Prof. Peter-Tobias Stoll Institut für Völkerrecht und Europarecht

**Übung im öffentlichen Recht für Fortgeschrittene**

**Hausarbeit**

**Ausgangsfall:**

Die kreisfreie niedersächsische Stadt S kämpft seit Jahren gegen den Anstieg der Stickstoffdioxidwerte in bestimmten Bereichen der Innenstadt. Die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (nach § 3 der 39. BImSchV) werden seit geraumer Zeit kontinuierlich überschritten.

Der Rat von S hatte bereits im Jahre 2011 einen Luftreinhalteplan iSd § 47 I 1 BImSchG beschlossen. Der Luftreinhalteplan sieht vor, dass für die (im Plan genau beschriebene) Innenstadt zur Reduktion der Stickstoffdioxidwerte eine sogenannte Umweltzone iSd 35. BImSchV eingeführt wird. Für den Fall, dass trotz der Einführung der Umweltzone die Stickstoffdioxid-Grenzwerte nicht eingehalten werden und auch keine anderen Möglichkeiten zur Verringerung der Werte bestehen, sieht der Plan weiterhin vor, dass als letztes Mittel Fahrverbote für alle Automobile mit Dieselmotoren der Abgasklasse Euro 4 und niedriger eingeführt werden müssen. Laut Plan sollen solche Fahrverbote nach Möglichkeit zeitlich und räumlich beschränkt werden.

Bei der Abstimmung über den Luftreinhalteplan im Jahre 2011 wurde dieser mit einer Stimme Mehrheit angenommen. Für den Plan stimmte auch die M, die Mitglied des Gemeinderates ist. M verkauft Elektroautos und erhoffte sich durch die Beschränkungen von herkömmlichen “dreckigen” Autos ein besseres Geschäft.

Die Einführung der im Luftreinhalteplan vorgesehenen Umweltzone mit dem darin vorgesehenen Ausschluss von Automobilen mit roter und gelber Plakette führte nicht zu einer Verringerung der Stickstoffdioxidemissionen auf den zugelassenen Grenzwert. Von S im Herbst 2018 eingeholte Gutachten und umfassende weitere Untersuchungen kommen zu dem zutreffenden Schluss, dass trotz der Umweltzone nicht vor 2024 mit einer Einhaltung der Grenzwerte zu rechnen ist.

Beruhend auf dem Luftreinhalteplan verhängt die Oberbürgermeisterin B daher am 1. Oktober 2018 ein Verbot, mit Dieselfahrzeugen bis einschließlich zur Schadstoffgruppe Euro 4 die Prinzessinnenstraße, Königinnenallee und Kaiserinnenstraße in der Innenstadt zu befahren. Auf diesen Straßen waren die schwersten Grenzwertüberschreitungen festgestellt worden. Am selben Tag werden die entsprechenden Verkehrsschilder aufgestellt.

Die Bäckermeisterin H betreibt eine kleine Bäckerei in der Königinnenallee. Zur Anlieferung von Mehl und zur Ausfahrt von Brötchen nutzt sie ihr altes, aber zuverlässiges Dieselauto der Schadstoffgruppe Euro 4 mit der vorgeschriebenen grünen Plakette. Die Anschaffung eines Neuwagens kommt für sie finanziell nicht in Betracht.

H fragt wegen dieser Umstände bei S nach einer Ausnahmegenehmigung. Dort wird ihr bedeutet, dass das von der Oberbürgermeisterin H erlassene Dieselfahrverbot keine Ausnahme enthalte - was zutrifft - und diese auch sonst nicht in Betracht komme.

H möchte erreichen, dass das Verbot aufgehoben wird. Sie legt daher zunächst Widerspruch bei der zuständigen Behörde ein. Nach einem erfolglosen Widerspruchsverfahren klagt sie form- und fristgerecht bei dem zuständigen Verwaltungsgericht gegen das Verbot.

Hat die Klage Aussicht auf Erfolg?

**Abwandlung:**

In der kreisfreien niedersächsischen Stadt Y werden seit Jahren die gesetzlichen Stickstoffdioxid-Grenzwerte überschritten. Der Luftreinhalteplan von Y sieht keine Fahrverbote für bestimmte Fahrzeugklassen wie beispielsweise Dieselfahrzeuge vor und die Oberbürgermeisterin B möchte auch keine Fahrverbote einführen. N, ein bundesweit tätiger, nach dem Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz anerkannter Umweltverband, ist der Ansicht, dass sich die Politik endlich um das Problem des Verkehrs in Y kümmern und dazu stellenweise Diesel-Fahrverbote einführen soll. Die N will eine Änderung des Luftreinhalteplans gerichtlich durchsetzen. Prüfen Sie die Zulässigkeit einer Klage von N.

**Bearbeitungshinweise und Formalien**

* Es ist davon auszugehen, dass die Überschreitung der Grenzwerte in der Umweltzone und in den von Fahrverboten betroffenen Straßen wesentlich auf den Verkehr mit Dieselfahrzeugen zurückzuführen ist.
* Gegebenenfalls ist ein Hilfsgutachten zu erstellen.
* Umfang: 25-30 Seiten, 1/3 Rand links, Schriftgröße 12, Zeilenabstand 1,5, Times New Roman.
* Abgabe: am 18. April 2019,
  + in der ersten Übungsstunde
  + oder bis 12:00 Uhr im Sekretariat, MZG 13.129 (Blauer Turm, 13. Stock)
  + oder per Post: Lehrstuhl Prof. Stoll, Institut für Völkerrecht und Europarecht, Platz der Göttinger Sieben, 5, 37073 Göttingen mit gut leserlichem Poststempel vom gleichen Tag.
* Die Teilnahme an der Hausarbeit bedarf der Anmeldung im Flexnow-System. Die Frist dafür endet am Abgabetag um 24:00 Uhr.