

Ziele des Immissionsschutzgesetzes

Das Immissionsschutzgesetz (ImSchG) dient der **Vorsorge** in der Umweltpolitik. Trotz unsicherer Erkenntnisse über Ursache und Wirkung sollen denkbare Belastungen bzw. Schäden für die Umwelt vermieden oder verringert werden. Das Vorsorgeprinzip ist vom Kausalitätsprinzip zu unterscheiden, bei dem nur Risiken betrachtet werden, deren Ursache und Wirkung wissenschaftlich bewiesen sind.

Bestimmung der Wohngebiete (Schutzgebiete)

Das Schutzgebiet darf nach dem Gesetz nicht zu klein sein; die Festlegung eines sehr großen Gebiets, wie die Umweltzone Stuttgart, die das ganze Stadtgebiet umfasst, ist zulässig. Das Gesetz will verhindern, dass Messwerte über die Gebietsgröße gesteuert werden können.

Schutzziel ist das Wohngebiet und nicht die Kraftfahrer auf der Straße oder die Straßen selbst, die ausdrücklich nicht zum Wohngebiet zählen, auch wenn sie durch das Wohngebiet fahren. Auf den Straßen gelten auch keine Schadstoffgrenzwerte. Bestimmte Arbeitsstätten sind ebenfalls ausgenommen, für die z.B. ein NOX-Grenzwert von $950 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gilt. Die unterschiedlichen Grenzwerte werden vom Umweltbundesamt damit gerechtfertigt, dass Menschen täglich unter arbeitsmedizinischer Betreuung „nur“ acht Stunden am Arbeitsplatz verbringen, während sie der Außenluft volle 24 Stunden täglich ausgesetzt seien. Dieser Vergleich hinkt, da kaum anzunehmen ist, dass sich Menschen ständig außerhalb ihrer Wohnung befinden, und die Luft in Wohnräumen oft erheblich schlechter ist als die Außenluft.

Das Gesetz will allein die Wohnbevölkerung schützen, so der Wortlaut des Gesetzes. Die Schutzmaßnahmen müssen sich also nicht nach der Luftqualität auf den Straßen, sondern allein nach der durchschnittlichen Luftqualität der Außenluft im Wohngebiet richten. Messwerte in Gebäuden sind weder vorgeschrieben noch sinnvoll, zumal die Raumluft in Gebäuden durch Rauchen, Kochen u.a. und nicht allein von der Außenluft beeinflusst wird.

Die Messstelle Am Neckartor wurde einst an der Straße eingerichtet, um mehr über die Entwicklung der Kfz-Emissionen (NOX u.a.) auf den Straßen zu erfahren und Wege zur Verbesserung der Luft im Wohngebiet zu finden. Diese Messstelle ist auch weiterhin nötig. Nach ihren Daten (Beurteilungsschwellen) richtet sich heute die Art der Erfassung der Schadstoffdaten im Wohngebiet. Wenn die NOX-Werte an der Straße eine bestimmte Schwelle überschreiten, müssen im angrenzenden Wohngebiet Schadstoffdaten erhoben werden, deren Genauigkeit (Messen, Berechnen, Schätzen) sich nach der Schadstoffemission an der Quelle (Hautverkehrsstraße) richtet. Wenn die im Wohngebiet ermittelten Schadstoffwerte den vom Gesetz festgelegten durchschnittlichen Jahresgrenzwert ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) überschreiten, müssen außerdem Maßnahmen zur Verbesserung der Luft im Wohngebiet geprüft und ergriffen werden, die nach dem Straßenverkehrsrecht zulässig sind.

Der über der oberen Beurteilungsschwelle ($32 \mu\text{g}/\text{m}^3$) liegende NOX-Wert Am Neckartor in Stuttgart erfordert weitere **Messstationen** und zwar **allein im (Wohn-)Schutzgebiet**; Modellrechnungen oder Schätzungen sind nicht zulässig. Für die Festlegung der Art der Erhebung der Schadstoffdaten, die sich nach dem höchsten an der Schadstoffquelle gemessenen Wert an der Straße richtet, ist die Straßen-Messstation am Neckartor ausreichend. Ihre Messwerte liegen derart weit über den gesetzlichen Schwellenwerten, dass sich eigentlich jede Diskussion über den Ort und die Genauigkeit dieser Messstation verbietet. Außer der zu Unrecht kritisierten Messstelle am Neckartor sind alle direkt an der

Straße aufgestellten Messstellen unnötig, deren Zahl seit 2015 nochmals verdoppelt wurde, obwohl auch diese Messstellen nur die Überschreitung der Schwellenwerte an den Hauptverkehrsstraßen im Schutzgebiet bestätigen, das an die Straße grenzt. Die dort gemessenen NOX-Werte des leicht flüchtigen Gases rechtfertigen aber schon allein nach der allgemeinen Lebenserfahrung nicht die Annahme, dass sie in gleicher Konzentration mit der Luftqualität im ganzen Wohngebiet identisch sind. Deshalb fordert das Gesetz die Feststellung von repräsentativen NOX-Werten, denen die Bevölkerung im Wohngebiet im Durchschnitt ausgesetzt ist.

Die einzige nicht unmittelbar an der Gnesener Straße eingerichtete, zurückgesetzte Messstation weist NOX-Werte aus, die unter dem Grenzwert liegen.

Weitere gesetzlich vorgeschriebene Messstationen zur Bestimmung der **Luftqualität in der Umweltzone** fehlen. Der alte und neue (abgeänderte) Luftreinhalteplan stützt sich allein auf vier an Hauptstraßen gemessene NOX-Werte sowie ein „Gesamtwirkungsgutachten“, das ebenfalls nur Schadstoffdaten für Straßen mit Hilfe eines undurchsichtigen Rechenprogramms schätzte. Dieses Gesamtwirkungsgutachten wurde vom Bundesverwaltungsgericht als rechtswidrig beurteilt, weil es weder deutschem noch europäischem Recht entspricht. Den im aktuellen Luftreinhalteplan angeordneten Fahrverboten fehlt somit die rechtliche Begründung, da die vom Gesetz geforderte Überschreitung des durchschnittlichen NOX-Grenzwerts im Wohngebiet nicht erwiesen ist. Es gibt (noch) keinen einzigen Messwert für das Wohngebiet.

Die im Luftreinhalteplan von der Verwaltung angeordneten Verkehrsverbote können auch nicht mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts gerechtfertigt werden. Das Gericht hat keine Sachentscheidung getroffen, die ihm mit der Sprungrevision bewusst verwehrt wurde; siehe unten.

Wichtige Vorschriften des Immissionsschutzgesetzes (ImSchG)

Zweck dieses Gesetzes ist es, **Menschen in Wohngebieten**, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen (§ 1).

Die zuständige Straßenverkehrsbehörde kann den Kraftfahrzeugverkehr **nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften** beschränken oder verbieten, soweit ein Luftreinhalteplan dies vorsieht. Sie kann den Kraftfahrzeugverkehr nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften auch auf bestimmten Straßen oder in bestimmten Gebieten verbieten oder beschränken, wenn der Kraftfahrzeugverkehr zur Überschreitung der Immissionswerte beiträgt. Dabei sind Verkehrsbedürfnisse, die örtlichen Verhältnisse und die städtebaulichen Belange zu berücksichtigen (§ 40).

Zur Erfüllung von Gesetzen (Rechtsakten) der EG oder EU kann die Regierung mit Rechtsverordnungen Grenzwerte für Immissionen und Emissionen festsetzen. Der Jahresgrenzwert für Wohngebieten beträgt $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (§ 48a).

Vorschriften zur Beurteilung der Luftqualität

Es gelten die in **Anlage 2** Buchstabe A. zu § 12 der VO zum ImSchG für Stickoxyd u.a. festgelegten oberen und unteren **Beurteilungsschwellen** ($32 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr), die mit stationären Messgeräten an der Quelle (Hauptverkehrsstraßen) zu ermitteln sind.

Die Luftqualität der **Außenluft im Wohngebiet** wird für die in § 12 genannten Schadstoffe in allen Gebieten und Ballungsräumen anhand der folgenden sowie in der **Anlage 3** Buchstabe A. zu §§ 12 und 13 der VO zum ImSchG **festgelegten Kriterien** beurteilt:

In allen Gebieten und Ballungsräumen, in denen der Wert der in Absatz 1 genannten Schadstoffe die festgelegte **obere Beurteilungsschwelle** ($32 \mu\text{g}/\text{m}^3$) überschreitet, sind zur Beurteilung der Luftqualität im Wohngebiet **ortsfeste Messungen** durchzuführen. Über diese ortsfesten Messungen hinaus können Messungen Modellrechnungen sowie orientierende Messungen durchgeführt werden, um angemessene Informationen über die räumliche Verteilung der Luftqualität im Wohngebiet zu erhalten. Es sind folgende **Fallgruppen** zu unterscheiden:

1. In allen Gebieten (**wie z.B. in Stuttgart**), in denen der Straßen-Messwert die **obere Beurteilungsschwelle überschreitet**, muss die Luftqualität im Wohngebiet mit **ortsfesten Messgeräten** beurteilt werden. Darüber hinaus können Modellrechnungen sowie orientierende Messungen durchgeführt werden, um angemessene Informationen über die räumliche Verteilung der Luftqualität zu erhalten.
2. In allen Gebieten und Ballungsräumen, in denen der Straßen-Messwert die **obere Beurteilungsschwelle unterschreitet**, kann zur Beurteilung der Luftqualität eine Kombination von ortsfesten Messungen und Modellrechnungen oder orientierenden Messungen angewandt werden.
3. In allen Gebieten, in denen der Straßen-Messwert die für diese Schadstoffe festgelegte **untere Beurteilungsschwelle unterschreitet**, genügen zur Beurteilung der Luftqualität Modellrechnungen, Techniken der objektiven Schätzung oder beides.

Konkrete Bestimmung der NOX-Luftqualität im Wohngebiet

Maßgebend sind die repräsentativen Werte der **Außenluft im Wohngebiet**. Das sind weder die höchsten Messwerte an der Quelle noch die niedrigsten Werte, sondern die **durchschnittlichen** für das ganze Gebiet **repräsentativen NOX-Werte**, denen die Bevölkerung im Gebiet (Umweltzone) ausgesetzt ist.

Der **Mess-Bezugspunkt** ist die NOX-Quelle mit den höchsten Werten, den Achsen der Hauptverkehrsstraßen. Wenn alle Hauptverkehrsstraßen NOX-Werte aufweisen, die weit über der oberen Beurteilungsschwelle liegen, wie in Stuttgart, genügt eine Messstelle an der Straße, die den Höchstwert ausweist (Am Neckartor); eine im Gesetz vorgesehene Qualifizierung der einzelnen Gebiete entfällt, wenn sich die Gebiete nicht wesentlich unterscheiden, wie z.B. in Stuttgart. Die an den Messstellen an der Straße gemessenen Höchstwerte dienen allein dem Ziel, zu bestimmen, ob obere oder untere Beurteilungsschwellen erreicht oder überschritten sind. Wenn die obere Beurteilungsschwelle von $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$ überschritten ist, muss die Luftqualität mit stationären Messstellen **im Wohngebiet** gemessen und ein Luftreinhalteplan aufgestellt werden. Für die Überwachung der Beurteilungsschwellen genügt in der Umweltzone Stuttgart eine einzige Messstelle Am Neckartor; alle übrigen Straßenmessstellen sind entbehrlich. Der Streit um die Messgenauigkeit der Straßenmessstellen (z.B. Am Neckartor) ist völlig unnötig, da die allein maßgebenden Beurteilungsschwellen weit unter den sehr viel höheren Messwerten liegen.

Die Messwerte an der Schadstoffquelle (Hauptstraßen) gehen nicht in die Ermittlung der vom Gesetz geforderten **repräsentativen** Werte ein. Maßgebend sind auch nicht die niedrigsten Werte, die vermutlich am Ort der größten Entfernung von der Quelle gemessen werden. Bei der Bestimmung des repräsentativen Werts ist zu berücksichtigen, dass die vom Bezugspunkt Straße (Schadstoffquelle) aus gemessenen Werte mit dem Quadrat der Entfernung abnehmen. Abhängig von den Quellwerten verringert sich die Dichte schon nach 50-100 Metern bereits so sehr, dass der Wert sich nur noch hinter dem Komma ändert. In dem links und rechts neben der Schadstoffquelle (Hauptverkehrsstraßen) liegenden Wohngebieten sind die NOX-Werte demnach nicht das arithmetische Mittel zwischen Straßenwert und niedrigstem Wert am äußersten Randgebiet, sondern der Wert, der von der Straße aus gemessen, mit zunehmender Entfernung keine wesentliche Änderung des NOX-Werts mehr ergibt und der für mindestens die Hälfte des Gebiets gültig (repräsentativ) ist. Dieser Ort muss laut Gesetz ggfs. mit mobilen, orientierenden Messungen gefunden werden.

Sehr wahrscheinlich liegen die künftig im Wohngebiet zu messenden Werte unter dem Grenzwert, wie in der Gnesener Straße.

Auszug aus dem Luftreinhalteplan für Stuttgart

Entgegen den Vorschriften des ImSchG wird in Stuttgart nicht die durchschnittliche, für das Wohngebiet repräsentative Luftqualität im Wohngebiet, sondern nur die **Luftqualität an vier Hauptverkehrsstraßen** gemessen. Diese Werte sind nach der allgemeinen Lebenserfahrung und den Denkgesetzen niemals repräsentativ für das ganze Schutzgebiet (Umweltzone Stuttgart), denn NOX ist ein flüchtiges Gas, das sich nach den Naturgesetzen mit dem Quadrat der Entfernung vom Straßenrand verdünnt.

Der Luftreinhalteplan sagt wörtlich: Zur Überwachung der Luftqualität werden durch die LUBW verschiedene **dauerhafte** Messstellen in Stuttgart betrieben

3.3.1.1 Am Neckartor (Stuttgart-Mitte)

Der Messpunkt Am Neckartor befindet sich an der B14 vor dem Amtsgericht Stuttgart. Die Gebäude werden etwa gleichmäßig durch Wohnungen und Arbeitsstätten genutzt. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindet sich der Mittlere Schlossgarten mit einem dichten Baumbestand parallel zur Straße; dies begünstigt trotz einseitiger Bebauung den Schluchtcharakter der Straße. In ca. 40 m Entfernung zur Messstation in nordöstlicher Richtung befindet sich die lichtsignalgeregelte Kreuzung (120.000 Kfz/Tag).

3.3.1.2 Hohenheimer Straße (Stuttgart-Mitte)

Die Hohenheimer Straße bildet die Hauptverbindung von der Stuttgarter Innenstadt in Richtung Degerloch und zum Flughafen. In der Mitte der vierstreifig ausgebauten Straße fährt die Stadtbahn. Der Messpunkt liegt stadtauswärts an der ansteigenden Straßenseite in der Nähe der Stadtbahnstation Dobelstraße. Die dichte, mehrstöckige Wohnbebauung bildet eine ausgeprägte Straßenschlucht.

3.3.1.3 Arnulf-Klett-Platz (Stuttgart-Mitte)

Die Verkehrsmessstation am Arnulf-Klett-Platz liegt vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof. Im größeren Umkreis um die Messstation befinden sich vor allem Handel und Arbeitsstätten sowie der Schlossgarten als Erholungsmöglichkeit.

3.3.1.4 Waiblinger Straße (Stuttgart-Bad Cannstatt)

Der Messpunkt liegt an der zugunsten des Radverkehrs umgestalteten zweistreifigen Waiblinger Straße. Durch die geschlossene Bebauung wird eine weite Straßenschlucht gebildet.

3.3.1.5 Gnesener Straße (Stuttgart-Bad Cannstatt) – **Städtische Hintergrundmessstation**

Der Standort für den Hintergrund zeichnet sich durch dichte Bebauung aus. Allerdings befindet er sich nicht in unmittelbarer Verkehrsnähe und ist auch nicht von Straßenschluchten oder anderen Bebauungen unmittelbar **beeinflusst**. Sie wird bereits seit 1981 als Teil des Landesmessnetzes betrieben.

3.3.2 Sondermessstellen seit August 2015 an fünf neuen Standorten: Hauptstätter Straße (Stuttgart-Süd), Stadtgarten (erst seit März 2016 Stuttgart-Mitte), Heilbronner Straße (Stuttgart-Nord), Schwabstraße (Stuttgart-West) und Ludwigsburger Straße (Stuttgart-Zuffenhausen).

Auch in der Nähe der Messstelle Am Neckartor sind seit August 2015 weitere Profilmesspunkte zur Bestimmung von Stickstoffdioxid (NO₂) eingerichtet, um Infos von der räumlichen Verteilung der Stickstoffdioxidkonzentration zu erhalten.

Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts

Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts äußerte sich nur zur allgemeinen Zulässigkeit und Verhältnismäßigkeit von Verkehrsverboten. Über diese Feststellung hinaus entfaltet es keine Rechtskraft.

Das Gericht konnte wegen der vom Land mit der sogenannten Sprungrevision bewusst verhinderten Sachaufklärung nur die rechtliche Zulässigkeit von Verkehrsverboten prüfen. Das Urteil enthält, abweichend vom Urteil der Vorinstanz, nur konkrete Grundsätze zur Beurteilung der Verhältnismäßigkeit, die von der Verwaltung zu beachten sind. Wegen der verhinderten Sachaufklärung fehlen im Urteil Ausführungen zu der vom Gesetz geforderten Überschreitung der NO_x-Grenzwerte im Wohngebiet. Der streitige Luftreinhalteplan enthält nur die an vier Hauptstraßen gemessenen NO_x-Daten, die nach dem Gesetz, das NO_x-Daten aus dem Wohngebiet fordert, kein Fahrverbot begründen können.

Das Land wurde durch das Urteil auch nicht verpflichtet, einen Luftreinhalteplan zu erstellen, der auf NO_x-Daten beruht, die am Rande des Schutzgebiets an den Hauptverkehrsstraßen gemessen wurden, die keineswegs für ganz Stuttgart (Umweltzone) repräsentativ (typisch) sind. Die vom Gesetz geforderten Messwerte für das Wohngebiet (Tatsachen) unterliegen als solche niemals der Rechtskraft. Sie müssen vielmehr vorschriftsgemäß mit stationären Messstellen im Schutzgebiet erhoben werden. Bis heute fehlen aber im Schutzgebiet (Wohngebiet) die entsprechenden Messstellen. Nach Presseverlautbarungen vom 20.02.2019 sollen nach Vereinbarungen des Koalitionsausschusses zwar weitere Messstellen eingerichtet werden, wobei aber offen blieb, ob diese an den Hauptverkehrsstraßen oder im Wohngebiet eingerichtet werden.

Es muss deshalb abgewartet werden, ob die neuen Messstellen, die erstmals im Wohngebiet aufgestellt werden, Messergebnisse zeigen, die über dem Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahr liegen. Frühestens nach Ablauf eines Jahres nach Installation der Geräte im Wohngebiet kann also beurteilt werden, ob ein Fahrverbot berechtigt ist.

Das Bundesverwaltungsgericht konnte somit außer dem von der Verwaltung zu beachtenden Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nur noch feststellen, dass die dem Luftreinhalteplan beigefügte Gesamtwirkungsanalyse weder europäischem noch deutschem Recht entspricht. Das Gericht will damit sagen, dass die auf Berechnungen beruhenden Daten, die sich allein auf Straßen beziehen, in zweifacher Hinsicht nicht dem Gesetz entsprechen:

Es sind **erstens** keine gemessenen Daten, denn das Gesetz schreibt diese Erhebungsart vor, wenn an der NOX-Schadstoffquelle (z.B. Am Neckartor) Werte gemessen werden, die nach dem Gesetz die sogenannte obere Beurteilungsschwelle mit $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$ überschreiten.

Zweitens: Die nur für Straßen des Gebiets errechneten Werte entsprechen nicht den Durchschnittswerten des Wohngebiets. Das Gesetz spricht ausdrücklich von Werten, die für das Wohngebiet „repräsentativ“ (typisch) sind. Nach den physikalischen und allgemeinen Denkgesetzen sind leicht flüchtige, an Straßen gemessene NOX-Werte nicht identisch (repräsentativ) mit den ausgedünnten Werten im Wohngebiet selbst.

In einem Rechtsstaat werden alle Verwaltungsmaßnahmen, auch solche, die gerichtlich überprüft und korrigiert wurden, wegen des herrschenden Gewaltenteilungsprinzips von den zuständigen Verwaltungsbehörden erlassen. Es ist selbstverständlich, dass alle Behörden hierbei den Grundsatz der Rechtmäßigkeit zu beachten haben. Die Verwaltung musste vom Gericht also nicht angewiesen werden, dass sie sich bei der gerichtlich angeordneten Änderung des Luftreinhalteplan nach dem Gesetz und den für ganz Stuttgart im Wohngebiet maßgebenden repräsentativen NOX-Werten zu richten hat, die mangels Messstellen noch immer nicht vorhandenen sind.

Das Urteil begründet auch keine Rechts-Vermutung, dass im Wohngebiet die NOX-Werte überschritten werden. Tatsachen und Vermutungen über Tatsachen entfalten keine Rechtskraft. Sie können notfalls nur nach entsprechender Beweiserhebung, die vom Land verweigert wurde, in einer Sachentscheidung festgelegt werden. Auch Rechtsansichten und rechtswidrige Weisungen von Ministern oder Vorgesetzten begründen kein Recht.

Jeder kann erkennen, dass Messwerte (z.B. vom Neckartor) nicht für den weit entfernten Teilort Plieningen gelten können. Nicht die Messwerte vom Neckartor (und die der anderen Straßenmessstellen) werden beanstandet, wie noch immer behauptet wird, sondern die Behauptung, diese Messwerte seien für die gesamte Umweltzone ohne Nachprüfung gültig. Es muss nicht an jedem Ort gemessen werden. Auf die Erhebung der vorgeschriebenen repräsentativen durchschnittlichen Messwerte für die ganze Umweltzone Stuttgart kann und darf aber nicht einfach nach Gutdünken verzichtet werden. Ein derartiges Verhalten würde gegen das in der Verfassung verankerte Willkürverbot und gegen geltendes Recht verstoßen. In der jetzigen Fassung des Luftreinhalteplans, der sich allein auf Messwerte am Rande von Hauptstraßen/Wohngebieten stützt, ist deshalb jede Maßnahme (z.B. Verkehrsverbot) rechtswidrig, solange nicht durch stationäre Messwerte nachgewiesen ist, dass im ganzen Wohngebiet (Umweltzone) im Durchschnitt NOX-Werte vorliegen, die den Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ überschreiten.

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hat vor dem Bundesverwaltungsgericht gegen das Land BW keine erfolgreiche Sachentscheidung, sondern nur ein (Rechts-)Urteil zur Frage der Begründung der Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen 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 zurückgenommen. Eine Entscheidung des Verwaltungsgerichts Wiesbaden vom September hatte ein großflächiges Fahrverbot in Frankfurt für ältere Autos zunächst mit Euro-4-Diesel u.a. vorgesehen. Die DUH hatte wegen der Überschreitung von Stickoxidgrenzwerten gegen Hessen geklagt. Der Verwaltungsgerichtshof hatte «ernstliche

Zweifel an dessen Richtigkeit». (Aktenzeichen 9 A 2037/18.Z und 9 B 2118/19). Eine Überschreitung von Schadstoff-Grenzwerten in der Luft führe nicht automatisch zur Verhängung von Fahrverboten, sagte ein VGH-Sprecher. Denn weder das Immissionsschutzgesetz noch die zugrunde liegende EU-Richtlinie verpflichteten das Land, Schadstoffe auf Straßen zu minimieren. Stattdessen gehe es um die Einhaltung eines durchschnittlichen Stickstoffdioxid-Grenzwertes im Schutzgebiet.

Verwarnungen und abgelehnte Ausnahmegenehmigungen

Es ist äußerst unwahrscheinlich, dass alle Bürger widerspruchslos Verwarnungen der Verkehrspolizei hinnehmen werden, die „verbotswidrig“ in der Umweltzone fahren. Dasselbe gilt für abgelehnte Ausnahmeanträge. Sie alle werden den Rechtsweg beschreiten und auch die Gerichte anrufen, die den Luftreinhalteplan aus den dargestellten Gründen als rechtswidrig betrachten müssen.

Die Eigentümer und Halter der Stuttgarter Fahrzeuge werden den rechtswidrigen Eingriff der Verwaltung ebenfalls nicht entschädigungslos hinnehmen. denn die vom Bundesverwaltungsgericht aufgestellten Grundsätze gelten nicht für rechtswidrige (nicht mit Messwerten aus dem Wohngebiet) begründete Maßnahmen. Alle vom Verbot betroffenen Stuttgarter haben somit für die gesamte Dauer des Verbots Anspruch auf Nutzungsausfallentschädigung nach Maßgabe der Tabellen, die Versicherer im Schadenfall anwenden. Es ist also mit horrenden Schadenersatzsummen zu rechnen.

Selbst wenn nach der Einrichtung von Messstellen im Wohngebiet die ersten Messwerte die Überschreitung der Grenzwerte ergeben würden, wären diese Messergebnisse nicht sofort, sondern erst nach Ablauf eines Jahres gültig. Aus all diesen Gründen wäre es keine Schwäche, sondern ein Gebot der Vernunft, dieses rechtswidrige Fahrverbot auszusetzen, bis aufgrund vorgeschriebener Messungen feststeht, wie stark die Luft im Wohngebiet in Stuttgart tatsächlich mit NOX belastet ist.

Schlussfrage: Warum wurde eine Sachentscheidung des Gerichts verhindert? Wer hat die große Zahl von sinnlosen Straßenmessstellen angeordnet und hat das sehr teure, aber mit geltendem Recht nicht vereinbare Gesamtwirkungs-Gutachten bei einer Privatfirma angefordert, die sowohl die rechtliche Beurteilung des Sachverhalts, als auch alle Vorschläge zu möglichen Maßnahmen ausarbeitete und damit die Aufgaben der nach der Verfassung zuständigen Verwaltung in vollem Umfang übernommen hat?

Die Privatisierung von Aufgaben, die zum Kernbereich der staatlichen Daseinsvorsorge in vorhandenen Verwaltungsstrukturen gehören, erweist sich in vielen Bereichen zunehmend als problematisch.