

## Fakten:

1. Die Berechnungen, auf Grund derer die Verwaltung Fahr- und Verkehrsverbote erließ, sind fehlerhaft.
2. In den letzten 20 Jahren hat sich die Luftqualität in Stuttgart um 70% verbessert!
3. Eine Mobilitätswende beginnt man mit einer kreativen Angebotserweiterung z.B. des ÖPNV, und nicht mit Fahrverboten.
4. Die Wissenschaft und die Epidemiologen sind sich bezüglich der Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxide nicht einig.
5. Der Diesel-Betrugs-Sachverhalt hat mit den Fahr- und Verkehrsverboten für Dieselfahrzeuge unterhalb der Euronorm 5/V nichts zu tun.
6. Nachrüstsysteme werden voraussichtlich erst ab frühestens Mitte 2019 verfügbar sein. Dann müssen sie aber auch noch eingebaut werden. Die Nachrüstung konzentriert sich dabei nur auf Euro 5/V, nicht Euro 4/IV.
7. Dieselfahrzeuge der Euro-Schadstoffklasse 6d-Temp sind erst seit Oktober 2018 bestellbar und verfügbar.
8. Die wenigen P+R-Parkmöglichkeiten in und um Stuttgart sind heute schon überfüllt. Wo sind die Konzepte und Planungen für weitere Parkmöglichkeiten?
9. Die neue Schnellbuslinie X1 ist ein Rohrkrepieler! Der Bus ist über die volle Betriebszeit nur mit wenigen Personen besetzt.
  - Er ist übrigens auch mit einem Dieselmotor ausgerüstet.
  - Er fährt am Neckartor vorbei. Wie kann ein PKW-Nutzer auf die Linie X1 umsteigen?
  - Es gibt keine Parkmöglichkeiten an der Haltestelle Cannstatt Wilhelmsplatz.

**Andere Städte hatten mit ihrer Verwaltung mehr Glück. Man blicke hier nur z. B. nach München.**

## Ausblick:

**Und wenn es dann zu weiteren Fahrverboten** kommt, wird die Verwaltung wieder wie immer behaupten, dass Gerichte diese Fahrverbote angeordnet haben: „man könne ja nicht anders ...“

- Damit wird wieder vom Versagen der eigenen Verwaltung abgelenkt.
- Leidtragende sind die Besitzer von Dieselfahrzeugen, vom Diesel der Euronorm 4/IV angefangen.
- Wenn die Steuern nicht mehr im bisherigen Umfang fließen, weil der Exportmotor Automobilindustrie nicht mehr funktioniert, werden viele Leistungen unseres Sozialstaates nicht mehr finanzierbar sein. **In Folge werden Arbeitsplätze abgebaut und Firmen wandern ab.**

**Und es ist schon heute absehbar, dass es nach dem Feldzug gegen den Diesel weitergehen wird:**

- Elektroautos sind keine „emissionsfreien“ Fahrzeuge. Große Probleme bestehen bei der Rohstoffgewinnung für Batterien, Reichweite und Winteranfälligkeit der Fahrzeuge, Versorgungssicherheit der Stromnetze, Brandgefahr, Entsorgung der Batterien. Die als Alternative angepriesenen Elektroautos sind für den Normalbürger weder erschwinglich noch alltagstauglich.
- Die Regierung will eine Verkehrswende herbeiführen, ohne durch Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs die Voraussetzung dafür geschaffen zu haben. Da dies nicht funktionieren kann, arbeitet sie mit falschen Zahlen.
- Die Verbotspolitik gegen den Diesel, den Benziner, den Verbrennungsmotor, gegen Öl- und Gasheizungen, wegen Feinstaub und CO<sub>2</sub> hat unter Grün/Schwarz erst begonnen.
- So heißt es: „Ab dem Jahr 2030 wollen wir nur noch abgasfreie Neuwagen zulassen. Das ist eine mutige Vision. Denn heute gibt es noch nicht viele Elektroautos auf deutschen Straßen.“ (vgl. [www.gruene.de](http://www.gruene.de)). **Schauen Sie also in die Parteiprogramme!**

### Kontakte:

[www.kein-diesel-fahrverbot-stuttgart.de](http://www.kein-diesel-fahrverbot-stuttgart.de)

[www.dieseldemo.de](http://www.dieseldemo.de)

[www.fahrverbot-nein-danke.de](http://www.fahrverbot-nein-danke.de)

Facebook: Kein Diesel-Fahrverbot in Stuttgart

V.i.S.d.P.: Siegfried Facht, Sprollstr. 31 A, 70597 Stuttgart



## Eine Bestandsaufnahme

Seit 11. Januar 2019 wird demonstriert

Was hat sich bewegt?

Was wurde offenbar?

Was liegt immer noch im Argen?

## Was wurde offenbar?

Das Verhalten des Landes und der Stadt hat unendlichen Schaden für Autofahrer und für den Wirtschaftsstandort Stuttgart verursacht.

Die in Stuttgart Bad Cannstatt aufgestellte Messstelle für den städtischen Hintergrund lieferte 30 µg/m<sup>3</sup> NOx für 2017, für 2018 - nach vorläufigen Ergebnissen - 27 µg/m<sup>3</sup> NOx. Die Luft in Stuttgart ist also besser als im Gesetz gefordert. NOx ist in unserer Atemluft nur in einer Konzentration von weniger als 30 millionstel Gramm pro Kubikmeter. Überschreitungen des Grenzwertes von 40 µg/m<sup>3</sup> NOx gibt es nur in einem schmalen Bereich entlang von Hauptverkehrsstraßen und überwiegend an Stellen, an denen sich kaum Fußwege befinden. **Ein Zonenverkehrsverbot lässt sich damit auf alle Fälle nicht mehr begründen.**

Die richtige Auslegung der 39. BImSchV stellt wohl nicht nur die Verwaltung, sondern auch die Justiz vor Probleme.

- Im 7. Absatz der 39. BImSchV Anlage 3 C ergibt sich, dass verkehrsbezogene Probenahmestellen mindestens 25 Meter vom Fahrbahnrand **verkehrsreicher Kreuzungen** entfernt sein müssen. Als verkehrsreiche Kreuzung gilt eine Kreuzung, die den Verkehrsstrom unterbricht und gegenüber den restlichen Straßenabschnitten Emissionsschwankungen (durch Stop-and-go-Verkehr) verursacht. ....
- **Was heißt das für das Neckartor?** Weil sich dort der Rückstau sehr weit in beide Richtungen auf der Hauptachse bildet, zählt zur verkehrsreichen Kreuzung ein längerer Straßenabschnitt (Emissionsschwankungen durch Stop-and-go-Verkehr).
- Daraus folgt: Innerhalb des Bereichs, wo sich regelmäßig Stop-and-go-Verkehr bildet, können Messstationen nicht aufgestellt werden, weil erhöhte Emissionsschwankungen auftreten. **Die Messstation am Neckartor steht somit falsch.** Auch der TÜV hat bei seiner Überprüfung der Messstelle diese Problematik erkannt, hat aber dann die **Bestimmung** der BImSchV umgedeutet und als „Abstand von verkehrsreichen Kreuzungen“ interpretiert. Nur mit dieser Umdeutung konnte er dann die korrekte Aufstellung der Messstelle bescheinigen.

Die Landesregierung beruft sich zur Begründung des Fahrverbots zu Unrecht auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 22. Februar 2018 - 20187 C 30.17,

- das sich auf den alten (aufgehobenen) Luftreinhalteplan bezieht. Es erging auch 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 aktuellen 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.“

In der **Ergänzung der 3. Fortschreibung** des Luftreinhalteplans wird die Busspur weiter ausgebaut und bei Feinstaubalarm werden für **Dieselfahrzeuge der Euronorm 5/V streckenbezogene Fahrverbote** eingeplant.

### Positiv ist

- Die neue Straßenbahnlinie U16 von Fellbach nach Giebel ist jeden Morgen und Abend sehr gut besetzt und wird gut angenommen.
- Die VVS-Tarifreform im April senkt die sehr hohen ÖNPV-Fahrpreise in Stuttgart. Danke dafür! Das ist der richtige Weg in Richtung saubere Luft! Bekanntermaßen reicht dies aber noch nicht ...

## Was ist schief gelaufen, in diesem grün/schwarz regierten Lande BW?

Es rächt sich,

- dass das Land beim **Vergleich** vom 26.04.2016 (13 K875/15) wesentliche Interessen der Allgemeinheit vernachlässigt und auf die Berufung verzichtet hat,
- dass dem Verwaltungsgericht Messdaten präsentiert wurden, die fragwürdig erhoben und fragwürdig berechnet wurden,
- dass **Messstellen** an ungeeigneten Orten aufgestellt wurden,
- dass eine Verwaltung sich durch **Rechtsmittelverzicht** nicht dem Gemeinwohl verpflichtet fühlte,
- dass ein Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> für 6000 **NOx-Tote** verantwortlich gemacht wurde, die es gar nicht gab und auch nicht gibt,
- dass die EU-Kommission und das EU-Parlament nie der Frage nachgegangen sind, wie ein solcher **Richtwert (WHO)** für NOx zur Grundlage eines EU-Grenzwertes werden konnte,
- dass niemand nachhakte, dass die **USA** mit ihrer strengen Umweltgesetzgebung 103 µg/m<sup>3</sup> NOx festlegten. Das ist mehr als das 2,5-fache des EU-Grenzwertes,
- dass das **Gesamtwirkungsgutachten** von Messwerten der Straßenmessstellen ausging, die dann auf die ganze Umweltzone hochgerechnet wurden,
- dass bei der **Bewertung der Schadstoffbelastung** die Messergebnisse der Hintergrundmessstellen unzureichend berücksichtigt wurden,
- dass der Koalitionsausschuss, nachdem **Versäumnisse** im Gespräch im Staatsministerium nachgewiesen wurden, in „Aktionismus“ verfiel und weitere 38 Messstellen in Stuttgart aufstellen wird, was so in der BImSchV nicht vorgesehen ist.