

Az.: 6 A 807/20
2 K 121/19 VG Chemnitz



SÄCHSISCHES OBERVERWALTUNGSGERICHT

Im Namen des Volkes

Urteil

In der Verwaltungsrechtssache

der

– Klägerin –
– Berufungsklägerin –

prozessbevollmächtigt:

gegen

die Stadt Chemnitz
vertreten durch den Oberbürgermeister
Düsseldorfer Platz 1, 09111 Chemnitz

– Beklagte –
– Berufungsbeklagte –

wegen

Betriebsuntersagung
hier: Berufung

hat der 6. Senat des Sächsischen Obergerverwaltungsgerichts durch den Vorsitzenden Richter am Obergerverwaltungsgericht Dehoust, die Richterin am Obergerverwaltungsgericht Drehwald und den Richter am Obergerverwaltungsgericht Groschupp aufgrund der mündlichen Verhandlung

vom 12. Februar 2025

für Recht erkannt:

Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Chemnitz vom 19. August 2020 – 2 K 121/19 – wird zurückgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Berufungsverfahrens.

Das Urteil ist im Kostenpunkt vorläufig vollstreckbar. Die Klägerin kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung i. H. v. 110 % des vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn die Beklagte nicht vor der Vollstreckung Sicherheit i. H. v. 110 % des zu vollstreckenden Betrags leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

- 1 Die Klägerin wendet sich gegen die Heranziehung zu Verwaltungskosten, die ihr im Zusammenhang mit der Untersagung des Betriebs des von ihr inzwischen außer Betrieb gesetzten Fahrzeugs durch die Beklagte auferlegt wurden.
- 2 Die Klägerin war bis zur Außerbetriebsetzung am 19. Dezember 2019 Eigentümerin und Halterin eines Kraftfahrzeugs der Marke Skoda, Typ Yeti 2.0I, 81 kW (EURO 5), das mit einem Motoraggregat des Typs EA 189 (Variante CFHA) ausgerüstet war. Es wurde am 18. August 2014 erstmals zugelassen. In der Kopie des zu den Akten gereichten Fahrzeugscheins ist in Zeile K die EG-Typgenehmigung e11*2007/46*0010*20 vermerkt. Im Jahr 2015 wurde öffentlich bekannt, dass Dieselfahrzeuge des VW-Konzerns mit dem Motor Typ EA 189 mit einer Abschaltvorrichtung versehen waren. Die Software erkannte die standardisierten Testsituationen durch ein unnatürliches Fahrverhalten (hohe Raddrehzahlen ohne Bewegung des Fahrzeugs). Unter diesen Bedingungen war die Abgasaufbereitung so optimiert, dass möglichst wenig Stickoxide entstanden. Im normalen Fahrbetrieb setzte die Software dagegen die Abgaskontrollanlage teilweise außer Betrieb, weshalb die Stickoxidemissionen dann höher waren.
- 3 Mit Schreiben vom 25. Mai 2018 setzte das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) die Beklagte hiervon in Kenntnis und übermittelte die Fahrzeug-Identifizierungsnummern betroffener Fahrzeuge der

Hersteller Volkswagen, Audi, Seat und Skoda, die mit Motor-Aggregaten des Typs EA 189 hergestellt und vertrieben wurden und die im Hinblick auf ihre Stickoxid-Emissionen nicht den Fahrzeugen zugrunde liegenden Typgenehmigungen entsprächen. In diesen Fahrzeugen seien unzulässige Abschaltvorrichtungen i. S. v. Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 715/2007 verbaut worden. Das KBA habe daher als zuständige Typgenehmigungsbehörde für die Hersteller Volkswagen, Audi und zum Teil für Seat gemäß § 25 Abs. 1 bzw. Abs. 2 EG-FGV gegenüber den betroffenen Herstellern Maßnahmen angeordnet, um die Übereinstimmung der betroffenen Fahrzeuge mit dem ursprünglich genehmigten Typ wiederherzustellen. Hierzu seien zum Beispiel entsprechende Rückrufaktionen mit dem Ziel des Entfernens der verbauten unzulässigen Abschaltvorrichtungen durchgeführt worden. Die für die Hersteller SEAT und Skoda zuständigen EG-Typgenehmigungsbehörden in Spanien und Großbritannien hätten die Nichtvorschriftsmäßigkeit der betroffenen Fahrzeugtypen, für welche sie die jeweiligen Typgenehmigungen erteilt hätten, ebenfalls bestätigt. Das KBA überwache als zuständige Marktüberwachungsbehörde die von den Herstellern durchzuführenden Rückrufaktionen in Deutschland. Die Klägerin sei Halterin eines betroffenen Fahrzeugs, habe aber an der für diesen Fahrzeugtyp durchgeführten Rückrufaktion nicht teilgenommen. Es werde darum gebeten, dieses Schreiben an die zuständige Fahrzeugzulassungsbehörde weiterzuleiten, um gegebenenfalls die Einleitung eines Verfahrens nach § 5 Abs. 1 FZV zu prüfen.

- 4 Mit Bescheid vom 19. September 2018 in Gestalt des Widerspruchsbescheids des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr vom 18. Dezember 2018 untersagte die Beklagte der Klägerin den Betrieb ihres Fahrzeugs (Nr. 1), forderte sie auf, bis spätestens fünf Tage nach Bestandskraft des Bescheids eine Bestätigung der Mängelbeseitigung durch eine Vertragswerkstatt oder die Zulassungsbescheinigung Teil I und die amtlichen Kennzeichen zur Außerbetriebsetzung vorzulegen, kündigte die Erledigung des Bescheids in der Hauptsache für den Fall an, dass die Klägerin einer der Verpflichtungen nach Nr. 2 nachkomme (Nr. 3) und drohte ihr für den Fall der Zuwiderhandlung die Ersatzvornahme in Form der zwangsweisen Entstempelung des Kennzeichens und Einziehung des Fahrzeugscheins durch Vollzugsbedienstete an, wobei die voraussichtlichen Kosten der Vollstreckungsmaßnahmen mit 260,00 € angegeben wurden (Nr. 4). Außerdem wurden der Klägerin Verfahrenskosten i. H. v. 28,73 €, die sich aus Gebühren i. H. v. 25,60 € und Auslagen i. H. v. 3,13 € zusammensetzen, auferlegt (Nr. 5).
- 5 Nachdem die Beteiligten den Rechtsstreit hinsichtlich der Verfügungen Nr. 1, 2 und 4 des Bescheids der Beklagten vom 19. September 2018 in der mündlichen Verhandlung vom 19. August 2020 wegen der Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs übereinstimmend für erledigt erklärt hatten, hat das Verwaltungsgericht das Verfahren mit Urteil vom selben Tag insoweit eingestellt und die Klage der Klägerin im Hinblick auf die Kostenfestsetzung in Nr. 5 des Bescheids in Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 18. Dezember 2018 abgewiesen. Zur Begründung

hat das Verwaltungsgericht ausgeführt, es sei rechtlich nicht zu beanstanden, der Klägerin die Kosten des Verfahrens in Höhe der festgesetzten Gebühren und Auslagen aufzuerlegen. Nach § 6 GebOSt i. V. m. § 14 Abs. 2 Satz 1 VwKostG in der bis zum 13. August 2013 geltenden Fassung seien Kosten, die bei richtiger Sachbehandlung durch die Behörde nicht entstanden wären, nicht zu erheben. Folglich setze die Kostenanforderung der Beklagten die Rechtmäßigkeit der übrigen im Bescheid getroffenen Anordnungen voraus. Die von der Beklagten im Bescheid unter den Nr. 1, 2 und 4 getroffenen Regelungen seien rechtmäßig. Rechtsgrundlage der Betriebsuntersagung in Nr. 1 des Bescheids sei § 5 Abs. 1 FZV. Dessen Voraussetzungen hätten im maßgeblichen Zeitpunkt der Erledigung vorgelegen. Das Fahrzeug der Klägerin sei zum Zeitpunkt des Erlasses des Bescheids vom 19. September 2018 nicht vorschriftsmäßig im Sinne des § 5 Abs. 1 FZV gewesen und sei dies auch bis zum Zeitpunkt der Erledigung am 19. Dezember 2019 geblieben. Bevor ein Kfz-Hersteller berechtigt sei, ein Fahrzeug für die Nutzung im Straßenverkehr auf den Markt zu bringen, habe er die erforderlichen Zulassungs- und Genehmigungsverfahren erfolgreich zu durchlaufen. Insbesondere sei die EG-Typgenehmigung durch das KBA (§ 2 EG-FGV) bzw. hier die für den Hersteller Skoda zuständige britische Vehicle Certification Agency (VCA) als zuständiger Behörde – deren EG-Typgenehmigungen auch im Bundesgebiet Geltung beanspruchten (§ 26 Abs. 1 EG-FGV) – einzuholen und eine Übereinstimmungsbescheinigung auszustellen (§ 27 Abs. 1 EG-FGV). Nach Mitteilung des KBA habe die VCA die Nichtvorschriftsmäßigkeit des von ihr genehmigten Fahrzeugtyps Skoda Yeti mit dem Motor-Aggregat EA 189 bestätigt. Dass die für Skoda zuständige VCA die EG-Typgenehmigung – anders als das KBA im Fall der von ihm erteilten Typgenehmigungen für die Marken Volkswagen, Audi und teilweise Seat – nicht gemäß § 25 Abs. 2 EG-FG V modifiziert oder sogar gemäß § 25 Abs. 3 EG-FGV widerrufen oder zurückgenommen habe, ändere nichts an der Beurteilung dahingehend, dass es für die Frage der Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs im Sinne des § 5 Abs. 1 FZV nicht auf den durch die Übereinstimmungsbescheinigung vermittelten Schein einer Übereinstimmung mit der EG-Typgenehmigung ankomme, sondern nur darauf, ob das konkrete Fahrzeug der Klägerin materiell den Anforderungen der VO (EG) Nr. 715/2007 entsprochen habe. Dies sei nach den Feststellungen der für Skoda zuständigen Typgenehmigungsbehörde VCA auch für den Fahrzeugtyp der Klägerin nicht der Fall gewesen, sodass die ursprünglich erteilte EG-Typgenehmigung ins Leere gehe. In Kenntnis der durch die VCA getroffenen Feststellungen habe das KBA als die in Deutschland zuständige Marktüberwachungsbehörde die Durchführung der Rückrufaktionen auch hinsichtlich der in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge der Marke Skoda überwachen und säumige Fahrzeughalter an die Zulassungsbehörden zur Prüfung weiterer Maßnahmen melden dürfen. Das KBA habe in diesem Zusammenhang auch nicht behauptet, die von der britischen VCA erteilte Typgenehmigung modifiziert bzw. mit einer Nebenbestimmung ver-

sehen zu haben. Vielmehr sei dem KBA insoweit seine fehlende Zuständigkeit durchaus bewusst gewesen. Vielmehr habe das KBA in Fällen betroffener Skoda-Fahrzeuge als die in Deutschland zuständige Marktüberwachungsbehörde handeln dürfen.

- 6 Zur Begründung der vom Senat mit Beschluss vom 31. März 2022 zugelassenen Berufung trägt die Klägerin vor, der Betrieb ihres Fahrzeugs sei auch ohne die Durchführung des Software-Updates nicht im Sinne des § 5 Abs. 1 FZV nicht vorschriftsmäßig gewesen, da die für ihren Fahrzeugtyp durch die VCA erteilte EG-Typgenehmigung weder von der zuständigen VCA zurückgenommen, widerrufen noch modifiziert worden sei. Die VCA habe auch keinen Rückruf dieser Fahrzeuge angeordnet. Entgegen der Ansicht der Beklagten entspreche ihr Fahrzeug einem genehmigten Typ i. S. v. § 3 Abs. 1 Satz 2 FZV, da die Typgenehmigung für ein bestimmtes Fahrzeug als Ganzes erteilt werde. Eine Pflicht zur Angabe der Abschalt-einrichtungen habe auch nicht bestanden. Das Verwaltungsgericht verkenne, dass der Typgenehmigung eine Legalisierungswirkung zukomme, die zwar eine unzulässige Abschalt-einrichtung nicht legalisiere, wohl aber i. V. m. der Betriebserlaubnis die Rechtsgrundlage für den Betrieb des Fahrzeugs und damit für dessen legale Nutzung darstelle. Soweit Gerichte eine Betriebsuntersagung als rechtmäßig erachtet hätten, sei dies grundsätzlich nicht mit dem Verweis auf die vorhandene Abschalt-einrichtung begründet worden, sondern mit der fehlenden Übereinstimmung mit der modifizierten Typgenehmigung, wenn das Update nicht fristgerecht aufgespielt worden sei. Diese Voraussetzung liege bei Fahrzeugen des Herstellers Skoda aber gerade nicht vor. Die Legalisierung werde auch nicht durch die Erklärung der britischen VCA durchbrochen, nach der die Abschalt-einrichtung unzulässig sei. Die Erklärung sei erst recht nicht als Modifizierung ihrer Typgenehmigung zu werten. Es handele sich hierbei nicht um eine förmliche und rechtsmittelfähige Erklärung, was Voraussetzung wäre. Die Äußerungen der VCA zur Unzulässigkeit der Abschalt-einrichtung seien überwiegend im E-Mail-Verkehr, teilweise aber auch durch einfachen Brief erfolgt. Es handele sich um bloße Meinungsäußerungen. Eine förmliche Bescheidung durch die VCA sei deshalb zu fordern, weil ansonsten sowohl der betroffene Fahrzeughersteller, als auch der drittbetroffene Fahrzeughalter rechtlich schutzlos gestellt seien. Solche Rechtsmittel wären aller Voraussicht nach erfolgreich gewesen, da die VCA und das KBA die Tatbestandsmerkmale zur Feststellung einer unzulässigen Abschalt-einrichtung bis heute nicht vollständig geprüft und belegt hätten.
- 7 Bis heute fehle es am Nachweis einer Kausalität zwischen Abschalt-einrichtung und Verschlechterung der Schadstoffwerte. Die Unzulässigkeit der Abschalt-einrichtung i. S. v. Art. 5 Abs. 2 VO (EU) Nr. 715/2007 werde ausdrücklich in Frage gestellt, da nach dieser Vorschrift keinesfalls jede Abschalt-einrichtung unzulässig sei. Erforderlich sei danach, dass die Abschalt-einrichtung zu einer Verschlechterung des Emissionsverhaltens führe. Tatsächlich aber hätten weder das KBA noch die VCA die Auswirkungen der beanstandeten Abschalt-einrichtung auf

das Emissionsverhalten bei dem hier streitgegenständlichen Fahrzeug jemals im Normalbetrieb überprüft, auf den es nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs maßgeblich ankomme. Daher sei davon auszugehen, dass auch der Beklagten keine exakten Feststellungen über das Emissionsverhalten ihres Fahrzeugs vorgelegen hätten.

- 8 Anders als in den VW-Fällen komme es bei Fahrzeugen, deren Typ nicht vom KBA genehmigt worden sei, auf diese Kausalität an. Fahrzeuge, deren Typ durch das KBA typgenehmigt worden seien, hätten ihre Zulassungsfähigkeit allein schon durch die rechtsfähige Modifikation der Typgenehmigung i. V. m. der Anordnung eines Rückrufs verloren. Diese Voraussetzung sei jedoch im Falle von Fahrzeugen des Herstellers Skoda nicht erfüllt

- 9 Es erscheine zweifelhaft, dass Stickoxidemissionen durch die Abschaltvorrichtung (Abschaltung der Abgasrückführung) nennenswert nachteilig beeinflusst würden. Die Technologie vermöge die Stickstoffoxide nur dann wirksam zu reduzieren, wenn die Abgase nicht kalt, aber auch noch nicht zu heiß seien. Eine Wirksamkeit zeige sich daher nur im Teillastbereich. Wegen vorhandener Zielkonflikte erfolge mitunter sogar eine Verschlechterung des Emissionsverhaltens, was bei den Betroffenen Fahrzeugtypen nicht einheitlich sei. Der Teillastbereich sei genau der Bereich, der vom Motor auf dem Prüfstand abgefordert wäre. Dies sei jedoch nicht der Fahrbetrieb im Straßenverkehr, der nach Art. 5 VO (EU) Nr. 715/2007 maßgeblich sei, wie auch der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil festgestellt habe. Vergleichswerte mit und ohne Abschaltvorrichtungen lägen nicht vor. Erforderliche Vergleichsmessungen seien bis zum Zeitpunkt der behördlichen Entscheidung nicht durchgeführt worden, sondern für viele Fahrzeugtypen erst später, unter anderem von der Deutschen Umwelthilfe. Danach hätten die Stickoxidwerte nach Beseitigung der Abschaltvorrichtungen bei Fahrzeugen der Euro-5-Norm im realen Straßenverkehr teilweise immer noch deutlich über den Prüfstandgrenzwerten gelegen. Insbesondere hätte die Reduzierung der Stickoxide beim Skoda Yeti nur bei 7,7 % gelegen – allerdings bei gleichzeitigem Anstieg des CO₂ um 6,5 %. Es spreche daher sehr viel dafür, dass die Abschaltvorrichtung selbst dann, wenn die erforderlichen Untersuchungen von der VCA, dem KBA oder der Beklagten vorgenommen worden wären, mangels Kausalität nicht als unzulässig hätte angesehen werden müssen. Es komme hinzu, dass die zugrunde liegende Technologie der Abgasrückführung gar nicht in der Lage sei, im realen Straßenverkehr die Stickoxide maßgeblich zu reduzieren. Es handele sich um eine rein auf die Prüfstandanforderungen ausgerichtete Technologie. Der Verstoß gegen Art. 5 Abs. 1 VO (EU) Nr. 715/2007 komme mithin gar nicht zum Tragen, weil sich die Beklagte gar nicht darauf berufe, dass die Emissionswerte im Straßenverkehr wegen der Abschaltvorrichtung erhöht seien. Verinnerliche man sich diese Zusammenhänge, werde auch deutlich, warum das KBA und im Übrigen auch Volkswagen und andere Fahrzeughersteller den Fokus so sehr auf die Abschaltvorrichtungen gelegt hätten, die weder für die zu hohen Stickoxidwerte ursächlich seien noch

deren Beseitigung am Problem etwas ändere, sondern im Gegenteil eher sogar noch neue Probleme schaffe. Abschaltvorrichtungen könne man beseitigen, zu hohe Emissionswerte ohne aufwändige und für die meisten Fahrzeuge auch gar nicht durchführbare Hardwarenachschrüstungen jedoch nicht. Letzteres habe weder im Interesse der Fahrzeughersteller noch der Typgenehmigungsbehörden gelegen, die im Falle der Änderung oder Rücknahme der Genehmigung sogar damit hätten rechnen müssen, von den Fahrzeugherstellern in Regress genommen zu werden, zumal die weitgehende Unwirksamkeit der Abgasrückführung im realen Straßenverkehr in Fachkreisen allgemein bekannt sei.

- 10 Die Anordnung einer Betriebsuntersagung stelle wegen der damit verbundenen, quasi enteignenden Wirkung einen sehr schweren Eingriff in die Rechte betroffener Fahrzeughalter dar. Daher bedürfe es einer besonders sorgfältigen Prüfung, ob die Maßnahme auch verhältnismäßig sei. Sei sie nach den oben ausgeführten Gründen bereits unzulässig, könne sie auch nicht verhältnismäßig sein. Angesichts der Tatsache, dass das geforderte Update nach den Messungen der Deutschen Umwelthilfe auf der Straße nur zu einer ganz geringfügigen Reduzierung der Stickoxidwerte in einem Umfang von gerade max. 7,7 % führe, stelle sich die Betriebsuntersagung als unverhältnismäßig dar. Wegen vorhandener Zielkonflikte dürften zudem auch der CO₂-Wert sowie der Feinstaubwert nach Aufspielen des Updates ansteigen. Unter diesen Umständen sei eine Zwangsstilllegung nicht mehr verhältnismäßig. Dies gelte erst recht vor dem Hintergrund, dass mit dem Update ungeachtet seiner unzureichenden Wirksamkeit die fehlende Konformität mit Unionsrecht ja gar nicht beseitigt werde, da die vom Europäischen Gerichtshof geforderte Einhaltung der Grenzwerte auf der Straße nicht einmal im Ansatz realisiert werde.
- 11 Die Klägerin beantragt,

das Urteil des Verwaltungsgerichts Chemnitz vom 19. August 2020 – 2 K 121/19 – zu ändern und Nr. 5 des Bescheids der Beklagten vom 19. September 2018 in Gestalt des Widerspruchsbescheids vom 18. Dezember 2018 aufzuheben.
- 12 Die Beklagte beantragt

die Berufung zurückzuweisen.
- 13 Sie hält die Berufung für unbegründet. Das Fahrzeug der Klägerin sei nicht mehr vorschriftsgemäß gewesen, da es nicht mehr einem genehmigten Typ im Sinne des § 3 Abs. 1 Satz 2 FZV entsprochen habe. Die Nichtvorschriftsmäßigkeit sei auch von der VCA bestätigt worden. Bei den Motoren der Baureihe EA 189 seien die verwendeten unzulässigen Abschaltvorrichtungen (mit Prüfstanderkennung) von den Herstellern nicht in den entsprechenden Anträgen auf Typgenehmigungen für verschiedene Fahrzeugtypen angegeben worden, sodass solche

Abschalteinrichtungen von den jeweils zuständigen Behörden nicht erkannt und deshalb auch nicht im Rahmen der Typgenehmigung genehmigt worden seien. Die mit der unzulässigen Abschalteinrichtung produzierten Fahrzeuge wichen von der jeweiligen rechtmäßigen Typgenehmigung ab. Die Übereinstimmungsbescheinigungen der Hersteller zur tatsächlichen Produktion seien insoweit falsch. Es sei die Aufgabe der zuständigen Typgenehmigungsbehörde, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die hergestellten Fahrzeuge mit dem jeweils genehmigten Typ in Übereinstimmung gebracht würden. Im Zuständigkeitsbereich des KBA geschehe dies auf Grundlage des § 25 EG-FGV. Bei einer in einem anderen Mitgliedstaat erteilten EG-Typgenehmigung, wie der VCA, sei dieser gemäß Art. 30 Abs. 1 RL (EG) Nr. 2007/46 dazu verpflichtet, die notwendigen Maßnahmen zu treffen und die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten von den ergriffenen Maßnahmen zu informieren, wie dies hier bezüglich der Lösung eines freiwilligen Rückrufs geschehen sei. Daraus ergebe sich jedoch nicht, dass ein staatliches Vorgehen gegen Kraftfahrzeuge mit unzulässigen Abschalteinrichtungen zwingend eine Aufhebung oder Änderung der Typgenehmigung voraussetze. Es sei vielmehr ausreichend, wenn im Falle einer Maßnahme in Form eines freiwilligen Rückrufs nur die Kraftfahrzeuge als regelkonform anerkannt würden, die an einem solchen Rückruf teilgenommen hätten. Dies gelte auch bei einer in einem anderen Mitgliedstaat getroffenen Maßnahme, die den weiteren Mitgliedstaaten mitgeteilt worden sei. Auf diese Weise werde dem Unionsrecht auch in solchen Fällen zur Geltung verholfen, in denen von einem anderen Mitgliedstaat im Falle der Nichtübereinstimmung eine Maßnahme in Form eines mit dem Hersteller vereinbarten Rückrufs zur Durchführung eines Software-Updates getroffen werde. Insbesondere bestehe für die Zulassungsbehörde die Möglichkeit, gemäß § 5 FZV für rechtmäßige Verhältnisse zu sorgen, wenn nach der Zulassung eine Vorschriftswidrigkeit eines Fahrzeugs erkannt werde. Dies könne auch dann angebracht sein, wenn die Typgenehmigungsbehörde eine fehlende Konformität feststelle und eine einvernehmliche Lösung mit einem Hersteller in Form eines Rückrufs aushandele, der Fahrzeughalter die Mitwirkung und damit die Behebung des rechtswidrigen Zustands jedoch verweigere. Ohne dieses Update sei das Fahrzeug des Halters dann – und so auch das Fahrzeug der Klägerin vor dessen Außerbetriebsetzung – nicht vorschriftsmäßig im Sinne des § 5 Abs. 1 FZV. Bei der Frage der Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeugs komme es nicht auf den durch die Übereinstimmungsbescheinigung vermittelten Schein einer Übereinstimmung mit der Typengenehmigung an, sondern nur darauf, ob das konkrete Fahrzeug des Halters materiell den immissionsschutzrechtlichen Anforderungen entspreche. Dies sei nach den Feststellungen der VCA nicht der Fall gewesen.

- 14 Wegen der weiteren Einzelheiten zum Sach- und Streitstand wird auf die gewechselten Schriftsätze und auf die beigezogenen Verwaltungsakten der Beklagten verwiesen.

Entscheidungsgründe

- 15 Die zulässige Berufung ist unbegründet. Das Verwaltungsgericht hat die Klage der Klägerin zu Recht abgewiesen.
- 16 I. Die auf die Heranziehung zu Verwaltungskosten beschränkte Klage der Klägerin gegen den Bescheid der Beklagten vom 19. September 2018 in Gestalt des Widerspruchsbescheids des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr vom 18. Dezember 2018 ist zulässig.
- 17 Die Beteiligten haben den Rechtsstreit hinsichtlich der in diesem Bescheid verfügten Anordnungen Nr. 1, 2 und 4 vor dem Verwaltungsgericht in der mündlichen Verhandlung vom 19. August 2020 übereinstimmend in der Hauptsache für erledigt erklärt, nachdem die Klägerin ihren Skoda Yeti im Zuge der Beendigung der zivilgerichtlichen Auseinandersetzung mit der Volkswagen AG am 19. Dezember 2019 außer Betrieb gesetzt hatte. Allerdings hatte sich der Bescheid materiell nicht erledigt. Die Verpflichtung zur Mängelbeseitigung oder Außerbetriebsetzung als Handlungsgebot hat sich zwar mit der Außerbetriebsetzung des Fahrzeugs erledigt (vgl. § 1 Satz 1 SächsVwVfZG, § 43 Abs. 2 VwVfG, „auf andere Weise“), weil sie zu diesem Zeitpunkt ihre Wirkung einbüßte. Gleichwohl hat der Verwaltungsakt seine Steuerungsfunktion aber noch nicht völlig verloren. Die Verpflichtung ist noch Grundlage für die Kostenerhebung im Bescheid (vgl. BVerwG, Urt. v. 25. September 2008 – 7 C 5.08 –, juris Rn. 13). Die Erledigung eines Verwaltungsaktes tritt erst ein, wenn dieser nicht mehr geeignet ist, rechtliche Wirkungen zu erzeugen oder wenn die Steuerungsfunktion, die ihm ursprünglich innewohnte, nachträglich entfallen ist (BVerwG, Urt. v. 25. September 2008 a. a. O. m. w. N.). Dies ist nicht der Fall, wenn der Grundverwaltungsakt zugleich die Grundlage für die Kostenerhebung ist. Erklären die Beteiligten den Rechtsstreit gleichwohl für erledigt, kann der Betroffene gegen seine Heranziehung zu den – hier in Nr. 5 des Bescheids festgesetzten – Verwaltungskosten isoliert vorgehen. Für seine Klage besteht ein Rechtsschutzbedürfnis, weil ihn die Kostenerhebung weiter belastet.
- 18 II. Die Klage der Klägerin ist jedoch unbegründet. Die Beklagte hat die Klägerin in Nr. 5 des Bescheids der Beklagten vom 19. September 2018 in Gestalt des Widerspruchsbescheids des Landesamts für Straßenbau und Verkehr vom 18. Dezember 2018 zu Recht zu Verwaltungskosten im Höhe von 28,73 € herangezogen. Insoweit ist dieser Bescheid rechtmäßig und verletzt die Klägerin nicht in ihren Rechten (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).
- 19 Die Beurteilung der Sach- und Rechtslage richtet sich im Streitfall nach dem Zeitpunkt der Bekanntgabe des Ausgangsbescheids vom 19. September 2018, da der Kostenbescheid mit diesem Bescheid verbunden war. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts beurteilt sich die Frage, ob ein belastender Verwaltungsakt den Kläger in seinen

Rechten verletzt, nach dem materiellen Recht, dem nicht nur die tatbestandlichen Voraussetzungen einer Ermächtigungsgrundlage, sondern auch die Antwort auf die Frage zu entnehmen ist, zu welchem Zeitpunkt diese Voraussetzungen erfüllt sein müssen. Danach ergibt sich für die Anfechtungsklage im Allgemeinen, dass die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung maßgeblich ist, es sei denn, das materielle Recht regelt etwas Abweichendes (vgl. BVerwG, Urt. v. 21. Juni 2006 – 6 C 19.06 –, juris Rn. 33). Eine derartige abweichende Regelung gilt im Interesse der Vorhersehbarkeit der Kosten für den Kostenschuldner im Gebührenrecht, wenn danach der Zeitpunkt der Entstehung der Kostenschuld maßgeblich ist (SächsOVG, Urt. v. 14. Februar 2020 – 6 A 546/20 –, juris Rn. 23). So verhält es sich hier. Nach § 6 Abs. 1 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) vom 25. Januar 2011 (BGBl. I S. 98), die zuletzt durch Verordnung Art. 6 der Verordnung vom 4. Januar 2018 (BGBl. I S. 2) geändert worden war (im Folgenden: GebOSt a. F.), sind die Vorschriften des Verwaltungskostengesetzes des Bundes (VwKostG) in der bis zum 13. August 2013 geltenden Fassung vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821) anzuwenden, soweit nicht die §§ 1 bis 5 GebOSt a. F. abweichende Regelungen über die Kostenerhebung, die Kostenbefreiung, den Umfang der zu erstattenden Auslagen, der Kostengläubiger- und Kostenschuldnerschaft enthalten. Da diese Vorschriften keine Regelung für die Entstehung der Gebührenschuld erhalten, ist § 11 VwKostG anwendbar (vgl. zur Anwendbarkeit des § 14 Abs. 2 Satz 1 VwKostG: BVerwG, Urt. v. 10. Dezember 2015 – 3 C 3.15 –, juris Rn. 29 f.). Nach § 11 Abs. 1 VwKostG entsteht die Gebührenschuld, abgesehen von dem hier nicht gegebenen Fall, dass ein Antrag notwendig ist, grundsätzlich mit der Beendigung der gebührenpflichtigen Amtshandlung. Hier wurde die Amtshandlung – die Untersagung des Betriebs bzw. die Aufforderung zum Nachweis der Mängelbeseitigung sowie die Androhung der Ersatzvornahme – mit Erlass des Ausgangsbescheids beendet, weswegen auf diesen Beurteilungszeitpunkt abzuheben ist.

- 20 Gemäß § 1 Abs. 1 GebOSt a. F. werden für Amtshandlungen nach dieser Verordnung (hier: für die in Nr. 1, 2 und 4 des angefochtenen Bescheids getroffenen sonstigen Anordnungen nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung i. S. v. Nr. 254 der Anl. 1 zu § 1 GebOSt a. F.) Gebühren erhoben. Gebührenschuldner ist nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 GebOSt a. F. auch derjenige, der die Amtshandlung, Prüfung und Untersuchung veranlasst.
- 21 Die Klägerin ist Gebührenschuldnerin, da sie als Fahrzeughalterin die Untersagung des Betriebs des Fahrzeugs Skoda Yeti bzw. die Aufforderung zum Nachweis der Mängelbeseitigung veranlasst hatte (vgl. BVerwG, Urt. v. 10. Dezember 2015 – 3 C 3.15 –, juris Rn. 24 f.). Die Aufforderung zur Mängelbeseitigung, die Untersagung des Weiterbetriebs und die Zwangsgeldandrohung stellten auch Amtshandlungen dar.

22 Nach § 6 Abs. 1 GebOSt a. F. ist auch § 14 Abs. 2 Satz 1 VwKostG anzuwenden, wonach Kosten, die bei richtiger Behandlung der Sache durch die Behörde nicht entstanden wären, nicht erhoben werden (vgl. BVerwG, Urt. v. 10. Dezember 2015 – 3 C 3.15 –, juris Rn. 29 f.). In diesem Rahmen ist die Rechtmäßigkeit der von den Beteiligten für erledigt erklärten Grundverfügungen zu prüfen. Dem steht deren Bestandskraft nicht entgegen. Die Verfügungen sind wegen der erhobenen Anfechtungsklage zunächst nicht bestandskräftig geworden (vgl. BVerwG, Urt. v. 25. September 2008 – 1 C 3.13 –, juris Rn. 19). Durch die übereinstimmende Erledigterklärung entfiel allerdings rückwirkend die Rechtshängigkeit und die Verfügungen hätten – da sie sich nicht erledigt hatten – bestandskräftig werden können. Die Wirkung übereinstimmender Erledigungserklärungen in einem verwaltungsgerichtlichen Verfahren erschöpft sich darin, das konkrete Verfahren prozessual zum Abschluss zu bringen, sodass die materielle Rechtslage unberührt bleibt. Ist die Hauptsache objektiv nicht erledigt, bewirken die Erledigungserklärungen dies nicht und bleibt ein nicht tatsächlich erledigter Verwaltungsakt, der Gegenstand des Verfahrens war, wirksam (OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 29. November 2016 – 11 S 42.16 –, juris Rn. 7). Anders ist dies allerdings dann zu beurteilen, wenn die Verfahrensbeteiligten bei der Abgabe der Erledigungserklärungen übereinstimmend davon ausgehen, dieser Verwaltungsakt sei obsolet und dies ihrem Verhalten nunmehr zugrunde legen. Die Steuerungsfunktion des Verwaltungsakts geht auch verloren, wenn die an einem Verwaltungsakt Beteiligten übereinstimmend dem ursprünglichen Verwaltungsakt keinerlei tatsächliche oder rechtliche Bedeutung mehr beimessen. Das setzt keinen Verzichtswillen voraus, sondern nur "konsensuales" Verhalten. Ähnlich dem Verlust der Wirksamkeit durch Zeitablauf, stellen sich die Beteiligten bewußt auf eine neue, veränderte Sachlage ein, die sie ihrem weiteren Verhalten nunmehr zugrunde legen. Sie verändern übereinstimmend gleichsam die "Geschäftsgrundlage" und stellen ihr Verhalten darauf ein, was zu einer Erledigung "in anderer Weise" gemäß § 43 Abs. 2 VwVfG führt (BVerwG, Urt. v. 27. März 1998 – 4 C 11.97 –, juris Rn. 16 f.). So liegt es hier. Die Beteiligten haben im Streitfall die Verpflichtung zur Mängelbeseitigung oder Außerbetriebsetzung übereinstimmend für "erledigt" angesehen und sich in der mündlichen Verhandlung in ihrem Verhalten auf den Boden einer neuen "Geschäftsgrundlage" gestellt, nämlich, dass eine Überprüfung der Rechtmäßigkeit der Grundverfügungen – wie vom Verwaltungsgericht angekündigt – im Rahmen der Überprüfung der Kostenerhebung in Nr. 5 des Bescheids erfolgen soll. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Senats ist geklärt, dass jedenfalls im Fall der Erledigung sich die Klägerin auf den Rechtsschutz gegen einen Kostenbescheid beschränken kann (vgl. BVerwG, Urt. v. 8. Mai 2014 – 1 C 3.13 –, BVerwGE 149, 320 Rn. 19; SächsOVG, Urt. v. 14. Februar 2024 – 6 A 546/20 –, juris Rn. 28). Dann ist gemäß § 14 Abs. 2 Satz 1 VwKostG auch die Inzidentprüfung des Grundverwaltungsakts vorzunehmen (SächsOVG, Urt. v. 14. Februar a. a. O. Rn. 26 ff. m. w. N., auch zu abweichenden Auffassungen).

- 23 Die im Bescheid der Beklagten vom 19. September 2018 in Gestalt des Widerspruchsbescheids des Landesamts für Straßenbau und Verkehr vom 18. Dezember 2018 unter Nr. 1, 2 und 4 getroffenen Anordnungen waren rechtmäßig.
- 24 Rechtsgrundlage für die in Nr. 1 des Bescheids angeordnete Betriebsuntersagung ist § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr (Fahrzeug-Zulassungsverordnung) vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Art. 2 der Verordnung vom 23. März 2017 (BGBl. I S. 522, im Folgenden FZV a. F.) geändert worden war. Erweist sich ein Fahrzeug als nicht vorschriftsmäßig nach der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung, kann die nach Landesrecht zuständige Behörde (Zulassungsbehörde) dem Eigentümer oder Halter danach eine angemessene Frist zur Beseitigung der Mängel setzen oder den Betrieb des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen beschränken oder untersagen. Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 FZV a. F. dürfen Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie zum Verkehr zugelassen sind. Die Zulassung wird nach § 3 Abs. 1 Satz 2 FZV a. F. auf Antrag erteilt, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht oder eine Einzelgenehmigung erteilt ist und eine dem Pflichtversicherungsgesetz entsprechende Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung besteht.
- 25 Danach durfte die Beklagte der Klägerin den Betrieb ihres Fahrzeugs Skoda Yeti gemäß § 5 Abs. 1 FZV a. F. untersagen bzw. sie alternativ zur Beseitigung der Mängel an diesem Fahrzeug innerhalb einer Frist von fünf Tagen nach Bestandskraft des Bescheids auffordern und ihr für den Fall der Zuwiderhandlung die Ersatzvornahme androhen, da das Fahrzeug zum maßgeblichen Beurteilungszeitpunkt nicht vorschriftsmäßig im Sinne von § 5 Abs. 1 FZV a. F. war. Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 FZV a. F. dürfen Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen nur in Betrieb gesetzt werden, wenn sie zum Verkehr zugelassen sind. Die Zulassung setzt nach § 3 Abs. 1 Satz 2 FZV a. F. unter anderem voraus, dass das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht oder eine Einzelgenehmigung erteilt ist. Diese Voraussetzung lag für den Betrieb des Fahrzeugs der Klägerin zum maßgeblichen Beurteilungszeitpunkt materiell nicht vor, da es eine unzulässige Abschaltvorrichtung enthielt. Ihr Skoda Yeti entsprach keinem genehmigten Typ i. S. v. § 3 Abs. 1 Satz 2 FZV a. F.
- 26 Nach der Legaldefinition des Art. 3 Nr. 3 der Richtlinie 2007/46/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007 S. 1) in der Fassung der VO (EU) 2017/2400 vom 12. Dezember 2017 (ABl. L 349 vom 29. Dezember 2017, im

Folgenden: RL 2007/46/EG) ist die Typgenehmigung das Verfahren, nach dem ein Mitgliedstaat bescheinigt, dass ein Typ eines Fahrzeugs, eines Systems, eines Bauteils oder einer selbstständigen technischen Einheit den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht (s. a. § 2 Nr. 4 FZV a. F.). Bevor ein Hersteller von Kraftfahrzeugen berechtigt ist, ein Kraftfahrzeug für die Nutzung im Straßenverkehr auf den Markt zu bringen, hat er die erforderlichen Zulassungs- und Genehmigungsverfahren erfolgreich zu durchlaufen. Die Genehmigung eines abstrakten Fahrzeugtyps soll verhindern, dass einzelne nationale Behörden unter Anwendung unterschiedlicher Rechtsvorschriften für jedes Serienfahrzeug eine eigene Erlaubnis erteilen müssen. Der Fahrzeughersteller legt jedem Fahrzeug, das in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ hergestellt wurde, eine Übereinstimmungsbescheinigung bei (Art. 18 Abs. 1 RL 2007/46/EG, § 6 Abs. 1 EG-FGV, § 2 Nr. 7 FZV a. F., § 27 Abs. 1 EG-FGV). In anderen Mitgliedstaaten nach der RL 2007/46/EG erteilte EG-Typgenehmigungen gelten gemäß § 26 Abs. 1 Nr. 1 EG-FGV auch im Inland. Bei erstmaliger Zulassung eines Fahrzeugs (Erstzulassung) ist der Nachweis, dass das Fahrzeug einem Typ entspricht, für den eine Typgenehmigung vorliegt, durch Vorlage der Übereinstimmungsbescheinigung zu führen (§ 6 Abs. 3 Satz 1 FZV a. F., § 27 Abs. 1 EG-FGV a. F.).

- 27 Zwar wurde das Fahrzeug der Klägerin auf Grundlage der Übereinstimmungserklärung mit der im Fahrzeugschein bezeichneten EG-Typgenehmigung Nr. e11*2007/46*0010*20 am 18. August 2014 erstmals zugelassen. Diese EG-Typgenehmigung bezieht sich jedoch auf einen Fahrzeugtyp ohne Abschaltvorrichtung und damit auf einen anderen Fahrzeugtyp (vgl. OVG NRW, Beschl. v. 15. Mai 2020 – 8 B 1179/19 –, juris Rn. 27; zu einem Fahrzeug desselben Fahrzeugtyps: VG Schleswig, Urt. v. 13. August 2021 – 3 A 310/20 –, juris Rn. 41 sowie allgemein: Urt. v. 13. Dezember 2017 – 3 A 59/17 –, juris Rn. 70 unter Berufung auf BVerwG, Urt. v. 15. Dezember 1989 – 7 C 35.87 –, juris Rn. 17, wonach eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung nur das gestattet, was vom Antragsteller zur Genehmigung gestellt und worüber folglich von der Behörde positiv entschieden worden ist).
- 28 Gemäß Art. 9 Abs. 1 Buchst. a RL 2007/46/EG a. F. erteilen die Mitgliedstaaten eine EG-Genehmigung für einen Typ eines Fahrzeugs, der mit den Angaben in der Beschreibungsmappe übereinstimmt und den technischen Anforderungen der in Anhang IV zu RL 2007/46/EG aufgeführten einschlägigen Rechtsakte entspricht. Nach Anhang III Teil 1 Buchst. A Nr. 3.2.12.2 RL 2007/46/EG a. F. waren Angaben in der Beschreibung des Fahrzeugtyps zu emissionsmindernden Einrichtungen, Lufteinblasung (Nr. 3.2.12.2.3) und Abgasrückführung (3.2.12.2.4) zu machen.
- 29 Die vom Hersteller Skoda im Typgenehmigungsverfahren vorgelegte Beschreibungsmappe enthielt keine Angaben zu der unzulässigen Abschaltvorrichtung. Nach der Aufstellung der

Rechtsakte für die EG-Typgenehmigung von in unbegrenzter Serie hergestellten Fahrzeugen in Anhang IV zu RL 2007/46/EG a. F. umfasste die Prüfung durch die Typgenehmigungsbehörde auch die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge vom 20. Juni 2007 (ABl. L 171 vom 29. Juni 2007 S. 1). Nach Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EG) Nr. 715/2007 ist die Verwendung von Abschaltvorrichtungen i. S. v. Art. 3 Nr. 10 VO (EG) Nr. 715/2007, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern – abgesehen von den in Satz 2 genannten Sonderfällen, die hier nicht einschlägig sind – unzulässig. Die im Jahr 2015 bekannt gewordene Abschaltvorrichtung des VW-Konzerns für den Motortyp EA 189 war unzulässig (vgl. High Court of England and Wales, Urt. v. 6. April 2020 - [2020] EWHC 783 [QB], Claim No. QB-2016-000011, BeckRS 2020, 5159 Rn. 437). Die Abschaltvorrichtung war so programmiert, dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen verringert wurde, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten waren. Darüber hinaus war eine Fahrzykluserkennung installiert, die dafür sorgte, dass die Motorsteuerung nur dann auf einen schadstoffarmen Betriebsmodus umgestellt wurde, wenn das Fahrzeug nicht im Alltagsbetrieb, sondern im Rollenprüfstandmodus fuhr. Der VW-Konzern hatte die Wirkweise der verwendeten emissionsmindernden Einrichtung und des Abgasrückführungssystems in der Beschreibung bewusst nicht den Anforderungen nach Anhang III Teil 1 der RL 2007/46/EG a. F. entsprechend beschrieben, da ihm ansonsten mangels Übereinstimmung mit Art. 5 Abs. 2 Satz 1 VO (EU) Nr. 715/2007 keine EG-Typgenehmigung erteilt worden wäre. Es lag eine arglistige Täuschung der Typgenehmigungsbehörde vor (vgl. BGH, Urt. v. 20. Juli 2021 – VI ZR 633/20 –, juris Rn. 10; v. 25. Mai 2020 – VI ZR 252/19 –, BGHZ 225, 316 Rn. 18 auf Grundlage der Feststellungen der Vorinstanzen).

- 30 Die unzulässige Abschaltvorrichtung war deshalb nicht Gegenstand der Typengenehmigung und nimmt deshalb nicht an ihrer Legalisierungswirkung teil. Die Genehmigung legalisiert den Gegenstand nur insoweit, wie er beantragt worden ist und soweit eine positive Entscheidung der Behörde darüber vorliegt (vgl. zur immissionsschutzrechtlichen Genehmigung: BVerwG, Urt. v. 15.12.1989 – 7 C 35.87 –, juris Rn. 17; zur Typengenehmigung: VG Schleswig, Urt. v. 13. Dezember 2017 – 3 A 59/17 –, juris Rn. 70; VG Hannover, Urt. v. 8. März 2023 – 15 A 2168/19 –, juris Rn. 46). Aus Art. 9 Abs. 1 Satz 1 Buchst. a RL 2007/46/EG folgt, dass die befassende Behörde die EG-Typgenehmigung weder hinsichtlich eines konkreten Fahrzeugs noch im Hinblick auf eine Gruppe konkreter Fahrzeuge im Sinne der produzierten Fahrzeuge einer bestimmten Baureihe erteilt, sondern lediglich einen Fahrzeugtyp genehmigt, der mit den Angaben in der Beschreibung übereinstimmt. Dementsprechend kann die Tatbestandswirkung einer EG-Typgenehmigung nicht über die Angaben in der Beschreibung (Art. 3 Nr. 38 und 39

RL 2007/46/EG) hinausreichen (BGH, Urt. v. 26. Juni 2023 – VIa ZR 335/21 –, BGHZ 237, 245 Rn. 13). Dieser Zusammenhang liegt den auch vom Gerichtshof der Europäischen Union (Gerichtshof) in seinem Urteil vom 21. März 2023 – C-100/21 – (NJW 2023, 1111 Rn. 83) erwähnten unterschiedlichen Handlungsmöglichkeiten der nationalen Genehmigungsbehörden zugrunde. Verschweigt oder übersieht der Antragsteller eine bestimmte Betriebsweise der zur Genehmigung gestellten Anlage, an die das Recht besondere Anforderungen stellt, so ist dies nicht zur Genehmigung gestellt und daher auch nicht genehmigt (BVerwG, Urt. v. 15.12.1989 a. a. O. zur immissionsschutzrechtlichen Genehmigung). Zwar sind für die EG-Typengenehmigung Prüfungen durchzuführen, die die Einhaltung der technischen Vorschriften der Richtlinie und der im Anhang der Richtlinie aufgeführten Rechtsakte nachweisen (Art. 11 Abs. 1 RL 2007/46/EG a. F.). Diese Prüfungen werden an für den Typ repräsentativen Fahrzeugen oder virtuell durchgeführt (Art. 11 Abs. 2 bis 5 RL 2007/46/EG a. F.). Das ändert aber nichts daran, dass Gegenstand der Genehmigung der in der Beschreibungsmappe beschriebene Typ ist und nicht der bei der Prüfung untersuchte (reale oder virtuelle) Prototyp. Geht der produzierte Fahrzeugtyp tatsächlich in wesentlichen Punkten über den in der Beschreibungsmappe zur Genehmigung gestellten Fahrzeugtyp hinaus, so nimmt er insoweit regelmäßig nicht an der Legalisierungswirkung der Typengenehmigung teil. Es besteht dann vielmehr eine (teilweise) Abweichung der hergestellten Fahrzeuge vom genehmigten Typ, die im Rahmen der Überprüfung der Übereinstimmung der Produktion der hergestellten Erzeugnisse nach Art. 12 RL 2007/46/EG a. F. von Bedeutung ist. Diese Abweichung berührte im Fall der Abschalteneinrichtung nach der RL 2007/46/EG a. F. nicht die Rechtmäßigkeit der erteilten Genehmigung, da die Behörde gerade keine unzulässige Abschalteneinrichtung genehmigt hat (anders heute, nach neuem Recht verliert die EU-Typengenehmigung ihre Gültigkeit: Art. 35 Abs. 2 Buchst. b und f VO [EU] 2018/858). Nur in den Fällen, in denen die Abschalteneinrichtung in den Genehmigungsunterlagen erwähnt war oder bei den Prüfungen nach Art. 11 RL 2007/46/EG a. F. entdeckt wurde, die Typgenehmigungsbehörde sie aber z. B. in den Unterlagen übersah oder fälschlicherweise als zulässige Ausnahme von dem grundsätzlichen Verbot einstufte und mitgenehmigte, hätte eine rechtswidrige, aber dennoch wirksame Typgenehmigung vorgelegen, die die Abschalteneinrichtung erfasst. In Fällen, in denen die Abschalteneinrichtung nicht zur Genehmigung gestellt wurde und der Genehmigungsbehörde nicht bekannt wurde, wurde dagegen ein Fahrzeugtyp ohne Abschalteneinrichtung genehmigt (vgl. VG Schleswig, Urt. v. 13. Dezember 2017 – 3 A 59/17 –, juris Rn. 70).

31 Allerdings sind die Fahrzeug-Zulassungsbehörden grundsätzlich an die erteilte Übereinstimmungsbescheinigung, die die Übereinstimmung des produzierten Fahrzeugs mit dem genehmigten Typ bestätigt (vgl. Art. 18 RL 2007/46/EG a. F.), gebunden (vgl. § 3 Abs. 1 Satz 2 FZV a. F. §§ 6, 17 EG-FGV). Die Übereinstimmungsbescheinigung in Umsetzung des Art. 18 RL

2007/46/EG a. F. stellt zwar nur eine vom Hersteller ausgestellte Privaturkunde dar, insbesondere kommt ihr keine Verwaltungsaktqualität zu (VG Schleswig, Urt. v. 13. Dezember 2017 – 3 A 59/17 –, juris Rn. 59; Koehl, DAR 2017, 508, 509). Dieser Urkunde wird aber kraft Gesetzes eine besondere Wirkung beigemessen. Aufgrund der Übereinstimmungsbescheinigung kann ein einzelnes typgenehmigtes Fahrzeug von den Zulassungsbehörden zum Betrieb zugelassen werden, ohne dass eine weitere Prüfung der einschlägigen Rechtsvorschriften erforderlich ist. Sie bewirkt, dass der Inhaber eines einzelnen konkreten Serienfahrzeugs an der Legalisierungswirkung der EG-Typgenehmigung, die sich lediglich auf den abstrakten Fahrzeugtyp bezieht und lediglich zu Gunsten des Herstellers als Genehmigungsinhaber wirkt, in einem gewissen Maße teilnimmt. Er kann gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 FZV die Zulassung des Fahrzeugs beantragen und erhält diese Zulassung unter Vorlage des Dokuments. Denn gemäß § 2 Nr. 7 FZV bescheinigt die Übereinstimmungsbescheinigung, dass ein Fahrzeug zum Zeitpunkt seiner Herstellung einem nach der jeweiligen EG-Typgenehmigungsrichtlinie genehmigten Typ entspricht (VG Schleswig, Urt. v. 13. Dezember 2017 a. a. O.). Diese Rechtscheinwirkung gilt dann nicht mehr, wenn der Mitgliedstaat, der die EG-Typengenehmigung erteilt hat, Maßnahmen, einschließlich erforderlichenfalls eines Entzugs der Typgenehmigung, getroffen hat (vgl. Art. 30 Abs. 1 RL 2007/46/EG a. F.), die die Rechtsscheinwirkung beseitigen, oder der Rechtsschein anderweitig beseitigt wird (vgl. hierzu VG Schleswig, Urt. v. 14. Februar 2017 – 3 A 342/16 –, juris Rn. 41; Koehl a. a. O.).

- 32 Wurde der Fahrzeugtyp vom KBA typgenehmigt und stellt es fest, dass Fahrzeuge nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmen, kann es gemäß § 25 Abs. 1 EG-FGV die erforderlichen Maßnahmen nach der Richtlinie 2007/46/EG anordnen, um die Übereinstimmung der Produktion mit dem genehmigten Typ sicherzustellen. Insbesondere kann es gemäß § 25 Abs. 2 EG-FGV zur Gewährleistung der Vorschriftsmäßigkeit auch bereits im Verkehr befindlicher Fahrzeuge nachträglich Nebenbestimmungen anordnen. So kann das KBA insbesondere als Nebenbestimmung zu einer von ihm erteilten EG-Typgenehmigung anordnen, dass der Hersteller die unzulässige Abschaltvorrichtung durch ein entsprechendes Softwareupdate beseitigt (BayVGh, Beschl. v. 21. Februar 2022 – 11 CS 21.2750 –, juris Rn. 15; HessVGh, Beschl. v. 20. März 2019 – 2 B 261/19 –, juris Rn. 10; OVG NRW, Beschl. v. 15. Mai 2020 – 8 B 1179/19 –, juris Rn. 26). Die Zulassungsbehörde darf dann für Maßnahmen gegenüber den Fahrzeughaltern die gegenüber dem Hersteller modifizierte EG-Typgenehmigung zugrunde legen, mit der Folge, dass die betroffenen Fahrzeuge ohne Teilnahme an der Rückrufaktion als nicht mehr vorschriftsmäßig im Sinne von § 5 Abs. 1 FZV anzusehen sind. Damit maßt sie sich keine weitergehenden Rechte als das KBA an, sondern reagiert auf dessen Mitteilung über den Wegfall einer Zulassungsvoraussetzung (BayVGh, Beschl. v. 21. Januar 2022 – 11 CS 21.2750 –, juris Rn. 15, Urt. v. 22. Oktober 2019 – 11 BV 19.284 –, juris Rn. 35 bzw. 29;

HessVGH, Beschl. v. 20. März 2019 – 2 B 261.19 –, juris Rn. 10; OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 25. März 2019 – 1 S 125.18 –, juris Rn. 10).

- 33 Wurde der Fahrzeugtyp hingegen von einem anderen Mitgliedstaat typgenehmigt – wie im Streitfall der Fahrzeugtyp Skoda Yeti durch die britische VCA – und stellt das KBA fest, dass Fahrzeuge nicht mit dem genehmigten Typ übereinstimmen, obliegt es grundsätzlich der Typgenehmigungsbehörde des anderen Mitgliedstaats, die entsprechenden Maßnahmen zu ergreifen, um die Übereinstimmung mit der Richtlinie 2007/46/EG sicherzustellen. Stellt der Mitgliedstaat, der eine EG-Typgenehmigung erteilt hat, fest, dass neue Fahrzeuge, die mit einer Übereinstimmungsbescheinigung oder einem Genehmigungszeichen versehen sind, nicht mit dem Typ übereinstimmen, für den er die Genehmigung erteilt hat, so ergreift er nach Art. 30 Abs. 1 Satz 1 RL 2007/46/EG die notwendigen Maßnahmen, einschließlich erforderlichenfalls eines Entzugs der Typgenehmigung, um sicherzustellen, dass die hergestellten Fahrzeuge mit dem jeweils genehmigten Typ in Übereinstimmung gebracht werden. Die Genehmigungsbehörde dieses Mitgliedstaats unterrichtet die Genehmigungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten von den ergriffenen Maßnahmen (Art. 30 Abs. 1 Satz 2 RL 2007/46/EG a. F.). Das KBA ist nach Art. 30 Abs. 3 RL 2007/46/EG a. F., § 26 Abs. 2 Satz 1 EG-FGV in einem solchen Fall darauf beschränkt, die zuständigen Stellen des Mitgliedstaates, in dem die EG-Typgenehmigung erteilt wurde, um eine Prüfung nach der Richtlinie 2007/46/EG zu ersuchen. Nur wenn das KBA feststellt, dass Fahrzeuge des genehmigten Typs ein erhebliches Risiko für die Sicherheit im Straßenverkehr darstellen oder die Umwelt oder die öffentliche Gesundheit ernsthaft gefährden, kann es deren Veräußerung zur Verwendung im Straßenverkehr im Inland für die Dauer von höchstens sechs Monaten untersagen, wobei es diese Entscheidung den übrigen Mitgliedstaaten und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften unter Angabe der Gründe für seine Entscheidung umgehend mitzuteilen hat (Art. 29 Abs. 1 RL 2007/46/EG a. F.).
- 34 Hier hat die britische Typgenehmigungsbehörde VCA diese „notwendigen Maßnahmen“ i. S. v. Art 30 Abs. 1 Satz 1 RL 2007/46/EG ergriffen, um sicherzustellen, dass die hergestellten Fahrzeuge des Typs Skoda Yeti mit dem genehmigten Typ in Übereinstimmung gebracht werden. Dies ergibt sich aus dem beigezogenen Schreiben der VCA vom 10. Juni 2016, mit welchem die VCA die Typgenehmigungsbehörden der anderen Mitgliedsstaaten entsprechend Art. 30 Abs. 1 Satz 3 RL 2007/46/EG a. F. über die von ihr ergriffene Maßnahme unterrichtet hat. In diesem Schreiben teilt sie unter dem Betreff „Nichtübereinstimmungen der Fahrzeuge von Skoda“ mit, dass sie die technischen Angaben des Herstellers in einem umfangreichen Testprogramm überprüft hat, die dieser vorgeschlagen hat, um den Motor EA 189 2.0l wieder in Übereinstimmung mit den Anforderungen der VO (EG) 715/2007 zu bringen. Durch das im

Ergebnis dieses Prozesses entwickelte Software-Update werde sichergestellt, dass keine unzulässige Abschaltvorrichtung mehr vorhanden sei und die Abgasemissionen den gesetzlichen Bestimmungen entsprächen. Der Hersteller Skoda habe zugesichert, mit den Behörden der Mitgliedstaaten zusammenzuarbeiten, um einen Zeitplan für die Einführung der technischen Lösung zu vereinbaren. Mit diesem Schreiben wurde der durch die (fehlerhafte) Übereinstimmungsbescheinigung gesetzte Rechtsschein beseitigt.

- 35 Ohne Erfolg beruft sich die Klägerin auf die Feststellungen des High Court of England and Wales im Urteil vom 6. April 2020 ([2020] EWHC 783 [QB], Claim No. QB-2016-000011, BeckRS 2020, 5159). Zwar kann aus dem dort wiedergegebenen elektronischen Schriftverkehr zwischen der VCA und dem Hersteller Skoda wohl nicht auf eine hoheitliche und gemäß Art. 33 RL 2007/46/EG a. F. rechtsmittelfähige Entscheidung der VCA geschlossen werden. Insbesondere ist mit der Klägerin danach davon auszugehen, dass die VCA die in Rede stehende Typgenehmigung weder förmlich widerrufen noch zurückgenommen hat. Dies war indes auch nicht erforderlich, da die EG-Typengenehmigung die Abschaltvorrichtung nicht umfasste und aus diesem Grund nicht fehlerhaft war. In solchen Fällen konnte die Typgenehmigungsbehörde zwar auch die Genehmigung zurücknehmen oder modifizieren (vgl. Art. 30 Abs. 1 Satz 1 RL 2007/46/EG; nach neuem Recht verliert die EU-Typengenehmigung ihre Gültigkeit: Art. 35 Abs. 2 Buchst. b und f VO [EU] 2018/858). Erforderlich war dies aber nicht. Ausreichend war es, den durch die fehlerhaften Übereinstimmungsbescheinigungen gesetzten Rechtsschein zu beseitigen. Letzteres setzte nicht zwingend eine rechtsmittelfähige Entscheidung i. S. v. Art. 33 Abs. 2 RL 2007/46/EG a. F. voraus. Eine rechtsmittelfähige Entscheidung der VCA i. S. v. Art. 33 Abs. 2 RL 2007/46/EG a. F., insbesondere auch ein Entzug oder eine Modifikation der Typengenehmigung, wäre nur dann erforderlich geworden, wenn der Hersteller Skoda sich gegenüber der VCA geweigert hätte, an wirksamen Maßnahmen zur Wiederherstellung der Übereinstimmung mit der VO (EG) Nr. 715/2007 mitzuwirken. Der Fahrzeughersteller kann sich mit der EG-Typengenehmigungsbehörde auch auf eine bestimmte Maßnahme verständigen, um Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps mit der Verordnung und der Richtlinie 2007/46/EG a. F. in Übereinstimmung zu bringen, und damit auf eine rechtsmittelfähige Entscheidung verzichten. Art. 30 Abs. 1 RL 2007/46/EG a. F. sieht nur das Ergreifen der „notwendigen Maßnahmen“ vor, nicht den Erlass einer rechtsmittelfähigen Entscheidung. Einigen sich die EG-Typengenehmigungsbehörde und der Hersteller, bedarf es wegen des Einverständnisses des Herstellers keiner rechtsmittelfähigen Entscheidung. Da an dem EG-Typengenehmigungsverfahren nur der Hersteller und die Behörde beteiligt sind, bedarf es auch im Hinblick auf Dritte, wie den Fahrzeughalter oder -eigentümer, keiner rechtsmittelfähigen Entscheidung. Fahrzeughalter oder -eigentümer können ihre Rechte allein gegenüber ihrem Vertragspartner und den nationalen Zulassungsbehörden geltend machen (vgl. VG Schleswig, Urt. v. 14. Februar 2017 – 3 A 342/16 –, juris Rn. 43). Den konsensualen Weg haben der Hersteller Skoda

und die VCA gewählt. Aus dem Schreiben der VCA vom 10. Juni 2016 geht hervor, dass sich die VCA und der Hersteller Skoda – als Beteiligte des Typgenehmigungsverfahrens – letztlich auf eine technische Maßnahme in Form eines Software-Updates geeinigt haben, um Fahrzeuge des Fahrzeugtyps Skoda Yeti 2.0l wieder in Übereinstimmung mit den Anforderungen der RL 2007/715/EG zu bringen. Entgegen der Ansicht der Klägerin war es dem Hersteller Skoda nicht freigestellt, den Typgenehmigungsbehörden der Mitgliedstaaten das Software-Update anzubieten. Denn nach dem genannten Schreiben hat Skoda nicht nur in Aussicht gestellt, sondern zugesichert, mit den Behörden der Mitgliedstaaten zusammenzuarbeiten, um einen Zeitplan für die Einführung der technischen Lösung zu erarbeiten.

36 Somit durfte die Zulassungsbehörde auf die Mitteilung des KBA im Schreiben vom 25. Mai 2018 hin für Maßnahmen gegenüber den Fahrzeughaltern wegen des Wegfalls des Rechtscheins der Übereinstimmungsbescheinigung in Verbindung mit der EG-Typgenehmigung e11*2007/46*0010*20 davon ausgehen, dass die betroffenen Fahrzeuge des Typs Skoda Yeti ohne Teilnahme an der vom Hersteller Skoda angebotenen Rückrufaktion als nicht mehr vorschriftsmäßig im Sinne von § 5 Abs. 1 FZV anzusehen waren.

37 Die Klägerin dringt auch nicht damit durch, dass das Emissionsverhalten bei ihrem konkreten Fahrzeug niemals geprüft worden und eine Gesundheitsgefahr durch ihr Fahrzeug nicht nachgewiesen sei. Die Nichtvorschriftmäßigkeit (§ 5 Abs. 1 FGV a. F., § 3 Abs. 1 Satz 1 FZV a. F.) beruht maßgeblich auf der Nichtübereinstimmung mit dem genehmigten Typ aufgrund der Abschaltvorrichtung und knüpft nicht entscheidend an das Emissionsverhalten eines konkreten Fahrzeugs an. Denn unter Berücksichtigung des gefahrenabwehrrechtlichen und vorsorgenden Charakters der Maßnahme kommt es im Ergebnis nur auf die Summe der durch die Fahrzeuge mit erhöhten Abgaswerten verursachten Luftverunreinigungen an. Die an das einzelne Fahrzeug zu stellenden normativen Anforderungen sind emissions- und nicht immissionsbezogen. Sie zielen auf eine Minderung der durch den motorisierten Verkehr verursachten schädlichen Umwelteinwirkungen insgesamt ab, ohne dass es darauf ankäme, ob das einzelne Fahrzeug isoliert betrachtet eine Gesundheitsgefahr darstellt (vgl. OVG NRW, Beschl. vom 17. August 2018 – 8 B 865/18 –, juris Rn. 22 ff. unter Bezugnahme auf BVerwG, Urt. v. 17. Februar 1984 – 7 C 8.82 –, juris Rn. 17). Nur so ist die angestrebte Minderung der Gesamtemissionen gewährleistet, die gleichzeitig dazu beiträgt, dass die Immissionswerte im Wirkungsbereich nicht überschritten werden. Emissionsgrenzwerte folgen (auch) dem Vorsorgeprinzip. Emissionsbegrenzende Maßnahmen beruhen deshalb auf einem einheitlichen und auf einheitliche Durchsetzung angelegten Konzept und bedürfen zu ihrer Wirksamkeit einer gleichmäßigen Anwendung. Ein einzelner Verursacher von Emissionen kann sich daher der Einhaltung von Emissionsbegrenzungen nicht mit dem Verweis darauf entziehen, dass sein indivi-

dueller Beitrag für sich genommen nicht zu einer Gesundheitsgefahr führe (OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 25. März 2019 – 1 S 125.18 –, juris Rn. 8; HessVGH, Beschl. v. 20. März 2019 – 2 B 261/19 –, juris Rn. 18 f.; OVG NRW, Beschl. v. 17. August 2018 a. a. O.).

- 38 Die von der Klägerin unter Verweis auf Messungen des Emissions-Kontrollinstituts der Deutschen Umwelthilfe gestützten Zweifel an der Wirksamkeit des Software-Updates greifen ebenfalls nicht durch. Nach den Feststellungen der Deutschen Umwelthilfe, so die Klägerin, sei nach Beseitigung der Abschaltvorrichtung bei Fahrzeugen der Euro-5-Norm im normalen Fahrbetrieb nur eine Reduzierung von Stickoxidwerten um 7,7 % gegenüber dem Prüfstandbetrieb festgestellt worden. Dafür sei jedoch der Kohlendioxidausstoß sowie der Ausstoß anderer Schadstoffwerte im Normalbetrieb angestiegen. Mit dieser Argumentation dringt die Klägerin schon deswegen nicht durch, weil es fahrzeugzulassungsrechtlich nicht von Belang ist, ob Zweifel an der vollständigen Wirksamkeit des angebotenen Software-Updates bestehen. Denn ohne die Installation des Software-Updates waren die Voraussetzungen des § 3 Abs. 1 Satz 2 FZV a. F. nicht erfüllbar. Die von der Klägerin angeführten Ergebnisse von Messungen der Deutschen Umwelthilfe belegen, dass der Ausstoß des im Gegensatz zu Kohlendioxid gesundheitsschädlichen Stickoxids (im Zusammentreffen mit Wasser bilden sich Säuren, die die Atemwege reizen und schädigen, vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Stickoxide>) im Normalbetrieb nach Aufspielen des Software-Updates bei Fahrzeugen der Euro-5-Norm immerhin um 7,7 % gemindert werden konnte. Das Software-Update führte somit zu einer Verringerung der Emissionen der Fahrzeuge. Ob diese zur Einhaltung der Grenzwerte führte, musste von den Zulassungsbehörden – auch vor dem Hintergrund fehlender zugelassener Hardwareausrüstungen – nicht geprüft werden (vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Beschl. v. 25. März 2019 – 1 S 125.18 –, juris Rn. 13; noch weitergehend: BayVGH, Beschl. v. 21. Januar 2022 – 11 CS 21.2750 –, juris Rn. 16).
- 39 Auch gegen die Ermessensausübung der Beklagten, die vom Senat nur in den Grenzen des § 114 Satz 1 VwGO zu überprüfen ist, gibt es nichts zu erinnern. Zwar ist dem Ausgangsbescheid nicht zu entnehmen, dass die Kraftfahrzeugzulassungsbehörde der Beklagten von dem ihr in § 5 Abs. 1 FZV a. F. eingeräumten Ermessen Gebrauch gemacht hat. Dieser Mangel wurde jedoch im Widerspruchsverfahren geheilt. Die im Widerspruchsbescheid enthaltenen Erwägungen sind rechtlich nicht zu beanstanden. Die Widerspruchsbehörde hat zutreffend darauf abgehoben, dass den Fahrzeughaltern die kostenlose Teilnahme an der Rückrufaktion zur Abwendung der Betriebsuntersagung zumutbar und dem öffentlichen Interesse an der Luftreinhaltung gegenüber dem Interesse des Kraftfahrzeughalters Vorrang einzuräumen ist. Die Frist von fünf Tagen ist zwar kurz bemessen, dürfte aber regelmäßig ausreichen, um ein Software-Update von einer Werkstatt aufgespielt zu bekommen.

- 40 Gegen die Höhe der festgesetzten Verwaltungskosten bestehen ebenfalls keine rechtlichen Bedenken. Die festgesetzte Gebühr von 25,60 € bewegt sich am unteren Rahmen der Gebührennummern 254 i. V. m. 399 des Gebührentarifs für Maßnahmen im Straßenverkehr (Anlage 1 zu § 1 GebOSt), wonach für Anordnungen nach der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung und der Fahrzeugzulassungs-Verordnung ein Gebührenrahmen von 14,30 € bis 286,00 € eröffnet ist.
- 41 Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 2 VwGO, die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 167 Abs. 2 VwGO i. V. m. § 708 Nr. 10, § 711 ZPO.
- 42 Die Revision wird nicht zugelassen, da keiner der in § 132 Abs. 2 VwGO genannten Gründe vorliegt. An der grundsätzlichen Bedeutung der Rechtssache i. S. v. § 132 Abs. 2 Nr. 1 VwGO mangelt es schon deswegen, weil die Richtlinie 2007/46/EG gemäß Art. 88 Abs. 1 VO (EU) 2018/858 mit Wirkung zum 1. September 2020 außer Kraft getreten ist.

Rechtsmittelbelehrung

Die Nichtzulassung der Revision in diesem Urteil kann durch Beschwerde angefochten werden.

Die Beschwerde ist beim Sächsischen Obergericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen, innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils schriftlich einzulegen. Die Beschwerde muss das angefochtene Urteil bezeichnen. Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen. Die Begründung ist bei dem oben genannten Gericht schriftlich einzureichen.

Die Schriftform ist auch bei Übermittlung als elektronisches Dokument nach Maßgabe des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) sowie der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung – ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. I 3803), die durch Artikel 6 des Gesetzes vom 5. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4607, 4611) zuletzt geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung gewahrt. Verpflichtet zur Übermittlung als elektronisches Dokument in diesem Sinne sind ab 1. Januar 2022 nach Maßgabe des § 55d VwGO Rechtsanwälte, Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse; ebenso die nach der Verwaltungsgerichtsordnung vertretungsberechtigten Personen, für die ein sicherer Übermittlungsweg nach § 55a Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 VwGO zur Verfügung steht. Ist eine Übermittlung aus technischen Gründen vorübergehend nicht möglich, bleibt die Übermittlung nach den allgemeinen Vorschriften zulässig. Die vorübergehende Unmöglichkeit ist bei der Ersatzeinreichung oder unverzüglich danach glaubhaft zu machen; auf Anforderung ist ein elektronisches Dokument nachzureichen.

In der Begründung der Beschwerde muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der Obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts, von der das Urteil

abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden. In Rechtstreitigkeiten aus dem Beamtenverhältnis und Disziplinarrecht kann auch die Abweichung des Urteils von einer Entscheidung eines anderen Oberverwaltungsgerichts vorgetragen werden, wenn es auf dieser Abweichung beruht, solange eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in der Rechtsfrage nicht ergangen ist.

Für das Beschwerdeverfahren besteht Vertretungszwang; dies gilt auch für die Einlegung der Beschwerde und für die Begründung. Danach muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen.

In Angelegenheiten, die ein gegenwärtiges oder früheres Beamten-, Richter-, Wehrpflicht-, Wehrdienst- oder Zivildienstverhältnis oder die Entstehung eines solchen Verhältnisses betreffen, in Personalvertretungsangelegenheiten und in Angelegenheiten, die in einem Zusammenhang mit einem gegenwärtigen oder früheren Arbeitsverhältnis von Arbeitnehmern im Sinne des § 5 des Arbeitsgerichtsgesetzes stehen, einschließlich Prüfungsangelegenheiten, sind auch Gewerkschaften und Vereinigungen von Arbeitgebern sowie Zusammenschlüsse solcher Verbände für ihre Mitglieder oder für andere Verbände oder Zusammenschlüsse mit vergleichbarer Ausrichtung und deren Mitglieder vertretungsbefugt. Vertretungsbefugt sind auch juristische Personen, deren Anteile sämtlich im wirtschaftlichen Eigentum einer dieser Organisationen stehen, wenn die juristische Person ausschließlich die Rechtsberatung und Prozessvertretung dieser Organisation und ihrer Mitglieder oder anderer Verbände oder Zusammenschlüsse mit vergleichbarer Ausrichtung und deren Mitglieder entsprechend deren Satzung durchführt, und wenn die Organisation für die Tätigkeit der Bevollmächtigten haftet. Diese Bevollmächtigten müssen durch Personen mit der Befähigung zum Richteramt handeln.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein Beteiligter, der zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten.

gez.:

Dehoust

Drehwald

Groschupp