

Stand: 29.12.2025 21:31:33

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/2672

""PKW-Maut für Ausländer" oder "Infrastrukturabgabe": bürokratische, unsolide, ineffiziente, risikobehaftete CSU-Idee stoppen und Notausgang des Koalitionsvertrags nutzen!"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/2672 vom 15.07.2014
2. Beschluss des Plenums 17/2747 vom 16.07.2014
3. Plenarprotokoll Nr. 23 vom 16.07.2014



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Markus Rinderspacher, Bernhard Roos, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Volkmarr Halbleib, Inge Aures, Hans-Ulrich Pfaffmann, Helga Schmitt-Bussinger, Dr. Simone Strohmayr** und **Fraktion (SPD)**

„PKW-Maut für Ausländer“ oder „Infrastrukturabgabe“: bürokratische, unsolide, ineffiziente, risikobehaftete CSU-Idee stoppen und Notausgang des Koalitionsvertrags nutzen!

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, auf Bundesebene darauf hinzuwirken, den von Bundesverkehrsminister Dobrindt (CSU) vorgelegten Grobentwurf einer sogenannten Infrastrukturabgabe als missraten zurückzuziehen und zugleich ein wirklich zukunftsgerichtetes Sanierungs- und Finanzierungskonzept für Deutschlands marode Straßen auf Grundlage der Kernpunkte der Bodewig-Kommission dem Bundestag und Bundesrat vorzulegen.

Der Landtag führt ein Hearing mit Experten durch, um zu klären, welche Folgen durch die Einführung der PKW-Maut für grenzüberschreitende Kaufkraftströme für die regionale Wirtschaft, den Tourismus und den Einzelhandel zu erwarten sind.

Begründung:

Seit gut 30 Jahren geistert die CSU-Idee einer angeblich der Gerechtigkeit zwischen Europas Autofahrern förderlichen „PKW-Maut für Ausländer“ durch die Medien, ohne dass ein konkretes Konzept das Licht der Welt erblickt hätte.

Im Wahlkampf 2013 präsentierte CSU-Parteichef Horst Seehofer gegen den Rat von Fachleuten die Idee einer europarechtskonformen, Inländer nicht zusätzlich belastenden und dennoch ertragreichen PKW-Maut.

In den Koalitionsverhandlungen der Großen Koalition setzte die CSU die Aufnahme gegen die Positionen von CDU und SPD in den Koalitionsvertrag durch.

Jüngst legte der Bundesverkehrsminister ein Infopapier zur PKW-Maut respektive Infrastrukturabgabe vor, das wie nicht anders zu erwarten auf massiven

und gut begründeten Widerstand aus Politik, Verbänden und Wissenschaft stieß.

Das Dobrindt-Papier ist u.E. bürokratisch,

- weil an alle inländischen Kfz-Halter jährlich Vignetten mit komplexen individuellen Verrechnungen mit der Kfz-Steuer zu versenden sind;
- weil ausländische Kfz-Halter zwar Kurzzeit-Vignetten pauschal, aber Jahresvignetten differenziert nach Benzin und Diesel erwerben müssen;
- weil es den Aufwand bei Erhebung der Kfz-Steuer stark erhöht statt notwendigerweise vereinfacht.

Die Vorlage ist u.E. unsolide,

- weil das 860 Mio. Euro Aufkommen seitens der Ausländer prognostiziert wird, obwohl bundesdeutsche Autobahnen nur etwa 5 Prozent internationale Nutzer aufweisen (so berechnet der ACE bei 2,2 Mio. ausländischen Fahrzeugen pro Jahr und erwarteten Mauteinnahmen von Netto 625 Mio. Euro, dass pro Ausländer etwa 284,00 Euro anfallen – ein nettes Willkommen!);
- weil die Systemkosten von 260 Mio. Euro bei Inländern nur mit 5 Prozent und bei Ausländern lediglich mit 8 Prozent veranschlagt und somit Kontrollkosten- und verfahren unterbelichtet sind;
- weil den ca. 600 Mio. Euro Rohertrag Ansprüche der Länder und Kommunen für die Nutzung von deren Straßensystemen gegenüberstehen (zudem errechnen Wissenschaftler der Zeppelin-Universität von Friedrichshafen den Rohertrag lediglich mit 100 Mio. Euro!);

Das CSU-Konzept ist u.E. ineffizient,

- weil es sämtliche Steuerungsfunktionen vermissen lässt, etwa zwischen Wenig- und Vielfahrern, konventionellen Antrieben und E-Mobilität oder in Richtung intermodaler Verkehrskonzepte;
- weil es eine Selbstbeschäftigungswelle von Behörden auslöst, ohne einen nennenswerten Beitrag zur Beseitigung der Infrastrukturprobleme zu leisten.

Das PKW-Maut-Projekt ist u.E. schlussendlich äußerst risikobehaftet,

- weil die von Dobrindt aus Brüssel eingeholten Beruhigungsspillen angesichts des bevorstehenden Umbaus der europäischen Kommission nicht belastbar sind;

- weil Deutschland nicht nur Transitland ist, sondern in allen Grenzregionen zu unseren Nachbarstaaten der kleine Grenz- und Geschäftsverkehr samt Tourismus massiv belastet würde und demgemäß Kaufkraft und Steueraufkommen einbrechen würden;
- weil ein Verstoß gegen die Finanzverfassung vorliegt, wenn der Bund die Gebühr auch für Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen erheben würde (ein Kritikpunkt aus der Union).

Die Staatsregierung ist also gut beraten, keine Energie mehr in fruchtlose Nachbesserungen der PKW-Maut zu stecken, sondern konsequent die Möglichkeit im Koalitionsvertrag zu nutzen, bei Erkennen der Untauglichkeit des Teilelements „Infrastrukturabgabe“ dieses ad acta zu legen.

Zugleich sind neben der notwendigen Ausweitung der LKW-Maut weitere erfolgsträchtige Pfade zu beschreiten, um die z.Zt. bestehende Finanzierungslücke zur Sanierung unserer Straßen in Höhe mehrerer Milliarden Euro pro Jahr zu schließen, die die Bodewig-Kommission und die Länderverkehrsministerkonferenz reklamieren.



Beschluss

des Bayerischen Landtags

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

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten **Markus Rinderspacher, Bernhard Roos, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Volkmarr Halbleib, Inge Aures, Hans-Ulrich Pfaffmann, Helga Schmitt-Bussinger, Dr. Simone Strohmayr** und **Fraktion (SPD)**

Drs. 17/2672

„PKW-Maut für Ausländer“ oder „Infrastrukturabgabe“: bürokratische, unsolide, ineffiziente, risikobehaftete CSU-Idee stoppen und Notausgang des Koalitionsvertrags nutzen!

Ablehnung

Die Präsidentin

I.V.

Reinhold Bocklet

I. Vizepräsident

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet

Abg. Thorsten Glauber

Abg. Bernhard Roos

Abg. Eberhard Rotter

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote

Abg. Markus Ganserer

Staatsminister Joachim Herrmann

Abg. Dr. Paul Wengert

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Ich rufe auf:

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

**Auswirkungen einer Pkw-Maut auf die Wirtschaft in der Grenzregion
(Drs. 17/2669)**

und

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

**"PKW-Maut für Ausländer" oder "Infrastrukturabgabe": bürokratische, unsolide,
ineffiziente, risikobehaftete CSU-Idee stoppen und Notausgang des
Koalitionsvertrages nutzen! (Drs. 17/2672)**

und

**Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Erwin Huber, Karl
Freller u. a. und Fraktion (CSU)**

Pkw-Maut (Drs. 17/2679)

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Erster Redner ist Kollege Glauber von den FREIEN WÄHLERN. Bitte schön, Herr Kollege.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): Sehr verehrtes Präsidium, liebe Kolleginnen und Kollegen! Nach einer energiegeladenen Debatte ist klar, dass es im Haus erst einmal gewisse Turbulenzen gibt. Die nächste Debatte ist aber genauso spannend für Bayern. Ich spreche den Verkehrsminister, den Finanzminister und die Wirtschaftsministerin an: Wie stehen Sie eigentlich zu Ihrem Ministerpräsidenten, der die Maut, die uns jetzt vorgelegt wird, im Koalitionsvertrag festgeschrieben hat? Als Bayerischer Ministerpräsident und CSU-Vorsitzender lobt er diese Maut auch noch. Ich dachte immer, der Bayerische Ministerpräsident muss Schaden von Bayern abwenden und die Interessen Bayerns vertreten. Mit dieser Maut werden Sie die Interessen Bayerns

extrem schädigen, statt sie aktiv zu vertreten. Am Tag der Franken muss sich der Verkehrsminister vor die Kameras stellen und die Maut loben. Herr Herrmann, ich frage mich, worin das Lob bestehen soll.

Bayern verfügt als Bundesland über eine Außengrenze von 1.192 km. Die Außengrenze entlang Österreichs beträgt 816 km, entlang Tschechiens 357 km und entlang der Schweiz 19 km. Wie reagieren die Bürgerinnen und Bürger, wie reagieren das Handwerk und der Handel, wie reagieren die Kommunen auf die Mautpläne, die Ihr Verkehrsminister Dobrindt in Berlin vorgelegt hat? - Ich will Ihnen einen Auszug aus den Pressemeldungen geben: Der Handelsverband Bayern spricht von einer Eintrittsgebühr für den Einzelhandel und das Gewerbe in Bayern. Oberbürgermeister Ulrich Pötzsch der Stadt Selb sagt, die Vignette wäre für Selb eine Katastrophe: Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Tschechien befinde sich auf einem guten Wege, und die Vignette schade an dieser Stelle.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, unsere Gastronomie, unser Tourismus, unser Einzelhandel und unsere ostbayerischen Regionen werden unter diesen Vignetten- und Mautplänen leiden. Deshalb haben wir unseren Dringlichkeitsantrag eingereicht. Wir erwarten eine sofortige Auskunft. Wir erwarten von Ihnen, dass Sie Schaden von Bayern, vor allem von den ostbayerischen Regionen, vom Tourismus und vom Einzelhandel abwenden.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Das gehört sich so für einen Bayerischen Ministerpräsidenten. Liebe Kolleginnen und Kollegen, der erste Teil hat den Handel betroffen. Jetzt spreche ich den Finanz- und den Verkehrsminister an: Was ist mit der Kompensationsleistung der Kraftfahrzeugsteuer, die neu verhandelt werden muss? Derzeit haben wir in Bayern sichere Einnahmen in Höhe von 1,55 Milliarden Euro. Über 800 Millionen Euro werden in unsere Kommunen transferiert. Das sind 52,5 %. Unsere Kommunen brauchen diese 800 Millionen Euro. Wir fordern, die Kommunen mit einem Beitrag in Höhe von 55 % zu stär-

ken. Dabei bleiben wir auch. Das werden wir in den Haushaltsverhandlungen wieder einbringen. Im jetzigen System verbleibt das Geld jedoch nicht mehr im Steuerverbund. Ich frage den Finanz- und den Verkehrsminister: Wieso wollen Sie eine nicht verhandelte Ausgangssituation akzeptieren? Sie müssen klare Nachteile für Bayern und die bayerische Wirtschaft in Kauf nehmen, wenn die Situation so bleibt, wie sie ist.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, Ich bitte die CSU-Fraktion, darüber nachzudenken. Sie sind im Bayerischen Landtag. Sie haben bayerische Interessen zu vertreten. Mit diesem Antrag fordern wir das Beste für Bayern. Mit Ihren Mautplänen wollen Sie nicht das Beste für Bayern. Deshalb bitten wir um Zustimmung zu unserem Antrag. Dem Landtag soll darüber berichtet werden, wie die vorgebrachten Argumente in Zukunft entkräftet werden können.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Als Nächster hat Herr Kollege Bernhard Roos von der SPD-Fraktion das Wort. Bitte schön, Herr Kollege.

Bernhard Roos (SPD): Herr Präsident, Herr Ministerpräsident, Herr Innen- und Verkehrsminister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die "Passauer Neue Presse" fällt heute im Kommentarteil ein ziemlich vernichtendes Urteil über die Pläne von Bundesverkehrsminister Dobrindt. Dem schließen sich sehr viele an. Die "Passauer Neue Presse" steht nur exemplarisch für viele andere. Das sind Verbände, die Wirtschaft, viele Betroffene und das benachbarte und ach so befreundete Ausland wie Österreich. Die oberösterreichische Landesregierung plant eine Klage gegen eine irgendwie geartete Pkw-Maut oder eine sogenannte Infrastrukturabgabe. Herr Ministerpräsident, Sie stehen sicher in sehr freundschaftlichen Beziehungen mit Herrn Pühringer. Wenn Herr Pühringer als Landeshauptmann derartige Töne anschlägt, gibt das zu denken. Das sollte Ihnen zu denken geben. Das sollte von Ihrem Parteifreund, der von Ihnen den Auftrag erhalten hat, eine Maut zu entwickeln, beachtet werden.

Das ist wie in "Täglich grüßt das Murmeltier". Das Thema grüßt uns nicht täglich, aber immer mal wieder. Seit 30 Jahren bringen Sie die Pkw-Maut für Ausländer und die Kompensation für Inländer auf den Tisch. Das ist ein Wahlkampf-Motor, weil Sie an die niederen Instinkte appellieren. Das ist aber für den Freistaat absolut schädlich. Deshalb fordern wir die CSU-Fraktion auf, unserem Antrag zuzustimmen, damit dieses Konstrukt als missraten zurückgezogen wird und Sie diese Pläne begraben; denn der Koalitionsvertrag sagt "soll".

Wenn eine politische Idee entwickelt wurde, die sich nicht als valide erweist, dann kann man davon auch wieder Abstand nehmen, und zwar ohne Gesichtsverlust, den Sie fraglos fürchten. Es ist klüger, einen Fehler einzugestehen und eine Sackgasse zu verlassen, als mit Macht darauf zu setzen, dass das Begehren endlich durchgesetzt wird. Deswegen fordern wir eine Anhörung von Experten. Auch wenn die Pendlerströme aus Tschechien, Österreich und natürlich auch der Schweiz eher in die andere Richtung gehen, so kommen aus Österreich und Tschechien doch viele Fachkräfte zu uns, die dann mit einer Straßennutzungsgebühr belastet würden, und zwar bis zur kleinsten Kommunalstraße hinunter. Das ist völlig abwegig.

Wir sind der Meinung, dass Ihr Vorschlag bürokratisch ist und dass – auf Niederbayernisch ausgedrückt – die Soße teurer ist als der Braten. Wir sind auch der Meinung, dass dieses Konzept angesichts eines Rohertrags von 600 Millionen Euro, die vielleicht bleiben – und das ist hoch geschätzt -, unsolid ist. Eine Untersuchung der Universität Friedrichshafen geht von nur 100 Millionen Euro aus, und diese 100 Millionen Euro müsste dann der Bund mit den Kommunen und den Ländern teilen. Das Vorhaben ist ineffizient; denn es sind keinerlei Steuerungsfunktionen vorhanden, wie man den öffentlichen Verkehr anders portioniert und wie man die Ströme anders, also mehr in Richtung ÖPNV, lenkt. In der Idee der verfehlten Pkw-Maut sind auch keine Bestimmungen enthalten, wie man etwa die Elektromobilität stärker fördern könnte.

Das größte Manko ist das damit verbundene Risiko. Viele Kollateralschäden sind zu befürchten; denn Deutschland ist nicht nur Transitland, sondern hat auch viel kleinen

Grenzverkehr. Das Konzept betrifft auch die kulturelle Seite. Wenn wir in Passau Europäische Wochen veranstalten, laden wir dazu natürlich auch die tschechischen und österreichischen Nachbarn ein. Auch in der südostbayerischen Ecke wollen die Menschen immer wieder zu uns kommen, etwa aus Salzburg nach Rosenheim. Dabei geht es nicht nur um das Abschöpfen von Kaufkraft, sondern auch darum, den kulturellen Austausch zu fördern. Dieses Ziel wird hier völlig verfehlt.

Es gibt Konzepte zur Ausweitung der Lkw-Maut. Diese haben wir ebenso ins Auge gefasst. Herr Innenminister, diese Idee ist valide, da kann man mehr herausholen; denn es geht darum, dass wir die alljährlich 7,2 Milliarden Euro Defizit in der Infrastruktur, die die Bodewig-Kommission errechnet hat, holen und abschöpfen, ohne uns mit einem Popanz wie der Pkw-Maut für Ausländer zu beschäftigen. Die Kompensation all dieser Maßnahmen ist sehr kompliziert. Ich würde mich wiederholen. Deswegen fordere ich Sie auf, Ihren Antrag zurückzuziehen. Ziehen Sie die Konsequenz und stimmen Sie unserem Antrag zu.

(Ministerpräsident Horst Seehofer: Nein!)

- Das ist zwar eine klare, aber eine falsche Aussage.

(Beifall bei der SPD – Zuruf von den GRÜNEN)

Sagen Sie ein beherztes Ja, dann gehen Sie als kluger Mann in die Geschichte ein.

(Beifall bei der SPD)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön, Herr Kollege. – Als Nächster hat Herr Kollege Eberhard Rotter von der CSU das Wort. Bitte schön, Herr Kollege.

Eberhard Rotter (CSU): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die CSU-Fraktion begrüßt es ausdrücklich, dass Bundesverkehrsminister Dobrindt geliefert hat, wie dies angekündigt und im Koalitionsvertrag, der auch die SPD-Unterschrift trägt, festgelegt wurde. Die CSU-Fraktion hat deshalb einen eigenen Dringlichkeitsantrag

eingereicht. Bundesminister Dobrindt schließt eine Gerechtigkeitslücke, wie wir das immer angekündigt haben. Die Maut wird keine inländischen Fahrzeughalter zusätzlich belasten. Wir werden für den Erhalt und den Ausbau von Straßen mehr Geld bekommen. Daher rufe ich dazu auf, unserem Dringlichkeitsantrag zuzustimmen.

(Beifall bei der CSU)

Angesichts der kontroversen Diskussion im Vorfeld auch der Bundestagswahlen – oder besser gesagt: angesichts des Theaterdonners, der damals schon veranstaltet wurde – war natürlich nicht zu erwarten, dass Sie diesem Vorschlag nunmehr begeistert zustimmen.

Die Anträge von den FREIEN WÄHLERN und der SPD enthalten Spekulationen. Im Übrigen wundere ich mich schon, dass die SPD im Landtag für eine reine Bundesangelegenheit eine Anhörung fordert, und das als Koalitionspartner im Bund. Ich gehe davon aus, dass dieses Thema auch in Berlin innerhalb der Koalition entsprechend diskutiert wird, sodass Sie hier keine Anhörung durchführen müssen.

(Beifall bei der CSU)

Geschätzter Herr Kollege Roos, Sie reden hier von Bürokratie. Da darf ich Sie darauf hinweisen, dass in Ihrem Antrag auch einschlägige Formulierungen stehen, etwa dass sämtliche Steuerungsfunktionen vermisst würden, beispielsweise eine Unterscheidung zwischen Wenig- und Vielfahrern, konventionellen Antrieben und E-Mobilität oder in Richtung intermodaler Verkehrskonzepte. Entweder ist es so, wie es jetzt vorgelegt worden ist, zu kompliziert oder nicht. Oder wollen Sie es noch komplizierter machen? – Darüber sollten Sie sich zunächst einmal im Klaren sein.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Karl Vetter (FREIE WÄHLER))

- Ja, ich bin jetzt bei Ihnen, Herr Dr. Vetter. Dass sich die FREIEN WÄHLER um den Freistaat und um die wirtschaftliche Entwicklung Sorgen machen, ist durchaus löblich. Aber den Freistaat Bayern hat die CSU ohnehin ständig im Blick. Deshalb brauchen

Sie da keine Sorge haben. Wir teilen daher Ihre Befürchtung nicht, dass Bayern in der Summe Nachteile entstünden. Ich wohne bekanntermaßen in einer Grenzregion, wenn auch nicht zu Tschechien, aber zu Österreich hin. Im Übrigen ist auch bei der Einführung des Pickerl in Österreich nahezu der Untergang des Abendlandes beschworen worden. Obwohl man gesagt hat, es werde niemand mehr nach Österreich fahren, fahren die Leute nicht nur zum Skifahren, sondern auch zum Einkehren und Einkaufen weiterhin nach Österreich. All diese Befürchtungen sind also nicht eingetreten. Ich bin überzeugt, dass dies bei uns genauso wenig der Fall sein wird.

(Beifall bei der CSU)

Dobrindt wird vorgehalten, dass jetzt auch Bundesstraßen, Kommunalstraßen und Staatsstraßen belastet würden. Ich kann mich daran erinnern – das ist noch gar nicht lange her -, dass wir hier im Landtag eine Mautausweichdiskussion geführt haben, als die Österreicher die Korridorvignette bei uns am Bodensee und die Mautfreiheit in Kufstein abgeschafft haben. Bitte, jetzt zur Klarheit: Entweder wollen wir den Mautausweichverkehr verhindern – das ist mit dem Vorschlag Dobrindts mit Sicherheit gegeben – oder eben nicht. Aber in der einen Sitzung so und in der anderen Sitzung anders zu argumentieren, ist unglaublich.

(Beifall bei der CSU)

Besonders amüsiert hat mich, als Dobrindt am 7. Juli, also vorgestern vor einer Woche, seine Vorschläge präsentiert hat. Damals gab es auch von unserem Koalitionspartner in Berlin ein riesiges Gezeter. Aber zugleich kam sofort, gerade auch von den SPD-Ministerpräsidenten, der Ruf: Aber profitieren wollen wir. - Das passt doch nicht. Wenn die Maut ohnehin kein Geld einbringt, ist das alles nichts. Aber dann von dem Nichts auch noch etwas abbekommen wollen, das ist schon eine besondere Argumentation.

Herr Kollege Roos, wir werden Ihren Antrag natürlich ablehnen. Herr Ministerpräsident hat es vorab mit seinem Nein schon verraten.

(Bernhard Roos (SPD): Das war keine Überraschung!)

- Sie waren nicht überrascht, das glaube ich. – Wir werden auch den Antrag der FREI-EN WÄHLER ablehnen; denn wir teilen Ihre Befürchtungen nicht, insbesondere was die Auswirkungen auf grenznahe Regionen anbelangt. Diese Themen müssen im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens auf Bundesebene angesprochen werden. Der Freistaat Bayern wird natürlich beim Bund auf eine entsprechend sorgfältige Analyse drängen. Das ist nicht unsere Aufgabe, sondern eine Aufgabe des Bundesgesetzgebers. Wir befürchten keine Nachteile, insbesondere nicht in Bezug auf die Kraftfahrzeugsteuer.

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Herr Kollege Rotter, Herr Kollege Roos hat sich gemeldet. Möchten Sie eine Zwischenfrage stellen oder eine Zwischenbemerkung machen?

(Bernhard Roos (SPD): Eine Zwischenfrage!)

Herr Kollege Rotter, lassen Sie die Zwischenfrage zu?

Eberhard Rotter (CSU): Ja.

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Bitte, Herr Kollege Roos.

Bernhard Roos (SPD): Herzlichen Dank, Herr Kollege Rotter. Meine Frage geht in folgende Richtung: Wenn eine Einnahme für die Kommunen oder die Länder erzielt werden soll, müssen dadurch doch zumindest die Verluste kompensiert werden. Gerade die grenznahen Kommunen werden durch den Wegfall bzw. die Beschneidung des grenznahen Verkehrs Einbußen haben. Deshalb ist es nur recht und billig, wenn diese Kommunen den Finger heben und sagen: Wir möchten von diesen Einnahmen etwas haben, zumindest eine Teilkompensation.

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön, Herr Kollege Roos. Herr Kollege Rotter, Sie haben das Wort.

Eberhard Rotter (CSU): Herr Kollege Roos, ich gehe davon aus, dass Sie unseren Dringlichkeitsantrag gelesen haben. Der letzte Satz dieses Antrags lautet: "In den Verhandlungen ist auf eine angemessene Beteiligung der Länder und Kommunen an den Erlösen der Pkw-Maut hinzuwirken." Ich habe Verständnis dafür, dass auch Sie dies wollen. Sie sagen aber im gleichen Atemzug, dass durch die Maut nichts hereinkomme. Dann brauchen Sie auch keinen Anteil fordern. Das wollte ich vorher zum Ausdruck bringen.

Ich komme zurück zur Kfz-Steuer. Diese Kompensationsleistungen sind der Abgabe der Kfz-Steuer von den Ländern zum Bund geschuldet, unabhängig davon, was der Bund in Zukunft mit dieser Kfz-Steuer tun wird. Das Ziel der Änderung war es gerade, die Ertragshoheit und die Gestaltungsmöglichkeiten beim Bund zusammenzuführen und den Ländern dafür einen dauerhaften Ausgleich zu geben. Ihre Befürchtung ist unseres Erachtens unbegründet; daher werden wir Ihren Antrag ablehnen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir sind uns hier weitgehend einig – bei den GRÜNEN bin ich mir nicht ganz sicher -, dass wir dringend erheblich mehr Geld im Verkehrshaushalt benötigen. Herr Kollege Roos ist darauf ebenfalls eingegangen. Wir haben genug Erkenntnisse gewonnen: Die Daehre-Kommission spricht von 7,2 Milliarden Euro pro Jahr zusätzlich, die 15 Jahre lang benötigt würden, um die Rückstände aufzuarbeiten. Die Umsetzung ist sehr schwierig. Die nachgelagerte Bodewig-Kommission war schon etwas vorsichtiger und hat eine Fonds-Lösung empfohlen, wie Sie Herr Kollege Glauber bei anderer Gelegenheit propagiert hat. Das ist eine gute Idee. Aber woher soll das Geld für den Fonds kommen? Wir müssten diesen Fonds irgendwie speisen.

Wir sind uns einig, dass wir mehr Geld brauchen. Wir werden jetzt 5 Milliarden Euro Bundesmittel bis zum Jahr 2017 zusätzlich erhalten. Leider werden wir dieses Geld nicht jedes Jahr bekommen. Das wäre mir lieber. Das ist aber immerhin schon einmal ein ganz erklecklicher Anteil. Haushaltsumschichtungen wären aus meiner Sicht für die Verkehrsteilnehmer, die immerhin 53 Milliarden Euro zahlen und dafür nur 17 Milli-

arden Euro für den Verkehrsbereich zurückerhalten, eine gute und sinnvolle Sache. Allerdings fehlen parteiübergreifend Vorschläge, wie diese Verluste vom Bundesfinanzminister anderweitig kompensiert werden sollen. Eine Maut wird von Ihnen abgelehnt. Eine Infrastrukturabgabe lehnen Sie ebenfalls ab. Von PPP-Modellen sind Sie auch nicht sonderlich begeistert. Dann heißt es immer: Lkw-Maut. Allerdings wird es die Lkw-Maut allein auch nicht richten können.

Diese Lkw-Maut wird zunächst einmal gesenkt, weil sie an den Schadstoff-Ausstoß gekoppelt ist und die Lkws erfreulicherweise immer sauberer werden. Diese Ausfälle müssen kompensiert werden. Außerdem: Wer zahlt denn die Lkw-Maut? – Die Verbraucher, wir alle zahlen sie. Die Transportkosten werden auf die Preise für die Waren draufgeschlagen. Das wird bei dieser Diskussion manchmal vergessen. Man denkt immer: Das ist toll; das zahlen die Spediteure; die Lkws auf den Straßen ärgern uns ohnehin, also ruhig gehörig rauf mit der Maut. Ich bin auch der Meinung, dass die Maut etwas nach oben korrigiert werden muss, aber dadurch kann diese Riesenlücke im Verkehrshaushalt nie kompensiert werden, weil wir sonst eine Teuerungswelle bekommen würden. Wir alle sagen doch, dass die Autofahrer nicht stärker belastet werden sollen.

Ich würde mir wünschen, dass wir in den kommenden Monaten unser Hirnschmalz dafür einsetzen, wie wir mehr Geld in den Verkehrsbereich bekommen. Das ist sinnvoller, als hier über die Vorschläge von Herrn Minister Dobrindt zu streiten, über die ohnehin in Berlin verhandelt werden wird.

(Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich gebe bekannt, dass die Fraktion der FREIEN WÄHLER zu dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/2669 namentliche Abstimmung beantragt hat. – Der nächste Redner in unserer Liste ist Herr Kollege Ganserer. Bitte schön.

Markus Ganserer (GRÜNE): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrter Herr Ministerpräsident, sehr geehrter Herr Verkehrsminister, liebe Kolleginnen und Kollegen! Sicherlich war es letztes Jahr leicht, sich zu Beginn der Hauptferien und der Reisezeit hinzustellen und eine Pkw-Maut für Ausländer nach dem Motto zu fordern: Die werden jetzt abkassiert; denn wir müssen bei denen ja auch zahlen. Bei den Koalitionsverhandlungen in Berlin, als dieser Wahlkampf-Gag in den Koalitionsvertrag aufgenommen wurde, zeigte sich aber, dass es bei der Umsetzung erhebliche Probleme geben wird. Eine Ausländermaut, also eine Maut, die nur ausländische Fahrzeughalter belasten soll, die diese aber nicht diskriminieren darf, weil dies nicht mit dem EU-Recht konform wäre, muss auch von deutschen Kraftfahrzeughaltern bezahlt werden, die dann über die Kfz-Steuer wieder entlastet werden sollen. Das ist nicht nur die Quadratur des Kreises, sondern würde auch ein wahrliches Bürokratiemonster schaffen. Sehr geehrter Herr Ministerpräsident, sollten Sie es mit Ihrer viel beschworenen Paragrafenbremse ernst meinen, dürfte es mit Ihrer Staatsregierung ein solches Bürokratiemonster wie die Pkw-Maut überhaupt nicht geben.

(Beifall bei den GRÜNEN und den FREIEN WÄHLERN)

Herr Ministerpräsident, Sie müssten an der Spitze der Mautgegner stehen. Wie schwer es der Bundesverkehrsminister bei der Umsetzung dieser Pkw-Maut hat, zeigt die Tatsache, dass bis heute noch kein Referentenentwurf vorliegt. Durch diese Form der Pkw-Maut würden auch keine nennenswerten Mehreinnahmen generiert. Vermutlich war das der Grund dafür, dass der Bundesverkehrsminister auf die wenig glorreiche Idee gekommen ist, die Maut auch für das nachgeordnete Straßennetz, für Bundes-, Staats- und Gemeindestraßen, zu erheben. Damit kann auch der kleine Grenzverkehr zur Kasse gebeten werden.

Ich frage mich, warum Sie nicht auf die glorreiche Idee gekommen sind, eine Maut für Wanderwege zu fordern,

(Beifall bei den GRÜNEN – Bernhard Roos (SPD): Bravo!)

natürlich nur für ausländische Wanderschuhe. Die Bayerischen Staatsforsten bekommen jedes Jahr mehrere Millionen Euro aus dem Staatshaushalt für den Unterhalt ihrer Wanderwege, die wir beim Kauf von Wanderschuhen über die Mehrwertsteuer mitfinanzieren. Nach Ihrer Logik müssten in diesem Falle auch ausländische Wanderschuhe zur Kasse gebeten werden.

(Beifall bei den GRÜNEN – Bernhard Roos (SPD): Bravo!)

Ich weiß nicht, was den Bundesverkehrsminister geritten hat, als er auf die Idee kam, eine Maut auf alle Straßen zu erheben. Es mag sein, dass sich ein von der CSU gestellter Bundesverkehrsminister nicht um die Belange von Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz oder Baden-Württemberg kümmert. Er hat hier jedoch auch die bayerischen Interessen aus den Augen verloren; denn auch in den bayerischen Grenzregionen zu Tschechien und Österreich fürchten Vertreter des Einzelhandels und des Tourismus einen massiven Schaden dadurch, dass gern gesehene Gäste und Kunden ausbleiben, wenn diese Maut in dieser Form käme. Diese Auswirkungen müssen doch berechnet und offengelegt werden, bevor die Regierung mit einem solchen Konzept nach außen geht.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir werden deshalb den Dringlichkeitsanträgen der SPD und der FREIEN WÄHLER zustimmen. – Die Frage der Kontrolle ist bisher überhaupt noch nicht beantwortet worden. Die Gewerkschaft der Polizei hat schon verkündet, dass die Polizei personell nicht in der Lage ist, diese Kontrolle zu leisten. Wer soll denn dann kontrollieren? Wenn Sie eine Maut für alle Straßen fordern, brauchen Sie auch eine Kontrolle auf allen Straßen in den Grenzregionen. Machen Sie sich doch nichts vor: Ohne eine entsprechende Kontrolldichte können Sie sich das Mautkonzept sparen. Sie können dann an jedem Grenzübergang einen Opferstock in der Hoffnung aufstellen, dass die Leute freiwillig einzahlen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Zudem ist diese Maut ein Rückfall in die Kleinstaaterei. Das passt doch nicht in ein Europa ohne Grenzen, wenn wir jetzt, wo die Schlagbäume abgebaut sind, an jeder Grenze wieder Mauthäuschen errichten.

(Beifall bei den GRÜNEN und der SPD)

Dieser Maut fehlt auch jedwede ökologische Lenkungsfunktion, weil eben nicht zwischen Vielfahrern und Wenigfahrern unterschieden wird.

Deswegen mein Schlussappell an die Kollegen der CSU-Fraktion: Beenden Sie diese politische Geisterfahrt, bevor jemand Schaden nimmt, und untersuchen Sie die Auswirkungen auf die bayerischen Grenzregionen, auf den Tourismus und die Wirtschaft, wenn diese Maut auch den kleinen Grenzverkehr einbeziehen soll!

(Beifall bei den GRÜNEN und der SPD)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Vielen Dank, Herr Kollege Ganserer. – Als Nächster hat sich Staatsminister Joachim Herrmann zu Wort gemeldet. – Bitte schön, Herr Staatsminister.

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Die Verkehrsminister aller Länder und des Bundes sind sich völlig darin einig, dass wir dringend mehr Geld für die Verkehrsinfrastruktur in unserem Land brauchen. Auch alle Fachleute sind sich darin einig. Für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaates Bayern ist es von entscheidender Bedeutung, dass wir in Schiene, Straße und Wasserstraßen mehr investieren müssen, wenn wir langfristig wirtschaftlich nicht ins Hintertreffen geraten wollen. Insoweit ist es höchste Zeit, dass mehr Geld für die Verkehrsinfrastruktur mobilisiert wird.

Die Große Koalition hat in Berlin ein erstes wichtiges Zeichen dafür gesetzt, indem gegenüber dem ursprünglichen mittelfristigen Finanzplan zusätzlich 5 Milliarden Euro für Schiene, Straße und Wasserstraßen bereitgestellt werden. Das ist ein wichtiger Schritt

in die richtige Richtung. Der Bayerische Landtag hat die Mittel für die Staatsstraßen in diesem Jahr auf 250 Millionen Euro erhöht, den höchsten Betrag, den es jemals für die bayerischen Staatsstraßen gegeben hat, und damit ein deutliches Zeichen gesetzt, dass wir in Bayern unsere Hausaufgaben machen und mehr Geld für die Verkehrsinfrastruktur, für unsere Staatsstraßen zur Verfügung stellen.

Auch unsere Kommunen müssen ihre Hausaufgaben machen. Ich darf feststellen, dass Bayern bei der Unterstützung des kommunalen Straßenbaus Spitze ist, sowohl was die Fördermaßnahmen nach dem GVFG als auch die unmittelbaren pauschalen Zuweisungen an die Kommunen angeht. In all diesen Bereichen sind wir also auf einem guten Weg. Wir sind noch nicht am Ziel und müssen diesen Weg konsequent weiter beschreiten.

Neben der Bereitstellung höherer Haushaltsmittel ist es unabdingbar, dass wir mehr Mittel aus der Nutzerfinanzierung gewinnen. Dieses Instrument wird in vielen Ländern Europas angewandt. Schon vor einigen Jahren wurde sie in breitem Konsens für den Lkw-Verkehr eingeführt. Wir haben uns auf Bundesebene jetzt darauf verständigt, die Lkw-Maut auf immer mehr Bundesstraßen auszudehnen. Sie wird schrittweise auch auf Lkw ab 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht ausgedehnt. Dadurch werden mittel- und langfristig Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut generiert. Das ist wichtig und richtig. Ich sage in dem Zusammenhang allerdings ausdrücklich: Wir müssen auf Bundesebene alles dafür tun, damit diese Mittel, auch die, die zusätzlich aus der Lkw-Maut gewonnen werden, zusätzlich dem Straßenbau netto zur Verfügung stehen und nicht, wie das in den letzten Jahren der Fall war, dem Bundesfinanzminister dazu dienen, die Haushaltsmittel für den Straßenbau in gleichem Umfang zu kürzen. Nur dann hat das ganze Unternehmen einen Sinn, liebe Kolleginnen und Kollegen. Schließlich müssen wir in die Nutzerfinanzierung auch die Pkws einbeziehen.

(Beifall bei der CSU)

Hier werden in erster Linie Nebenprobleme angesprochen. Natürlich werden wir uns mit der Situation der grenznahen Gebiete beschäftigen. Ich weise darauf hin, dass in der Vergangenheit in diesem Zusammenhang besonders die Probleme des Maut-Ausweichverkehrs diskutiert wurden. Es wurde gesagt, das sei ganz schlimm, wenn die Autobahn-Maut eingeführt würde, dann würden insbesondere im grenznahen Bereich alle von der Autobahn herunterfahren und seien nur noch auf den Landstraßen im grenznahen Bereich unterwegs; das belaste die Ortsdurchfahrten und dergleichen. Der Bundesverkehrsminister hat in dieser Hinsicht ein schlüssiges Konzept vorgelegt mit dem Ansatz einer Infrastrukturabgabe auf das gesamte Straßennetz, um Maut-Ausweichverkehr zu vermeiden. Man muss sich in der Tat entscheiden – wie Kollege Rotter schon gesagt hat –, ob man das eine oder das andere will, welche Probleme man als die größeren ansieht.

Wir haben vor einem Jahr an dieser Stelle über die Probleme aufgrund der Erweiterung der Vignettenpflicht in unserem Nachbarland Österreich diskutiert, im Herbst noch einmal, über die Einführung der Vignettenpflicht schon unmittelbar ab der Ländergrenze, beispielsweise bei Lindau, beim Pfändertunnel und dergleichen, über die Einführung der Mautpflicht unmittelbar ab der Ländergrenze bei Kiefersfelden ab Kufstein, über den Wegfall der Vignettenfreiheit bis Kufstein Süd. Wir stellen fest: Die allermeisten Autofahrer, auch die deutschen, haben sich dadurch nicht von einem Besuch in Österreich abhalten lassen.

Ich sage aber ausdrücklich: Wir werden dieses Thema sorgfältig in den Blick nehmen und mit den betroffenen Kommunen diskutieren. Ich will das gar nicht beiseite wischen. Es kann aber, mit Verlaub, nicht das K.o.-Argument sein nach dem Motto, wegen der Diskussion über den grenznahen Verkehr beerdigen wir die Frage, wie wir das Autobahnnetz, wie wir das Straßennetz in ganz Deutschland in den nächsten Jahren finanzieren wollen. Mich wundert es, dass dies insgesamt infrage gestellt wird, auch mit Blick auf die Bürokratie. Ich habe das schon am vergangenen Freitag in der Verkehrsministerkonferenz gesagt, liebe Freundinnen und Freunde. Ausgerechnet aus

politischen Lagern, die sich in den vergangenen Jahren schon mit Ideen wie der City-Maut gebrüstet haben, werden jetzt solche Fragen in den Vordergrund gestellt.

(Beifall bei der CSU)

Man muss sich fragen, wie das hätte funktionieren sollen und wie groß der Aufwand wäre, für die Einfahrt in eine große Stadt eine Extra-Maut zu erheben. Das erscheint mir ziemlich unglaublich.

Wenn ausgerechnet die Frage besonders problematisiert wird, wie man das Ganze kontrolliert, kann ich nur sagen: Der Deutsche Bundestag hat in der vorletzten Woche zur flächendeckenden Kontrolle der Einhaltung des Mindestlohns 1.600 zusätzliche Stellen für den Zoll bewilligt. Diese zusätzlichen 1.600 Mitarbeiter können nebenbei problemlos auch die Vignetten auf den deutschen Straßen kontrollieren. Davon bin ich fest überzeugt.

(Beifall bei der CSU – Zurufe von der CSU: Bravo!)

An unserer Sichtweise hat sich in den letzten 12 Monaten nichts geändert. Wir stehen zu dem, was wir vor einem Jahr vor den Wahlen gesagt haben: Es ist auch eine Frage der Gerechtigkeit. Genauso wie im letzten Jahr werden auch in diesem Sommer wieder viele deutsche Autofahrer nach Österreich, Tschechien, Italien, in die Schweiz und nach Frankreich fahren; überall haben die deutschen Autofahrer die Chance, sich an der Finanzierung des dortigen Straßennetzes zu beteiligen. Es ist eine Frage der Gerechtigkeit, dass wir auch den ausländischen Pkw-Fahrern die gleichen Chancen auf unseren Straßen geben. Dazu stehen wir. Diese Chancengerechtigkeit werden wir jetzt herbeiführen.

(Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Vielen Dank, Herr Staatsminister. Zu einer Zwischenbemerkung hat sich Kollege Glauber gemeldet.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): Sehr geehrter Herr Staatsminister Herrmann, Sie haben natürlich als Verkehrsminister gesprochen. Sie haben beschrieben, wie das Problem des Bundesfinanzministers aussieht, der letztlich die Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut im allgemeinen Haushalt verschwinden lässt und sie nicht für den Straßenverkehr, wie es unser Ziel ist, zur Verfügung stellt. Schön, dass Sie das in Ihrer Rede bestätigt haben, damit die Bürgerinnen und Bürger hören, was das Problem mit den Mehreinnahmen aus der Maut sein wird: Sie werden wieder im allgemeinen Haushalt und nicht im Verkehrshaushalt ankommen.

(Widerspruch bei der CSU)

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Sie müssen sich das Konzept vom Kollegen Dobrindt einmal sorgfältig durchlesen.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): Wir beantragen, dass Sie dem Bayerischen Landtag über die Auswirkungen einer solchen Maut auf die bayerischen Tourismusregionen im Osten und im Süden Bayerns berichten. Will das die CSU wirklich ablehnen, will sie die Sorgen der Kommunen und der Bürgerinnen und Bürger sowie des Einzelhandels im ost- und südbayerischen Raum nicht teilen? Will sie keinen Bericht? Ist das richtig?

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Herr Staatsminister, bitte schön.

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Herr Kollege, Sie können sicher sein, dass ich auch in meiner ehrenamtlichen Funktion als Vorsitzender des Tourismusverbands Franken diese Probleme sehr genau im Blick haben werde. Aber wir beteiligen uns nicht an dem reinen Politspektakel, das Sie hier betreiben, nur um einen vom Bundesverkehrsminister vorgelegten vernünftigen Vorschlag zu zerreden.

(Beifall bei der CSU – Zuruf von der CSU: Bravo!)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Zu einer weiteren Zwischenbemerkung hat sich Herr Kollege Paul Wengert gemeldet. Bitte schön, Herr Wengert.

Dr. Paul Wengert (SPD): Herr Staatsminister, erstens veranstaltet das Spektakel, mit Verlaub, seit einem guten Jahr die CSU und nicht irgendein anderer. Das sei vorab bemerkt.

(Beifall bei der SPD, den FREIEN WÄHLERN und den GRÜNEN)

Zweitens. Die Frage der Gerechtigkeit ist in den Nachbarländern, die Autobahngebühren verlangen, längst gelöst. Sie unterdrücken immer die Tatsache, dass selbstverständlich auch die inländischen Straßenbenutzer in Österreich und in der Schweiz Autobahngebühren bezahlen. Sie tun so, als ob dort nur die Deutschen abgezockt würden. Ich halte es für zutiefst unseriös, immer so zu tun, als ob es um eine Gerechtigkeitsfrage ginge. In allen Ländern, in denen Gebühren verlangt werden, zahlen In- und Ausländer gleichermaßen diese Abgabe.

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Genau.

Dr. Paul Wengert (SPD): Wenn Sie jetzt in Deutschland einführen, dass die Gebühren nur die ausländischen Straßenbenutzer treffen, handelt es sich um eine Ungerechtigkeit, weil Sie dann von dem Prinzip abweichen, dass alle, die Straßen benutzen, auch dafür bezahlen. Warum stehen Sie nicht zu dieser Tatsache?

Drittens. Im Koalitionsvertrag steht, dass eine Vignette oder Ähnliches eingeführt werden soll, wenn die Bedingungen stimmen. Ich brauche das nicht zu wiederholen; Sie kennen ihn genauso gut wie ich. Dort ist aber vom Ausbau unseres Autobahnnetzes die Rede. Jetzt wird plötzlich für jede Straßenbenutzung eine Infrastrukturabgabe erhoben. Unabhängig davon weiß ich natürlich, dass wir Geld für diese Infrastruktur brauchen; aber das ist nicht Gegenstand des Koalitionsvertrags gewesen.

Als jemand, der unmittelbar an der Grenze wohnt, kann ich Ihnen nur sagen: Bei uns in Füssen gibt es Geschäfte und Einkaufsmärkte, von deren Kunden 40 % aus dem Bezirk Außerfern in Tirol kommen. Glauben Sie, dass diese besonders amused sind, wenn sie 100 Euro Eintrittsgeld bezahlen müssen, nur damit sie zwei oder drei Kilome-

ter über die Grenze fahren können? - Der Vergleich mit dem Pfändertunnel hinkt natürlich auch. Erstens handelt es sich dabei um eine Autobahn, zweitens um einen Tunnel und nicht um eine x-beliebige Landstraße. Vergleichen Sie doch nicht Äpfel mit Birnen und versuchen Sie nicht, die Menschen für dumm zu verkaufen. Dazu gibt es einen schönen Spruch: Wenn du merkst, dass dein Pferd tot ist, steig ab. – Das sollten sie endlich einmal tun. Lieber ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende!

(Beifall bei der SPD und den FREIEN WÄHLERN)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Herr Kollege, achten Sie bitte auf die Zeit.

Dr. Paul Wengert (SPD): Was wir hier erleben, ist unzumutbar.

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Herr Kollege, achten Sie bitte auf die Zeit. Die zwei Minuten sind jetzt um.

Dr. Paul Wengert (SPD): Herr Ministerpräsident, das können Sie nicht weglächeln.

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Vielen Dank. Herr Staatsminister, bitte schön.

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Liebe Kolleginnen und Kollegen, dazu mache ich drei kurze Bemerkungen. - Erstens. Das Konzept von Bundesverkehrsminister Dobrindt beinhaltet unübersehbar, dass die Infrastrukturabgabe auf das deutsche Straßennetz gleichermaßen von Ausländern wie Inländern bezahlt wird und dass im Gegenzug durch eine Veränderung der Kraftfahrzeugsteuer dafür gesorgt wird, dass in der Endbilanz die deutschen Autofahrer nicht stärker belastet sein werden als bisher. Dieses Anliegen ist meines Erachtens ganz hervorragend umgesetzt worden. Ich meine, dass die allermeisten deutschen Autofahrer dies als sehr gerecht empfinden werden.

(Beifall bei der CSU)

Sie wollen hier den Eindruck erwecken, dass Sie die Systeme in Österreich und Italien als gerechter für die deutschen Autofahrer empfinden als unser bisheriges System. Dieser Diskussion stellen wir uns in der deutschen Öffentlichkeit sehr gerne, Herr Kollege. Ich weiß jetzt schon sehr genau, wie diese Diskussion ausgehen wird.

(Beifall bei der CSU)

Zweitens. Ich habe vorhin erklärt, wir werden diese Auswirkungen, zum Beispiel auf den grenznahen Einzelhandel, gerne in den Blick nehmen. Doch fragen Sie einmal Vertreter des Einzelhandels in Salzburg. Sie werden Ihnen bestätigen, dass der Anteil, den die Deutschen beim Einzelhandel in Salzburg bestreiten, sicherlich weit über 10 % liegt, Herr Kollege. Dieses Thema spielt doch nicht nur auf unserer Seite der Grenze eine Rolle, sondern auch auf der anderen Seite.

(Widerspruch bei der SPD)

Wie kommen sie dorthin? Sie werden bislang offensichtlich nicht durch die Vignette auf österreichischen Autobahnen abgeschreckt. Nur wenige fahren auf der Landstraße dorthin; die allermeisten kommen auf der Autobahn an. – Aber wir werden den Sachverhalt sorgfältig prüfen und dem Landtag gerne darüber berichten, das ist keine Frage. Aber wir werden uns nicht allein wegen dieses Details von der Gesamtlösung, die eine stärkere Nutzerfinanzierung auf unseren Straßen vorsieht, abbringen lassen.

(Beifall bei der CSU)

Lieber Herr Kollege, die Frage, wer auf toten Pferden sitzt, haben im vergangenen Jahr schon die Wählerinnen und Wähler in Bayern beantwortet.

(Beifall bei der CSU)

Die Diskussion über Themen wie zum Beispiel das Betreuungsgeld haben Sie im gleichen Tonfall geführt, meine Damen und Herren. Sie wundern sich heute nur darüber, dass wir alles durchgesetzt haben, was wir vor den Wahlen versprochen haben, und

dass die Bürger dies heute für sehr gut befinden. Genauso wird es bei diesem Thema sein.

(Anhaltender Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Vielen Dank, Herr Staatsminister. Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Die Aussprache ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung. Dazu werden die Anträge wieder getrennt. Ich lasse zunächst über die Anträge abstimmen, die nicht namentlich abgestimmt werden.

Wer dem Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion auf Drucksache 17/2672 seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Die Fraktionen der SPD, der FREIEN WÄHLER und der GRÜNEN. Gegenstimmen? – Die CSU-Fraktion. Stimmenthaltungen? – Stimmenthaltungen sehe ich nicht. Damit ist dieser Antrag abgelehnt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag der CSU-Fraktion auf Drucksache 17/2679 seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Die CSU-Fraktion. Gegenstimmen, bitte! – SPD, FREIE WÄHLER und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Stimmenthaltungen? – Keine. Damit ist dieser Antrag angenommen.

Wir kommen nun zur namentlichen Abstimmung über den Dringlichkeitsantrag der Fraktion der FREIEN WÄHLER auf Drucksache 17/2669. Die Urnen stehen bereit. Die Abstimmungszeit beträgt fünf Minuten. Ich eröffne die Abstimmung.

(Namentliche Abstimmung von 10.57 bis 11.02 Uhr)

Die fünf Minuten sind um. Ich schließe die Abstimmung. Das Ergebnis wird außerhalb des Plenarsaals ermittelt und später bekannt gegeben.

Ich gebe jetzt das Ergebnis der durchgeführten namentlichen Abstimmungen bekannt, zunächst über den Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Markus Rinderspacher, Natascha Kohnen, Annette Karl und anderer und Fraktion (SPD) betreffend "Transparenz

bei Stromtrassenverhandlungen", Drucksache 17/2668. Mit Ja haben 74, mit Nein 93 Abgeordnete gestimmt; Stimmenthaltungen gab es keine. Damit ist der Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 1)

Beim Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Erwin Huber, Karl Frel-ler und anderer und Fraktion (CSU) betreffend "Verhandlungen über Stromtrassen", Drucksache 17/2678, haben mit Ja 94, mit Nein 72 Abgeordnete gestimmt; Stimmenthaltungen gab es keine. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag angenommen.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 2)

(...)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Jetzt gebe ich das Ergebnis der namentlichen Abstimmung zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Aiwanger, Streibl, Glauber und andere und Fraktion (FREIE WÄHLER) betreffend "Auswirkungen einer Pkw-Maut auf die Wirtschaft in der Grenzregion" auf der Drucksache 17/2669 bekannt. Mit Ja haben 74 gestimmt. Mit Nein haben 92 gestimmt. Es gab keine Stimmenthaltungen. Damit ist der Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 3)

Abstimmungsliste

zur namentlichen Abstimmung am 16.07.2014 zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Thorsten Glauber u. a. und Fraktion FREIE WÄHLER; Auswirkungen einer Pkw-Maut auf die Wirtschaft in der Grenzregion (Drucksache 17/2669)

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Adelt Klaus			
Aigner Ilse		X	
Aiwanger Hubert	X		
Arnold Horst	X		
Aures Inge	X		
Bachhuber Martin		X	
Prof. (Univ. Lima) Dr. Bauer Peter	X		
Bauer Volker		X	
Baumgärtner Jürgen		X	
Prof. Dr. Bausback Winfried		X	
Bause Margarete	X		
Beißwenger Eric		X	
Dr. Bernhard Otmar		X	
Biedefeld Susann	X		
Blume Markus		X	
Bocklet Reinhold		X	
Brannekämper Robert		X	
Brendel-Fischer Gudrun		X	
Brückner Michael		X	
von Brunn Florian	X		
Brunner Helmut		X	
Celina Kerstin	X		
Dettenhöfer Petra		X	
Dorow Alex		X	
Dünkel Norbert		X	
Dr. Dürr Sepp	X		
Eck Gerhard		X	
Dr. Eiling-Hütig Ute		X	
Eisenreich Georg			
Fackler Wolfgang		X	
Dr. Fahn Hans Jürgen	X		
Fehlner Martina	X		
Felbinger Günther	X		
Flierl Alexander		X	
Dr. Förster Linus	X		
Freller Karl		X	
Füracker Albert		X	
Ganserer Markus	X		
Prof. Dr. Gantzer Peter Paul	X		

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Gehring Thomas	X		
Gerlach Judith		X	
Gibis Max		X	
Glauber Thorsten	X		
Dr. Goppel Thomas		X	
Gote Ulrike	X		
Gottstein Eva			
Güll Martin	X		
Güller Harald	X		
Guttenberger Petra		X	
Haderthauer Christine		X	
Halbleib Volkmar			
Hanisch Joachim	X		
Hartmann Ludwig	X		
Heckner Ingrid		X	
Heike Jürgen W.		X	
Herold Hans		X	
Dr. Herrmann Florian		X	
Herrmann Joachim		X	
Dr. Herz Leopold	X		
Hiersemann Alexandra	X		
Hintersberger Johannes		X	
Hofmann Michael		X	
Holetschek Klaus		X	
Dr. Hopp Gerhard		X	
Huber Erwin		X	
Dr. Huber Marcel		X	
Dr. Huber Martin		X	
Huber Thomas		X	
Dr. Hünnerkopf Otto		X	
Huml Melanie			
Imhof Hermann		X	
Jörg Oliver		X	
Kamm Christine	X		
Kaniber Michaela		X	
Karl Annette	X		
Kirchner Sandro		X	
Knoblauch Günther	X		
König Alexander		X	
Kohnen Natascha	X		
Kränzle Bernd		X	

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Dr. Kränzlein Herbert	X		
Kraus Nikolaus	X		
Kreitmair Anton		X	
Kreuzer Thomas		X	
Kühn Harald		X	
Ländner Manfred		X	
Lederer Otto		X	
Leiner Ulrich	X		
Freiherr von Lerchenfeld Ludwig		X	
Lorenz Andreas		X	
Lotte Andreas	X		
Dr. Magerl Christian	X		
Dr. Merk Beate		X	
Meyer Peter	X		
Mistol Jürgen	X		
Müller Emilia			
Müller Ruth	X		
Müller Ulrike			
Mütze Thomas			
Muthmann Alexander	X		
Neumeyer Martin		X	
Nussel Walter		X	
Osgyan Verena	X		
Petersen Kathi	X		
Pfaffmann Hans-Ulrich	X		
Prof. Dr. Piazolo Michael	X		
Pohl Bernhard	X		
Pschierer Franz Josef			
Dr. Rabenstein Christoph	X		
Radlmeier Helmut		X	
Rauscher Doris	X		
Dr. Reichhart Hans		X	
Reiß Tobias		X	
Dr. Rieger Franz		X	
Rinderspacher Markus	X		
Ritt Hans		X	
Ritter Florian	X		
Roos Bernhard	X		
Rosenthal Georg	X		
Rotter Eberhard		X	
Rudrof Heinrich		X	
Rüth Berthold		X	
Sauter Alfred		X	
Scharf Ulrike		X	
Scheuenstuhl Harry	X		
Schindler Franz	X		
Schmidt Gabi	X		
Schmitt-Bussinger Helga	X		
Schöffel Martin		X	
Schorer Angelika		X	

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Schorer-Dremel Tanja		X	
Schreyer-Stäblein Kerstin		X	
Schulze Katharina	X		
Schuster Stefan	X		
Schwab Thorsten		X	
Dr. Schwartz Harald		X	
Seehofer Horst		X	
Seidenath Bernhard		X	
Sem Reserl		X	
Sengl Gisela	X		
Sibler Bernd		X	
Dr. Söder Markus			
Sonnenholzner Kathrin	X		
Dr. Spaenle Ludwig			
Stachowitz Diana	X		
Stamm Barbara		X	
Stamm Claudia	X		
Steinberger Rosi	X		
Steiner Klaus			
Stierstorfer Sylvia		X	
Stöttner Klaus		X	
Straub Karl		X	
Streibl Florian	X		
Strobl Reinhold	X		
Ströbel Jürgen		X	
Dr. Strohmayer Simone	X		
Stümpfig Martin	X		
Tasdelen Arif	X		
Taubeneder Walter		X	
Tomaschko Peter		X	
Trautner Carolina		X	
Unterländer Joachim			
Dr. Vetter Karl	X		
Vogel Steffen		X	
Waldmann Ruth	X		
Prof. Dr. Waschler Gerhard		X	
Weidenbusch Ernst			
Weikert Angelika	X		
Dr. Wengert Paul	X		
Werner-Muggendorfer Johanna	X		
Westphal Manuel		X	
Widmann Jutta	X		
Wild Margit	X		
Winter Georg		X	
Winter Peter		X	
Wittmann Mechthilde		X	
Woerlein Herbert	X		
Zacharias Isabell	X		
Zellmeier Josef		X	
Zierer Benno	X		
Gesamtsumme	74	92	0