

**Bundesverwaltungsgericht**  
**Postfach 10 08 54**  
**04008 Leipzig**

18.02.2020

**„BVerwG 7 C 3.19“, Revision zu VGH Mannheim 10S1977/18, Hinweise auf Verfahrensfehler**

Sehr geehrte Richterinnen und Richter,

ich wende mich an Sie in meiner Eigenschaft als einer der Sprecher der Bürgerinitiative „Gegen Fahrverbote - für freie Mobilität in Deutschland“.

In unserer Initiative engagieren sich auch Bürger aus Reutlingen. Diese werden von möglichen Fahrverboten, um die es im Verfahren BVerwG 7 C 3.19 (Vorinstanz VGH Mannheim 10S 1977/18) geht, betroffen sein. Darüber hinaus wird das Urteil Grundsatzbedeutung in Bezug auf die Anwendung des § 47 Abs. 4a BImSchG haben und betrifft damit alle Bürger in Deutschland welche ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor besitzen.

Wir, die betroffenen Bürger, werden nicht am Verfahren beteiligt. Wir sehen deshalb keine andere Möglichkeit als uns mit diesem Brief an Sie und die Öffentlichkeit zu wenden. Wir möchten auf mehrere ausschlaggebende Verfahrensfehler im o. g. Urteil des VGH Mannheim aufmerksam machen und bitten Sie diese einer juristischen Überprüfung zuzuführen.

**1. Anwendung § 47 Abs. 4a BImSchG**

Der Paragraph 47 Abs. 4a des BImSchG besagt, dass bei oder unter einem NO<sub>2</sub>-Wert von 50 µg/m<sup>3</sup> Fahrverbote in Deutschland unverhältnismäßig sind. Dies bedeutet nicht, dass ein höherer Schadstoffwert entgegen der RL 2008/50/EG akzeptiert wird, sondern dass vorrangig andere Maßnahmen zur Einhaltung der RL 2008/50/EG ergriffen werden müssen.

In Reutlingen ist bis heute dieses Potential nicht annähernd ausgeschöpft. Zum Beispiel wurden stadtplanerische und bauliche Maßnahmen, welche zu einer besseren Durchlüftung führen würden, blockiert. So konnten den Luftaustausch behindernde leerstehende und baufällige Bausubstanzen erst jetzt gegen erheblichen politisch motivierten Widerstand beseitigt werden.

Weitergehendes Potential zur Schadstoffreduzierung z.B. mittels besserer Durchlüftung ist in Reutlingen umfangreich vorhanden. Eine Umpflanzung der Bäume vom Mittelstreifen der Lederstraße hin zu der nur 250m entfernten „Betonwüste“ rund um die Stadthalle würde beispielsweise viele Probleme beseitigen. Auf die nach wie vor nicht vorhandenen Verkehrsleitsysteme sowie seit Jahren nicht realisierte Vorhaben für Umgehungsstraßen (z. B. Dietwegtrasse) sei ebenfalls hingewiesen.

Ein Widerspruch zwischen Paragraph § 47 Abs. 4a BImSchG und RL2008/50/EG besteht daher im vorliegenden Fall nicht.

## **2. Nichtbeachtung mehrerer Forderungen der RL 2008/50/EG (und 39. BImSchV)**

Die RL 2008/50/EG definiert auf 52 Seiten umfangreich und detailliert Rahmenbedingungen, Schadstoffgrenzwerte und Geltungsbereiche zum Schutz der menschlichen Gesundheit.

Neben der in Punkt 3 ausgeführten 70%-Behauptung (angeblicher Hauptverursacher Verkehr) findet nur eine einzige Zeile der gesamten RL 2008/50/EG Eingang in dieses Urteil:

- Grenzwert NO<sub>2</sub> im Kalenderjahr (RL 2008/50/EG, Anh. XI, B.)

Andere Festlegungen der RL 2008/50/EG wie z. B. die Ermittlung des Schadstoffwertes, die Rahmenbedingungen und Geltungsbereiche werden im o. g. Urteil nicht berücksichtigt:

- Die EU-weite Vergleichbarkeit ist nicht gegeben (RL 2008/50/EG (5) und (7)). Außerhalb Deutschlands ist keine auch nur annähernd vergleichbar abgeschirmte Messstelle (vgl. z. B. unter [airindex.eea.europa.eu](http://airindex.eea.europa.eu)) zu finden.
- Die Messunsicherheit von 15% wird nicht berücksichtigt (RL 2008/50/EG Anhang I). Bei Berücksichtigung der durch RL 2008/50/EG definierten Messunsicherheit wären Messwerte bis zu 47 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> (47 µg/m<sup>3</sup> abzgl. 15% = 40 µg/m<sup>3</sup>) zulässig. 2019 hatte Reutlingen Lederstr.-Ost im Jahresdurchschnitt 46 µg/m<sup>3</sup>.
- Die Toleranz von 30% bei Modellrechnungen wird nicht berücksichtigt (RL 2008/50/EG, Anh. I ). Betrifft z.B. den 70%-Wert aus Pkt. 3.
- Die Probenahmestelle ist nicht allgemein repräsentativ für Gebiete und Ballungsräume (RL 2008/50/EG Anh. III, B. 1. a.). Probenahmestelle ist „schlechtester Punkt“ in Reutlingen. Siehe Anlage 1 (Auszug aus „Lohmeyer“-Gutachten).
- Die Probenahmestelle ist nicht repräsentativ für den Straßenabschnitt (RL 2008/50/EG Anh. III, B. 1. b.). Die Probenahmestelle ist der „schlechteste Punkt“ im Mindeststraßenabschnitt. Siehe Anlage 1 (Auszug aus „Lohmeyer“-Gutachten).
- Der Mindestabstand zu Gebäuden wird nicht berücksichtigt (RL 2008/50/EG Anh. III, C.). Dies ist bereits durch Inaugenscheinnahme ersichtlich, siehe Anlage 2.

- Der Mindestabstand zur Fluchtlinie der Gebäude wird nicht berücksichtigt (RL 2008/50/EG Anh. III, C.), siehe Anlage 2.
- Der vorgeschriebene freie Luftstrom wird mehrfach beeinträchtigt (RL 2008/50/EG Anh. III, C.), siehe Anlage 2. (Leichte Verbesserung durch Maßnahmen der Stadt Reutlingen in 2020).
- Der Abstand zu Schadstoffquellen (s. Anlage 2) wird nicht eingehalten (RL 2008/50/EG Anh. III, C.) Fußgängerampel, Verbesserung durch Maßnahmen der Stadt Reutlingen in 2020.
- Die LUBW-Dokumentation der Probenahmestelle ist massiv fehlerbehaftet (RL2008/50/EG, Anh. III, D.) siehe Anlage 2. Diese Dokumentation diene dem TÜV-Rheinland ungeprüft zur Bewertung der Probenahmestelle.
- Das Messgerät ist gemäß EN 14211 nicht ausreichend qualifiziert (RL 2008/50/EG Anh. VI, A. 2.), siehe TÜV-Bericht 936/21204643/C, Seite 17. Das Messgerät ist nicht verkehrsnah an der Straße geprüft.
- Der stündliche Grenzwert wurde in den Jahren 2015 bis 2020 nie überschritten (18 Überschreitungen p.a. zulässig, RL 2008/50/EG, Anh. XI, B.). Dies fand keine Berücksichtigung bei der Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen.

Zur Vollständigkeit werden nachfolgend auch die, mit den Vorgaben der RL konformen, d.h. richtig angewendeten Gegebenheiten dargestellt:

- Höhe Messeinlass (RL 2008/50/EG, Anh. III, C.).
- Abstand zu Kreuzung (RL 2008/50/EG, Anh. III, C.)
- Abstand zu Fahrbahnrand (RL 2008/50/EG, Anh. III, C.)
- Verhinderung des Wiedereintritts der Abluft wird vom LUBW als in Ordnung deklariert (RL 2008/50/EG, Anh. III, C.). Trotz enger Umbauung der Probenahmestelle nicht messtechnisch oder strömungstechnisch verifiziert.

Die Probenahmestelle Reutlingen Lederstr.-Ost erfüllt somit im Hinblick auf die weitaus überwiegenden Vorgaben der RL 2008/50/EG nicht die einschlägigen Anforderungen. Insofern steht fest, dass derartige Messstellen nicht im Sinne der RL 2008/50/EG berücksichtigt werden dürfen.

Aus unserer Sicht müsste sich daher die juristische Prüfung des o. g. Urteils mit der Frage beschäftigen, ob solche Messstellen mit umfangreichen und gravierenden Abweichungen zur RL 2008/50/EG überhaupt für die Luftreinhalteplanung gem. RL 2008/50/EG relevant sein können.

### **3. Basis für Urteil veraltet und nicht nachgewiesen**

Basis für die im o. g. Urteil verkündeten Maßnahmen ist die Darstellung im Luftreinhalteplan (S. 33), dass 70% der relevanten Schadstoffe verkehrsbedingt seien. Diese Zahl bezieht sich auf Daten für das Jahr 2015. Allein die Maßnahme „Scheibengipfeltunnel“ in Reutlingen im Jahr 2017 hat umgehend zu einer 20-prozentigen Reduzierung des Verkehrsaufkommens geführt, überproportional bei Nutzfahrzeugen. Das o. g. Urteil erfolgte demgegenüber im Jahre 2019 und berücksichtigte diese Entwicklung nicht.

Die für die Maßnahmen ausschlaggebende 70%-Darstellung wird weder im Luftreinhalteplan noch im Urteil referenziert, nachgewiesen oder in Frage gestellt. (Ein Bild und eine Bildunterschrift lassen vermuten, dass ein fälschlicherweise als „Fachgutachten“ titulierter Workshop angeführt wurde, in dem sich jedoch ebenfalls keine Nachweise und Referenzierungen befinden.)

### **4. Politische Ziele statt Orientierung an RL 2008/50/EG**

Wir haben wiederholt festgestellt, dass das wirkliche gemeinsame Ziel der Kläger und auch der Beklagten in den bisherigen Gerichtsverfahren eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens in den Städten ist und nicht dem Schutz der menschlichen Gesundheit dient.

Grundsätzlich ist das Ziel einer Verkehrsreduzierung nicht abzulehnen. Das sollte aber nicht durch massive soziale Eingriffe wie Fahrverbote erfolgen, sondern z.B. über intelligente Lösungen im Bereich ÖPNV o.ä. Die Verwaltungen haben es trotz seit langem bestehender gesetzlicher Vorgaben verpasst, in den Luftreinhalteplänen vernünftige und sozial verträgliche Lösungen zu planen, was nunmehr auf dem Rücken der Bürger ausgetragen werden soll.

Um Fahrverbote durchzusetzen waren Kläger und Beklagte bisher nach unserer Beobachtung darauf bedacht, nur einen marginalen Teil der umfangreichen RL 2008/50/EG vorzutragen, nämlich einen einzigen Messwert, NO<sub>2</sub>, mit (s.o.) zudem fragwürdiger Gestaltung der Messstellen. Bisher wurde auch vor den Gerichten eine Diskussion, ob die Messwerte in Übereinstimmung mit den Rahmenbedingungen der RL 2008/50/EG zustande gekommen sind, nicht geführt bzw. nicht durch die Gerichte geprüft.

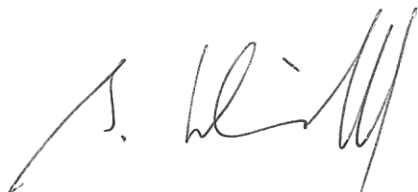
Ziel, Sinn und Zweck der RL 2008/50/EG ist der Schutz der menschlichen Gesundheit. Um dies sicherzustellen wurde dieses umfangreiche Regelwerk verfasst. Aus unserer Sicht ist es nicht rechtskonform, wenn durch das „Herauspicken“ einer einzigen Textpassage bei gleichzeitiger Nichtbeachtung der restlichen Vorgaben dieser Richtlinie politisch motivierte Vorhaben durchgesetzt werden.

Aus unserer Sicht dürfen Maßnahmen zu Lasten Dritter nur dann angeordnet werden, wenn alle Vorgaben der RL 2008/50 erfüllt sind. Dieser Maßgabe entspricht das o. g. Urteil des VGH Mannheim nicht.

Betroffen wären durch die o. g. Nichtbeachtung der Vorgaben der RL 2008/50/EG allein im Zulassungsbezirk Reutlingen ca. 55.000 Diesel-Pkw mit E5 und darunter (KBA, Stand 1.1.2019). Diese Fahrzeuge sind teilweise erst 4 Jahre alt.

Wir bitten Sie um Berücksichtigung der o.a. fachlichen Gesichtspunkte in Ihrer Verhandlung am 27. Februar 2020.

Mit freundlichen Grüßen



B. Schönhoff

2 Anlagen, 4 Seiten

# Anlage 1

## Messstelle nicht repräsentativ

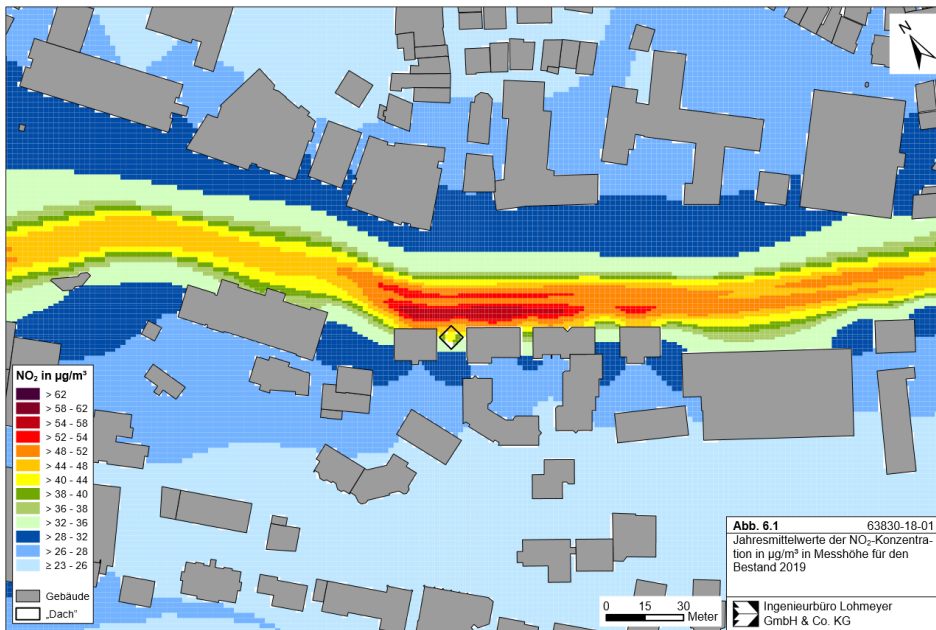


Bild Nr. 1

Abbildung 6.1 aus Gutachten des Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH, Seite 18,  
Keine vergleichbare Situation an der Probenahmestelle für andere Gebiete

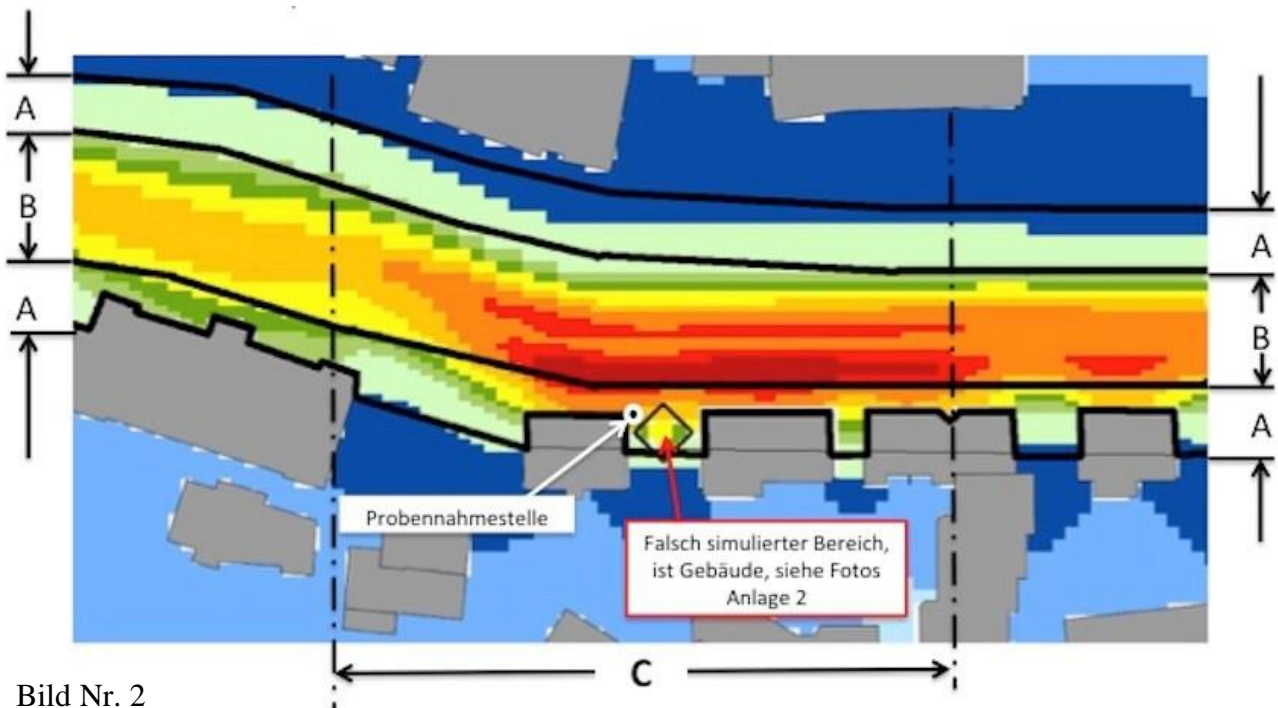


Bild Nr. 2

Probennahmestelle nicht repräsentativ für Straßenabschnitt (Bereiche A). Falsch simulierter Bereich bewirkt eine schlechtere Darstellung der tatsächlichen Situation außerhalb des direkten Umfelds der Probennahmestelle.

**A:** Bereiche, 0 bis 10m vom Fahrbahnrand entfernt, für die eine Messstelle repräsentativ sein sollte und/oder innerhalb derer die Platzierung von Messstellen zulässig ist.

**B:** Bereich in dem Messungen und Verwendung von Messdaten gemäß RL 2008/50/EG u. 39. BImSchV unzulässig sind.

**C:** Mindestlänge des repräsentativen Straßenabschnitts

Anlage 2, Seite 1  
Nachweis der Nichteinhaltung  
2008/50/EG Anhang III, C.

Unter Verwendung offizieller  
Bilddokumente des LUBW



RL

Blickrichtung West



Bild Nr. 1 Original LUBW

Beweist durch bloße Inaugenscheinnahme, dass der Abstand der Probenahmestelle zum nächsten Gebäude nicht den RL-Forderungen = einige Metern entspricht.

(IST=1,58m zum Gebäude rechts,  
Min.-Abstand zum Gebäude dahinter < 1m)

Beweist, dass freier Luftzug nicht gewährleistet ist.

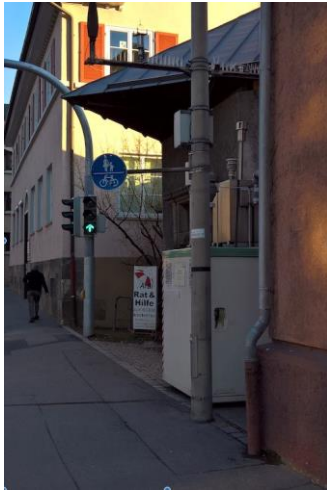
Beweist, dass durch Fußgängerampel der Abstand zu Schadstoffquellen nicht eingehalten wird

Blickrichtung Nord



Bild Nr. 2 Original LUBW

Beweist durch bloße Inaugenscheinnahme, dass der Abstand zur Gebäudefluchtlinie nicht der RL-Forderungen > 0,5 Metern (vor der Gebäudefluchtlinie) entspricht.



Anlage 2, Seite 2  
Nachweis der Nichteinhaltung  
RL 2008/50/EG Anhang III, C.

Bild Nr. 3 Eigene Aufnahme  
Ergänzt Bild Nr. 2 und verdeutlicht die Nichtbeachtung  
des Abstandes zur Gebäudefluchtlinie und die  
Nichtbeachtung mehrerer RL-Forderung nach freiem  
Luftstrom. (270° frei, Abstände zu Gebäuden etc.)



Bild Nr. 3 Eigene Aufnahme  
Verdeutlicht die Gesamtsituation der Nichtbeachtung der RL-  
Forderung nach freiem Luftstrom.



Unter Verwendung offizieller Bilddokumente des LUBW

### Kleinräumige Standortkriterien

1	Luftstrom um die Messeinlässe nicht beeinträchtigt	erfüllt (siehe Fotos)
2	Keine Hindernisse (u. a. Gebäude, Balkone, Bäume) im Umfeld der Messeinlässe (Abstand mehrere Meter)	erfüllt (siehe Fotos)
3	Abstand zum nächsten Gebäude > 0,5 m (bezogen auf NO <sub>2</sub> )	erfüllt (3,2 m)
4	Messeinlässe in einer Höhe zwischen 1,50 m und 4,00 m (siehe Tabelle "Gemessene Luftschadstoffe" auf Seite 1)	erfüllt
5	Messeinlässe nicht in unmittelbarer Nähe von Emissionsquellen	erfüllt
6	Wiedereintritt der Abluft der Probenahmeeinrichtung in die Messeinlässe ist vermieden	erfüllt
<b>nur für verkehrsnah Standorte</b>		
7	Abstand zum Fahrbahnrand höchstens 10 m (bezogen auf NO <sub>2</sub> )	erfüllt (3,8 m)
8	Abstand zur nächsten verkehrsreichen Kreuzung mindestens 25 m (bezogen auf NO <sub>2</sub> )	erfüllt (227 m)

Bild Nr. 5 LUBW- Dokumentation der Probenahmestelle

#### Zu 1. und 2.

Das LUBW ignoriert die verschiedenen Bezüge in RL 2008/50/EG Anhang III, C.

Die RL unterscheidet in Messeinlässe und Probenahmestellen (Messstation). Messeinlässe müssen im 270° Winkel frei sein. Wie auf den Fotos ersichtlich ist dies durch Gebäude, Lichtmasten, Verkehrsschilder, etc. nicht gegeben.

Bei Probenahmestellen muss der Luftstrom dadurch gewährleistet sein, dass Probenahmestellen einige Meter von Gebäuden, Bäumen und anderen Hindernissen entfernt sind. Dies wird nicht erfüllt und ist durch bloße Inaugenscheinnahme ersichtlich.

#### Zu 3.

Auch hier fehlerhafte Darstellung der Vorgaben der RL 2008/50/EG Anhang III, C. Die Vorgabe > 0,5 m bezieht sich auf die Baufluchtlinie nicht auf Gebäude. Auch hier durch bloße Inaugenscheinnahme ersichtlich.

#### Zu 4.

Korrekt dargestellt.

#### Zu 5.

Emissionsquelle Ampelanlage (Stopp- and Go-Verkehr) nicht dargestellt (im Gegensatz zum TÜV – Bericht).

#### Zu 6.

Nicht mess- oder strömungstechnisch nachgewiesen. Aufgrund Gesamtsituation fragwürdig.

#### Zu 7. und 8.

Korrekt dargestellt.