

Autos, Autos
Autos: In der
Stresemann-
straße hört der
Verkehr
niemals auf
Foto: Miguel
Ferraz



Überm Grenzwert

Die Stresemannstraße in Hamburg-Altona ist die erste in Deutschland, für die demnächst ein Dieselfahrverbot gilt. Ein erster Schritt zu einer vernünftigen Verkehrspolitik oder nutzlose symbolische Geste? **schwerpunkt 43-45**

Von Sven-Michael Veit

Nach Pfingsten soll es so weit sein. Ende Mai sollen in Hamburg an zwei Straßenabschnitten die ersten „Durchfahrtsbeschränkungen“ für ältere Dieselfahrzeuge erlassen werden, hat die Umweltbehörde angekündigt. Der Plan, dies bereits im April zu tun, habe sich leider nicht halten lassen: Zum einen liegt die schriftliche Urteilsbegründung des Bundesverwaltungsgerichts noch nicht vor, zudem verzögert sich die Herstellung der nötigen Schilder und Masten.

Dennoch wird Hamburg die erste deutsche Stadt sein, die diese Konsequenz aus dem Diesel-Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar zieht. Denn der im Sommer 2017 erstellte neue Luftreinhalteplan sah vor, im Fall der Fälle rund 580 Meter der Max-Brauer-Allee sowie einen etwa 1,6 Kilometer langen Abschnitt der Stre-

semannstraße mit „Durchfahrtsbeschränkungen“ zu versehen: für alle Dieselfahrzeuge bis Euro 5 auf der Allee, auf der Straße nur für LKWs bis Euro V. Diese Maßnahmen durften damals nicht „Fahrverbote“ heißen, weil Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) versichert hatte, mit ihm werde es so was nicht geben. Die Bundesrichter sahen das im Februar anders, und Scholz ist seit März nicht mehr im Amt – so rasch können sich Sichtweisen und Etiketten ändern.

Beide Straßen sind hoch belastete Hauptverkehrsadern, die vom Bahnhof Altona ins Schanzenviertel und das dichtbesiedelte Eimsbüttel führen sowie von St. Pauli zur Elbtunnel-Autobahn in Bahrenfeld. Sie kreuzen sich unter der Sternbrücke, über die im Minutentakt ICEs, Regionalzüge und S-Bahnen brausen. Es ist der unwirklichste Ort Hamburgs und zugleich der giftigste. Seit Jahren liegen die Schadstoffwerte in der Luft an beiden dicht

bebauten Verkehrsachsen über den EU-Grenzwerten. Bereits im November 2014 verurteilte das Verwaltungsgericht Hamburg die Stadt auf Klage eines Anwohners der Max-Brauer-Allee dazu, Gegenmaßnahmen einzuleiten – doch lange geschah nichts.

Nun sollen die Fahrverbote auf den beiden Trassen dafür sorgen, die hohen Stickstoffdioxid-Werte im Jahresdurchschnitt unter den EU-Grenzwert zu drücken. Für manche Autofahrer bedeutet das einen Umweg. Das aber wirft Fragen auf: Wenn man um die gesperrte Straße herumfahren kann oder

Bürgermeister fürchten den Kollaps, wenn sie ihre Hauptschlagadern für Diesel sperren

muss, verlagert sich das Problem dann nicht nur? Wird es in den Nebenstraßen schmutziger, lauter und gefährlicher?

Umweltexperte Axel Friedrich, der den BUND, Nabu und die Deutsche Umwelthilfe berät, bevorzugt eine Verbotszone. „Das wäre fachlich korrekt, ist aber politisch schwieriger“, spricht Friedrich den entscheidenden Punkt an. Noch immer hoffen einflussreiche Politiker aus CDU, CSU, SPD und FDP, innerstädtische Fahrverbote verhindern zu können, noch immer befürchten Oberbürgermeister von Städten wie Kiel den Verkehrsinfarkt, wenn sie ihre Hauptschlagader – und um die geht es in der Regel – für den dieseldominierten Wirtschaftsverkehr sperren.

In Hamburg sollen für die gesperrten Abschnitte Umleitungen ausgeschildert werden: für die Max-Brauer-Allee über die Königstraße und Holstenstraße; für die Stresemannstraße über den Ring 2 zur Fruchtallee, zwi-

schen Messegelände und Karoviertel hindurch und weiter auf dem Ring 1 via Lombardsbrücke und Hauptbahnhof zum Deichtortunnel. Ob und wie diese Vorschriften in der Praxis kontrolliert werden sollen, ist unklar. Auch eine 32-seitige Broschüre der Umweltbehörde zum Thema klammert diese Frage aus.

Klar ist jedoch, wer die gesperrten Straßen auch weiterhin mit eigentlich verbotenen Wagen befahren darf: AnwohnerInnen sowie deren Besucher, Kunden und Beschäftigte von ansässigen Geschäften, Büros, Praxen oder Kanzleien, außerdem Busse, Krankenwagen, Polizei und Feuerwehr, Post, Müllautos, Handwerker und Lieferanten.

Wer sich also im Internet ein kluges Buch über lebenswerte Innenstädte bestellt, kann es sich auch weiterhin von großen, braunen Dieselfahrzeugen bei der Haustür bringen lassen.