



# HESSISCHER LANDTAG

28. 03. 2023

## Kleine Anfrage

**Florian Schneider (SPD) vom 08.12.2022**

**Sachstand der Fahrverbote für Diesel- und Benzinfahrzeuge in Hessen**

**und**

**Antwort**

**Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz**

### Vorbemerkung Fragesteller:

Als Dieselfahrverbote werden Fahrverbote für Fahrzeuge mit Diesel- oder Ottomotor bezeichnet, deren Motoren einer bestimmten Schadstoffgruppe zugeordnet werden. Ziel der Dieselfahrverbote ist es, den von der Europäischen Union festgelegten Stickoxid-Immissionsgrenzwert von 40 mg pro m<sup>3</sup> Außenluft sicherzustellen. In einigen hessischen Kommunen gibt es bereits solche Fahrverbote sowie drohen in anderen Städten perspektivisch ähnliche Maßnahmen.

Die Vorbemerkung vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Chef der Staatskanzlei, der Ministerin für Bundes- und Europaangelegenheiten und Bevollmächtigten des Landes Hessen beim Bund, der Ministerin für Digitale Strategie und Entwicklung, dem Minister des Innern und für Sport, dem Minister der Finanzen, dem Minister der Justiz, dem Kultusminister, der Ministerin für Wissenschaft und Kunst, dem Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen sowie dem Minister für Soziales und Integration wie folgt:

Frage 1. In welchen Hessischen Städten und Gemeinden gibt es Fahrverbote für Fahrzeuge? Bitte aufschlüsseln nach Kommune, Straßename, für welche Fahrzeuge und seit wann.

In sieben hessischen Städten wurden Fahrverbote aus Luftreinhaltegründen festgelegt, die bisher auch noch (weitgehend) Bestand haben. Dabei ist zu unterscheiden zwischen Lkw-Durchfahrtsverboten, die eine reine Durchquerung der betroffenen Städte mit schweren Nutzfahrzeugen ohne Quelle oder Ziel in der jeweiligen Stadt vermeiden sollen, den klassischen Umweltzonen und darüberhinausgehenden Fahrverboten. Die klassischen Umweltzonen wurden insbesondere zur Begrenzung der Feinstaubbelastung ab Ende 2006 eingeführt. Dabei konnten Fahrverbote für Fahrzeuge nach Schadstoffgruppen vorgegeben werden, wie sie in der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung – 35. BImSchV – festgelegt sind. Ausnahmen von diesen Fahrverboten sind für bestimmte Fahrzeuge in Anhang 3 der 35. BImSchV festgelegt. Darüber hinaus können in besonderen Fällen individuelle Ausnahmen gewährt werden. Dies betrifft Fahrten, die im öffentlichen Interesse erfolgen (z.B. zur Belieferung mit lebensnotwendigen Gütern oder Dienstleistungen) oder soweit ein überwiegendes und unaufschiebbares Interesse Einzelner diese erfordern (z.B. Schwertransporte aus speziellen Anlässen).

Die genauen räumlichen Abgrenzungen der Fahrverbote in den nachstehend genannten Städten können in den jeweiligen Aktions- und Luftreinhalteplänen nachgelesen werden. Sie sind auf der Homepage des Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (HMUKLV) unter

→ <https://umwelt.hessen.de/Luft-Laerm-Licht/Luftreinhaltung/Luftreinhalteplanung> abgelegt.

### Darmstadt:

- Einführung eines Lkw-Durchfahrtsverbots für Lkw ab 3,5 t in West-Ost- und Ost-West-Richtung ab April 2006; Be- und Entlader in der Stadt Darmstadt und im Landkreis Darmstadt-Dieburg zwischen 6.00 Uhr und 20.00 Uhr frei. Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots ab November 2015 auch auf Lkw des Landkreises Darmstadt-Dieburg.
- Einführung eines generellen Lkw-Nachtfahrverbots für Lkw ab 3,5 t ab April 2006 in der Zeit zwischen 20.00 Uhr und 6.00 Uhr mit der Möglichkeit für individuelle Ausnahmen.

- Einführung eines generellen Lkw-Fahrverbots für Lkw ab 3,5 t ab April 2006 für den Bereich der Rheinstraße zwischen Kasino- und Grafenstraße; Lieferverkehr frei.
- Einführung einer Umweltzone ab dem 1. November 2015 für das Stadtgebiet Darmstadt mit Ausnahme der Autobahnen A 5, A 67 und A 672 sowie von Teilen der Bundesstraßen B 3 und B 26. Fahrverbot für Fahrzeuge der Schadstoffgruppen 1, 2 und 3 unter Berücksichtigung der generellen und individuellen Ausnahmemöglichkeiten.
- Einführung darüberhinausgehender Fahrverbote ab 1. Juni 2019 für zwei Straßenabschnitte der Heinrich- und Hängelstraße unter Berücksichtigung genereller Ausnahmen (z.B. für nachgerüstete Fahrzeuge), zeitlich befristeter Ausnahmen (z.B. für Anwohner und Taxifahrten) und individueller Ausnahmemöglichkeiten (z.B. für soziale Härtefälle). Die Gesamtlänge der vom Fahrverbot betroffenen Straßenabschnitte liegt bei weniger als 1.000 m. Für den Straßenabschnitt der Heinrichstraße zwischen Heidelberger Straße und Karlstraße gilt das Fahrverbot zusätzlich für Dieselfahrzeuge der Euronormen 4/IV und 5/V sowie Ottomotoren der Euronormen 0 bis einschließlich 2. Darüber hinaus wurde für diesen Straßenabschnitt ein generelles Lkw-Durchfahrtsverbot für Lkw ab 3,5 t festgelegt (Be- und Entlader in diesem Bereich sind frei). Für den Straßenabschnitt der Hängelstraße zwischen der östlichen Tunnelausfahrt und der Karlstraße gilt das Fahrverbot zusätzlich für Diesel-Pkw und leichte Nutzfahrzeuge der Euronormen 4 und 5 sowie entsprechender Ottofahrzeuge der Euronormen 0 bis einschließlich 2.

#### **Frankfurt am Main:**

- Einführung einer Umweltzone ab dem 1. Oktober 2008 für den städtischen Bereich innerhalb des Autobahnringes, gebildet aus den Autobahnen A 3, A 5 und A 661. Fahrverbot für Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 (keine Plakette), d.h., Pkw und Nutzfahrzeuge mit Ottomotor ohne geregelten Katalysator sowie Dieselfahrzeuge der Euronorm 1/I und schlechter.
- Verschärfung der Fahrverbotsregelung ab dem 1. Januar 2010. Zusätzliches Fahrverbot für Fahrzeuge mit der Schadstoffgruppe 2 (rote Plakette), d.h., für Diesel-Fahrzeuge der Euronorm 2/II.
- Weitere Verschärfung der Fahrverbotsregelung ab dem 1. Januar 2012. Zusätzliches Fahrverbot für Fahrzeuge mit der Schadstoffgruppe 3 (gelbe Plakette), d.h., für Dieselfahrzeuge der Euronorm 3/III.

#### **Limburg an der Lahn:**

- Einführung einer Umweltzone ab dem 1. Januar 2018 im Wesentlichen für den Innenstadtbereich mit Ausnahme der Bundesautobahn A 3 sowie Teilen der Bundesstraßen B 8, B 49 und B 54. Fahrverbot für Fahrzeuge der Schadstoffgruppen 1, 2 und 3 unter Berücksichtigung der generellen und individuellen Ausnahmemöglichkeiten.

#### **Marburg:**

- Einführung einer Umweltzone ab dem 1. April 2016 im Wesentlichen für das Stadtgebiet Marburg mit Ausnahme der Bundesstraße B 3 und Teilen der Industriegebiete. Fahrverbot für Fahrzeuge der Schadstoffgruppen 1, 2 und 3 unter Berücksichtigung der generellen und individuellen Ausnahmemöglichkeiten.

#### **Offenbach am Main:**

- Einführung einer Umweltzone ab dem 1. Januar 2015 für das Stadtgebiet Offenbach am Main mit Ausnahme der Autobahnen A 3 und A 661. Fahrverbot für Fahrzeuge der Schadstoffgruppen 1, 2 und 3 unter Berücksichtigung der generellen und individuellen Ausnahmemöglichkeiten.
- Einführung eines Lkw-Nachfahrverbots für Lkw ab 3,5 t in der Zeit zwischen 20.00 und 6.00 Uhr ab 1. Januar 2015.

#### **Rüsselsheim am Main:**

- Einführung eines Lkw-Durchfahrtsverbots für Lkw ab 3,5 t im Wesentlichen in der Innenstadt ohne Opelgelände bis zur A60 im Süden ab 1. September 2015.

**Landeshauptstadt Wiesbaden:**

- Einführung einer Umweltzone ab dem 1. Februar 2013 im Wesentlichen für den Innenstadtbereich sowie Teile der Vororte Biebrich, Kastel, Kostheim und Schierstein mit Ausnahme der Autobahnen A 66, A 643, A 671 und A 3. Fahrverbot für Fahrzeuge der Schadstoffgruppen 1, 2 und 3 unter Berücksichtigung der generellen und individuellen Ausnahmemöglichkeiten.

Frage 2. Wie haben sich die Werte der Schadstoffbelastung mit Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) seit der Einrichtung der Fahrverbotszonen verändert? Bitte aufschlüsseln nach Kommune, Straßename, gemessene Mittelwert für die Stickoxidkonzentration nach Jahr und Monat.

Die Schadstoffbelastung mit Stickstoffdioxid ist seit Einführung der jeweiligen Fahrverbote deutlich gesunken. Besonders offensichtlich wird dies am Standort Darmstadt-Hügelstraße, für den die in Hessen weitreichendsten Fahrverbote gelten. In Anlage 1 sind die jeweiligen NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte sowie die Anzahl der Überschreitungen des NO<sub>2</sub>-Stundenmittelwerts der verschiedenen Messstandorte in den betroffenen Städten aufgelistet, auf die sich die Fahrverbote auswirken (z.B. innerhalb von Umweltzonen) und an denen bereits vor den jeweiligen Verkehrsbeschränkungen gemessen wurde.

Anstelle der geforderten Aufschlüsselung der Schadstoffentwicklung nach Monatsmittelwerten wird allerdings die Anzahl der Überschreitungen der Stundenmittelwerte dargestellt. Für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) sind in der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) zwei Immissionsgrenzwerte festgelegt, die zum Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten werden sollen. Dabei handelt es sich um einen Stundenmittelwert in Höhe von 200 µg/m<sup>3</sup>, der zulässigerweise 18 Mal im Jahr überschritten werden darf sowie einen Jahresmittelwert in Höhe von 40 µg/m<sup>3</sup>. Beide Grenzwerte traten zum 1. Januar 2010 in Kraft. Nur diese Werte können zum Vergleich zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte herangezogen werden. Die Anzahl der gemessenen Überschreitungen des Stundenmittelwertes kann allerdings nur für die Standorte von Messstationen angegeben werden, da die Passivsammler nur monatlich ausgewertet werden.

Frage 3. Wie bewertet Sie die Auswirkung solcher Fahrverbote in Hinsicht auf die Umfahrung gesperrter Straßen und Gebiete, insbesondere im Hinblick auf die Mehrbelastung durch NO<sub>2</sub> und Lärm, den Verkehrsfluss sowie die Verkehrssicherheit?

Die Auswirkungen der in den verschiedenen Städten angeordneten Verkehrsbeschränkungen auf die möglichen innerstädtischen Umfahrungsstrecken wurden grundsätzlich vor deren Anordnung im Rahmen der Aufstellung des Luftreinhalteplans geprüft. Die Zusatzbelastung auf den wahrscheinlichen Umfahrungsstrecken wurden in umfangreichen Modellierungen daraufhin überprüft, ob durch sie an anderer Stelle mit neuen Grenzwertüberschreitungen gerechnet werden muss (siehe dazu die Ausführungen in den jeweiligen Luftreinhalteplänen). Nur in den Fällen, in denen die Zusatzbelastung nicht zu neuen Grenzwertüberschreitungen geführt hat, wurden die Fahrverbote festgelegt. Die Umfahrungsstrecken wurden auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit betrachtet.

Frage 4. Wie viele Bürgerbeschwerden, Klagen, Petitionen oder vergleichbare Eingaben hat es in Bezug auf die umgesetzten Fahrverbote bisher gegeben?

Da die meisten Verkehrsbeschränkungen bereits seit vielen Jahren in Kraft sind, kann die exakte Anzahl der bei den betroffenen Städten eingegangenen Bürgerbeschwerden über die in angeordneten Fahrverbote nicht mehr ermittelt werden. Die Anzahl der bei den obersten Landesbehörden eingegangenen Beschwerden ist allerdings vergleichsweise gering.

Dem HMUKLV liegen bisher lediglich vier Petitionen vor, die sich gegen angeordnete bzw. befürchtete Fahrverbote richten. Diese sind:

- Petition, Drucks. 219/18 zum Befahren der Umweltzone in Frankfurt am Main (2009),
- Petition, Drucks. 0362/18 zur Einfahrt in die Umweltzone Landeshauptstadt Wiesbaden (2012),
- Petition, Drucks. 04567/19 zur Abwendung der Gefahr drohender Dieselfahrverbote (2018) sowie
- Petition, Drucks. 05101/19 zur Abwendung der Gefahr drohender Dieselfahrverbote (2018).

Frage 5. Wie, und durch wen wurden solche Fahrverbote nach Kenntnis der Landesregierung in den bisher betroffenen Städten durchgesetzt bzw. kontrolliert und wie viele Bußgelder wurden diesbezüglich verhängt? Bitte aufschlüsseln nach Kommune, Jahr.

Die durch die Einrichtung von Umweltzonen verhängten Fahrverbote werden standardmäßig im ruhenden Verkehr durch die Ordnungsämter der Städte kontrolliert. Zum Umfang und zur Höhe der diesbezüglich verhängten Bußgelder liegen keine genauen Kenntnisse vor.

Das Polizeipräsidium Südhessen, das für die Kontrolle des laufenden Verkehrs zuständig ist, hat das Lkw-Durchfahrtsverbot in Darmstadt seit seiner Einführung im Jahr 2006 regelmäßig (i.d.R. zwei Mal monatlich) zusammen mit der Kommunalpolizei an mehreren Kontrollstellen kontrolliert; allein im Jahr 2006 insgesamt über tausend Lkw > 3,5 t, davon sind 30 % verbotswidrig durch Darmstadt gefahren. Im weiteren Verlauf der Kontrollen wurde „ein spürbarer Rückgang“ der Verstöße festgestellt.

Auf Teilabschnitten der Darmstädter Hügel- und Heinrichstraße wurden seit Juni 2019 über die Festlegungen der Umweltzone hinausgehende Fahrverbote verhängt. Gleichzeitig gelten hier Geschwindigkeitsbeschränkungen und Lichtsignalanlagen regeln den Verkehr. Rotlicht- und Geschwindigkeitsverstöße werden an diesen Stellen mit stationärer Messtechnik überwacht. Hier kann die Überprüfung auf zusätzliche Verstöße gegen das Dieselfahrverbot manuell anhand eines Abgleichs der Daten im Fahrzeugregister vorgenommen werden. Eine stationäre Überwachung des Fahrverbots ist rechtlich nicht zulässig. Darüber hinaus kommen stichprobenartige Kontrollen über die Prüfung von Fahrzeugpapieren in Betracht. Die Daten zu den verhängten Bußgeldern liegen nicht in automatisierter Form vor. Eine arbeitsintensive manuelle Auswertung der Daten ergab, dass insgesamt 4.819 Verstöße für das Jahr 2022 registriert worden sind. Eine Auswertung hinsichtlich der Höhe der verhängten Bußgelder ist nicht möglich.

Frage 6. Wie viele Sondergenehmigungen für Handwerker und andere Berechtigte wurden bisher beantragt und ausgestellt und hat sich dieses bewährt? Bitte aufschlüsseln nach Kommune und Jahr sowie Kategorie.

Die genaue Anzahl der insgesamt erteilten Sondergenehmigungen für Handwerker und andere Berechtigte in Bezug auf die festgelegten Fahrverbote in den verschiedenen Städten lässt sich nicht mehr ermitteln, da die ersten Verkehrsbeschränkungen bereits im April 2006 (Lkw-Durchfahrtsverbot Darmstadt) verhängt wurden und die Sondergenehmigungen jeweils nur für einen zeitlich eng beschränkten Zeitraum (1, 6 oder 12 Monate) gelten.

Im Falle des „Dieselfahrverbots“ in Darmstadt, das im Juni 2019 in Kraft getreten ist, hat die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Darmstadt in den Jahren 2019 bis 2022 die folgende Anzahl an Ausnahmegenehmigungen von den in Darmstadt angeordneten Dieselfahrverboten erteilt:

- 2019: 0
- 2020: 16
- 2021: 56
- 2022: 53

Beschwerden über (nicht) erteilte Ausnahmegenehmigungen von den im Darmstadt angeordneten Dieselfahrverboten liegen weder dem HMUKLV noch dem HMWEVW vor.

Frage 7. Welche Auswirkungen hatte die Corona-Krise in den Jahren 2020 und 2021 und der daraus resultierend weniger vorhandene Verkehr auf die Stickstoffdioxidbelastung in den hessischen Städten und Gemeinden?

Das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) hat sich umfassend mit dieser Frage beschäftigt. Die kontinuierlichen Verkehrszählungen an einigen städtischen Standorten der Luftmessstationen zeigten den deutlichen Rückgang der Verkehrsmengen während der Lockdownperioden in der Corona-Pandemie. Dementsprechend ging auch die NO<sub>2</sub>-Belastung zurück. Auf der HLNUG-Seite „Saubere Luft durch Corona“

→ <https://www.hlnug.de/dossiers/saubere-luft-durch-corona/>

hat das HLNUG nicht nur umfassende diesbezügliche Auswertungen, sondern auch eine FAQ-Liste zu Fragen rund um die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Luftqualität eingestellt.

Frage 8. In welchen Städten und Gemeinden könnte in Zukunft ein Fahrverbot drohen und wie wird dieses begründet?

Für den Fall, dass an bestimmten, konkret festgelegten Messstandorten in Frankfurt am Main und Limburg an der Lahn der Wert von  $41 \mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{NO}_2$  im gleitenden Jahresmittel überschritten werden sollte, würden über die Beschränkungen der Umweltzonen hinausgehende Fahrverbote festgelegt. Aufgrund der aktuell sinkenden Messwerte für  $\text{NO}_2$  ist eine Überschreitung unwahrscheinlich (siehe auch Antwort auf Frage 2). Die Fahrverbote würden dann jeweils nur für die Straße bzw. den Bereich gelten, wo die Schadstoffkonzentration gemessen wurde, zusätzlich für Dieselfahrzeuge der Euronormen 4/IV und 5/V sowie Benziner der Euronormen 0 bis einschließlich 2. Die konkreten Festlegungen können in den Luftreinhalteplänen für den Ballungsraum Rhein-Main, 2. Fortschreibung Teilplan Frankfurt am Main sowie für das Gebiet Mittel- und Nordhessen, 2. Fortschreibung Teilplan Limburg an der Lahn nachgelesen werden. Die Festlegungen der über die Beschränkungen der Umweltzonen hinausgehenden Fahrverbote im Rahmen der Fortschreibung der Luftreinhaltepläne war erforderlich, da die Berechnungen der Wirksamkeit der ansonsten vorgesehenen Maßnahmen zeigten, dass sie voraussichtlich nicht ausreichen werden, um den Immissionsgrenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  sicher einzuhalten.

Mit entsprechender Modellierungssoftware wird die Schadstoffbelastung in einzelnen Straßenabschnitten in Abhängigkeit vom Verkehr, der Bebauungssituation vor Ort sowie einer durchschnittlichen Wetterlage berechnet. Für den Verkehr werden neben dem Verkehrsaufkommen und der Zusammensetzung des Verkehrs nach Fahrzeugtypen (Pkw, leichte und schwere Nutzfahrzeuge sowie Busse) die aktuellen Emissionsfaktoren des Handbuchs der Emissionsfaktoren für den Straßenverkehr (HBEFA) genutzt, die den Fahrzeugtypen die jeweiligen Schadstoffemissionen entsprechend der Kraftstoffarten (Benzin, Diesel, Gas etc.) und Euronormen zuweist.

Nähere Informationen können in den jeweiligen Luftreinhalteplänen nachgelesen werden. Sie sind unter

→ Luftreinhalteplanung | [umwelt.hessen.de](http://umwelt.hessen.de)  
abrufbar.

Frage 9. Inwiefern ist es das Ziel der Landesregierung, Fahrverbote perspektivisch wieder abzuschaffen?

In Städten, in denen zur Verbesserung der Luftqualität eine Umweltzone eingeführt wurde und die aufgrund der Messwerte inzwischen deutlich unterhalb des Immissionsgrenzwertes liegen, sollen die Verkehrsbeschränkungen aufgehoben werden. Da sie nur so aufgehoben werden können wie sie eingeführt wurden, nämlich über einen Luftreinhalteplan, wird sich die Aufhebung noch eine Weile hinziehen, da an diese Luftreinhaltepläne die gleichen Anforderungen an Inhalt und Berechnungen gestellt werden wie an eine Neuaufstellung.

Frage 10. Wie viele landeseigene Diesel-, Otto- und E-Fahrzeuge welcher Behörden und Landesbetriebe gibt es aktuell und wie viele davon erfüllen nicht die Abgasnorm Euro 6 bzw. Euro VI? Bitte aufschlüsseln nach Behörde, Landesbetrieb, Motorart und Abgasnorm.

Der Beantwortung der Frage liegt eine zentrale Auswertung des von den Dienststellen in eigener Verantwortung gepflegten Fahrzeugdatenbestandes durch die Selbstversicherung/Oberfinanzdirektion Frankfurt zugrunde sowie eine gesonderte Ermittlung der Fahrzeuge der Polizei und des Katastrophenschutzes. Unter dem Begriff „landeseigene“ Fahrzeuge werden sowohl Leasingfahrzeuge als auch Fahrzeuge im Eigentum des Landes verstanden.

Danach erfüllen derzeit von den 8.782 Fahrzeugen 5.882 Fahrzeuge ( $\cong 67\%$ ) die Euro-6-Norm oder besser.

Wiesbaden, 21. März 2023

**Priska Hinz**

**Anlage**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021			
	JMW	JMW	JMW	JMW	JMW	JMW	Anz.	JMW	Anz.	JMW	Anz.	JMW	Anz.	JMW	Anz.	JMW	Anz.	JMW	Anz.	JMW	Anz.	JMW	Anz.	JMW	Anz.	JMW	Anz.	JMW	Anz.		
<b>Darmstadt</b>																															
Messstation Hugelstrae	74	67	66	65	66,7	65,4	43	63,4	44	62,3	44	58,9	44	59,5	31	60,5	57	55,5	28	52,3	6	49,6	3	38,4	1	27,6	0	27,5	0		
Messstation Darmstadt (Rudolf Mueller Anlage)	32	31	29	29	30	27,3	0	25,8	0	26,6	0	25,2	0	23,5	0	25,3	0	22,7	0	22,9	0	21,2	0	22,3	0	17,1	0	17,1	0		
Passivsammlerstandort Hugelstrae																81,9		75,9				71,8		66,5		54,7		41,7		40,2	
Passivsammlerstandort Heinrichstraße																						56,8		54,1		42,2		31,5		29,0	
<b>Frankfurt am Main</b>																															
Messstation Friedberger Landstraße	63	65	61	61	63,5	56,2	5	56,9	8	52,7	5	54,7	1	54,6	2	52,8	12	52	6	47,2	0	46,2	0	41,7	0	33,9	0	31,2	0		
<b>Limburg an der Lahn</b>																															
Messstation Limburg (Eisenbahnstraße)	30	30	29	27	28,5	27,6		27,9		25,7		26,0		24,8		24,8		23,3		22,1		24,0		22,1		19,5		18,9			
Messstation Schiede																52,9	23	53,2	4	44,5	1	49,2	0	42,3	0	35,5	0	32,5	0		
Passivsammlerstandort Diezer Straße					53	47		46		44		46,3		41,9		37,6		37,2		35,3		35,8		32,8		28,8		25,7			
Passivsammlerstandort Frankfurter Straße					64	59		59		58		46,4		56,1		52,7		48,5		49,8		47,4		46,1		37,4		34,3			
Passivsammlerstandort Schiede I					70	65		66		64		66,4		62,5		63,2		59,9		58,0		54,0		52,1		44,5		39,9			
Passivsammlerstandort Schiede II					58	52		51		49		52,2		50,1		47,2		45,1		43,6		41,8		38,6		31,9		28,6			
<b>Marburg</b>																															
Messstation Marburg (Gutenbergstraße)	26	25	23	27	26,7	23	0	24,6	0	23,3	0	21,9	0	23	0	24,5	0	23,6	0	21,8	0	22,6	0	21,0	0	18,9	0	17,9			
Messstation Universitätsstraße		53	51	50	52,6	46	0	46,5	0	45,3	0	45,1	0	44,6	0	47,1	0	47,1	0	35,7	0	31,2	1	28,6	0	26,9	1	25,2	0		
<b>Offenbach am Main</b>																															
Messstation Untere Grenzstraße																43,4	0	40,2	0	39,2	0	37,8	0	39,0	0	35,9	0	30,5	0	28,3	0
Passivsammlerstandort Bieberer Straße				45	50	45		47		46		47,6		44,7		42,2		41,5		40,0		40,9		37,6		31,8		30,1			
Passivsammlerstandort Mainstraße				56	60	53		55		54		54,6		53,6		52,5		50,2		48,2		46,4		44,8		38,2		35,5			
Passivsammlerstandort Untere Grenzstraße				54	58	50		52		51		50,3		48,7		48,6		47,4		47,8		44,2		44,9		38,1		36,5			
<b>Rüsselsheim</b>																															
Passivsammlerstandort Rugbyring								44,9		44		44,4		43,6		41,5		40,7		39,0		39,5		38,1		31,0		30,3			
<b>Wiesbaden</b>																															
Messstation Ringkirche	64	65	61	54	60,2	58,7	1	58,4	3	57,4	2	55,2	0	52,5	0	52,8	0	52,9	0	48,9	0	47,6	1	44,4	0	37,3	0	33,4	0		
Messstation Schiersteiner Straße												59,8	2	58,8	1	55,6	1	53,5	1	51,2	0	50,0	0	46,9	0	44,5	0	36,5	0	34,6	0
Messstation Wiesbaden Süd (Am Hohen Stein)	36	30	33	35	35	34,8		31,9		33		31,6		30,3		28,6		28,3		28,5		27,8		25,8		21,6		20,8			

JMW Jahresmittelwert Stickstoffdioxid [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]

Anz. Anzahl der jährlichen Überschreitungen des  $\text{NO}_2$ -Stundenmittelwertes (hMW)

Immissionsgrenzwerte

JMW  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$

hMW  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  mit 18 zulässigen Überschreitungen pro Jahr