



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, Dr. Leopold Herz, Nikolaus Kraus, Peter Meyer, Ulrike Müller, Alexander Muthmann, Prof. Dr. Michael Piazzolo, Bernhard Pohl, Gabi Schmidt, Dr. Karl Vetter, Jutta Widmann, Benno Zierer** und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**

Auswirkungen einer Pkw-Maut auf die Wirtschaft in der Grenzregion

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass Bayern keine Nachteile durch eine Pkw-Maut/Infrastrukturabgabe entstehen.

Ferner wird die Staatsregierung aufgefordert, dem Landtag umgehend zu berichten,

1. welche Auswirkungen sie für kleine und mittelständische Betriebe in den Grenzregionen zu Tschechien und Österreich im Falle der Einführung einer Pkw-Maut/Infrastrukturabgabe nach den Plänen des Bundesverkehrsministeriums erwartet und welche Gesamteinbußen sie in diesem Falle für die bayerische Wirtschaft befürchtet;
2. welche Veränderungen sie bei den Kompensationsleistungen erwartet, die die Länder vom Bund für die 2009 übertragene Ertragshoheit der Kraftfahrzeugsteuer erhalten. Vor allem ist zu klären, ob mit einer Senkung dieser Kompensationsleistung für den Freistaat und in Folge auch für die bayerischen Kommunen zu rechnen ist;
3. inwieweit Bayerns EU-Nachbarn als Reaktion auf die deutschen Pläne einer Infrastrukturabgabe ihrerseits eine Erweiterung ihrer Mautsysteme erwägen.

Begründung:

Am Montag, den 7. Juli 2014 veröffentlichte Bundesverkehrsminister Dobrindt seine Pläne für die Einführung einer Pkw-Maut/Infrastrukturabgabe für alle Straßen in Deutschland. Danach muss jeder, der auf deutschen Straßen fahren will, künftig eine Gebühr bezahlen.

Dies gilt auch für Bürger der Nachbarländer Tschechien und Österreich, die Deutschland für private Einkäufe oder Tagesausflüge besuchen. Wenn sie dafür 10 Euro für einen Kurzaufenthalt oder rund 100 Euro für eine Jahresvignette bezahlen müssen, wird die Bereitschaft für einen Kurzbesuch in Bayern spürbar sinken, mit entsprechend negativen Effekten für die bayerischen Unternehmen in der Grenzregion, etwa aus den Bereichen Einzelhandel, Gastronomie oder Tourismus. Einen ähnlichen Effekt hatte bereits die Einführung der „Öko-Steuer“, die zu massiven Problemen bei bayerischen Tankstellen im Grenzgebiet führte. Gerade in den tendenziell strukturschwächeren Grenzregionen ist eine weitere Schwächung der Wirtschaft zu verhindern.

Die Bundesländer erhalten jährlich einen Kompensationsbeitrag für den Übergang der Ertragshoheit der Kfz-Steuer auf den Bund. Für Bayern waren dies zuletzt 1,55 Mrd. Euro. Davon wiederum erhalten die bayerischen Kommunen im Rahmen des Kraftfahrzeugsteuerersatzverbunds 52,5 Prozent, zuletzt 813 Mio. Euro. Da sich durch die Infrastrukturabgabe und die gleichzeitige, massive Absenkung der Kfz-Steuer auch die Einnahmestruktur des Bundes gravierend verändern wird, stellt sich die Frage, inwieweit und in welcher Höhe in diesem Falle der Kompensationsbeitrag an die Länder und infolge auch an die Kommunen angepasst wird.

Die Fragestellungen betreffen massiv die bayerische Wirtschaft und die Einnahmesituation von Freistaat und Kommunen, die Antworten müssen dem Landtag angesichts der geplanten Gesetzesänderungen daher umgehend zur Verfügung gestellt werden.