

**Klausur Nr. 1670
Öffentliches Recht
(Bearbeitungszeit: 5 Stunden)**

Dr. Ralf Rath
Rechtsanwalt
Albrechtstraße 14
80636 München

München, 7. Februar 2025

An das
Bayerische Verwaltungsgericht München
Bayerstraße 30
80335 München

VG München BeA-Eingang 08.02.2025, 09:13 Uhr

Per besonderem elektronischem Anwaltspostfach

Klage u.a. gegen den Freigabe-Bescheid des Kraftfahrt-Bundesamts vom 20.01.2025, Gz. F-236/25

Namens und in Auftrag meiner Mandantin, der Deutschen Umwelthilfe e.V. (DUH), Goebenstraße 3a, 30161 Hannover, erhebe ich unter Beilegung einer Originalvollmacht gegen den im Betreff genannten Bescheid des Kraftfahrt-Bundesamts frist- und formgerecht

K L A G E

gegen die Bundesrepublik Deutschland und beantrage:

- I. Der Freigabe-Bescheid des Kraftfahrt-Bundesamts vom 20.01.2025, Gz. F-236/25 wird aufgehoben.
- II. Die Beklagte wird verpflichtet, die EU-Typengenehmigung für den Fahrzeugtyp mit der Verkaufsbezeichnung Golf Plus TDI (2,0 Liter) aus dem Jahr 2011 aufzuheben.

Begründung:

Die deutsche Automobilherstellerin Volkswagen AG (VW) produzierte unter anderem Fahrzeuge, in welchen Dieselmotoren mit einem Aggregat des Typs EA189 Euro 5 verbaut sind. Zu diesen gehört der streitgegenständliche Fahrzeugtyp mit der Verkaufsbezeichnung Golf Plus TDI (2,0 Liter), für welchen das KBA eine Typgenehmigung im Jahr 2011 erteilte.

Der streitgegenständliche Fahrzeugtyp gehört zu den von dem sogenannten „Abgasskandal“ betroffenen Fahrzeugtypen. Das KBA führte nach Hinweisen der US-amerikanischen Umweltschutzbehörde United States Environmental Protection

Agency (EPA) ein Anhörungsverfahren zu der Frage durch, ob in der für den europäischen Markt typgenehmigten Motorenvariante EA189 Euro 5 unzulässige Abschalteneinrichtungen verwandt worden seien.

VW teilte hierzu mit, dass das Motorsteuergerät des Aggregats EA189 Euro 5 zum Zeitpunkt der Genehmigung eine Software enthalten habe, um die Motorsteuerung bestimmter Fahrzeuge mit Dieselmotoren gezielt zu manipulieren. Man hatte eine digitale Abschalteneinrichtung der Abgasrückführventile installiert, die so konstruiert war, dass sie bei Realbedingungen – also im normalen Fahrbetrieb – die Abgaskontrollanlage abschaltete. Auf einem behördlichen Prüfstand aber erkannte die installierte Software die Testsituation und schaltete die Abgaskontrollanlage an (sog. Prüfstanderkennung mit Umschaltlogik). Dies führte dazu, dass die auf dem Rollenprüfstand festgestellten Stickoxid-Emissionen der Fahrzeuge zwar innerhalb des zulässigen Rahmens der erteilten Typgenehmigung verblieben, die Stickoxid-Emissionen im normalen Betrieb des Fahrzeugs auf der Straße jedoch die festgelegten Grenzwerte zum Teil um ein Vielfaches überstiegen. Im Ergebnis umging VW so die EU-Abgasgrenzwerte der VO 715/2007.

Das KBA, das in Deutschland für die Typenzulassung von Fahrzeugen zuständig ist, erließ daraufhin mit Bescheid vom 15.10.2015 zu der von ihr erteilten Typgenehmigung für Aggregate des Typ EA189 Euro 5 nachträgliche Nebenbestimmungen – als Maßnahme im Sinne des Art. 31 VII der VO 2018/858 – und ordnete an, dass die unzulässigen Abschalteneinrichtungen mittels eines Rückrufs der betroffenen Fahrzeuge zu beseitigen und die Einhaltung der maßgeblichen Grenzwerte zu gewährleisten sei (sog. „Rückruf-Bescheid“).

Das KBA stellte in dem „Rückruf-Bescheid“ fest, dass in den Systemen und Fahrzeugen der aufgeführten Typgenehmigungen die zuvor beschriebene Prüfstanderkennung mit Umschaltlogik Verwendung finde und es sich bei dieser um eine unzulässige Abschalteneinrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 der VO 715/2007 handle, die nicht mit Art. 5 dieser Verordnung im Einklang stehe. Folglich entsprächen die Fahrzeuge, in denen dieses Konstruktionselement verbaut sei, nicht den Anforderungen zur Genehmigungserteilung der VO 715/2007 und seien als nicht vorschriftsmäßig anzusehen.

Daher verpflichtete das KBA VW dazu, zur Gewährleistung der Vorschriftmäßigkeit der genehmigten Aggregate und der mit ihnen ausgestatteten Fahrzeuge, die unzulässigen Abschalteneinrichtungen zu entfernen und geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung der Vorschriftmäßigkeit zu ergreifen sowie dies durch die Beibringung geeigneter Nachweise zu belegen. Der „Rückruf-Bescheid“ enthielt zudem einen Genehmigungsvorbehalt, welcher die Grundlage für die hier streitgegenständliche spätere sog. „Freigabe“ bildete.

Das KBA ordnete an, dass die konkreten Lösungen vor der Durchführung der Rückrufaktion durch die Applikation im Feld, d.h. die Durchführung des Software-Updates bei den betroffenen und bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeugen, zu genehmigen seien.

Das KBA wies schließlich darauf hin, dass es im Falle der Nichtbefolgung dieser Anordnungen gem. Art. 31 VII S. 1 der VO 2018/858 dazu berechtigt sei, die Typgenehmigung ganz oder teilweise zu widerrufen oder zurückzunehmen.

VW legte im nachfolgenden sog. „Freigabeverfahren“ einen verbindlichen Zeit- und Maßnahmenplan vor, nach welchem die Prüfstanderkennung mit Umschaltlogik im Rahmen einer freiwilligen Serviceaktion mittels eines Software-Updates aus den betroffenen Fahrzeugen entfernt werden sollte. Mit dem durchgeführten Software-Update sollte die Abgasreinigung dergestalt programmiert werden, dass sie nur bei einer Umgebungstemperatur über 15 Grad Celsius zu 100 % funktioniert; bei -9 bis 11 Grad Celsius liegt ihr Wirkungsgrad hingegen bei 85 % und bei unter -9 Grad Celsius bei 0 %.

Somit ist die Reinigung der Abgase durch dieses Rückführungssystem nur dann voll wirksam, wenn die Umgebungstemperatur über 15 Grad Celsius liegt. Dieses sog. „Thermofenster“ soll dem Schutz des Motors vor Verschleiß und Verschmutzung dienen, sorgt aber gleichzeitig dafür, dass die EU-Emissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe bei nur unvollständiger Wirksamkeit des Rückführsystems nicht eingehalten werden. Eine Änderung der Hardware wurde nicht für erforderlich gehalten; Betriebsuntersagungen einzelner Fahrzeuge erfolgten nicht.

Das KBA war mit dieser Überarbeitung der manipulierten Software einverstanden und erteilte daher mit „Freigabe-Bescheid“ vom 20.01.2025 eine Genehmigung für die in Rede stehende Software. Die in dem betreffenden Fahrzeugtyp noch vorhandenen Abschaltinrichtungen erachtete es dabei als zulässig.

Die Klagen sind zulässig.

Die DUH ist ein eingetragener Verein mit dem satzungsgemäßen Zweck, den Natur- und Umweltschutz sowie den umwelt- und gesundheitsrelevanten Verbraucherschutz, insbesondere durch Aufklärung und Beratung der Verbraucher, zu fördern. Ihr wurde als Umweltvereinigung die Anerkennung zur Einlegung von Rechtsbehelfen nach § 3 UmwRG erteilt, sodass sie vor dem Hintergrund von Art. 9 III Aarhus-Übereinkommen sowohl für die Anfechtungs- als auch für die Verpflichtungsklage auch ohne die Möglichkeit eigener subjektiver Rechtsverletzung klagebefugt sein muss. Die angegriffene Freigabe der streitgegenständlichen Abschaltinrichtungen verstößt nämlich gegen umweltbezogene Vorschriften des höherrangigen Unionsrechts. Es handelt sich um eine Verwaltungsentscheidung, mit der eine „EU-Typgenehmigung“ für Fahrzeuge erteilt oder geändert wird. Eine Verpflichtungsklage auf „Widerruf“ i.S.d. Art. 31 VII S. 1 VO 2018/858 der Typengenehmigung ist hier der statthafte Rechtsbehelf, da diese bestandskräftig ist.

Die Klagen sind auch begründet.

Das KBA bescheinigte VW zu Unrecht, dass die in den Fahrzeugtypen weiterhin vorhandenen Abschaltinrichtungen zulässig seien. Unstreitig werden auch nach Durchführung der freigegebenen Rückrufaktion Abschaltinrichtungen verwendet. Die betroffenen Fahrzeuge sind auch nach dem Software-Update noch immer mit einer nicht mit Art. 5 II der VO 715/2007 zu vereinbarenden Abschaltinrichtung ausgestattet, denn bei den in Deutschland vorherrschenden durchschnittlichen Temperaturen wird das die Reduktionspotenziale beschränkende Thermofenster regelmäßig aktiviert. Aufgrund der jährlichen Durchschnittstemperatur in Deutschland von 10,4 Grad Celsius im Jahresdurchschnitt führt die die Konfiguration des Rückführsystems nur zu einer Vermeidung des NOx-Ausstoßes um 85 %.

Außerdem ist es den Automobilherstellern möglich, Motoren zu entwickeln, die aus technischer Sicht eine Herunterregelung der Systeme zur Verringerung von Emissionen bei durchschnittlichen Temperaturen nicht erforderlich machen und daher unter normalen Betriebsbedingungen funktionieren.

Wenn in Bezug auf eine etwaige Ausnahme womöglich schon allgemeine Abnutzungserscheinungen ausreichen sollten, dann käme das doch einer Umkehr des Regel-Ausnahme-Verhältnisses gleich. Dies kann vom europäischen Gesetzgeber nicht gewollt sein, sodass auch keine ausnahmsweise Zulässigkeit der Abschaltvorrichtung gegeben sein kann.

Folge der Aufhebung des rechtswidrigen „Freigabe-Bescheids“ ist, dass keine Genehmigung der weiterhin vorhandenen Abschaltvorrichtung vorliegt und das KBA daher nach Art. 31 VII S. 1 VO 2018/858 verpflichtet ist, die erteilte bestandskräftige Typengenehmigung für den Fahrzeugtyp mit der Verkaufsbezeichnung Golf Plus TDI (2,0 Liter) aus dem Jahr 2011 auf Grundlage des Art. 31 VII Satz 1 VO 2018/858 aufzuheben. Die Aufhebung der bestandskräftig erteilten Typengenehmigung ist hier zwingend, da nur so rechtmäßige Zustände hergestellt werden können.

Unterschrift *Dr. Rath, RA*

Kraftfahrt-Bundesamt
Schloßallee 34
80808 München

München, 03. März 2025

An das
Bayerische Verwaltungsgericht München
Bayerstraße 30
80335 München

Per besonderem Behördenpostfach

Betreff: Zum Klage- und Antragsverfahren Deutsche Umwelthilfe e.V. ./ Bundesrepublik Deutschland, Az. M 11 K 378.25

Zu den vorgenannten Anträgen wird wie folgt Stellung genommen:

Die Bundesrepublik Deutschland als Beklagte wird vertreten durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Das KBA ist die Bundesoberbehörde für den Straßenverkehr. Nach § 2 des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes (KBAG) übernimmt dieses sowohl die Aufgabe der Genehmigungsbehörde als auch der Marktüberwachungsbehörde im Sinne der VO 2018/858.

Die Klagen sind bereits unzulässig. Die DUH ist nämlich nicht gem. § 42 II VwGO klagebefugt. Danach ist die Klage, soweit gesetzlich nichts anderes bestimmt ist, nur zulässig, wenn der Kläger geltend macht, durch den Verwaltungsakt in seinen Rechten verletzt zu sein.

Diese Bestimmung ist Ausdruck des subjektiv-rechtlich ausgeprägten Individualrechtsschutzsystems der VwGO. Ein durch die streitige Entscheidung verletztes subjektives Recht ist jedoch nicht zu erkennen. Das in Art. 5 II S. 1 der VO 715/2007 normierte und von der DUH geltend gemachte Verbot der Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, vermittelt kein subjektives Recht, da diese Bestimmung nicht dem Individualschutz Einzelner dient.

Die DUH kann auch keine Klagebefugnis aus § 2 I in Verbindung mit § 1 I UmwRG herleiten, der eine gesetzliche Ausnahme vom Erfordernis eines subjektiven Rechts im Sinne von § 42 II Hs. 1 VwGO vorsieht. Nur eine der in § 1 I UmwRG aufgezählten Entscheidungen kann Gegenstand einer Klage einer Umweltvereinigung nach dem UmwRG sein. Von diesen Entscheidungen kommen im vorliegenden Fall nur die in § 1 I Nr. 5 UmwRG genannten Entscheidungen in Betracht, nämlich *„Verwaltungsakte oder öffentlich-rechtliche Verträge, durch die ... Vorhaben unter Anwendung umweltbezogener Rechtsvorschriften des Bundesrechts, des Landesrechts oder unmittelbar geltender Rechtsakte der Europäischen Union zugelassen werden“*.

Die streitige Entscheidung stellt jedoch keine Entscheidung im Sinne von § 1 I Nr. 5 UmwRG dar, da mit ihr nicht ein „Vorhaben“, sondern ein „Produkt“ zugelassen wird. Der Begriff „Vorhaben“ im Sinne dieser Bestimmung ist nämlich dem Planungsrecht entnommen und auf der Grundlage der RL 85/337/EWG definiert worden, nach deren Art. 1 II der Begriff „Projekt“ „die Errichtung von baulichen oder sonstigen Anlagen“ und „sonstige Eingriffe in Natur und Landschaft einschließlich derjenigen zum Abbau von Bodenschätzen“ bezeichnet. Insoweit ergibt sich aus der in Rede stehenden Regelung des UmwRG, dass dieser Begriff nur ortsfeste Anlagen oder unmittelbar in Natur und Landschaft eingreifende Maßnahmen betrifft. Daher kann die EU-Typgenehmigung für leichte Personenkraftwagen wie auch die Modifizierung einer solchen EU-Typgenehmigung, die Gegenstand der streitigen Entscheidung ist, nicht als Genehmigung eines „Vorhabens“ im Sinne des UmwRG angesehen werden, da sie keine ortsfeste Anlage betreffen und mit ihnen auch kein unmittelbarer Eingriff in die Natur oder die Landschaft verbunden ist.

Außerdem können die Bestimmungen des UmwRG nicht analog angewandt werden, da in den Beratungen vor der Änderung des UmwRG im Jahr 2017 explizit darauf eingegangen worden ist, dass der Gesetzentwurf den Produktbereich, einschließlich Kraftfahrzeuge, außenvorlässt.

Auch kann die DUH aus Art. 9 III des „Aarhus-Übereinkommens“ keine Klagebefugnis herleiten, da diese Bestimmung als solche – wie auch vom EuGH entscheiden – nicht unmittelbar anwendbar ist. Daher stellt dieser Art. 9 keine gesetzliche Ausnahme vom Erfordernis eines subjektiven Rechts im Sinne von § 42 II Hs. 1 VwGO dar.

Die Klagen sind jedenfalls unbegründet, da der angefochtene „Freigabe-Bescheid“ rechtmäßig ist. Das Thermofenster der softwaretechnisch nachgerüsteten Fahrzeuge ist nämlich keine unzulässige Abschaltvorrichtung im Sinne von Art. 3 Nr. 10 und Art. 5 II der VO 715/2007 und damit unionsrechtskonform.

Eine Abschaltvorrichtung im Sinne des Art. 3 Nr. 10 der VO 715/2007 liegt nur dann vor, wenn „die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird“.

Die Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, werden dabei durch die Bedingungen definiert, unter welchen in dem besonderen Prüfverfahren die Einhaltung der festgelegten Grenzwerte kontrolliert wird. In den Zulassungstests im Typgenehmigungsverfahren kam es zu keiner Verringerung der Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems.

Selbst wenn es sich bei dem Thermofenster um eine Abschaltvorrichtung in diesem Sinne handeln sollte, so ist diese nach Art. 5 II S. 2 Buchst. a) der VO 715/2007 zulässig. Das Thermofenster ist notwendig, um den Motor vor Verschleiß und Verschmutzung und daraus zumindest langfristig resultierenden Beschädigungen zu schützen. Auf eine unmittelbar, also zeitnah oder sofort drohende Beschädigung des Motors kann es hierbei nicht ankommen.

Jedenfalls kann die Klage in Ziffer 2) nicht obsiegen, da hier dem Kraftfahrtbundesamt als Exekutivbehörde ein gesetzlich eingeräumter Ermessensspielraum verbleibt.

Unterschrift *Baumgartl*,
Ministerialbeamter/Syndikus

Bayerische Verwaltungsgericht München
Bayerstraße 30
80335 München

München, 10. März 2025

- Az. M 11 K 378.25 -

Beschluss

Im Verfahren der Deutschen Umwelthilfe e.V. gegen die Bundesrepublik Deutschland (Az. M 11 K 378.25) hat das Bayerische Verwaltungsgericht München mit Beschluss vom 10. März 2025 entschieden:

- 1) Das Verfahren wird ausgesetzt.
- 2) Das Verfahren wird dem Gerichtshof der Europäischen Union gemäß Art. 267 AEUV zur Vorabentscheidung hinsichtlich der folgenden Fragen vorgelegt:

1. Ist Art. 9 III des Übereinkommens von Aarhus in Verbindung mit Art. 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union dahin gehend auszulegen, dass es Umweltvereinigungen grundsätzlich möglich sein muss, einen Bescheid vor Gericht anzufechten, mit dem die Produktion von Diesel-Personenkraftwagen mit Abschaltvorrichtungen – möglicherweise unter Verstoß gegen Art. 5 II der Verordnung Nr. 715/2007 – gebilligt wird?

2. Bei Bejahung der Frage 1:

a) Ist Art. 5 II der Verordnung Nr. 715/2007 dahin gehend auszulegen, dass Maßstab für die Frage der Notwendigkeit einer Abschaltvorrichtung zum Schutz des Motors vor Beschädigungen oder Unfall und zur Gewährleistung des sicheren Betriebs des Fahrzeugs grundsätzlich der aktuelle Stand der Technik im Sinne des technisch Machbaren im Zeitpunkt der Erteilung der EU-Typgenehmigung ist?

b) Sind neben dem Stand der Technik weitere Umstände zu berücksichtigen, welche zur Zulässigkeit einer Abschaltvorrichtung führen können, obwohl diese allein am jeweils aktuellen Stand der Technik bemessen nicht „notwendig“ im Sinne von Art. 5 II S. 2 Buchst. a der Verordnung Nr. 715/2007 wäre?

Auszug aus dem Tenor der auf den Beschluss vom 10. März 2025 ergangenen EuGH-Entscheidung i.R.d. Vorabentscheidungsverfahrens:

Tenor:

1. Art. 9 III des Übereinkommens von Aarhus in Verbindung mit Art. 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union ist dahin auszulegen, dass es einer Umweltvereinigung, die nach nationalem Recht zur Einlegung von Rechtsbehelfen berechtigt ist, nicht verwehrt werden darf, eine Verwaltungsentscheidung, mit der eine EU-Typgenehmigung für Fahrzeuge erteilt oder geändert wird, die möglicherweise gegen Art. 5 II der Verordnung Nr. 715/2007 verstößt, vor einem innerstaatlichen Gericht anzufechten.

2. Art. 5 II Buchst. a der Verordnung Nr. 715/2007 ist dahin auszulegen, dass eine Abschaltvorrichtung nur dann nach dieser Bestimmung zulässig sein kann, wenn nachgewiesen ist, dass diese Einrichtung ausschließlich notwendig ist, um die durch eine Fehlfunktion eines Bauteils des Abgasrückführungssystems verursachten unmittelbaren Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall zu vermeiden, Risiken, die so schwer wiegen, dass sie eine konkrete Gefahr beim Betrieb des mit dieser Einrichtung ausgestatteten Fahrzeugs darstellen. Außerdem ist eine Abschaltvorrichtung nur dann „notwendig“ im Sinne dieser Bestimmung, wenn zum Zeitpunkt der EU-Typgenehmigung dieser Einrichtung oder des mit ihr ausgestatteten Fahrzeugs keine andere technische Lösung unmittelbare Risiken für den Motor in Form von Beschädigung oder Unfall, die beim Fahren eines Fahrzeugs eine konkrete Gefahr hervorrufen, abwenden kann.

In der für den 7.5.2025 angesetzten mündlichen Verhandlung, zu der alle Beteiligten ordnungsgemäß geladen wurden, tauschten RA Dr. Rath und der Vertreter des KBA die Argumente aus den Schriftsätzen erneut aus.

Die zuständige Richterin des VG München bittet die ihr zugewiesene Referendarin Dilara Klug um den Entwurf der Entscheidungen des Gerichts über die Klageanträge der Deutschen Umwelthilfe e.V. unter Berücksichtigung der Entscheidung des EuGH.

Vor dem Hintergrund des Vortrags des KBA zu Wortlaut und Historie der nationalen Normen zur Klagebefugnis solle Dilara Klug bitte ein besonderes Augenmerk darauf legen, wie die Vorgaben des EuGH dogmatisch sauber bei der Anwendung des nationalen Rechts umgesetzt werden können. Wichtig sei ihr dabei auch eine Darstellung des Rangverhältnisses der verschiedenen Normen.

Neben der Sachentscheidung solle diese zudem im Sinne eines kurzen ergänzenden Gutachtens auf die Frage einer etwaigen teilweisen Kostenauflegung eingehen, sollte das Gericht - losgelöst vom Ergebnis des Entwurfs Fr. Klugs – der Klage bzgl. Ziffer 2) lediglich im Sinne eines Verbescheidungsurteils stattgeben.

Zudem treibe die Richterin noch eine weitere hochaktuelle Rechtsfrage um: Fr. Klug habe sicherlich die in der Tagespresse heiß diskutierte Entscheidung des VG Berlin zur Kenntnis genommen, wonach die Zurückweisung bzw. Zurückschiebung Asylsuchender bei Einreise aus einem EU-Nachbarstaat auf Grundlage von § 18 Abs. 2 AsylG i.V.m. Art 72 AEUV gegen europäisches Recht verstoße. Die Richterin übergibt Fr. Klug die einschlägige Pressemitteilung des VG Berlin vom 02.06.2025:

(Auszug) „Personen, die bei Grenzkontrollen auf deutschem Staatsgebiet ein Asylgesuch äußern, dürfen nicht ohne Durchführung des „Dublin-Verfahrens“ zur Bestimmung des zuständigen Mitgliedstaates für die Prüfung des Asylantrags zurückgewiesen werden. Das hat das Verwaltungsgericht in mehreren Eilverfahren entschieden. (...)

Die Zurückweisung wurde seitens der Bundespolizei mit der Einreise aus einem sicheren Drittstaat begründet. Hiergegen wandten sich die Antragsteller, die sich derzeit in Polen aufhalten, mit Eilanträgen. Die 6. Kammer des Verwaltungsgerichts hat den Anträgen im Wesentlichen stattgegeben. Die Zurückweisung der Antragsteller sei rechtswidrig. (...)

Fr. Klug solle ein knappes, zusammenfassendes Gutachten zum Diskussionsstand rund um diese Entscheidungen anfertigen.

Hierbei solle sie insbesondere das Rangverhältnis der einschlägigen bzw. der angeführten Normen – also insb. des § 18 AsylG, der Dublin-III-VO und des Art 72 AEUV - in den Blick nehmen. Sie solle hierbei auch zur Frage Stellung nehmen, inwieweit die Entscheidungen des VG Berlin die als einzig zuständig anzunehmende Bundespolizei bzw. das weißungsberechtigte Bundesinnenministerium binde. Dies insbesondere nachdem der zuständige Minister in Reaktion auf die Entscheidungen bereits angekündigt hatte, die Praxis der Zurückweisung bzw. Zurückschiebung aller Asylsuchender mit Ausnahme vulnerabler Personen fortzuführen. Auf Details der Dublin-III-VO müsse das Gutachten nicht eingehen. Sehr wohl sei aber die Frage des statthaften Verfahrens im einstweiligen Rechtsschutz nach VwGO in entsprechend gelagerten Fällen auszuführen. Es sei davon auszugehen, dass die jeweiligen Antragsteller die Einreise zwecks Durchführung eines Asyl- bzw. Dublin-III-Verfahrens begehrten.

Vermerk für die Bearbeitung:

Die Arbeitsaufträge an Fr. Rechtsreferendarin Klug sind zu erledigen.

Beim Anfertigen des Entwurfs der Entscheidungen des Gerichts sind, Rubrum, Tatbestand, Entscheidungen über die Kostentragung, die Vollstreckbarkeit und der Streitwertbeschluss erlassen, ebenso die Rechtsmittelbelehrung. Das Verfahren bei Erlass der Maßnahmen war ordnungsgemäß, wenn sich nicht aus der Aufgabenstellung etwas anderes ergibt.

Ladungen, Zustellungen, Vollmachten und sonstige Gerichtsformalien sind in Ordnung, soweit sich aus der Aufgabe nichts anderes ergibt. Alle Bescheide enthielten ordnungsgemäße Rechtsbehelfsbelehrungen. § 108 Abs. 2 VwGO wurde beachtet. Wenn der Sachverhalt nach Ansicht der Bearbeiter nicht ausreicht, ist zu unterstellen, dass trotz Wahrnehmung der richterlichen Aufklärungspflicht keine weitere Aufklärung zu erzielen ist.

Gehen Sie für die Bearbeitung davon aus, dass das Kraftfahrt-Bundesamt seinen Sitz in München hat. Die erteilte Typengenehmigung ist als bestandskräftig anzunehmen. Die eingelegten Klagen der Umwelthilfe sind als fristgerecht eingelegt anzusehen, Ausführungen hierzu sind erlassen.

Soweit die Entscheidung keiner Begründung bedarf oder in den Gründen ein Eingehen auf alle berührten Rechtsfragen nicht erforderlich erscheint, sind diese in einem **Hilfsgutachten** zu erörtern, bei dem der Sachbericht ebenfalls erlassen ist.

Die im Sachverhalt benannten Regelungen des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes (UmwRG) finden sich im zugelassenen Gesetzestext (Sartorius) unter Ordnungsziffer 293. Sonstigen Normen dieses Gesetzes bleiben außer Betracht. Auf die **nachfolgend auszugsweise abgedruckten Normen** wird hingewiesen. Weitere Normen aus diesem Bereich sind nicht anzuwenden.

Übereinkommen über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten („Aarhus-Übereinkommen“)

Art. 9 Zugang zu Gerichten

[...]

- (3) Zusätzlich und unbeschadet der in den Absätzen 1 und 2 genannten Überprüfungsverfahren stellt jede Vertragspartei sicher, dass Mitglieder der Öffentlichkeit, sofern sie etwaige in ihrem innerstaatlichen Recht festgelegte Kriterien erfüllen, Zugang zu verwaltungsbehördlichen oder gerichtlichen Verfahren haben, um die von Privatpersonen und Behörden vorgenommenen Handlungen und begangenen Unterlassungen anzufechten, die gegen umweltbezogene Bestimmungen ihres innerstaatlichen Rechts verstoßen.
- (4) Zusätzlich und unbeschadet des Absatzes 1 stellen die in den Absätzen 1, 2 und 3 genannten Verfahren angemessenen und effektiven Rechtsschutz und, soweit angemessen, auch vorläufigen Rechtsschutz sicher; diese Verfahren sind fair,

gerecht, zügig und nicht übermäßig teuer. Entscheidungen nach diesem Artikel werden in Schriftform getroffen oder festgehalten. Gerichtsentscheidungen und möglichst auch Entscheidungen anderer Stellen sind öffentlich zugänglich.

Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30.5.2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der RL 2007/46/EG.

Art. 3 Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung und der in Anhang II aufgeführten Rechtsakte — soweit dort nichts anderes bestimmt ist — bezeichnet der Ausdruck

[...]

35. „Marktüberwachungsbehörde“ die nationale Behörde bzw. die nationalen Behörden, die für die Durchführung der Marktüberwachung auf dem Gebiet des Mitgliedstaats zuständig ist bzw. sind;

Art. 31 Übereinstimmung der Produktion

[...]

- (7) ¹Stellt eine Genehmigungsbehörde, die eine EU-Typgenehmigung erteilt hat, fest, dass der Hersteller die Fahrzeuge, Systeme, Bauteile oder selbstständigen technischen Einheiten nicht mehr in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ oder gemäß den Anforderungen dieser Verordnung herstellt oder dass die Übereinstimmungsbescheinigungen den Artikeln 36 und 37 trotz Fortsetzung der Produktion nicht mehr entsprechen, so ergreift sie die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die Vorkehrungen für die Übereinstimmung der Produktion ordnungsgemäß befolgt werden, oder sie widerruft die Typgenehmigung.

Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates 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.

Art. 3 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung und ihrer Durchführungsmaßnahmen bezeichnet der Ausdruck:

[...]

10. „Abschalteinrichtung“ ein Konstruktionsteil, das die Temperatur, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Motordrehzahl (UpM), den eingelegten Getriebegang, den Unterdruck im Einlasskrümmer oder sonstige Parameter ermittelt, um die Funktion eines beliebigen Teils des Emissionskontrollsystems zu aktivieren, zu verändern, zu verzögern oder zu deaktivieren, wodurch die Wirksamkeit des

Emissionskontrollsystems unter Bedingungen, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind, verringert wird;

Art. 5 Anforderungen und Prüfungen

[...]

- (2) ¹Die Verwendung von Abschaltvorrichtungen, die die Wirkung von Emissionskontrollsystemen verringern, ist unzulässig. ²Dies ist nicht der Fall, wenn:
- a) die Einrichtung notwendig ist, um den Motor vor Beschädigung oder Unfall zu schützen und um den sicheren Betrieb des Fahrzeugs zu gewährleisten;

[...]

§ 18 AsylG (Aufgaben der Grenzbehörde)

- (1) Ein Ausländer, der bei einer mit der polizeilichen Kontrolle des grenzüberschreitenden Verkehrs beauftragten Behörde (Grenzbehörde) um Asyl nachsucht, ist unverzüglich an die zuständige oder, sofern diese nicht bekannt ist, an die nächstgelegene Aufnahmeeinrichtung zur Meldung weiterzuleiten.
- (2) Dem Ausländer ist die Einreise zu verweigern, wenn
 1. er aus einem sicheren Drittstaat (§ 26a) einreist,
 2. Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein anderer Staat auf Grund von Rechtsvorschriften der Europäischen Gemeinschaft oder eines völkerrechtlichen Vertrages für die Durchführung des Asylverfahrens zuständig ist und ein Auf- oder Wiederaufnahmeverfahren eingeleitet wird, oder
 3. er eine Gefahr für die Allgemeinheit bedeutet, weil er in der Bundesrepublik Deutschland wegen einer besonders schweren Straftat zu einer Freiheitsstrafe von mindestens drei Jahren rechtskräftig verurteilt worden ist, und seine Ausreise nicht länger als drei Jahre zurückliegt.
- (3) Der Ausländer ist zurückzuschieben, wenn er von der Grenzbehörde im grenznahen Raum in unmittelbarem zeitlichem Zusammenhang mit einer unerlaubten Einreise angetroffen wird und die Voraussetzungen des Absatzes 2 vorliegen.
- (4) Von der Einreiseverweigerung oder Zurückschiebung ist im Falle der Einreise aus einem sicheren Drittstaat (§ 26a) abzusehen, soweit
 1. die Bundesrepublik Deutschland auf Grund von Rechtsvorschriften der Europäischen Gemeinschaft oder eines völkerrechtlichen Vertrages mit dem sicheren Drittstaat für die Durchführung eines Asylverfahrens zuständig ist oder
 2. das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat es aus völkerrechtlichen oder humanitären Gründen oder zur Wahrung politischer Interessen der Bundesrepublik Deutschland angeordnet hat.
- (5) Die Grenzbehörde hat den Ausländer erkennungsdienstlich zu behandeln.