



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.