



BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

BESCHLUSS

BVerwG 9 B 6.13
OVG 9 A 2054/07

In der Verwaltungsstreitsache

hat der 9. Senat des Bundesverwaltungsgerichts
am 16. Mai 2013

durch den Vorsitzenden Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Bier,
den Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Christ und
die Richterin am Bundesverwaltungsgericht Dr. Bick

beschlossen:

Das Urteil des Oberverwaltungsgerichts für das Land
Nordrhein-Westfalen vom 25. Oktober 2012, berichtigt
durch Beschluss vom 9. Januar 2013, wird aufgehoben.

Der Rechtsstreit wird zur anderweitigen Verhandlung und
Entscheidung an das Oberverwaltungsgericht zurückver-
wiesen.

Die Entscheidung über die Kosten bleibt der Schlus-
scheidung vorbehalten.

Der Wert des Streitgegenstandes wird für das Beschwer-
deverfahren auf 22,41 € festgesetzt.

G r ü n d e :

- 1 Die zulässige Beschwerde ist begründet. Zwar rechtfertigt das Beschwerdevorbringen nicht die Zulassung der Revision wegen grundsätzlicher Bedeutung der Rechtssache (1.) oder wegen Divergenz (2.). Die Beschwerde macht jedoch erfolgreich einen Verfahrensmangel geltend (3.). Dies führt zur Aufhebung des

angefochtenen Urteils und zur Zurückverweisung der Rechtssache an das Oberverwaltungsgericht (§ 133 Abs. 6 i.V.m. § 132 Abs. 2 Nr. 3 VwGO).

2 1. Die Grundsatzrügen (§ 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO) greifen nicht durch.

3 a) Die Frage,

„Folgt aus dem Erfordernis der sachgerechten Berücksichtigung der Anzahl der Achsen in § 3 Abs. 2 ABMG, dass der Verordnungsgeber keinen Spielraum für die Gestaltung der Gebührentatbestände mehr hat?“,

rechtfertigt nicht die Zulassung der Revision. Denn die einschlägigen Maßstäbe sind bereits dem Urteil vom 4. August 2010 zu entnehmen - BVerwG 9 C 6.09 - (BVerwGE 137, 325 = Buchholz 401.84 Benutzungsgebühren Nr. 109; jeweils Rn. 29), mit dem die Rechtssache an das Oberverwaltungsgericht zurückverwiesen wurde.

4 aa) Soweit es um die rechnerische Ermittlung und Verteilung der Wegekosten auf die beiden nach der einschlägigen Mauthöheverordnung - MauthV - vom 24. Juni 2003 (BGBl I 2003 S. 1001; nunmehr Anlage zu § 14 BFStrMG) maßgeblichen Achsklassen geht, sind die Mautsätze in dem Umfang zwischen den Achsklassen zu differenzieren, in dem eine eindeutige und quantifizierbare Korrelation zwischen bestimmten Kosten nach § 3 Abs. 2 Satz 2 ABMG a.F. (§ 3 Abs. 2 Satz 2 BFStrMG n.F.) von einigem Gewicht und der unterschiedlichen Anzahl von Achsen mautpflichtiger Fahrzeuge hergestellt werden kann. Das Bundesverwaltungsgericht hat ferner bereits klargestellt, dass das Gesetz dem Verordnungsgeber insoweit keinen Gestaltungsspielraum lässt. Von diesen Grundsätzen ist auch das Oberverwaltungsgericht ausgegangen. Es ist nicht erkennbar, dass die vorliegende Rechtssache Gelegenheit zur Fortentwicklung dieser Rechtsprechung geben könnte. Das gilt auch, soweit die Grundsatzrüge Klärungsbedarf hinsichtlich der Frage sehen sollte, ob eine „monokausale“ Korrelation zwischen bestimmten Kosten und der Achszahl vorliegen muss. Das Oberverwaltungsgericht weist zu Recht darauf hin, dass ein solches Erfordernis auf der Grundlage des Urteils vom 4. August 2010 zu verneinen ist. So fehlt es an einer eindeutigen und quantifizierbaren Korrelation zwischen den für Ge-

wichtsklassen der Fahrzeuge ermittelten Kapazitätskosten und der Achszahl nicht bereits deshalb, weil diese Kosten nur indirekt über eine Äquivalenzziffer auf die Achszahl bezogen werden können (vgl. Urteil vom 4. August 2010 - BVerwG 9 C 6.09 - Buchholz 401.84 Benutzungsgebühren Nr. 109 Rn. 34 <insoweit nicht veröffentlicht in BVerwGE 137, 325>) oder weil die Achszahl ausweislich des Wegekostengutachtens mit Blick auf Fahrzeuglänge, Beschleunigung und Sicherheitsabstand ein lediglich „brauchbares Orientierungsmaß“ für den dynamischen Flächenverbrauch und damit die Kapazitätskosten darstellt (Urteil vom 4. August 2010 a.a.O. Rn. 32). Auch die vom Gewicht der Fahrzeuge abhängigen Kosten, die zunächst nach Achskategorien und Gewichtsklassen ermittelt wurden, konnten nur aufgrund von Wertungen (Gewichtung nach der AASHO-Funktion) der Anzahl der Achsen zugeordnet werden (Urteil vom 4. August 2010 a.a.O. Rn. 27).

- 5 bb) Dagegen steht dem Ordnungsgeber bei der nach § 3 Abs. 2 Satz 1 ABMG a.F. (§ 3 Abs. 2 Satz 1 BFStrMG n.F.) gebotenen „sachgerechten“ Differenzierung der Mautsätze nach der Achszahl der mautpflichtigen Fahrzeuge ein Gestaltungsspielraum zu, soweit es nicht nur um die rechnerische Ermittlung und Verteilung der von der Achszahl abhängigen Wegekosten, sondern um die Aufteilung der Fahrzeuge in Achsklassen geht. So ist schon auf der Grundlage des Urteils vom 4. August 2010 (a.a.O. siehe insbesondere Rn. 25) ersichtlich und bedarf nicht der Klärung in einem weiteren Revisionsverfahren, dass der Ordnungsgeber bei der Ausgestaltung der Bemessungsgrundlage (Einteilung der Achsklassen) freier ist als bei der Ermittlung des Gebührensatzes nach Maßgabe der Kostenverursachung (Verteilung der Wegekosten auf bereits vorgegebene Achsklassen). Nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung können Durchbrechungen des Gleichheitssatzes durch Typisierungen und Pauschalierungen insbesondere bei der Regelung von Massenerscheinungen durch Erwägungen der Verwaltungsvereinfachung und -praktikabilität gerechtfertigt sein, solange die durch jede typisierende Regelung entstehende Ungerechtigkeit - hier die Zusammenfassung von Fahrzeugen in einer Achsklasse mit einheitlichem Mautsatz trotz unterschiedlicher Kostenverantwortlichkeit - noch in einem angemessenen Verhältnis zu den erhebungstechnischen Vorteilen der Typisierung steht und die Zahl der „Ausnahmen“ gering ist (Beschlüsse vom

28. März 1995 - BVerwG 8 N 3.93 - Buchholz 401.84 Benutzungsgebühren Nr. 75 S. 36 m.w.N. und vom 30. April 2009 - BVerwG 9 B 60.08 - Buchholz 401.9 Beiträge Nr. 57 Rn. 5; zur Typisierungsbefugnis vgl. auch BVerfG, Urteil vom 28. April 1999 - 1 BvL 11/94 u.a. - BVerfGE 100, 138 <174> und Beschluss vom 4. April 2001 - 2 BvL 7/98 - BVerfGE 103, 310 <319>). Die Berücksichtigung dieser Aspekte bei der Einteilung der Achsklassen entspricht dem Gebot der „Sachgerechtigkeit“ nach § 3 Abs. 2 Satz 1 ABMG a.F. (§ 3 Abs. 2 Satz 1 BFStrMG n.F.), zumal es bei der Ausgestaltung der Mauterhebung ebenfalls um die Regelung von Massenvorgängen geht. Dabei ist zusätzlich zu berücksichtigen, dass dem Normgeber bei der Bewältigung komplexer Sachverhalte, die mit der Einführung eines neuen Massenverfahrens (wie hier zur Erhebung streckenbezogener Mautgebühren für schwere Nutzfahrzeuge) bei noch ungenügender Datenbasis verbunden ist, ein angemessener Zeitraum zur Sammlung von Erfahrungen eingeräumt werden muss, innerhalb dessen er sich mit gröberen Typisierungen und Generalisierungen begnügen darf (BVerfG, Beschluss vom 8. April 1987 - 2 BvR 909/82 u.a. - BVerfGE 75, 108 <162>; Kammerbeschluss vom 17. November 2004 - 2 BvL 10/02 - NVwZ 2005, 440).

6 Übereinstimmend hat das Oberverwaltungsgericht eine Befugnis des Verordnungsgebers zur Typisierung und Pauschalierung bei der Gestaltung der Achsklassen unterstellt und angenommen, dass er hierbei Gründe der Verwaltungspraktikabilität berücksichtigen darf. Insoweit verfehlt die von der Beschwerde aufgeworfene Frage bereits die maßgebliche Rechtsauffassung des Oberverwaltungsgerichts.

7 b) Nicht zur Zulassung der Revision führt auch die Frage:

„Kann der Vortrag eines als Parteigutachter in das Verfahren eingeführten Sachverständigen, der durch das Gericht als Zeuge, sachverständiger Zeuge oder Sachverständiger vernommen wird, dem Beteiligten als eigener Vortrag zugerechnet werden oder handelt es sich gegebenenfalls um eine neue Tatsachenfeststellung, zu der auch dem Beteiligten, der den Sachverständigen als Parteigutachter eingeführt hat, die Möglichkeit der weiteren Äußerung gegeben werden muss?“

- 8 Es fehlt bereits an einer hinreichenden Darlegung der Entscheidungserheblichkeit. Die Beschwerde zeigt nicht auf, dass die angefochtene Entscheidung auf als Vorbringen der Beklagten gewertete Aussagen der vom Gericht in der mündlichen Verhandlung als Zeugen, sachverständige Zeugen und Sachverständige vernommenen - von der Beklagten beauftragten - Gutachter Prof. Dr. T. und Dr. S. gestützt ist. Das ist im Übrigen auch nicht erkennbar. Soweit das Oberverwaltungsgericht von einem neuen Vorbringen der Beklagten nach Zurückverweisung der Rechtssache durch das Bundesverwaltungsgericht zur Frage der Berücksichtigung der Kapazitätskosten bei der Achszahldifferenzierung, der Verteilung der Gewichtsklassen innerhalb der Achsklasse 1 und einer überproportionalen Belastung der Achsklasse 1 mit gewichtsabhängigen Kosten ausgegangen ist, hat es sich nicht auf die Aussagen von Prof. Dr. T. und Dr. S. in der mündlichen Verhandlung, sondern auf die von diesen Gutachtern verfassten schriftlichen Stellungnahmen vom 17. Juni 2011 und vom 23. Januar 2012 gestützt, die beide von der Beklagten vorgelegt worden waren. Soweit das angefochtene Urteil hierzu ergänzend auf Ausführungen der Gutachter in der mündlichen Verhandlung verweist, wird ausdrücklich festgestellt, dass die Beklagte sich diese Angaben zu eigen gemacht habe; diese Feststellung greift die Beschwerde als solche nicht an. Davon abgesehen ist die Grundsatzzüge auch deshalb nicht tragfähig, weil die Beschwerde zum einen die Richtigkeit der Angaben der Gutachter zu den oben genannten Punkten nicht in Abrede stellt, und weil das Oberverwaltungsgericht zum anderen die Befugnis zur erneuten Überprüfung der achszahlbezogenen Verteilung der Kosten nach Zurückverweisung der Rechtssache nicht nur aus einem neuen Tatsachenvorbringen der Beklagten, sondern auch aus fehlenden rechtlichen Vorgaben in der Revisionsentscheidung hergeleitet hat.
- 9 Soweit das Oberverwaltungsgericht außerdem darauf abstellt, dass die Mauthöheverordnung „unter Zugrundelegung des eigenen Vortrags der Beklagten“ unwirksam ist, bezieht sich dies offenkundig nicht maßgeblich auf Vorbringen der Gutachter Prof. Dr. T. und Dr. S. in der mündlichen Verhandlung, sondern auf Berechnungen in Excel-Dateien, die vom Oberverwaltungsgericht im Wege des Augenscheins ausgewertet wurden. Auf die Angabe der beiden Gutachter

in der mündlichen Verhandlung, aus der Tabelle könne abgelesen werden, dass zweiachsige Fahrzeuge bei einer eigenen Achsklasse mit einem niedrigeren Mautsatz zu belegen wären, stellt das Oberverwaltungsgericht nur zur Bestätigung der eigenen Auswertung der Excel-Tabellen ab. Im Übrigen ist die Grundsatzrüge auch insoweit nicht entscheidungserheblich, weil die Richtigkeit der insoweit von den genannten Gutachtern in der mündlichen Verhandlung gemachten Angaben nicht bestritten wird.

10 Soweit das Oberverwaltungsgericht die Annahme, es seien keine Rechtfertigungsgründe für die Achsklasseneinteilung erkennbar, auch auf die Ausführungen von Prof. Dr. T. und Dr. S. gestützt haben sollte, hat es diese nicht als eigenes Vorbringen der Beklagten gewertet. Denn im angegriffenen Urteil wird klargestellt, dass das Gericht seine Überzeugung, ausschlaggebend für die Einteilung in die beiden Achsklassen sei letztlich (nur) eine entsprechende Vorgabe des Bundesverkehrsministeriums gewesen, aufgrund der Befragung der beiden Sachverständigen (sowie der Zeugin Dr. I.) in der mündlichen Verhandlung gewonnen hat. Ob der Beklagten unter Beachtung der Pflicht zur Gewährung rechtlichen Gehörs noch die Möglichkeit zu einer diesbezüglichen weiteren Äußerung hätte eingeräumt werden müssen, ist eine Frage des Einzelfalls, die nach Maßgabe der dazu in der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zu beantworten ist, aber keinen darüber hinausgehenden allgemeinen Klärungsbedarf erkennen lässt.

11 c) Ebenfalls nicht durchzudringen vermag die Beschwerde mit der Frage:

„Ist die Behörde, die eine Gebührenzahlung des Gebührenschuldners entgegengenommen hat, im Erstattungsprozess darlegungspflichtig dafür, dass der Verordnungsgeber sich bei der Regelung des maßgeblichen Gebührentatbestandes im Rahmen des ihm zustehenden Ermessens gehalten hat?“

12 Es ist bereits zweifelhaft, ob die Frage in dieser Allgemeinheit in einem Revisionsverfahren geklärt werden kann. Sie ist jedenfalls weder entscheidungserheblich noch klärungsbedürftig.

- 13 Soweit es um die maßgebliche Aussage des Oberverwaltungsgerichts geht, die in der Achsklasse 1 zusammengefassten zwei- und dreiachsigen Fahrzeuge stellten mit Blick auf ihre Kostenanteile keine homogene Gruppe dar, spielt die Darlegungslast der Beklagten keine Rolle. Das Oberverwaltungsgericht stützt diese Aussage nämlich, wie bereits ausgeführt, auf eine eigene Auswertung der von Dr. S. vorgelegten Excel-Dateien zur Kostenverteilung. Das gilt auch für die weitere Annahme des Oberverwaltungsgerichts, die jeweiligen Anteile der zwei- und dreiachsigen LKW an der Gesamtfahrleistung dieser in der Achsklasse 1 zusammengefassten Fahrzeuge seien so groß, dass allein die Befugnis zur Typisierung und Pauschalierung von Gebührentatbeständen einen einheitlichen Mautsatz trotz unterschiedlicher Kostenverursachung nicht rechtfertigen könne. Das Oberverwaltungsgericht hat diese Annahme nicht außerdem mit einer unzureichenden Darlegung seitens der Beklagten begründet.
- 14 Zwar geht das Oberverwaltungsgericht bei der Frage, ob Gründe der Verwaltungspraktikabilität die Zusammenfassung der zwei- und dreiachsigen Fahrzeuge in einer Achsklasse mit demselben Mautsatz rechtfertigen, von einer unzureichenden Darlegung durch die Beklagte aus. Es ist jedoch weder hinreichend dargetan noch sonst ersichtlich, dass sich in diesem Zusammenhang in einem Revisionsverfahren zu klärende Fragen zur Darlegungslast (treffender: Mitwirkungslast) stellen könnten. Nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung muss ein Beteiligter die in seinen Erkenntnisbereich bzw. in seine Sphäre fallenden Tatsachen substantieren, um Anlass zu weiterer gerichtlicher Sachverhaltsermittlung zu geben (vgl. Urteil vom 7. November 1986 - BVerwG 8 C 27.85 - Buchholz 310 § 86 Abs. 1 Nr. 181 S. 50 m.w.N.). Es liegt auf der Hand, dass es danach Sache der Behörde ist aufzuzeigen, welche verwaltungspraktischen Gründe für die Pauschalierung eines Gebührentatbestandes maßgeblich sind. Einen Klärungsbedarf zeigt die Beschwerde auch nicht mit ihrem Hinweis auf den allgemeinen Rechtsgrundsatz auf, wonach jeder Beteiligte die Beweislast für das Vorliegen der Tatsachen trägt, aus denen er eine für ihn günstige Rechtsfolge herleitet, hier also der Kläger für das Vorliegen der Voraussetzungen des von ihm geltend gemachten Erstattungsanspruchs. Dieser Rechtsgrundsatz greift erst im Falle der Nichterweislichkeit von Tatsachen trotz Ausschöpfung aller geeigneten und zumutbaren Aufklärungsmöglichkeiten (vgl. Ur-

teil vom 13. April 2005 - BVerwG 10 C 8.04 - Buchholz 401.68 Vergnügungssteuer Nr. 39 S. 51). Die von der Beschwerde aufgeworfene Frage betrifft jedoch die Reichweite der gerichtlichen Aufklärungspflicht mit Blick auf Umstände, die zur Sphäre eines Beteiligten gehören.

- 15 2. Eine Divergenz im Sinne des § 132 Abs. 2 Nr. 2 VwGO ist nicht hinreichend bezeichnet (§ 133 Abs. 3 Satz 3 VwGO).
- 16 a) Die Beschwerde meint zum einen, das Oberverwaltungsgericht habe abweichend vom Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 22. Februar 2007 - BVerwG 4 B 2.07 - (Buchholz 310 § 144 VwGO Nr. 74) den Rechtssatz aufgestellt, dass § 144 Abs. 6 VwGO keine Bindung an die rechtliche Beurteilung des Zurückverweisungsurteils normiere. Das trifft nicht zu. Das Oberverwaltungsgericht hat eine solche Bindungswirkung ausdrücklich angenommen, wie die Beschwerde selbst einräumt. Es trifft auch nicht zu, dass das Oberverwaltungsgericht nur scheinbar von einer Bindung ausgegangen ist, sich bei seinen weiteren Ausführungen jedoch tatsächlich von der gegenteiligen Auffassung hat leiten lassen und damit konkludent einen abweichenden Rechtssatz aufgestellt hat. Mit der Erwägung, die Aussagen des Bundesverwaltungsgerichts zur Sachgerechtigkeit der Achsklasseneinteilung ließen Raum für eine erneute Überprüfung nach Zurückweisung der Rechtssache, hat das Oberverwaltungsgericht gerade zu erkennen gegeben, dass es von einer Bindung an die Rechtsaussagen des Revisionsurteils ausgeht, soweit diese reichen. Im Weiteren rügt die Beschwerde der Sache nach eine fehlerhafte Anwendung des § 144 Abs. 6 VwGO. Eine Divergenz kann damit nicht aufgezeigt werden.
- 17 Soweit das Oberverwaltungsgericht eine umfassende Prüfungsbefugnis auch damit begründet hat, dass die Beklagte nach der Zurückweisung mit neuen, für die Sachgerechtigkeit der achszahlbezogenen Anlastung der Wegekosten relevanten Tatsachen hervorgetreten sei, ist eine Divergenz ebenfalls nicht erkennbar. Abgesehen von der fehlenden Entscheidungserheblichkeit dieser Alternativbegründung ist weder dargetan noch ersichtlich, dass die darin zum Ausdruck kommende Rechtsauffassung einem in dem von der Beschwerde genannten Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts aufgestellten Rechtssatz

widerspricht. Ob die Feststellung des Oberverwaltungsgerichts, nach der Zurückverweisung sei von einem geänderten Sachvortrag der Beklagten auszugehen, auf Verfahrensfehlern beruht, wie die Beschwerde meint, spielt im Zusammenhang mit der Divergenzrüge keine Rolle.

- 18 b) Die Rüge, das Oberverwaltungsgericht weiche von einem Rechtssatz des Bundesverfassungsgerichts bzw. des Bundesverwaltungsgerichts ab, wonach es nicht der gerichtlichen Kontrolle unterliegt, „ob der Verordnungsgeber bei der Festsetzung der Mautsätze die zweckmäßigste, vernünftigste und gerechteste Lösung gefunden hat, da dem Verordnungsgeber insoweit ein Gestaltungsermessen zusteht“, geht fehl. Weder dem von der Beschwerde in Bezug genommenen Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 8. Juni 1977 - 2 BvR 499/74 und 1042/75 - (BVerfGE 45, 142 <162 f.>) noch dem weiter genannten Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 3. November 1988 - BVerwG 7 C 115.86 - (BVerwGE 80, 355 <370 f.>) kann ein solcher auf die Festsetzung der Mautsätze bezogener Rechtssatz entnommen werden. Auch soweit sich die Divergenzrüge der Sache nach auf den in diesen Entscheidungen enthaltenen Rechtssatz beziehen sollte, dass das mit Rechtssetzungsakten der Exekutive typischerweise verbundene normative Ermessen erst dann rechtswidrig ausgeübt wird, wenn die getroffene Entscheidung in Anbetracht des Zwecks der Ermächtigung und der hiernach zu berücksichtigenden Interessen schlechterdings unvertretbar oder unverhältnismäßig ist, bleibt sie ohne Erfolg. Das folgt schon daraus, dass das Bundesverfassungsgericht und das Bundesverwaltungsgericht hierbei nicht dieselbe Rechtsvorschrift zur Anwendung gebracht haben wie das Oberverwaltungsgericht, nämlich § 3 Abs. 2 Satz 1 ABMG a.F. (vgl. Beschluss vom 19. August 1997 - BVerwG 7 B 261.97 - Buchholz 310 § 133 (n.F.) VwGO Nr. 26 S. 14). Davon abgesehen übersieht die Beschwerde, dass das Oberverwaltungsgericht, soweit es nicht um die Verteilung der Wegekosten auf vorgegebene Achsklassen geht, sondern um deren Einteilung, eine Befugnis des Verordnungsgebers zur Typisierung und Pauschalierung sowie zur Berücksichtigung verwaltungspraktischer Bedürfnisse unterstellt. Die Beschwerde zeigt nicht auf, dass diese Rechtsauffassung in Widerspruch zur höchstrichterlichen Rechtsprechung steht, was im Übrigen auch nicht ersichtlich ist.

19 3. Die Beschwerde hat aber Erfolg, weil (jedenfalls) ein von ihr geltend gemachter Verfahrensmangel vorliegt, auf dem die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts beruhen kann (§ 132 Abs. 2 Nr. 3 VwGO).

20 a) Allerdings sind nicht alle Verfahrensrügen tragfähig.

21 aa) Das gilt einmal, soweit die Beschwerde eine Verletzung des rechtlichen Gehörs und der Aufklärungspflicht (§ 86 Abs. 1, 2 VwGO) in der Ablehnung des Antrags der Beklagten auf Einholung eines Sachverständigengutachtens zu der Behauptung sieht,

„dass es bezogen auf die kapazitätsabhängigen Kosten sachgerecht und nicht eine inhomogene Gruppenbildung ist, wenn zweiachsige Fahrzeuge mit einer Äquivalenzziffer von 2,5 mit den dreiachsigen Fahrzeugen mit einer Äquivalenzziffer von 3,63 in der Achsklasse 1 zusammengefasst wurden, auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Unterschied der Äquivalenzziffer durch gegenläufige gewichtsabhängige Kosten gegebenenfalls beeinflusst wird.“

22 (1) Das Oberverwaltungsgericht hat aufgrund einer auf die eigene Sachkunde gestützten Auswertung der von Dr. S. vorgelegten Excel-Dateien als geklärt angesehen, dass die behauptete Homogenität nicht vorliegt, weil die zweiachsigen LKW in einem „wesentlich“ geringeren Umfang für die umzulegenden Kapazitätskosten verantwortlich seien als die dreiachsigen LKW, ohne dass dies durch einen überdurchschnittlichen Anteil der zweiachsigen Fahrzeuge an den gewichtsabhängigen Kosten ausgeglichen werde. Den Excel-Dateien könne entnommen werden, dass die dreiachsigen LKW einen um 7,1 % höheren Anteil an den Kapazitätskosten hätten als die zweiachsigen LKW (nach Äquivalenzziffern gewichteter Fahrleistungsanteil der Dreiachser innerhalb der Achsklasse 1 von 36,4 % gegenüber einem tatsächlichen Fahrleistungsanteil von 29,3 %). Zwar hätten die zweiachsigen LKW demgegenüber einen überdurchschnittlichen Anteil an den gewichtsabhängigen Kosten. Mit einem gewichteten Fahrleistungsanteil von 28,2 % würden den dreiachsigen LKW jedoch nur 1,1 Prozentpunkte weniger Kosten angelastet, als es ihren tatsächlichen Fahr-

leistungen (29,3 %) entspreche. Zudem machten die gewichtsabhängigen Kosten nur 17,4 % der unter den mautpflichtigen Fahrzeugen zu verteilenden Kosten aus, während der Anteil der Kapazitätskosten 43,7 % betrage.

- 23 Die Beschwerde zeigt nicht auf, weshalb das Oberverwaltungsgericht den Sachverhalt bezogen auf die den Zwei- und Dreiachsern anzulastenden Kosten weiter hätte aufklären müssen. Die insoweit erhobene Rüge fehlender Sachkunde des Gerichts kann schon deshalb nicht durchdringen, weil die Richtigkeit der gerichtlichen Feststellungen nicht in Abrede gestellt wird. Zwar können aus den vom Oberverwaltungsgericht herangezogenen Zahlen zur unterschiedlichen Anlastung der Kapazitätskosten und der gewichtsabhängigen Kosten nicht unmittelbar die Mautsätze abgeleitet werden, die bei einer Aufteilung der Achsklasse 1 für zwei- und dreiachsige LKW anzusetzen wären. Die Klärung dieser Frage war indes nicht Gegenstand des Beweisantrags der Beklagten. Dass sich dem Oberverwaltungsgericht die Klärung dieser Frage hätte aufdrängen müssen, legt die Beschwerde nicht dar. Im Übrigen kann den von der Beschwerde vorgelegten Erläuterungen von Dr. S. und Prof. Dr. T. vom 21. Dezember 2012 (S. 5) entnommen werden, dass die vom Oberverwaltungsgericht festgestellte Inhomogenität der Gruppe der zwei- und dreiachsigen LKW bei der Verursachung von Wegekosten sich auch in unterschiedlichen Mautsätzen widerspiegeln würde. Danach betrüge der Unterschied des mittleren Mautsatzes zwischen zwei- und dreiachsigen Fahrzeugen bei der Variante, die nach Angaben der Beschwerde der vom Kläger angebrachten Kritik an der Auswahl der Referenzfahrzeuge Rechnung trägt, 12,7 %.
- 24 Aus diesen Ausführungen folgt zugleich, dass das Oberverwaltungsgericht entgegen der Auffassung der Beschwerde nicht deshalb fehlerhaft von einer weiteren Klärung der Frage der Homogenität der in der Achsklasse 1 zusammengefassten Fahrzeuge unter dem Aspekt der Verursachung achszahlbezogener Kosten abgesehen hat, weil es die Darlegungs- bzw. Mitwirkungslast der Beklagten verkannt hat.
- 25 (2) Die Beschwerde vermisst ferner eine Klärung der Frage, ob die Zusammenfassung der Zwei- und Dreiachser in einer Achsklasse mit demselben Mautsatz

bei dem vom Oberverwaltungsgericht festgestellten Unterschied der achszahlbezogenen Kostenverursachung gleichwohl unter den Gesichtspunkten der Typisierung und Pauschalierung (etwa geringer Anteil der dreiachsigen LKW an der Fahrleistung aller mautpflichtigen Fahrzeuge) und der Verwaltungspraktikabilität gerechtfertigt ist. Diese Frage war jedoch ebenfalls nicht Gegenstand des Beweisantrags der Beklagten. Zu der der Sache nach erhobenen Rüge, dass sich eine Klärung dieser Frage jedenfalls hätte aufdrängen müssen, wird auf die Ausführungen unter 3. b) verwiesen.

- 26 bb) Die Beschwerde legt nicht nachvollziehbar dar, weshalb es gegen § 86 Abs. 1 VwGO verstoßen sollte, dass das Oberverwaltungsgericht die von Dr. S. vorgelegten Excel-Dateien als Vortrag der Beklagten gewertet hat. So bestreitet die Beschwerde nicht die Richtigkeit der vom Gericht unter Auswertung der Excel-Dateien getroffenen Feststellungen zu den Anteilen der zwei- und dreiachsigen LKW an den Kapazitätskosten und den gewichtsabhängigen Kosten. Das gilt auch für die vom Oberverwaltungsgericht zur Bestätigung seiner Auswertung der Excel-Tabellen herangezogene Aussage von Prof. Dr. T. und Dr. S., diesen Tabellen könne entnommen werden, dass bei einer eigenen Achsklasse der zweiachsigen Fahrzeuge deren Mautsatz insbesondere wegen der niedrigeren Äquivalenzziffern geringer wäre als nach der Mauthöheverordnung. Die von der Beklagten nunmehr vorgelegten Erläuterungen vom 21. Dezember 2012 bestätigen im Gegenteil die Richtigkeit dieser Aussage.
- 27 cc) Ohne Erfolg macht die Beschwerde geltend, es verstoße gegen § 86 Abs. 1 VwGO sowie das Gebot zur Gewährung rechtlichen Gehörs, dass das Oberverwaltungsgericht die Excel-Tabellen in der mündlichen Verhandlung in Augenschein genommen habe, ohne zuvor einen entsprechenden Beweisbeschluss zu fassen. Ein förmlicher Beweisbeschluss ist gemäß § 98 VwGO i.V.m. § 358 ZPO nur erforderlich, wenn die Beweisaufnahme - wie etwa im Falle des § 96 Abs. 2 VwGO - ein besonderes Verfahren erfordert, und außerdem bei der Parteivernehmung (§ 98 VwGO i.V.m. § 450 ZPO). Im Übrigen genügt es, wenn nach dem erkennbaren Willen des Gerichts in der mündlichen Verhandlung eine Beweisaufnahme erfolgt (vgl. Kopp/Schenke, VwGO, 18. Auflage, § 98 Rn. 6 m.w.N.). Die Beschwerde macht nicht geltend, nach den Um-

ständen der mündlichen Verhandlung sei nicht erkennbar gewesen, ob das Oberverwaltungsgericht die Excel-Tabellen nur zur Unterstützung des Gedächtnisses des Zeugen Dr. S. herangezogen oder diese Unterlagen in Augenschein genommen habe. Für eine solche Unklarheit gibt im Übrigen auch das Protokoll über die mündliche Verhandlung am 25. Oktober 2012 nichts her. Danach wurden die Excel-Dateien offenkundig nicht nur „hilfsweise“ zur Bestätigung der Aussagen von Dr. S. und Prof. Dr. T. herangezogen; vielmehr haben die Gutachter umgekehrt den Inhalt dieser Unterlagen erläutert, die das Oberverwaltungsgericht im Übrigen ausdrücklich als Beiakte zu den Gerichtsakten genommen hat. Auch der Kläger hat in der mündlichen Verhandlung im Einzelnen zum Inhalt der Excel-Datei Stellung genommen. Davon abgesehen ist auch in diesem Zusammenhang anzumerken, dass die Beschwerde die Richtigkeit der Aussagen, die das Oberverwaltungsgericht den Excel-Dateien entnommen hat, nicht bestreitet. Somit ist nicht erkennbar, dass der geltend gemachte Verfahrensfehler entscheidungserheblich wäre.

- 28 dd) Die Beschwerde meint ferner, das Oberverwaltungsgericht habe dadurch gegen § 86 Abs. 1 VwGO verstoßen, dass es die beiden Parteigutachter der Beklagten in unterschiedlichen Funktionen als Zeugen, sachverständige Zeugen und Sachverständige vernommen habe, ohne dies durch formale Akte (Beweisbeschlüsse) kenntlich zu machen; deren Aussagen seien daher nicht verwertbar. Auch diese Rüge muss ohne Erfolg bleiben. Es ist weder nachvollziehbar dargelegt noch sonst erkennbar, dass die angefochtene Entscheidung auf dem behaupteten Verfahrensfehler beruht. Die in der Beschwerde bezeichnete Würdigung der Angaben der Gutachter im Urteil des Oberverwaltungsgerichts betreffen die Aufteilung der Wegekosten nach der bestehenden Achsklasseneinteilung. Insoweit hat das Oberverwaltungsgericht aus den Angaben der Gutachter den für die Beklagte günstigen Schluss gezogen, dass bei der achszahlbezogenen Differenzierung der Mautsätze die hierfür relevanten Kosten - insbesondere auch die Kapazitätskosten - berücksichtigt wurden. Soweit die Beschwerde darauf abstellen sollte, dass die Kapazitätskosten bei der achszahlbezogenen Verteilung der Wegekosten nicht hätten berücksichtigt werden dürfen, weil es an einer „signifikanten monokausalen Korrelation“ zwischen diesen Kosten und der Achszahl fehle, greift sie der Sache nach die Rechtsauffas-

sung des Oberverwaltungsgerichts an, dass ein „faktischer sachlogischer Zusammenhang“ genüge. Die Annahme fehlender Homogenität zwischen den in der Achsklasse 1 verbundenen Zwei- und Dreiachsern hat das Oberverwaltungsgericht im Übrigen - wie bereits ausgeführt - maßgeblich aus den in Augenschein genommenen Excel-Tabellen hergeleitet und die Angaben der Gutachter Prof. Dr. T. und Dr. S. hierzu in der mündlichen Verhandlung lediglich als Bestätigung dieser Interpretation gewertet. Davon abgesehen hat die Beschwerde die Richtigkeit dieser Aussage mit den von ihr vorgelegten Erläuterungen vom 21. Dezember 2012 selbst eingeräumt, wie ebenfalls bereits ausgeführt wurde.

- 29 ee) Der Beschwerde kann überdies nicht darin gefolgt werden, dass das angefochtene Urteil auf einer gegen § 108 Abs. 1 Satz 1 VwGO verstoßenden aktenwidrigen Feststellung des Sachverhalts beruht.
- 30 Die Rüge der Aktenwidrigkeit ist bereits nicht entscheidungserheblich. Sie betrifft die Annahme des Oberverwaltungsgerichts, dass die Beklagte ihr Vorbringen nach Zurückverweisung der Sache in wesentlichen Teilen geändert habe, was eine umfassende Prüfung sämtlicher Berechnungen des Wegekostengutachtens eröffne. Das Oberverwaltungsgericht hat eine solche Prüfungsbefugnis jedoch außerdem damit begründet, dass die rechtlichen Vorgaben des Revisionsurteils dem nicht entgegenstünden. Die Feststellung einer Änderung des Sachvortrags der Beklagten ist auch sonst nicht relevant geworden. Insbesondere hat das Oberverwaltungsgericht nicht entscheidungstragend darauf abgestellt, dass die Angaben der Gutachter der Beklagten deshalb nicht mehr glaubhaft sind.
- 31 Im Übrigen ist weder hinreichend dargetan noch sonst ersichtlich, dass zwischen den in der angegriffenen Entscheidung getroffenen Feststellungen und dem insoweit unumstrittenen Akteninhalt ein offensichtlicher Widerspruch besteht (vgl. Beschluss vom 1. April 2009 - BVerwG 4 B 61.08 - NVwZ 2009, 910 Rn. 3 <insoweit nicht veröffentlicht in Buchholz 442.40 § 8 LuftVG Nr. 34>). Das Oberverwaltungsgericht hat die Feststellung, bis zum Zeitpunkt der Revisionsentscheidung sei nach dem Vorbringen der Beklagten davon auszugehen ge-

wesen, dass die Kapazitätskosten bei der Achszahldifferenzierung nicht berücksichtigt worden seien, zu Recht auf Angaben des Gutachters Prof. Dr. T. gestützt, die dieser ausweislich des Zurückverweisungsurteils vom 4. August 2010 - BVerwG 9 C 6.09 - (Buchholz 401.84 Benutzungsgebühren Nr. 109 Rn. 34 <insoweit nicht veröffentlicht in BVerwGE 137, 325>) in der mündlichen Verhandlung vom selben Tage gemacht hat. Nach diesen Angaben sind die Kapazitätskosten zwar entsprechend den jeder Gewichtsklasse der Fahrzeuge zugeordneten Äquivalenzziffern zwischen der Gruppe der mautpflichtigen und der mautfreien Fahrzeuge aufgeteilt worden. Eine Verteilung der Kapazitätskosten innerhalb der Gruppe der mautpflichtigen Fahrzeuge nach der Anzahl der Achsen entsprechend diesen Daten sei jedoch nicht erfolgt, weil diese Kosten hierfür kaum eine Rolle spielten. Soweit die Beschwerde auf abweichende Aussagen im Wegekostengutachten und in der Stellungnahme von Dr. S. vom 6. Juni 2009 verweist, greift sie der Sache nach die Sachverhaltswürdigung des Oberverwaltungsgerichts an. Zudem benennt sie keine Textstelle, die eine Berücksichtigung der Kapazitätskosten bei der achszahlbezogenen Differenzierung der Mautsätze belegen könnte. Entgegen der Auffassung der Beschwerde hat sich Dr. S. ausweislich der Niederschrift in der mündlichen Verhandlung am 17. Oktober 2012 auch in dem Sinne von seiner Stellungnahme vom 6. Juni 2009 distanziert, dass er die dortige Angabe, wonach für die Differenzierung nach Achsklassen nur 9 % der Gesamtkosten - und zwar die gewichtsabhängigen Kosten - maßgeblich waren, als „missverständlich“ bezeichnet hat. Hinsichtlich der Darstellung des Vorbringens der Beklagten zur Anlastung der gewichtsabhängigen Kosten im angegriffenen Urteil benennt die Beschwerde wiederum keine dem widersprechende Textstellen aus den vorliegenden Akten, sondern stellt lediglich der Sachverhaltswürdigung des Oberverwaltungsgerichts ihre eigene Einschätzung entgegen.

- 32 b) Zu Recht rügt die Beschwerde jedoch eine unzureichende Klärung der Frage, ob es hinreichend gewichtige Gründe insbesondere der Verwaltungspraktikabilität gibt, die die vom Ordnungsgeber vorgenommene Einteilung der mautpflichtigen Fahrzeuge in nur zwei Achsklassen von bis zu drei Achsen und ab vier Achsen als „sachgerecht“ im Sinne des § 3 Abs. 2 Satz 1 ABMG a.F. (§ 3 Abs. 2 Satz 1 BFStrMG n.F.) erscheinen lassen. Nach den von der Beklag-

ten vorgelegten Stellungnahmen ihrer Parteigutachter und deren Angaben in der mündlichen Verhandlung hätte sich dem Oberverwaltungsgericht eine Klärung dieser Frage aufdrängen müssen. Insoweit liegt daher ein Verstoß gegen die Aufklärungspflicht nach § 86 Abs. 1 VwGO vor.

- 33 Die Gutachter Prof. Dr. T. und Dr. S. hatten in der mündlichen Verhandlung bekundet, dass aus ihrer Sicht die vom Bundesverkehrsministerium vorgegebene Achsklasseneinteilung mit Blick auf eine einfache Überprüfbarkeit und Zuordnung bei der Kontrolle der Mautentrichtung anhand äußerlich erkennbarer Merkmale - wie bereits bisher bei der zeitbezogenen Eurovignette - sinnvoll gewesen sei (Sitzungsniederschriften vom 17. Oktober 2012 S. 12 und vom 25. Oktober 2012 S. 5). In ihrer Stellungnahme vom 17. Juni 2011 S. 3 ff. hatten sie u.a. ausgeführt, dass die beiden Achsklassen in etwa die Fahrzeuggruppen der schweren LKW ohne Anhänger („Solo-LKW“) und die der Last- und Sattelzüge abbildeten. Lediglich hinsichtlich dieser beiden Fahrzeuggruppen hätten auch Erkenntnisse zu den jeweiligen Fahrleistungen als Grundlage für eine Verteilung der Kosten vorgelegen. Ferner hatten die Gutachter angedeutet, dass wegen der „schmalen Datenbasis“ (keine direkt verwertbaren Daten zu achszahlbezogenen Fahrleistungen und Wegekosten) der achszahlbezogenen Mautsatzdifferenzierung gegenüber der Differenzierung der Mautsätze nach Emissionen nur untergeordnete Bedeutung zukommen sollte (Stellungnahme vom 23. Januar 2012 S. 2). Schließlich wurde auf den geringen Fahrleistungsanteil der Fahrzeuge der Achsklasse 1 verwiesen, der eine weitere Unterteilung dieser Achsklasse als nicht naheliegend erscheinen lasse (Sitzungsniederschrift vom 17. Oktober 2012 S. 4). In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass der der Stellungnahme vom 17. Juni 2011 beigefügten Tabelle (S. 9) entnommen werden konnte, dass der Anteil der LKW der Achsklasse 1 an den Fahrleistungen aller mautpflichtigen LKW im Jahr 2003 nur bei 13,3 % lag.
- 34 Diese Angaben werden entgegen der Auffassung des Oberverwaltungsgerichts nicht dadurch entwertet, dass das Bundesverkehrsministerium entschieden hatte, die bereits bei der zeitbezogenen Eurovignette praktizierte Achsklasseneinteilung beizubehalten. Das gilt auch für den Hinweis des Oberverwaltungsgerichts, die Zeugin Dr. I. habe die Bildung der beiden Achsklassen als willkürlich

bezeichnet. Ausweislich der Sitzungsniederschrift vom 25. Oktober 2012 hat die Zeugin diese Äußerung nicht mit Blick auf andere Möglichkeiten der Achsklasseneinteilung gemacht, sondern aufgrund ihrer Auffassung, von einer achszahlbezogenen Differenzierung der Mautsätze hätte wegen der Unterschiedlichkeit der nach diesem Kriterium zusammenzufassenden Fahrzeuge und falscher Anreize überhaupt abgesehen werden sollen, zumal diese Differenzierung unionsrechtlich nicht geboten sei.

- 35 Nach allem hätte Anlass bestanden zu klären, ob es - insbesondere in der Einführungsphase des neuen Mautsystems - hinreichend gewichtige Gründe der Verwaltungspraktikabilität gab, die eine Zusammenfassung der Zwei- und Dreiachser in einer Achsklasse gerade auch wegen des geringen Fahrleistungsanteils derselben als gerechtfertigt erscheinen lassen, zumal dann, wenn der Unterschied des Mautsatzes bei einer Aufteilung der Achsklasse 1 tatsächlich keine besondere Größenordnung erreichen würde, wie dies den von der Beklagten im Beschwerdeverfahren vorgelegten Erläuterungen von Dr. S. und Prof. Dr. T. vom 21. Dezember 2012 (S. 5) entnommen werden kann. In diesen Erläuterungen wird außerdem ergänzend etwa auf den Gesichtspunkt der Kontinuität der bereits seit 1994 mit der zeitabhängigen Mauterhebung („Eurovignette“) praktizierten und bewährten Differenzierung des Mautsatzes nach diesen beiden Achsklassen sowie darauf verwiesen, dass der Anteil der in der Achsklasse 1 zusammengefassten LKW an allen mautpflichtigen Fahrleistungen im Jahr 2005 nur noch 6,3 % betrug bei abnehmender Tendenz (S. 5 f.).
- 36 Die genannten Aspekte einer „sachgerechten“ Typisierung und Pauschalierung des achszahlbezogenen Mautsatzes unter besonderer Berücksichtigung verwaltungspraktischer Gründe sind nunmehr näher zu klären. Zu den weiteren im Urteil des Oberverwaltungsgerichts als problematisch angesehenen Punkten wird vorsorglich angemerkt: Auch gegen eine Mautsatzdifferenzierung nach Gewichtsklassen statt nach Achszahlen sowie eine achszahlbezogene Verteilung nicht nur der gewichts- und kapazitätsabhängigen Kosten, sondern außerdem der LKW-systemspezifischen Kosten können Gründe von erheblichem Gewicht - beispielsweise eine zum maßgeblichen Zeitpunkt beschränkte Datenbasis oder eine Geringfügigkeit der achszahlbezogenen Kostenverursa-

chung - sprechen (vgl. Sitzungsniederschrift vom 25. Oktober 2012 S. 4 und Stellungnahme vom 23. Januar 2012 S. 15 zur Berücksichtigung der system-spezifischen Kosten; Sitzungsniederschrift vom 25. Oktober 2012 S. 6, Stellungnahme vom 17. Juni 2011 S. 6 und Erläuterungen vom 21. Dezember 2012 S. 3 f., 7 zu einer alternativen Differenzierung nach Gewichtsklassen). Was die Auswahl des Differenzierungskriteriums angeht, hat sich der Gesetzgeber im Übrigen in § 3 Abs. 2 Satz 1 ABMG a.F. (ebenso nunmehr § 3 Abs. 2 Satz 1 BFStrMG n.F.) ausdrücklich für eine Differenzierung nach der Anzahl der Achsen und damit gegen eine Differenzierung nach Gewichtsklassen entschieden. Hinsichtlich der vom Kläger kritisierten Auswahl der für die Berechnung maßgeblichen „repräsentativen“ Fahrzeugarten wird zu prüfen sein, ob auch insoweit verwaltungspraktische Gründe tragfähig sind oder ob sich die Mautsatzspreizung bei einer Berücksichtigung dieses Punktes in einer Weise vergrößern würde, dass etwaige für die derzeitige Achsklasseneinteilung sprechende Gründe in Verbindung mit der Geringfügigkeit des Fahrleistungsanteils der Achsklasse 1 zurücktreten müssten. Der nach Angaben der Beklagten bei Berücksichtigung der vom Kläger vorgebrachten Kritikpunkte sich ergebende Unterschied des Mautsatzes bei Aufteilung der Achsklasse 1 (siehe Erläuterungen vom 21. Dezember 2012 S. 5) lässt eine solche Steigerung der Mautsatzspreizung jedenfalls nicht erkennen.

- 37 c) Nach allem kann letztlich dahinstehen, ob außerdem die Ablehnung der Schriftsatzfrist gegen das rechtliche Gehör verstößt, wie die Beschwerde als weiteren Verfahrensfehler geltend macht. Allerdings spricht einiges dafür, dass das Oberverwaltungsgericht der Beklagten Gelegenheit zur schriftlichen Äußerung hätte gewähren müssen, nachdem das Gericht in der mündlichen Verhandlung am 25. Oktober 2012 darauf hingewiesen hatte, dass es nach Auswertung der Excel-Tabellen zu dem vorläufigen Ergebnis fehlender Sachgerechtigkeit der Achsklasseneinteilung gelangt sei. Dieser Hinweis dürfte für die Beteiligten überraschend gewesen sein. Die Sachgerechtigkeit der Achsklasseneinteilung war ausweislich der Niederschriften über die mündliche Verhandlung am 17. und 25. Oktober 2012 nicht Gegenstand der Befragung und Erörterung, insbesondere auch nicht in Bezug auf die von Dr. S. vorgelegten Excel-Tabellen. Diese Dateien wurden vielmehr ausdrücklich vorgelegt um zu bele-

gen, dass bei der Berechnung der achszahlbezogenen Mautsatzdifferenzierung sämtliche Allokationsprinzipien - und damit insbesondere auch die Kapazitätskosten - berücksichtigt worden waren (vgl. Anmerkungen von Dr. S. zur Übergabe der Dateien vom 18. Oktober 2012). Daher kann der Beklagten wohl auch nicht entgegen gehalten werden, dass sie seit Übersendung der Excel-Dateien ausreichend Zeit zur Vorbereitung gehabt habe. Schließlich dürfte jedenfalls bezogen auf den Aspekt der Rechtfertigung der Achsklasseneinteilung aus verwaltungspraktischen Gründen angesichts der im Beschwerdeverfahren vorgelegten Erläuterungen vom 21. Dezember 2012 auch nicht fernliegend sein, dass sich die Versagung der Schriftsatzfrist entscheidungserheblich ausgewirkt haben kann.

- 38 Die Festsetzung des Werts des Streitgegenstandes beruht auf § 52 Abs. 3, § 47 Abs. 1 und 3 GKG.

Dr. Bier

Dr. Christ

Dr. Bick

Sachgebiet:	BVerwGE:	nein
Abgabenrecht	Fachpresse:	ja

Rechtsquellen:

ABMG (a.F.)	§ 3 Abs. 2 Satz 1
MautHV (a.F.)	§ 1

Stichworte:

LKW-Maut; Mautsatz; Differenzierung; Sachgerechtigkeit; Achszahl; Wegekosten; Ermittlung; Achsklasse; Gestaltungsspielraum; Typisierung; Pauschalierung; Verwaltungspraktikabilität.

Leitsatz:

Bei der nach § 3 Abs. 2 Satz 1 ABMG a.F. (§ 3 Abs. 2 Satz 1 BFStrMG n.F.) gebotenen „sachgerechten“ Differenzierung der Mautsätze nach der Achszahl der mautpflichtigen Fahrzeuge steht dem Ordnungsgeber ein Gestaltungsspielraum zu, soweit es nicht nur um die rechnerische Ermittlung und Verteilung der von der Achszahl abhängigen Wegekosten, sondern um die Aufteilung der Fahrzeuge in Achsklassen geht. Insoweit kann die Zusammenfassung mautpflichtiger Fahrzeuge verschiedener Achszahl in einer Achsklasse mit gleichem Mautsatz trotz unterschiedlicher Kostenverantwortlichkeit unter den Gesichtspunkten der Typisierung, Pauschalierung und Verwaltungspraktikabilität gerechtfertigt sein (im Anschluss an Urteil vom 4. August 2010 - BVerwG 9 C 6.09 - BVerwGE 137, 325 Rn. 25, 29 und 40).

Beschluss des 9. Senats vom 16. Mai 2013 - BVerwG 9 B 6.13

I. VG Köln vom 04.05.2007 - Az.: VG 25 K 6356/05 -
II. OVG Münster vom 25.10.2012 - Az.: OVG 9 A 2054/07 -