

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Volker Wissing, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP**

### **Aktualisierung des Wegekostengutachtens**

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Trifft es zu, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eine Aktualisierung des Wegekostengutachtens von 2002 in Auftrag gegeben hat?

Wenn ja, wann, und an wen wurde der Auftrag vergeben?

2. Liegen der Bundesregierung Ergebnisse des Gutachtens bereits vor?

Wenn ja, welche Aussagen werden insbesondere im Hinblick auf die Höhe der für die kommenden Jahre prognostizierten Wegekosten, der zugrunde liegenden Fahrleistungen etc. gemacht?

3. Wenn nein, wann werden die Ergebnisse vorliegen, und wann wird die Bundesregierung das Gutachten vorstellen?

4. Welche methodischen Annahmen liegen dem Gutachten zum Beispiel im Hinblick auf die Bemessung der Kapitalkosten (Abschreibungen, kalkulatorische Zinsen) etc. zugrunde?

5. Welche weiteren Anpassungen gegenüber dem Wegekostengutachten 2002 liegen dem neuen Gutachten zugrunde?

6. Wie begründet die Bundesregierung diese Annahmen und gegebenenfalls die Anpassungen gegenüber dem Wegekostengutachten 2002?

7. Trifft es zu, dass die im Wegekostengutachten 2002 für das Jahr 2010 angenommene Fahrleistung schwerer Nutzfahrzeuge bereits im Jahr 2006 überschritten wurde?

Wenn ja, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus im Hinblick auf eine Beschleunigung bzw. Verstärkung der Infrastrukturinvestitionen?

8. Welche Konsequenzen ergeben sich aus der Aktualisierung der Wegekostenrechnung für die Berechnung der Mautsätze?  
Für welche Prognosejahre geht die Bundesregierung von welchen durchschnittlichen Mautsätzen aus?
9. Welche Annahmen hat die Bundesregierung hinsichtlich Fahrleistungen, Verteilung der Fahrleistungen auf verschiedene Emissionsklassen etc. bei der Berechnung der Mautsätze in dem jüngst vorgelegten Referentenentwurf zur Novelle der Mauthöheverordnung (MautHV) getroffen?
10. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, dass sich die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte hinsichtlich Gewichtsklassen und Emissionsklassen (getrennte Darstellung in Tabelle für die einzelnen Jahre seit 2000) verändert haben?
11. Wie haben sich die Anteile der Fahrzeuge verschiedener Gewichtsklassen (KBA-Einteilung) an den gesamten Fahrleistungen und den mautpflichtigen Fahrleistungen auf Autobahnen in den vergangenen Jahren entwickelt (Darstellung in Tabelle für die einzelnen (Halb-)Jahre 2000 bis 2007)?
12. Geht die Bundesregierung von höheren Wegekosten für die kommenden Jahre aus, und werden diese durch Einnahmen aus der Lkw-Maut gedeckt?
13. Inwieweit stünden höhere Einnahmen auch tatsächlich für höhere Investitionen in die Bundesautobahnen zur Verfügung?

Berlin, den 5. Dezember 2007

**Dr. Guido Westerwelle und Fraktion**