

Hessischer Verwaltungsgerichtshof

Dokumentation: 2 B 261/19

Beschluss vom 20.03.2019

Sachgebiet: 055001 (Verkehrsrechts)

Vorinstanz:

VG Gießen

AZ: 6 L 5538/18.GI

erledigt am: 23.01.2019

Titel:

Betriebsuntersagung eines Fahrzeugs wegen unzulässiger Abschaltvorrichtung und Verweigerung der Durchführung eines Software-Updates

Leitsatz:

1. Hat es der Halter eines Kraftfahrzeugs unterlassen, zur Entfernung einer unzulässigen Abschaltvorrichtung in Fahrzeugen mit Dieselmotoren ein Software-Update vornehmen zu lassen, ist eine Betriebsuntersagung gemäß § 5 Abs. 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung - FZV - gerechtfertigt, unabhängig davon, ob das betroffene Fahrzeug tatsächlich erhöhte Abgaswerte erreicht und wo das Fahrzeug betrieben wird bzw. ob dort erhöhte Schadstoffbelastungen der Luft bestehen.
Aufgrund des gefahrenabwehrrechtlichen 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 und zielen auf die Minderung der Gesamtemissionen ab (Anschluss an OVG NRW, Beschlüsse vom 17. August 2018 - 8 B 865/18 und 8 B 548/18 -, juris).
2. Anderweitige örtliche Einschränkungen der Betriebsuntersagung - etwa Verkehrsverbote oder -beschränkungen für sog. Umweltzonen - stellen kein geeignetes Mittel zur Herstellung vorschriftsgemäßer Zustände i.S.v. § 5 Abs. 1 FZV dar.

Suchwörter:

Betriebsuntersagung, erhöhte Stickoxidemissionen, Rückrufaktion, Software-Update, unzulässige Abschaltvorrichtung

Normen:

BImSchG § 38 Abs 1 S 2, FZV § 5 Abs 1, VwGO § 80 Abs 5

2. Senat
2 B 261/19
VG Gießen 6 L 5538/18.GI



HESSISCHER VERWALTUNGSGERICHTSHOF

BESCHLUSS

In dem Verwaltungsstreitverfahren

des Herrn A.,
A-Straße, A-Stadt,

Antragstellers und
Beschwerdeführers,

bevollmächtigt: Dr. B. ,
B-Straße, B-Stadt,

gegen

den Lahn-Dill-Kreis,
vertreten durch den Landrat,
Abteilung Aufsichts- und Kreisordnungsbehörden,
Karl-Kellner-Ring 51, 35576 Wetzlar,

Antragsgegner und
Beschwerdegegner,

wegen Verkehrsrechts
hier: Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung
der Klage

hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof - 2. Senat - durch

Vorsitzenden Richter am Hess. VGH ...
Richterin am Hess. VGH ...
Richter am VG ... (abgeordneter Richter)

am 20. März 2019 beschlossen:

Die Beschwerde des Antragstellers gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts Gießen vom 23. Januar 2019 - 6 L 5538/18.GI - wird zurückgewiesen.

Der Antragsteller hat die Kosten des Beschwerdeverfahrens zu tragen.

Der Streitwert wird auch für das Beschwerdeverfahren auf 1.250,-- EUR festgesetzt.

Gründe:

Die gemäß §§ 146, 147 der Verwaltungsgerichtsordnung - VwGO - fristgerecht eingelegte und begründete Beschwerde gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts Gießen vom 23. Januar 2019 ist zulässig, hat aber in der Sache keinen Erfolg.

Aus den mit Schriftsatz vom 20. Februar 2019 zur Begründung der Beschwerde dargelegten Gründen, die der Senat gemäß § 146 Abs. 4 Satz 6 VwGO allein zu prüfen hat, ergibt sich bei der im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes lediglich gebotenen summarischen Prüfung der Sach- und Rechtslage nicht, dass die aufschiebende Wirkung der beim Verwaltungsgericht Gießen anhängigen Klage des Antragstellers gegen den Bescheid des Antragsgegners vom 23. Oktober 2018 wiederherzustellen ist.

Entgegen der Auffassung des Antragstellers hat das Verwaltungsgericht zu Recht angenommen, dass die Begründung der Anordnung der sofortigen Vollziehung unter Ziffer 4. des angefochtenen Bescheids den formalen Erfordernissen des § 80 Abs. 3 Satz 1 VwGO genügt. Auf die zutreffenden Ausführungen der erstinstanzlichen Entscheidung (vgl. Seite 3 f. des Beschlusses) kann insoweit Bezug genommen werden (§ 122 Abs. 2 Satz 3 VwGO). Das Beschwerdevorbringen setzt sich mit dieser Begründung weder auseinander noch wird deren Richtigkeit dadurch in Zweifel gezogen. Indem der Antragsteller rügt, dass der Antragsgegner die Anordnung der sofortigen Vollziehung mit einer Beeinträchtigung der Sicherheit des öffentlichen Verkehrs begründet habe, legt er seinen Ausführungen - wie bereits in der Vorinstanz - eine in dem angegriffenen Bescheid nicht verwendete Begründung zugrunde. Wie bereits das Verwaltungsgericht dazu ausgeführt hat, nimmt die in dem Bescheid tatsächlich enthaltene Begründung nämlich ausdrücklich Bezug auf die im Fahrzeug des Klägers eingebaute unzulässige Abschaltautomatik und die dadurch verursachten erhöhten Abgasemissionen, welche die

Luft als eines der wichtigsten Schutzgüter gefährden würden. Der Reinhaltung der Luft müsse im Interesse der Allgemeinheit oberste Priorität eingeräumt werden.

Nach der im Verfahren nach § 80 Abs. 5 VwGO gebotenen gerichtlichen Interessenabwägung überwiegt das öffentliche Interesse am Vollzug der Betriebsuntersagung auch das Suspensivinteresse des Antragstellers, da die Klage gegen den Bescheid vom 23. Oktober 2018 aller Voraussicht nach keinen Erfolg haben wird. Das Verwaltungsgericht hat zutreffend angenommen, dass die getroffenen Maßnahmen materiell rechtmäßig sind und dass die Zulassungsbehörde des Antragsgegners das ihr gemäß § 5 Abs. 1 Fahrzeug-Zulassungsverordnung - FZV - eröffnete Ermessen fehlerfrei ausgeübt hat. Mit dem Beschwerdevorbringen sind keine Ermessensfehler im Sinne des § 114 Satz 1 VwGO aufgezeigt.

Entgegen der Auffassung des Antragstellers sind die Tatbestandsvoraussetzungen des § 5 Abs. 1 FZV für eine Betriebsuntersagung erfüllt, weil das Fahrzeug des Antragstellers keinem genehmigten Typ im Sinne des § 3 Abs. 1 Satz 2 FZV entspricht und damit nicht vorschriftsgemäß im Sinne der Fahrzeug-Zulassungsverordnung ist.

Das Kraftfahrzeug des Antragstellers ist im Jahr 2010 nach § 3 Abs. 1 Satz 2 FZV für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen worden. Diese Zulassung erfolgte auf der Grundlage einer dem Hersteller des Fahrzeugs erteilten EG-Typengenehmigung gemäß §§ 4 ff. der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung - EG-FGV -. Durch die EG-Typengenehmigung wird dem Hersteller bescheinigt, dass der betroffene Typ u.a. eines Fahrzeugs den einschlägigen Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen entspricht (vgl. Art. 3 Ziff. 5 der Richtlinie 2007/46/EG). Eine Bescheinigungswirkung zu der Frage, ob auch ein einzelnes zugelassenes Fahrzeug dem Typ entspricht und somit vorschriftsgemäß ist, entfaltet die Typengenehmigung hingegen nicht. Dies wird durch die Übereinstimmungserklärung des Herstellers gemäß Art. 3 Ziff. 36 der Richtlinie 2007/46/EG bescheinigt, die einen Rechtsschein über die Typenkonformität des konkreten Fahrzeugs entfaltet (vgl. vgl. VG Magdeburg, Beschluss vom 2. Juli 2018 - 1 B 268/18 -, juris; Koehl, Betriebsuntersagung bei Nichteinhaltung an Rückrufaktionen, DAR 2017, S. 508).

Die EG-Typengenehmigung für das Fahrzeug des Antragstellers steht der hier streitgegenständlichen Betriebsuntersagung durch die Verfügung des Antragsgegners vom 23. Oktober 2018 nicht entgegen.

Denn das Kraftfahrt-Bundesamt hat - wie bereits vom Antragsgegner im angefochtenen Bescheid dargelegt - im Jahre 2015 festgestellt, dass Dieselmotoren bestimmter Baureihen - so auch das von den Herstellern Volkswagen, Audi, Seat und Skoda hergestellte und vertriebene Motor-Aggregat des Typs EA 189 - wegen des Einbaus unzulässiger Abschaltvorrichtungen im Hinblick auf ihre Stickoxid-Emissionen nicht dem hierfür ursprünglich genehmigten Typ entsprechen. Hintergrund ist, dass die Betroffenen Fahrzeuge mit Abgasreinigungssystemen ausgestattet sind, die die Emissionen der Fahrzeuge begrenzen sollen. Diese Abgasreinigungssysteme sind mit Abschaltvorrichtungen versehen, die unter bestimmten Betriebsbedingungen Teile der Abgasreinigung außer Betrieb setzen, um den sicheren bzw. gewünschten Betrieb unter Inkaufnahme erhöhter Abgaswerte auch unter diesen Bedingungen aufrechtzuerhalten. Derartige Abschaltvorrichtungen bestehen aus einer Kombination von Messeinrichtung und Stellglied, das in das Emissionskontrollsystem des Fahrzeugs eingreift. Entgegen der Regelung des Art. 3 Nr. 10 und des Art. 5 Abs. 2 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 ist die Abschaltvorrichtung bei den betroffenen Motortypen so programmiert, dass die Wirksamkeit des Emissionskontrollsystems unter Bedingungen verringert wird, die bei normalem Fahrzeugbetrieb vernünftigerweise zu erwarten sind. Darüber hinaus ist eine Fahrzykluserkennung installiert, die dafür sorgt, dass die Motorsteuerung nur dann auf einen schadstoffarmen Betriebsmodus umgestellt wird, wenn das Fahrzeug nicht im Alltagsbetrieb, sondern auf einem Rollenprüfstand einen bestimmten Fahrzyklus abfährt (vgl. hierzu: Koehl, a.a.O., S. 508).

Aufgrund dessen hat das Kraftfahrt-Bundesamt als Typgenehmigungsbehörde für die Hersteller Volkswagen, Audi und zum Teil Seat gemäß § 25 Abs. 1 EG-FGV Maßnahmen angeordnet, um die Übereinstimmung der Fahrzeuge der betroffenen Baureihen mit dem ursprünglich genehmigten Typ wiederherzustellen. Dabei wurde es für bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge als ausreichend erachtet, die unzulässige Abschaltvorrichtung

und/oder Fahrzykluserkennung im Rahmen einer Rückrufaktion zu entfernen, so dass das Emissionsverhalten der Fahrzeuge im Alltagsbetrieb demjenigen im Prüfstandbetrieb entspricht und die einschlägigen Grenzwerte eingehalten werden. Die Typengenehmigung selbst wurde weder entzogen noch beschränkt (vgl. VG Magdeburg, Beschluss vom 2. Juli 2018 – 1 B 268/18 –, a.a.O.; Koehl, a.a.O., S. 508 f.).

Gemäß § 25 Abs. 2 EG-FGV kann das Kraftfahrt-Bundesamt zur Beseitigung aufgetretener Mängel und zur Gewährleistung der Vorschriftsmäßigkeit auch bereits im Verkehr befindlicher Fahrzeuge, selbstständiger technischer Einheiten oder Bauteile nachträglich Nebenbestimmungen anordnen. Nach Absatz 3 der Vorschrift kann das Kraftfahrt-Bundesamt die Typgenehmigung unter bestimmten Voraussetzungen jedoch auch ganz oder teilweise widerrufen oder zurücknehmen. Die nachträglichen Nebenbestimmungen des Kraftfahrt-Bundesamtes gemäß § 25 Abs. 2 EG-FGV lassen - wie vorstehend bereits dargelegt - den Bestand bzw. die Wirksamkeit der ursprünglichen EG-Typengenehmigungen für die betroffenen Fahrzeuge allerdings unberührt, weil sie lediglich deren inhaltliche Änderung bzw. Modifizierung zur Folge haben (so auch bereits: VG Magdeburg, Beschluss vom 2. Juli 2018 – 1 B 268/18 –, a.a.O.; VG Stuttgart, Beschluss vom 27. April 2018 – 8 K 1962/18 –, juris; VG Düsseldorf, Urteil vom 24. Januar 2018 – 6 K 12341/17 –, juris; Koehl, a.a.O., S. 508 f.). Denn durch § 25 Abs. 2 EG-FGV wird ein rechtlicher Zusammenhang zwischen Genehmigung und bereits im Verkehr befindlichen Fahrzeugen unterstellt. Bei bereits zugelassenen Fahrzeugen, die nicht vorschriftsmäßig sind, würde ohne eine solche Rechtswirkung eine nachträgliche Nebenbestimmung zu Typengenehmigungen andernfalls ins Leere laufen. Das europäische Typengenehmigungsrecht ist deshalb dahingehend zu verstehen, dass die zugelassenen Fahrzeuge weiterhin von der Typengenehmigung - und zwar vermittelt durch die Übereinstimmungsbescheinigungen - profitieren. In diesen Zustand kann das Kraftfahrt-Bundesamt bei fehlender Vorschriftsmäßigkeit der Fahrzeuge eingreifen, indem es nachträglich den Inhalt der Typengenehmigung verändert. Da jedes einzelne Fahrzeug seine Zulassung nur aufgrund der durch die Typengenehmigung entfalteten Rechtsscheinwirkung erlangt hat, fällt diese Zulassungsvoraussetzung in einem solchen Fall weg. Dies hat zur Folge, dass die einzelnen Fahrzeuge nur an einer durch die Nebenbestimmung inhaltlich modifizierten Rechtsscheinwirkung teilhaben können. Das Erhalten der Bescheinigung über die Vorschriftsmäßigkeit des Fahrzeuges setzt dann die

Durchführung der Nachrüstaktion voraus. Mit dem Entfernen der unzulässigen Abschaltvorrichtung wird dafür gesorgt, dass das betroffene Fahrzeug wieder der Typengenehmigung entspricht (so auch bereits: VG Magdeburg, Beschluss vom 2. Juli 2018 - 1 B 268/18 -, a.a.O.; VG Stuttgart, Beschluss vom 27. April 2018 - 8 K 1962/18 -, juris; VG Düsseldorf, Urteil vom 24. Januar 2018 - 6 K 12341/17 -, juris; Koehl, a.a.O., S. 509).

Dieser modifizierten Typengenehmigung entspricht das Fahrzeug des Antragstellers nicht, da er an seinem Fahrzeug die vom Hersteller vorgesehene Nachrüstung nicht hat durchführen lassen. Dies hat zur Folge, dass sein Fahrzeug damit nicht mehr von den ursprünglichen Rechtswirkungen der Typengenehmigung profitieren kann, was wiederum dazu führt, dass - ohne Nachrüstung - die Voraussetzungen des § 3 Abs. 1 Satz 2 FZV nicht mehr erfüllt sind.

Entgegen der Beschwerdebeurteilung kann es deshalb auch weder auf die tatsächlichen (erhöhten) Abgaswerte des streitgegenständlichen Fahrzeugs ankommen noch wäre eine diesbezügliche Prüfung oder Beweiserhebung seitens der Zulassungsbehörde angezeigt gewesen. Auch hat das erstinstanzliche Gericht zutreffend angenommen, dass die Zulassungsbehörde bei ihrer Entscheidung nicht die Einwände des Antragstellers zu berücksichtigen hatte, dass zweifelhaft sei, ob durch das Software-Update die Mangelfreiheit des Pkw hergestellt bzw. die Einhaltung der Abgasnormen sichergestellt werde. Der Antragsgegner durfte vielmehr davon ausgehen, dass das Kraftfahrt-Bundesamt mit Freigabe der jeweiligen Software-Updates im Rahmen der einzelnen Rückrufaktionen bestätigt hat, dass die von ihm für unzulässig erachtete Abschalteinrichtung durch diese Nachrüstung wirksam beseitigt wird (so auch bereits: VG Stuttgart, Beschluss vom 27. April 2018 – 8 K 1962/18 –, a.a.O.; VG Düsseldorf, Urteil vom 24. Januar 2018 – 6 K 12341/17 –, a.a.O.).

Erweist sich das Fahrzeug damit als nicht vorschriftsmäßig, hat dies zur Folge, dass die zuständige Zulassungsbehörde Maßnahmen gemäß § 5 Abs. 1 FZV zu ergreifen hat, wobei ihr dabei - wie bereits vom Verwaltungsgericht ausgeführt - ein Ermessen lediglich hinsichtlich der Auswahl der zu ergreifenden Maßnahmen dahingehend eröffnet ist, dem Eigentümer oder Halter eine angemessene Frist zur Beseitigung der Mängel zu setzen

oder den Betrieb des Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen zu beschränken oder zu untersagen.

Entgegen der in der Beschwerdebeurteilung aufgestellten Behauptung ist bei dieser Sachlage weder der Antragsgegner noch das Verwaltungsgericht von einem unzutreffenden Sachverhalt ausgegangen. Die entsprechenden Rügen des Antragstellers beziehen sich wiederum nicht auf die konkrete Begründung des angefochtenen Bescheids. Eine Diskrepanz zwischen der behördlichen Begründung und derjenigen des erstinstanzlichen Beschlusses hinsichtlich der Annahme einer von dem Fahrzeug des Antragstellers verursachten Gefahr für die allgemeine Gesundheit und Umwelt behauptet der Antragsteller nur, zeigt eine solche aber nicht auf. In beiden Entscheidungen wurde nämlich von einer - durch die infolge der unzulässigen Abschaltvorrichtung beim Betrieb im öffentlichen Straßenverkehr verursachten erhöhten Stickoxidemissionen - Gefahr für die allgemeine Gesundheit und Umwelt ausgegangen. Dabei wurde auch vom Antragsgegner bereits auf eine etwaige Gesundheitsgefahr für die Allgemeinheit hingewiesen. Eine - nach Auffassung des Antragstellers willkürliche - Einschränkung auf die Gesundheitsgefahr für die anderen Verkehrsteilnehmer ist in der Begründung des angefochtenen Bescheids nicht enthalten. Ebenso wenig ist ersichtlich, dass der Antragsgegner - wie in der Beschwerdebeurteilung behauptet - die Nutzungsuntersagung allein auf eine behauptete Gefährdung des Straßenverkehrs oder die mangelnde Verkehrssicherheit des Fahrzeugs gestützt hat.

Gleichermaßen liegt auch kein Ermessenausfall vor, weil der Antragsgegner sich - wie der Antragsteller des Weiteren rügt - überhaupt nicht bewusst gewesen sei, dass ihm eine Ermessensentscheidung zustehe, dass er dieses Ermessen nicht ausgeübt habe, dass er sich nicht mit verschiedenen möglichen Maßnahmen zum Schutz der öffentlichen Gesundheit und der Umwelt auseinandergesetzt und dass er keine mildereren Maßnahmen in Betracht gezogen habe. Das Verwaltungsgericht hat dazu bereits zutreffend ausgeführt, die Behörde habe das ihr hinsichtlich der Auswahl der Maßnahme zukommende Ermessen sowohl erkannt als auch ermessensfehlerfrei ausgeübt. So hat der Antragsgegner in Ausübung dieses Ermessens dem Antragsteller unter Ziffer 1 a) der angefochtenen Verfügung nochmals eine Frist zur Teilnahme an der Rückrufaktion des Herstellers eingeräumt. Die Betriebsuntersagung wurde - erst für den Fall des erfolglosen Ablaufs dieser Frist - als weitere Maßnahme und letztes Mittel angeordnet.

Dabei hat die Zulassungsbehörde auch explizit - rechtlich nicht zu beanstandende - Verhältnismäßigkeitserwägungen angestellt. So wurde ausdrücklich berücksichtigt, dass der unvorschriftsmäßige Zustand des Fahrzeugs nicht vom Antragsteller selbst verursacht worden ist, sondern die unzulässige Abschaltvorrichtung bereits vom Hersteller verbaut worden war. Vor diesem Hintergrund des vom Antragsteller unverschuldeten Zustandes des Fahrzeugs hat die Behörde den Betrieb nicht sofort untersagt, sondern dem Antragsteller die Möglichkeit eingeräumt, binnen einer nochmals eingeräumten, angemessenen Frist ein Software-Update aufspielen zu lassen und dies nachzuweisen sowie die Wirksamkeit der Betriebsuntersagung zudem gemäß Ziffer 1 b) des Bescheids unter die auflösende Bedingung einer noch später möglichen Teilnahme an der Rückrufaktion gestellt. Des Weiteren hat die Behörde unter Ziffer 1 c) der angefochtenen Verfügung dem Antragsteller eingeräumt, den rechtswidrigen Zustand auf eine andere Art und Weise zu beseitigen. Insoweit oblag es der Behörde allerdings nicht, eine bestimmte gleich geeignete Möglichkeit zur Herstellung eines vorschriftsmäßigen Zustandes des Fahrzeugs konkret aufzuzeigen. Die - als letztes Mittel angeordnete - Betriebsuntersagung stellt sich daher als verhältnismäßig dar.

Der Antragsteller kann die Rechtmäßigkeit der Verfügung auch nicht mit seinem Einwand erfolgreich in Zweifel ziehen, dass weder ein konkreter Bezug auf seinen Wohnort hergestellt noch die Anordnung eines Fahrverbotes in einer Umweltzone als milderer Mittel zur Betriebsuntersagung in Betracht gezogen worden sei.

Entgegen der Ansicht des Antragstellers und der zur Beschwerdebegründung in Bezug genommenen Rechtsprechung des VG Freiburg i. BR. im Beschluss vom 22. Januar 2019 (Az. 1 K 6024/18, juris) kommt es nicht darauf an, ob die von seinem einzelnen Fahrzeug ausgehenden Gefahren für die Schutzgüter der Luftreinhaltung, der Gesundheit der Allgemeinheit und der Umwelt in gleicher Weise konkret und unmittelbar sind wie bei Betrachtung der Gesamtheit aller Kraftfahrzeuge. Denn unter Berücksichtigung des gefahrenabwehrrechtlichen 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.

So müssen u.a. Kraftfahrzeuge nach § 38 Abs. 1 Satz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG - so beschaffen sein, dass ihre durch die Teilnahme am Verkehr verursachten Emissionen bei bestimmungsgemäßigem Betrieb die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen einzuhaltenden Grenzwerte nicht überschreiten. Sie müssen so betrieben werden, dass vermeidbare Emissionen verhindert und unvermeidbare Emissionen auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben (§ 38 Abs. 1 Satz 2 BImSchG). Sowohl die unionsrechtlichen Vorschriften über die Typgenehmigung als auch die nationalen immissionsschutzrechtlichen Regelungen über die Beschaffenheit und den Betrieb von Fahrzeugen knüpfen im Bereich der Luftreinhaltung an das Emissionsverhalten des einzelnen Fahrzeugs an. Sie zielen auf eine Minderung der durch den motorisierten Verkehr verursachten schädlichen Umwelteinwirkungen ab, ohne dass es darauf ankäme, ob das einzelne Fahrzeug isoliert betrachtet eine Gesundheitsgefahr darstellt (vgl. OVG NRW, Beschlüsse vom 17. August 2018 - 8 B 865/18 und 8 B 548/18 -, juris; m.w.N.; VG Magdeburg, Beschluss vom 2. Juli 2018 - 1 B 268/18 -, a.a.O.; VG Köln, Beschluss vom 29. Mai 2018 - 18 L 854/18 -, juris; VG Düsseldorf, Beschluss vom 28. März 2018 - 6 L 709/18 -, juris). Nur so ist die angestrebte Minderung der Gesamtemissionen garantiert, die gleichzeitig dazu beiträgt, dass die Immissionswerte im Einwirkungsbereich nicht überschritten werden. Ein einzelner Verursacher von Emissionen kann sich daher der Einhaltung von Emissionsbegrenzungen nicht mit dem Verweis darauf entziehen, dass sein individueller Beitrag für sich genommen nicht zu einer Gesundheitsgefahr führe (so auch: OVG NRW, Beschlüsse vom 17. August 2018 - 8 B 865/18 und 8 B 548/18 -, a.a.O.). Deshalb kann es entgegen der Auffassung des Antragstellers auch nicht darauf ankommen, wo sein Fahrzeug betrieben wird und ob dort erhöhte Luftbelastungen vorherrschen. Dies gilt auch hinsichtlich des Einwandes des Antragstellers, dass die Städte und Gemeinden dazu berechtigt seien, nunmehr zum Schutz der allgemeinen Gesundheit entsprechende Fahrverbote für Diesel-PKW zu erlassen.

Andere örtliche Einschränkungen der Betriebsuntersagung - etwa Verkehrsverbote oder -beschränkungen für sog. Umweltzonen - würden im Übrigen aber auch kein geeignetes Mittel zur Herstellung vorschriftsgemäßer Zustände i.S.v. § 5 Abs. 1 FZV darstellen. So fehlt es bereits an einer Möglichkeit zur effektiven Überwachung, wo ein einzelnes Fahrzeug tatsächlich betrieben wird. Der Wohnort des Fahrzeughalters kann hierbei

jedenfalls kein geeignetes Kriterium darstellen, da dies in räumlicher Hinsicht keinen Rückschluss auf den jeweiligen Betrieb eines Kraftfahrzeugs zulässt.

Ohne Erfolg führt der Antragsteller in seiner Beschwerdebeurteilung des Weiteren aus, der Antragsgegner hätte - wenn denn durch das Fahrzeug des Antragstellers tatsächlich eine Gefahr ausgehen würde - sofort oder spätestens nach der Mitteilung des Kraftfahrt-Bundesamtes an die Zulassungsbehörde, dass er - der Antragsteller - das Software-Update nicht durchgeführt habe, eine Betriebsuntersagung mit Sofortvollzug erlassen müssen. Es erscheine nicht nachvollziehbar, weshalb erst mehr als drei Jahre nach dem Bekanntwerden des „Abgasskandals“ im Jahre 2015 nunmehr plötzlich eine Gefahr für die allgemeine Gesundheit bestehen solle, die nur mit dem Sofortvollzug abgewendet werden könne. Der Antragsteller kann sich sowohl im Hinblick auf das Vorliegen einer von seinem Fahrzeug ausgehenden Gefahr infolge erhöhten Schadstoffausstoßes als auch zur Begründung eines überwiegenden Aussetzungsinteresses nicht mit Erfolg auf diesen Zeitablauf zu berufen. Denn dieser wurde u.a. auch maßgeblich dadurch verursacht, dass den Fahrzeughaltern die Möglichkeit zur Teilnahme an der Rückrufaktion und damit zur Herstellung eines vorschriftsgemäßen Zustandes ihres Kraftfahrzeugs eingeräumt worden ist. Der so entstandene Zeitablauf enthebt die Behörde nicht von ihrer Verpflichtung zum effektiven Einschreiten, insbesondere zum Schutz der hochrangigen Rechtsgüter der Gesundheit und der Umwelt (so auch: OVG NRW, Beschluss vom 17. August 2018 - 8 B 548/18 -, a.a.O.; VG Köln, Beschluss vom 29. Mai 2018 – 18 L 854/18 –, a.a.O.).

Die vom Verwaltungsgericht vorgenommene allgemeine Interessenabwägung ist auch unter Berücksichtigung des Beschwerdevorbringens nicht zu beanstanden. Danach überwiegt angesichts der anzunehmenden Rechtmäßigkeit der angefochtenen Ordnungsverfügung das öffentliche Vollzugsinteresse das Interesse des Antragstellers an einer aufschiebenden Wirkung seiner Klage. Es besteht ein besonderes öffentliches Interesse an der Reinhaltung der Luft zum frühestmöglichen Zeitpunkt, um die Gesundheit der Allgemeinheit sowie die Umwelt vor schädlichen Einwirkungen zu schützen (so auch: OVG NRW, Beschluss vom 17. August 2018 - 8 B 548/18 -, a.a.O.).

Die Entscheidung des Verwaltungsgerichts bzgl. der Anordnung, die Zulassungsbescheinigung Teil I vorzulegen und die Kennzeichen entstempeln zu lassen

(Ziffer 2 der Ordnungsverfügung), der Androhung der Außerbetriebsetzung im Wege der Ersatzvornahme (Ziffer 3 der Ordnungsverfügung) und bzgl. der Gebührenfestsetzung (Ziffer 5 der Ordnungsverfügung) sind nicht zum Gegenstand des Beschwerdeverfahrens gemacht worden.

Die im Schriftsatz vom 20. Februar 2019 vorgenommene, ergänzende Bezugnahme des Antragstellers auf seinen erstinstanzlichen Sachvortrag genügt nicht den Begründungserfordernissen des § 146 Abs. 4 Satz 3 VwGO.

Der Antragsteller hat die Kosten des Beschwerdeverfahrens zu tragen, da sein Rechtsmittel keinen Erfolg hat (§ 154 Abs. 2 VwGO).

Die Festsetzung des Streitwertes beruht auf den §§ 47 Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1, 52 Abs. 1 und Abs. 2, 53 Abs. 2 Nr. 2, 63 Abs. 2 Satz 1 des Gerichtskostengesetzes - GKG - i.V.m. Ziffer 46.16 der Empfehlungen des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013 (abrufbar unter www.bverwg.de/informationen/streitwertkatalog.php). Der sich danach ergebende Betrag von 2.500,- EUR ist nach Ziffer 1.5 des Streitwertkatalogs im vorliegenden Eilverfahren zu halbieren.

Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 152 Abs. 1 VwGO, §§ 66 Abs. 3 S. 3 und 68 Abs. 1 S. 5 GKG).

...

...

...