die ich vom Bundesverkehrsministerium habe und nicht an irgendwelche alternative Fakten.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Danke schön. Jetzt Frau Kollegin Schmidt.

Gabi Schmidt (FREIE WÄHLER): (Von der Rednerin nicht autorisiert) Herr Kollege Rotter, mein Kollege hat gerade gesagt, das Thema gehört eigentlich in den Unsinnigen Donnerstag, der bei uns "Weiberfasching" heißt. Wir Frauen haben das Thema aber auch nicht gerne an der Backe.

Herr Kollege Rotter, die Pkw-Maut kommt mir vor wie der längste Aprilscherz, den es bisher gegeben hat. Sie wurde nämlich damals im April verabschiedet. Ich möchte Sie eines fragen: Ich habe noch nie von einem Menschen gehört, der ein totes Pferd füttert oder sattelt. Das macht er auch nicht, wenn es im Garten vom Nachbarn liegt. Die SPD hat das noch rechtzeitig gemerkt, und das rechne ich ihr hoch an. Was muss nach allen diesen Rechtsstreitigkeiten und Zweifeln noch passieren, damit die CSU endlich den Abdecker bestellt?

Eberhard Rotter (CSU): Liebe Frau Kollegin Schmidt, das war jetzt ein guter Beitrag für die morgige Weiberfastnacht, die bei uns im Allgäu – in dieser Woche hatten wir auch den Tag der Mundarten – Gumpiger Donnerstag heißt.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Jetzt habe ich noch eine Wortmeldung von der Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Herr Kollege Ganserer, bitte.

Markus Ganserer (GRÜNE): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! In der Bundesverkehrspolitik gibt es genügend offene Baustellen, angefangen bei der Aufklärung des Abgasskandals bis hin zu der leider fehlenden, aber dringend notwendigen Debatte über eine weitere Reduktion der zulässigen CO₂-Obergrenzen für Pkw, um endlich den umweltfreundlichen, abgasfreien Autos zum Durchbruch zu verhelfen. Man könnte diese Liste beliebig fortsetzen. Wir brauchen dringend eine Korrektur der Bahnreform. Auch in dieser Legislaturperiode des Bundestags werden wir auf ein eigentlich notwendiges Schienenpersonenfernverkehrsgesetz warten müssen. In zahlreichen deutschen und bayerischen Großstädten werden die zulässigen Grenzwerte für Luftschadstoffe überschritten. Die blaue Plakette scheiterte am CSU-Minister Dobrindt, weshalb die Bundesrepublik Deutschland jetzt aus Brüssel eine letzte Mahnung erhalten hat. Statt diesen Sanierungsstau bei der Verkehrspolitik aufzuarbeiten, setzt der zuständige Verkehrsminister Dobrindt lieber sein Flickwerk an der längst vermurksten Pkw-Maut fort.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Im Sommer 2014, also vor bald drei Jahren, war die Pkw-Maut schon einmal Gegenstand einer Plenardebatte. Damals lag noch nicht einmal ein Referentenentwurf vor, und es ist gut, dass dieses Gesetz bis heute noch nicht in Kraft getreten ist. Meine zwei wesentlichen Hauptkritikpunkte von damals haben sich bestätigt und weiter erhärtet. Erstens ist die Pkw-Maut nicht europarechtskonform ausgestaltet. So, wie das Gesetz ursprünglich durch den Deutschen Bundestag gegangen ist, hat es die EU-Kommission als diskriminierend und nicht europarechtskonform eingestuft.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Nun versucht Herr Dobrindt, mit Flickschusterei die rechtlichen Löcher zu stopfen. Doch auch mit dem neuen Gesetzentwurf bleibt die Dobrindt-Maut EU-rechtswidrig.

Sie ist damit zum Scheitern verurteilt. Dies haben die unabhängigen EU-Rechtsexperten der Bundestagsverwaltung in ihrer Analyse, die im Auftrag der Bundestagsfraktion der GRÜNEN erstellt wurde, eindeutig festgestellt. Ich kann nur sagen: Die CSU hat versprochen und gebrochen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Der zweite wesentliche Kritikpunkt: Die Pkw-Maut bringt keine wesentlichen Mehreinnahmen. Mit der Pkw-Maut wird ein bürokratisches Monstrum geschaffen. Die Staatsregierung hat gerade einen Beauftragten für den Bürokratieabbau ernannt. Dessen erste Hauptaufgabe wäre es, die unsinnige Pkw-Maut zu verhindern.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Die möglichen Mauteinnahmen von ausländischen Pkw-Fahrern werden von den Kosten für Kontrollen, für die Herstellung der Pickerl und für die Verwaltung vollständig aufgezehrt. Es geht sogar noch weiter. Der renommierte Verkehrsexperte Ralf Ratzenberger prognostiziert in seinem Gutachten, das er im Auftrag des ADAC erstellt hat, dass die Bundesrepublik Deutschland sogar noch draufzahlen wird. Das ist heute schon mehrfach gesagt worden. Bereits im Jahr 2019 würden die Mindereinnahmen 71 Millionen Euro betragen. In den folgenden Jahren wird der Fehlbetrag aufgrund der zunehmenden Zahl der Fahrzeuge mit der Norm Euro 6 sogar noch viel größer. Auch dazu kann man sagen: Die CSU hat versprochen und gebrochen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Zeitweise hat die "Sendung mit der Maut" noch Unterhaltungswert gehabt. Mittlerweile ist es nur noch ein Trauerspiel. Man könnte auch sagen: Die CSU übt sich in der Kunst, das Scheitern weiter zu perfektionieren. Eigentlich fragen wir uns, warum die SPD im Bundestag dieses Trauerspiel noch mitmacht und die Maut nicht schon längst gestoppt hat. Im Hinblick auf die nächste Bundestagswahl hat dieser Mautmurks aber

auch etwas Gutes, zeigt er doch, dass mit populistischen Wahlkampforderungen der CSU keine gute Regierungsarbeit gemacht werden kann.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Deswegen werden wir dem Antrag der SPD zustimmen. Beim Antrag der FREIEN WÄHLER müssen wir uns leider enthalten. Sie sagen in Ihrem Antrag, dass Sie keine Nutzerfinanzierung wollen. Ich glaube nicht, dass es in Ihrem Sinne wäre, damit auch die Lkw-Maut abzuschaffen. So ist es aber leider Gottes formuliert. Deswegen müssen wir uns bei Ihrem Antrag enthalten.

Zusammenfassend bleibt für mich nur festzustellen: Die Pkw-Maut ist der größte verkehrspolitische Kolbenfresser der CSU-Bundestagsfraktion. Es ist Zeit, den dafür verantwortlichen Zylinderkopf Dobrindt auszutauschen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Präsidentin Barbara Stamm: Für die Staatsregierung hat Herr Staatssekretär Eck ums Wort gebeten. Bitte schön, Herr Staatssekretär.

Staatssekretär Gerhard Eck (Innenministerium): Frau Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Wenn man den ganzen Tag hier sitzt, braucht man schon eine Portion Gelassenheit, um alles zu verarbeiten.

(Zurufe von den GRÜNEN: Wir auch!)

Ich habe den Vergleich mit dem toten Gaul, den man nicht mehr reiten kann, gehört. Frau Kollegin Schmidt, Sie kommen doch aus der Landwirtschaft. Vielleicht haben Sie nicht festgestellt, dass der Gaul nur geschlafen hat und noch gar nicht tot war. Wenn der Kollege der FREIEN WÄHLER sagt, er wolle keine Nutzerfinanzierung, hat er noch nicht gemerkt, dass wir mitten im Verfahren und mit der Lkw-Maut gestartet sind. Mit der Lkw-Maut haben wir die Finanzmittel, die uns zur Verfügung stehen, massiv verbessert und damit unheimlich viel Nachholbedarf erfüllt. Das dürfte Ihnen entgangen

sein. Die Verkehrsprognosen zeigen uns sowohl beim Pkw-Verkehr als auch beim Lkw-Verkehr Zunahmen, Zunahmen und noch einmal Zunahmen. Sie aber kämpfen mit brachialer Gewalt gegen die Maut, nur um politischem Populismus zu dienen und zu frönen. Dazu kann ich einfach nichts mehr sagen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wenn heute ein Dachverband, dessen Namen ich gar nicht nennen will, irgendwelche Zahlen veröffentlicht, kommt morgen der nächste und übermorgen wieder ein Dachverband, und Sie verkünden deren Zahlen und erheben sie zum Heiligtum. So geht es nicht. Wir haben Zahlen vom Bundesministerium, und ich gehe davon aus, dass das Bundesministerium sachlich einwandfrei arbeitet. Diese Zahlen sind auch von Ihrer Fraktion mitgetragen worden. Diese Zahlen besagen schlicht und ergreifend, dass wir 830 Millionen Euro Mehreinnahmen haben werden. 830 Millionen! Wer rechnen kann und in der Vergangenheit die Zahlen betrachtet hat, weiß, dass circa ein Fünftel oder sogar etwas mehr davon bei uns im Freistaat Bayern verbleibt. Wenn die Systemkosten abgezogen werden, wenn die Ausfälle aufgrund der Steuerentlastung abgezogen werden, bleiben netto 520 Millionen Euro über, und davon ein Fünftel bei uns in Bayern. Deshalb sage ich, dass Ihr Antrag vollkommen unverständlich ist und abgelehnt werden muss. Wir lassen uns durch einen solchen Dringlichkeitsantrag keine 100 Millionen, die wir investieren können, vom Tisch blasen.

(Beifall bei der CSU)

Sie bringen immer wieder zum Ausdruck, dass die Pkw-Maut nicht EU-konform sei. Lesen Sie es bitte nach, Sie können es sich sicherlich noch besorgen: Im Dezember 2016 wurde von der EU-Kommission bestätigt, dass die Maut EU-konform gestaltet worden sei. Anfänglich hat es darüber Diskussionen gegeben. Zwischenzeitlich ist alles geregelt. Selbst die SPD hat es deutlich zum Ausdruck gebracht. Nachdem das so festgestellt worden ist, stehen wir auch dazu. Dass die SPD im Freistaat Bayern nun dagegen kämpft, ist vollkommen unbegreiflich.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, nachdem wir die Verkehrsprognosen kennen, nachdem die Wirtschaft unabdingbar auch von einer vernünftigen Verkehrsinfrastruktur abhängig ist und diese ein Stück Lebensqualität bedeutet, müssen wir die Gunst der Stunde nutzen und eine von den Parlamenten unabhängige Finanzierung aufbauen. Das ist eine Nutzerfinanzierung. Die Anträge, über die wir heute diskutieren, sprechen eine ganz andere Sprache.

Wir werden diese Dringlichkeitsanträge ablehnen, weil wir auch zukünftig vor anderen Ländern stehen wollen. Das können Sie aus den Bilanzen überall ablesen. Wir wollen unserer Linie treu bleiben. Diese Linie bedeutet letztendlich Fortschritt und Vorsprung.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Herr Staatssekretär, würden Sie bitte ans Rednerpult zurückkommen. Es gibt eine Zwischenbemerkung. – Bitte schön, Herr Kollege.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): Herr Staatssekretär Eck, das war zwar eine engagierte Rede, aber wir haben Ihnen bereits 2013 gesagt, dass Sie eine Regelung schaffen sollen. Wir haben Ihnen vorgeschlagen, die Maut für In- und Ausländer zu lassen oder eine komplette Nutzerfinanzierung einzuführen. Aber den Wahlschlager "Ausländermaut", den Sie damals gesungen haben, sollten Sie nicht einführen. Mit der Maut, die Sie kreiert haben, entsteht dem Steuerzahler jährlich ein Minus von 123 Millionen Euro. Sie hätten damals das Rückgrat haben sollen, eine Pkw-Maut für alle einzuführen. Ansonsten hätten Sie die Sache einfach lassen sollen. Ihre Mischfinanzierung ist doch das Problem! Das sagt Ihnen jeder. Am Ende ist es eben ein Minusgeschäft. Darüber kann auch eine engagierte Rede nicht hinwegtäuschen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Staatssekretär Gerhard Eck (Innenministerium): Lieber Herr Kollege Glauber, ich weiß erstens nicht, wie Sie zu Ihren Zahlen kommen. Ich kann Ihnen sagen: Meine

Zahlen sind vom Bundesministerium. Wenn Sie Ihre Zahlen auf dem Flohmarkt oder sonst wo kaufen, dann ist das Ihr Problem. Ich verwende Ihre Zahlen nicht.

(Beifall bei der CSU)

Zweitens. Zum Thema Mischfinanzierung sei Folgendes gesagt: Wenn der Bürger aus der Bundesrepublik Deutschland in ein beliebiges anderes Land reist, dann muss er dort Maut bezahlen. Aus diesem Grund ist es nur recht und billig, dass wir das auch in der Bundesrepublik Deutschland so verrechnen. Es ist richtig, dass es anfänglich zu Diskussionen gekommen ist. Aber die Probleme sind zwischenzeitlich auf EU-Ebene geklärt worden. Wir gehen davon aus, dass die Lösung Rechtskraft besitzt. Deshalb ist die Maut, wie wir sie umsetzen wollen, korrekt, richtig und hat eine entsprechende Rechtsgrundlage.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Staatssekretär. – Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Damit kommen wir zur Abstimmung. Dafür werden die Anträge wieder getrennt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/15592 – das ist der Antrag der SPD-Fraktion – seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Das ist die CSU-Fraktion. Stimmenthaltungen? – Das ist die Fraktion der FREIEN WÄHLER. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/15608 – das ist der Antrag der Fraktion der FREIEN WÄHLER – seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die Fraktion der FREIEN WÄHLER. Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Das ist die CSU-Fraktion. Stimmenthaltungen? – Das sind die Fraktionen der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag ebenfalls abgelehnt.