

4 K 1178/13.WI(V)

Eingegangen

23. Juli 2015

Geulen & Klinger  
Rechtsanwälte

Verkündet am 30.06.2015

Koss  
Urkundsbeamtin der  
Geschäftsstelle

## 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 Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz Landwirtschaft  
und Verbraucherschutz,  
Mainzer Straße 80, 65189 Wiesbaden

- Beklagter -

beigeladen:  
Stadt Offenbach am Main,  
vertreten durch den Magistrat,  
Berliner Straße 100, 63065 Offenbach**w e g e n**  
Immissionsschutzrecht

- 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 Offenbach geltenden Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Kalenderjahr gemittelten Immissionsgrenzwertes für NO<sub>2</sub> in Höhe von 40 µg/cbm im Stadtgebiet Offenbach enthält.

Die Kosten des Verfahrens hat der Beklagte zu tragen mit Ausnahme der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen, die diese selbst zu tragen hat.

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 Umweltschutzverband, der seit vielen Jahren schwerpunktmäßig im Bereich Luftreinhaltung aktiv ist. Er ist nach § 3 UmwRG anerkannt.

Für den Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan Offenbach, besteht seit 2005 ein Luftreinhalteplan. Gültig ist die 2. Fortschreibung vom November 2014. Hinsichtlich

- 3 -

der regelmäßigen Überschreitung der NO<sub>2</sub> (Stickstoffdioxid) -Grenzwerte in Offenbach sieht der Luftreinhalteplan eine Verbesserung der Luftqualität durch ein Lkw-Nachfahrverbot in der Mainstraße, eine grundlegende Erneuerung bzw. Deckensanierung der Fahrbahn in der Mainstraße, eine Optimierung der Verkehrssteuerung und Neuaufteilung des Straßenraums, die Verbesserung des Emissionsstandards des ÖPNV, die Einführung einer Umweltzone ab 01.01.2015 sowie Energieeinsparungen im Bereich Gebäudeheizungen vor.

Am 13.11.2013 hat der Kläger Klage erhoben, mit der er die Verpflichtung des Beklagten begehrt, den für die Stadt Offenbach geltenden Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Kalenderjahr gemittelten Immissionsgrenzwertes für NO<sub>2</sub> in Höhe von 40 Mikrogramm je Kubikmeter im Stadtgebiet Offenbach enthält. Die Klägerin hält sich unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts für klagebefugt. Die Klage sei auch begründet, denn dem Kläger stehe ein im Wege der allgemeinen Leistungsklage zu verfolgender Anspruch auf Änderung/Fortschreibung des für Offenbach geltenden Luftreinhalteplans zu. Der für Offenbach aufgestellte Luftreinhalteplan werde auch in der Fassung der 2. Fortschreibung vom November 2014 den europarechtlichen Vorgaben nicht gerecht, denn für den Schadstoff Stickstoffdioxid zeige der Plan keine Maßnahmen auf, die geeignet seien, die Gefahr der Grenzwertüberschreitung auf ein Minimum zu reduzieren und die Werte so schnell wie möglich zu einem Stand unterhalb der Grenzwerte zurückzuführen. Der Plan liefere keine Prognose dafür, wann und wie der Grenzwert eingehalten werde solle. Es werde lediglich begründungslos mitgeteilt, dass eine Grenzwerteinhaltung nicht zu erreichen sei, da „derzeit keine Möglichkeit besteht, mit lokalen Maßnahmen eine Einhaltung der NO<sub>2</sub>-Grenzwertes zu erzielen.“ Notwendig sei dagegen eine planerische Darlegung konkreter lokaler Maßnahmen, mit welchen das Ziel der Grenzwerteinhaltung erreicht werden könnte. Gemessen an anderen städtischen Situationen in Deutschland sei die im Plan angegebene Gesamtbelastung nicht derart eklatant hoch, dass sie nicht mit weiteren lokalen Maßnahmen reduziert werden könne. Die 2. Fortschreibung des Plans ende schlicht mit der Aussage, dass „noch eine ganze Zeit vergehen (wird), bis die Emissionen soweit reduziert werden können, um den NO<sub>2</sub>-Grenzwert einhalten zu können.“ Nach den Angaben des Beklagten werde man noch über das Jahr 2020 hinaus keinen

- 4 -

rechtmäßigen Zustand haben. Eine solche Herangehensweise sei rechtswidrig. Sowohl aus der seit dem Janecek-Urteil des EuGH erfolgten Novellierung der Luftqualitätsrichtlinie als auch aus der seither ergangenen Rechtsprechung des EuGH ergebe sich, dass ein Luftreinhalteplan mehr leisten müsse. So müssten gemäß Art. 7 Abs. 3 der Richtlinie 96/62/EG Maßnahmen angegeben werden, die geeignet seien, die Gefahr der Grenzwertüberschreitung auf ein Minimum zu verringern und schrittweise zu einem Stand unterhalb dieser Werte zurückzukehren. Damit seien die weitest- und schnellstmöglichen Maßnahmen gemeint. Ein Vorgehen, bei welchem der Grenzwert für Stickstoffdioxid noch fünf Jahre nach seinem Inkrafttreten in fast der gesamten Innenstadt Offenbachs überschritten werde, sei damit unvereinbar.

Mit noch größerer Deutlichkeit ergebe sich dies aus dem Wortlaut der Richtlinie 2008/50/EG. Nach deren Art. 23 müssten es Maßnahmen sein, mit denen "der Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich gehalten werden kann." Rein finanzielle Gründe oder bloße Effektivitätsgesichtspunkte könnten – wie der EuGH entschieden habe - es nicht rechtfertigen, von möglichen Maßnahmen abzusehen und eine Grenzwertüberschreitung hinzunehmen. Der vom EuGH konzedierte Wertungsspielraum der Mitgliedsstaaten entspreche einem Auswahlermessen im Hinblick auf die aufzunehmenden Maßnahmen. Als konkrete Maßnahmen zur Senkung der Stickstoffbelastung in Offenbach kämen z. B. die Ausstattung der Busflotte mit SCRT-Filtern, die Anschaffung neuer Busse mit Euro 6 Standard, ein neues System der Verkehrssteuerung, kostenfreier ÖPNV, die Einführung eines Bürgertickets, die Einführung einer bundesweiten "blauen Plakette", die Einführung einer City-Maut, die Umrüstung der Taxiflotte auf Erdgas- bzw. Benzinhybridtaxen, der schnellere Ausbau der Fahrradmobilität, die stärkere Förderung der leistungsgebundenen Elektromobilität, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h sowie die Einbringung einer Bundesratsinitiative zur Änderung der 35. BImSchV in Betracht. Nicht ausreichend sei es – wie das Verwaltungsgericht Sigmaringen entschieden habe -, sich in der Planung nur mit einzelnen Maßnahmen zu beschäftigen und dabei offen zu lassen, wann das Gesamtziel aufgrund welcher Maßnahmen erreicht sein werde. Die im Luftreinhalteplan vorgesehenen Maßnahmen seien nicht ausreichend, da sie nicht geeignet seien, die Stickstoffdioxidbelastung hinreichend zu reduzieren. Wenn der Beklagte davon ausgehe, dass aufgrund der Durchsetzung der Euro-6-Norm bis zum Jahr 2020 mit

- 5 -

einer Einhaltung der Grenzwerte zu rechnen sei, so sei diese Prognose nicht hinreichend untersucht und belegt.

Der Kläger beantragt,

den Beklagten zu verpflichten, den für die Stadt Offenbach geltenden Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Kalenderjahr gemittelten Immissionsgrenzwertes für NO<sub>2</sub> in Höhe von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter im Stadtgebiet Offenbach enthält.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Der Beklagte ist der Auffassung, dass aufgrund der größtenteils durch den Stadtverkehr verursachten NO<sub>2</sub>-Belastung nur eine technische Lösung in Frage komme. Trotz der Einführung einer Umweltzone sei wegen der erheblichen Emissionen von Fahrzeugen der Euro-5-Norm - insbesondere solcher mit Dieselmotoren - erst mit der Einführung der Euro-6-Norm mit einer Einhaltung der Grenzwerte zu rechnen, was etwa im Jahr 2020 zu erwarten sei und nicht näher prognostiziert werden könne. Mit den ansonsten im Luftreinhalteplan vorgesehenen Maßnahmen sei eine Unterschreitung der Grenzwerte nicht möglich. Der Luftreinhalteplan enthalte aber alle möglichen und verhältnismäßigen Maßnahmen, um die Verkehrsemissionen zu minimieren. Maßnahmen müssten nach § 47 Abs. 4 BImSchG verhältnismäßig sein. Daran seien auch unbedeutende Verringerungen der Belastung, welche mit sehr hohen Investitionen verbunden seien, zu messen. Weder die Rechtsprechung des EuGH noch jene des BVerwG gehe davon aus, dass der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz keine Geltung mehr beanspruchen könne. Hinsichtlich der vom Kläger vorgeschlagenen Maßnahmen, seien diese zum Teil bereits umgesetzt bzw. deren Umsetzung vorgesehen. Dagegen könne ein kostenloser ÖPNV zwar Anreize zur Verringerung von Einzelfahrten liefern, jedoch sei schon eine starke Ermäßigung der Preise des ÖPNV oder eine höhere Frequenz an Busfahrten nicht zu finanzieren. Überdies sei die tatsächliche Nutzung des ÖPNV

- 6 -

durch solche Maßnahmen nicht gewährleistet. Die Einführung eines Bürgertickets sei bisher nicht geprüft worden. Die Einführung einer blauen Plakette, einer City-Maut sowie die Umrüstung der Taxiflotte seien rechtlich nicht möglich. Darüber hinaus sei bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nicht mit einer Verbesserung der Luftqualität zu rechnen. Außerdem seien weitere Maßnahmen, wie die Einführung eines LKW-Nachfahrverbots sowie die Einführung einer Umweltzone im Luftreinhalteplan vorgesehen. Die von dem Kläger vorgeschlagene Einbringung einer Bundesratsinitiative stelle dagegen keine wirksame Maßnahme eines Luftreinhalteplans dar.

Die Beigeladene hat sich nicht geäußert.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der Gerichtsakten Bezug genommen. Die Behördenakten (2 Ordner) wurden zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemacht.

### ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE

Die Klage ist zulässig.

Die Klage ist als allgemeine Leistungsklage zulässig. Die allgemeine Leistungsklage ist die statthafte Klageart bei pflichtwidrigem Unterlassen einer Luftreinhalteplanung (vgl. VG Wiesbaden, Urteil vom 10.10.2011 – 4 K 757/11.WI m.w.N.).

Der Kläger ist als ein nach § 3 UmwRG anerkannter Umweltverband auch klagebefugt (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.09.2013 – 7 C 21/12, NVwZ 2014, 64).

Die Klage ist auch begründet.

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, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften

- 7 -

Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt und den Anforderungen der Rechtsverordnung entspricht. Dies ist im Hinblick auf die Stadt Offenbach der Fall. § 3 Abs. 2 der 39. BImSchV setzt als Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) 40 µg/m<sup>3</sup> fest. Dieser Grenzwert wird in Offenbach unstreitig überschritten. Der zu erstellende Luftreinhalteplan muss nach den Vorgaben der §§ 47 Abs. 1 BImSchG und 27 Abs. 2 der 39. BImSchV geeignete Maßnahmen enthalten, um 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). Dem Beklagten steht dabei hinsichtlich des „Ob“ der Aufstellung des Luftreinhalteplans kein Ermessen zu, sondern nur hinsichtlich des „Wie“ der Umsetzung der normativen Vorgaben. Der Beklagte ist also verpflichtet, einen Luftreinhalteplan mit dem Ziel der Einhaltung des Grenzwerts im Rahmen des tatsächlich Möglichen und rechtlich Verhältnismäßigen aufzustellen.

Aus dem Zusammenhang von § 47 Abs. 1 S. 1 und 3 BImSchG folgt, dass der Plan (alle) Maßnahmen enthalten muss, die für die Zielerreichung erforderlich sind und dass der Zeitraum, der für die Einhaltung der Grenzwerte benötigt wird – wie erwähnt – so kurz wie möglich zu halten ist. Die erkennende Kammer folgt dem VG Sigmaringen in dessen Urteil vom 22.10.2014 (1 K 154/12) dahingehend, dass sich die Antwort auf die Frage, ob die zuständige Behörde ihren Verpflichtungen nachgekommen ist, nur dann feststellen lässt, wenn hinter der Planung ein Gesamtkonzept steht, das 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. Das VG Sigmaringen führt zu Recht aus, dass nur dann geprüft werden kann, ob der Aufstellung eines effektiven Luftreinhalteplans genüge getan ist, wenn der Luftreinhalteplan entsprechende Aussagen enthält.

Erforderlich ist also ein Konzept mit einem Zeitplan, der beinhaltet, mit welchen Maßnahmen zu welchem Zeitpunkt der Grenzwert erreicht wird. Das Konzept muss alle denkbaren Maßnahmen zur Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastung und deren Wirksamkeit (Reduzierungswerte) enthalten. Erst in einem zweiten Schritt, also

- 8 -

nachdem alle denkbaren Maßnahmen aufgezeigt wurden, stellt sich dann die Frage der Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen oder der rechtlichen bzw. finanziellen Durchsetzbarkeit, wobei fraglich ist, ob wirtschaftliche Aspekte überhaupt eine Rolle spielen dürfen. 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 die zweite Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan Offenbach am Main, vom November 2014 nicht. Bei den bereits durchgeführten geplanten Maßnahmen (7.2 des Luftreinhalteplanes) werden – wie von der Kammer gefordert – die ergriffenen Maßnahmen beschrieben und auch deren voraussichtliche Wirksamkeit (prognostizierte Minderung) dargestellt. Eine solche Darstellung fehlt indes bei den weiteren im Luftreinhalteplan angesprochenen Maßnahmen (8.7 und 8.8 des Luftreinhalteplans). Eine Wirksamkeitsprognose der einzelnen Maßnahmen wird überhaupt nicht oder nur ganz vage vorgenommen. Die Realisierung der verschiedenen in Betracht kommenden Maßnahmen zur Reduzierung der Immissionswerte wird von vornherein nicht geprüft, in Frage gestellt oder als wenig zweckmäßig erachtet. So wurde die Einführung eines Bürgertickets überhaupt nicht geprüft (8.8.12 des Luftreinhalteplans). Auch ein Versuch mit der Einführung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen (8.8.11) wurde nicht in Betracht gezogen, sondern von vornherein, ohne jeglichen Testlauf, als vermutlich wenig sinnvoll ausgeschlossen. Ein komplettes Durchfahrtsverbot für Lkw in Offenbach wurde überhaupt nicht geprüft, eine Erweiterung des Lkw-Fahrverbots auf andere Straßen (8.7 des Luftreinhalteplans) wurde als „nicht gerechtfertigt“ abgelehnt, ohne dass die Wirksamkeit einer solchen Maßnahme konkret dargelegt wird. Im Hinblick auf den verbesserten Verkehrsfluss (8.8.2) wird ausgeführt, der Vorrang des ÖPNV setze



den damit erzielbaren Möglichkeiten Grenzen. Im Hinblick auf die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV (8.8.3) wird ausgeführt, da der ÖPNV regelmäßig ein Zuschussgeschäft sei, liege es bereits im Interesse der Städte und Kommunen, den (potentiellen) Fahrgästen gute Anbindungen, hohe Taktzahlen und eine angenehme Umgebung zu bieten. Zu Ziff. 8.8.5 des Luftreinhalteplans (Anschaffung von Euro-VI-Bussen) wird die Feststellung getroffen, dass die Busflotte auf einem sehr guten Immissionsniveau sei. Dies alles sind Argumente, die viel zu wenig konkret sind. Wie bereits oben dargestellt, ist zu fordern, dass das Konzept zunächst einmal alle konkreten Maßnahmen mit deren prognostizierten Wirksamkeiten aufführt, bevor dann in einer zweiten Stufe die Realisierung der aufgezeigten Maßnahmen in Betracht kommt bzw. (aus welchen Gründen) nicht in Betracht kommt.

Es gibt auch noch zahlreiche weitere denkbare Maßnahmen, die geeignet sein könnten, die NO<sub>2</sub>-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 NO<sub>2</sub>-Konzentrationen vorgesehen sind. Von diesen Maßnahmen sind nach den Angaben in den Luftreinhalteplänen 110 geeignet, die NO<sub>2</sub>-Konzentrationen zu senken.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass der Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan Offenbach am Main, zweite Fortschreibung, eine ernsthafte Auseinandersetzung mit geeigneten Maßnahmen vermissen lässt. Ein gewolltes Hinnehmen der Nichteinhaltung der Grenzwerte von 40 µg/m<sup>3</sup> für einen längeren Zeitraum bzw. die Hoffnung oder Vermutung, mit Einführung der Euro-VI-Norm für Pkw werde eine Annäherung an den Grenzwert erreicht (Ziff. 9 des Luftreinhalteplans), reicht nicht aus, um die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen. Zwar besteht kein Rechtsanspruch auf Festsetzung konkreter Maßnahmen im Rahmen der Luftreinhalteplanung, da bei der Wahl der Maßnahmen Ermessen besteht. Das beklagte Land hat also im Rahmen der Luftreinhalteplanung durchaus einen planerischen Gestaltungsspielraum, weil normativ mit den jeweiligen Grenzwerten nur die einzuhaltenden Ziele vorgegeben werden, nicht jedoch die konkret zu ergreifenden Maßnahmen. Dieser planerische Gestaltungsspielraum ist

- 10 -

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 ist. Um dieses Ziel schnellstmöglich zu erreichen, müssen gegebenenfalls finanzielle und wirtschaftliche Aspekte zurückstehen.

Als unterliegender Beteiligter hat der Beklagte die Verfahrenskosten gemäß § 154 Abs. 1 VwGO zu tragen. Die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen sind nicht erstattungsfähig, da die Beigeladene keinen Antrag gestellt hat (§§ 154 Abs. 3, 162 Abs. 3 VwGO).

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

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

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,

- 11 -

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.

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).

Richter am VG Hartmann ist durch Urlaub an der Unterschrift gehindert.

Dr. Wittkowski

Dr. Wittkowski

Diedrich

Beglaubigt:

Wiesbaden, den 29. Juli 2015

Koss

Justizbeschäftigte

