

## Vorlage

zur Begründung von Widersprüchen nach abgelehnten Ausnahmegenehmigungen und Klagen gegen Verkehrsverbote, wenn nach den Messwerten im Jahr 2020 der künftige Jahresmittelgrenzwert aller Voraussicht nach im Schutzgebiet eingehalten werden wird (z.B. in Stuttgart und Reutlingen)

Landeshauptstadt Stuttgart  
Amt für öffentliche Ordnung  
Straßenverkehrsbehörde 32-31  
Team Ausnahmegenehmigungen  
Jägerstr. 14-18  
70174 Stuttgart

### **Diesel-Verkehrsverbot in der Umweltzone Stuttgart S-.....**

#### **Bescheid vom .....– Aktenzeichen .....**

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den o.a. Bescheid, mit dem Sie die *beantragte Ausnahmegenehmigung vom Verkehrsverbot ablehnen /die Ausnahmegenehmigung* widerrufen, erhebe ich

## Widerspruch

und beantrage

1. für mein Fahrzeug mit dem amtlichen Kennzeichen .....*die Ausnahmegenehmigung zu erteilen/zu verlängern*
2. die Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 VwGO

### **A. Sachverhalt**

1. Persönliche Verhältnisse: Alter, Erkrankungen, soziale Verhältnisse, Notwendigkeit des Autos zur täglichen Versorgung, Hinderungsgründe zur Nutzung des ÖPNV, CORONA ...
2. Zur Verminderung des Infektionsrisikos im ÖPNV hat die *Landeshauptstadt Stuttgart seit Anfang April 2020* Ausnahmegenehmigungen erteilt, die vom Verkehrsverbot für Diesel-Pkw *der Schadstoffnorm Euro 4/IV in der Umweltzone Stuttgart* freistellen. Die entsprechende Corona-Verordnung ist am 30.06.2020 außer Kraft getreten. Die Frage, ob weiterhin Ausnahmegenehmigungen vom Verkehrsverbot für Diesel-Pkws der Euro 4/IV-Norm und ab 01.07.2020 für Dieselfahrzeuge der Euro 5/V-Norm in der kleinen *Umweltzone* wegen des erhöhten Infektionsrisikos erteilt werden können, sei vom

Verkehrsministerium verneint worden. Sie räumen ein, dass wir uns nach wie vor in der Pandemie befinden, jedoch werde das öffentliche Leben inzwischen fast vollständig wiederaufgenommen. S- und U-Bahnen sowie die Busse verkehren im Regelbetrieb.

Die neue, ab dem 01.07.2020 gültige Corona-Verordnung sieht den Infektionsschutz in der Regel durch ausreichenden Abstand, Mund-Nasen-Bedeckung und Einhaltung der Hygiene-Standards gewahrt. Die Corona-bedingten Ausnahmegenehmigungen seien entfallen. Es liege kein rechtlicher Grund mehr vor, nach den im Luftreinhalteplan festgestellten Tatbeständen wegen der Corona-Pandemie Ausnahmegenehmigungen vom Diesel-Verkehrsverbot zu gewähren.

3. Der von Ihnen festgestellte Sachverhalt muss mit folgenden **tatsächlichen Feststellungen** ergänzt werden, die Sie verschweigen, die aber in rechtlicher Hinsicht entscheidend sind:
- die **konkrete** Gesundheitsgefahr durch Corona ist nach wie vor nicht gebannt, weshalb alle Landesregierungen weiterhin ein Kontaktverbot als notwendig betrachten.
  - Die an den Haltestellen und in den Verkehrsmitteln *des VVS* geltende Pflicht, Mund und Nase zu verdecken besteht zwar, kann aber mangels Personal nicht ausreichend kontrolliert werden und wird deshalb zunehmend nicht mehr eingehalten. Die Deutsche Bundesbahn und andere Verkehrsträger verzichten deshalb auf die Schutzpflicht.
  - Die im geltenden Luftreinhalteplan *für Stuttgart* getroffene Feststellung, die Qualität der Außenluft *Stuttgarts* sei wegen der stärkeren Inanspruchnahme *der Stuttgarter (VVS) –Verkehrs* durch eine preisgünstigere Gestaltung der Tarife erreicht worden, entspricht nicht den Tatsachen, wie jeder feststellen kann; auch die Presse hat mehrfach über den sehr starken Rückgang der Fahrgastzahlen berichtet, wenn man zum Vergleich die meist übervollen Busse und Bahnen vor der Pandemie heranzieht. Ein großer Teil der Bevölkerung scheut sich also nicht ohne Grund den Öffentlichen Verkehr zu nutzen. Die **Tatsache** der konkreten Gefahr kann auch durch die Änderung der Verordnung nicht beseitigt werden.
  - Das Verkehrsministerium rühmt sich weiter durch *die Aufstellung von Filtersäulen, Fassadenanstrichen* große Verbesserungen der Luftqualität erreicht zu haben und verweist auf die günstige Entwicklung der Grenzwerte.

Tatsächlich beruht aber der aktuelle *und die existierende 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans, der umgesetzt wird, sobald die restlichen Schilder aufgestellt sind, auf völlig überholten Messdaten aus dem Jahr 2019*. Seit Beginn des Jahres zeichnet sich eine wesentliche Veränderung der Verhältnisse ab, die nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu berücksichtigen sind, das mit Urteil vom 27.02.2020 - 7 C 3.19 - ein Urteil des VGH Mannheim aufgehoben und die Behörde gezwungen hat, sich bei einer Prognose an aktuelle Messwerte und Berechnungen zu halten. Das daraufhin erstellte Gesamtwirkungsgutachten hat dann im Juni d.J. auch tatsächlich ergeben, dass Verkehrsverbote in Reutlingen sich erübrigen, weil die Grenzwerte eingehalten werden, was unter anderem, darauf zurückzuführen war, dass die vielfach kritisierte baulich beengte Umgebung der Messstelle in der Lederstraße wesentlich verändert und verbessert wurde. Ähnliche Proteste gab es auch in Stuttgart, weil die Messstelle Am Neckartor keine regulären Umgebungsbedingungen aufweist und an einer Kreuzung mit „Stop and go“ Verkehr steht, was inzwischen klammheimlich durch eine günstigere Ampelschaltung verbessert wurde, was durch einen sachverständigen Zeugen, Herrn Schraag bestätigt werden kann, dessen ladungsfähige Anschrift ich nachreichen werde, wenn dies bestritten werden sollte. Auch dieses Beispiel zeigt, dass technische Maßnahmen eine effektive Alternative zu Verkehrsverboten darstellen, die auch mit wenig Aufwand große Wirkungen erzielen, die nicht mit Eingriffen in Grundrecht der Bürger verbunden sind. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist ein Gebot der Vernunft und von der Behörde nicht nur aus rechtlichen Gründen zu beachten.

- Zonale Verkehrsverbote sind eine Ursache zur Spaltung der Gesellschaft und entfalten auch in Stuttgart keineswegs die vom Verkehrsministerium behauptete große Wirkung, wie die Begründung *der 5. Fortschreibung* des Luftreinhalteplans bzw. das Gesamtwirkungsgutachten beweist, in dem dargestellt ist, dass das zonale Verbot für die sogenannte Kleine Zone eine bessere Wirkung entfaltet als die Ausweitung auf das riesige Schutzgebiet. Dieser Gedanke ist leicht nachvollziehbar, wenn man bedenkt, dass Bereiche in den Randlagen und auf der Höhe über Stuttgart weit entfernt liegen und auch andere klimatische Bedingungen aufweisen.
- Auch für einen Laien ist einsehbar, dass der Verkehrsfluss und mehr noch die Zahl und Art der Motorisierung der Fahrzeuge auf einer Straße für die NO<sub>2</sub>-Emissionen maßgebend sind. Die Verkehrsverbote für Diesel-Fahrzeuge hat die natürliche Konsequenz, dass Leute, die es sich leisten können, inzwischen einen

hochmotorisierten SUV-Benziner fahren, der nicht vom Verbot erfasst wird, deren CO<sub>2</sub>-Ausstoß aber aus der Sicht der Umwelt ein Rückschritt ist. Daten über den CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Kfz werden bewusst nicht genannt oder erhoben.

- Die ausgesonderten Altfahrzeuge sind wertlos und werden nach Polen und Afrika verfrachtet, wo sie ohne Katalysator fahren, der entnommen wird, weil er wertvolle Edelmetalle enthält, die in Elendsquartieren verarbeitet werden und dort schwere Gesundheits- und Umweltschäden zeitigt. Das Verbot hat also wenig bewirkt. In dem Fernsehbericht über diesen Irrsinn hat ein Fachmann überzeugend dargestellt, dass alte Kfz nach einer Nutzungsdauer von mehr als 10 Jahren eine positive Umweltbilanz aufweisen. Für die verbesserte Luftqualität in Stuttgart gilt: Entscheidend war die Reduzierung der Fahrspuren, zugunsten der kaum genutzten VVS Busse und für Radfahrer sowie Pfortnerampeln. **Weniger Verkehr auf weniger Fahrspuren** bedeutet weniger NO<sub>2</sub> an den Messstellen. Die Demobilisierung Stuttgarts und anderer Großstädte erzeugt Gewöhnungseffekte, die sich auch nach der Corona-Pandemie, deren Ende schwieriger zu prognostizieren ist als die NO<sub>2</sub>-Entwicklung, kaum wieder umkehren wird, da der Warenumsatz nicht mehr in den Kaufhäusern und vielen Geschäften erfolgt, sondern über das Internet. Die Mitarbeiter der Zustellungsdienste sind derart überlastet, dass Sendungen wieder an den Absender zurückgehen oder Briefpost in sehr großen Wohnanlagen sackweise auf dem Müllplatz entsorgt wurden.
- Für die ca. 4 bis 5.000 Bewohner Stuttgarts, die ein vom zonalen Verbot betroffenes Fahrzeug Euro 4 besitzen, ergibt sich die Frage, ob diese Fahrzeuge überhaupt einen **wesentlichen Anteil am NO<sub>2</sub> Ausstoß** haben, der von Fachleuten eindeutig verneint wird. Die Behörde und ihr Gutachter betrachtet nur die gesamte Fahrzeugflotte nach der HBEVA 3.3, obwohl die entsprechenden Zahlen für Euro 4 Diesel leicht zu ermitteln sein müssten.

## **B. Rechtliche Würdigung**

1. Aus dem dargestellten und ergänzten Sachverhalt ergibt sich die Glaubhaftmachung der beantragten aufschiebenden Wirkung, die m.E. den gesetzlichen Anforderungen genügt und nach der Rechtsprechung keiner weiteren Beweiserhebung bedarf. Als Bürger habe ich nach den allgemeinen Gesetzen Anspruch auf Schutz meiner körperlichen Unversehrtheit durch den Staat, die mir nicht damit abgesprochen werden kann, dass sich das Verkehrsministerium auf die aktuelle CORONA – Verordnung beruft, deren

Rechtmäßigkeit ich nicht beurteilen kann, weil mir weder der Wortlaut noch eine Fundstelle genannt wurde. Ich habe vergeblich nach ihr gesucht und mich bemüht, sie zu finden. Die mich bedrohende Pandemie ist eine Tatsache, die sich nicht bestreiten lässt. Man kann mir auch nicht entgegenhalten, dass meine Sorge unbegründet oder übermäßig ist. Persönliche Verhaltensweisen, die nicht völlig abnorm oder nachweislich krankhaft oder unbegründet sind, müssen von der Behörde respektiert werden. Das ergibt sich aus Art. 2 des GG.

2. Niemand darf gezwungen werden, auf Schutzmaßnahmen zu verzichten, ohne gleichzeitig zu sagen, wer im Schadenfall haftet. Das müsste gesetzlich einwandfrei geregelt sein, da ich keine Bewilligung beantrage, sondern mit dem Entzug der Bewilligung nicht einverstanden bin, da die tatsächlichen Voraussetzungen für die Bewilligung nicht entfallen sind.
3. Die Behörde kann eine mir gewährte Bewilligung nur wegnehmen, wenn die Voraussetzungen der Bewilligung nicht vorgelegen hätten oder seit der Bewilligung eine **wesentliche Änderung** der Pandemie-Gefahr eingetreten wäre, was nachweisbar nicht zutrifft. Eine zwischenzeitlich eingetretene Meinungsänderung des Verkehrsministeriums allein genügt nicht.
4. Die Aufrechterhaltung der Entscheidung verstößt auch nicht gegen den grundlegenden Sinn und Zweck des BImSchG, da es sich bei der Bewilligung lediglich um eine Einzelfallentscheidung handelt.
5. Es wäre rechtens, dass mir wenigsten solange die Benutzung meines Fahrzeugs zugestanden wird, bis gerichtlich feststeht, ob Verkehrsverbote überhaupt sinnvoll und notwendig sind. Das Gericht hat zu erkennen gegeben, dass es wegen Arbeitsüberlastung erst im nächsten Jahr einen Termin zur Verhandlung und Entscheidung ansetzen kann. Der Entzug der Bewilligung vor Klärung der Frage, ob Fahrverbote für Diesel der Schadstoffklasse 4 überhaupt **verhältnismäßig** sind, käme einem Entzug des rechtlichen Gehörs gemäß Art. 19 Abs, 4 GG gleich.
6. Der rechtswirksame Entzug der Ausnahmegenehmigung setzt den Wegfall der **konkreten** Pandemiegefahr, und im **Vorfeld** ein rechtlich begründetes Verkehrsverbot voraus, das am 01.04. 2019 **allein** Euro 4 Diesel betraf, die vermutlich nur wenig zur Überschreitung des Grenzwerts beigetragen haben. Die geringe Zahl der Euro 4 Diesel, die auf Bewohner in Stuttgart zugelassen sind, können nach dem Grundsatzurteil des BVerwG nur mit einem Verkehrsverbot belegt werden, wenn nachgewiesen ist, dass Kfz dieser Schadstoffklasse einen **wesentlichen** Anteil an der NO<sub>2</sub>-Belastung im Schutzgebiet

verursacht haben, der vermutlich nicht höher ist als der Anteil der Oldtimer aus der gesamten Region, die alle eine Ausnahmegenehmigung erhalten haben.

7. Der **sofortige Entzug der Bewilligung** ist also nicht **unaufschiebbar** notwendig, um das Schutzziel des BImSchG zu erreichen (1). Weder ein Bundes- noch ein Landesgesetz schreiben im konkreten Fall den Sofortvollzug vor (2) und schließlich liegt die sofortige Vollziehung in meinem Einzelfall auch nicht im **öffentlichen Interesse** (3), da nicht der NO<sub>2</sub> Ausstoß **meines** Autos, sondern derjenige aller Kfz maßgebend ist. Somit tritt die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs gemäß § 80 Abs. 2 VwGO Kraft Gesetz ein.
  
8. Wie die oben erwähnte Entscheidung des BVerwG zum Fall Reutlingen zeigt, verkennen die Behörden und unteren Verwaltungsgerichte die korrekte Anwendung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit. In seinem Reutlinger Urteil hat das Gericht den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit präzisiert, wie das folgende Zitat aus dem Urteil verdeutlicht:  
*„ Zu **Unrecht hat der Verwaltungsgerichtshof angenommen, dass der Beklagte die in § 47 Abs. 1 Satz 1 BImSchG enthaltene Pflicht zur Aufstellung eines Luftreinhalteplans im Falle einer Überschreitung der durch eine Rechtsverordnung nach § 48a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte schon dadurch verletzt hat, dass er für das Jahr 2019 keine Verkehrsverbote festgesetzt hat. .... Die Annahme des Verwaltungsgerichtshofs, zur Vermeidung der Überschreitungen hätte daher nicht auf die Anordnung von Verkehrsverboten für Dieselfahrzeuge verzichtet werden dürfen, trägt aber dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz nicht hinreichend Rechnung. Vorliegend sollte nach der dem Luftreinhalteplan ursprünglich zugrunde liegenden Prognose der NO<sub>2</sub>-Wert an der Messstelle Lederstraße-Ost im Jahr 2019 41 µg/m<sup>3</sup> betragen. Hierauf hat der Verwaltungsgerichtshof abgehoben. Angesichts dessen überspannt er mit seiner Forderung, dass **trotz der nach der ursprünglichen Prognose auch ohne Fahrverbote im Jahr 2020 eingehaltenen Grenzwerte nicht auf ein Fahrverbot für 2019 verzichtet werden durfte, die vom Senat in seinen Urteilen vom 27. Februar 2018 - 7 C 30.17 - (BVerwGE 161, 201) und - 7 C 26.16 - (Buchholz 406.25 § 47 BImSchG Nr. 6) entwickelten Verhältnismäßigkeitsanforderungen. ... Die Mitgliedstaaten verfügen bei der Festlegung der zu erlassenden Maßnahmen vielmehr über einen gewissen Spielraum (BVerwG, Urteil vom 27. Februar 2018 - 7 C 30.17 - BVerwGE 161, 201 Rn. 33 f.). ...Die Luftreinhaltepläne können aber nur auf der Grundlage eines Ausgleichs zwischen dem Ziel einer Verringerung der Verschmutzungsgefahr und den verschiedenen betroffenen öffentlichen und privaten Interessen erstellt werden** (stRspr;***

*EuGH, vgl. Urteil vom 24. Oktober 2019 - C-636/18, Kommission/ Frankreich - Rn. 79). Eine Anordnung eines Verkehrsverbots muss unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erfolgen (BVerwG, Urteil vom 27. Februar 2018 - 7 C 30.17 - BVerwGE 161, 201 Rn. 38).*

*b) Die Auffassung des Verwaltungsgerichtshofs, die **Verhältnismäßigkeitsprüfung** sei auf eine Ausgestaltung der Verkehrsverbote beschränkt, da das Bundesverwaltungsgericht Verhältnismäßigkeitserwägungen nur zu einer Abstufung für zonale Verkehrsverbote für Euro-5-Diesel und für niedrigere Euro-Klassen angestellt habe, **verletzt Bundesrecht. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beansprucht Geltung nicht nur hinsichtlich der Frage, wie ein Verkehrsverbot auszugestalten ist, sondern auch bei der vorgelagerten Frage, ob ein Verkehrsverbot anzuordnen ist.** Auch wenn ein ganzjähriges Verkehrsverbot die einzige geeignete Maßnahme zur schnellstmöglichen Einhaltung der Stickstoffdioxidgrenzwerte ist, erübrigt sich damit nicht bereits die Verhältnismäßigkeitsprüfung, ob ein solches Verbot zu verhängen ist. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (vgl. Urteil vom 14. Juli 1999 - 1 BvR 2226/94 u.a. - juris Rn. 221) verlangt der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz auf der letzten Prüfungsebene, dass die Einbußen an grundrechtlich geschützter Freiheit nicht in unangemessenem Verhältnis zu den Gemeinwohlzwecken, denen die Grundrechtsbeeinträchtigungen dienen, stehen. Dies macht auch bei der Frage, ob ein Verkehrsverbot eine verhältnismäßige Maßnahme sein kann, eine Prüfung der Verhältnismäßigkeit im engeren Sinne erforderlich.*

Das Urteil des BVerwG vom 27.02.2018, das aus allgemeinen rechtlichen Erwägungen ein zonales Fahrverbot für Euro 4 Diesel für zulässig erklärte, weil es an die vorgetragene(n) Tatsachen aus dem Jahr 2017 gebunden war, konnte in seiner ersten Grundsatzentscheidung die ganze Tragweite des Dilemmas nicht erkennen, das sich aus der gesetzlichen Regelung des Ursachenprinzips ergibt, das eigentlich eine Differenzierung nach Schadstoffklassen verbietet. Es ist mit den Händen zu greifen, dass das Gericht jetzt die sachnotwendige Unterscheidung der Sachverhalte fordert. Diese Differenzierung zwischen den Schadstoffklassen, die das Dilemma des „Alles versucht oder Nichts“ lösen sollte, hat in der Verwaltungs- und Gerichtspraxis nur Missverständnisse ausgelöst, obwohl das BVerwG bereits in seiner Erstentscheidung auf die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts hingewiesen hatte, dass die

**Schutzpflicht des Staates nicht absolut gilt.** Soweit es dabei auf das Verhalten Dritter ankommt, werden derartige Schutzpflichten nur verletzt, wenn die getroffenen Regelungen und Maßnahmen offensichtlich ungeeignet oder völlig unzulänglich sind, wenn sie erheblich hinter dem Schutzziel zurückbleiben oder auf einer unzureichenden Tatsachenermittlung oder unverhältnismäßigen Einschätzungen beruhen (BVerfG, Beschluss vom 15. März 2018 - 2 BvR 1371/13 - NJW 2018, 2312 Rn. 32).

9. In der Erstentscheidung hatte das BVerwG deshalb auch die Prüfung angeregt, ob Ausnahmegenehmigungen nach den straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften, insbesondere für Anwohner in Stuttgart in Betracht kommen und hat betont, dass der angestrebte Zweck und die Schwere des Eingriffs in einem **ausgewogenen** Verhältnis stehen müssen; d.h. es ist zwischen den vom Verkehrsverbot betroffenen Bewohnern und den nicht im Schutzgebiet lebenden Fahrzeugbesitzern zu unterscheiden. Zum Schutz der Bewohner Stuttgarts würde m.E. völlig ausreichen, das Verbot auf die große Zahl der nicht im Schutzgebiet wohnhaften Kfz-Besitzer zu beschränken. Der Gleichbehandlungsgrundsatz zwingt nicht dazu, das Verkehrsverbot gegenüber allen Besitzern einer Fahrzeugklasse auszusprechen. Maßgebend ist vielmehr die **Schwere des Eingriffs**, der die Bewohner im Schutzgebiet ungleich härter trifft. Der Gleichbehandlungsgrundsatz verbietet Ungleiches gleich zu behandeln. Weder die aktuelle Zahl der Euro 4 Diesel noch die Zahl der Euro 5 Diesel, die in Stuttgart zugelassen sind, wurde ermittelt, obwohl der Schadstoffausstoß vor Erlass des Verkehrsverbots aus den genannten Gründen die maßgebende Größe ist. Es ist wenig wahrscheinlich, dass der NO<sub>2</sub>-Ausstoß der sehr kleinen Zahl der Euro 4 Diesel eine wesentliche Mitursache der Luftbelastung in der gesamten Schutzzone in Stuttgart im Jahre 2019 war und aktuell (Mitte 2020) noch immer ist. Nach den Messwerten für das erste Halbjahr 2020 wird der Jahresmittelgrenzwert an allen straßennahen Messstellen mit größter Wahrscheinlichkeit nicht erreicht, da die Monatswerte weiterhin eine konstante Abwärtstendenz zeigen.
10. Damit ist die Unverhältnismäßigkeit des zonalen Verbots für Euro 4 Diesel erwiesen, da die Prognose nicht auf überholten Berechnungen der Gesamtwirkungsgutachten, die der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans zugrunde liegen, sondern auf handfesten Messwerten beruht. Es besteht auch kein Grund zu der Annahme dass die schon immer guten Messwerte von den Höhenlagen sich auf die Messwerte im Talkessel negativ auswirken, da selbst in unmittelbarer Nähe der Straßenmessstellen schon immer NO<sub>2</sub>-Werte gemessen wurden, die weit unter dem Grenzwert liegen, auch Am Neckartor.



### C. Ergebnis

Die glaubhaft gemachten Tatsachen rechtfertigen die beantragte Feststellung der aufschiebenden Wirkung.

Die *beantragte/bewilligte* Ausnahmegenehmigung vom Verkehrsverbot *muss erteilt/kann nicht entzogen werden*, weil die durch CORONA drohende Gesundheitsgefahr sich tatsächlich nicht wesentlich geändert hat. Diese Prognose der Mediziner beruht auf Tatsachen und nicht auf einer gesetzlichen Vermutung der Coronaverordnung, die das Ende der Auswirkungen der Pandemie festlegen möchte. Die Corona Verordnung hat nicht denselben gesetzlichen Charakter wie die gesetzliche Vermutung des BImSchG, das den rechtlich bindenden **NO<sub>2</sub>-Grenzwert** festlegt, **ohne** einen Nachweis eines **konkreten** Gesundheitsschadens zu fordern. Die staatliche Pflicht zur Überwachung und Einhaltung des Grenzwerts hat auch nicht denselben hohen Rang wie der Schutz von Leib und Leben, die durch COVID 19 unmittelbar bedroht sind, dessen gefährliche **Wirkung** (Kausalität) feststeht und den Staat zum Schutz verpflichtet und alle Maßnahmen verbietet, die den Bürger am Selbstschutz hindern. Der EuGH hat deshalb zurecht alle auf das BImSchG gestützte Schadenersatzansprüche verneint und hat 1429 Klagen abgewiesen. Die aus dem BImSchG resultierende Verpflichtung zur Überwachung und Einhaltung des Grenzwerts ist nicht vergleichbar mit der Abwehr der **konkreten** Gefahr einer Infektion durch die Corona-Pandemie. Sie bedroht unmittelbar Leib und Leben und erfordert deshalb einen umfassenden (Selbst-)Schutz der nach den inzwischen mit der Pandemie gemachten Erfahrungen zur strikten Vermeidung aller nicht lebensnotwendigen Personenkontakte zwingt, weil bei jedem Kontakt eine Ansteckung durch COVID 19-Viren droht, die sich bei weiteren Kontakten explosionsartig in der Bevölkerung ausbreiten können. Ziel der aktuellen Corona-Verordnung ist allein, die Ansteckungsgefahr durch vermeidbare Kontakte zu vermindern. Die Anweisung des Verkehrsministeriums, mir diesen **gesetzlich** von der **Verfassung** garantierten Selbstschutz zu nehmen, ist deshalb eindeutig rechtswidrig. Diesen **wesentlichen** Unterschied hat das Verkehrsministerium trotz seinen aner kennenswerten Aktivitäten aus dem Blick verloren.

Die Verkehrsverbote für Euro 4 Diesel und die seit vielen Monaten **geplanten** Verbote für Euro5 Diesel beruhen auf überholten, also nicht rechtmäßig festgestellten aktuellen Messwerten und korrekten Prognosen. der **Jahresmittelmesswerte**, die das BVerwG fordert. Der NO<sub>2</sub>-Ausstoß der in Stuttgart zugelassenen geringen Zahl der Euro 4 und 5

Dieseln, der zum vollständigen Besitzentzug führte und deshalb nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gesondert zu berücksichtigen wäre, wurde überhaupt nicht erhoben und amtlich festgestellt.

Alle NO<sub>2</sub>-Messwerte zeigen aus den oben dargestellten Gründen eine **beständig** abnehmende Tendenz, Diese **Tatsache** rechtfertigt nach der gesetzlichen Verhältnismäßigkeitsregel des § 47Abs, 4a BImSchG weder ein zonales Verbot in der gesamten noch in der sogenannten kleinen Umweltzone. Die derzeit verbreiteten weiteren Verbotsergüsse dienen vermutlich der politischen Profilierung, nachdem es nicht gelang den Gerichten die Verantwortung zuzuschieben. Die beiden Regierungsparteien suchen vor der nächsten Wahl bei ihren Anhängern den zweifelhaften „Erfolg“ für sich beanspruchen, wenn das angeblich geplante Verbot ausbleibt, das nach der Rechtsauffassung des BVerwG derzeit unzulässig ist.

Unterschrift