



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Markus Rinderspacher, Bernhard Roos, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Volkmar 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 Beruhigungspillen 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.