

17 K 3162/20



## VERWALTUNGSGERICHT STUTTGART

### Beschluss

In der Verwaltungsrechtssache

Land Baden-Württemberg,  
vertreten durch das Regierungspräsidium Stuttgart,  
Ruppmannstraße 21, 70565 Stuttgart

- Antragsteller -

prozessbevollmächtigt:  
Rechtsanwälte Oppenländer und Kollegen,  
Börsenplatz 1, 70174 Stuttgart, Az: 2332434v1

gegen

Deutsche Umwelthilfe e.V.,  
vertreten durch den Vorstand,  
Fritz-Reichle-Ring 4, 78315 Radolfzell

- Antragsgegner -

prozessbevollmächtigt:  
Rechtsanwälte Geulen und Klinger,  
Schaperstraße 15, 10719 Berlin

beigeladen:  
Landeshauptstadt Stuttgart,  
vertreten durch den Oberbürgermeister,  
Marktplatz 1, 70173 Stuttgart

wegen Vollstreckungsabwehrklage,  
hier: Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz

hat das Verwaltungsgericht Stuttgart - 17. Kammer - durch den Vorsitzenden Richter  
am Verwaltungsgericht Dr. Ostertag, den Richter am Verwaltungsgericht Epple und  
den Richter Wahlicht

am 03. Juli 2020

- 2 -

**beschlossen:**

Der Antrag wird abgelehnt.

Der Antragsteller trägt die Kosten des Verfahrens mit Ausnahme der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen, welche diese selbst trägt.

Der Streitwert wird auf 2.500 Euro festgesetzt.

### **Gründe**

Der Antragsteller begehrt die vorläufige Einstellung der Zwangsvollstreckung aus dem Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart vom 26.07.2017 - 13 K 5412/15 - in der durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 27.02.2018 - 7 C 30.17 - abgeänderten Fassung.

I. Der Antrag ist zulässig.

Mit einheitlicher Klage- und Antragschrift vom 19.06.2020 hat der Antragsteller eine Vollstreckungsabwehrklage nach § 167 Abs. 1 S. 1 VwGO i.V.m. § 767 ZPO zum Verwaltungsgericht Stuttgart mit dem Ziel erhoben, die Zwangsvollstreckung aus dem Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart vom 26.07.2017 - 13 K 5412/15 - in der durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 27.02.2018 - 7 C 30.17 - abgeänderten Fassung für unzulässig zu erklären.

Der vorliegend streitgegenständliche Antrag auf vorläufigen Rechtsschutz mit dem Ziel, die Zwangsvollstreckung aus besagten Urteilen bis zum Erlass des Urteils über die in der Vollstreckungsabwehrklage bezeichneten Einwendungen einzustellen, ist gem. § 167 Abs. 1 S. 1 VwGO i. V. m. § 769 Abs. 1 ZPO statthaft. Hiernach kann das Prozessgericht auf Antrag anordnen, dass bis zum Erlass des Urteils über die in den §§ 767, 768 ZPO bezeichneten Einwendungen die Zwangsvollstreckung gegen oder ohne Sicherheitsleistung eingestellt oder nur gegen Sicherheitsleistung fortgesetzt wird und dass Vollstreckungsmaßnahmen gegen Sicherheitsleistung aufzuheben sind.

Soweit der Antragsteller darüber hinaus, insbesondere in seinem Schriftsatz vom 29.06.2020, ausführt, der Antrag umfasse auch jegliche Form von Abstufung dahingehend, dass von der völligen Einstellung der Vollstreckung abwärts auch „jede denkbare Form zeitlicher oder inhaltlicher Beschränkung oder Konditionierung“ der in der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Regierungsbezirk Stuttgart, Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart (im Folgenden Luftreinhalteplan) vorgesehenen Verkehrsverbote in der sogenannten „kleinen Umweltzone“ möglich sei, ist dies nicht statthaft. Es liegt nicht in der Hand des Gerichts im vorliegenden Verfahren mögliche Maßnahmen zur Einhaltung des gesetzlich vorgeschriebenen Jahresmittelgrenzwerts für Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft vorzuschlagen oder gar anzuordnen. Soweit der Antragsteller in seinen Schriftsätzen ausführt, das Land lege „die Angelegenheit vollständig in die Hände und Verantwortung des Gerichts“ und „die exekutiv und politisch Verantwortlichen könn[t]en der Kammer die Verantwortung für die Ergebnisse bei den Betroffenen nicht abnehmen“, verkennt er das Wesen des vorliegenden Antrags. Dieser dient nicht dazu, vor einer möglicherweise politisch schwierigen Entscheidung eine gerichtliche Bestätigung einzuholen. Der Antrag nach § 167 Abs. 1 S. 1 VwGO i. V. m. § 769 Abs. 1 ZPO zielt allein auf die vorübergehende Einstellung der weiteren (d.h. über die bereits umgesetzten Maßnahmen hinausgehenden) Zwangsvollstreckung, bis über die Vollstreckungsabwehrklage und die dort geltend gemachten Einwendungen entschieden ist.

Der so verstandene Antrag ist zulässig, insbesondere fehlt es dem Antragsteller nicht am Rechtsschutzbedürfnis.

Für Maßnahmen nach § 167 Abs. 1 S. 1 VwGO i. V. m. § 769 ZPO ist der Beginn der (weiteren) Zwangsvollstreckung keine Voraussetzung, es muss auch kein dringender Fall vorliegen oder ein akutes Schutzbedürfnis gegeben sein. Diese Fragen sind bei der Sachentscheidung über den Antrag zu prüfen, die Zulässigkeit hängt hiervon nicht ab. Lediglich wenn überhaupt keine Vollstreckung droht – etwa auf Grund eines verbindlichen Stillhalteabkommens, an dessen Einhaltung kein Zweifel besteht oder nach völliger Beendigung der Vollstreckung – fehlt es am Rechtsschutzbedürfnis (vgl. Hunke in: Baumbach / Lauterbach / Hartmann / Anders / Gehle, ZPO, 78. Auflage 2020, § 769 Rn. 5; Schmidt/Brinkmann in: Münchner Kommentar zur ZPO, 5. Auflage 2016, § 769 Rn. 21).

Der Antragsteller beantragt die vorläufige Einstellung der Zwangsvollstreckung. Hieran besteht auf Grund der vom Antragsgegner auch in der Vergangenheit wiederholt unter Beweis gestellten Bereitschaft, zur Umsetzung der sich aus den eingangs genannten Urteilen des Verwaltungsgerichts Stuttgart und des Bundesverwaltungsgerichts ergebenden Verpflichtungen zu Vollstreckungsmaßnahmen zu greifen, ein grundsätzliches Rechtsschutzbedürfnis. Dieses ist auch nicht – wie der Antragsgegner meint – deshalb entfallen, weil der Antragsteller sich nicht zunächst auf Gespräche zur gütlichen Einigung eingelassen hat. Zwar hat der Antragsgegner insoweit angedeutet, sich grundsätzlich mit den zum 01. Juli 2020 vorgesehenen Dieselvekehrsbeschränkungen in einer im Luftreinhalteplan als „kleine Zone“ vorgesehenen Zone jedenfalls vorübergehend zufrieden zu geben. Dem lässt sich jedoch nicht entnehmen, dass der Antragsgegner endgültig auf die weitere Vollstreckung aus den eingangs genannten Urteilen verzichtet. Vielmehr wird deutlich, dass dieser lediglich in Bezug auf die räumliche Ausgestaltung möglicher weiterer Verkehrsverbote die Möglichkeit einer Einigung sieht und von weiteren Vollstreckungsmaßnahmen abzusehen bereit ist. Auch aus den im Antragsverfahren gewechselten Schriftsätzen und dem Umstand, dass eine gütliche Einigung auch im Rahmen dieses Verfahrens nicht zu erzielen war, ergibt sich, dass weitere Vollstreckungsersuchen nicht auszuschließen sind. Dies vor allem auch deshalb, weil der Antragsteller die Einführung von Verkehrsverboten gegenüber dem Gericht und dem Antragsgegner abgelehnt hat.

II. Dem Antrag bleibt der Erfolg allerdings verwehrt.

Die Entscheidung gem. § 167 Abs. 1 S. 1 VwGO i. V. m. § 769 Abs. 1 ZPO über die Einstellung der Zwangsvollstreckung bis zum Erlass des Urteils über die in den §§ 767, 768 ZPO bezeichneten Einwendungen ist in das pflichtgemäße Ermessen des Gerichts gestellt. Hierbei kommt den in einer summarischen Prüfung zu ermittelnden Erfolgsaussichten der Vollstreckungsabwehrklage maßgebliche Bedeutung zu. Nach § 769 Abs. 1 S. 3 ZPO sind die tatsächlichen Behauptungen, die den Antrag begründen, glaubhaft zu machen. Darüber hinaus sind auch die den Beteiligten jeweils drohenden Nachteile bei der Entscheidung über die Einstellung der Zwangsvollstreckung zu berücksichtigen (vgl. Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 12. Oktober 2010 – 13 B 1018/10 –, juris Rn. 3 ff; Pietzner/Möller in: Schoch/Schneider/Bier, VwGO, Stand Juli 2019, § 167, Rn. 41).

Die Zwangsvollstreckung ist dabei nicht schon dann einzustellen – wovon der Antragsteller auszugehen scheint – wenn die erhobene Vollstreckungsabwehrklage nicht offensichtlich aussichtslos ist. In der obergerichtlichen Rechtsprechung wird davon ausgegangen, dass selbst in Fällen, in denen die Vollstreckungsabwehrklage mit überwiegender Wahrscheinlichkeit erfolgreich sein wird, eine Interessensabwägung stattzufinden hat (vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 24. November 2006 – 9 S 2407/06 –, juris Rn. 5) und dass gerade in Fällen, in denen sich die Erfolgsaussichten unter Berücksichtigung des Vorbringens der Parteien nur schwer beurteilen lassen, in die Überlegungen mit einzubeziehen ist, ob die Vollstreckung für den Vollstreckungsschuldner eine unbillige, nicht durch überwiegende Interessen des Vollstreckungsgläubigers gebotene Härte zur Folge hätte (vgl. Bayerischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 26. März 2007 – 23 C 07.461 –, juris Rn. 14). Etwas Anderes ergibt sich auch nicht aus den vom Antragsteller für seine Ansicht angeführten Urteilen der Verwaltungsgerichte Düsseldorf (VG Düsseldorf, Beschluss vom 16. April 2015 – 9 L 1421/15 –, juris Rn. 8) und Schwerin (VG Schwerin, Beschluss vom 24. August 2016 – 2 B 1907/15 SN –, juris Rn. 9), da diese ebenfalls Ausführungen zur Interessensabwägung enthalten. Eine gegenteilige Auffassung dürfte auch mit dem in Art. 19 Abs. 4 GG verfassungsrechtlich gewährleisteten Gebot effektiven Rechtsschutzes – welches auch eine wirkungsvolle Vollstreckung umfasst (vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 09. November 2018 – 10 S 1808/18 –, juris Rn. 5) – nur schwerlich in Einklang zu bringen sein.

Nach diesen Grundsätzen war der Antrag, die Vollstreckung bis zur Entscheidung über die Vollstreckungsabwehrklage vorläufig auszusetzen, abzulehnen. Nach summarischer Prüfung der Erfolgsaussichten der Vollstreckungsabwehrklage auf Grundlage der vom Antragsteller zur Begründung seines Antrags glaubhaft gemachten tatsächlichen Behauptungen, ist nach derzeit gegebener Sach- und Rechtslage nicht davon auszugehen, dass die Klage Erfolg haben wird (1.). Vor diesem Hintergrund führt die Gegenüberstellung der für den Antragsteller bei Fortführung der Vollstreckung eintretenden Nachteile mit den beim Antragsgegner im Fall der vorübergehenden Einstellung entstehenden Nachteilen zu dem Ergebnis, dass die Vollstreckung nicht einzustellen ist (2.).

1. Die Vollstreckungsabwehrklage hat aller Voraussicht nach keinen Erfolg. Sie dürfte zwar zulässig, aber unbegründet sein.

Das Gericht prüft die Erfolgsaussichten auf Grundlage der vom Antragsteller in seinem Vorbringen zur Begründung des Antrags glaubhaft gemachten tatsächlichen Behauptungen. Glaubhaft gemacht ist eine Behauptung, wenn eine überwiegende Wahrscheinlichkeit dafür besteht, dass sie zutrifft (Bundesgerichtshof, Beschluss vom 21. Oktober 2010 – V ZB 210/09 – juris Rn. 7 m.w.N.). Hierin liegt gegenüber dem im Hauptsacheverfahren geltenden Grundsatz der vollen richterlichen Überzeugung (§ 108 Abs. 1 S. 1 VwGO) eine Beweiserleichterung (vgl. Schoch in: Schoch/Schneider/Bier, VwGO, Stand Juli 2019, § 123, Rn. 92a; Prütting in: Münchner Kommentar zur ZPO, 6. Aufl. 2020, § 294, Rn. 24).

Diesen Maßstab zu Grunde gelegt, hat der Antragsteller nicht glaubhaft gemacht, dass gegen den in den Ausgangsentscheidungen rechtskräftig zuerkannten materiell-rechtlichen Anspruch solche Einwendungen bestehen, die den Anspruch nachträglich vernichten oder seine Durchsetzbarkeit verhindern (sog. rechtsvernichtende oder rechtshemmende Einwendungen; zu diesem allg. Maßstab der Vollstreckungsabwehrklage vgl. Schmidt/Brinkmann in: Münchner Kommentar zur ZPO, 5. Auflage 2016, § 767 Rn. 58 ff.; Pietzner/Möller in: Schoch/Schneider/Bier, VwGO, Stand Juli 2019, § 167, Rn. 30).

Weder ist auf Grundlage des glaubhaft gemachten Vortrags des Antragstellers davon auszugehen, dass er mit dem von ihm vorgebrachten Erfüllungseinwand Erfolg haben wird (a.), noch, dass sein Vortrag zur Änderung der Sach- und Rechtslage in Bezug auf § 47 Abs. 4a BImSchG durchdringen wird (b.) oder sich die dem Vollstreckungstitel zu Grunde gelegte konkrete materielle Verpflichtung in einer der weiteren Vollstreckung entgegenstehenden Art und Weise geändert hat (c.).

a. Der vom Antragsteller geltend gemachte Einwand, den in den eingangs genannten Entscheidungen rechtskräftig zuerkannten materiell-rechtlichen Anspruch erfüllt zu haben, bleibt aller Voraussicht nach ohne Erfolg.

- 7 -

(1.) Der Erfüllungsweinswand ist ein zulässiger und typischer mit der Vollstreckungsabwehrklage geltend zu machender Einwand (Hunke in: Baumbach / Lauterbach / Hartmann / Anders / Gehle, ZPO, 78. Auflage 2020, § 767 Rn. 21). Er ist vorliegend auch nicht auf Grund von § 167 Abs. 1 S. 1 VwGO i.V.m. § 767 Abs. 2 ZPO präkludiert, da sich der Antragsteller insoweit auf aktuelle Messwerte und neue Gutachten und mithin auf eine neue Sachlage beruft, welche erst nach dem Schluss der mündlichen Verhandlung im Ausgangsverfahren, in welcher Einwendungen spätestens hätten geltend gemacht werden müssen, entstanden ist.

(2.) Das maßgebliche Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 27.02.2018 unter Berücksichtigung des Urteils des Verwaltungsgerichts Stuttgart vom 26.07.2017 enthält die verbindliche Feststellung, dass nach dem damaligen Erkenntnisstand (nur) ein ganzjähriges Verkehrsverbot in der Umweltzone Stuttgart für alle Fahrzeuge mit benzin- oder gasbetriebenen Ottomotoren (einschließlich Hybrid-Fahrzeugen) unterhalb der Abgasnorm Euro 3/III sowie für alle Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren unterhalb der Abgasnorm Euro 6/VI bei einem angenommenen Anteil dieser Kraftfahrzeuggruppen an der Fahrzeugflotte von 20 % der bei der Beigeladenen zugelassenen Kraftfahrzeuge sowie 20 % Ausnahmen vom Verkehrsverbot dazu führen würde, dass im Jahr 2020 an allen Messstationen in der gesamten Umweltzone Stuttgart der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> im Kalenderjahr eingehalten werden könne; einzige Ausnahme sei die Messstation „Am Neckartor“, bei der die Werte noch geringfügig (42 µg/m<sup>3</sup>) überschritten würden (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27. Februar 2018 – 7 C 30.17 –, BVerwGE 161, 201-224, Leitsatz 1 sowie Rn. 7 f., 13, 18, 38, 42 ff., 47 f., 51 und 65; VG Stuttgart, Urteil vom 26. Juli 2017 – 13 K 5412/15 –, juris Rn. 148, 236 ff.).

Nicht entnehmen lässt sich den Urteilen hingegen, dass Verkehrsverbote auch dann noch einzuführen wären, wenn die gesetzlichen Grenzwerte durch andere in Kraft gesetzte Maßnahmen eingehalten würden. Das folgt schon daraus, dass die Einführung von Verkehrsverboten keinem Selbstzweck dient. Bereits der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat in seinem Beschluss vom 14. Mai 2020 ausgeführt, Erfüllung läge nur (aber auch schon dann) vor, wenn der Antragsteller die in den zu vollstreckenden Urteilen vorgegebenen Maßnahmen zur Einhaltung des NO<sub>2</sub>-Jahresmittelgrenzwerts von 40 µg/m<sup>3</sup> entweder vollständig umgesetzt hätte oder die

Einhaltung dieses Jahresmittelgrenzwertes auf andere Weise feststünde (vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 14. Mai 2020 – 10 S 461/20 –, juris Rn. 10).

Mithin bleibt es zur Begründung des Erfüllungseinwands dem Antragsteller überlassen, entweder darzulegen, dass er ein entsprechendes Verkehrsverbot in der gesamten Umweltzone eingeführt hat oder aber darzulegen, dass das mit der Maßnahme verfolgte Ziel – nämlich die weitestgehende Einhaltung des NO<sub>2</sub>-Jahresmittelgrenzwerts von 40 µg/m<sup>3</sup> in einem Kalenderjahr – auch auf andere Weise erreicht worden ist.

(a.) Das in den genannten Urteilen zur Einhaltung des Jahresmittelgrenzwerts als geeignet vorgesehene ganzjährige Verkehrsverbot in der gesamten Umweltzone Stuttgart ist bisher weder umgesetzt noch geplant.

(b.) Dementsprechend bringt der Antragsteller zur Begründung des Erfüllungseinwands allein vor, die Einhaltung des NO<sub>2</sub>-Jahresmittelgrenzwerts von 40 µg/m<sup>3</sup> in einem Kalenderjahr auf anderem Weg erreicht zu haben. Glaubhaft gemacht ist dies indes nicht.

(aa.) Das Gericht, schließt sich den bereits am 14. Mai 2020 getätigten Ausführungen des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg dahingehend, dass die weitestgehende Einhaltung des NO<sub>2</sub>-Jahresmittelgrenzwerts von 40 µg/m<sup>3</sup> in einem Kalenderjahr im Idealfall durch aussagekräftige kontinuierliche Messungen während eines Kalenderjahres zu belegen wären (Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 14. Mai 2020 – 10 S 461/20 –, Rn. 12, juris), an. Der Nachweis kann auch durch eine gesicherte Prognose erbracht werden, dass die vom Unionsrecht vorgegebene und vom Bundesverwaltungsgericht seinem Urteil zugrunde gelegte Verpflichtung zur schnellstmöglichen Einhaltung der überschrittenen NO<sub>2</sub>-Immissionsgrenzwerte auch anders, aber im Wesentlichen gleich wirksam erfüllt werden kann als mit einer zeitnahen Einführung des im Urteil vorgesehenen Verkehrsverbots auch für Euro-5-Dieselfahrzeuge in der gesamten Umweltzone von Stuttgart. Keinesfalls darf die Nichtdurchführung der im Urteil vorgegebenen Maßnahmen die Errei-

Einhaltung dieses Jahresmittelgrenzwertes auf andere Weise feststünde (vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 14. Mai 2020 – 10 S 461/20 –, juris Rn. 10).

Mithin bleibt es zur Begründung des Erfüllungseinwands dem Antragsteller überlassen, entweder darzulegen, dass er ein entsprechendes Verkehrsverbot in der gesamten Umweltzone eingeführt hat oder aber darzulegen, dass das mit der Maßnahme verfolgte Ziel – nämlich die weitestgehende Einhaltung des NO<sub>2</sub>-Jahresmittelgrenzwerts von 40 µg/m<sup>3</sup> in einem Kalenderjahr – auch auf andere Weise erreicht worden ist.

(a.) Das in den genannten Urteilen zur Einhaltung des Jahresmittelgrenzwerts als geeignet vorgesehene ganzjährige Verkehrsverbot in der gesamten Umweltzone Stuttgart ist bisher weder umgesetzt noch geplant.

(b.) Dementsprechend bringt der Antragsteller zur Begründung des Erfüllungseinwands allein vor, die Einhaltung des NO<sub>2</sub>-Jahresmittelgrenzwerts von 40 µg/m<sup>3</sup> in einem Kalenderjahr auf anderem Weg erreicht zu haben. Glaubhaft gemacht ist dies indes nicht.

(aa.) Das Gericht, schließt sich den bereits am 14. Mai 2020 getätigten Ausführungen des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg dahingehend, dass die weitestgehende Einhaltung des NO<sub>2</sub>-Jahresmittelgrenzwerts von 40 µg/m<sup>3</sup> in einem Kalenderjahr im Idealfall durch aussagekräftige kontinuierliche Messungen während eines Kalenderjahres zu belegen wären (Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 14. Mai 2020 – 10 S 461/20 –, Rn. 12, juris), an. Der Nachweis kann auch durch eine gesicherte Prognose erbracht werden, dass die vom Unionsrecht vorgegebene und vom Bundesverwaltungsgericht seinem Urteil zugrunde gelegte Verpflichtung zur schnellstmöglichen Einhaltung der überschrittenen NO<sub>2</sub>-Immissionsgrenzwerte auch anders, aber im Wesentlichen gleich wirksam erfüllt werden kann als mit einer zeitnahen Einführung des im Urteil vorgesehenen Verkehrsverbots auch für Euro-5-Dieselfahrzeuge in der gesamten Umweltzone von Stuttgart. Keinesfalls darf die Nichtdurchführung der im Urteil vorgegebenen Maßnahmen die Errei-

chung der angestrebten schnellstmöglichen Reduktion der NO<sub>2</sub>-Immissionen gefährden. Weiter ist die in den zu vollstreckenden Urteilen vorgegebene Zielverpflichtung, den NO<sub>2</sub>-Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> einzuhalten, bereits dann als erfüllt anzusehen, wenn dieser Wert auch nur in einem Kalenderjahr nicht überschritten wird. Allerdings muss dieses Kalenderjahr in einer Weise hinreichend repräsentativ sein, dass (bei Berücksichtigung aller relevanten Faktoren) auch eine künftige Grenzwerteinhaltung, insbesondere im Folgejahr, hinreichend wahrscheinlich ist. Dies folgt daraus, dass der gesetzliche NO<sub>2</sub>-Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup>, der dem Gesundheitsschutz dient, nicht nur (in einer Sondersituation) einmalig, sondern dauerhaft einzuhalten ist (so ausdrücklich: Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 14. Mai 2020 – 10 S 461/20 –, juris Rn. 13, 17).

(bb.) Die weitestgehende Einhaltung des NO<sub>2</sub>-Jahresmittelgrenzwerts von 40 µg/m<sup>3</sup> kann derzeit nicht durch aussagekräftige kontinuierliche Messungen während eines Kalenderjahres belegt werden. Die aktuellsten Daten für ein vollständiges Kalenderjahr liegen naturgemäß nur für das Jahr 2019 vor. Nach den Ausführungen des Antragstellers lag der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert 2019 an den Messstationen „Am Neckartor“ (53 µg/m<sup>3</sup>), „Hohenheimer Straße“ (50 µg/m<sup>3</sup>), „Pragstraße“ (58 µg/m<sup>3</sup>) und „Talstraße“ (50 µg/m<sup>3</sup>) deutlich über dem Grenzwert und auch jenseits jeglicher vom Antragsteller behaupteter Geringfügigkeitsschwellen.

(cc.) Der Antragsteller hat demnach zum gegenwärtigen Zeitpunkt allein die Möglichkeit, durch eine gesicherte Prognose nachzuweisen, dass die Verpflichtung zur schnellstmöglichen Einhaltung der überschrittenen NO<sub>2</sub>-Immissionsgrenzwerte im Wesentlichen gleich wirksam erfüllt werden kann. Es gelingt ihm aber im vorliegenden Verfahren nicht, die von ihm aufgestellte Behauptung, auf Grund gesicherter Prognosen sei davon auszugehen, dass der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> im Kalenderjahr 2020 bereits allein durch die ergriffenen Maßnahmen und ohne weitere Verkehrsverbote oder sonstige Maßnahmen eingehalten werde, glaubhaft zu machen.

Das Gericht übersieht dabei nicht, dass die in den ersten Monaten des Jahres 2020 tatsächlich gemessenen Werte teilweise deutlich unterhalb des Grenzwertes von 40 µg/m<sup>3</sup> liegen. Der Antragsteller hat insofern für die Messstellen „Am Neckartor“, „Hohenheimer Straße“, „Pragstraße“ und „Talstraße“ für die ersten fünf Monate des

Jahres vollständig und für den Juni bis zum 24.06.2020 bzw. 25.06.2020 die ermittelten vorläufigen Werte vorgelegt. Danach hat die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) Halbjahresmittelwerte für das Jahr 2020 von  $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$  („Am Neckartor“),  $34 \mu\text{g}/\text{m}^3$  („Hohenheimer Straße“),  $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$  („Pragstraße“) und  $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$  („Talstraße“) berechnet.

Der Antragsteller vermag hiervon ausgehend jedoch nicht glaubhaft zu machen, dass sich aus diesen tatsächlichen Messwerten eine gesicherte Prognose dahingehend ergibt, dass der Jahresmittelgrenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  in diesem Jahr eingehalten wird. Vielmehr hat er lediglich behauptet, dieser  $\text{NO}_2$ -Halbjahreswert sei nach den Erfahrungen der letzten Jahre „üblicherweise ein recht guter Schätzwert für den  $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwert des laufenden Jahres.“ Damit würde eine Hochrechnung im „günstigsten Szenario“ für das Jahr 2020 (Werte im dritten und vierten Quartal entsprechen dem zweiten Quartal)  $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwerten von  $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$  („Am Neckartor“),  $33 \mu\text{g}/\text{m}^3$  („Hohenheimer Straße“),  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  („Pragstraße“) und  $37 \mu\text{g}/\text{m}^3$  („Talstraße“) ergeben. Für ein „mittleres Szenario“ für das Jahr 2020 (Werte im zweiten Halbjahr entsprechen dem ersten Halbjahr) würden sich  $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwerten von  $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$  („Am Neckartor“),  $34 \mu\text{g}/\text{m}^3$  („Hohenheimer Straße“),  $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$  („Pragstraße“) und  $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$  („Talstraße“) ergeben. Im „schlechtesten Szenario“ für das Jahr 2020 („gleitender Jahresmittelwert“ aus der 2. Jahreshälfte 2019 und der 1. Jahreshälfte 2020) sei mit  $\text{NO}_2$ -Jahresmittelwerten von  $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$  („Am Neckartor“),  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  („Hohenheimer Straße“),  $49 \mu\text{g}/\text{m}^3$  („Pragstraße“) und  $43 \mu\text{g}/\text{m}^3$  („Talstraße“) zu rechnen.

Ob eine solche Abschätzung anhand der Messwerte allein für ein halbes Jahr überhaupt möglich ist, bleibt zweifelhaft. Dies gilt insbesondere für die vom Antragsteller durchgeführten Hochrechnungen der tatsächlich gemessenen Werte, welche eindeutig keine wissenschaftlich fundierten Prognosen darstellen, sondern im Wesentlichen allein auf Grund von Erfahrungswerten der letzten Jahre sowie auf Schätzungen basieren, ohne dass der Antragsteller hierfür eine besondere Sachkunde für sich in Anspruch nimmt. Auch die Tatsache, dass der Antragsteller im Verlauf des hiesigen Verfahrens laufend aktualisierte Hochrechnungen mit unterschiedlichen Ergebnissen vortragen hat und sich zuletzt selbst nicht festlegen wollte, von welchem seiner Szenarien auszugehen sein soll, macht deutlich, dass es sich hierbei um wenig belastbare Werte handelt.

Die vom Antragsteller angestellten Berechnungen stehen zudem in Widerspruch zu den von ihm selbst vorgelegten gutachterlich-wissenschaftlichen Ausführungen.

Das vom Antragsteller als Anlage 11 zur Antragsschrift vorgelegte „Ergänzungsgutachten zur immissionsseitigen Wirkungsermittlung (einschl. verkehrliche Betrachtung) von Maßnahmen zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart“ der AVISO GmbH, des Ingenieurbüros Rau und der PTVTC GmbH vom 25.03.2020 untersucht unter Rückgriff auf aktualisierte Verkehrsdaten, die PKW-Flottenzusammensetzung zum 31.12.2019 und aktuelle Messdaten aus dem Jahr 2019, drei Szenarien für das Jahr 2020. Hierbei berücksichtigt „Szenario 1“ neben den seit dem 01.01.2020 umgesetzten streckenbezogenen Dieserverkehrsverboten auch die im Stuttgarter Talkessel eingeführte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h, den Betrieb weiterer Filtersäulen am Neckartor, in der Hohenheimer Straße und an der Pragstraße sowie die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h auf der B27 von der Anschlussstelle der BAB A 8 (Echterdinger Ei) bis zum Ortsschild von Stuttgart-Degerloch (Maßnahmen M1, M2, M3 und M5 der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans vom November 2019). Erfasst ist damit genau der Ist-Zustand in Stuttgart ohne die Einführung weiterer Maßnahmen.

Für dieses „Szenario 1“ werden ausweislich der Kurzzusammenfassung vom 28.05.2020

„noch Überschreitungen des Grenzwertes für jahresmittlere NO<sub>2</sub>-Konzentrationen (40 µg/m<sup>3</sup>) auf folgenden Straßen prognostiziert: Pragstraße, Neckartor, Talstraße, Bludenzer Straße, Schozacher Straße, Brückenstraße, Hauptstätter Straße, Neue Weinsteige, Charlottenstraße.  
Für die Messorte Talstraße und Pragstraße werden mit 47 µg/m<sup>3</sup> und 48 µg/m<sup>3</sup> höhere Werte prognostiziert als für die Messorte Neckartor (42 µg/m<sup>3</sup>) und Hohenheimer Straße (39 µg/m<sup>3</sup>).“

Dem Gutachten lässt sich mithin entnehmen, dass bei Annahme des Ist-Zustandes die prognostizierten Jahresmittelwerte für das Jahr 2020 an den Messorten „Talstraße“ (47 µg/m<sup>3</sup>) und „Pragstraße“ (48 µg/m<sup>3</sup>), deutlich über der auch vom Verwaltungsgerichtshof in seinem Beschluss vom 14. Mai 2020 noch als eine hinnehmbar geringfügig bezeichneten Grenzwertüberschreitung von 10% liegen (vgl. diesbezüglich Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 14. Mai 2020 – 10 S 461/20 –, Rn. 14, juris). Für einen Abschnitt der Pragstraße westlich der Messstelle wird sogar ein Jahresmittelwert von 53 µg/m<sup>3</sup> prognostiziert.

Zwar liegt es in der Natur einer Prognose, dass die tatsächlich gemessenen Werte abweichen können. Ergeben sich zwischen wissenschaftlich ermittelten Prognosen und bloßen Hochrechnungen aber erhebliche Abweichungen, wäre zur Glaubhaftmachung der Tragfähigkeit letzterer jedenfalls erforderlich gewesen, mögliche Ursachen für die deutlich niedrigeren Werte plausibel darzulegen. Dies hat der Antragsteller nicht im Ansatz getan, sondern er stellt sich offenbar auf den Standpunkt, dass die Werte schlicht besser ausfallen werden. Soweit er auf die ständig fortschreitende Flottenerneuerung verweist, ergibt sich aus dem Gutachten, dass den dortigen Berechnungen bereits aktualisierte Zahlen zu Grunde lagen. Auch die Auswirkungen der Corona-Pandemie wurden in der Kurzzusammenfassung vom 28.05.2020 bereits in den Blick genommen und können daher nicht zur Begründung der Differenz herangezogen werden. So ist dort ausgeführt, dass sich auf Grund des verkehrsbedingten Rückgangs durch den plötzlichen „Shut-down“ infolge der Corona-Pandemie seit März 2020 unter der Annahme einer zweimonatigen Verkehrsreduzierung von 33% eine Minderung von etwa  $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel gegenüber den ursprünglichen Prognosewerten für 2020 abschätzen lasse. Selbst wenn man davon ausginge, diese Reduzierung sei noch nicht in den im selben Gutachten angegebenen Werten von bis zu  $47 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und  $48 \mu\text{g}/\text{m}^3$  enthalten, führte dies allenfalls zu Maximalwerten von  $46 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und  $47 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und damit immer noch zu Grenzwertüberschreitungen. Schließlich darf nicht verkannt werden, dass das Gutachten mit der Ausführung schließt, dass sich der Verkehr bereits wieder dem Niveau vor dem „Shut-down“ annähere.

Soweit der Antragsteller sein Vorbringen zuletzt dahingehend erweitert hat, dass weitere Alternativmaßnahmen geplant und damit die Einhaltung der Grenzwerte möglich sei, fehlen im Übrigen wissenschaftlich ermittelte Prognosen zu deren Wirksamkeit.

(dd.) Auch ist nicht glaubhaft gemacht, dass eine Einhaltung der Grenzwerte jedenfalls im Laufe des Jahres 2021 zu erwarten ist.

Der Antragsteller legt insoweit keinerlei Unterlagen vor, aus welchen sich konkret prognostizierte Jahresmittelwerte für das Jahr 2021 ergeben. Vielmehr führt er lediglich aus, dass sich ausgehend vom Ist-Zustand und auch ohne weitere Maßnahmen allein auf Grund der Flottenerneuerung der bisher zu beobachtende Trend hin zu abneh-

menden Jahresmittelwerten fortsetzen werde. Auch behauptet er, dass die bereits ergriffenen Maßnahmen, insbesondere das streckenbezogene Verkehrsverbot für Kraftfahrzeuge unterhalb der Abgasnorm Euro 6/VI, im Jahr 2021 wegen ganzjähriger Kontrollen einen stärkeren Niederschlag in den Messwerten finden würden. Zudem sei durch die Corona-Pandemie die Digitalisierung deutschlandweit vorangebracht worden, was zu einer deutlichen Reduktion des Personenverkehrs auf den Straßen führen werde. Letztlich sei durch die zu erwartende Fertigstellung eines Teils des Rosenstein-tunnels im Jahr 2021 gerade auf der Pragstraße eine Verkehrsentslastung und die Abnahme der NO<sub>2</sub>-Belastung in diesem Bereich zu erwarten.

Für keine dieser genannten Faktoren legt der Antragsteller konkrete Berechnungen vor, aus welchen sich die jeweiligen Auswirkungen auf die Jahresmittelwerte ergeben. Es ist schon aus diesem Grund im vorliegenden Verfahren nicht glaubhaft gemacht, dass eine gesicherte Prognose vorliegt, auf Grund derer davon auszugehen ist, dass der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> im Kalenderjahr 2021 ohne weitere Maßnahmen eingehalten wird.

(ee.) Nach alledem ist auf Grund der vom Antragsteller glaubhaft gemachten tatsächlichen Behauptungen nicht davon auszugehen, dass die Vollstreckungsabwehrklage mit dem vom Antragsteller vorgebrachten Erfüllungseinwand erfolgreich sein wird.

b. Es ist nach summarischer Prüfung der Sach- und Rechtslage auch nicht davon auszugehen, dass der Antragsteller im Rahmen der Vollstreckungsabwehrklage mit seinem Vortrag zur Änderung der Sach- und Rechtslage durchdringen wird.

Der Antragsteller macht insoweit unter Rückgriff auf die neuere Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Bedeutung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes bei der Anordnung von Verkehrsverboten (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27. Februar 2020 – 7 C 3.19 –, juris) sowie auf die mit Wirkung zum 12.04.2019 eingeführte Vorschrift des § 47 Abs. 4a S. 1 BImSchG im Wesentlichen geltend, dass diese neue Rechtslage im Kontext der aktuellen Messwerte die Einführung weiterer Verkehrsverbote rechtlich ausschließen würde, da sie nicht mehr verhältnismäßig wäre, und mithin auch nicht im Wege der Zwangsvollstreckung von ihm verlangt werden könne.

- 14 -

Der Einwand, dass sich durch die Einführung des § 47 Abs. 4a S. 1 VwGO die Gesetzeslage nachträglich geändert hat, dürfte im Rahmen der Vollstreckungsabwehrklage zulässig sein. Er vermag der Vollstreckungsabwehrklage allerdings aller Voraussicht nach nicht zum Erfolg zu verhelfen.

Es trifft zwar zu, dass das Bundesverwaltungsgericht zur neuen Vorschrift des § 47 Abs. 4a S. 1 BImSchG ausgeführt hat, diese sei dahingehend zu verstehen, dass bei tatsächlich gemessenen (und nicht bloß prognostizierten) Grenzwertüberschreitungen von weniger als  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für Stickstoffdioxid eine tatsächliche Vermutung dafür besteht, dass eine Unterschreitung des Grenzwertes aufgrund anderer ergriffener Maßnahmen auch ohne Einführung eines Verkehrsverbots eintreten wird (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27. Februar 2020 – 7 C 3.19 –, juris Rn. 59 f.). Dieser Entscheidung zugrunde lag die rechtliche Frage, ob der Luftreinhalteplan Reutlingen dergestalt fortzuschreiben ist, dass er ein Verkehrsverbot als Maßnahme vorzusehen hat. Insoweit hat das Bundesverwaltungsgericht zunächst ausgeführt, der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beanspruche nicht nur Geltung hinsichtlich der Frage, wie ein Verkehrsverbot auszugestalten ist, sondern auch bei der vorgelagerten Frage, ob ein Verkehrsverbot anzuordnen ist. Es hat sodann festgestellt, dass die Anordnung eines Verkehrsverbots regelmäßig nicht geboten sei, wenn – wie im konkret zu entscheidenden Fall in Reutlingen – eine Überschreitung des Grenzwertes um nur noch  $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  im Folgejahr nach Inkrafttreten des Luftreinhalteplanes bei gleichzeitig prognostizierter (deutlicher) Unterschreitung des Grenzwertes im übernächsten Jahr zu erwarten sei. Die Belastungen, die mit Verkehrsverboten insbesondere für die Eigentümer, Halter und Fahrer von Dieselfahrzeugen verbunden seien, stünden in einem solchen Fall in keinem angemessenen Verhältnis zu den mit derart geringfügigen und zeitlich begrenzten Grenzwertüberschreitungen verbundenen möglichen Gesundheitsgefahren (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27. Februar 2020 – 7 C 3.19 –, juris Rn. 37). Ob sich ein Verkehrsverbot auch bei höheren Grenzwertüberschreitungen als unverhältnismäßig darstelle, hänge von den Umständen des Einzelfalles, insbesondere davon ab, wie lang die prognostizierte Dauer der Überschreitung sei und mit welchem Maß an Sicherheit die Einhaltung der Grenzwerte erwartet werden könne. Je kürzer einerseits die Überschreitung andauere und je sicherer die baldige Einhaltung der Grenzwerte zu erwarten sei und je größer andererseits die Auswirkungen eines Ver-

kehrverbots für die betroffenen Verkehrsteilnehmer und Anwohner von Ausweichstrecken seien, umso eher seien auch höhere Überschreitungen hinnehmbar (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27. Februar 2020 – 7 C. 3.19 –, juris Rn. 39).

Weder die Vorschrift des § 47 Abs. 4a BImSchG noch die zitierte Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts können einer weiteren Vollstreckung im vorliegenden Fall jedoch entgegenstehen. Zum einen hatte das Bundesverwaltungsgericht in den Blick zu nehmen, ob die Einführung eines Verkehrsverbots als Maßnahme in einen Luftreinhalteplan aufzunehmen war, während das Gericht vorliegend allein zu entscheiden hat, ob weitere Vollstreckungsmaßnahmen zulässig sind, um den Antragsteller zur Einhaltung seiner ihm durch rechtskräftiges Urteil auferlegten Verpflichtung, die gesetzlichen Grenzwerte durch geeignete Maßnahmen einzuhalten, zu bewegen.

Zum anderen betreffen sowohl die Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts, als auch die Regelung des § 47 Abs. 4a BImSchG allein die Einführung eines Verkehrsverbots. Zur Frage der Einführung sonstiger Alternativmaßnahmen, die der Antragsteller ausweislich seines Schriftsatzes vom 29.06.2020 und der einschlägigen Pressebeurteilung (vgl. etwa: „Fahrverbote nicht vor September“ in: Stuttgarter Zeitung vom 01.07.2020) für möglich hält, und die möglicherweise im Wege der Zwangsvollstreckung durchzusetzen sein werden, enthalten sie hingegen keine Aussagen. Insbesondere vermag das Gericht weder den Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts noch dem § 47 Abs. 4a BImSchG zu entnehmen, dass eine mögliche Unverhältnismäßigkeit der Einführung eines Verkehrsverbots generell von der Einhaltung der Grenzwerte durch andere mögliche Maßnahmen befreit. Im Gegenteil führt das Bundesverwaltungsgericht aus, dass eine tatsächliche Vermutung dafür spricht, dass durch andere Maßnahmen eine zeitnahe Einhaltung der Grenzwerte erreicht werden kann.

Der Antragsteller hat somit nicht glaubhaft gemacht, dass zur Erfüllung der Verpflichtung aus den eingangs genannten Urteilen allein die Einführung von Verkehrsverboten in Betracht kommt, die vor dem Hintergrund des § 47 Abs. 4a BImSchG ausscheiden könnte. Ob der Anwendungsbereich dieser Vorschrift überhaupt eröffnet ist, nachdem das Bundesverwaltungsgericht ausdrücklich klargestellt hat, dass es nur auf gemess-

sene Grenzwertüberschreitungen bis  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ankomme und nicht auf lediglich prognostizierte Überschreitungen bis zu dieser Höhe, wobei ein anderes Verständnis mit dem Wortlaut der Norm schwerlich in Einklang zu bringen sei (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27. Februar 2020 – 7 C 3.19 –, juris Rn. 59); die bislang einzig vorliegenden gemessenen Jahresmittelwerte für das Kalenderjahr 2019 an den Messstationen „Am Neckartor“ und „Pragstraße“ aber bei  $53 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und  $58 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und damit weit über dem von § 47 Abs. 4a S. 1 BImSchG tatbestandlich vorausgesetzten Schwellenwert von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  liegen, bedarf daher keiner Klärung.

Ebenso kann offen bleiben, ob § 47 Abs. 4a BImSchG und die zitierte Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts der Einführung eines Verkehrsverbots im vorliegenden Fall tatsächlich entgegenstehen. Das Bundesverwaltungsgericht hat unter Bestätigung der Rechtsprechung des Verwaltunggerichtshofs Baden-Württemberg ausgeführt, dass ein Verständnis der Vorschrift dahingehend, dass ein echtes Regel-Ausnahme-Verhältnis geschaffen werden sollte, nach dem Verkehrsverbote überhaupt nur in atypischen Fällen angeordnet werden dürfen, nicht mit Unionsrecht vereinbar ist (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27. Februar 2020 – 7 C 3.19 –, juris Rn. 61). Vielmehr sei die Bestimmung unionsrechtskonform dahingehend auszulegen, dass damit eine tatsächliche Vermutung ausgedrückt werden solle, wonach bei solchen Immissionswerten eine Unterschreitung des Grenzwertes aufgrund der ergriffenen Maßnahmen auch ohne Verkehrsverbote zeitnah zu erwarten sei. Soweit dies entgegen dieser Annahme nicht der Fall sein sollte und Verkehrsverbote sich als einziges Mittel darstellten, um die Überschreitung des Grenzwertes so kurz wie möglich zu halten, könne demgegenüber nicht von einem Regelfall im Sinne des § 47 Abs. 4a BImSchG ausgegangen werden, so dass die Vorschrift auch unterhalb von Werten von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Verkehrsverboten im Rahmen des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes nicht entgegengehalten werden könne (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27. Februar 2020 – 7 C 3.19 –, juris Rn. 60). Dem lässt sich entnehmen, dass die Einführung von Verkehrsverboten bei gemessenen Werten von über  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  aber unter  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  überhaupt nur dann ausscheidet, wenn die aufgestellte Vermutung, eine zeitnahe Einhaltung der Grenzwerte durch bereits ergriffene Maßnahmen werde eintreten, nicht widerlegt ist. Dies dürfte vorliegend indes der Fall sein. Nach den vom Antragsteller selbst vorgelegten aktuellsten gutachterlichen Prognosen sind bei Fortdauer des Ist-Zustands und ohne die Einführung weiterer Maßnahmen im laufenden Jahr noch

Grenzwertüberschreitungen auf insgesamt neun Straßen zu erwarten. Die prognostizierten Werte liegen hierbei auf einzelnen Streckenabschnitten bis zu  $13 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und mithin 32,5 % über dem gesetzlichen Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Tragfähige Prognosen dazu, dass trotz dieser erheblichen Grenzwertüberschreitungen etwa im Jahr 2021 auch ohne die Einführung weiterer Maßnahmen mit einem hohen Maß an Sicherheit eingehalten werden, hat der Antragsteller ebenfalls nicht vorgelegt (vgl. zum Ganzen bereits oben II. 1. a. (2.) (b.) (cc.) und (dd.)).

Nach alledem bleibt festzuhalten, dass die Erfüllung der dem Antragsgegner in den eingangs angesprochenen Urteilen nicht zwingend die Einführung eines Verkehrsverbots voraussetzt und daher nicht glaubhaft gemacht ist, dass § 47 Abs. 4a BImSchG oder die neuere Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Verhältnismäßigkeit von Verkehrsverboten der Vollstreckungsabwehrklage zum Erfolg verhelfen können.

c. Auf Grundlage der vom Antragsteller zur Begründung des Antrags glaubhaft gemachten tatsächlichen Behauptungen ist schließlich nicht davon auszugehen, dass sich die dem Vollstreckungstitel zu Grunde gelegte konkrete materielle Verpflichtung in einer der weiteren Vollstreckung entgegenstehenden Art und Weise geändert hat. Davon könnte dann ausgegangen werden, wenn der Antragsteller Maßnahmen ergriffen hätte, die in ihrer Wirksamkeit der in den Ausgangsentscheidungen vorausgesetzten Maßnahme im Wesentlichen gleichkommen, oder nur so geringfügig abweichen, dass von der ursprünglich vorgesehenen Maßnahme aus Gründen der Verhältnismäßigkeit abgesehen werden kann.

Vom ebenfalls möglichen Erfüllungseinwand unterscheidet sich dies dadurch, dass gerade geltend gemacht wird, eine Erfüllung durch Einhaltung der Grenzwerte oder Umsetzung des Verkehrsverbots in der gesamten Umweltzone sei zwar nicht eingetreten, jedenfalls letzteres brächte jedoch keinen Vorteil, der im Verhältnis zu den Auswirkungen der Maßnahme stünde. Beiden gemein ist, dass nur solche Maßnahmen den Einwand tragen können, die bereits in Kraft gesetzt oder verbindlich beabsichtigt sind.

(1.) Soweit der Antragsteller geltend macht, durch die Einführung eines Verkehrsverbots in der „kleinen Umweltzone“ im Wesentlichen gleiche Erfolge zu erzielen, wie durch Einführung eines Verkehrsverbots in der gesamten Umweltzone Stuttgart, erscheint dies vor dem Hintergrund des Gutachtens vom 25.03.2020 nicht von vorneherein ausgeschlossen.

Aus den dort als „Szenario 2“ und „Szenario 3“ bezeichneten Untersuchungen ergebe sich, so der Antragsteller, dass die Einführung eines Verkehrsverbots rechnerisch und prognostisch zu praktisch identischen Ergebnissen führe, unabhängig davon, ob die Maßnahme auf ein Teilgebiet Stuttgarts beschränkt („kleine Umweltzone“) oder auf die gesamte bisherige Umweltzone ausgedehnt werde („große Umweltzone“). Die ermittelten Werte seien bei der „kleinen Umweltzone“ sogar minimal niedriger. Jedenfalls mit den nunmehr geplanten zusätzlichen außerplanmäßigen Maßnahmen sei aber von einer gleichwirksamen Maßnahme auszugehen.

(2.) Allerdings hat der Antragsteller im vorliegenden Verfahren nicht glaubhaft gemacht, die im derzeitigen Luftreinhalteplan vorgesehene Maßnahme überhaupt einführen zu wollen.

Das Gericht verkennt insoweit nicht, dass der Antragsteller in der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans als Maßnahme M1 die Einführung eines ganzjährigen zonalen Verkehrsverbots für Kraftfahrzeuge mit Dieselmotor unterhalb der Abgasnorm Euro 6/VI ab dem 01.07.2020 in den Stadtbezirken Bad Cannstatt, Feuerbach und Zuffenhausen (sog. kleine Umweltzone Stuttgart) vorgesehen hat. Gleichwohl wurde die Einführung unter den als auflösende Bedingung zu verstehenden Vorbehalt gestellt, dass sich die Einführung auf Grund einer weiteren Prognose und einer darauf beruhenden künftigen Verwaltungsentscheidung als erforderlich erweist. Wohl aus diesem Grund hat es auch der Verwaltungsgerichtshof noch im Mai 2020 als „völlig ungewiss“ bezeichnet, ob die Maßnahme umgesetzt wird (Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 14. Mai 2020 – 10 S 461/20 –, juris Rn. 14). Im vorliegenden Verfahren hat der Antragsteller nunmehr dargelegt, dass die zur Umsetzung der Maßnahme erforderliche Montierung der Verkehrszeichen nicht vor September 2020 abgeschlossen sein wird. Er hat zudem verschiedentlich bekräftigt, dass die Umsetzung

der vorgesehenen zonalen Verkehrsverbote eigentlich gar nicht beabsichtigt sei, sondern die Chance gesehen werde, auch mit weiteren Einzelmaßnahmen ins Ziel zu kommen. Erst wenn das wider Erwarten nicht gelinge, solle die vorgesehene Maßnahme umgesetzt werden.

Ist danach aber überhaupt nicht glaubhaft gemacht, dass der Antragsteller die geplante Maßnahme umzusetzen bereit ist, ist derzeit nicht davon auszugehen, dass der Antragsteller mit seinem Einwand, eine ergriffene Maßnahme käme in ihrer Wirksamkeit der in den Ausgangsentscheidungen vorausgesetzten Maßnahmen im Wesentlichen gleich, in der Vollstreckungsabwehrklage erfolgreich sein wird. Der Einwand ist insoweit derzeit verfrüht.

(3.) Anstelle eines Verkehrsverbots könnte der Antragsteller selbstredend auch andere Maßnahmen ergreifen, die in ihren Wirkungen einem Verkehrsverbot in der gesamten Umweltzone Stuttgart gleichkommen. Soweit er erstmals mit Schriftsatz vom 29.06.2020 diverse Alternativmöglichkeiten aufgezeigt hat, sind diese jedoch noch nicht in Kraft gesetzt und es fehlt (bislang) an einer Glaubhaftmachung der Vergleichbarkeit.

2. Vor diesem Hintergrund führt die Gegenüberstellung der für den Antragsteller bei Fortführung der Vollstreckung eintretenden Nachteile mit den beim Antragsgegner im Fall der vorübergehenden Einstellung entstehenden Nachteile zu dem Ergebnis, dass die Vollstreckung derzeit nicht einzustellen ist. Auf Seiten des Antragsgegners steht neben dem mit der Grenzwerteinhaltung verfolgten Ziel des Gesundheitsschutzes (Art. 2 Abs. 2 GG) insbesondere das Interesse, weiter aus dem Titel auf Erfüllung des rechtskräftig festgestellten Anspruchs vollstrecken zu können (Art. 19 Abs. 4 GG). Wie dargelegt ist derzeit nicht davon auszugehen, dass der Antragsteller mit seiner Vollstreckungsabwehrklage Erfolg haben wird. Es wäre schlicht unbillig, dem Antragsgegner dennoch jegliche Handhabe gegenüber dem Antragsteller zu nehmen. Auf Seiten des Antragstellers steht derweil das Interesse, durch die weitere Vollstreckung nicht zu Maßnahmen gezwungen zu werden, welche irreversible Folgen zeitigen würden. Derartige Folgen sind indes nicht ersichtlich. Das Gericht verkennt dabei nicht, dass die Einführung weiterer Verkehrsverbote für die betroffenen Fahrzeughalter mit erheblichen Einbußen verbunden wäre. Gleichwohl bedeutet eine (mögliche) Fortsetzung

der Vollstreckung nicht, dass zwingend Verkehrsverbote eingeführt werden müssen. Dass durch die vorübergehende Einführung der nunmehr alternativ vorgeschlagenen Maßnahmen Folgen ausgelöst würden, welche nicht vollständig rückgängig gemacht werden könnten, ist weder vorgetragen noch ersichtlich. Damit fällt die Interessensabwägung zu Lasten des Antragstellers aus.

III. Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 154 Abs. 1, 162 Abs. 3 VwGO. Anders als im Zivilprozess bleibt die Kostenentscheidung nicht der Entscheidung in der Hauptsache vorbehalten. Vielmehr finden auch auf das Vollstreckungsverfahren die allgemeinen Grundsätze des Beschlussverfahrens (z. B. hinsichtlich der Kostenentscheidung und der Festsetzung des Streitwertes) Anwendung (Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Beschluss vom 28. Januar 1994 – 3 TG 2026/93 –, juris Rn. 32; VG Schwerin, Beschluss vom 17. November 2016 – 2 B 1907/15 SN –, juris Rn. 6).

Die Streitwertfestsetzung beruht auf §§ 53 Abs. 2 Nr. 1, 52 Abs. 2 GKG, wobei das Gericht den Auffangwert im Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes halbiert (vgl. Ziffer 1.5 des Streitwertkatalogs für die Verwaltungsgerichtsbarkeit 2013).

#### **Rechtsmittelbelehrung:**

Gegen die Festsetzung des Streitwerts ist die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in Mannheim, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim oder Postfach 103264, 68032 Mannheim, gegeben, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200 € übersteigt. Sie ist beim Verwaltungsgericht Stuttgart einzulegen und dann zulässig, wenn sie vor Ablauf von sechs Monaten nach Rechtskraft der Entscheidung in der Hauptsache oder anderweitiger Erledigung des Verfahrens eingelegt wird. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, so kann sie noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden.

Die Beschwerde kann von den Beteiligten selbst oder von einem Prozessbevollmächtigten eingelegt werden. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder die in § 67 Absatz 2 Satz 1 VwGO genannten Rechtslehrer mit Befähigung zum Richteramt oder die in § 67 Absatz 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Ein Beteiligter, der nach Maßgabe des § 67 Abs. 4 Sätze 3 und 7 VwGO zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten.

- 21 -

Im Übrigen ist dieser Beschluss unanfechtbar. Dies folgt nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg aus einer entsprechenden Anwendung des § 707 Abs. 2 S. 2 ZPO, der gemäß § 167 Abs. 1 S. 1 VwGO auch für verwaltungsgerichtliche Entscheidungen über die vorläufige Einstellung der Vollstreckung aus verwaltungsgerichtlichen Urteilen entsprechende Anwendung findet und die Beschwerde ausschließt (vgl. hierzu Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 26. Februar 2014 – 5 S 2583/13 –, juris Rn. 2 ff und Beschluss vom 24. April 2018 – 10 S 421/18 –, juris Rn. 13).

**Anschrift des Verwaltungsgerichts:**

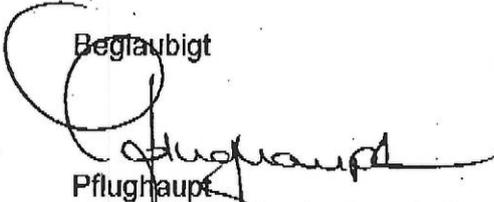
Verwaltungsgericht Stuttgart, Augustenstraße 5, 70178 Stuttgart oder Postfach 10 50 52, 70044 Stuttgart

gez. Dr. Ostertag

gez. Epple

gez. Wahlicht

Beglaubigt

  
Pflughaupt

Urkundsbearbeiterin der Geschäftsstelle