



2018/23 Inland

<https://shop.jungle.world/artikel/2018/23/autofahren-im-schilderwald>

Das bundesweit erste Dieselfahrverbot in Hamburg gleicht einer Provinzposse

Autofahren im Schilderwald

Von **Guido Sprügel**

In Hamburg gilt seit vergangener Woche das bundesweit erste Dieselfahrverbot - allerdings nur auf zwei Straßenabschnitten.

Yildiz Colpa ist verunsichert. Die Hamburgerin wohnt in der Nähe der Zone, die man seit kurzem mit älteren Dieselfahrzeugen nicht mehr befahren darf. Für ihren wöchentlichen Einkauf mit dem alten Ford Transit fährt sie gern zu einem nahegelegenen großen Supermarkt. Doch der liegt mitten in der neuen Verbotszone für Autos, die nicht der Abgasnorm »Euro 6« entsprechen. Die neuen Bestimmungen sind Colpa offenbar noch nicht im Detail bekannt. Sie wolle in den nächsten Tagen zum Amt gehen und sich eine Anwohnerberechtigung besorgen, sagt sie. Der Gang zum Amt wäre nach derzeitigem Kenntnisstand wohl vergebens. Anliegern und Anwohnern ist die Durchfahrt auch mit alten Dieselschüsseln erlaubt, eine behördliche Genehmigung ist bislang nicht nötig. Colpas Verunsicherung ist symptomatisch. Was Deutschlands erste Dieselvebotszone angeht, ist vieles noch unklar. Ob das Verbot die Luft wirklich sauberer macht, ist auch noch nicht gewiss.

Knapp 600 Meter der Max-Brauer-Allee und 1,6 Kilometer der Stresemannstraße sind seit vergangener Woche für Dieselfahrzeuge gesperrt, die nicht der Euro-6-Norm entsprechen. Das Verbot gilt wohlgerne nicht auf der vollen Länge der vielbefahrenen Straßen – was zur Verwirrung beiträgt. Auf den anderen Abschnitten der Max-Brauer-Allee und der Stresemannstraße kann man weiterhin mit einem alten Dieselfahrzeug fahren, ohne ein Bußgeld in Höhe von 25 Euro zu riskieren. Doch dann tauchen auf einmal die Schilder auf. Im Vorbeifahren bei Tempo 50 ist kaum zu erfassen, was sie genau bedeuten sollen, zu komplex und symbolüberladen sind sie. Kein Wunder, sie sollen schließlich auch eine komplizierte Bestimmung vermitteln: Allen Fahrzeugen, die nicht der Euro-6-Norm entsprechen, ist die Durchfahrt verboten, Anlieger und Anwohner sind jedoch von diesem Verbot ausgenommen. Und dann gibt es auch noch eine Umleitungsempfehlung. Gewissenhafte Autofahrer müssten eigentlich kurz anhalten, um das abgebildete Regelwerk vollständig zu verstehen.

Gewissenhafte Autofahrer müssten eigentlich kurz anhalten, um die neuen Verkehrsschilder zum Dieselvebot vollständig zu verstehen.

Insgesamt stehen seit vergangener Woche über 100 neue Schilder am Wegesrand, rund 60 neue Pfähle mussten dafür aufgestellt werden. Willkommen in Schilda, möchte man meinen.

Denn der Schilderwald könnte wirklich ein Schildbürgerstreich sein. Es ist ja nicht so, dass die ungeliebten »Dieselstinker« wegen des Verbots einfach von einem Tag auf den anderen verschwunden wären. Selbstverständlich werden sich in absehbarer Zeit Alternativrouten etablieren. Anwohner der Straßen, die in der Umgebung der Verbotszone liegen, beklagten bereits öffentlichkeitswirksam, dass sich vor ihren Haustüren das Verkehrsaufkommen erhöht habe.

Denis vom gleichnamigen Kiosk mitten in der Verbotszone an der Max-Brauer-Allee kann hingegen noch gar nicht erkennen, dass der Verkehr in diesem Bereich abgenommen hätte. »Der Verkehr rollt wie in der vergangenen Woche und der Woche davor. Ich fahre zum Glück einen Benziner und muss die Schilder nicht verstehen«, sagt er grinsend. In den am höchsten belasteten Straßen soll die Schadstoffemission sinken, insbesondere das Stickoxid älterer Dieselfahrzeuge soll weniger werden. Haben sich erst Ausweichstrecken etabliert, dürfte die Menge dieser Emissionen dann aber in den Parallelstraßen deutlich ansteigen, was wiederum im kommenden Jahr 100 neue Schilder nötig machen würde. Im Jahr darauf kämen dann die nächsten Ausweichstrecken hinzu und zumindest ein Wirtschaftszweig in Hamburg könnte mit einer stabilen Auftragslage kalkulieren: die Hersteller von Verkehrsschildern.

Da die Hamburger Polizei Anfang der Woche damit begonnen hat, auf den beiden Streckenabschnitten strichprobenartig zu kontrollieren, ob sich die Fahrer alter Dieselautos an das Verbot halten, ließe sich auch hier eine Entwicklung voraussehen: Jahr für Jahr wären mehr Polizisten nötig, um solche Kontrollen auf den gesperrten Strecken auszuführen. Für den Senat würde es sich ökonomisch eher lohnen, die gesamte Stadt für die »Dieselstinker« zu sperren, um Kosten für Schilder und Beamte zu sparen.

Ein Dieserverbot für das gesamte Stadtgebiet erwägt jedoch niemand. Der Aufwand und die Verärgerung der Fahrzeughalter wären wohl zu groß. Noch gilt – mit der kleinen Einschränkung auf den beiden Streckenabschnitten – die altbekannte bundesdeutsche Maxime: freie Fahrt für freie Bürger. Und wer weiß, ob im übernächsten oder überübernächsten Jahr nicht die Benzinfahrzeuge dran wären. Da möchte kein Autofahrer allzu forsch eine Erweiterung der Dieserverbotszone fordern.

Umweltverbände haben rasch mit Kritik an dem Schildbürgerstreich reagiert. »Es muss mehr passieren als ein Dieselfahrverbot auf ein paar Hundert Metern. Das Recht auf saubere Luft haben alle Hamburger, nicht nur die, die hier wohnen«, sagte Niklas Schinerl, ein Sprecher von Greenpeace, in der vergangenen Woche. Eine Tatsache wird in der Diskussion nur selten erwähnt: Städten wie Hamburg macht die Last des Verkehrs generell zu schaffen – egal ob Diesel oder Benziner. Um den Autoverkehr wirklich zu verringern, sollten die Verantwortlichen wohl eher die Idee eines kostenlosen Nahverkehrs aufgreifen. Das Geld für die 100 Schilder hätten sie schon in Freifahrten für den HVV stecken können.