

**Infrastrukturabgabe ("Pkw-Maut") des Bundes überdenken –
keine Nachteile für Grenzregionen !**

– Resolution vom 25. April.2017 (Beschluss der Regionalvertretung) –

1. Bekenntnis der Planungsgemeinschaft zur Lage der Region Trier in der europäischen Großregion

Die Region Trier zeichnet sich durch ihre zentrale Lage in Europa und in der Großregion mit fünf Regionen aus vier Staaten (Deutschland, Luxemburg, Frankreich, Belgien) aus. Ziel ist es, diese zentrale Lage bzw. die unmittelbare Nachbarschaft zu Luxemburg, Frankreich und Belgien dazu zu nutzen, die spezifische Kompetenz der Region Trier als räumlich und funktional integrierter Teilraum in dieser europäischen Kernregion auszubauen und zu intensivieren, um die Region Trier als attraktiven Wirtschafts-, Arbeits- und Lebensraum weiterzuentwickeln.

2. Bedeutung des grenzüberschreitenden Verkehrs für die Region Trier

In der Region Trier gibt es etwa 34.000 Grenzgänger, die täglich nach Luxemburg zur Arbeit pendeln und dabei aus den grenzferneren Teilräumen der Region tlw. lange Anfahrtswege in Kauf nehmen. Auch der weitere sog. "kleine Grenzverkehr" im Bereich des Handels, des Tourismus und der Freizeitgestaltung ist für die wirtschaftliche Entwicklung des Einzelhandels und des Gastgewerbes in der Region Trier von erheblicher Bedeutung. Laut IHK Trier erwirtschaftet der Einzelhandel alleine in der Stadt Trier rund 10 bis 15 % seines Umsatzes mit Kunden aus Luxemburg (110 bis 165 Millionen Euro pro Jahr); bei einzelnen Unternehmen sind es sogar 50 und mehr Prozent. – Insgesamt werden bis zum Jahr 2025 Prognosen zufolge mehr als 120.000 grenzüberschreitende Verkehrsrelationen pro Tag allein nach und von Luxemburg erwartet, was einer Steigerung von rd. 40 % gegenüber der aktuellen Situation entspricht.

Die Region Trier benötigt auch weiterhin die Möglichkeiten eines ungehinderten grenzüberschreitenden Personen- sowie Güter- und Warenverkehrs im Rahmen des kleinen Grenzverkehrs. Nur so wird es möglich sein, die Wettbewerbsfähigkeit der Region Trier in der europäischen Großregion weiter zu verbessern und damit hiesige Unternehmensstandorte sowie zukunftsfähige Arbeitsplätze in der Region Trier zu sichern bzw. zu schaffen.

3. Mautpläne des Bundes gerade in grenznahen Räumen müssen überdacht werden

Die Planungsgemeinschaft Region Trier hat eine bundespolitische Entscheidung für eine Infrastrukturabgabe ("Pkw-Maut") zur Kenntnis zu nehmen. Die Umstellung von einer Steuer- hin zu einer Nutzerfinanzierung erscheint dabei grundsätzlich sinnvoll. Bei der Ausgestaltung der Abgabe und der Festlegung der Umsetzungsdetails dürfen jedoch für Grenzräume wie die Region Trier keine Nachteile entstehen. Würden durch die Einführung der auch ausländische Kfz-Halter treffenden Pkw-Maut die Einnahmen im Einzelhandel um nur 10 % durch Umlenkungseffekte abnehmen, verlören die Händler in Trier 11 bis 17 Millionen Euro pro Jahr, was letztlich auch ganze Unternehmen gefährden sowie zu Arbeitsplatzverlusten in der Region führen könnte. Da nach den gegenwärtigen Plänen die Mautpflicht für ausländische Kfz-Halter nur auf Autobahnen gelten soll, sind zudem Verlagerungseffekte auf ohnehin im Grenzgebiet schon überlastete Bundesstraßen zu befürchten (z. B. Strecke Wasserbillig-Igel im Zuge der B 49).

Die Planungsgemeinschaft Region Trier fordert Ausnahmen für Grenzregionen.

Unterstellt, dass für inländische Kfz-Halter mautbedingt durch den vorgesehenen Kfz-Steuer-Ausgleich tatsächlich keine Mehrbelastungen eintreten, könnte die Lösung darin bestehen, ausländische Kfz-Halter auf einer ersten Teilstrecke bis zur nächsten Autobahnausfahrt nach Grenzübertritt von der Mautpflicht zu befreien.