

4 K 97/15.WI(2)

Verkündet am: 30.06.2015

09. Sep. 2015

Berner

Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle

Geulen & Klinger
Rechtsanwälte

VERWALTUNGSGERICHT WIESBADEN



URTEIL

IM NAMEN DES VOLKES

In dem Verwaltungsstreitverfahren

Deutsche Umwelthilfe e.V.,
vertreten durch ihren Vorstand,
Fritz-Reichle-Ring 4, 78315 Radolfzell am Bodensee

- Klägerin -

bevollmächtigt:

Rechtsanwälte Dr. Reiner Geulen und Kollegen,
Schaperstraße 15, 10719 Berlin

g e g e n

Land Hessen,
vertreten durch das Hessisches Ministerium für Umwelt,
Klimaschutz Landwirtschaft und Verbraucherschutz,
Mainzer Straße 80, 65189 Wiesbaden
Az.: 53 a 12.45.06

- Beklagter -

beigeladen:

Stadt Limburg,
vertreten durch den Magistrat - Rechtsamt -,
Werner-Senger-Straße 10, 65549 Limburg

w e g e n

Immissionsschutzrechts

- 2 -

hat die 4. Kammer des Verwaltungsgerichts Wiesbaden durch

Vizepräsidenten des VG Dr. Wittkowski

Richterin am VG Diedrich

Richter am VG Hartmann

ehrenamtliche Richterin Fehr

ehrenamtlichen Richter Krassnig

aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 30. Juni 2015 für Recht erkannt:

Der Beklagte wird verpflichtet, den für die Stadt Limburg geltenden Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Kalenderjahr gemittelten Grenzwertes für NO₂ in Höhe von 40 µg/cbm im Stadtgebiet Limburg enthält.

Die Kosten des Verfahrens hat der Beklagte zu tragen. Die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen trägt diese selbst.

Das Urteil ist hinsichtlich der Kosten vorläufig vollstreckbar. Der Beklagte darf die Zwangsvollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe der festzusetzenden Kosten abwenden, falls nicht der Kläger vor der Vollstreckung Sicherheit in derselben Höhe leistet.

TATBESTAND

Der Kläger ist ein deutschlandweit tätiger und nach § 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz (UmwRG) anerkannter Umweltschutzverband, der besonders im Bereich Luftreinhaltung aktiv ist.

Vor dem Verwaltungsgericht Wiesbaden machte der klägerische Verband die Verpflichtung des Beklagten in zwei Klageverfahren auf Einführung bzw. Genehmigung

- 3 -

von Umweltzonen in der Landeshauptstadt Wiesbaden sowie in Darmstadt geltend (Az.: 4 K 757/11 und 4 K 165/12).

Im vorliegenden Verfahren geht es ihm um die Fortschreibung des Luftreinhalteplanes für die Stadt Limburg an der Lahn.

Das Hessische Umweltministerium hat im März 2012 einen Luftreinhalteplan Limburg erstellt, nachdem das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie an vier Passivsammlern den Stickstoffdioxidgehalt der Luft an vier verkehrsbezogenen Standorten in Limburg ermittelt hatte.

Dort wurde und wird der Grenzwert für Stickstoffdioxid von 40 µg/cbm seit den Messungen ab dem Jahr 2009 an allen vier Verkehrsmessstationen überschritten:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Diezer Straße 49	53	47	46	44	46,3	42,2
Frankfurter Straße 52	64	59	59	58	46,4	56,1
Schiede 28–30	70	65	66	64	66,4	62,7
Schiede 37–41	58	52	51	49	52,2	50,1

Nach den im geltenden Luftreinhalteplan getroffenen Feststellungen werden diese Überschreitungen im Wesentlichen (zu etwa 65 % im Mittel) durch den Kraftfahrzeugverkehr verursacht, während etwa 25 % der Belastungen mittels Ferntransport aus der Region herrühren.

Als „geplante Maßnahmen“ zur Verringerung der Schadstoffbelastung der Luft ist in dem aktuellen Luftreinhalteplan aufgeführt:

- Einführung der Euro-6/VI-Abgasnorm für Neuzulassungen => Rückgang der NO₂-Immissionen bis 2015 gegenüber jenen aus 2010 von gut 10 %;
- Verschärfung von Immissionsgrenzwerten für Industrieanlagen durch Absenkung der Grenzwerte für ab 2013 neu in Betrieb gehende oder wesentlich geänderte Verbrennungsanlagen => Ertrag nicht abschätzbar;
- Förderung von Neuzulassungen von Euro-6-Diesel-Pkw in der Zeit vom 01.01.2011 bis 31.12.2013 => Ertrag nicht abschätzbar;
- Entlastung der Limburger Innenstadt durch Vermeidung von Umleitungsverkehr durch Sperrungen der A3, durch teilweise Freigabe der Kriechspuren auf

- 4 -

der A3, Einrichtung von Pfortnerampeln in Richtung Innenstadt und Neubau der Lahntalbrücke => Zeit und Ertrag nicht abschätzbar;

- Verbesserung des Verkehrsflusses innerhalb der Stadt Limburg durch Anschaffung eines Verkehrsrechners => bis Ende 2012 Reduzierung der NO_x-Werte um 10 %;
- Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs durch die von der Stadt Limburg geplante Einholung eines entsprechenden Gutachtens => nicht abschätzbar;
- Erhöhung des Radverkehrsanteils durch zunehmenden Einsatz von Elektrofahrzeugen => nicht abschätzbar;
- Einführung eines Lkw-Durchfahrtsverbots für Limburg. Zwei in Erwägung gezeichnete Varianten einer innerstädtischen Umleitung des Schwerlastverkehrs seien aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs nicht zustimmungsfähig. Es sei beabsichtigt, eine Arbeitsgruppe einzurichten, an der die Straßenverkehrsbehörden des Regierungspräsidiums Gießen und jene des benachbarten Bundeslandes Rheinland-Pfalz sowie der Stadt Limburg beteiligt seien, um großräumige Alternativrouten für den Schwerlastverkehr zu prüfen. Die Vermeidung von Lkw-Durchgangsverkehr speziell auf der Diezer Straße würde eine deutliche Entlastung mit sich bringen => Minderung der NO₂-Belastung zwischen 2-8 %, wenn denn eine geeignete Umfahrungsmöglichkeit gefunden werde;
- Ausbau der Südumgehung Limburg-Diez-Holzheim. Der Ausbau der B54 sei im Bundesverkehrswegeplan unter „weiterem Bedarf“ geführt; => unbestimmter Ertrag in nicht absehbarer Zeit;
- Verwendung von Titandioxidpflaster auf den Gehwegen. Diese Beschichtung von Gehwegen wirke als Katalysator zur schnellen Umsetzung von Stickstoffoxiden zu Nitrat, welches dann durch den Regen aus der Luft ausgewaschen werde. Nitrat selbst stelle keinen Luftschadstoff dar. => gesicherte Aussagen über eine positive Wirkung auf die Luftqualität seien noch nicht möglich.

Während die Feinstaubbelastung in den letzten Jahren kontinuierlich zurückgegangen sei, könne für den Bereich der Stickstoffdioxide durch den deutlich gestiegenen Anteil an Direktmissionen durch Dieselfahrzeuge nur langfristig von einer rückläu-

- 5 -

figen Belastungssituation ausgegangen werden. Bis zum Jahr 2015 sei nicht mit einer Einhaltung des NO₂-Immissionsgrenzwertes an den betroffenen Straßenzügen in Limburg zu rechnen. „Die Prognose zeigt, dass allein durch die kontinuierliche Verbesserung der Fahrzeugflotte zumindest bis zum Jahr 2015 an hochbelasteten Straßenzügen der Immissionsgrenzwert für NO₂ wahrscheinlich nicht eingehalten werden kann“.

Am 6. Februar 2015 hat der Kläger Klage vor dem Verwaltungsgericht Wiesbaden erhoben.

Der Kläger macht einen Anspruch auf Änderung bzw. Fortschreibung des für Limburg an der Lahn geltenden Luftreinhalteplans im Wege einer allgemeinen Leistungsklage geltend. Ein solcher Anspruch auf Aufstellung eines Luftreinhalteplans, welcher Maßnahmen vorsehe, die geeignet sind, die Einhaltung der entsprechenden Grenzwerte zu gewährleisten, sei durch die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs anerkannt.

Das Bundesverwaltungsgericht habe in einem Urteil vom 5. September 2013 zum Luftreinhalteplan Darmstadt darauf hingewiesen, dass ein bloßes schrittweises Vorgehen nach der neuen Richtlinie nicht mehr ausreichend sei. Ein solches Vorgehen müsse sich vielmehr auch unter Berücksichtigung des zeitlichen Moments rechtfertigen lassen, eine Grenzwertüberschreitung dürfe nur so kurz wie möglich sein.

Nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 19. November 2014 (Client Earth) dürften bei Stickstoffdioxid und Benzol die Grenzwerte von den festgelegten Zeitpunkten an nicht mehr überschritten werden, was einer „Ergebnisverpflichtung“ entspreche.

In Anbetracht der erheblichen Grenzwertüberschreitungen bei Stickstoffdioxid in Limburg stehe außer Frage, dass die bisherigen Maßnahmen der hessischen Landesregierung unzureichend seien.

Die im bestehenden Luftreinhalteplan für die Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan Limburg, in der Fassung des Jahres 2012 enthaltenen Maßnahmen seien nicht geeignet, eine Grenzüberschreitung für den Schadstoff Stickstoffdioxid NO₂ zu verhindern oder eine Einhaltung der Grenzwerte auch nur annähernd sicherzustellen. Eine deutschlandweit bewährte Maßnahme, nämlich die Einführung einer Umweltzone, sei bislang nicht umgesetzt oder auch nur in den Plan aufgenommen worden. Es bedürfe

- 6 -

daher eines Planes, der Maßnahmen enthalte, die eine Grenzwerteinhaltung schnellstmöglich gewährleisten, zumal eine Umfahrungsmöglichkeit für den Lkw noch nicht gebaut sei. Vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h in der Zeit von 22.00-06.00 Uhr seien hierfür sicherlich nicht ausreichend.

Zwar führe der Beklagte eine Reihe von Maßnahmen an, die in der Lage wären, der Einhaltung der Grenzwerte deutlich näher zu kommen, wie neben der Einrichtung einer Umweltzone die Festlegung eines Lkw-Durchfahrtsverbots, die Verflüssigung des Verkehrs durch den Wegfall von Kurzzeitparkplätzen, die Erneuerung der Busflotte durch Gas- und/oder Elektrobusse, der Bau einer Südumgehung der Bundesstraße B54 sowie ergänzend die Aufstellung eines Masterplans Mobilität. Der Beklagte trage jedoch nicht vor, welches Minderungspotential diese Maßnahmen in der Summe hätten. Es sei aber Aufgabe des Beklagten, die Minderungspotentiale der von ihm benannten Maßnahmen auch zu ermitteln, so dass für den Fall, dass diese nicht ausreichend seien, weitere Maßnahmen hinzugenommen werden könnten und müssten. Dies festzustellen sei nicht Aufgabe des angerufenen Gerichts, sondern der Verkehrsplanung des Beklagten. Dieser hätte seit langem insoweit tätig werden müssen und reagiere nun offenbar erst in Anbetracht der vor dem Verwaltungsgericht Wiesbaden erhobenen Klage. Daher gebe es auch keine Gründe, das Verfahren auszusetzen.

Die Landesregierung könne sich dabei auch nicht auf eine Art Verhältnismäßigkeitsgrundsatz berufen, etwa im Hinblick auf die zu erwartenden Kosten der anzuwendenden Maßnahmen. So habe der EuGH in seinem Urteil vom 19. Dezember 2012 (EU-Kommission ./. Italien) ausgeführt, dass selbst „drastische wirtschaftliche Maßnahmen“ die zur Grenzwerteinhaltung erforderlich wären, den Mitgliedsstaaten abverlangt werden können, wenn diese erforderlich sind, um den Grenzwerten Rechnung zu tragen. Eine Ausnahme sei nur im Falle höherer Gewalt gegeben, nicht aber bei einem erheblichen Finanzierungsbedarf der Maßnahmen.

Der Luftreinhalteplan aus dem Jahr 2012 zeige keine Maßnahmen auf, die geeignet seien, den Grenzwert für den Schadstoff Stickstoffdioxid in Limburg schnellstmöglich einzuhalten. Aus dem Plan sei auch nicht ersichtlich, wann bei Verwirklichung welcher Maßnahmen das jemals der Fall sein solle.

Mit der von dem Kläger angeregten Ausweisung einer Umweltzone stehe aber eine praktikable und wirkungsvolle Maßnahme zur Verfügung, mit der die Luftqualität ef-

- 7 -

fektiv verbessert werden könnte, was von verschiedenen Verwaltungsgerichten in verschiedenen Bundesländern so auch bestätigt worden sei.

Der Kläger beantragt,

den Beklagten zu verpflichten, den für die Stadt Limburg geltenden Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Kalenderjahr gemittelten Grenzwertes für NO₂ in Höhe von 40 µg/cbm im Stadtgebiet Limburg enthält.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Er trägt vor, dass sich der Luftreinhalteplan – Teilplan Limburg – aus dem Jahr 2012 aktuell in der Überarbeitung befinde, dessen Fortschreibung sei „weit fortgeschritten“. Die geplante Südumgehung „konnte allerdings mittelfristig nicht realisiert werden, da diese Maßnahme nicht in den vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan übernommen“ worden sei. Die Eignung möglicher Alternativrouten für Lkw werde durch eine länderübergreifende Arbeitsgruppe geprüft, da ein großer Teil derselben durch Rheinland-Pfalz verlaufen müsste.

Im Luftreinhalteplan 2012 seien verschiedene Maßnahmen hinsichtlich der Verkehrssituation vorgesehen. Von diesen sei der für erforderlich gehaltene Verkehrsrechner derzeit ausgeschrieben und der Ausbau des Radwegenetzes in Limburg umgesetzt worden. Für den öffentlichen Nahverkehr sei ein neues Betriebskonzept beschlossen worden. Auf der Diezer Straße sei eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22.00-06.00 Uhr eingeführt und die Parkgebühren in der Innenstadt erhöht worden.

Demgegenüber habe die Stadt Limburg selbst ein Einkaufszentrum mit rund 1000 gebührenfreien Parkplätzen in der Innenstadtlage zugelassen „und damit Ziele des Luftreinhalteplans zurückgesetzt“.

In Fortschreibung des Luftreinhalteplans 2012 seien in Abstimmung mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung folgende zusätzliche Maßnahmen für die Stadt Limburg vorgeschlagen worden:

- 8 -

- die Einrichtung einer Umweltzone
- ein Lkw-Durchfahrtsverbot
- Verflüssigung des Verkehrs durch den Wegfall von Kurzzeitparkplätzen
- die Prüfung der Erneuerung der Busflotte mittels Gas- oder Elektrobussen
- die Aufstellung eines Masterplans Mobilität.

In Gesprächen mit der Stadt Limburg habe diese zugesagt, im Frühjahr 2015 entsprechende Verkehrserhebungen durchzuführen. Die Stadt Limburg sei auch gebeten worden, die vorgenannten Maßnahmenvorschläge durch die kommunalpolitischen Gremien beschließen zu lassen.

Die vom Kläger angesprochene Einführung einer Umweltzone sei sowohl vom Umwelt- wie auch vom Verkehrsministerium befürwortet worden und soll umgesetzt werden. Die Erhebungen der Stadt Limburg sollen zur qualitativen Ermittlung der Auswirkungen eines Lkw-Durchfahrtsverbots insbesondere den Anteil an Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr erfassen.

Mit Beschluss vom 01.06.2015 hat die Kammer die Stadt Limburg gemäß § 65 Abs. 1 VwGO in dem Verwaltungsstreitverfahren beigeladen, weil das Klagebegehren auch die Interessen der Stadt berührt.

Die Beigeladene hat keinen Antrag gestellt.

In der mündlichen Verhandlung am 30.06.2015 wies die Beigeladene darauf hin, dass die Stadt Limburg einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr zu bewältigen habe. Die sich daraus ergebenden hohen Abgasbelastungen seien Gegenstand kommunaler Erörterungen und Auseinandersetzungen. Die Stadtverordnetenversammlung habe der Einführung einer Umweltzone zum 01.01.2016 zugestimmt.

Auf das Protokoll der mündlichen Verhandlung vom 30.06.2015 wird Bezug genommen.

Dem Gericht lag der Luftreinhalteplan Limburg in der Fassung vom März 2012 sowie die Behördenakte des Hessischen Umweltministeriums vor.

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE

Die zulässige Klage ist auch begründet, denn der vorliegende Luftreinhalteplan aus dem Jahre 2012 für die Stadt Limburg an der Lahn erfüllt die an ihn gestellten Anforderungen des § 47 Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) nicht, sodass dem Verpflichtungsbegehren stattzugeben ist.

Die Klage ist zulässig, insbesondere als Leistungsklage statthaft. Es geht es hier nicht um die Verpflichtung zum Erlass eines Verwaltungsaktes und damit einer Verpflichtungsklage sondern um die Erstellung eines Luftreinhalteplans, der seiner Natur nach einer Verwaltungsvorschrift ähnlich ist (vgl. hierzu BVerwGE, Urteil vom 05.09.2013, Az.: 7 C 21.12, m.w.N.).

Der klägerische Verein ist auch klagebefugt i.S.d. § 42 Abs. 2, 2. Hs. VwGO. Er kann geltend machen, durch die Ablehnung der Aufstellung eines Luftreinhalteplans, der den Anforderungen des § 47 Abs. 1 BImSchG i.V.m. § 27 der 39. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards um Immissionshöchstmengen – 39. BImSchVO) vom 02.08.2010 genügt, in seinen Rechten verletzt zu sein. § 47 Abs. 1 BImSchG räumt nicht nur unmittelbar betroffenen natürlichen Personen, sondern auch nach § 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz (UmwRG) anerkannten Umweltverbänden das Recht ein, die Aufstellung eines den zwingenden Vorschriften des Luftqualitätsrechts entsprechenden Luftreinhalteplans zu verlangen (so BVerwG im Urteil vom 05.09.2013, a.a.O., Rdnr. 38 ff.). Auch der Europäische Gerichtshof hat in seinem Urteil vom 25.07.2008 (Az.: C 237/07) eine solche Klagebefugnis für einen Umweltplan angenommen. Diese Auslegung ist auch durch Art. 23 der EU-Richtlinie 2008/50/EG und Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention (AK) geboten. Der klägerische Verein hat sich bei seiner Arbeit im Bereich des Umweltschutzes insbesondere auf Fragen der Luftreinhaltung konzentriert und kann daher auch auf die Einhaltung einschlägiger Vorschriften klagen.

Der Klageantrag ist auch hinreichend bestimmt i.S.d. § 82 Abs. 1 Satz 2 VwGO. Der Kläger kann dabei keine einzelne, zur Absenkung der Schadstoffkonzentrationen geeignete Maßnahme zur gerichtlich verpflichtenden Umsetzung benennen, weil die

- 10 -

Aufnahme konkreter Maßnahmen in dem Luftreinhalteplan im Rahmen des planerischen Ermessens des Beklagten liegt (vgl. hierzu BVerwG, a.a.O., Rdnr. 52 ff.).

Die Klage ist auch begründet, weil der Beklagte seinen Verpflichtungen aus § 47 Abs. 1 BImSchG mit dem vorliegenden Luftreinhalteplan aus dem Jahr 2012 noch nicht nachgekommen ist.

Nach § 47 Abs. 1 S. 1 BImSchG hat die zuständige Behörde einen Luftreinhalteplan aufzustellen, wenn die durch eine Rechtsverordnung nach § 48a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte einschließlich festgelegter Toleranzmargen überschritten werden, um die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festzulegen und die Anforderungen der Rechtsverordnung einzuhalten.

Auf der aktuellen Homepage des Umweltbundesamtes finden sich hierzu folgende Hinweise:

Um negative Effekte auf die menschliche Gesundheit und Ökosysteme zu verringern, müssen die Emissionen von Luftschadstoffen gesenkt werden. Die Parteien der Genfer Luftreinhaltekonvention (dazu gehören die EU-Mitgliedstaaten, die Europäische Kommission, osteuropäische und asiatische Staaten sowie die USA und Kanada) haben deshalb das Multikomponentenprotokoll (Göteborg-Protokoll) beschlossen, welches im Mai 2005 in Kraft trat. Hierin sind für die Schadstoffe Schwefeldioxid (SO₂), Stickstoffoxide (NO_x), Ammoniak (NH₃) und flüchtige organische Verbindungen ohne Methan (NMVOC) neben diversen technischen Standards nationale Emissionshöchstmengen festgelegt. Die Unterzeichnerstaaten sollen durch geeignete Maßnahmen gewährleisten, dass sie diese Emissionshöchstmengen im Jahr 2010 und in allen Folgejahren nicht mehr überschreiten.

Stickstoffoxide gehören zu den so genannten reaktiven Stickstoffverbindungen, die zu einer Vielzahl von negativen Umweltwirkungen führen können. Zusammen mit flüchtigen Kohlenwasserstoffen sind Stickstoffoxide für die sommerliche Ozonbildung verantwortlich. Stickstoffoxide tragen zudem zur Feinstaubbelastung bei.

Stickstoffoxide entstehen als Produkte unerwünschter Nebenreaktionen bei Verbrennungsprozessen. Die Hauptquellen von Stickstoffoxiden sind Verbrennungsmotoren und Feuerungsanlagen für Kohle, Öl, Gas, Holz und Abfälle. In Ballungsgebieten ist der Straßenverkehr die bedeutendste NO_x-Quelle.

In der Umwelt vorkommende Stickstoffdioxid-Konzentrationen sind vor allem für Asthmatiker ein Problem, da sich eine Bronchialkonstriktion (Bronchienverengung) einstellen kann, die zum Beispiel durch die Wirkungen von Allergenen verstärkt werden kann.

Stickstoffoxide, insbesondere Stickstoffdioxid, können Pflanzen schädigen und unter anderem ein Gelbwerden der Blätter (sog. Nekrosen), vorzeitiges Altern und Kümmerwuchs bewirken. Zudem trägt Stickstoffdioxid zur Überdüngung und Versauerung von Böden und in geringem Maße auch von Gewässern bei.

- 11 -

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit wurde europaweit für Stickstoffdioxid der 1-Stunden-Grenzwert von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ festgelegt, der nicht öfter als 18-mal im Kalenderjahr überschritten werden darf. Der Jahresgrenzwert beträgt $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Zum Schutz der Vegetation wird ein kritischer Wert von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Jahresmittelwert verwendet.

...

Gemessen an den in der EU geltenden Grenzwerten sind in Deutschland insbesondere die Konzentrationen von Stickstoffdioxid und Feinstaub noch immer zu hoch. Auch die Konzentrationen von Ozon können so hoch sein, dass gesundheitliche Wirkungen zu befürchten sind. Stickstoffdioxid (NO_2) entsteht überwiegend als gasförmiges Oxidationsprodukt aus Stickstoffmonoxid bei Verbrennungsprozessen. Eine der Hauptquellen von Stickstoffoxiden ist der Straßenverkehr, so dass die Konzentrationen in der Luft in Ballungsräumen und entlang von Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen am höchsten sind.

...

Die Lösung dieses Problems ist nicht einfach, da fast alle menschlichen Aktivitäten nennenswerte Emissionen von Luftverunreinigungen verursachen und damit Luftreinhaltung zu einer komplexen und schwierigen Aufgabe machen. Einige Gründe dafür sind

- der gesellschaftliche Bedarf an Aktivitäten, die Emissionen in die Luft freisetzen (z.B. Güterversorgung, Energieverbrauch, Verkehr),
- die Vielfalt und Unterschiede der emissionsrelevanten Quellen,
- die Vielfalt der emittierten Luftverunreinigungen und
- der technische Aufwand und die Kosten der Emissionsminderungsmaßnahmen.

In der Luftreinhaltung ist es schwer, das Verursacherprinzip anzuwenden. Zwischen einzelnen Emissionsquellen und der Luftqualität in ihrer Umgebung besteht oft kein eindeutiger Zusammenhang, denn Luftverunreinigungen werden in der Atmosphäre weit transportiert und chemisch umgewandelt. So tragen andere als die ursprünglich emittierten Verunreinigungen fern der Quelle zur Luftverschmutzung bei. Dieses Problem zeigt sich zum Beispiel beim Entwurf von Luftreinhalteplänen.

...

Luftreinhaltepläne sind aufzustellen, wenn Grenzwerte einschließlich definierter Toleranzmargen in einem bestimmten Jahr nicht eingehalten wurden.

Sie legen die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen fest. Luftreinhaltepläne sind entsprechend den von der Kommission festgelegten Modalitäten in Form von ausgefüllten Fragebogen zwei Jahre nach dem Jahr der Überschreitung der Kommission vorzulegen, die diese Pläne regelmäßig überprüft.

Die Umweltzone (engl.: "low emission zone") ist eine europaweite Form kommunaler Maßnahmen gegen verkehrsbedingte Luftbelastungen, wenn die Luftqualitätsgrenzwerte nach Gemeinschafts- oder Landesrecht nicht eingehalten werden. Es sind Gebiete in städtischen Agglomerationen, in denen das Befahren durch stärker emittierende Fahrzeuge verboten wird. Seit dem 1. Januar 2015 gibt es in Deutschland zwei neue Umweltzonen: in Siegen und in Offenbach. Darmstadt will sie im Laufe des Jahres einführen. Damit gibt es mittlerweile 50 Umweltzonen. In 48 davon sind ausschließlich Fahrzeuge mit grüner Plakette zulässig. In Augsburg und Neu-Ulm dürfen auch weiterhin Fahrzeuge mit gelber Plakette einfahren. Da über 90 Prozent der Autos die Abgasstandards erfüllen, plädiert das Umweltbundesamt dafür Umweltzonen auszuweiten, zum Beispiel auf Baumaschinen, Dieselloks, Binnenschiffe und weitere Verkehrswege.

Ab 2015 müssen viele Städte und Gemeinden zusätzlich Maßnahmen ergreifen, um die Luftbelastung durch Stickstoffdioxid zu senken. Denn seit diesem Jahr sind alle Kommunen verpflichtet, den Grenzwert für den gesundheitsschädlichen Stoff einzuhalten. Die EU räumte 24 Regionen letztmalig eine Fristverlängerung bis Ende 2014 ein. Da Stickstoffdioxid ein Be-

standteil von PKW- und LKW-Abgasen ist, helfen vor allem Maßnahmen im Verkehrsreich.

Die Wirksamkeit einer Umweltzone hängt von vielen Faktoren ab. In der ersten Stufe – wenn vergleichsweise wenige Fahrzeuge ohne Plakette ausgesperrt werden – können eine etwa zweiprozentige Verminderung, bezogen auf den Jahresmittelwert, und etwa fünf Überschreitungstage weniger erwartet werden. In der erweiterten Stufe - wenn nur Fahrzeuge mit der grünen Plakette einfahren dürfen - wird die Luft in den Innenstädten deutlich sauberer: 10 bis 12 Prozent weniger Feinstaub, das entspricht 20 Überschreitungstage weniger. Auch die Belastung von Stickstoffdioxid sinkt in Umweltzonen, allerdings weniger als erwartet.

In den Umweltzonen dürfen nur die Fahrzeuge fahren, die hierfür mit einer Plakette gekennzeichnet sind. Fahrverbote bestehen in der ersten Stufe für die Fahrzeuggruppen, die keine Plakette tragen. In den nächsten Jahren sind – zeitlich gestaffelt – auch Fahrzeuge betroffen, die eine rote oder gelbe Plakette besitzen. Grundlagen der Kennzeichnung sind die in den Fahrzeugschein eingetragene Steuerklasse und die EURO-Schadstoffnorm. Das ist in der Kennzeichnungsverordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (35. BImSchV) geregelt.

§ 3 Abs. 2 der 39. BImSchV setzt als Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) 40 µg/ cbm fest. Dieser Grenzwert wird in Limburg unstrittig überschritten.

So wird dieser Grenzwert für Stickstoffdioxid an den vier Messstationen in der Diezer Straße, Frankfurter Straße, Schiede 28–30 und Schiede 37–41 seit deren Messungen im Jahr 2009 bis Ende 2014 nach wie vor zum Teil erheblich überschritten wird. Der günstigste Wert wurde dabei für die Diezer Straße im Jahr 2014 mit 42,2 µg/cbm erreicht, während der günstigste Wert an der Messstelle in der Schiede 28–30 aktuell noch bei 62,7 µg/cbm liegt.

Gemäß § 47 Abs. 1 Satz 1 BImSchG ist von der zuständigen Behörde im Falle der Überschreitung der festgelegten Immissionsgrenzwerte ein Luftreinhalteplan aufzustellen, „welcher die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt und den Anforderungen der Rechtsverordnung entspricht“. In Satz 3 heißt es dann: „Die Maßnahmen eines Luftreinhalteplans müssen geeignet sein, den Zeitraum einer Überschreitung von bereits einzuhaltenden Immissionsgrenzwerten so kurz wie möglich zu halten.“

Für die Erstellung des Luftreinhalteplans ist das Hessische Umweltministerium in Hessen zuständig. Dessen Luftreinhalteplan aus dem Jahr 2012 für die Stadt Limburg an der Lahn lässt nicht im erforderlichen Umfang erkennen, bis wann und wodurch der Grenzwert von 40 µg/cbm für den Schadstoff Stickstoffdioxid in der Stadt Limburg erreicht werden kann bzw. werden könnte.

So wird darin nur zu drei angesprochenen Maßnahmen eine konkrete Prognose über die damit einhergehende Reduzierung der Luftverschmutzung genannt, nämlich

- 13 -

durch verschärfte Abgasnormen für Krafffahrzeuge durch die EURO-6-Norm eine Reduzierung von 10 % bis zum Jahr 2015, die Installation eines Verkehrsrechners für die Bereiche Schiede und Diezer Straße von 10 % bis zum Jahr 2013 und durch ein Lkw-Durchfahrtsverbot mit einem angenommenen Reduzierungspotential von 2 bis 8 %. Hierzu haben die Beteiligten in der mündlichen Verhandlung angegeben, dass der Verkehrsrechner frühestens im Jahr 2016 installiert werden kann. Die Gespräche mit dem Hessischen Verkehrsministerium über ein Lkw-Durchfahrtsverbot seien bislang ergebnislos verlaufen. Insbesondere sei es zu keiner Verständigung mit dem Nachbarland Rheinland-Pfalz gekommen, über das vorgesehene Ausweichstrecken verlaufen sollen.

Für alle weiteren in dem Luftreinhalteplan angegebenen geplanten bzw. vorgesehenen Maßnahmen, wie verschärfte Abgasnormen in der Industrie, der Förderung von EURO-6-Dieselfahrzeugen, der Ertüchtigung der Autobahn A 3, der Einführung von Stundentakten und Bahnanschlussverbindungen im ÖPNV, der Anschaffung von Gas- und Elektrobussen, der Installation eines Parkleitsystems, dem Ausbau des Radwegenetzes und einer Südumgehung werden keinerlei Angaben gemacht, in welchem Umfang diese Maßnahmen geeignet erscheinen, die Schadstoffbelastung zu reduzieren.

Der Beklagte verkennt den Sinn und die Funktion des von ihm aufzustellenden Luftreinhalteplanes offensichtlich wenn er darin auf Seite 67 zu den von Bürgern gemachten Anregungen zur Aufnahme in den Luftreinhalteplan 2012 ausführt:

„Die Liste der Einwendungen stellt einen Wunschkatalog an strukturelle Veränderungen vor allem im Verkehrsbereich dar. Unbeachtlich von Zuständigkeiten wird gefordert, ein seit Jahrzehnten geplantes und gewachsenes Verkehrsnetz mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung kurzfristig zu ändern. Selbst bei einer Zustimmung durch die jeweils zuständigen Stellen und entsprechend vorhandenen Mitteln würde allein die Planung und Umsetzung einer ganzen Reihe von Maßnahmenvorschlägen viele Jahre erfordern. ...

Die Umsetzung der meisten Vorschläge würde zu einer Verbesserung der Schadstoffbelastung führen, sind aber gleichzeitig mit teilweise hohen Investitionen verbunden. Hier liegt es in der Hand der Stadt Limburg, eine Entscheidung zu treffen, ob die damit verbundene Verbesserung der Luftsituation die Aufwendungen rechtfertigen. Dabei sollten die Limburger Bürger nicht übersehen, dass die Haushaltslagen der

- 14 -

Kommunen häufig nur geringe Spielräume zulassen. Investitionen in einen Bereich können zu Lasten eines anderen Bereichs gehen, der u.U. von den Bewohnern favorisiert wird.“

Diese Ausführungen lassen erkennen, dass die Behörde keine Planung, kein Konzept aufstellen wollte, mit der/dem die Schadstoffbelastung in der Luft unter die Grenzwerte reduziert werden kann. Sie schiebt vielmehr die Verantwortung hierfür der Beigeladenen zu und führt dabei noch aus, dass wohl die finanziellen Mittel und die breite Akzeptanz in der Bevölkerung fehlen werden, hier geeignete Maßnahmen umzusetzen.

Gemäß § 47 Abs. 1 Satz 3 BImSchG ist es Aufgabe der zuständigen Umweltbehörde, in einem Luftreinhalteplan unabhängig von den jeweiligen Zuständigkeiten für die jeweilige Umsetzung Maßnahmen aufzulisten, die überhaupt geeignet sind, die Schadstoffbelastung zu reduzieren. Darüber hinaus ist es ihre Aufgabe, dabei prognostisch die Wirksamkeit dieser grundsätzlich geeigneten Maßnahmen zu quantifizieren (Reduzierungswerte), so dass in einem weiteren Schritt geprüft und ausgewählt werden kann, welche Maßnahmen zu ergreifen sind, um zu einer Einhaltung der ohne Weiteres verbindlichen Grenzwerte zu gelangen.

Der zu erstellende Luftreinhalteplan muss nach den Vorgaben der §§ 47 Abs. 1 BImSchG und 27 Abs. 2 der 39. BImSchV Maßnahmen enthalten, die den Zeitraum der Nichteinhaltung der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten (vgl. hierzu auch BVerwG, Urteil vom 05.09.2013 – 7 C 21/22, NVwZ 2014, 64 Rdnr. 59, 60, wonach die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte möglichst schnell zu beenden ist und das schrittweise Anstreben der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nicht ausreicht).

Der Beklagte wird erst dann seinen Aufgaben gerecht geworden sein, wenn hinter seiner Planung ein Gesamtkonzept steht, dass die Einhaltung der Werte zum Ziel hat. Es reicht nicht aus, sich in der Planung nur mit einzelnen Maßnahmen zu beschäftigen und dabei offen zu lassen, wann das Gesamtziel aufgrund solcher Maßnahmen erreicht sein wird (so auch VG Sigmaringen, Urteil vom 22.10.2014 - 1 K 154/12).

Ein Luftreinhalteplan ist erst dann effektiv, wenn er allen für die Reinhaltung der Luft (mit)verantwortlichen Stellen geeignete Handlungsoptionen aufzeigt, deren Wirksamkeit bewertet und so Grundlage dafür ist, sich für die eine(n) oder andere(n) Maß-

- 15 -

nahme(n) zu entscheiden, mit der absehbaren Folge, dass die Grenzwerte fristgemäß eingehalten werden.

Aufgabe eines solchen Konzepts muss es dabei sein, Wege und Möglichkeiten aufzuzeigen, die betroffenen Bürger vor weiteren Gesundheitsbeschädigungen durch das die Lungenfunktion stark gefährdende Reizgas Stickstoffdioxid, das wegen seiner kaum vorhandenen Wasserlöslichkeit tief in die Atemwege eindringen kann, zu schützen.

Ob dabei wirtschaftliche Aspekte überhaupt eine Rolle spielen dürfen, ist zweifelhaft. Nach dem Urteil des EuGH vom 19.12.2012 (-C-68/11 Rdnr. 59-64) ist nämlich davon auszugehen, dass finanzielle oder wirtschaftliche Aspekte nicht dazu führen können, von Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte abzusehen. Der EuGH macht nur für den Fall der höheren Gewalt von diesem Grundsatz eine Ausnahme (Rdnr. 64). In eine ähnliche Richtung geht auch die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 05.09.2013, wonach bei Schwierigkeiten zur Realisierung der zu ergreifenden Maßnahmen nach Maßgabe des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes allenfalls ein Vorgehen in mehreren Stufen zulässig ist (BVerwG, a.a.O. Rdnr. 59). Aber auch dies wäre in einem Luftreinhalteplan darzustellen.

Den zuvor dargelegten Anforderungen genügt der angegriffene Luftreinhalteplan für die Stadt Limburg vom März 2012 nicht. Vielmehr wird darin eher nach dem „Prinzip Hoffnung“ auf die Wirkung einer weiteren Verschärfung der Zulassungsbedingungen für neue Kraftfahrzeuge (EURO-Norm-6) gesetzt, die freilich nach ihrem Inkrafttreten erst für Neuzulassungen gilt, weshalb der Beklagte in seinem Luftreinhalteplan selbst erst eine erhebliche Minderung der Schadstoffwerte hierdurch für das Jahr 2020 voraussieht.

Die Erwägungen der Landesverwaltung hinsichtlich möglicher Mittel zur Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastungen beschränken sich auf die oben genannten Maßnahmen.

Die Einrichtung einer Umweltzone wird in dem im März 2012 erstellten Luftreinhalteplan nicht in Betracht gezogen, obwohl deren Einsparpotential im Bereich von Stickstoffdioxiden bei 5- 6 % liege. Die ersten Umweltzonen wurden in Deutschland zum Jahresbeginn 2008 eingeführt. Bereits im Jahre 2011 war diese Maßnahme zumin-

- 16 -

dest in dem gegen den Beklagten vor dem VG Wiesbaden anhängigen Verwaltungsstreitverfahren die Stadt Wiesbaden betreffend Gegenstand des dortigen Klagebegründens. Deren Einführung auch in Limburg wird von dem Beklagten auf Seite 68 unter der Behandlung von Einwendungen der Bürger damit abgetan, dass „*der Maßnahmenkatalog der Stadt Limburg die Einführung einer Umweltzone in Limburg nicht vorsieht.*“ Entsprechendes wird auch zur vorgeschlagenen Einführung einer City-Maut ausgeführt. Es war und ist Aufgabe des Hess. Umweltministeriums einen - eigenen- Luftreinhalteplan zu erstellen, diese Landesbehörde kann sich dabei nicht hinter einem „Maßnahmenkatalog“ einer Kommune verstecken.

Ein Durchfahrtsverbot für Dieselfahrzeuge überhaupt bleibt unerörtert, obwohl gerade deren Abgase einen erheblichen und konstant hoch gebliebenen Anteil an der Stickstoffdioxidbelastung in der Luft ausmachen und den gefährlichsten Teil des von Fahrzeugen ausgehenden Feinstaubs bilden. Ein Anstreben der Abschaffung des immer noch bestehenden Privilegs für Dieselfahrzeuge bei der Energiesteuer durch eine Initiative des Landes im Bundesrat wird nicht erörtert.

Die (Wieder-)Einführung eines Bürger- oder Jobtickets wird gar nicht erwähnt.

Es gibt noch zahlreiche weitere denkbare Maßnahmen, die geeignet erscheinen, die NO₂-Belastung unter den Grenzwert zu führen. So hat das Umweltbundesamt im Rahmen des Forschungsvorhabens „Bestandsaufnahme und Wirksamkeit von Maßnahmen der Luftreinhaltung“ aus dem Jahr 2013 eine Liste mit 130 Standardmaßnahmen erstellt, die in deutschen Luftreinhalteplänen zur Minderung der Feinstaub- und/oder NO₂-Konzentrationen vorgesehen sind. Von diesen Maßnahmen sind nach den Angaben in den Luftreinhalteplänen 110 geeignet, die NO₂-Konzentrationen zu senken.

Danach ist festzustellen, dass der angegriffene Luftreinhalteplan des Beklagten ungeeignet erscheint, ein Konzept aufzuzeigen, mit dem die hohen Schadstoffwerte in der Atemluft der Limburger Bürger auf das durch die europarechtlich vorgegebenen Grenzwerte definierte Mindestmaß gesundheitlicher Verträglichkeit alsbald reduziert werden können.

Der angegriffene Luftreinhalteplan ist nicht nur inhaltlich ungeeignet und den gesetzlichen Anforderungen nicht entsprechend, er lässt kein Bemühen erkennen, die durch die Richtlinie 2080/50/EG vorgegebene (und ohnehin bereits abgelaufene) Umsetzungsfrist zum 01.01.2010 einzuhalten. Der Europäische Gerichtshof hat in seinem

- 17 -

Urteil vom 19.11.2014 (Az.: C 404/13) nochmals ausdrücklich betont, dass die vorgenannte Richtlinie über die Luftqualität und saubere Luft für Europa neben dem Grenzwert von 40 µg/cbm für den Schadstoff Stickstoffdioxid eine Umsetzungsfrist zum 01.01.2010 vorsieht. Sollte sich angesichts der vorliegenden Daten nun trotz der Anwendung geeigneter Maßnahmen zur Verringerung der Verschmutzung durch einen Mitgliedsstaat objektiv zeigen, dass diese Grenzwerte in einem bestimmten Gebiet oder Ballungsraum innerhalb der festgelegten Frist nicht eingehalten werden können, ist dieser verpflichtet, ein entsprechendes Ersuchen auf Verlängerung um höchstens 5 Jahre bei den dafür zuständigen europäischen Gremien zu stellen. Nach Angaben der Beklagtenvertreter in der mündlichen Verhandlung ist ein solches Ersuchen für den hier fraglichen Bereich gestellt worden. Es ist aber festzustellen, dass auch die Verlängerungsfrist zum 01.01.2015 inzwischen verstrichen ist, ohne dass ein Konzept im Sinne eines Luftreinhalteplans nach § 47 Abs. 1 BImSchG hier vorliegt.

Nach Angabe des Klägerevertreterers in der mündlichen Verhandlung soll auch wegen des verfahrensgegenständlichen Missstandes ein Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland angestrengt worden sein.

Danach ist festzustellen, dass nach wie vor für die bereits in der Richtlinie aus dem Jahr 1996/62/EG beschriebene und durch die Richtlinie 2008/50/EG vom 21.05.2008 hinsichtlich der Luftqualität inhaltlich und auch zeitlich vorgegebenen Umweltschutzziele von Seiten des Beklagten für die Stadt Limburg kein den gesetzlichen Anforderungen des § 47 BImSchG entsprechender Luftreinhalteplan vorgelegt worden ist, so dass der Klage stattzugeben ist.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass der derzeit gültige Luftreinhalteplan für die Stadt Limburg die erforderliche umfängliche Auseinandersetzung mit geeigneten Maßnahmen vermissen lässt. Er bringt vielmehr ein gewolltes Hinnehmen der Nichteinhaltung der Grenzwerte von 40 µg/m³ für einen längeren Zeitraum zum Ausdruck bzw. beschränkt sich auf die Hoffnung oder Vermutung, mit Einführung der Euro-VI-Norm für Pkw werde in einigen Jahren eine Annäherung an den Grenzwert erreicht. Dies missachtet den gesetzlichen Auftrag des Beklagten und dessen Verantwortung

- 18 -

für die gesundheitlichen Gefahren der von den Schadstoffbelastungen betroffenen Bürger in Limburg.

Zwar besteht kein Rechtsanspruch auf Festsetzung konkreter Maßnahmen im Rahmen der Luftreinhalteplanung, da das beklagte Land im Rahmen der Luftreinhalteplanung durchaus einen planerischen Gestaltungsspielraum hat, weil normativ mit den jeweiligen Grenzwerten nur die einzuhaltenden Ziele vorgegeben werden, nicht jedoch die konkret zu ergreifenden Maßnahmen. Dieser planerische Gestaltungsspielraum ist jedoch begrenzt durch die normativen Zielvorgaben, so dass alle im Plan enthaltenen, aber auch die nicht aufgenommenen Maßnahmen hieran zu messen sind. Hierzu bedarf es eines Gesamtkonzepts in der Form, wie es die Kammer in den vorangegangenen Ausführungen umschrieben hat. Es darf nicht außer Betracht bleiben, dass das zentrale Ziel der Festsetzung der Grenzwerte und der zur Einhaltung der Grenzwerte notwendigen Luftreinhalteplanung der Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt ist. Um dieses Ziel schnellstmöglich zu erreichen, müssen gegebenenfalls finanzielle und wirtschaftliche Aspekte zurückstehen.

Der Beklagte wird danach jedenfalls zumindest die Einführung einer Umweltzone in die Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt Limburg aufzunehmen haben. Eine Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung der beigeladenen Stadt liegt überdies hierzu bereits vor.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO. Da die Beigeladene keinen Antrag gestellt hat, trägt sie auch kein Kostenrisiko, sie hat ihre außergerichtliche Kosten selbst zu tragen, vgl. § 162 Abs. 3 VwGO.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO i.V.m. §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.

Rechtsmittelbelehrung

Die Beteiligten können die Zulassung der Berufung gegen dieses Urteil beantragen. Der Antrag auf Zulassung der Berufung ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des vollständigen Urteils bei dem

Verwaltungsgericht Wiesbaden

Mainzer Straße 124

65189 Wiesbaden

zu stellen. Er muss das angefochtene Urteil bezeichnen. Innerhalb von **z w e i M o n a t e n** nach Zustellung des vollständigen Urteils sind die Gründe darzulegen, aus denen die Berufung zuzulassen ist. Die Begründung ist, soweit sie nicht bereits mit dem Antrag vorgelegt worden ist, bei dem

Hessischen Verwaltungsgerichtshof

Brüder-Grimm-Platz 1

34117 Kassel

einzureichen.

Die Berufung ist nur zuzulassen, wenn

1. ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen,
2. die Rechtssache besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten aufweist,
3. die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat,
4. das Urteil von einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts, des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts abweicht und auf dieser Abweichung beruht oder
5. ein der Beurteilung des Berufungsgerichts unterliegender Verfahrensmangel geltend gemacht wird und vorliegt, auf dem die Entscheidung beruhen kann.

- 20 -

Vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof besteht gemäß § 67 Abs. 4 VwGO Vertretungszwang. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird.

Bei den hessischen Verwaltungsgerichten und dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof können elektronische Dokumente nach Maßgabe der Verordnung der Landesregierung über den elektronischen Rechtsverkehr bei hessischen Gerichten und Staatsanwaltschaften vom 26. Oktober 2007 (GVBl. I, S. 699) eingereicht werden. Auf die Notwendigkeit der qualifizierten digitalen Signatur bei Dokumenten, die einem schriftlich zu unterzeichnenden Schriftstück gleichstehen, wird hingewiesen (§ 55a Abs. 1 Satz 3 VwGO).

Richterin am VG Diedrich
ist durch Krankheit an der
Unterschriftsleistung gehindert

Dr. Wittkowski

Dr. Wittkowski

Hartmann

Beglaubigt:

Wiesbaden, den 9. September 2015

Koss

Justizbeschäftigte



- 21 -

B e s c h l u s s :

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 10.000,— € festgesetzt.

G r ü n d e :

Bei der Festsetzung des Streitwertes hat die Kammer das klägerische Ermessen mit 10.000,— € bemessen.

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen diesen Beschluss ist die Beschwerde möglich.

Über die Beschwerde entscheidet der Hessische Verwaltungsgerichtshof.

Die Beschwerde ist bei dem

Verwaltungsgericht Wiesbaden

Mainzer Straße 124

65189 Wiesbaden

innerhalb von **z w e i W o c h e n** nach Bekanntgabe der Entscheidung einzulegen.

Vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof besteht gemäß § 67 Abs. 4 VwGO Vertretungszwang. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird.

Bei den hessischen Verwaltungsgerichten und dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof können elektronische Dokumente nach Maßgabe der Verordnung der Landesregierung über den elektronischen Rechtsverkehr bei hessischen Gerichten und Staatsanwaltschaften vom 26. Oktober 2007 (GVBl. I, S. 699) eingereicht werden.

- 22 -

Auf die Notwendigkeit der qualifizierten digitalen Signatur bei Dokumenten, die einem schriftlich zu unterzeichnenden Schriftstück gleichstehen, wird hingewiesen (§ 55a Abs. 1 Satz 3 VwGO).

Richterin am VG Diedrich
ist durch Krankheit an der
Unterschriftsleistung gehindert

Dr. Wittkowski

Dr. Wittkowski

Hartmann

Beglaubigt:

Wiesbaden, den 9. September 2015

Koss

Justizbeschäftigte

