

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

Wir leben in einem Rechtsstaat. Auch die Regierung in Baden-Württemberg beruft sich ständig auf das Recht. Allmählich kommen aber Zweifel auf, ob es sich hierbei um reine Lippenbekenntnisse handelt, wenn wir Bürger sehen, dass bei den verordneten Fahrverboten mit zweierlei Maß gemessen wird.

Die bundesweit klagende Deutsche Umwelthilfe (DUH) hat vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart ein Fahrverbot erstritten, das sich auf NOX-Daten stützt, die ausschließlich an stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen erhoben wurden und deshalb über dem Jahresgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ lagen, obwohl das Immissionsschutzgesetz eindeutig vorgibt, dass für das Wohngebiet die NOX-Daten nicht direkt an der Straße, sondern im Wohngebiet (Umweltzone) an Orten zu erheben sind, die für die Luftqualität im Wohngebiet im Durchschnitt repräsentativ (typisch) sind. 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 führen. Auf den Straßen gelten auch keine Schadstoffgrenzwerte. (Anlage 3 Buchst. A. Ziffer 2b und c zu den §§ 2, 3, 13, 14 und 21 der VO zum BImSchG).

Unter Missachtung dieser gesetzlichen Vorgaben hat der rechtskundige Vertreter des Landes (und nicht die DUH) im Termin vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart vorgetragen, dass die an vier stark befahrenen Hauptstraßen gemessenen NOX-Daten für die ganze Umweltzone (Stadtgebiet) repräsentativ (typisch) seien. Selbst ein Laie hätte erkennen können, dass die Luft an der Quelle der Autoabgase (am Neckartor oder den anderen drei Hauptstraßen) niemals der durchschnittlichen Luftqualität im Wohngebiet entsprechen kann.

Das Verwaltungsgericht, das den Sachverhalt eigentlich von Amtswegen hätte ermitteln müssen (§ 86 VwGO), ging von der Richtigkeit dieser falschen Angaben aus und begründete damit sein Urteil. Es ließ aber aufgrund nicht unberechtigter Zweifel die Berufung zum Verwaltungsgerichtshof mit dem ausdrücklichen Hinweis zu, dass das Urteil sich ausschließlich auf die Angaben des Landes stütze. Die in der Berufungsinstanz mögliche Überprüfung der NOX-Daten, die zwangsläufig zu einer Korrektur des Urteils hätte führen müssen, wurde von der Landesregierung wiederum bewusst verhindert. Die ohne Überprüfung der NOX-Angaben erfolgte rein rechtliche Überprüfung des Urteils durch das Bundesverwaltungsgericht ergab erwartungsgemäß, dass die gesetzlichen (nicht aber die tatsächlichen) Voraussetzungen für das Fahrverbot aufgrund der falschen Angaben des Landes erfüllt waren. Das Revisionsgericht war nach § 132 VwGO an die sachlichen Feststellungen der Vorinstanz gebunden. Auch dies war dem Land bekannt.

Die Verwaltung steht nicht über dem Gesetz, sondern ist an Gesetz und Recht gebunden. Dieser höchste Verfassungsgrundsatz (Grundgesetz Art. 20 Abs. 2 und 3) ist die Richtschnur des staatlichen Handelns. Das Land wurde demnach durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts nicht verpflichtet, einen (rechtswidrigen) Luftreinhalteplan zu erstellen und Fahrverbote zu verhängen, die auf falschen NOX Daten beruhen, die am Rande des Schutzgebiets an den Hauptverkehrsstraßen gemessen wurden. Messwerte (Tatsachen) unterliegen außerdem niemals der Rechtskraft. Sie können sich ändern und müssen deshalb ständig mit stationären Messstellen im Schutzgebiet erhoben werden, wenn die obere Beurteilungsschwelle der Station am Neckartor überschritten ist.

Nachdem Demonstranten in Besprechungen in Ihrem Hause auf diese Versäumnisse hingewiesen hatten, hat die Verwaltung in diesen Tagen mit der Aufstellung der erforderlichen Messstellen begonnen. Es gibt aber bereits erste Anzeichen dafür, dass diese möglichst verkehrsnah platziert werden. Die repräsentativen durchschnittlichen NOX-Werte im Schutzgebiet müssen in ausreichender Entfernung zur Schadstoffquelle (Hauptverkehrsstraßen) gemessen werden; denn die Maximalwerte an der Schadstoffquelle verdünnen sich nach den physikalischen Gesetzen mit zunehmender Entfernung nicht linear, sondern im Quadrat.

Das von den Messstellen abzudeckende Gebiet darf nach dem Gesetz nicht zu klein bemessen sein. Das Gesetz will damit verhindern, dass Messwerte über die Gebietsgröße gesteuert werden können. Der Plan, insgesamt 40 weitere Messstellen einzurichten, dient offensichtlich keineswegs der Bestimmung der durchschnittlichen NOX-Werte im Wohngebiet. Diese große Zahl ist in keiner anderen deutschen Großstadt zu finden. Sie liegt auch weit über den Vorgaben des Immissionsschutzgesetzes, das bei einer Einwohnerzahl von 750 bis 999tausend Einwohnern von einer Richtgröße von 3 (drei) Messstellen im Schutzgebiet ausgeht (Anlage 5 zu den §§ 14 und 15), sofern der maximale Wert der oberen Beurteilungsschwelle von $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$ überschritten wird, der lt. Gesetz, wie erwähnt, am Ort der höchsten NOX-Werte am Neckartor zu messen ist. Dieser Wert wird dort mit über $70 \mu\text{g}/\text{m}^3$ um mehr als das Doppelte überschritten. Der noch immer herrschende Streit um die Messgenauigkeit dieser Messstelle, der von Emotionen getragen immer wieder aufflammt, erübrigt sich also nach einem Blick ins Gesetz.

Rechtsgrundlose Fahrverbote sind Unrecht. Sie müssen umgehend aufgehoben oder zumindest ausgesetzt werden, nachdem die Verwaltung auf die fehlenden Messstellen am 20.02.2019 hingewiesen wurde. Bei weiteren Verzögerungen muss von einer vorsätzlichen, sittenwidrigen Schädigung gesprochen werden, die vor allem sozial Benachteiligte trifft.

Das Land hat viel Geld ausgegeben für ein sinnloses Gesamtwirkungsgutachten zur rechtlich unzulässigen Schätzung von Schadstoffdaten entlang von Straßen. Jetzt sollen in einer fragwürdigen Beschaffungssorgie Messstellen im Übermaß eingerichtet werden, um die Aufhebung der Fahrverbote zu umgehen. Redliche Bürger, die zu arm sind, um Anwälte und Gerichte zu bezahlen, werden um ihr gutes Recht betrogen, das ihnen nach dem Gesetz zusteht. Da ich nach meinem Antrag vom Dezember vergangene Jahres, den ich bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde in Stuttgart gestellt hatte, nichts hörte und aufgrund von Presseberichten auch nicht mehr annehmen durfte, eine positive Nachricht zu erhalten, erhob ich beim Regierungspräsidium Widerspruch gegen das Fahrverbot, und erhielt lediglich die lapidare Nachricht, die einen juristische Laien zur Verzweiflung gebracht hätte:

„Die Umsetzung des im Luftreinhalteplan festgelegten Verkehrsverbots erfolgt durch die ... entsprechenden Verkehrsschilder durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Der Luftreinhalteplan selbst ist nur verwaltungsintern bindend. Dementsprechend kann der ... Betroffene den Luftreinhalteplan selbst nicht unmittelbar angreifen. Ein Einspruch gegen die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans selbst ist daher rechtlich nicht möglich.“

Erst auf Nachfrage, ob damit auch mein Ausnahmeantrag abgelehnt sei, erhielt ich die Nachricht, dass dafür die Unterbehörde in Stuttgart zuständig sei. Das schreibt die gesetzlich zuständige Widerspruchsbehörde. Der rechtsunkundige Bürger wird also eiskalt abgewiesen und mit seinem Problem allein gelassen. Man will noch nicht einmal den unmissverständlich geäußerten Willen (Aussetzung des Fahrverbots) zur Kenntnis nehmen. Das ist ein Armutszeugnis, bei allem Verständnis für die aus politischen Gründen verursachte starke Arbeitsbelastung der Behörde. Wenn der Bürger danach beim Verwaltungsgericht in Stuttgart klagt, wird ihm womöglich noch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts serviert, das zwar die Rechtmäßigkeit der Verkehrsschilder sowie die Möglichkeiten für ein Fahrverbot rechtskräftig festgelegt und bestätigt hat, aber nicht das Fahrverbot selbst, das allein die Verwaltung zu verantworten hat. Schließlich steht ihm, dem Bürger nach schlechter Beratung und Ausschöpfung des Rechtswegs noch der Gang zum Bundesverfassungsgericht oder zum EuGH zu, der dann endlich nach Jahren feststellen wird, dass Fahrverbote nach § 40 Immissionsschutzgesetz nur zulässig sind, wenn in einem Schutzgebiet die NOX-Jahres-Grenzwerte überschritten sind. In Stuttgart ist dies z.Zt. eindeutig nicht erwiesen, weil noch nicht einmal die wenigen notwendigen Messstellen vorhanden sind. Das Fahrverbot kann aber nicht ohne jeden Rechtsgrund sozusagen auf Verdacht aufrechterhalten werden, bis die gesamte, völlig unnötige Beschaffung der 40 Geräte abgeschlossen ist. Frühestens in einem Jahr nach der Installation der Messstellen im Wohngebiet kann dann rechtmäßig festgestellt werden, ob die NOX

Jahresgrenzwerte überschritten sind. Die verantwortlichen Stellen hoffen, dieses Ziel durch kleinräumige Platzierung von Messstellen an straßennahen Orten erreichen zu können. Ein absolut rechtswidriges, vielleicht sogar sittenwidriges Vorhaben, das der Verwaltung nach dem Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung strikt verboten ist.

Die DUH als nicht vom Verbot betroffener Verein konnte den gesetzlichen Anspruch auf Erlass des Fahrverbots gegenüber dem Staat problemlos (sogar mit unrechtmäßigen Daten) geltend machen und einklagen. Der betroffene Bürger hat nach Auffassung des Landes noch nicht einmal das Recht auf unverzügliche Beseitigung des Unrechts. Er wird bewusst und gewollt auf einen langen Instanzenweg verwiesen.

In einem Rechtsstaat werden alle Verwaltungsmaßnahmen, auch solche die gerichtlich überprüft und korrigiert wurden, wegen des bei uns herrschenden Gewaltenteilungsprinzips von den zuständigen Verwaltungsbehörden erlassen. Es ist selbstverständlich, das alle Behörden hierbei den Grundsatz der Rechtmäßigkeit zu beachten haben. Rechtswidrige Weisungen von Ministern oder Vorgesetzten begründen kein Recht.

Die DUH hat aus den erwähnten Gründen nach der Berufung des Landes Hessen gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Wiesbaden vor kurzem seine 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 Deutsche Umwelthilfe 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 Immissionschutzgesetz 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.

Alle vom Verbot betroffenen Stuttgarter haben wegen der unbestreitbaren Rechtswidrigkeit des Fahrverbots für die gesamte Dauer des Verbots Anspruch auf Nutzungsausfallentschädigung. Aus all diesen Gründen wäre es keine Schwäche, sondern ein Gebot der Vernunft, dieses rechtswidrige Fahrverbot sofort aufzuheben. Wenn Sie es wegen des Koalitionsfriedens nicht können, wird es das Verwaltungsgericht anordnen.

Niemand muss Ihnen sagen, dass Sie als Chef der Regierung nicht über dem Recht und der Verfassung stehen. Mit der Missachtung des Rechts wird die Axt an die Wurzel unseres Rechtsstaats gelegt und der Rechtsfrieden gestört. Der zivile Ungehorsam wird weiter wachsen, worauf Extremisten schon lange warten. Sie schaden Ihrem Ansehen und auch dem Umweltschutz, wenn Sie dem Druck einiger Eiferer nachgeben, die den Umweltschutz als unabdingbar überhöhen, dabei aber die vielfältigen Zielkonflikte nicht erkennen (wollen), die Ihnen alle bekannt sind. Klimaschutz ist wichtig und richtig, solange das vom Bundesverwaltungsgericht gar nicht in den Blick genommene, noch viel wichtigere zwischenmenschliche Klima erhalten bleibt und nicht weiter vergiftet wird. Ihr Verkehrsminister hat recht, wenn er sagt, dass man nicht Brücken bauen und gleichzeitig darüber fahren kann. Er könnte durchaus noch viel mehr Brücken bauen. Wer nachdenkt, weiß, dass Sie eine schwere Bürde tragen und nicht jeden Wunsch erfüllen können. Ich hoffe aber, dass es Ihnen trotzdem gelingt, ein paar angenehme Stunden in der aufblühenden Natur zu finden, wo es wie im richtigen Leben gilt, das Echte von Falschen zu unterscheiden und Scheinblüten zu erkennen.

Mit freundlichen Grüßen

19.03.2019 gez. J. Sakkaros