

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote

Abg. Eberhard Rotter

Abg. Bernhard Roos

Abg. Johann Häusler

Abg. Markus Ganserer

Staatsminister Joachim Herrmann

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Damit kommen wir auch schon zu **Tagesordnungspunkt 5:**

Beratung der zum Plenum eingereichten Dringlichkeitsanträge

Als Ersten rufe ich auf:

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

EU-Road Package - keine neue Belastung für den Mittelstand! (Drs. 17/19235)

Ich eröffne die Aussprache. Unser erster Redner ist der Kollege Rotter. Bitte schön, Herr Rotter.

Eberhard Rotter (CSU): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Das Thema Maut war hier schon öfter Gegenstand teils heftiger kontroverser Debatten. In diesem Fall geht es wieder um die Maut, aber ich nehme an, dass wir uns in diesem Punkt zumindest weitgehend einig sein können.

Hintergrund des Antrags ist die beabsichtigte Änderung der Wegekostenrichtlinie der Europäischen Union. Die EU-Kommission plant in diesem Entwurf, ab 2020 alle Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen in bestehende streckenabhängige Mautsysteme einzubeziehen. Hierfür sollen – deswegen haben wir diesen Dringlichkeitsantrag gestellt – die heute noch gegebenen nationalen Ausnahmemöglichkeiten für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 3,5 und 12 Tonnen, die Deutschland für den Bereich von 3,5 bis 7,5 Tonnen nutzt, gestrichen werden. Das heißt also, diese Ausnahmemöglichkeit ist künftig nicht mehr vorgesehen.

Diese von der EU beabsichtigte Pflicht zur Einbeziehung aller Nutzfahrzeuge sowie Kraftomnibusse – das ist heute nicht Gegenstand – im Falle einer Gebührenerhebung für schwere Nutzfahrzeuge ab dem 1. Januar 2024 hätte zur Folge, dass die derzeit

auf dem Netz der Bundesfernstraßen bestehende Mautpflichtgrenze für Lkw von 7,5 Tonnen auf zukünftig 3,5 Tonnen auch in Deutschland abgesenkt werden müsste.

Bei uns im Land ist vorgesehen, im Juli 2018 die Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen auszuweiten, und zwar streckenbezogen auch für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 Tonnen. Ab Mitte 2018 wird dann das Mautnetz in Deutschland einen Gesamtumfang von 55.000 km haben. Andere große EU-Staaten mit Mautsystemen haben jedoch nur Netze in einem Umfang zwischen 2.900 km wie Polen – dort wird es ab 2018 auf 7.000 km erweitert –, 6.600 km wie Italien und 8.000 km wie Frankreich. Vielfach ist jedoch von der Mautpflicht nur ein begrenzt ausgebautes Autobahnnetz betroffen wie im Nachbarland Polen, oder nur Teile des Autobahnnetzes werden bemaute, wie es beispielsweise in Frankreich der Fall ist, oder viele Strecken in Ballungsräumen und bestimmte Schnellstraßen sind ausgenommen, wie es Spanien derzeit handhabt.

Aufgrund dieser unterschiedlichen Ausgangslagen, liebe Kolleginnen und Kollegen, hätte eine europarechtlich vorgegebene Mautausdehnung in Deutschland gänzlich andere und weitergehende Belastungen für den regional tätigen Mittelstand zur Folge. Insbesondere das Handwerk hätte Zusatzbelastungen zu tragen, obwohl es leichte und mittelschwere Nutzfahrzeuge statt schwerer Lkws einsetzt. Das ist die Begründung dafür, warum man überhaupt die Lkw-Maut eingeführt hat: Man sagte, dass ein 40-Tonner die Straße wesentlich stärker belastet als, wie ich gelesen habe, 60.000 Pkw. Ob das stimmt, kann ich nicht nachvollziehen.

(Zuruf des Abgeordneten Bernhard Roos (SPD))

Auf jeden Fall ist klar, dass die Belastung ungleich stärker ist. Deswegen wurde die Lkw-Maut eingeführt. Aber das gilt natürlich für diese leichteren Nutzfahrzeuge, die jetzt zusätzlich zwingend von der EU bemaute werden sollen, in diesem Ausmaß nicht. Über die Mineralölsteuer tragen diese Fahrzeuge bereits heute angemessen zum Straßenunterhalt bei. Zudem ist die Energiesteuer auf Treibstoffe bereits durch

ihre Verbrauchsabhängigkeit strecken- und damit auch nutzungsbezogen. Wir sehen daher für eine zusätzliche streckenbezogene Maut weder Berechtigung noch Anlass.

(Beifall bei der CSU)

Sie würde insbesondere in diesem Handwerksbereich, der vor allem betroffen ist, lediglich zu einer doppelten Nutzerbelastung bei den leichten und mittelschweren Nutzfahrzeugen führen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, auch die Lösung von Problemen des Verkehrsflusses – das ist eine weitere Begründung, warum die EU das jetzt einheitlich einführen möchte – kann über europäische Mautregelungen nicht wie vorgesehen erfolgen. Handwerksbetriebe nutzen Straßen weitgehend zur Erfüllung von konkreten Kundenaufträgen. Teilweise – das wissen wir alle – handelt es sich um Notdienste. Die Betriebe haben keine Möglichkeit, die Straßen zu bestimmten Zeiten zu meiden, um günstige Mauttarife und stauärmere Zeiten zu nutzen.

Das heißt also: Wenn jemand einen Notfall hat, will er nicht, dass der Handwerker erst dann kommt, wenn die Straße nicht mehr so stark befahren ist, weil dann die Maut geringer ist. Vielmehr soll der Handwerker so schnell wie möglich kommen – trotz der entsprechenden Verkehrsbelastung auf der Straße. Daher meinen wir, dass durch eine Mautausdehnung in Bezug auf Handwerksbetriebe keine verkehrlich oder ökologisch positiv zu sehenden Lenkungswirkungen entstehen, sondern lediglich finanzielle Belastungen. Dies lehnen wir entschieden ab.

Daher fordern wir mit unserem Dringlichkeitsantrag die Staatsregierung auf, sich beim Bund dafür einzusetzen, die im Rahmen des EU-Road Packages beabsichtigte verbindliche Ausdehnung der streckenbezogenen Lkw-Maut auf Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von unter 7,5 Tonnen sowie die mittelfristig angestrebte Ausdehnung auf den Bereich von sogar unter 3,5 Tonnen entschieden abzulehnen. Die EU-Mitgliedstaaten sollten im Hinblick auf leichtere und mittelschwere Fahrzeuge weiterhin Wahloptionen hinsichtlich Umfang und Struktur ihrer Mautsysteme in eigener

Zuständigkeit wahrnehmen können, wie es sich aus unserer Sicht bewährt hat. – Ich bitte um Zustimmung zu diesem Dringlichkeitsantrag.

(Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Rotter. – Die nächste Wortmeldung kommt vom Kollegen Roos. Bitte schön, Herr Roos.

(Erwin Huber (CSU): Ihr könnt ja nur zustimmen!)

Bernhard Roos (SPD): – Erwin, das musst du schon uns überlassen. – Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen, Hohes Haus! In der Tat haben wir uns, lieber Eberhard, über Mautfragen schon weitaus intensiver gestritten: bis aufs Blut und bis aufs Messer.

(Eberhard Rotter (CSU): Na ja, so schlimm war es auch wieder nicht!)

– Fast. – Insofern liegt darin die Begründung, dass die SPD-Landtagsfraktion keinen Nachzieher als Dringlichkeitsantrag eingebracht hat. Die Eurovignetten-Richtlinie der EU kam 2012. Deutschland hat eine Ausnahmeregelung beantragt. Das hast du alles richtig geschildert. Auch das jetzige EU-Road Package, wie man es niederbairisch ausdrückt,

(Allgemeine Heiterkeit)

bringt nicht allzu viel Neues, berücksichtigt aber natürlich den Grundsatz, dass wir im Verkehr ökologischer unterwegs sein müssen. Das haben die Beschlüsse von Paris ergeben. Das hat auch die Konferenz in Bonn, die jüngst stattgefunden hat, wiederum bestätigt. Leider hat der Verkehrssektor keinen Beitrag zur CO₂-Reduzierung geleistet, ganz im Gegenteil.

Man kann hinzufügen: Auch die Ziele bei der NO_x-Reduzierung haben wir nicht erreicht.

(Erwin Huber (CSU): Doch, doch, CO₂ ist schon deutlich runter!)

– Vielleicht in Reisbach, Erwin, das mag sein.

(Allgemeine Heiterkeit – Erwin Huber (CSU): In Passau!)

Die besagten Ausnahmen haben durchaus ihre Berechtigung.

Ich weiß nicht, ob die Bundesregierung in dieser Frage momentan handlungsfähig ist, da sich Herr Dobrindt für die Übernahme einer anderen Funktion davongemacht hat. Die Bundesregierung selbst hat Mitte 2017 beschlossen, dass das ab Mitte 2018 mit Wirkung ab 2020 umgebaut wird. Das ist richtig geschildert.

Wir haben auch dahingehend Manschetten, dass eine völlige Gleichstellung von 3,5 Tonnen und 7,5 Tonnen nicht sachgerecht ist. Wir wollen das aber differenziert sehen. Beim Handwerk sind wir absolut d'accord. Das bayerische Handwerk und das deutsche Handwerk können sich absolut auf die Sozialdemokratie verlassen, dass wir hierbei Ausnahmetatbestände sehen und diese auch weiterhin einräumen wollen.

Es gibt jedoch ein großes Aber. Das Transportgewerbe, dessen Hauptzweck ist, den Transport von A nach B zu machen, dürfen wir dabei nicht hineinnehmen, zumal viele Unternehmen von einem schweren Lkw auf mehrere kleine Lkw umgesattelt haben, um Mautausweichverkehre nicht nur mit Blick auf die Strecken, sondern auch mit Blick auf die Fahrzeugkategorie zu betreiben. Hierfür müssen wir natürlich Korrektive einbauen, das heißt: lange Strecken, Transport als Hauptzweck, Umgehungstatbestände und natürlich auch Arbeitsbedingungen. Es schreit zum Himmel, dass Menschen aus Osteuropa wochenlang in ihren Führerhäusern unter erbärmlichsten Bedingungen hausen müssen. Nur deswegen kommen so günstige Transporttarife zustande. Das müssen wir ändern.

Das heißt, lieber Eberhard: Wir stimmen zwar zu, mit Blick auf das Handwerk die Kategorie nicht zu bemaßen, meinen aber, dass diejenigen, die das Transportgewerbe direkt betreffen, die Logistiker, ranmüssen, weil sie unser Straßennetz weitaus intensi-

ver benutzen. Die Nutzerfinanzierung, also die Internalisierung externer Kosten und somit das Verursacherprinzip, muss in Zukunft auch zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen greifen.

Bei den Lenkzeitverstößen stimme ich Ihnen zu. Dieses Thema betrifft nicht das Handwerk. Hier ist es möglich, Bürokratie abzubauen und zu minimieren. Wir müssen aber Amazon und Co. und jeden einzelnen Bürger, der meint, mit einem Klick auf seinem Laptop etwas bestellen und damit eine ganze Logistikkaskade in Gang setzen zu müssen, in die Schranken weisen. Dieser Verkehr muss bemauteet werden.

Ich wäre für eine Komplettrevision des EU-Mautrechts. Harmonisierung ist notwendig. Natürlich ist es möglich, innerhalb Deutschlands die eine oder andere Sonderregelung einzuführen. Wir müssen aber unsere Anstrengungen erhöhen. Ich möchte auf den gestrigen Dieseltippel verweisen, der nur sehr reduzierte Ergebnisse gebracht und die Kommunen immer noch im Regen stehengelassen hat. Dieser Gipfel hat für den innerstädtischen Verkehr keine Lösungen erbracht.

Wir sind zudem der Auffassung, dass Fernbusse geringer als Lkw bemauteet werden sollten, Regionalbusse jedoch nicht. Hier sind die verkehrliche Wirkung und der ökologische Fußabdruck zu sehen. In diesem Sinne stimmen wir diesem Dringlichkeitsantrag zu. Wir appellieren aber an die CSU, weitere Differenzierungen vorzunehmen.

(Beifall bei der SPD)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Roos. – Der nächste Redner ist Herr Kollege Häusler. Bitte schön, Herr Häusler.

Johann Häusler (FREIE WÄHLER): Sehr geehrte Frau Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Im Rahmen der Fortschreibung des EU-Road Package sollen zwei wesentliche Punkte verbessert bzw. sichergestellt werden, zum einen die Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen und zum anderen die Schaffung der Möglichkeit eines gerechteren Mechanismus zur Erhebung von Infrastrukturabgaben. Um diese Ziele zu

verwirklichen, sind in der Wegekostenrichtlinie ab dem Jahr 2020 entsprechende Erweiterungen vorgesehen. Diese Erweiterungen betreffen die Ausdehnung der streckenbezogenen Lkw-Maut, und zwar in zwei Tranchen: Die erste Tranche betrifft die Fahrzeuge bis 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht und die zweite Tranche die Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht.

In der Konsequenz bedeutet das, dass künftig alle Klein- und Lieferfahrzeuge bemautet werden. Diese Regelung trifft, wie wir vorhin schon gehört haben, in erster Linie den Mittelstand und unsere Handwerksbetriebe. Diese Politik der EU ist absolut mittelstandsfeindlich. Wir haben Anfang dieses Jahres über die EU-Dienstleistungsrichtlinie gesprochen. Die darin vorgesehene Liberalisierung bei der Ausbildung geht ebenfalls zulasten des Mittelstandes. Das kann so nicht sein. Ich bin deshalb sehr dankbar, dass wir in diesem Hause einen großen Konsens zugunsten des Handwerks gefunden haben.

Hier geht es nicht nur um die Handwerksbetriebe, die mit ihren Lkw in die Städte hineinfahren und dort die räumliche Versorgung sicherstellen müssen. Hier geht es auch um den Verbraucherschutz und um die Abwendung einer Kostenexplosion, die aus dieser Regelung resultieren würde. Die Handwerksbetriebe können diese Kosten nämlich nur auf die Endverbraucher abwälzen.

Die Klein- und Lieferbetriebe werden zum Beispiel für die Zustellung der Post eingesetzt. Sie erbringen Handwerkerleistungen, Dienstleistungen und Reparaturleistungen. Ich möchte dazu einige Zahlen nennen. Von der ersten Stufe, die ab dem Jahr 2020 eingeführt werden soll, wären in Bayern rund 15.000 Fahrzeuge betroffen, die pro Jahr neu zugelassen werden. Herr Kollege Roos hat dies noch differenzierter dargestellt. Ich möchte diese Verbürokratisierung nicht. Wir sprechen außerdem über 1.000 Omnibusse, die in die Gewichtskategorie ab 16 Tonnen fallen. Unsere regionalen Busunternehmen sind im Wesentlichen kleine und mittelständische Betriebe. Wir sollten diesen Betrieben nicht die Luft und das Wasser abgreifen.

Die Hinweise darauf, warum das notwendig ist, sind richtig. So wurde festgestellt, dass die staatlichen Ausgaben für die Straßenbausanierung von 2006 bis 2013 um 30 % zurückgegangen sind. Sie machen nur noch rund 0,5 % des Bruttoinlandsproduktes aus. 1975 waren es noch 1,5 % des Bruttoinlandsproduktes. An dieser Zahl sieht man, welchen Rückstau wir haben. Diesen Rückstau haben wir im Bund und in Bayern. Außerdem wurde auf die enormen Effizienzverluste durch den Stau hingewiesen, die 1 % des Bruttosozialproduktes ausmachen.

Wir müssen sehr genau nachdenken. Ich sage aber klar, dass unsere Handwerkerfahrzeuge nicht die Verantwortung für diese Entwicklung tragen, zumindest nicht im erkennbaren Umfang. Deshalb werden wir dem vorliegenden Dringlichkeitsantrag zustimmen. Wir wollen auch künftig eine nationale Wahloption haben, und wir lehnen den strikten, absoluten und europaweiten Durchgriff konsequent ab.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Häusler. – Der nächste Redner ist Herr Kollege Ganserer. Bitte schön, Herr Ganserer.

Markus Ganserer (GRÜNE): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Sowohl die Bodewig-Kommission als auch die Fratzscher-Kommission haben eindeutig festgestellt, dass wir bei der Straßenverkehrsinfrastruktur über alle Straßenbaulastträger hinweg und insbesondere beim Unterhalt einen gewaltigen Investitionsstau vor uns herschieben. Die Kommission hat bemängelt, dass wir bei der Finanzierung ein strukturelles Problem haben; denn die Finanzierung ist von den Beschlüssen der Haushaltsgesetzgeber abhängig und unterliegt oftmals erheblichen jährlichen Schwankungen.

Die Bodewig-Kommission empfiehlt deshalb für die Aufgaben des Regelerhalts und des Betriebs eine Finanzierungsstruktur, die sich genau an den Kosten des Lebenszyklus der Infrastruktur orientiert, was durch eine kostenbasierte Nutzerfinanzierung und eine Zweckbindung der Mittel vollständig erreicht werden könnte.

Bei der Debatte um die Finanzierung der Bundesfernstraßen hat die CSU-Fraktion immer wieder eine Stärkung der Nutzerfinanzierung angemahnt. Ihr CSU-Parteikollege, von dem manche behaupten, er sei in den letzten vier Jahren Bundesverkehrsminister gewesen, war von der Nutzerfinanzierung so begeistert, dass er gleich das Kind mit dem Bade ausgeschüttet hat. Er hat mit der Pkw-Maut ein bürokratisches Monster geschaffen. Unabhängig davon, ob diese Pkw-Maut vor dem Europäischen Gerichtshof Bestand haben wird, ist zu bezweifeln, dass von dieser "Ausländermaut" überhaupt nennenswerte Mehreinnahmen zu erwarten sind, weil der Verwaltungsaufwand mit Sicherheit einen Großteil der Kosten auffressen wird. Manche Experten gehen sogar davon aus, dass die Ausländermaut langfristig für den Staat ein "Draufzahlgeschäft" werden wird.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, es ist "wenig realistisch, dass nach der Einführung einer Pkw-Maut am Ende die Busse die einzigen Kraftfahrzeuge wären, die keine Maut bezahlen. Wir müssen deshalb mit der Einführung der Pkw-Maut einen geeigneten Weg finden, die Busbranche gerecht in das System einzubinden."

(Beifall bei den GRÜNEN)

– Moment, langsam. Hier müssten eigentlich alle mitklatschen; denn das sind nicht meine Worte. Mit diesen Worten wurde nämlich der CSU-Verkehrsminister Joachim Herrmann im "Bayernkurier" am 10. August 2015 zitiert.

(Tobias Reiß (CSU): Im "Bayernkurier"!)

– Ja, im "Bayernkurier". Wo bleibt Ihr Applaus für die Forderung? – Wenn ich richtig unterrichtet bin, gab es im heutigen Verkehrsausschuss des Bundesrates eine Mehrheit der Länder für die Einbeziehung der Fernbusse in dieses Mautsystem. Unsere Straßen und Brücken leiden nämlich unter der Last moderner Fernbusse zum Teil erheblicher als unter der Last eines Sattelzugs mit 40 Tonnen, weil sich die Achslast anders aufteilt. Während zukünftig Lkws ab 7,5 Tonnen bemaute werden und somit aufgrund der Ursachen daran beteiligt werden, die Kosten zu decken, gilt momentan für

den Fernbus diese Kostenbeteiligung nicht. Das ist mit fachlichen Argumenten nicht zu begründen. Es ist weder verursachergerecht noch fair. Man muss sagen: Was für den Fernbus gilt, das gilt auch für leichte Lkws zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen.

Nach der Einführung der Maut zunächst für Lkws ab 12 Tonnen konnte man nämlich deutlich feststellen, dass sich die Fahrzeughersteller etwas einfallen ließen und vermehrt Fahrzeuge mit weniger als 12 Tonnen produzierten, dass also mehr leichte Lkws zum Einsatz kamen; denn die Logistikbranche hat versucht, diese Lkw-Maut mit leichteren Fahrzeugen zu umgehen. Die gleiche Gefahr besteht jetzt mit der Reduzierung der Tonnage ab 7,5 Tonnen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir brauchen uns da nichts vorzumachen; denn wer auf den Straßen unterwegs ist, erlebt bereits jetzt eine Versprinterung des Transportwesens der Logistikbranche. Eine Verteilung des Fahrguts auf kleinere, aber dafür wesentlich mehr Fahrzeuge ist ökologisch kontraproduktiv. Diejenigen, die Schäden an unserer Infrastruktur verursachen, sollten für die Finanzierung, den Erhalt und den Neubau der Infrastruktur in die Pflicht genommen werden. Aus Gründen der Verursachergerechtigkeit, vor allem aber auch aus ökologischen Gründen, halten wir die Einführung einer Lkw-Maut ab 3,5 Tonnen für absolut notwendig.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir können deswegen dem Antrag der CSU nicht zustimmen.

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Ganserer. – Für die Staatsregierung hat sich Staatsminister Herrmann zu Wort gemeldet. Bitte schön, Herr Staatsminister.

Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich bin der CSU-Fraktion sehr dankbar, dass sie dieses Begehren aufgegriffen und zum Thema der heutigen Plenarsitzung gemacht hat, weil – ich will nur dieses eine Stichwort besonders aufgreifen – viele mittelständische Betriebe

erhebliche Belastungen auf sich zukommen sehen, wenn das, was die EU in ihren Entwürfen vorsieht, jetzt umgesetzt würde. Das hat auch vorgestern wieder ein Gespräch mit allen Handwerkskammern Deutschlands deutlich gemacht.

Dass man über manche Dinge, wie von Ihnen angesprochen, noch differenziert und im Detail reden kann, ist sicherlich richtig. Aber die Grundsatzfrage, ob wir hier gerade den mittelständischen Bereich mit diesen typischen Fahrzeugen zusätzlich extrem belasten wollen, muss man schon sehr, sehr ernst nehmen. Dazu kommt die Belastung insgesamt im ländlichen Raum.

Ich will aber auch darauf hinweisen, dass wir sicherlich sofort mit gigantischen Diskussionen über den Datenschutz befasst sein werden, wenn wir wirklich in Richtung einer streckenabhängigen Maut gehen und diese am Lkw-System orientieren. Darüber ist noch nicht weiter gesprochen worden.

Im Moment wird das alles beim Thema Lkw-Maut erfasst. Lkws sind rein gewerbliche Fahrzeuge, jedenfalls zu 99 %. Niemand hat ein Problem damit, dass der Lkw, wann, wo, wie usw. er auch fährt, entsprechend erfasst wird. Es ist offenkundig, welche Diskussionen es auslösen würde, wenn wir bei der streckenbezogenen Maut zu einem ähnlichen System kämen, also jeder rein privat genutzte Pkw in ähnlicher Weise erfasst würde. Insofern ist das mit einem solchen Entwurf der EU, sozusagen mit ein paar Sätzen, sehr schnell hingeschrieben. Da stehen wir vor gigantischen Herausforderungen.

Wir haben heute einen entsprechenden Antrag, der in wesentlichen Teilen mit dem übereinstimmt, was die CSU-Fraktion heute beantragt hat, in den Verkehrsausschuss des Bundesrats eingebracht. Leider haben wir dort keine Mehrheit gefunden. Wir werden aber dieses Thema seitens der Staatsregierung weiter verfolgen, weil es mit Blick auf die weitere verkehrliche Entwicklung und die Situation des Mittelstands in unserem Land in der Tat sehr bedeutsam ist.

Ich freue mich, dass sich hier für diesen Antrag zunächst einmal ein breiter Konsens abzeichnet. Wir müssen an diesem Thema gemeinsam arbeiten, weil es gerade im Flächenland Bayern um spezifische Interessen unseres Landes geht. Ich bitte Sie herzlich, dem Dringlichkeitsantrag der CSU-Fraktion zuzustimmen. – Vielen Dank.

(Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Staatsminister. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Die Aussprache ist geschlossen.

Wir kommen zur Abstimmung. Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/19235 seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die CSU-Fraktion, die SPD-Fraktion und die Fraktion der FREIEN WÄHLER. Gegenstimmen! – Das ist die Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Enthaltungen? – Keine. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag angenommen.