

# Einspruch gegen Bußgeldbescheid wegen Verstoß gegen Diesel-Fahrverbot

Name und Adresse

*Bitte die folgende Adresse anhand des Bussgeldbescheids überprüfen und ggfs. ändern*

An die

Stadt Stuttgart

Straßenverkehrsbehörde

Eberhardstraße 35

70173 Stuttgart

Gegen den Bußgeldbescheid vom.....

Aktenzeichen .....

Erhebe ich **Einspruch** und beantrage

die Aufhebung des Bußgeldbescheids sowie die Erstattung der Kosten des Verfahrens.

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 NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert von 40 µg/m<sup>3</sup> oder den Stundengrenzwert für NO<sub>2</sub> von 200 µg/m<sup>3</sup> bei maximal 18 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr innerhalb der Umweltzone Stuttgart überschreiten.

Die Überschreitung der Grenzwerte ist nicht erwiesen. In der Umweltzone gibt es bis heute nur **eine** in der Nähe der Gnesener Straße **vorschriftsgemäß aufgestellte Messstelle** in der Umweltzone. Sie misst nur Werte, die den Grenzwert mit 30 µg/m<sup>3</sup> nicht überschreiten. Die übrigen vier stehen unmittelbar an Hauptverkehrsstraßen. Diese im Luftreinhalteplan beschriebenen Messstellen liefern Daten, die alle über dem Grenzwert liegen. **Die vorgeschriebene Einrichtung von Messstellen unmittelbar am Straßenrand genügt aber allein den gesetzlichen Anforderungen noch nicht.** Sie liefern allesamt nur die für Hauptverkehrsstraßen typischen (signifikanten) höchsten Werte an der Schadstoffquelle für Gebietsstreifen, denen die Bevölkerung ausgesetzt ist, die unmittelbar an den Hauptverkehrsstraßen wohnen. Diese Daten sind nicht identisch oder vergleichbar mit den Werten in der ganzen Umweltzone (Anlage 3 zu §§ 12,13 BImSchmV Buchstabe B. Ziffer 1.a). Die durchschnittliche NO<sub>x</sub>-Belastung im Wohngebiet kann selbstverständlich nur dort gemessen werden.

Das Gesetz fordert in der vom Land festgelegten Umweltzone mit Bedacht nicht, dass an jeder Stelle (z.B. unmittelbar neben den Hauptverkehrsstraßen) die gesetzlichen Grenzwerte einzuhalten sind. Würde man den Schutz in diesem Sinne erweitern, d.h. jede Schadstoffquelle (Hauptverkehrsstraße) schließen, an der die Grenzwerte nicht eingehalten werden, kämen wesentliche Funktionen des Lebens im Schutzgebiet zum Erliegen. Auf den

Straßen selbst gibt es deshalb überhaupt keinen Grenzwert, sonst müssten sie alle gesperrt werden. (Anlage 3 zu §§12,13 BImSchV Buchstabe B. Ziffer 2.c).

Maßgebend für Fahrverbote sind allein die repräsentativen Werte der **Außenluft im Wohngebiet**. Das sind weder die höchsten Messwerte an der Quelle (Straßenrand) noch die niedrigsten Werte der vom Straßenrand am weitesten entfernten Stelle, sondern der nach dem Wortlaut des Gesetzes für das Wohngebiet repräsentative **durchschnittliche** NOX-Wert im gesamten Gebiet (Umweltzone). Das Schutzgebiet darf nach dem Gesetz groß (wie in Stuttgart), aber nicht zu klein sein, um zu verhindern, dass Messwerte über die Gebietsgröße gesteuert werden können. Die im Luftreinhalteplan erwähnten, in der Nähe der Messstelle Am Neckartor seit August 2015 eingerichteten weiteren Profilmesspunkte, die unveröffentlichte Informationen zur räumlichen Verteilung der Stickstoffdioxidkonzentration am Neckartor liefern sollten, genügen vermutlich den gesetzlichen Anforderungen zur Messtechnik und der notwendigen Gebietsgröße nicht. Sie wurden(deshalb?)auch nicht veröffentlicht.

Bei der Bestimmung des repräsentativen Werts ist zu berücksichtigen, dass die von den Bezugspunkten an den Hauptverkehrsstraßen (Schadstoffquelle) aus gemessenen Werte mit dem Quadrat der Entfernung im Wohngebiet abnehmen. Ausgehend von den Werten an der Quelle verringert sich die Dichte schon nach 50-100 Metern bereits so sehr, dass der Wert sich nur noch sehr wenig ändert. Die repräsentativen durchschnittlichen NOX-Werte der Wohngebiete, die an den Hauptverkehrsstraßen liegen, sind die von den Hauptverkehrsstraßen aus gemessenen Werte, die mit zunehmender Entfernung von der Hauptverkehrsstraße keine wesentliche Änderung des NOX-Werts mehr ergeben. Nur diese **im Wohngebiet gemessenen, tatsächlichen Werte** und nicht irgendwelche errechneten oder im Luftreinhalteplan oder in einem Urteil angenommenen Werte sind allein die für das Wohngebiet vom Gesetz geforderten (repräsentativen) Werte. Die Orte der Messstellen im Wohngebiet müssen laut Gesetz ggfs. mit orientierenden Messungen gefunden werden.

Die gesetzlich vorgeschriebene Messstelle an der Straße, welche die höchsten NOX-Werte misst (Am Neckartor), diente ursprünglich der Beobachtung der Entwicklung der Schadstoffe durch den Straßenverkehr. Sie wird weiterhin zur Beobachtung der wesentlichen Änderungen der Autoabgase und zur Bestimmung der oberen oder unteren Beurteilungsschwellen benötigt. Wenn Am Neckartor die obere Beurteilungsschwelle von  $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$  überschritten ist, darf die Luftqualität im Wohngebiet nicht mehr aufgrund der Straßenwerte errechnet oder gar nur geschätzt werden. Es muss dann, wie geschehen, ein Luftreinhalteplan erstellt und im Wohngebiet müssen stationäre Messstellen aufgestellt werden. Für diese Überwachung der Beurteilungsschwellen genügt eigentlich eine einzige Messstelle am Neckartor, die die gesetzlich vorgeschriebenen höchsten (signifikanten) Schadstoffe misst, die von den vier Hauptverkehrsstraßen ausgehen. Alle übrigen Straßenmessstellen sind unnötig, solange keine wesentliche Änderung der Schadstoffe an den Hauptverkehrsadern eintritt. Der große Streit um die Messgenauigkeit und zentimetergenaue Platzierung der Messstelle Am Neckartor bedient Emotionen, die sich durch einem Blick in das Gesetz lösen lassen. Der Streit ist aber vor allem auch deshalb nicht

sinnvoll, weil die erwähnten Beurteilungsschwellen (an allen Hauptverkehrsstraßen) weit unter den sehr viel höheren NOX-Messwerten liegen.

Der aufgrund des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts aktualisierte Luftreinhalteplan beruft sich zur Begründung des Fahrverbots unter Ziffer 3.2 auf die gesundheitsschädigende Wirkung von Stickstoffdioxid und weiterhin auf die an vier Hauptverkehrsstraßen gemessenen NOX-Werte, die alle zwischen 45 und 73  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , also über dem Grenzwert von 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  liegen. Nur die nicht unmittelbar an der Straße, sondern etwas zurückgesetzte stationäre Messstelle an der Gnesener Straße im Wohngebiet misst mit 30  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresdurchschnitt einen Wert, der deutlich unter dem Grenzwert liegt. Diese Messwerte, auf die sich der Luftreinhalteplan stützt, beziehen sich also (mit Ausnahme der Gnesener Straße) eindeutig nicht auf das Schutzgebiet (Wohngebiet) und genügen somit den gesetzlichen Anforderungen für ein Fahrverbot nicht.

Die Landesregierung beruft sich zu Begründung des Fahrverbots ferner auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 22. Februar 2018 - 20187 C 30.17. Mit der Anrufung (Sprungrevision) dieses Revisionsgerichts, das an die sachlichen Feststellungen der Vorinstanz gebunden war (NOX-Straßenwerte statt NOX-Wohngebietswerte), wurde die weitere Sachaufklärung zur gesetzeskonformen Erhebung der NOX-Werte (Berufung zum Verwaltungsgerichtshof BW) bewusst verhindert. 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 **Messwerte für das Wohngebiet (Tatsachen), die es noch gar nicht gibt**, können auch nicht durch die „Rechtskraftwirkung“ des Urteils ersetzt (fingiert) werden, wie das Verkehrsministerium aufgrund eines Rechtsirrtums behauptete. Sie müssen/können gesetzestreu nur mit stationären Messstellen im Wohngebiet erhoben und nicht einfach nur behauptet oder vermutet werden. Die Verwaltung ignorierte ihren **gesetzlichen Auftrag** und die rechtlich zwingenden Hinweise im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts bis heute. Fahrverbote ohne Rechtsgrundlage sind rechtswidrig. Der Luftreinhalteplan enthält nur Straßenwerte, die kein Fahrverbot rechtfertigen.

Nach Presseverlautbarungen vom 20.02.2019 sollen aufgrund einer Vereinbarung des Koalitionsausschusses zwar weitere Messstellen eingerichtet werden, wobei aber unklar blieb, ob diese an Hauptstraßen oder, wie es das Gesetz fordert, im Wohngebiet aufgestellt werden. Es muss deshalb abgewartet werden, ob die neuen Messstellen den Nachweis erbringen, dass der durchschnittliche NOX-Grenzwert im Wohngebiet tatsächlich überschritten ist.

Das Bundesverwaltungsgericht hat außerdem festgestellt, dass die dem Luftreinhalteplan beigefügte Gesamtwirkungsanalyse weder europäischem noch deutschem Recht entspricht. Es wollte damit sagen, dass die auf Berechnungen beruhenden Daten, die sich allein auf die Straßenluft beziehen in zweifacher Hinsicht nicht dem Gesetz entsprechen: es sind erstens

keine gemessenen Daten, denn das Gesetz schreibt diese Erhebungsart vor, wenn am Neckartor Werte gemessen werden, die über der oberen Beurteilungsschwelle ( $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) liegen. Zweitens: die nur für die Straßen des Wohngebiets errechneten Werte, entsprechen nicht den vom Gesetz geforderten repräsentativen Durchschnittswerten für das Wohngebiet.

Nach den physikalischen Gesetzen sind NOX-Gase leicht flüchtig und verdünnen sich schon nach wenigen Metern mit dem Quadrat der Entfernung von der Straße. Es widerspricht somit auch den Denkgesetzen, wenn das Verkehrsministerium unterstellt, dass z.B. Messwerte vom Neckartor (und allen anderen Straßenmessstellen) überall in der Umweltzone dieselben seien.

Das Urteil enthebt demnach die Verwaltung nicht der Verpflichtung, Messstellen im Wohngebiet aufzustellen, um die durchschnittlichen, repräsentativen NOX-Werte im Wohngebiet zu ermitteln, solange die Überschreitung der Grenzwerte nicht erwiesen ist, was wegen der nicht vorhandenen Messstellen im Wohngebiet eindeutig feststeht. Die Regierung und Verwaltung kann sich nicht länger auf Nichtwissen berufen. Weitere schuldhaft verzögerungen lassen sich auch nicht ideologisch mit dem Umweltschutz begründen. Rechtsgrundlose Fahrverbote sind Unrecht. Bei weiteren Verzögerungen müsste von einer vorsätzlichen, sittenwidrigen Schädigung gesprochen werden, die vor allem sozial Benachteiligte trifft.

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hat gegen das Land BW keine erfolgreiche Sachentscheidung, sondern nur eine rein rechtliche Klärung zur Frage der Verhältnismäßigkeit erreicht. Die DUH hat in einem gleich gelagerten Fall aus den oben genannten Gründen nach der Berufung des Landes Hessen gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Wiesbaden seine völlig aussichtslose Klage zum Erlass eines Fahrverbots zurück genommen. Eine Entscheidung des Verwaltungsgerichts Wiesbaden hatte ein großflächiges Fahrverbot in Frankfurt für ältere Euro 4 Diesel u.a. vorgesehen. Der Verwaltungsgerichtshof hatte ernstliche Zweifel an dessen Richtigkeit (Aktenzeichen 9 A 2037/18.Z und 9 B 2118/19). Eine Überschreitung von Schadstoffgrenzwerten führe nicht automatisch zur Verhängung von Fahrverboten, sagte ein VGH-Sprecher. Denn weder das BImSchG noch die zugrundeliegende EU-Richtlinie verpflichteten das Land, Schadstoffe auf den Straßen zu minimieren. Entscheidend sei allein Einhaltung eines durchschnittlichen Stickstoffdioxid-Grenzwerts im Schutzgebiet.

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

Unterschrift