



Simon Tottoli
Chefredaktor

Die Zeit der Trittbrettfahrer

Jetzt steht sie also vor der Tür, die Geneva International Motor Show (Gims). Oder einfach der Autosalon, wie der Anlass im Volksmund heisst. Dass bei der Messe vom 26. Februar bis 3. März 2024 die meisten grossen Hersteller nur mit Abwesenheit glänzen, ist längst bekannt. Lediglich Renault, Dacia, BYD, Lucid und MG zeigen vor Ort ihre Modelle. Dazu kommen noch Nutzfahrzeugspezialisten wie Isuzu und Beeway sowie einige Kleinserienhersteller. Und ja, mit Microlino ist sogar eine Schweizer Marke in Genf dabei.

Das wärs dann? Nicht ganz! Unsere Redaktion hat auch einige Einladungen grosser Marken erhalten, die zwar nicht in den Palexhallen präsent sind, aber dafür um sie herum. Vor allem die Importeure wollen die Gunst der Stunde nutzen und ihre Produkte ins Gespräch bringen, wenn schon die ganze Autojournalistenschar in der Stadt versammelt ist. Das passiert vorwiegend in Seminarräumen von Hotels in der Umgebung.

Natürlich hätten die Gims-Organisatoren mehr davon, wenn diese Events direkt am Salon stattfänden. Aber so funktioniert der Anlass (noch) nicht. Er ist, wie es der Name schon verrät, eine internationale Automesse mit internationalen Teilnehmern und keine Show von Importeuren und Garagisten. Wenn die Hersteller aus aller Welt schon nicht in Genf dabei sein wollen, ist es aus Sicht der Importeure aber durchaus sinnvoll, wenigstens den Rahmen des Salons zu nutzen. Sie sind damit eine Art gute Trittbrettfahrer, denn sie nützen dem Salon zwar nicht, schaden aber auch nicht.

Was sind denn schlechte Trittbrettfahrer? Die Genfer Hotels, zum Beispiel. Die machten gern die hohle Hand, als der Salon noch etwas galt. Wenn rund 700 000 Besucher aus aller Herren Länder – darunter Tausende Medienvertreter – nach Genf kamen, erhöhten viele Hotels die Zimmerpreise massiv und liessen teils nur Buchungen von mindestens zwei Wochen Dauer zu. Mit dem marktüblichen Mechanismus von Angebot und Nachfrage hatte das nicht mehr viel zu tun, eher mit Wucher à la WEF in Davos. Alles unter der freundlichen Beobachtung der schon länger vorwiegend links-grünen Stadtregierung. Diese ist äusserst autofeindlich, nahm das Geld, welches der Salon über Jahre in die Stadt spülte, aber natürlich gern an.

Werfen wir lieber einen Blick auf schönere Traditionen. Eine davon ist die jahrzehntelange Verbindung der AR mit dem Autosalon. Dieses Jahr haben wir zwar keinen eigenen Stand, aber unsere Redaktion ist selbstverständlich im Palex vor Ort, um aus erster Hand zu berichten. Vielleicht treffen wir dabei den einen oder anderen Leser persönlich? Wir würden uns freuen!



Genf wird zur verbotenen Stadt

VERKEHR Als erster Kanton erlässt Genf Fahrverbote für (ältere) Autos. In der Stadt Genf und manchen Gemeinden drohen bald Bussen.

Philipp Gut

In der Calvin-Stadt Genf gilt ein strenges Verkehrsregime. Autos oder Motorräder, die den Kantonsobere nicht genehm sind, dürfen unter Umständen gar nicht mehr ins Stadtgebiet sowie durch mehrere Gemeinden des Kantons fahren. Genf wird für sie zur verbotenen Stadt. Die Massnahme richtet sich gegen Luftverschmutzung und «Smog», als ob das überschaubare, durchaus nicht immer windstille Genf eine Megacity in der dritten Welt unter einer erstickenden Käseglocke wäre. Laut dem Kanton schützt das Verbot «die öffentliche Gesundheit und die schwächsten Personen: ältere Menschen, Kinder, Personen mit Atemwegs- oder Herz-Kreislauf-Problemen».

Politik und Verwaltung nennen das neue System «differenzierten Verkehr». Es orientiert sich an den aus Städten im EU-Raum bekannten Umweltzonen und -plaketten. Genf hat dafür eigens einen neuen Namen kreiert: Stick'air. Dabei werden die Fahrzeuge – gemäss der Euro-Norm und den sogenannten Emissionscodes – in sechs Kategorien mit unterschiedlichen Farben und Nummern eingeteilt, vom geringsten bis zum höchsten Schadstoffausstoss.

Die Einteilung ist kompliziert, der Kanton Genf stellt dafür Tabellen zur Verfügung, aus denen man als Fahrer erst schlau werden muss. Ein paar Beispiele: In die Kategorie Musterknaben mit grüner Etikette fallen elektrisch und hydrogen angetriebene Fahrzeuge. Das ist sozusagen die Kategorie null. Einen violetten Kleber mit der Ziffer 1 erhalten Zwei-, Drei- und Vierräder mit der Euro-Norm 4, Benzinautos mit Euro 5 und 6, ebenso leichte Nutzfahrzeuge mit Euro 5 und 6 sowie der Schwerverkehr und Autobusse mit der für sie vorgesehenen römischen Ziffer VI. Schlechter qualifiziert und entsprechend farblich gebrandmarkt sind alle älteren und Dieselfahrzeuge.

Oldtimer sind die Parias

Ein weiteres Lesebeispiel: Diesel-PW mit Euro-Norm 5 und 6 müssen mit der gelben Plakette mit der Nummer 2 gekennzeichnet werden, während bei den Benzinern die Euro-4-Fahrzeuge in diesel-

be Kategorie fallen. Am Ende der Skala (grauer Kleber, Nummer 5) befinden sich Tourismus- und leichte Nutzfahrzeuge mit Euro 2 sowie Lastwagen mit Euro III. Ausserhalb jeder Kategorie und somit die Parias im Genfer Kastensystem für den motorisierten Verkehr sind Motorräder, die vor dem 1. Mai 2000 in Verkehr gesetzt worden sind, weiter Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge mit Euro 1 und älter. Dasselbe gilt für den Schwerverkehr ab Euro II.

Während Lastwagen mangels Existenz solcher Fahrzeuge kaum betroffen sein dürften, trifft es bei den Personenkraftwagen Oldtimer gnadenlos. Ob die paar Liebhaberfahrzeuge, die ab und zu bei schönem Wetter ausgefahren werden, wirklich für den Smog-Alarm verantwortlich sind, ist eine rhetorische Frage, die aber die Behörden nicht kümmert. Hauptsache, sie sprechen ein Verbot aus und statuieren ein Exempel – auch wenn es völlig sinnlos ist und darüber hinaus erst noch die Bestandsgarantie und damit das Eigentumsrecht ritzt. Der grüne Zeitgeist, kräftig angehaucht vom Klimawahn, hat im Verein mit einer ausufernden Bürokratie obsiegt.

Fortan muss nicht nur jeder, der nach Genf fahren will, für jedes seiner Fahrzeuge eine entsprechende Etikette kaufen, er muss sich auch ständig informieren, welche Luftqualitätsstufe der Kanton gerade ausgerufen hat. Um das System zu bedienen und die Verkehrsteilnehmer zu informieren, scheut der Kanton keinen Aufwand. Wer stets über den aktuellen Stand der Aktivierung des «differenzierten Verkehrs» im Bild sein will, kann «gratis», wie die Behörden betonen, eine E-Mail-Benachrichtigung abonnieren. Ausserdem hat der Kanton Genf eigens eine App entwickelt, genannt Air2G².

Realitätsfremde Debatte

Vorbild für die Genfer Umweltzonen und -plakette ist nicht nur generell die EU, sondern insbesondere das benachbarte Frankreich, das ein praktisch identisches System kennt. So ist denn auch das französische Pendant, die Vignette Crit'air, im Kanton Genf ebenfalls ausdrücklich zugelassen. Wie sehr sich die Debatte über den Sinn und Un-



Genf kämpft gegen die Luftverschmutzung: Der Verkehr ist der Sündenbock. Die Skulptur mit der Comicfigur Le Chat auf einem Auto, 2022 in Genf ausgestellt, passt ins Bild der Stadt.



Differenzierter Verkehr in Genf: Umweltplaketten, genannt Stick'air (r), unterscheiden Autos nach deren Schadstoffausstoss.



sinn solcher Eingriffe in die freie Mobilität längst ins Realitätsfremd-Ideologische verlagert hat, zeigt exemplarisch ausgerechnet das Schweizer Radio und Fernsehen (SRF), das gemäss Satzung zu auswegloser Berichterstattung verpflichtet wäre. Genf erlasse «Fahrverbote für Abgasschleudern», so das SRF, wahlweise spricht es auch von einem «Verbot von Dreckschleudern». Damit macht der Gebührensender schon rein sprachlich deutlich, dass nicht die galoppierende Verbotsmentalität im Zuge des grassierenden Ökodirigismus das Problem sei, sondern vielmehr die angeblich dreckigen Fahrzeuge. Verstösse gegen das Fahrverbot werden gebüsst. Der Kanton Genf sah zuerst massive Strafen von 500 Franken vor. Nun wurde die Höhe der

Sanktionen reduziert – dank einer Beschwerde der Genfer Sektionen des Touring Clubs Schweiz (TCS) und des Nutzfahrzeugverbands (Astag), die 2020 beim Genfer Verfassungsgericht gegen das Verbotssystem eingereicht wurde. Damit konnte dessen Einführung zwar nicht vollständig verhindert werden, aber immerhin gab es eben gewisse Anpassungen.

Strenger als im Rest der Schweiz

Die Beschwerdeführer argumentieren, nur der Bund könne solche Massnahmen ergreifen. Dieses Argument wies das Verfassungsgericht ab: Der Kanton überschreite seine Befugnisse nicht, wenn er gegen eine kurzfristige Verschmutzung vorgehe. Hingegen akzeptierte das Gericht den Einwand, die Grenzwerte für Stickstoff und Feinstaub seien in Genf strenger als im Rest der Schweiz. Das Verfassungsgericht forderte den Kanton in der Folge auf, die entsprechenden Grenzwerte zu erhöhen. Schliesslich gab es, wie erwähnt, auch einen Teilerfolg bei der Höhe der Bussen. Es dürfen nur Ordnungsstrafen von maximal 100 Franken verhängt werden. Es gilt noch eine Übergangsfrist bis Ende März. Ab dann werden die Fahrer, die die verbotene Stadt Genf passieren, obwohl sie wie alle anderen Verkehrssteuern zahlen und legale, zugelassene Fahrzeuge steuern, polizeilich angehalten und zur Kasse gebeten. ●

KURZMELDUNGEN

Audi ist Liebling der Schweizer

Die beliebteste Marke in der Schweiz ist Audi. Das ist das Resultat der Brand-Asset-Valuator-Studie (BAV), die seit 1995 jährlich von Werbeunternehmen erhoben wird. Für die vorliegende BAV-Studie wurden fast 10 000



Markenbotschafter für Audi: Skistars wie Vreni Schneider.

Schweizer zu über 600 Marken befragt. Die Popularität von Audi in der Schweiz dürfte aus der Zusammenarbeit mit dem Verband Swiss Ski gründen, heisst es in einer Medienmitteilung.

Motorex mit neuer Vertriebsleitung

Das Schmiermittel-Unternehmen Motorex mit Sitz in Langenthal BE verabschiedet sich von Ottmar Bange (Bild). Der 67-jährige Deutsche geht in Pension, er war



mehrere Jahre Geschäftsführer von Motorex Deutschland und Vertriebsleiter West. Sein Nachfolger für die Region West ist Steffen Treuner, ein Fachmann in der Branche seit über 30 Jahren.

TCS mit mehr Rettungseinsätzen

TCS Swiss Ambulance Rescue (TCS SAR), der Rettungsdienst des Touring Club Schweiz (TCS), übernimmt Intermedic in Berikon AG. Intermedic beschäftigt 40 Mitarbeiter, hat eine Flotte von zehn Fahrzeugen und leistet pro Jahr rund 2000 Notfalleinsätze. Mit der Übernahme des Unternehmens baut TCS SAR seine führende Position im Bereich Notfall- und Krankentransporte auf jährlich 30 000 Einsätze aus.

Fisker in Lausanne

Der US-amerikanische Autohersteller Fisker baut sein Händlernetz in Europa weiter aus. Nach Toulouse (F) wird in Lausanne der zweite europäische Standort eröffnet, teilte das Unternehmen mit. An den Start in der Schweiz geht Fisker am 1. März 2024. Fisker verfügt nun über vier Händlerpartner, je zwei in Europa und den USA.