

Landeshauptstadt Stuttgart
Amt für öffentliche Ordnung
Eberhardstraße 35
70173 Stuttgart

Diesel-Verkehrsverbot in der Umweltzone Stuttgart

Mein Fahrzeug mit dem Amtlichen Kennzeichen **S -**

Gegen das für mein Fahrzeug nach Maßgabe Luftreinhalteplans des RP Stuttgart für Stuttgart angeordnete, am **(siehe Hinweis 1.)** in Kraft getretene Verkehrsverbot erhebe ich

Widerspruch

Es wird beantragt,

das Verkehrsverbot für mein Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen S-..... solange aufzuheben, bis die notwendigen Messstellen in der Umweltzone vorschriftsgemäß aufgestellt sind und rechtskonform festgestellt ist, dass die NO₂-Grenzwerte im Schutzgebiet überschritten sind.

Gründe:

Nach § 40 BImSchG können die Straßenverkehrsbehörden - nach Maßgabe der Vorschriften für den Straßenverkehr - zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken oder verbieten, wenn die Werte sowohl den NO₂-Jahresmittelwert von 40 µg/m³ als auch den Stundengrenzwert für NO₂ von 200 µg/m³ bei maximal 18 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr innerhalb der Umweltzone Stuttgart in dem vom Gesetz bestimmten Bereich überschreiten.

Die in Stuttgart aufgestellten Messstellen entsprechen nicht den gesetzlichen Anforderungen. Die in der Nähe der Gnesener Straße vorschriftsgemäß aufgestellte Messstelle im städtischen Hintergrund misst laut Luftreinhalteplan für Stuttgart nur Werte, die den Grenzwert nicht überschreiten. Die übrigen Messgeräte stehen unmittelbar an (Hauptverkehrs-)Straßen. Nach den Kriterien der Anlage 5 Buchstabe A. Ziffer 1 (zu den §§ 14 und 15 der 39. BImSchV) müssen in Städten wie Stuttgart für NO₂ mindestens eine Messstation für städtische Hintergrundquellen und eine Messstation für den Verkehr eingerichtet werden, sofern sich dadurch die Anzahl der Probenahmestellen nicht erhöht. Nach Anmerkung 1 zu Buchstabe A. der Verordnung soll die Gesamtzahl der Messstationen für städtische Hintergrundquellen von der Anzahl der Messstationen für den Verkehr um nicht mehr als den Faktor 2 abweichen. Das Missverhältnis der großen Zahl von Straßenmessstellen zu **einer** Messstelle für den städtischen Hintergrund in der Gnesener Straße ist ein klares Indiz für die Missachtung des Gesetzes.

Die im Luftreinhalteplan erwähnten Messwerte der Straßen(abschnitte), die an sogenannten Profilmesspunkten erhoben wurden, die zusätzliche (unveröffentlichte) Informationen zur räumlichen Verteilung der NO₂-Konzentration liefern sollen, genügen den gesetzlichen Anforderungen zur Messtechnik und zur Erhebung des Flächenwerts für den städtischen Hintergrund ebenfalls nicht, weil sie weder zertifiziert sind noch die gesetzlichen Datenqualitätsziele (Unsicherheit von 15 %) erfüllen (Anlage 1 zu den §§ 13, 14 und 18 der 39. BImSchV).

Die dem Luftreinhalteplan (Lpl) beigefügte Gesamtwirkungsanalyse der Fa. AVISO genügt den gesetzlichen Anforderungen ebenfalls nicht. Sie beruht ausschließlich auf errechneten und nicht auf gemessenen Werten, was nach § 12 der 39. BImSchV unzulässig ist. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil 22. Februar 2018 - 20187 C 30.17. festgestellt, dass die dem Luftreinhalteplan beigefügte Gesamtwirkungsanalyse weder europäischem noch deutschem Recht entspricht. Die auf Berechnungen beruhenden Daten der sogenannten Gesamtwirkungsanalyse, die sich allein auf Straßenwerte beziehen, entsprechen nicht dem Gesetz: es sind erstens keine gemessenen Daten, denn das Gesetz schreibt diese Erhebungsart vor, wenn am Neckartor Werte gemessen werden, die über der oberen Beurteilungsschwelle (32 µg/m³) liegen, zweitens entsprechen die nur für die Straßen errechneten Werte, nicht den vom Gesetz geforderten repräsentativen Flächenwerten für den städtischen Hintergrund. Das o.g. Urteil enthebt also die Verwaltung nicht der Verpflichtung die repräsentativen NO₂-Werte im Wohngebiet zu ermitteln.

Nach der 39. BImSchV ist der Staat zur Einhaltung des NO₂-Grenzwerts gegenüber der Wohnbevölkerung verpflichtet, der sich nach dem Flächenwert im Wohngebiet und nicht nach den höchsten an der Straße gemessenen Werten richtet. Der Luftreinhalteplan für Stuttgart berücksichtigt aber nur die NO₂-Höchstwerte an Straßen und nicht die Werte, denen die allgemeine Wohnbevölkerung ausgesetzt ist. Das Gesetz unterscheidet eindeutig zwei Messbereiche: die NO₂-Quellen- bzw. Straßen(abschnitte) **und** die Fläche im städtischen Hintergrund (§ 1 Ziffer 22 der 39. BImSchV). An der Quelle sind die für die Straßen(abschnitte) repräsentativen höchsten NO₂-Punktmesswerte zu bestimmen und im städtischen Hintergrund die Werte, die für die Exposition der städtischen Bevölkerung repräsentativ sind.

Die in diesen zwei Bereichen aufzustellenden Messstellen dienen völlig unterschiedlichen Funktionen. Die an der Quelle zu ermittelnden NO₂-Werte sind nach den gesetzlichen Bestimmungen zur Beobachtung und Prognose der NO₂-Entwicklung nötig (§ 26 der 39. BImSchV). Hierfür sind die stärksten Quellen besser geeignet als der Flächenwert, der alle Quellen im Schutzgebiet umfasst, auch z.B. viele kleine Hausbrandstellen und Luxuskamäne. Die zum Schutz der Wohnbevölkerung entscheidenden NO₂-Grenzwerte richten sich nach dem gesetzlichen Wortlaut und seinem Schutzzweck zweifellos allein nach dem NO₂-Flächenmesswert im städtischen Hintergrund, sofern nach § 13 Abs. 3 und 4 der 39. BImSchV keine Schätzung oder Berechnung zulässig ist. Der gesetzliche Auftrag lautet wörtlich:

„Der Ort der Probenahmestellen, an denen Messungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit vorgenommen werden, ist so zu wählen, dass folgende Daten gewonnen werden:

- Daten über Bereiche innerhalb von Gebieten und Ballungsräumen, in denen die höchsten Werte auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt über einen Zeitraum **ausgesetzt sein wird**, der im Vergleich zum Mittelungszeitraum der betreffenden Immissionsgrenzwerte **signifikant** ist;
- Daten zu Werten in anderen Bereichen innerhalb von Gebieten und Ballungsräumen, die für die Exposition der Bevölkerung **allgemein repräsentativ** sind.“

Unter dem **ersten Spiegelstrich** ist nicht von „repräsentativen“ Daten die Rede, denen die Bevölkerung unmittelbar ausgesetzt ist, sondern es ist von höchsten für die **Quelle** repräsentativen „signifikanten“ (stärksten) Werten die Rede, denen die Bevölkerung im Wohngebiet erst im Zuge der Ausbreitung von NO₂ in der Fläche des Wohngebiets **ausgesetzt sein wird**. Diese vom Gesetzgeber bewusst gewählte Zukunftsform des Prädikats ist für die Rechtsauslegung von entscheidender Bedeutung. Würde man sich der abweichenden Auffassung des Landes BW anschließen, wäre der zweite Spiegelstrich überflüssig und völlig sinnlos, ein einziger Quellmesswert der den Grenzwert im Schutzgebiet erreicht, würde genügen.

Erst unter dem **zweiten Spiegelstrich** wird von den **Daten** in ihrer Flächenwirkung im städtischen Hintergrund gesprochen, die „für die Exposition der Bevölkerung **allgemein repräsentativ** sind.“ Die Begriffe „repräsentativ“ beziehen sich unter dem ersten Spiegelstrich auf die Quelle und ihren Aufstellort und unter dem zweiten Spiegelstrich **allein** auf die Wohnbevölkerung. Die Gleichsetzung der beiden Werte verstößt eindeutig gegen den Wortlaut und den Sinn und Schutzzweck des Gesetzes.

Die Bestimmung des NO₂-Grenzwerts an Quellen/Straßen wird in der aktuellen Fassung der 39. BImSchV im Interesse des Gemeinwohls ausgeschlossen (Anlage 3 A. 2.c, zu den §§ 2, 3, 13, 14 und 21 zur 39. BImSchV). In der Erstfassung der 22. BImSchV waren Straßen von der Bestimmung des Grenzwerts noch nicht ausgenommen, weil seinerzeit noch nicht erkannt worden war, dass die Verkehrssicherungspflicht erst dann Schutzmaßnahmen erfordert, wenn der Grenzwert im „städtischen Hintergrund“ erreicht wird. Auch die Definition des städtischen Hintergrunds erfolgte erst in § 21 Ziffer 22 der 39. BImSchV. Der Staat darf im Interesse des Gemeinwohls den Straßenverkehr nicht mit Maßnahmen behindern, die eigentlich nur über das bestehende Zulassungsverfahren für Kraftfahrzeuge - verfassungskonform unter Beachtung des Gleichheitsgrundsatzes - gesteuert werden müssten. Nur auf diesem Weg werden Anreize für den technischen Fortschritt geschaffen, die leider bis heute mit Tageszulassungen für veraltete Modelle unterlaufen werden.

Der Grenzwert ist für die große Fläche des städtischen Hintergrunds nicht unmittelbar an der Quelle, sondern allein nach der NO₂-Konzentration zu bestimmen, die sich nach den Naturgesetzen mit dem Quadrat der Entfernung von der Straße mit der Außenluft vermischt und bereits nach wenigen Metern und der Ausbreitung in der Fläche einen wesentlich geringeren Wert aufweist, der weitgehend gleich bleibt und für den gesamten städtischen Hintergrund repräsentativ ist. Dieser Bereiche muss nach dem Gesetz ggfs. mit „orientierenden“ Messungen außerhalb des Quellbereichs aufgefunden werden, um die Messstellen im städtischen Hintergrund rechtskonform einrichten zu können.

Die am Neckartor gemessenen höchsten NO₂-Straßenwerte, dienen allein der gesetzlich vorgeschriebenen Überwachung der durch den Verkehr verursachten Schadstoffe und zur Bestimmung von oberen/unteren Beurteilungsschwellenwerten, nach denen sich die Art der Erhebung der Daten im Wohngebiet richtet. Auf den Straßen selbst gibt es keinen Grenzwert (Anlage 3 Buchstabe A. Ziffer 2. c). Dieser darf auch deshalb nicht unmittelbar an der Straße erhoben werden, weil dies zu einer Umgehung der 39. BImSchV führen würde, die eine Ermittlung des Grenzwerts im städtischen Hintergrund vorschreibt.

Der zum Schutz der Wohnbevölkerung (und nicht der Autofahrer) festgelegte Grenzwert ist ein allgemeiner **öffentlich**-rechtlicher Sicherheitswert, der Gesundheitsgefährdungen ausschließt. Wobei zu beachten ist, dass in **zivil**rechtlicher Hinsicht nicht jeder Messwert, sondern nur Konzentrationen relevant sind, die eine wesentliche Bedingung für eine Gesundheitsschädigung darstellen.

Über die gesundheitsschädlichen Größenordnungen von NO₂ geben die vom Deutschen Bundestag eingeholten Gutachten zu den Auswirkungen des Zigarettenrauchs Aufschluss. Der Tabakrauch einer Zigarette enthält maximal 1,2 Milligramm Stickoxid, eine Schachtel dementsprechend 24 Milligramm. 1 Milligramm (mg) = 1000 Mikrogramm¹. Der gesetzliche Jahresgrenzwert von 40 Mikrogramm ist also äußerst gering. Tabakrauch verursacht Krebs, aber keine Verätzungen der Lunge, die NO₂ nur in äußerst hohen Konzentrationen auslösen kann. Mediziner weisen auch darauf hin, dass die Schädlichkeit von NO₂ von der Höhe äußerst starker Konzentrationen und nicht von der Dauer der Einwirkung abhängt. In der wissenschaftlichen Diskussion hat die renommierte Nationalakademie Leopoldina von Hustenreizen gesprochen, die NO₂ bei Asthmakranken auslösen könne. Im Gutachten² heißt es: „Vielfach verkannt – und auch in den Schlussanträgen von Generalanwältin (*des EuGH*) Kokott nicht erwähnt – wird zudem, dass die Verpflichtung, Daten über Bereiche höchster Konzentrationen zu gewinnen, in der Regelung des Anhang III B. Nr. 1 Buchst. a) der Richtlinie eine weitere maßgebliche Einschränkung erfährt: Hiernach sind – entsprechend der Zielsetzung der Richtlinie, die menschliche Gesundheit zu schützen – nur Höchstkonzentrationen relevant“. Die zitierte Richtlinie entspricht wörtlich der Anlage 3 zur 39. BImSchV.

Mit dem Grenzwert allein werden keine akuten oder drohenden Gesundheitsgefahren signalisiert oder gar bewiesen. Der Grenzwert schafft lediglich die Rechtgrundlage für öffentlich-rechtliche Schutzmaßnahmen zugunsten der Wohnbevölkerung und nicht die Voraussetzung zur Geltendmachung von Gesundheitsschäden, die jedermann nach den allgemeinen zivil- oder strafrechtlichen Bestimmungen geltend machen kann, aber ggfs. auch beweisen muss. Für öffentlich-rechtliche Maßnahmen genügt der **rechtskonform** ermittelte NO₂-Grenzwert. Er verpflichtet den Staat, rechtzeitig vor den Eintritt einer akuten oder drohenden Gefahr Maßnahmen zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen der Wohnbevölkerung zu ergreifen. Nach dem im Luftreinhalteplan (Lpl) betonten Verursacherprinzip ist die Summe **aller** NO₂-Emissionen zu berücksichtigen. Die Emissionen

¹ <https://www.bundestag.de/resource/blob/559628/c67c74a62d1a30f6e342462f00c9ce98/wd-8-034-18-pdf-data.pdf>

² *Saubere Luft Stickstoffoxide und Feinstaub in der Atemluft: Grundlagen und Empfehlungen*
https://www.leopoldina.org/uploads/tx_leopublication/Leo_Stellungnahme_SaubereLuft_2019_Web.pdf

der immer PS-stärker und schwerer werdenden Kraftfahrzeuge (zunehmend sogenannte SUV), auf deren Konto nach den Naturgesetzen der höchste Schadstoffanteil im städtischen Hintergrund entfällt, werden zum Verkehr zugelassen, während die wenigen alten Fahrzeuge der unteren Schadstoffklassen der Fahrzeugbesitzer, die sich keinen PS-Protz leisten können, und am wenigsten zur Entstehung der NO₂-Konzentration beitragen, von der Nutzung ausgeschlossen werden. Der Gleichheitsgrundsatz der ebenso zu beachten wäre wie der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wird missachtet. Arm und Reich sind nicht gleichgestellt. Die Schadstoffklasse der Autos der kleinen Leute wird schärfer kontrolliert als die Luxuskarosse in der Halbhöhenlage. Die in rechtlicher Hinsicht falsch definierte saubere Luft für Einzelpersonen genießt keinen Vorrang. Dieser gebührt allein den wohlverstandenen Interessen der staatlichen Gemeinschaft. Die vermeintlich notwendige NO₂-Verbesserung der Luft führt zur Spaltung der Gesellschaft, die im gestörten Rechtsfrieden ihren Ausdruck findet.

Einzelinteressen, die nicht mit einer unmittelbaren Gesundheitsgefahr verbunden sind, müssen gegenüber dem Gemeinwohl zurücktreten. Der Grenzwert begründet nach dem Wortlaut des Gesetzes keinen individuellen Anspruch einzelner Personen, die bei akuten oder drohenden Gefahren ihr Recht nach den allgemeinen zivil- und strafrechtlichen Gesetzen geltend machen können.

Die völlig unterschiedlichen Grenzwerte für verschiedene Lebensbereiche (Straße Arbeitsstätten) beweisen, dass die Grenzwerte nicht nach dem Prinzip von Ursache und Wirkung (Kausalitätsprinzip) gesetzlich festgelegt worden sind. Mitbestimmend war für den Gesetzgeber auch das Gemeinwohl, sonst müssten alle Werte gleich sein.

Der Staat ist nicht zur Absicherung aller Lebensrisiken und zu Schaffung paradiesischer Verhältnisse in einer Regenbogengesellschaft verpflichtet, die weit mehr als den Schutz von Leib und Leben beansprucht und damit das gesetzliche Gesundheitssystem zunehmend überlastet. Die eigenverantwortliche gesundheitsbewusste Lebensgestaltung und Gesundheitsvorsorge ist Sache jedes einzelnen Bürgers. Ungesunde Ernährungs- und Trinkgewohnheiten, Rauchen, Bewegungsmangel und das Fahren schwerer und hochmotorisierter SUVs u.a. sind in rechtlicher Hinsicht die **wesentlichen** Gesundheitsgefahren. Eine allgemeine Erwartungshaltung gegenüber dem Staat, mit sauberer Luft alle selbstverschuldeten Risiken zu Lasten der Allgemeinheit kompensieren zu können, wird zu einer völligen Überforderung und zur Lähmung wichtiger Funktionen in Gesellschaft und Wirtschaft und schließlich zur Leistungsunfähigkeit des Staates führen, die im Interesse des Gemeinwohls unverzichtbar ist. Die Begünstigung derjenigen, die glauben, sich alles leisten zu können, wird durch die Benachteiligung der Schwächeren in unserer Gesellschaft erkaufte. Ihnen wird das kleine alte Auto weggenommen, das sie zum Lebensunterhalt und der Regeneration ihrer Schaffenskraft benötigen, weil der Öffentliche Nahverkehr privatisiert im Vergleich zu vergangenen Zeiten sträflich vernachlässigt wird. Das ist ein grobes Foul und ein Verstoß gegen den Grundsatz der Gleichheit und Verhältnismäßigkeit, der mit rechtswidrig erhobenen NO₂-Straßenmesswerten begründet wird, die nach allen Erkenntnissen der medizinischen Wissenschaft in geringen, kaum nachweisbaren Konzentrationen im Vergleich mit den wirklichen Gefahren absolut zu vernachlässigen sind.

Die im Lpl für Stuttgart angeordneten Verkehrsverbote sowie die Zusagen der Verwaltung vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart im Vergleich vom 26.04.2016 - 13 K 875/15, beruhen

auf den Daten der Straßenverkehrsmessstelle Am Neckartor, die keineswegs identisch sind mit den Schadstoffwerten, die für die Exposition der Bevölkerung allgemein repräsentativ sind. Am Neckartor wird nur der gesetzlich vorgeschriebene höchste punktuelle Quellenbereichswert gemessen, der im Vergleich mit dem gesetzlichen Jahres-Immissionsgrenzwert „signifikant“, aber nicht identisch ist. Ein in der Stadt betriebener Wurstbratstand überschreitet den Jahreswert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erheblich. Nach dem Rechtsverständnis der Landesregierung ist damit ein zonales Verkehrsverbot in der Umweltzone zu begründen. Eine derartige Rechtsauffassung ist absolut unverständlich und kann auch nicht auf den Wortlaut des Gesetzes gestützt werden. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) und die von ihr vertretenen Kläger berufen sich auf einen für die Straße Am Neckartor repräsentativen Punktmesswert und nicht auf den vom Gesetz geforderten Flächenwert (Grenzwert) im städtischen Hintergrund.

Die DUH behauptet außerdem, die Kläger seien einer unmittelbaren drohenden Gesundheitsgefahr ausgesetzt und verweist zum Beweis auf den gar nicht rechtskonform ermittelten „Grenzwert“, dem als reiner gesetzlicher Sicherheitswert keine Schutzfunktion vor einer Gesundheitsgefahr i.S. von § 823 Abs. 2 BGB zukommt. Eine Gefahr durch NO_2 setzt einen nach den Naturgesetzen oder der allgemeinen Lebenserfahrung mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit eintretenden ursächlichen Zusammenhang zwischen NO_2 und einem Gesundheitsschaden voraus, der mit dem Hinweis auf die Überschreitung des NO_2 -Jahreswerts von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ allein nicht zu beweisen ist.

Die Landesregierung beruft sich zu Begründung des Verkehrsverbots auch auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 22. Februar 2018 - 20187 C 30.17. Mit der Anrufung (Sprungrevision) dieses Revisionsgerichts, das an die sachliche Feststellung der Straßenmesswerte gebunden war, mit denen die Vorinstanz ihr Urteil begründete, wurde die weitere Sachaufklärung zur gesetzeskonformen Erhebung der NO_2 -Werte im Wege der Berufung zum Verwaltungsgerichtshof BW bewusst verhindert; obwohl das Revisionsgericht zwar nicht die Messwerte, aber die zur Anspruchsgrundlage gehörende rechtskonforme Erhebung des Grenzwerts selbst hätte prüfen können. Es erging kein Sachurteil. Das Land wurde nur verpflichtet, *„den Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart unter Beachtung der Rechtsauffassung des Bundesverwaltungsgerichts zur Zulässigkeit und Verhältnismäßigkeit von Verkehrsverboten fortzuschreiben“*. Im Urteil wird aber ausdrücklich darauf hingewiesen, dass bei der Festlegung der im Luftreinhalteplan zu beschreibenden Maßnahmen der Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung zu beachten sei, wörtlich: *„unverhältnismäßige oder aus anderen Gründen rechtswidrige Maßnahmen muss und darf die zuständige Behörde nicht ergreifen. Die Maßnahmen müssen daher umsetzungsfähig sein; immissionsschutzrechtliche oder sonstige Vorschriften müssen ihre Durchführung erlauben.“*

Die vom Gesetz geforderten **aktuellen** Messwerte für den städtischen Hintergrund (Tatsachen), die noch gar nicht ermittelt wurden, können auch nicht durch die „Rechtskraftwirkung“ des Urteils ersetzt (fingiert) werden, wie die Regierung behauptet. Sie müssen/können gesetzestreu nur mit stationären Messstellen im Wohngebiet erhoben werden. Die Verwaltung ignoriert ihren gesetzlichen Auftrag und die Hinweise im Urteil bis heute. Verkehrsverbote ohne Rechtsgrundlage sind rechtswidrig. Der Luftreinhalteplan enthält nur Straßenwerte, die kein Verkehrsverbot rechtfertigen. Auch die weiteren in der

Zwischenzeit an Straßen eingerichteten Messstellen Landeshauptstadt Stuttgart rechtfertigen Verkehrsverbote nicht.

Sollte meinem Antrag nicht gefolgt werden, wird um Erteilung eines rechtsmittelfähigen Bescheides gebeten.

Unterschrift

Hinweise

1. Für Diesel bis Euro 4/IV ab 01.04.2019 und für Diesel bis Euro 5 ab 01.01.2020 <https://www.stuttgart.de/umweltplakette> und <https://www.stuttgart.de/diesel-verkehrsverbot>

2. Der Widerspruch hat aufschiebende Wirkung.

3. Die Entscheidung ergeht **nicht** gebührenfrei. Es entstehen Kosten im unteren dreistelligen Bereich, die sich nach dem wirtschaftlichen Wert des Fahrzeugs richten. Die Stadt wird als Untere Verwaltungsbehörde des Landes den Widerspruch dem Regierungspräsidium Stuttgart (RP) zur Vorlegen.

4. Wenn der Widerspruch vom RP abgelehnt wird, muss jeder selbst entscheiden, ob er den weiteren kostenpflichtigen Rechtsweg vor den Verwaltungsgerichten beschreitet (Gerichtsgebühren und Anwaltskosten; Anwaltszwang besteht erst in der Berufungs- und Revisionsinstanz).

5. Das rechtswidrige zonale Verkehrsverbot für Stuttgarter Fahrzeuge ab **01.04.19** verhindert die Nutzung des Fahrzeugs in vollem Umfang, die ich nicht entschädigungslos hingenommen werden muss. Die vom Bundesverwaltungsgericht aufgestellten Grundsätze gelten nicht für rechtswidrige Verkehrsverbote, die mit Straßenwerten und nicht mit einer Überschreitung des NO₂-Grenzwerts im städtischen Hintergrund begründet sind. Schadenersatzforderungen müssen nach Aufhebung des Verkehrsverbots ggfs. vor den Zivilgerichten geltend gemacht werden.

Die streckenbezogenen Verkehrsverbote ab 01.01.2020 sind ebenfalls rechtswidrig und können angefochten werden. Die Begründung von Schadenersatzansprüchen (Nutzungsausfall) ist auf Aufwendungen beschränkt, die durch die Inkaufnahme zusätzlicher Wege entstehen.