

Luftqualität - Stickstoffdioxid

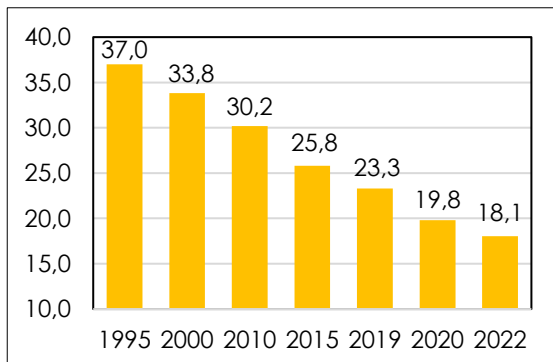
Keine Fahrverbote in Hessen!

Um was geht es?

Luftqualität und Mobilität in Städten

Die Luftqualität verbessert sich seit Jahren trotz steigenden Verkehrs – und unabhängig von den Lockdowns in den Corona-Jahren 2020/2021. Nachdem im Jahr 2021 der Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) erstmals an allen hessischen Messstellen eingehalten wurde, sind die Werte 2022 weiter gefallen. Im Schnitt lag die Abnahme gegenüber dem Vorjahr 2021 bei etwa sechs Prozent. Der NO₂-Grenzwert beträgt 40 µg/m³ im Jahresmittel.

Stickstoffdioxid sinkt weiter: Immer bessere Luft in hessischen Städten



Stickstoffdioxid in hessischen Städten im Jahresdurchschnitt in Mikrogramm je Kubikmeter (µg/m³), Quelle: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt, Geologie, 2023.

Je nach Standort sank die NO₂-Konzentration von 2019 bis 2022 sogar um 20 bis 50 Prozent. Für andere verkehrsbedingte Emissionen wie Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid und Benzol befinden sich die Konzentrationen seit vielen Jahren gleichbleibend auf einem sehr niedrigen Niveau.

Ein Verkehrsverbot für Dieselfahrzeuge kann auch rechtlich unzulässig sein, wenn der NO₂-Grenzwert in Kürze eingehalten werden kann. Laut Bundesverwaltungsgericht dürfen Fahrverbote nur die „ultima ratio“ sein. Nach Klagen dürfen in Darmstadt seit Juni 2019 zwei Innenstadtstraßen nicht mehr von älteren Dieselfahrzeugen befahren werden. In Wiesbaden und Offenbach wurden Fahrverbote verhindert.

Was braucht die Wirtschaft?

Möglichst freie Fahrt sowie Schutz vor dirigistisch überzogener Umweltpolitik

Hessische Betriebe und die Mitarbeiter benötigen saubere Luft wie alle Menschen. Sie brauchen auch eine möglichst freie Fahrt in Innenstädte und keine dirigistische Umweltpolitik.

Was ist zu tun?

Fahrverbote verhindern und nur verhältnismäßige Maßnahmen ergreifen

- Keine Einführung weiterer Fahrverbote
Fahrverbote sind generell als unverhältnismäßig abzulehnen. Die Landesregierung muss künftig alles rechtlich Zulässige gegen die Verhängung von Fahrverboten tun. Auch Gerichtskompromisse mit Fahrverboten wie in Darmstadt sollten unterbleiben.
- Intelligente Verkehrsverflüssigung fördern
Bund, Land und Kommunen müssen mehr in intelligente Maßnahmen der Verkehrsverflüssigung investieren. Nötig ist der Einsatz digitaler Plattformen etwa bei der Parkplatzsuche und Bereitstellung von Echtzeit-Fahrinformationen des öffentlichen Verkehrs.
- Grenzwert-Diskussion realitätsnah führen
Die Luftqualitätsstandards sind hoch. Die Maßnahmen zur Minderung der Emissionen wirken dauerhaft. Eine weitere Verschärfung der Grenzwerte, wie sie die EU-Kommission in einer neuen Richtlinie zur Luftreinhaltung fordert, ist abzulehnen. In den USA liegt der NO₂-Grenzwert bei 100 Mikrogramm je Kubikmeter.
- ÖPNV: Angebote massiv ausbauen
Durch den Ausbau von Bus- und Bahnangeboten und die Modernisierung der Busflotten muss das innerstädtische Mobilitätsangebot attraktiver und auch sauberer werden. Gleichzeitig müssen das Umland besser angeschlossen und bestehende Taktungen erhöht werden. Der ÖPNV muss mittelfristig nahezu verdoppelt werden.