

Genf – die verbotene Stadt für gewisse Fahrzeuge

Als erste Schweizer Metropole erliess der Stadtkanton teilweise Fahrverbote für Autos. Die absoluten Parias sind die harmlosen Oldtimer. Bisher haben die aufwändigen Massnahmen nichts gebracht – ausser viel Bürokratie und Kosten zulasten der Steuerzahler.

Genf wird zur verbotenen Stadt – das gilt zumindest für Teile des motorisierten Individualverkehrs und für bestimmte Fahrzeuge. Sie dürfen unter Umständen nicht mehr in die Kantonshauptstadt und in Zentren weiterer Gemeinden des Stadtkantons fahren. Politik und Verwaltung nennen das neue System «differenzierten Verkehr». Es orientiert sich an den aus Städten im EU-Raum bekannten Umweltzonen und -plaketten. Die Massnahme richtet sich gegen Luftverschmutzung und «Smog», als ob das überschaubare Genf eine Megacity in der dritten Welt unter einer erstickenden Käseglocke wäre. Das zeitweilige Verbot schützt laut dem Kanton «die öffentliche Gesundheit und die schwächsten Personen: ältere Menschen, Kinder, Personen mit Atemwegs- oder Herz-Kreislauf-Problemen».

Die zusätzliche Vignette, die sich explizit an französischem Vorbild orientiert, nennt sich «StickAIR». Jedes Auto, das nach Genf fährt, muss damit ausgerüstet sein. Dabei werden die Fahrzeuge in sechs Kategorien mit unterschiedlichen Farben und Nummern eingeteilt, vom geringsten bis zum höchsten Schadstoffausstoss gemäss der Euro-Norm.

Die Einteilung ist kompliziert. In die Kategorie «Musterknaben» mit grüner Etikette fallen elektrisch und hydrogen angetriebene Fahrzeuge. Einen violetten Kleber mit der Ziffer 1 erhalten Zwei-, Drei- und Vieräder mit der Euro-Norm 4, Benzin-Autos 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 gekennzeichnet – sind alle älteren und Dieselfahrzeuge.

Autofeindliches Exempel statuiert

Ein weiteres Beispiel: Diesel-PWs 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 dieselbe 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 Individualverkehr sind Motorräder, die vor dem 1. Mai 2000 in Verkehr gesetzt worden sind, sowie PWs und leichte Nutzfahrzeuge mit Euro 1 und älter. Dasselbe gilt für den Schwerverkehr ab Euro II.

Während allerdings Lastwagen mangels schlichter Existenz solch alter Fahrzeuge kaum betroffen sein dürften, trifft es bei den Personenkraftwagen die Oldtimer gnadenlos. Ob die wenigen Liebhaberfahrzeuge, die ab und zu bei



Bild: unsplash

Die Genfer Politik orientiert sich lieber an Paris als an Bern.

schönem Wetter für ein paar Stunden ausgefahren werden, wirklich für erhöhte Schadstoffbelastung und «Smog»-Alarm verantwortlich sind, ist eine rhetorische Frage. Den Genfer Behörden ist's egal. Hauptsache, sie statuieren ein autofeindliches Exempel – auch wenn es sinnlos ist und darüber hinaus erst noch die Bestandsgarantie und damit das Eigentumsrecht ritzt.

Ausser Spesen nichts gewesen

Wie sehr sich die Debatte über Sinn und Unsinn solcher Eingriffe in die freie Mobilität längst bar jedes Realitäts- und Faktenbezugs ins (Klima-)Wahnhaft-Ideologische verlagert hat, zeigt ausge-

rechnet das gebührenfinanzierte Schweizer Radio und Fernsehen (SRF), das eigentlich zu ausgewogener Berichterstattung verpflichtet wäre. Genf erlasse «Fahrverbote für Abgasschleudern» und für «Dreckschleudern», so das SRF in Gleichschritt und Gleichklang mit links-grüner Polemik.

Verstösse gegen das Fahrverbot werden gebüsst. Zuerst waren drakonische Strafen von 500 Franken vorgesehen. Nun wurden sie auf 100 Franken reduziert – dank einer Beschwerde des Touring Clubs Genf und der Genfer Sektion des Nutzfahrzeugverbands Astag. Die Beschwerdeführer argumentier-

ten, nur der Bund könne solch einschneidende Einschränkungen ergreifen. Dieses Argument wies das Genfer Verfassungsgericht zwar ab: Der Kanton überschreite seine Befugnisse nicht, wenn er gegen eine kurzfristige Verschmutzung vorgehe. Das Gericht akzeptierte aber 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 einschlägigen Grenzwerte zu erhöhen.

Auf Anfrage teilt der Kanton Genf merklich angesäuert mit, dass so eine «Diskrepanz» zwischen Genf und den «strengeren Grenzwerten» geschaffen würde, die «im benachbarten Frankreich gelten». Es sei «nun möglich, dass im Falle eines Feinstaub-Wintersmogs in Frankreich eine Spitzenbelastung angekündigt wird und Massnahmen wie der differenzierte Verkehr aktiviert werden, was in Genf nicht der Fall ist». Offenbar orientiert sich die Genfer Politik also lieber an Paris als an Bern. Überhaupt entpuppt sich das Ganze als aufwändige bürokratische Übung praktisch ohne Nutzen: Nur die Stufe 1 sei seit Einführung des Systems vor vier Jahren ein einziges Mal während fünf Tagen wegen einer «erwarteten Überschreitung» des PM-10-Wertes (Feinstaub) aktiviert worden, teilen die Republik und der Kanton Genf mit. Ausser Spesen nichts gewesen.

Dr. Philipp Gut

Schluss mit Schleichen: Parlament will Tempo 50 auf Hauptstrassen

Viele Städte und Gemeinden haben immer mehr Tempo 30 eingeführt, auch auf Hauptstrassen. «Stopp!», sagen nun National- und Ständerat. Nun ist der Bundesrat aufgefordert, einen entsprechenden Vorschlag auszuarbeiten.

Der Ständerat hat eine Motion angenommen, die das ausufernde Tempo-30-Regime einschränken und die Hauptstrassen innerorts wieder der Zirkulation des Verkehrs mit einem Tempolimit von 50 Kilometern pro Stunde zuführen will. Mit 25 zu 15 Stimmen bei 3 Enthaltungen fiel der Entscheid der Kleinen Kammer relativ deutlich aus. Zuvor hatte bereits der Nationalrat dem Begehren zugestimmt. Damit ist nun der Bundesrat am Ball: Er soll einen Vorschlag mit einer entsprechenden Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes ausarbeiten. Der Auftrag des Parlaments ist klar: Auf wichtigen Verkehrsachsen muss die Tendenz zu immer mehr Tempo 30 gebrochen werden. Das könnte der Anfang vom Ende von flächendeckend Schleichtempo in den Städten bedeuten. Ein Ziel, auf das manche Städte und Gemeinden hingearbeitet haben.

Funktionen des Strassennetzes stärken

Urheber des Vorstosses, der nun auch im Zweitrat Erfolg hatte, ist



Bild: pixabay

Kein Freipass mehr für Tempo 30 überall.

der Luzerner FDP-Nationalrat Peter Schilliger. Seine Motion aus dem Jahr 2021 trägt den Titel «Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern». Die darin enthaltene Kernforderung lautet: «Der Bundesrat wird beauftragt, die Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes so anzupassen, dass die Hierarchie und die verschiedenen Funktionen des Schweizer Strassennetzes innerorts und ausserorts respektiert werden.» Ausdrücklich eingeschlossen sind dabei die angemessenen Geschwindigkeitsbeschränkungen. Dieses hierarchisch geordnete System habe sich «bes-

tens etabliert» und gewährleiste einen effizienten und flüssigen Verkehrsfluss, heisst es in der Begründung des Vorstosses.

Stopp dem Wildwuchs von Tempo 30

Schilliger kritisiert den in jüngerer Zeit entstandenen Wildwuchs: «Gegenwärtig verbreitet sich die Geschwindigkeitsbegrenzung innerorts auf 30 km/h in vielen Städten und Gemeinden auf chaotische Weise, auch auf verkehrsorientierten Strassen.» Dies führe zu einer Schwächung der Funktionalität des Strassennetzes und dazu, dass die

Verkehrsteilnehmer die geltenden Regelungen (generell Tempo 50, Abschnitt Tempo 30, Tempo-30-Zone oder Begegnungszone) weniger gut erkennen würden, was auch bezüglich dem strengen schweizerischen Sanktionssystem problematisch sei. Sprich: Man läuft – oder eben: fährt – zu leicht in Bussen hinein.

Mit der nun vom Parlament angestrebten Neuregelung sollen die verschiedenen Aufgaben der Strassen wieder klarer werden: «Innerorts besteht bei verkehrsorientierten Strassen die Funktion darin, den Verkehr zu leiten, zu verbinden und zu sammeln. Hier ist die Geschwindigkeit, bis auf einige Ausnahmen, einheitlich auf 50 km/h zu begrenzen. Dagegen dienen Siedlungsstrassen dazu, den Verkehr in den Wohnvierteln zu sammeln und zu bedienen. Auf solchen Strassen kann die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h gesenkt werden, wenn dies von den betroffenen Anwohnern und Behörden gewünscht wird.» Schliesslich hätten in Wohnvierteln auch Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen (20 km/h) ihre Berechtigung. Die Parlamentsmehrheit anerkennt: Eine leistungsfähige Verkehrsführung reduziert den Umwegverkehr in die Quartiere und steigert dadurch dort die Verkehrssicherheit.

Kein Freipass mehr für Städte

Mit der Verabschiedung der Motion Schilliger, die der Bundesrat zur Ablehnung empfohlen hatte, muss der Bundesrat nun über die Bücher. Er hatte in seiner Antwort auf die Motion betont, am der Ausweitung von Tempo 30 festhalten zu wollen. Die Regierung hatte am 10. November 2021 einen Vorschlag in die Vernehmlassung gegeben, «um die Anordnung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen innerorts zu erleichtern». Dafür sollte künftig auf ein Gutachten verzichtet werden können. Zudem sollten Tempo-30-Zonen «auch aus weiteren in den örtlichen Verhältnissen liegenden Gründen eingerichtet werden können» – und nicht nur zur Verminderung besonderer Gefahren im Strassenverkehr, zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung oder zur Verbesserung des Verkehrsflusses.

Mit diesem Freipass für Tempo 30 innerorts, praktisch überall, könnte es nun vorbei sein. Zwar wehren sich der links-grün dominierte Städteverband und auch der Gemeindeverband, doch der Willen der Parlamentsmehrheit lautet: Auf Hauptstrassen soll der Verkehr nicht noch weiter künstlich ausgebremst werden.

Dr. Philipp Gut