

Dieseldebatte

Keine Fahrverbote in Hessen!

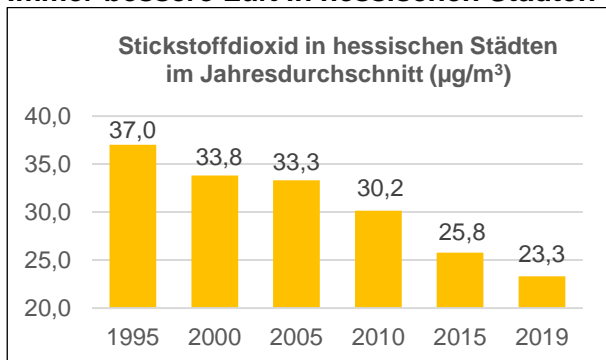
Um was geht es?

Drohende Fahrverbote in Städten – trotz verbesserter Luftqualität

Die Luftqualität in hessischen Städten verbessert sich seit Jahren trotz steigenden Verkehrs: Durch Erneuerung der Fahrzeugflotte und lokale Maßnahmen sank der Wert von Stickstoffdioxid allein im Jahr 2019 um 5,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. In 2019 wurde nur noch an 15 von 58 hessischen Messstellen der Stickstoffdioxid-Grenzwert von 40 Mikrogramm je Kubikmeter Außenluft überschritten.

Laut Bundesverwaltungsgericht dürfen Fahrverbote nur die „ultima ratio“ sein. Nach Klagen auf Fahrverbote einiger Umweltverbände dürfen in Darmstadt seit Anfang Juni 2019 zwei Innenstadt-Straßen nicht mehr von älteren Dieselfahrzeugen befahren werden. In Frankfurt soll es vorläufig nicht zu flächendeckenden Fahrverboten kommen. Weitere Verfahren laufen in Limburg und Offenbach. Wiesbaden hatte im Februar 2019 einen Maßnahmenkatalog vorgelegt, der Fahrverbote verhinderte.

Immer bessere Luft in hessischen Städten



Quelle: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie Jahr 2020.

Was braucht die Wirtschaft?

Möglichst freie Fahrt sowie Schutz vor dirigistisch überzogener Umweltpolitik

Hessische Betriebe und ihre Beschäftigten benötigen saubere Luft wie alle Menschen. Aber sie brauchen auch Planungssicherheit sowie eine möglichst freie Fahrt in hessische Innenstädte und keine dirigistische Umweltpolitik.

Vereinigung der hessischen Unternehmervereine
Abteilung Wirtschafts- und Umweltpolitik
www.vhu.de

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.
- Messstationen nur an sinnvollen Standorten
Messungen sollen nicht länger an unsinnigen Ort durchgeführt werden, etwa am Tunnelausgang. Falls erforderlich sollte sich die Landesregierung über den Bundesrat für eine Änderung von EU-Recht einsetzen.
- Messwerte richtig bewerten
Messwerte müssen dahingehend überprüft werden, ob sie korrekt nach EU-Kriterien bewertet werden.
- Kritik an Grenzwerten ernst nehmen
Angesichts der Kritik von Wissenschaftlern an den NO₂-Grenzwerten sollte die EU eine wissenschaftlich fundierte Überprüfung veranlassen. In den USA liegt der Grenzwert bei 100 Mikrogramm je Kubikmeter.
- ÖPNV: Angebote schaffen und 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.