

31 § 3 ABMG; § 1 MautHV; § 21 VwKostG; § 144 VwGO

Die Mauthöheverordnung in der vom 1.7.2003 bis zum 31.8.2007 geltenden Fassung ist unwirksam. Bei der Festsetzung der Höhe der Maut fehlt es an der nach § 3 Abs. 2 Satz 1 ABMG erforderlichen sachgerechten Berücksichtigung der Anzahl der Achsen, wenn in einer Achsklasse Fahrzeuggruppen mit unterschiedlicher Achszahl zusammengefasst werden, die für die Wegekosten in einem erheblich unterschiedlichen Maße verantwortlich sind.

Die beklagte Bundesrepublik Deutschland hat die bei der Ermittlung der Mautsätze angestellten Überlegungen, Berechnungen und prognostischen Bewertungen darzulegen, um die gerichtliche Überprüfung zu ermöglichen, ob sich die normierten Mautsätze sachgerecht im Sinne des § 3 Abs. 2 Satz 1 ABMG begründen lassen. Es ist nicht Aufgabe des Gerichts, bei unzureichendem Vortrag der Beklagten eigenständig oder ggf. mit sachverständiger Hilfe ein vollständig neues Rechenwerk aufzustellen.

Zur Bindungswirkung von Tatsachenfeststellungen und daran anknüpfenden rechtlichen Bewertungen der Revisionsinstanz nach Zurückverweisung eines Verfahrens zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht.

OVG NRW, Urt. v. 25.10.2012, 9 A 2054/07

Aus den Gründen:

Der Kl., ein Fuhrunternehmer, wehrte sich gegen die von der Bekl. für eine Fahrt mit seinem 3-achsigen Lkw für eine mautpflichtige Strecke von 203,7 km erhobene Maut in Höhe von 22,43 Euro. Mit seiner Klage machte er geltend, dass in der Mauthöheverordnung geregelte System der Mautsätze entspreche nicht den Vorgaben des § 3 Abs. 2 Satz 2 ABMG. Danach sei die Höhe der Maut u. a. unter sachgerechter Berücksichtigung der Anzahl der Achsen der Fahrzeuge festzusetzen. Durch die Bemessung der Gebührensätze in § 1 MautHV würden mittelschwere Lkw mit bis zu drei Achsen gegenüber Lkw mit vier und mehr Achsen weit über das Maß ihres Verursachungsbeitrags an den durch die Maut abzugelenden Wegekosten beteiligt. Die Bekl. trat dem entgegen und berief sich darauf, dass die Mautsätze auf der Grundlage der von der Arbeitsgemeinschaft Q. AG/J-Institut erstellten „Wegkostenrechnung für das Bundesfernstraßennetz“ (Wegkostengutachten) zutreffend ermittelt worden seien. Auf die Berufung des Kl. hatte der Senat die Differenzierung der Mautsätze in § 1 MautHV nach Achsklassen für mit höherrangigem Recht vereinbar gehalten und der Klage lediglich hinsichtlich eines Betrages von 0,02 Euro stattgegeben, weil dem Kl. infolge einer unzulässigen Rundung ein insoweit überhöhter Mautbetrag abverlangt worden war. Nachdem das BVerwG auf die Revision des Kl. die Sache zur anderweitigen Verhandlung und Entscheidung an den Senat zurückverwiesen hatte, hatte die Berufung nunmehr auch im Übrigen Erfolg.

Der Kl. hat einen Anspruch darauf, dass die Bekl. ihm die für die Benutzung einer mautpflichtigen Strecke entrichtete Maut auch hinsichtlich des noch nicht rechtskräftig zugesprochenen Betrags von 22,41 Euro erstattet.

Unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben des Revisionsurteils (I.) ist der geltend gemachte Erstattungsanspruch begründet, weil die Mauthöheverordnung in der hier maßgeblichen Fassung nicht den Anforderungen der gesetzlichen Ermächtigung in § 3 Abs. 2 Satz 1 ABMG entspricht, wonach die Mautsätze unter sachgerechter Berücksichtigung u. a. der Achszahl festzusetzen sind (II.).

I. Nachdem das BVerwG das Verfahren durch Urt. v. 4.8.2010 – 9 C 6.09 –, BVerwGE 137, 325, an den erkennenden Senat zurückverwiesen hat, bleibt zu prüfen, ob die Mauthöheverordnung (MautHV) vom 24.6.2003 (BGBl. I S. 1001) in der bis zum 31.8.2007 gültigen Fassung den Vorgaben des § 3 Abs. 2 Satz 1 des Autobahnmautgesetzes (ABMG) entspricht, und da-

mit § 1 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 3 Nr. 1 MautHV eine wirksame Rechtsgrundlage für die von dem Kl. beanstandete Mauterhebung ist.

Durch das Urteil des BVerwG ist geklärt, dass das Rechtsverhältnis zwischen der Bekl. und dem Kl., in dessen Rahmen die Maut erhoben wird, ein öffentlich-rechtliches Rechtsverhältnis ist. Ebenso steht fest, dass der Einbuchungsbeleg, dessen Aufhebung der Kl. ursprünglich begehrt hat, kein Verwaltungsakt i. S. d. § 35 Satz 1 VwVfG ist und dass das auf § 21 VwKostG zu stützende Erstattungsbegehren im Wege einer gegen die Bekl. nicht gegen die Beigeladene zu richtenden allgemeinen Leistungsklage geltend zu machen ist. Durch das Revisionsurteil ist darüber hinaus festgelegt, dass das in § 3 Abs. 2 Satz 1 ABMG, der die Ermächtigungsgrundlage für die von dem Kl. beanstandete Mauthöheverordnung darstellt, vorgesehene Differenzierungsmerkmal der Achszahl dem Gebührenzweck der Kostendeckung zuzuordnen ist und welche Anforderungen das weitere Tatbestandsmerkmal „sachgerecht“ an die Entscheidung des Verordnungsgebers stellt. Eine sachgerechte Berücksichtigung der Anzahl der Achsen i. S. d. Regelung setzt danach voraus, dass die Anzahl der Achsen der Fahrzeuge bei der Festsetzung der Höhe der Maut bereits dann und insoweit berücksichtigt wird, als eine eindeutige und quantifizierbare Korrelation zwischen bestimmten Kosten nach § 3 Abs. 2 Satz 2 ABMG von einigem Gewicht und der unterschiedlichen Anzahl von Achsen mautpflichtiger Fahrzeuge hergestellt werden kann.

Nach Maßgabe des Urteils des BVerwG hat der Senat vor allem zu klären, ob der Verordnungsgeber nach § 3 Abs. 2 Satz 1 ABMG eine weitere Spreizung der Mautsätze zwischen den Achsklassen der mautpflichtigen Fahrzeuge nach den Kapazitätskosten hätte vornehmen müssen.

II. Der Erstattungsanspruch des Kl. ergibt sich aus der gem. § 4 Abs. 1a Abs. 1 Nr. 2, Abs. 3 Nr. 1 MautHV für den Bereich der Mautentrichtung entsprechend anwendbaren Vorschrift des § 21 VwKostG. Nach § 21 Abs. 1 Halbsatz 1 VwKostG sind überzahlte oder zu Unrecht erhobene Kosten unverzüglich zu erstatten, zu Unrecht erhobene Kosten jedoch nur, soweit eine Kostenentscheidung noch nicht unanfechtbar geworden ist. Steht – wie hier – die Wirksamkeit der Rechtsgrundlage der Mauterhebung in Streit und stellt der Mautschuldner mit Blick auf die von ihm angenommene Unwirksamkeit der Rechtsgrundlage jede Leistungspflicht in Abrede, ist Grundlage für den Erstattungsanspruch die zweite Alternative dieser Regelung (vgl. BVerwG, Urt. v. 4.8.2010 – 9 C 6.09 –, BVerwGE 137, 325).

Die Voraussetzungen dieser Vorschrift liegen vor. Die Bekl. hat die Maut von dem Kl. zu Unrecht erhoben, weil es an einer wirksamen Rechtsgrundlage für die Mauterhebung fehlt. Die Mauthöheverordnung in der hier maßgeblichen Fassung, aus deren § 1 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 3 Nr. 1 sich die Höhe der zu entrichtenden Maut ergibt, ist unwirksam. Sie genügt den Vorgaben des § 3 Abs. 2 Satz 1 ABMG nicht. Bei der Festsetzung der Mautsätze in der hier einschlägigen Fassung der Mauthöheverordnung hat die Bundesregierung es an einer sachgerechten Berücksichtigung der Anzahl der Achsen der Lkw fehlen lassen.

Eine sachgerechte Berücksichtigung der Anzahl der Achsen i. S. d. Vorschrift setzt voraus, dass immer dann, wenn eine eindeutige und quantifizierbare Korrelation zwischen bestimmten Kosten nach § 3 Abs. 2 Satz 2 ABMG von einigem Gewicht und der unterschiedlichen Anzahl von Achsen mautpflichtiger Fahrzeuge hergestellt werden kann, diese Kosten auch achszahlbezogen zugeordnet werden. Insoweit belässt das Gesetz dem Verordnungsgeber keinen Spielraum.

Das Erfordernis einer sachgerechten Kostenverteilung bedeutet zum einen, dass bestimmte Kostenarten, bei denen ein eindeutiger und quantifizierbarer Zusammenhang zu den Achszahlen hergestellt werden kann, im Rahmen der Allokationsrechnung zwingend achszahlbezogen zuzuordnen sind. Es bedeutet zum anderen aber auch, dass die Bildung von Achsklassen, innerhalb derer Fahrzeuge mit unterschiedlicher Achszahl in gleicher Weise bemautet werden, diese sachgerechte Kostenverteilung widerspiegeln muss. Eine Kostenverteilung ist nämlich (auch) dann nicht mehr sachgerecht, wenn in einer Achsklasse Fahrzeuge zusammengefasst werden, die für die Wegekosten in einem erheblich unterschiedlichen Maße verantwortlich sind, und wenn durch die achsklassenbezogene Bemautung einer

Fahrzeuggruppe Kosten angelastet werden, für die sie keine Verantwortung trägt. In diesem Fall wird eine möglicherweise in einem ersten Schritt sachgerecht vorgenommene Verteilung der Wegekosten nach Achszahlen dadurch konterkariert, dass in einem zweiten Schritt Fahrzeuge mit unterschiedlichen Achszahlen und unterschiedlicher Verantwortlichkeit für die Wegekosten gleich hohen Mautsätzen unterworfen werden.

Dabei ist letztlich entscheidend, ob sich die normierten Mautsätze sachgerecht begründen lassen. Die Darlegungslast hierfür trifft allerdings die Bkl. Die Ermittlung der Mautsätze beruht auf komplexen Überlegungen, bei denen neben konkreten Berechnungen auch prognostische Bewertungen und Abschätzungen sowie – hinsichtlich der emissionsbezogenen Spreizung – politische Einschätzungen eine Rolle spielen.

Ausgehend von diesen Grundsätzen genügt die Mauthöheverordnung den Anforderungen des § 3 Abs. 2 Satz 1 ABMG nicht.

In tatsächlicher Hinsicht geht der Senat davon aus, dass die Ermittlung der Mautsätze auf den Berechnungen beruht, die die sachverständigen Zeugen Prof. Dr. T. und Dr. S. in der mündlichen Verhandlung erläutert und durch Vorlage von Excel-Tabellen näher konkretisiert haben (dazu 1.). Ausgehend von den dieser Berechnung zugrunde liegenden tatsächlichen Annahmen trägt die Normierung von nur zwei Achsklassen den unterschiedlichen Kostenanteilen, die sich verschiedenen mautpflichtigen Fahrzeugkategorien in Korrelation zur Achszahl zuordnen lassen, nicht hinreichend Rechnung, weil in der Achsklasse 1 unterschiedliche Fahrzeugkategorien zusammengefasst sind, die in sehr unterschiedlichem Maße Anteil an den dieser Achsklasse zugerechneten Kosten haben (dazu 2.). Nichts anderes ergäbe sich, wenn man den Vortrag des Kl. als wahr unterstellte, dass dreiachsigen Fahrzeugen, weil sie typischerweise leichter sind als in den Berechnungen der Gutachter angenommen, ein zu hoher Anteil der gewichtsabhängigen Kosten zugeordnet worden ist (dazu 3.). Auf die im vorliegenden Verfahren zutage getretenen weiteren Bedenken gegen die Sachgerechtigkeit der Kostenverteilung kommt es danach nicht an (dazu 4.).

1. Hinsichtlich der zunächst zu klärenden Tatsachenfrage, auf welchen Berechnungen die in der hier maßgeblichen Mauthöheverordnung geregelten Mautsätze beruhen, stellt der Senat – da die Begründung der Bundesregierung (BR-Drs. 142/03 S. 1) hierzu keine Aussagen enthält – auf die Erläuterungen der insoweit darlegungspflichtigen Bkl. ab, die sich hierbei auf die Ersteller des Wegekostengutachtens bezogen hat.

a) Eine differenzierte Berücksichtigung der Kapazitätskosten ist bei der achszahlbezogenen Kostenverteilung möglich und zur sachgerechten Berücksichtigung der Achszahl i. S. d. § 3 Abs. 2 Satz 1 ABMG geboten. Aus der Stellungnahme des Prof. Dr. T. und des Dr. S. vom 17.6.2011 ergibt sich nämlich, dass eine eindeutige und quantifizierbare Korrelation zwischen diesem – unter den verschiedenen Kostenarten größten – Kostenblock und der unterschiedlichen Anzahl von Achsen mautpflichtiger Fahrzeuge hergestellt werden kann. Zwar wird in dieser Stellungnahme eine „eindeutige Korrelation im statistischen Sinne einer signifikanten, monokausalen Korrelation“ verneint. Eine solche signifikante monokausale Korrelation ist aber auch nicht erforderlich. Hinzu kommt, dass auch im Wegekostengutachten bei der Kostenverteilung dieser Maßstab ersichtlich nicht angewendet, sondern auf „sachlogische Zusammenhänge“ und „Plausibilität“ abgestellt wurde.

Einen danach genügenden faktischen sachlogischen Zusammenhang zwischen den Kapazitätskosten und der Anzahl der Achsen bejahen Prof. Dr. T. und Dr. S. indessen in der oben genannten Stellungnahme. Das entspricht den Ausführungen im Wegekostengutachten, „dass letztlich die Achszahl bei Lkw ein brauchbares Orientierungsmaß für den dynamischen Flächenverbrauch darstellt“ und „dass ungefähr proportional mit der Achszahl eines Fahrzeugs dessen dynamischer Flächenverbrauch steigt“. Dass eine eindeutige und quantifizierbare Korrelation zwischen den Kapazitätskosten und der Anzahl der Achsen besteht, belegen grundsätzlich auch die von Prof. Dr. T. und Dr. S. vorgelegten Berechnungen.

Wären aber die Kapazitätskosten, obgleich es sich bei ihnen um den größten Kostenblock handelt, nicht bei der achszahlbezogenen Differenzierung der Mautsätze berücksichtigt worden, hätten die in der Mauthöheverordnung festgesetzten Mautsätze

bereits mit Blick darauf den Vorgaben des § 3 Abs. 2 Satz 1 ABMG nicht genügt; die Mauthöheverordnung wäre schon deshalb unwirksam.

b) Zugunsten der Bkl. geht der Senat allerdings nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme davon aus, dass die Kapazitätskosten bei der Ermittlung der Mautsätze – entsprechend den Berechnungen, die die sachverständigen Zeugen Prof. Dr. T. und Dr. S. in der mündlichen Verhandlung erläutert und durch Vorlage von Excel-Tabellen näher konkretisiert haben – achszahlbezogen differenziert berücksichtigt worden sind. (wird ausgeführt).

2. Die Mauthöheverordnung ist mangels sachgerechter Berücksichtigung der Anzahl der Achsen jedenfalls deshalb unwirksam, weil die Bildung der Achsklasse 1, also die Zusammenfassung der zwei- und der dreiachsigen Fahrzeuge in dieser Achsklasse, nicht i. S. d. § 3 Abs. 2 Satz 1 ABMG sachgerecht ist.

Wie bereits dargelegt, ist bei der Bildung von Achsklassen eine sachgerechte Berücksichtigung der Anzahl der Achsen i. S. d. § 3 Abs. 2 Satz 1 ABMG nicht mehr gegeben, wenn dadurch eine Fahrzeuggruppe deutlich mehr Kosten zu tragen hat, als ihr nach der Wegekostenrechnung aufgrund ihrer Achszahl zugeordnet werden kann. Hiervon ausgehend ist die Zusammenfassung der zwei- und dreiachsigen Fahrzeuge in der Achsklasse 1 unzulässig, weil damit für zweiachsige Fahrzeuge ein ebenso hoher Mautsatz wie für dreiachsige Fahrzeuge erhoben wird, obgleich zweiachsige Fahrzeuge in einem wesentlich geringeren Umfang für die umzulegenden Wegekosten verantwortlich sind.

Die nunmehr vorgelegten Berechnungsgrundlagen der Allokationsrechnung zeigen, dass die Fahrzeuge der Achsklasse 1 keine homogene Gruppe bilden, sondern vielmehr in Bezug auf die Kostenverantwortung wesentliche Unterschiede zwischen den zweiachsigen und den dreiachsigen Fahrzeugen bestanden.

Diese Unterschiede spiegeln sich auch bei der Kostenverteilung wider: Soweit die Wegekosten gewichtet verteilt wurden – das betrifft die gewichtsabhängigen Kosten (AASHO-Formel) und die Kapazitätskosten (Äquivalenzziffern) –, ist festzustellen, dass den dreiachsigen Fahrzeugen ein deutlich höherer Anteil an Wegekosten anzulasten ist als den zweiachsigen Fahrzeugen. Nimmt man die Kapazitätskosten in den Blick, die 43,7 % der unter den mautpflichtigen Fahrzeugen aufzuteilenden Kosten ausmachen, zeigt sich dies schon anhand der den Fahrzeugen zugewiesenen Äquivalenzziffern. Für die zweiachsigen Fahrzeuge gelten die Äquivalenzziffern 2,5, 2,7 und 2,9, während den dreiachsigen Fahrzeugen die Äquivalenzziffer 3,63 zugeschrieben wurde. Die nach Äquivalenzziffern gewichteten Fahrleistungen veranschaulichen, dass die dreiachsigen Fahrzeuge – wie ein Vergleich mit den ungewichteten Fahrleistungen ergibt – im überdurchschnittlich hohen Maße für die Kapazitätskosten innerhalb der Achsklasse 1 verantwortlich sind. Denn die für dreiachsige Fahrzeuge nach Äquivalenzziffern gewichteten Fahrleistungen machen – bei einem tatsächlichen Fahrleistungsanteil von 29,3 % – rund 36,4 % der nach Äquivalenzziffern gewichteten Fahrleistungen innerhalb der Achsklasse 1 aus.

Diese vermehrte Kostenbelastung der dreiachsigen Fahrzeuge wird durch die Verteilung der gewichtsabhängigen Kosten nach der AASHO-Formel nicht ausgeglichen. Dies lässt sich unmittelbar aus der Tabelle erschen. Zwar werden hier den dreiachsigen Fahrzeugen im Vergleich zu den von ihnen erbrachten ungewichteten Fahrleistungen weniger Kosten zugeschrieben (28,2 %). Damit werden ihnen aber nur 1,1 Prozentpunkte weniger Kosten angelastet, als es ihren tatsächlichen Fahrleistungen (29,3 %) entspricht. Darüber hinaus machen die gewichtsabhängigen Kosten nur 17,4 % der unter den mautpflichtigen Fahrzeugen zu verteilenden Kosten aus.

Dass den zweiachsigen Fahrzeugen durch die Zusammenfassung mit den dreiachsigen Fahrzeugen in der Achsklasse 1 über den einheitlichen Mautsatz Kosten auferlegt werden, die sie ohne die Achsklassenbildung nicht zu tragen hätten, haben Prof. Dr. T. und Dr. S. in der mündlichen Verhandlung bestätigt, indem sie ausgeführt haben: „Aus der Tabelle kann abgelesen werden, dass Fahrzeuge mit nur zwei Achsen, wenn sie eine eigene Achsklasse bilden würden, insbesondere wegen der niedrigeren Äquivalenzziffern insgesamt mit einem niedrigeren Mautsatz zu belegen wären. Der Mautsatz für die Achsklasse 1 ergibt

sich aus der Zusammenfassung der Zwei- und Dreiachser in einer Klasse.“

Auch mit Blick auf die Befugnis des Ordnungsgebers, bei der Schaffung von Gebührentatbeständen zu pauschalieren und zu typisieren, ist die Zusammenfassung der zwei- und dreiachsigen Fahrzeuge in einer Achsklasse nicht gerechtfertigt. Dabei kann offenbleiben, ob und inwieweit eine solche Befugnis des Ordnungsgebers auch bei der Beurteilung einer „sachgerechten“ Festsetzung der Mautsätze nach der Anzahl der Achsen besteht. Denn die Grenzen einer im Gebührenrecht zulässigen Pauschalierung und Typisierung. (vgl. hierzu: BVerwG, Beschl. v. 28.3.1995 – 8 N 3.93 –, DÖV 1995, 826, juris, Rn. 11, und v. 11.11.2011 – 9 B 41.11 –, juris, Rn. 2) wären schon deshalb überschritten, weil mit Blick auf die Fahrleistungsanteile von 70,7 % zu 29,3 % keine der beiden Fahrzeuggruppen einen nur zu vernachlässigenden Anteil der Achsklasse 1 bildet, für den die Schaffung einer differenzierenden Regelung unter Umständen nicht verlangt werden könnte. Darüber hinaus haben die Bkl. und die von ihr beauftragten Sachverständigen auch keine Gesichtspunkte vorgetragen, die ein verwaltungspraktisches Bedürfnis für die Zusammenfassung dieser beiden Fahrzeuggruppen in einer Achsklasse begründen könnten, noch sind solche Gesichtspunkte ersichtlich.

Prof. Dr. T. und Dr. S. haben in der mündlichen Verhandlung vor allem auf eine einfachere Kontrollierbarkeit und Zuordnung hingewiesen. Warum aber die Kontrolle und Zuordnung der mautpflichtigen Fahrzeuge wesentlich schwieriger sein sollte, wenn die in der Achsklasse 1 zusammengefassten Fahrzeuge getrennt betrachtet würden, erschließt sich nicht. Dass sich der Verwaltungsaufwand verlagert und sich ggf. auch geringfügig erhöht, reicht zur Begründung eines verwaltungspraktischen Bedürfnisses nicht aus.

3. Es besteht kein Anlass, dem Vortrag des Kl., dass die Fahrzeuge der Achsklasse 1 im Hinblick auf ihre Kostenanteile keine inhomogene Gruppe darstellten, weil die Kategorie der dreiachsigen Fahrzeuge in den Berechnungen der Wegekostengutachter nicht repräsentativ dargestellt sei, in tatsächlicher Hinsicht nachzugehen. Unabhängig davon, dass sich die für die Sachgerechtigkeit der Kostenverteilung darlegungspflichtige Bkl. diesen Vortrag des Kl. nicht zu eigen gemacht hat, führt der Vortrag des Kl. auch bei Wahrunterstellung nicht dazu, dass die Mauthöherverordnung in der hier maßgeblichen Fassung den Vorgaben des § 3 Abs. 2 Satz 1 ABMG genügt.

Stellte sich heraus, dass in die Allokationsrechnung tatsächlich – wie vom Kl. geltend gemacht – Fahrzeugarten als repräsentativ für bestimmte Gewichts- und Achskonfigurationen eingestellt worden sind, die aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht hätten eingestellt werden dürfen, oder dass andere Fahrzeugarten bei der Berechnung hätten berücksichtigt werden müssen, wäre die Mauthöherverordnung unwirksam, weil sie auf einer unzutreffenden Berechnungsgrundlage beruhte. Die von § 3 Abs. 2 Satz 1 ABMG geforderte sachgerechte Berücksichtigung der Anzahl der Achsen bei der Festsetzung der Höhe der Maut setzt eine Kostenrechnung voraus, in der die Achskonfigurationen auf der Basis der zum Zeitpunkt der Erstellung der Rechnung zur Verfügung stehenden Erkenntnisse – vorbehaltlich zulässiger Pauschalierung und Typisierung – wirklichkeitstreu abgebildet werden. In die Berechnung dürfen – anders ausgedrückt – keine Fahrzeugarten eingestellt werden, die tatsächlich auf den Bundesautobahnen nicht verkehren bzw. unter Berücksichtigung der nach § 34 StVZO zulässigen Achslasten nicht verkehren dürfen. Ebenso wenig darf die Berechnung besonders häufig auftretende Fahrzeugarten unberücksichtigt lassen. Sachwidrig wäre es aber vor allem, wenn die Gruppe der dreiachsigen Fahrzeuge allein durch eine – zumal besonders schwere – Fahrzeugart repräsentiert würde, die tatsächlich kaum auf Autobahnen verkehrt. Dies hätte zur Folge, dass den dreiachsigen Fahrzeugen – und damit zugleich der Achsklasse 1, in der diese mit den zweiachsigen Fahrzeugen zusammengefasst sind – Kosten angelastet würden, die dieser Fahrzeugart bzw. Achsklasse tatsächlich nicht zuzuordnen sind.

4. Da das Klagebegehren nach alledem bereits deshalb begründet ist, weil die Mauthöherverordnung in der hier maßgeblichen Fassung schon aufgrund der Achsklasseneinteilung den Anforderungen der Ermächtigungsgrundlage des § 3 Abs. 2 Satz

1 ABMG nicht genügt und mithin unwirksam ist, bedarf die Frage keiner Entscheidung, ob die Zusammenfassung der zwei- und dreiachsigen Lkw in einer Achsklasse auch gegen Art. 3 Abs. 1 GG verstößt.