

DR. VOLKER GRONEFELD\*  
KLAUS THOMA  
DR. ALEXANDER HERRMANN  
PROF. DR. ULRICH HÖSCH\*  
RECHTSANWÄLTE  
\*Fachanwalt für Verwaltungsrecht

81675 MÜNCHEN  
PRINZREGENTENPLATZ 23  
TELEFON 089 / 411 09-0  
TELEFAX 089 / 411 09-109  
E-Mail: gronefeld@t-online.de  
www.gronefeld-rechtsanwälte.de

GRONEFELD – Rechtsanwälte · Prinzregentenplatz 23 · 81675 München

An den  
Deutschen Bundestag  
- Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur -  
Sekretariat  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Postscheck München  
2897 33-806 (BLZ 700 100 80)  
IBAN: DE19 7001 0080 0289 7338 06  
BIC: PBNKDEFF

Raiffeisenbank München-Süd eG  
53 660 (BLZ 701 694 66)  
IBAN: DE55 7016 9466 0000 0536 60  
BIC: GENODEF 1M03

USt.-Nr. 147 / 156 / 40733

**Deutscher Bundestag**  
**Ausschuss für Verkehr**  
**und digitale Infrastruktur**  
**Ausschussdrucksache**  
**18(15)192-A**  
Stellungnahme zur ÖA am 16.03.2015

12. März 2015  
D7/233-15 dg/bl  
167/12 VG11  
02 884 01

vorab per E-Mail: [verkehrrausschuss@bundestag.de](mailto:verkehrs ausschuss@bundestag.de)

**Entwurf eines 3. Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes –  
Drs. 18/3923  
Öffentliche Anhörung 16. März 2015**

Sehr geehrter Herr Burkert,  
sehr geehrte Damen und Herren,

ich bedanke mich für die Einladung zur öffentlichen Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines 3. Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“. Ihrer Bitte um eine vorherige schriftliche Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf komme ich im Folgenden nach:

Anderkonto: Raiffeisenbank München-Süd eG  
54410 (BLZ 701 694 66)  
IBAN: DE78 7016 9466 0000 0544 10  
BIC: GENODEF1MO3

## 1. Rechtsgrundlagen

- 1.1 Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20. Juli 1999, S. 42)

Geändert durch

- Richtlinie 2006/38/EG vom 17. Mai 2006
- Richtlinie 2006/103/EG vom 20. November 2006
- Richtlinie 2011/76/EU vom 27. September 2011 und
- Richtlinie 2013/22/EU vom 13. Mai 2013

- 1.2 Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG (Gesetzgebungskompetenz),  
Art. 72 Abs. 2 GG,  
Art. 77 Abs. 3 GG (Einspruchsgesetz).

## 2. Rechtsprechung

### 2.1 Verfahren „Obst“

- BVerwG, Beschluss vom 16. Mai 2013 – 9 B 6.13
- BVerwG, Urteil vom 4. August 2010 – 9 C 6.09
- OVG NRW, Urteile vom 23. Juni 2009 und 25. Oktober 2012 – 9 A 2054/07
- VG Köln, Urteil vom 04. Mai 2007 – 25 K 6356/05

### 2.2 Zur Berechnung der Maut 2009 bis 2014

- VG Köln, Urteile vom 30. September 2014 – 14 K 1017/10 – u.a.

### 2.3 Grundsätzliches zum Gestaltungsspielraum des Gebührengesetzgebers

- BVerfG, Urteil vom 28. November 1984 – 1 BvR 1157/82
- BVerfG, Urteil vom 6. Februar 1979 – 2 BvR 5/76
- BVerfG, Urteil vom 12. Oktober 1994 – 1 BvR 19/90

### 3. Sachverhalt

3.1 Mit dem 3. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) soll die Mautpflicht auf weitere ca. 1.100 km vierstreifige Bundesfernstraßen durch

- eine Neuregelung des § 1 Abs. 1 Nr. 2 Buchstaben e) und f) (Erweiterung des Kreises der mautpflichtigen Straßen) und
- Satz 2 Nr. 2 (Erweiterung des Kreises der mautpflichtigen Fahrzeuge) sowie
- eine Differenzierung zwischen den mautpflichtigen Fahrzeugen nach vier statt bislang zwei Achsklassen

geregelt werden. Hinzu kommt die Spreizung der Mautsätze auf sechs Luftverschmutzungsklassen entsprechend den unionsrechtlichen Vorgaben. Die insoweit geltende Regelung bleibt unverändert.

- vgl. BT-Drs. 18/3923, S. 10 -

Ein wesentliches Element der Gesetzesänderung ist die Einbeziehung von Fahrzeugen in die Mautpflicht, deren zulässiges Gesamtgewicht (zGG) mindestens 7,5 t beträgt (zuvor 12 t).

3.2 Mit der Gesetzesänderung soll die aufgrund der Senkung der Mautsätze zum 1. Januar 2015 eingetretene Einnahmelücke in Höhe von ca. € 460 Mio. im Zeitraum 2015 bis 2017 geschlossen und die notwendige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sichergestellt werden.

- vgl. BT-Drs. 18/3923, S. 10 -

Die Erweiterung des Kreises der zur Nutzerfinanzierung herangezogenen Fahrzeuge und die Spreizung der Achsklassen von zwei auf vier Achsklassen führt dazu, dass für Fahrzeuge mit zwei, drei oder vier Achsen gegenüber dem seit dem 1. Januar 2015 geltenden Gebührensatz eine Ermäßigung des Mautsatzes eintritt, während sich der Mautsatz für Fahrzeuge mit fünf und mehr Achsen erhöht.

Achszahl	Mautsatz	
	seit 1. Januar 2015	ab 1. Juli 2015
zwei	12,5 ct/km	8,1 ct/km
drei		11,3 ct/km
vier	13,1 ct/km	11,7 ct/km
fünf und mehr		13,5 ct/km

- 3.3 Grundlage für die Ermittlung der Mautsätze sind die in der Wegekostenrechnung 2013 ermittelten Kosten und ihre Allokation auf die gewichteten Verkehrsanteile der mautpflichtigen Fahrzeuge. Diese Kosten wurden in der 2. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013 bis 2017 den nunmehr maßgeblichen vier Achsklassen zugeordnet und gewichtete Mautsätze für den Zeitraum 2014 bis 2017 ermittelt.

- Alfen Consult et al., 2. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013 – 2017 vom 8. September 2014, S. 2 -

Maßgeblich für die Mautsätze sind die auf der Grundlage der Wegekostenrechnung den Achsklassen zuordenbaren Inanspruchnahmen der mautpflichtigen Straßen.

#### 4. Rahmenbedingungen

Die Grenzen des gesetzgeberischen Ermessens werden durch das Unionsrecht, hier insbesondere die Richtlinie 1999/62/EG, und durch das Deutsche Verfassungsrecht, insbesondere Art. 3 Abs. 1 GG gezogen.

##### 4.1 Richtlinie 1999/62/EG

Die Richtlinie ist ein Instrument für die Mitgliedstaaten in- und ausländische (schwere) Lkw durch nicht diskriminierende Gebühren zur Finanzierung der Infrastruktur durch ihre Nutzer heranzuziehen.

##### 4.1.1 Art. 2 Buchstabe b) definiert Mautgebühr

als eine für eine Fahrt eines Fahrzeugs auf einem bestimmten Verkehrsweg zu leistende Zahlung, deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke und dem Fahrzeugtyp richtet und die eine Infrastrukturgebühr und/oder eine Gebühr für externe Kosten beinhaltet.

- 4.1.2 Nach Art. 2 Buchstabe ba) ist eine Infrastrukturgebühr eine Abgabe zur Anlastung der Infrastruktur bezogenen Bau-, Instandhaltungs-, Betriebs- und Ausbaukosten, die einem Mitgliedsstaat entstehen.
- 4.1.3 Die Gebühr für externe Kosten ist gem. Art. 2 Buchstabe bb) eine Abgabe zur Anlastung der Kosten, die einem Mitgliedsstaat durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung und/oder Lärmbelastung entstehen.
- 4.1.4 Die Mautgebühr unterscheidet sich von der Benutzungsgebühr [Art. 2 Buchstabe c)] dadurch, dass sie strecken- und nicht zeitbezogen erhoben wird. Fahrzeuge, die einer Mautpflicht unterworfen werden können, sind Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und deren zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 t beträgt. Bis zur Richtlinie 2006/38/EG vom 17. Mai 2006 war unionsrechtlich die Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 12 t zGG begrenzt. Das deutsche Mautsystem hat bislang an diesen Wert angeknüpft. Nach Art. 7 Abs. 1 haben die Mitgliedsstaaten das Recht, unter den in der Richtlinie genannten Maut- und/oder Benutzungsgebühren einzuführen. Der deutsche Gesetzgeber hat sich im Hinblick auf die Vorgabe aus Art. 7 Abs. 2 der Richtlinie dafür entschieden, für den Güterkraftverkehr Mautgebühren (streckenbezogene Gebühren) zu erheben. Gemäß Art. 7 Abs. 5 der Richtlinie dürfe ein Mitgliedsstaat auch weiterhin die Erhebung von Mautgebühren auf Fahrzeuge mit mindestens 12 t zGG oder mehr beschränken, wenn sich nach seiner Auffassung hierfür wichtige Gründe anführen lassen. Entsprechend darf er auch in der Gruppe 3,5 t bis 11,99 t zGG aus solchen Gründen differenzieren. Von diesem weiten Ermessen hat der deutsche Gesetzgeber bislang Gebrauch gemacht.

- vgl. Mückenhausen, in: Müller/Schulz, FStrG, 2. Aufl.,  
Art. 7 RL 1999/62/EG, RdNr. 12 -

- 4.1.5 Die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren müssen sich an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes orientieren. Sie können auch eine Kapitalverzinsung und/oder eine Gewinnmarge zu Marktbedingungen umfassen, Art. 7b Abs. 1 Satz 2, 3 Richtlinie 1999/62/EG. Die Vorgaben des Art. 7e finden keine Anwendung auf das deutsche Mautsystem, da dieses bereits vor dem 10. Juni 2008 eingeführt worden ist und auch durch die gegenwärtigen Änderungen keine wesentliche Veränderung erfährt.

- Alfen Consult et. al., Wegekostengutachten 2013 – 2017,  
Endbericht 2013, S. 29 -

Die Änderungen, wie sie hier erfolgen, sind unwesentlich, da lediglich die Mautsätze (wenn auch i.V.m. der Achsklasseneinteilung) geändert werden, die Struktur des Mautsystems aber nicht angetastet wird.

- vgl. Mückenhausen, in: Müller/Schulz, FStrG, 2. Aufl.,  
Art. 7e RL 1999/62/EG, RdNr. 2 -

Im Übrigen orientiert sich die Wegekostenrechnung 2013 für die Berechnung der Infrastrukturkosten an Grundsätzen des Anhangs III der Richtlinie.

- Alfen Consult et. al., Wegekostengutachten 2013 – 2017,  
Endbericht 2013, S. 29 -

Wie sich aus dem Einleitungssatz („Eckpunkte“) des Anhangs III ergibt, berührt die Verpflichtung, die Infrastrukturgebühren an den Kosten auszurichten, nicht die Möglichkeit der Mitgliedsstaaten, die Kosten nur teilweise über die Einnahmen aus den Infrastrukturgebühren anzulasten und die Infrastrukturgebühren abweichend vom Durchschnitt zu differenzieren. Eine konkrete Berechnungsmethode wird durch Unionsrecht nicht vorgeschrieben.

- VG Köln, Urteil vom 30. September 2014 - 14 K 1017/10 -,  
Juris RdNrn. 83, 93 -

## 4.2 Verfassungsrecht

### 4.2.1 Die Auferlegung von Gebühren bedarf einer besonderen sachlichen Rechtfertigung. Bei der Überprüfung der Rechtmäßigkeit einer Gebühr kommen insbesondere dem Äquivalenz- und dem Kostendeckungsprinzip Bedeutung zu.

- BVerfG, Beschluss vom 7. November 1995 - 2 BvR 413/88, 2 BvR 1300/93 -,  
Juris RdNr. 148 ff. -

Gebühren sollen einen Vorteil abschöpfen bzw. die entstehenden Kosten einer Inanspruchnahme ausgleichen, wobei grundsätzlich die Belastungsgleichheit der Betroffenen gewahrt sein sollte.

- VG Köln, Urteil vom 30. September 2014 - 14 K 1017/10 -,  
Juris RdNr. 147 -

Art. 3 Abs. 1 GG verbietet aber weder einer Unterdeckung noch einer Überdeckung der Kosten durch die Gebühren. Mit einer Gebührenregelung dürfen neben der Kostendeckung auch andere Zwecke, etwa eine begrenzte Verhaltenssteuerung in bestimmten Tätigkeitsbereichen, verfolgt werden. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Anforderungen, die an kommunale Gebührenerhebungen gestellt werden, nicht auf den gebührenerhebenden (Bundes-)Gesetzgeber übertragen werden dürfen. Sein Spielraum ist deutlich größer.

- VG Köln, Urteil vom 30. September 2014 - 14 K 1017/10 -,  
Juris RdNr. 107 -

4.2.2 Der Gebührengesetzgeber verfügt innerhalb seiner Regelungskompetenz über einen weiten Entscheidungs- und Gestaltungsspielraum. Verfassungsrechtlicher Maßstab ist dabei nicht, ob der Gesetzgeber die „gerechteste“ denkbare Lösung gewählt hat. Innerhalb des ihm zustehenden Gestaltungsspielraums verbleiben mehrere zulässige Möglichkeiten für die konkrete Gestaltung.

- BVerfG, Beschluss vom 25. August 1999 - 1 BvL 9/98 -,  
Juris RdNr. 14 und Leitsatz 2a -

Der Gleichheitsgrundsatz gebietet, die Gebührenmaßstäbe und Gebührensätze so zu wählen und zu staffeln, dass sie den unterschiedlichen Ausmaß der erbrachten Leistung Rechnung tragen, damit die verhältnismäßige Gleichheit unter den Gebührenschuldern gewahrt bleibt. Dieser Anforderung werden aber durch Praktikabilität und Wirtschaftlichkeit Grenzen gezogen.

- BVerfG, Beschluss vom 6. Februar 1979 - 2 BvL 5/76 -,  
BVerfGE 50, 217 (227) -

Aus Art. 3 Abs. 1 GG folgt die allgemeine Weisung, bei steter Orientierung am Gerechtigkeitsgedanken, Gleiches gleich und Ungleiches seiner Eigenart entsprechend verschieden zu behandeln; dies gilt aber nicht unter allen Umständen, sondern nur, wenn die Gleichheit oder Ungleichheit der Sachverhalte so bedeutsam ist, dass ihre Beachtung unter Gerechtigkeitsgesichtspunkten geboten erscheint. Dabei ist dem Gesetzgeber in den Grenzen des Willkürverbotes weitgehende Gestaltungsfreiheit zuzugestehen. Ob er im Einzelnen die zweckmäßigste, vernünftigste oder gerechteste Lösung gefunden hat, ist angesichts dessen nicht zu prüfen. Durchbrechungen des Gleichheitssatzes durch Typisierungen und Pauschalierungen können – insbe-

sondere bei Regelungen von Massenerscheinungen – durch Erwägungen der Verwaltungsvereinfachung und Praktikabilität gerechtfertigt sein, solange die durch jede Typisierung entstehende Ungerechtigkeit noch in einem angemessenen Verhältnis zu den erhebungstechnischen Vorteilen der Typisierung steht und die Zahl der „Ausnahmen“ gering ist.

- VG Köln, Urteil vom 30. September 2014 - 14 K 1017/10 -, Juris RdNr. 154 unter Bezugnahme auf BVerwG, Beschluss vom 28. März 1995 - 8 N 3.93 -, Juris RdNr. 11 -

- 4.2.3 Ebenso kann dem Normgeber bei der Bewältigung komplexer Sachverhalte, die mit der Einführung eines neuen Massenverfahrens bei noch ungenügender Datenbasis verbunden ist, ein angemessener Zeitraum zur Sammlung von Erfahrungen einzuräumen sein, innerhalb dessen er sich in größeren Typisierungen und Generalisierungen begnügen darf.

- BVerwG, Beschluss vom 16. Mai 2013 - 9 B 6.13 -, Juris RdNr. 5 -

- 4.2.4 Daher ist es auch nicht zu beanstanden, dass die Mauterhebung an die Zahl der Achsen und nicht etwa das Gewicht geknüpft wird. Die Wahl eines Achsenklassensystems beruht auf der guten Kontrollierbarkeit. Ein Anknüpfen an Gewichtsklassen wäre demgegenüber mit mehr Verwaltungsaufwand verbunden, insbesondere wegen der schwierigeren Kontrollierbarkeit.

## 5. Konkrete Regelung

Die Mauterhebung dient dazu, die Kosten für die Errichtung und Unterhaltung der Bundesfernstraßen durch eine Nutzerfinanzierung zu erwirtschaften.

- VG Köln, Urteil vom 30. September 2014 - 14 K 1017/10 -, Juris RdNr. 149 -

Zur Bemessung der Maut wird regelmäßig als Grundlage ein Wegekostengutachten erstellt, das die Kosten der Herstellung und Unterhaltung der erfassten Straßen ermittelt und sie auf die Nutzer verteilt.

- 5.1 Für den Entwurf des 3. Änderungsgesetzes bildet der Endbericht 2013 von Alfen Consult et al. sowie der zweite Nachtrag hierzu vom September 2014 die Grundlage. Bei dem Endbericht aus 2013 handelt sich bereits um das dritte Wegekosten-

gutachten nach 2002 und 2007.

- 5.1.1 Die Wegekosten werden für die jeweilige Periode anhand der Kapital- und der laufenden Kosten der mautpflichtigen Straßen sowie des Erhebungsaufwandes berechnet. Die Kapitalkosten werden anhand der Abschreibungen und Zinsen für das Nettoanlagevermögen berechnet.

- Alfen Consult et. al., Wegekostengutachten 2013 – 2017, Endbericht 2013, S. 26 und Kapitel 5 (S. 32 bis 108) -

- 5.1.2 Die ermittelten Wegekosten für die mautpflichtigen Straßen werden auf der Grundlage der jeweils prognostizierten Fahrleistung anhand von verursachungs- und veranlassungsbezogenen Kriterien (Äquivalenzziffer) auf die verschiedenen Fahrzeugkategorien verteilt.

- Alfen Consult et. al., Wegekostengutachten 2013 – 2017, Endbericht 2013, S. 27 und Kapitel 6 – Prognose der Fahrleistungen (S. 109 bis 118) Kapitel 7 – Allokation der Wegekosten (S. 119 bis 144) Kapitel 8 – Mautdifferenzierung (s. 145 ff.) -

Hinzu kommen die externen Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung, die nach den unionsrechtlichen Vorgaben ermittelt werden.

- Alfen et. al., Endbericht 2013, S. 28 und Kapitel 10 (s. 153 ff.) -

- 5.2 Die Mautsatzfindung beruht daher auf politischen (externe Kosten), prognostischen (Fahrleistungen) und anlagebezogenen Komponenten und erfordert schon deshalb einen Gestaltungsspielraum.
- 5.2.1 Die fortgeschriebene Wegekostenrechnung berücksichtigt die jeweils eintretenden Veränderungen bei den zu verteilenden Kosten, einzubeziehenden Straßen und bei den Anteilen der Fahrzeuge an der Fahrleistung. Aufgrund eines Allokationsverfahrens erfolgt die Zuordnung dieser Kosten auf bestimmte Fahrzeugklassen. Das Regelungssystem orientiert sich daher an den Kriterien „Kosten“ und „Inanspruchnahme“.
- 5.2.2 Gegenüber der bisherigen Regelung erfolgt die Zuordnung nun auf vier statt zwei Achsklassen.

5.3 Durch die Einbeziehung von Fahrzeugen bis 7,5 t zGG wird nicht nur der überregionale Fernverkehr, sondern auch lokaler und regionaler Verkehr, der die mautpflichtigen Straßen für kurze Strecken nutzt, in die Nutzerfinanzierung einbezogen. Da nur die Kosten umgelegt werden, die im Hinblick auf die mautpflichtigen Straßen und die zur Maut herangezogenen Benutzergruppen zu ermitteln sind, also die Kosten, die anteilig auf andere Nutzergruppen, z.B. Pkw oder Motorräder entfallen, nicht in die Kostenrechnung eingehen, werden die Kostenanteile den Benutzervorteilen grundsätzlich sachgerecht zugeordnet.

5.4 Die Verfahren im Zusammenhang mit der Rechtssache „Obst“ stehen einer Aufteilung der Kosten nach den gebildeten vier Achsklassen nicht entgegen.

Das Verfahren „Obst“ beruhte zunächst auf einer anderen Regelungssystematik. Die Mauthöhensätze wurden in der sogenannten „Mauthöheverordnung“ festgelegt, die ihre gesetzliche Grundlage in § 3 Abs. 2 ABMG (später: BFStrMG) hatte. Danach waren die Mautsätze unter besonderer Berücksichtigung der Achslast zu bestimmen. Diese Regelung ist durch eine unmittelbare gesetzgeberische Festlegung der Mautgebühren abgelöst worden. Der Maßstab der gesetzgeberischen Regelung ist Art. 3 Abs. 1 GG.

- vgl. VG Köln, Urteil vom 30. September 2014 - 14 K 1017/10 -,  
Juris RdNr. 152 -

5.5 Durch die Einbeziehung von Fahrzeugen zwischen 7,5 t und 11,99 t zGG wird das Spektrum der zur Nutzerfinanzierung herangezogenen Fahrzeuge größer. Dieses Fahrzeugsegment ist vorrangig den zwei-, drei- und vierachsigen Klassen zuzuordnen, mit der Folge, dass sich in diesen Klassen die Zahl der mautpflichtigen Fahrzeuge erhöht und andererseits die gewogene Inanspruchnahme verringert, da entsprechend den im Wegekostengutachten gebildeten Äquivalenzzahlen von einer geringeren Inanspruchnahme durch diese Fahrzeuggruppe auszugehen ist. Andererseits ist diese Gewichtsklasse im Rahmen der fünf- und mehrachsigen Fahrzeuge kaum vertreten, sodass durch die Aufteilung in einzelne Achsklassen die stärkere Beanspruchung der Straßen durch fünf- und mehrachsigen Fahrzeuge in einem erhöhten Mautsatz Ausdruck findet.

5.6 Der Gesetzgeber hat sich bei der Achsklasseneinteilung davon leiten lassen, möglichst homogene Achsklassen zu bilden. Der Entfall der Vorgabe „unter besonderer

Berücksichtigung der Achslast“ bedeutet aber nicht, dass der Gesetzgeber es bei zwei Achsklassen belassen muss, insbesondere wenn er Erkenntnisse über deutlich abweichende Inanspruchnahme der Infrastruktur durch die Achsklassen hat. Aufgrund der tatsächlichen Ergebnisse der Wegekostenrechnung ergibt sich zwischen vierachsigen und fünf- und mehrachsigen Fahrzeugen ein Mautabstand von 1,8 ct/km. Dieser Umstand stellt keine Gleichheitswidrigkeit im Sinne von Art. 3 Abs. 1 GG dar, da sich auf der Grundlage des Wegekostengutachtens gerade diese Spreizung aufgrund der prognostizierten Inanspruchnahme ergibt. Es gibt auch keine zwingenden Gründe der Praktikabilität oder Verwaltungsvereinfachung, die eine andere Regelung als vier Achsklassen als eindeutig sachgerechter erscheinen ließe.

- 5.6.1 Das Anheben des Mautsatzes für Vierachser zur Verringerung der Spreizung wäre rechtlich problematisch, da für die Vierachser dann mehr Kosten in Rechnung gestellt würden, als nach der Wegekostenrechnung durch sie verursacht würden.
- 5.6.2 Gleiches gilt auch für die Bildung eines Durchschnittsmautsatzes für vier- und fünfachsige Fahrzeuge, die außerdem dem Zweck des Änderungsgesetzes, den Verlust an Mauteinnahmen auszugleichen, zuwiderliefe. Die Begünstigung von fünf- und mehrachsigen Fahrzeugen zulasten von vierachsigen Fahrzeugen könnte außerdem auch in Konflikt mit dem Gemeinschaftsrecht stehen (Art. 107 AEUV).
- 5.7 Auf der Grundlage der Zielsetzung einer Nutzerfinanzierung, wie sie auch der Richtlinie 1999/62/EG zugrunde liegt, ist eine Einbeziehung von Fahrzeugen ab 3,5 t zGG grundsätzlich möglich (und gegebenenfalls auch sachgerecht). Der Gesetzgeber beschränkt sich zulässigerweise auf die Einbeziehung von Fahrzeugen ab 7,5 t zGG, sieht aber in der Gesetzesbegründung einen Prüfauftrag zur Einbeziehung der Fahrzeuge ab 3,5 t zGG auch unter Berücksichtigung möglicher Varianten eines gesonderten Vignettensystems für Lkw zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen vor.

- vgl. BT-Drs. 18/3923, S. 10 -

- 5.8 Soweit sich infolge der Bemautung auf den durch das 3. Änderungsgesetz gewählten Achsklasseneinteilungen Veränderungen in der Benutzung der Straßen ergeben, wären diesen in folgenden Wegekostenrechnungen Rechnung zu tragen. Die Annahmen der Wegekostenrechnungen werden darauf kontrolliert, ob die entsprechenden Ergebnisse der Bemautung eingehalten sind. Das Wegekostengutachten weist konkret für jedes Jahr seiner Periode Angaben aus. Sollte sich zeigen, dass gravierende Änderungen in der tatsächlichen Benutzung auftreten, wäre der Ge-

setzgeber gehalten, entsprechend hierauf zu reagieren.

Nach alldem hält sich die gewählte Regelung im Rahmen der durch Art. 3 Abs. 1 GG dem  
Gebührengesetzgeber gezogenen Grenzen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ulrich Hösch', written in a cursive style.

Prof. Dr. Ulrich Hösch  
Rechtsanwalt