

Unrechtmäßige Fahrverbote

Das Bundesimmissionsschutzgesetz und die hierzu ergangene 39. Verordnung (BlmSchG/V) schreiben zur Überwachung und Beurteilung der Luftqualität ausdrücklich Datenerhebungen in zwei Bereichen des Wohngebiets vor: 1. unmittelbar an der einzelnen schadstoffspezifischen Quelle (beziehungsweise Straße) sowie 2. die Summe aller schadstoffspezifischen Konzentrationen „im städtischen Hintergrund“ (Anlage 3 zu §§ 13,14 Buchstabe B. Ziffer 1.a. BlmSchV). **Messstationen für den städtischen Hintergrund** sind Messstationen an Standorten in städtischen Gebieten, an denen die Werte **repräsentativ für die Exposition der städtischen Bevölkerung** erhoben werden (§ 1 Ziffer 22 BlmSchV). Das kann nach den Natur- und Denkgesetzen niemals der Ort an der Quelle/Straße sein. Der (Grenz-)Wert, d.h. die Summe der spezifischen Schadstoffkonzentrationen (NO₂ u.a.) kann nur in den Bereichen innerhalb von Gebieten und Ballungsräumen erhoben werden, die für die Exposition der Bevölkerung allgemein repräsentativ sind,

Zur Kontrolle der Entwicklung der Schadstoffe sind außerdem die stärksten Quellen zu erfassen, deren Messwert „signifikant“ über dem vergleichbaren Grenzwert liegt. Alle übrigen Quellen (z.B. Heizöfen) werden im städtischen Hintergrund summarisch erfasst, wo der gesetzliche **Grenzwert aus der Summe der Einzelquellen des Schadstoffs** zu bestimmen ist.

Verkehrsverbote sind demnach nicht mit einer an der Straße gemessenen Überschreitung des Grenzwerts, sondern nur mit Messwerten zu begründen, die im städtischen Hintergrund erhoben wurden. Das ist unbestreitbar.

Das mit Straßenmesswerten begründete Verkehrsverbot verstößt gegen die Anlage 3 Buchstabe A Ziffer 2.c. BlmSchV, die nur Verkehrsverbote erlaubt, die mit dem gesetzlichen Grenzwert begründet werden können, der vorschriftsgemäß im städtischen Hintergrund und nicht an der Straße selbst zu messen ist. Die Messung und **Einführung eines Grenzwerts an der Straße** selbst führt zu einer rechtswidrigen **Umgehung des Gesetzes**, das Straßen und bestimmte Arbeitsstätten vom Grenzwert der BlmSchV bewusst ausnimmt.

Das auf Messwerte von der Straße gestützte und deshalb rechtswidrige Verkehrsverbot verstößt schließlich gegen den bei allen staatlichen Regelungen zu beachtenden **Gleichheitsgrundsatz**. Die Begründung des Fahrverbots mit Straßenmesswerten begünstigt wenige Straßenanwohner zum Nachteil von vielen tausend, weniger gut betuchten Fahrzeugeigentümern in Stuttgart, deren Fahrzeuge nicht die Norm erfüllen, in die demnächst auch Diesel-Fahrzeuge der Euro5 Norm einbezogen werden.

Das **Fahrverbotsurteil** des Verwaltungsgerichts Stuttgart **beruht allein** auf den von der DUH und dem Land BW einvernehmlich vorgetragene **Straßenmesswerten**, an die auch das Bundesverwaltungsgericht aus verfahrensrechtlichen Gründen gebunden war, da das Land die gebotene sachliche Prüfung durch den Verwaltungsgerichtshof bewusst verhinderte. Diese Urteile präjudizieren die derzeit anhängigen Verfahren nicht, verhindern aber ein Urteil des Bundesverfassungsgerichts, das den rechtskräftigen Abschluss dieser Verfahren voraussetzt.

Günter Zeller