

Joannis Sakkaros  
Rotebühlstr 89  
70178 Stuttgart

Regierungspräsidium Stuttgart  
Ruppmannstr. 21

70565 Stuttgart

2. Mai 2019

### **Stellungnahme zur Ergänzung der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans zur Minderung der PM 10- und NO<sub>2</sub> –Belastung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

1. **Nach der-39. BImSchV Anlage 3 Punkt C** über die „Kleinräumige Ortsbestimmung der Probenahmestellen“ steht fest, dass „...vom Fahrbahnrand verkehrsreicher Kreuzungen (Probenahmestellen) mindestens 25 Meter 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...**“.
  - 1.1. Die Probenahmestelle am Neckartor steht unbestritten an einer „Verkehrsreichen Kreuzung“. Sie befindet sich aber nicht 25 m vom Fahrbahnrand sondern weniger als 3 Meter von ihm entfernt. Eine Grundlagenuntersuchung der LUBW zeigt, dass zur Vermeidung der lokalen Einflüsse durch den **Stop-und-go-Verkehr** die Station 25 Meter vom Fahrbahnrand entfernt aufgestellt sein **muss**. Es darf nicht willkürlich ein Referenzpunkt im Kreuzungsbereich gewählt werden. Eine solche Interpretation, die Abstandsangabe in Bezug auf den Schnittpunkt der Fahrbahnränder so zu beurteilen, ist willkürlich und sachlich falsch. Die Messwerte dürfen daher nicht zur Beurteilung herangezogen werden.
  - 1.2. Die Hintergrundbelastung mit NO<sub>x</sub> hat laut Anlage 2<sup>1</sup> zur Ergänzung der dritten Fortschreibung des Luftreinhalteplanes im Jahr 2019 28,7 µg/m<sup>3</sup> (2018: 33,2 µg/m<sup>3</sup>) betragen. Damit lagen diese Werte um 7 µg/m<sup>3</sup> unter den in der 3. Fortschreibung angenommenen Werten von 35,7 µg/m<sup>3</sup>. Gemessen wurden laut LUBW im Jahresmittel 2018 in der Schubartstrasse MP5 ein noch geringerer Wert: 26 µg/m<sup>3</sup> (Anlage1) Die LUBW bezeichnet diesen Messpunkt als Hintergrund-Messpunkt.
  - 1.3. Sowohl das ursprüngliche Gesamtwirkungsgutachten als auch das Ergänzungsgutachten geht von zu hohen Werten für den städtischen Hintergrund aus. Auch die korrigierten Werte sind zu hoch. Die Genauigkeit der Modellrechnungen wurde nicht an Messungen überprüft.

---

1

([https://rp.badenwuerttemberg.de/rps/Documents/WirkungsGA\\_Luftreinhaltung\\_Anlage\\_2.pdf](https://rp.badenwuerttemberg.de/rps/Documents/WirkungsGA_Luftreinhaltung_Anlage_2.pdf))

- 1.4. Das führt zur Angabe zu hoher Werte für Immissionen auf den Straßen (s. o. Anlage 2. Bei den 13 km Straßen, für die erhöhte Mittelwerte angegeben werden, handelt es sich um **Bereiche, in denen sich die Bevölkerung nicht überwiegend aufhält.**
- 1.5. Aus der 39. BImSchV Anlage 3 Punkt B ergibt sich: Es sind Daten zu ermitteln:  
*„...über Bereiche innerhalb von Gebieten und Ballungsräumen, in denen die höchsten Werte auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt über einen Zeitraum ausgesetzt sein wird, der im Vergleich zum Mittelungszeitraum (für den Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> ist das ein Jahr) der betreffenden Immissionsgrenzwerte signifikant ist.“*
  - 1.5.1. Die **Immissionen** in Gebieten laut 39. BImSchV Anlage 3 B: werden **nicht angegeben** Der Bereich ist auch nicht definiert.
  - 1.5.2. **Ohne Angaben der Konzentration der Schadstoffe in der Atemluft von Gebieten in denen sich die Bevölkerung signifikant aufhält, ist eine Grenzwertüberschreitung nicht nachgewiesen.**
- 1.6. Die Datenqualität gemäß 39. BImSchV § 30 wurde nicht nachgewiesen.
  - 1.6.1. Die Datenqualität gemäß 39. BImSchV § 30 wurde nicht nachgewiesen. Die mittleren quadratischen Abweichungen der Daten vom angegebenen Mittelwert liegen weit über denen für einen „fähigen Messprozess“ notwendigen.
  - 1.6.2. Die Datenqualität genügt auch nicht den einschlägigen Normen der Messtechnik. Die Abweichungen überschreiben auch die Schranke von 15 % für eine 95 %-Signifikanz der Messwerte. Damit erfüllt die Beurteilung auch die Mindestansprüche für eine wissenschaftliche Begründung nicht.
- 1.7. **Folgerung:** Da eine Überschreitung des Grenzwertes „in Gebieten in denen sich die Bevölkerung mit hoher Wahrscheinlichkeit im Vergleich zum Mittelungszeitraum aufhält“ nicht nachgewiesen wird, fehlt für den Erlass von Fahrverboten und anderen Maßnahmen wie Verkehrsbeschränkungen die sachliche Grundlage (Anlage 1).<sup>2</sup>

Im Übrigen geben wir folgende Einwände vor:

2. **In der veröffentlichten „Einführung zur Ergänzung der 3. Fortschreibung“** wird im 2. Abschnitt wiederum der Eindruck erweckt, als hätte das Regierungspräsidium auf Grund des im April 2016 geschlossenen Vergleichs (VG Stuttgart, Vergleich vom 26.4.2016 – 13 K 875/15) keine andere Handlungsalternative als „eine rechtmäßige verkehrsbeschränkende Maßnahme zur Reduktion des KFZ-Verkehrs Am Neckartor um 20 % gegenüber vergleichbaren Tagen anzuordnen“.
  - 2.1. Eine solche Verpflichtung lässt sich nicht unmittelbar aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz und die 39. BImSchV ableiten und auch nicht aus dem Urteil des BVerwG. **Es ist auch hier der Grundsatz der Gesetzmäßigkeit der Verwaltung einzufordern.** Mit keinem Wort wird in der o. g. Einführung darauf eingegangen, dass die Verwaltung sich an das Gesetz zu halten hat und die

---

<sup>2</sup> Anlage 1: /Users/alfloeffler/Documents/Luftqualitaet/Daten/2018.pdf Anlage 2: [https://rp.badenwuerttemberg.de/rps/Documents/WirkungsGA\\_Luftreinhaltung\\_Anlage\\_2.pdf](https://rp.badenwuerttemberg.de/rps/Documents/WirkungsGA_Luftreinhaltung_Anlage_2.pdf)

Verwaltung hier keinen Ermessensspielraum hat – gleichgültig, wie der Vergleich vor Gericht formuliert wurde.

- 2.2. Die Verantwortung für die Situation in Stuttgart mit dem verhängten Zonenfahrverbot und der jetzigen Fortschreibung trägt ausschließlich die Stadt Stuttgart und das Regierungspräsidium. Möglicherweise notwendige Entschädigungszahlungen an Dieselfahrzeugbesitzer wegen rechtswidriger Beeinträchtigung der Nutzung ihrer Fahrzeuge trägt auch nicht das Verwaltungsgericht sondern das Regierungspräsidium.
- 2.3. „Art. 23 Abs. 1 Unterabs. 1 der Richtlinie 2008/50/EG verpflichtet die Mitgliedstaaten dafür zu sorgen, dass für Gebiete oder Ballungsräume, in denen Schadstoffwerte in der Luft einen Grenzwert überschreiten, Luftqualitätspläne erstellt werden, um die entsprechenden Grenzwerte einzuhalten. Im Falle der Überschreitung von Grenzwerten enthalten die Luftqualitätspläne geeignete Maßnahmen, damit der Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich gehalten werden kann (Art. 23 Abs. 1 Unterabs. 2 der Richtlinie 2008/50/EG).
- 2.4. Deshalb ist am Schluss des 2. Abschnittes der Einführung anzufügen:  
**„Für die Umsetzung der im o. g. Vergleich vereinbarten Maßnahmen hat sich die Verwaltung an die im Bundesimmissionsschutzgesetz und insb. der 39. BImSchV genannten Voraussetzung zu halten.“**
- 2.5. Geprüft wurde auch nicht, welche Maßnahmen gegenüber den übrigen Emittenten ergriffen werden könnten.
- 2.6. Die Landesregierung beruft sich zur Begründung des Fahrverbots ferner auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 22. Februar 2018 - 20187 C 30.17, das sich auf den alten (aufgehobenen) Luftreinhalteplan bezieht. Es erging 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; immissionschutzrechtliche oder sonstige Vorschriften müssen ihre Durchführung erlauben.“ Das BVerwG führt lediglich aus, dass Fahrverbote grundsätzlich zulässig sind und diese anzuordnen sind, sofern die Fahrverbote sich als einzige geeignete Maßnahme erweisen.
  - 2.6.1. Es fehlt jeder Nachweis, dass ein Verkehrsverbot oder Fahrverbot in Bezug auf die Grenzwertüberschreitung am Neckartor und zwei weiteren Spotmessstellen eine geeignete Maßnahme ist.
  - 2.6.2. Im Gegenteil: Es wurde bereits nachgewiesen, dass schon eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 40 km/h stadteinwärts mit gleichzeitiger Überwachung durch eine Geschwindigkeitsmessstelle die gemessenen Jahresmittelwerte auf beiden Seiten der Straße um 20 µg/m<sup>3</sup> reduziert. Eine ähnliche Maßnahme und die Schaltung einer „Grünen Welle“ auf der Fahrbahn in Richtung Bad Cannstatt hätte eine so große Wirkung, dass sich Verkehrsverbote und Fahrverbote erübrigen.

- 2.7. Im dritten Abschnitt der Einführung ist daher eine Richtigstellung anzufügen, und zwar am Schluss des Abschnitts:

**„Unabhängig vom Wortlaut des Vergleichs hat sich die Verwaltung bei Verhängung von Fahrverboten an die Vorgaben zu halten, die sich aus dem BImSchG und insb. der 39. BImSchV ergeben. Wenn diesbezüglich Unstimmigkeiten bestehen, wie weit der o. g. Vergleich reicht und wozu die Verwaltung tatsächlich verpflichtet wird, muss dies durch eine Wiederaufnahme des o. g. Verfahrens geklärt werden. Rechtlich kann die Verwaltung durch einen Vergleich nicht zu einem Handeln gezwungen werden, das sich aus den gesetzlichen Ermächtigungsgrundlagen nicht ergibt oder die das gesetzlich eingeräumte und notwendige Abwägungsgebot zwischen unterschiedlichen Handlungsmöglichkeiten unzulässigerweise einschränkt.“**

### **3. Zur Maßnahme M13**

- 3.1. In der Maßnahme M13 ist vorgesehen, eine zweite Busspur einzurichten, im weiteren Sinn also die Fahrstrecke am Neckartor „zurückzubauen“ – auf jeweils zwei Spuren in jeder Richtung, verschärft teilweise mit Breitenbeschränkung für LKWs.
- 3.2. Bei der rechtlichen Beurteilung der Ergänzung zur 3. Fortschreibung wird unter Nr. 2.1.4 (Rechtliche Grundlage und Verhältnismäßigkeit) im 3. Abschnitt beschrieben, warum die Maßnahme M13 notwendig sei.
- 3.2.1. Als Begründung wird auf die Messstelle Am Neckartor und deren Messwerte mit  $71 \mu\text{g}/\text{m}^3$  hingewiesen. Das Regierungspräsidium und die für die Erhebung der NO<sub>x</sub>-Daten zuständigen Behörden gehen davon aus, dass die über ein Kalenderjahr gemittelten Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) in Höhe von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  in der Umweltzone Stuttgart überschritten sind, die ausschließlich an vier unmittelbar an der Cannstatter Straße (Neckartor), Hohenheimer Straße, Waiblinger Straße und Arnulf Klettplatz eingerichteten stationären Messstellen gemessen wurden. Die Werte an diesen Messstellen liegen zwischen 45 und über  $71 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Am Neckartor. Diese Ausführungen sind bereits widerlegt, s. oben Rd.-Nr. 1 ff.
- 3.2.2. Auf Grund der Begründung in der Fortschreibung soll dies die verkehrsbeschränkenden Maßnahmen begründen. Die Verwaltung betrachtet diese unmittelbar an Hauptverkehrsstraßen gemessenen NO<sub>x</sub>-Werte als repräsentativ für die gesamte Umweltzone. Dies ist schon aus Gründen der Logik nicht richtig. Diese Rechtsauffassung entspricht nicht dem BImSchG und der hierzu ergangenen Verordnung (Vergl. 39. BImSchV, Anlage 3 dort insb. A 1, B 1a, B1c und C).
- 3.2.3. Außer den Straßenmessstellen sind „Messstationen für den städtischen Hintergrund“, d.h. im Wohngebiet gesetzlich vorgeschrieben. Diese sind auch vorhanden. (Deren Werte sind unterhalb der Grenzwerte, was eigentlich der Verwaltung bekannt sein dürfte!!! Es widerspricht auch den Naturgesetzen und der allgemeinen Lebenserfahrung und Logik, dass die Am Neckartor und den anderen Hauptverkehrsstraßen (Schadstoffquellen) gemessenen NO<sub>x</sub>-Höchstwerte mit den NO<sub>x</sub>-Werten in der gesamten Umweltzone identisch sind.
- 3.3. Der Nachweis, dass die Datenqualitätsziele gemäß der 39. BImSchV erreicht werden, fehlt.

- 3.3.1. Die Messstationen an Standorten in städtischen Gebieten, an denen die NO<sub>x</sub>-Werte repräsentativ für die Exposition der städtischen Bevölkerung sind (Wohngebietsmessstellen), dürfen nach Gesetz **nicht** direkt an den Hauptverkehrsstraßen aufgestellt werden. Nach den physikalischen Gesetzen verringert sich der NO<sub>x</sub>-Wert näherungsweise mit dem Quadrat der zunehmenden Entfernung von der Hauptverkehrsstraße (Schadstoffquelle) im angrenzenden Wohngebiet so stark, dass sich bereits nach etwa 100 m die Werte nicht mehr wesentlich ändern.
- 3.3.2. Dieser Bereich mit weitgehend konstanten, für das Wohngebiet repräsentativen Messwerten, an denen die Messstationen im Wohngebiet aufzustellen sind, muss laut Gesetz ggfs. mit orientierenden Messungen gefunden werden: „Orientierende Messungen“ sind Messungen, die weniger strenge Datenqualitätsziele erfüllen als ortsfeste Messungen (§ 1 Ziffer 25 der 39. BImSchV).
- 3.3.3. Die auf Grund einer gesetzlichen Vermutung festgelegten Grenzwerte für NO<sub>x</sub> beziehen sich nach dem BImSchG vielmehr auf die repräsentative (für das Wohngebiet typische) durchschnittliche Schadstoffbelastung der Wohnbevölkerung im Schutzgebiet. Das Vorsorgeprinzip soll (trotz unsicherer Erkenntnisse über Ursache und Wirkung) denkbare Belastungen bzw. Schäden für die Gesundheit der Bevölkerung vorsorglich aufgrund einer gesetzlichen Vermutung verringern.
- 3.3.4. Schutzziel ist die abstrakte Wohnbevölkerung und nicht konkrete Personen, die unmittelbar an Hauptstraßen wohnen oder die Kraftfahrer auf der Straße. Die Straßen (ohne Gehwege) zählen ausdrücklich nicht zum Schutzgebiet, auch wenn sie durch das Wohngebiet führen. Auf den Straßen gelten deshalb im Interesse des Gemeinwohls, das nicht nur auf den Gesundheitsschutz beschränkt werden darf, keine Schadstoffgrenzwerte. Auch die mit 950 µg/m<sup>3</sup> wesentlich höheren NO<sub>x</sub>-Grenzwerte für Arbeitsstätten, die ebenfalls vom Schutz des BImSchG ausgenommen sind, können, wie erwähnt, nicht mit dem Kausalitätsprinzip begründet werden, das jeweils identische Grenzwerte erfordern würde. Verkehrswege und Arbeitsstätten müssen aufgrund ihrer besonderen volkswirtschaftlichen Funktion (wie viele andere Funktionen und Tätigkeiten) im Interesse des Gemeinwohls unter Inkaufnahme gewisser Risiken funktionsfähig bleiben.
- 3.4. Mit zwei Beschlüssen hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel entschieden, dass eine Überschreitung von Grenzwerten nicht schon für das Verhängen von zonenbezogenen Fahrverboten in Frankfurt am Main genügt.
- 3.4.1. Der Entscheidung lag der nachfolgende Sachverhalt zugrunde: Die Klägerin, der Umweltverband Deutsche Umwelthilfe - DUH -, hatte vor dem Verwaltungsgericht Wiesbaden auf Verpflichtung des Beklagten zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans - Teilplan Frankfurt am Main - geklagt. Dieser Klage hat das Verwaltungsgericht mit Urteil vom 5. September 2018 stattgegeben und den Beklagten u.a. dazu verpflichtet, dabei in den Luftreinhalteplan ein zonales Verkehrsverbot im Innenstadtbereich von Frankfurt am Main für Dieselfahrzeuge bis zur Schadstoffklasse Euro 4 ab dem 1. Februar 2019, für solche der Schadstoffklasse Euro 5 ab dem 1. September 2019 aufzunehmen; die Berufung wurde nicht zugelassen. Gegen dieses Urteil haben

der Beklagte und die Stadt Frankfurt am Main als Beigeladene die Zulassung der Berufung beantragt.

- 3.4.2. Zudem hat die Klägerin am Tag der mündlichen Verhandlung noch vor der Urteilsverkündung mit einem Eilantrag die Verpflichtung des Beklagten zur Veröffentlichung des in dieser Weise fortgeschriebenen Luftreinhalteplans bis zum 1. Februar 2019, hilfsweise ab dem 1. Februar 2019 die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge unterhalb der Abgasnorm Euro 6 auf den Straßen Friedberger Landstraße, Börneplatz, Pforzheimer Straße und am Erlenbruch in Frankfurt am Main begehrt. Der 9. Senat hat auf die Anträge des Beklagten und der Stadt Frankfurt am Main (Beigeladene zu 1.) in dem Hauptsacheverfahren die Berufung gegen das erstinstanzliche Urteil wegen ernstlicher Zweifel an dessen Richtigkeit zugelassen und den Eilantrag abgelehnt.
- 3.4.3. Der Entscheidung über die Zulassung der Berufung liegt zugrunde, dass weder das Immissionsschutzgesetz noch die zugrundeliegende EU-Richtlinie ein allgemeines Minimierungsgebot für Schadstoffe enthalten, sondern nur zur Einhaltung eines gemittelten NO<sub>2</sub>-Grenzwertes verpflichten. Die Überschreitung der Grenzwerte genügt aus diesem Grund nicht schon für die Verhängung von zonenbezogenen Fahrverboten. Vielmehr kommen diese unter Berücksichtigung des verfassungsrechtlichen Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit nur dann als Ultima Ratio (letztes Mittel) in Betracht, wenn sie unabdingbar notwendig sind, um den Grenzwert im vorgegebenen Zeitrahmen zu erreichen. Deshalb sind in einer Einzelfallprüfung unter anderem tatsächliche Feststellungen darüber zu treffen, ob als milderer Mittel über die übrigen schon vorgesehenen Maßnahmen hinaus auch streckenbezogene Fahrverbote in Betracht kommen können. Diesen Anforderungen genügt das erstinstanzliche Urteil nicht.
- 3.4.4. Soweit der Eilantrag der Klägerin auf Veröffentlichung des in erster Instanz erstrittenen Luftreinhalteplans zum 1. Februar 2019 gerichtet ist, wurde er abgelehnt, da die Berufung wegen ernstlicher Zweifel an der Richtigkeit der erstinstanzlichen Entscheidung zugelassen worden ist und die Erfolgsaussichten der Klage damit als offen zu betrachten sind. Da die Klägerin damit zudem die Vorwegnahme der Hauptsache begehrt hat, wäre für eine einstweilige Anordnung mit diesem Inhalt erforderlich, dass ein Abwarten des Hauptsacheverfahrens unzumutbar und die Anordnung zur Gewährung effektiven Rechtsschutzes zwingend geboten ist. Diese Dringlichkeit hat die Klägerin nicht glaubhaft machen können, da in dem erstinstanzlichen Verfahren die für eine solche Anordnung maßgeblichen tatsächlichen Umstände - insbesondere hinsichtlich des Umfangs der gesundheitlichen Betroffenheit der Einwohner an den betroffenen Strecken - weder festgestellt noch bewertet wurden. Auch aus den von der Klägerin im Eilverfahren vorgelegten Unterlagen geht dies nicht hervor, vielmehr lässt sich diesen mit der hier gebotenen Eindeutigkeit nur entnehmen, dass über die gesundheitlichen Auswirkungen des Gases NO<sub>2</sub> eine nur unsichere Datengrundlage besteht und die Studien deshalb durchweg zu dem Ergebnis kommen, dass weitergehende Forschungen notwendig sind.
- 3.4.5. Da der Beklagte dafür nicht zuständig ist und tatsächliche Feststellungen u.a. zu den Verlagerungseffekten, die bei streckenbezogenen Verkehrsbeschränkungen

zu erwarten wären, bisher fehlen, war auch der hilfsweise gestellte Antrag abzulehnen.

3.4.6.VGH Hessen, 17.12.2018 - Az: 9 A 2037/18.Z und 9 B 2118/19 Quelle: PM des VGH Hessen

3.5. **Eine Überschreitung von Schadstoffgrenzwerten führe nicht automatisch zur Verhängung von Fahrverboten**, sagte ein VGH-Sprecher. Denn weder das BImSchG noch die zugrundeliegende EU-Richtlinie verpflichteten das Land, Schadstoffe auf den Straßen zu minimieren. Entscheidend sei allein Einhaltung eines durchschnittlichen Stickstoffdioxid-Grenzwerts im Schutzgebiet.

3.5.1. Das Gesetz fordert nicht, dass in der Umweltzone, unmittelbar an den Hauptverkehrsstraßen, die gesetzlichen Grenzwerte einzuhalten sind. Insbesondere sagt es nicht, dass als einzige Maßnahme Fahrverbote angeordnet werden müssen.

3.5.2. Würde man den Schutz in diesem Sinne erweitern, müsste man jede Hauptverkehrsstraße schließen, an der die Grenzwerte nicht eingehalten werden. Dann aber kämen wesentliche Funktionen zum Erliegen, die im Interesse des Gemeinwohls unabdingbar notwendig sind, und nicht zuletzt auch der Lebensqualität in der Stadt dienen. Auf den Straßen selbst gibt es deshalb überhaupt keinen Grenzwert, sonst müssten sie alle gesperrt werden (Anlage 3 Buchstabe B. Ziffer 2.c zu §§ 12,13 BImSchV). Das Gesetz berücksichtigt mit seinen Regelungen, dass im Interesse des Gemeinwohls nicht jedes vermutete gesundheitliche Risiko und nicht alle Beeinträchtigungen des persönlichen Wohlbefindens ausgeschlossen werden können. Die Einzelinteressen werden vom Gesetzgeber dem Gemeinwohl und dem durchschnittlichen Schutz der Wohnbevölkerung untergeordnet.

3.6. Deshalb ist am Ende des Abschnitts Nr. 2.1.4 (Rechtliche Grundlage und Verhältnismäßigkeit) anzufügen:

**„Trotz der in o. g. Vergleich zugestimmten Handlungsmaßnahmen und der hier genannten Fristen und Vorbedingungen obliegt es weiterhin der Verwaltung, entsprechend der gesetzlichen Vorgaben über die Umsetzung der in der Ergänzung zur 3. Fortschreibung die Voraussetzungen des BImSchG und insb. der BImSchV zu prüfen und festzustellen, ob andere Mittel einen gleichen oder besseren Erfolg erwarten lassen.“**

**Ein Automatismus, auch wenn dies in einem Vergleich so vereinbart wurde, lässt sich vor dem Gesetz nicht begründen. Entscheidend ist allein die Einhaltung eines durchschnittlichen Stickstoffdioxid-Grenzwerts (mittlere Schadstoffimmission) im Schutzgebiet. Soweit dies bezweifelt wird, wird die Wiederaufnahme des o. g. Verfahrens, das seinerzeit mit einem Vergleich endete, betrieben. Maßgebend für Fahrverbote sind allein die repräsentativen Werte der Außenluft im Wohngebiet (Schadstoffkonzentration).“**

#### 4. Maßnahme 13a

4.1. Auch an dieser Stelle wird dargestellt, dass der vor dem Verwaltungsgericht geschlossene Vergleich vom April 2016 den Zwang für die Verwaltung auslöste, den KfZ-Verkehr bei Vorliegen bestimmter Sachverhalte um 20 % zu beschränken. Dies ist, wie sich aus 3.2. ergibt, nicht richtig. Zur wahrheitsgemäßen Unterrichtung der

Bevölkerung ist eine Berichtigung notwendig. **Eine entsprechende Ergänzung wie bei 3.6 ist aufzunehmen.**

- 4.2. In § 30 der 39. BImSchV werden die Unterrichtungspflichten der Behörden näher beschrieben. Dieser Unterrichtungspflicht kommen die Behörden in dem von der BImSchV geforderten Umfang nicht nach. Wesentliche Zusammenhänge, wie die gemessenen Werte ermittelt werden, wird nicht offengelegt, so dass die Überprüfung der genannten Werte nicht gewährleistet ist.

## 5. Ergänzung zum Gesamtwirkungsgutachten

- 5.1. Die Ergänzungen zum Gesamtwirkungsgutachten zur immissionsseitigen Wirkungsermittlung der Maßnahmen der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart schätzt die NO<sub>x</sub> Belastung ab, die durch die Maßnahmen M13 und M13a entstehen. Es fehlt der Hinweis, dass das Gesamtwirkungsgutachten insgesamt ungeeignet ist, Schlussfolgerungen zu ziehen, geschweige denn, zonenbezogene oder streckenbezogene Fahrverbote zu rechtfertigen, weil sich das Gesamtwirkungsgutachten auf Messergebnisse von Straßenmessstellen bezieht.
- 5.2. Nach der 39. BImSchV kommt es allein auf die repräsentative Schadstoffbelastung der Bevölkerung an. Die dabei verwendeten Daten werden im Ausgangsgutachten 2018, bezogen auf das Jahr 2010, und damit nach eigenen Angaben im Ergänzungsgutachten um mindestens 10 µg/m<sup>3</sup> zu hoch bewertet.
- 5.3. Nicht erwähnt wird, dass es andere geeignete Maßnahmen gibt, die Schadstoffbelastung zu reduzieren.
  - 5.3.1. Wichtige Ursachen für erhöhte Werte in den Städten sind Stop-and-Go-Verkehr und Staus. Untersuchungen des ADAC und der TU München zeigen, dass die grüne Welle und ein gleichmäßiger Verkehrsfluss die NO<sub>2</sub>-Belastung bis zu knapp einem Drittel reduzieren. Exemplarisch konnte das auf einer Stuttgarter Straße belegt werden.
  - 5.3.2. Nach den Messungen des Landesumweltamtes wurde alleine durch eine Verflüssigung des Verkehrs die NO<sub>2</sub>-Immission drastisch reduziert. Der Vorteil der Grünen Welle: Sie wirkt über den gesamten Pkw-Bestand, da sie nicht nur bei Neufahrzeugen ansetzt. Quelle:  
Verband der Autoindustrie „Die Diesel-Technologie: Fragen und Antworten“.
- 5.4. Bei der Bewertung der in den Gutachten aufgeführten Maßnahmen fehlt eine Quantifizierung. Es folgen überwiegend nur qualitative Einstufungen. Diese sind ungeeignet, bestimmte Maßnahmen auszuschließen.
- 5.5. Fehlerhaft ist ebenfalls, dass auf die unter 2.2 beschriebenen Beurteilungskriterien der BImSchV nicht eingegangen wird. Es kommt eben nicht auf die Messdaten an Straßenmessstellen an, sondern auf die repräsentative Schadstoffbelastung (39. BImSchV § 1 Nr. 22, § 13 Abs. 1 und Anlage 3). Es ist deshalb notwendig, dass am Anfang des Gesamtwirkungsgutachtens dieser Sachverhalt vermerkt wird:  
**In den § 1 Nr. 22, § 13 Abs. 1 und Anlage 3 der 39. BImSchV legt der Gesetzgeber verbindlich fest, wie die Luftqualität „in allen Gebieten und Ballungsräumen“ beurteilt wird. Anlage 3 umfasst die Buchstaben A, B und C. Anbei wird Anlage 3 Buchstabe A und B wiedergegeben. Text von Anlage 3 Buchstabe A und B hier einfügen. C... Daraus ergibt sich, dass eine Überschreitung von Grenzwerten nicht automatisch ein Fahrverbot rechtfertigt. Vielmehr bedarf es der Beurteilung unter Heranziehung der Messdaten über Bereiche, in denen die höchsten Werte auftreten, denen**



**die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt über einen Zeitraum ausgesetzt sein wird, der im Vergleich zum Mittelungszeitraum der betreffenden Immissionsgrenzwerte signifikant ist. Und es bedarf Messdaten für den städtischen Hintergrund, wobei die Probenahmestellen für eine Fläche von mehreren Quadratkilometer repräsentativ sind. Das Gesamtwirkungsgutachten (nebst Ergänzungen) darf daher nur als ein Indiz verwendet werden, weil es nicht den Anforderungen der 39. BlmschV genügt.**

Joannis Sakkaros