

Klarere Regeln für Autofahrer

Dreiland Das Durcheinander bei Ozonalarm und Umweltzonen stösst auf Kritik

VON PETER SCHENK

Wo, wann und wie schnell man mit welcher Plakette mit dem Auto im Dreiland fahren darf, wird zu einer Wissenschaft (siehe bz vom Montag). In Frankreich muss man bei Ozonalarm langsamer fahren, nach Strassburg darf man dann nur mit bestimmten Plaketten. In Freiburg braucht es immer eine. Die Kritik an den unübersichtlichen Regeln ist weitverbreitet.

Für Christophe Haller, Präsident des TCS beider Basel, ist klar: «Es müsste europaweite Normen geben. Es kann nicht sein, dass jede Gemeinde und jedes Land seine eigenen Spielregeln aufstellt.» Haller ist allerdings überzeugt, dass die Schweizer Autofahrer von den Einschränkungen im Dreiland weniger betroffen sind. «Im Schnitt ist unser Wagenpark neuer und sauberer als jener der Nachbarn.»

Langsamer fahren bringt nichts

Christian Greif, Geschäftsführer des ACS beider Basel, kann dem französischen Ozonalarm nichts abgewinnen. «Kurzfristig die Geschwindigkeit zu reduzieren, bringt gar nichts, sondern füllt höchstens die Kassen der Polizei.» Generell ist er der Auffassung: «Es gilt, was signalisiert ist.»



Bitter: Eine Busse zahlen wegen unterschiedlicher Vorschriften. SYMBOLBILD STOCK

Ein «Riesendurcheinander» konstatiert er bei den Landstrassen. «Seit 1. Juli darf man dort statt 90 km/h nur 80 km/h fahren. Das weiss kaum jemand.» Bei Ozonalarm gilt dort 70 km/h, während auf den Autobahnen statt 130 km/h nur 110 km/h gefahren werden darf. «Wir fordern, dass besser und klarer informiert wird.»

Tim Cuénod, Basler SP-Grossrat und Präsident der Regio-Kommission, setzt sich für einen gemeinsamen Standard in der Oberrheinregion ein. Das Frei-

burger System mit einer Umweltzone für saubere Autos könnte er sich auch für Basel vorstellen. «Wir haben ein besonderes Interesse daran, dass keine schmutzigen Autos in die Stadt kommen.»

Manuel Frießecke, Geschäftsführer der Regio Basiliensis, bemängelt, dass die Umweltzonen nicht einmal in Frankreich koordiniert sind. «Da gibt es schon intern unterschiedliche Regelungen.» Er setzt sich für eine einheitliche Oberrhein-Vignette ein. Die in

Deutschland geplante Autobahn-Maut sollte mit moderner Technologie umgesetzt werden. Ihm schweben europäische Lösungen vor. «Da könnte die Schweiz aufspringen. Solche Überlegungen sind in Gange.»

Leitbild fast zehn Jahre alt

Die Idee, in der Oberrheinregion, die von der Nordwestschweiz bis in die Südpfalz und nördlich von Karlsruhe reicht, eine gemeinsame Verkehrspolitik umzusetzen, ist nicht neu. Das verkehrspolitische Leitbild für die Trinationale Metropolregion Oberrhein wurde 2009 verabschiedet. Darin hiess es damals schon, «dass eine nachhaltige Verkehrsentwicklung weniger durch ein isoliertes Vorantreiben von Einzelmassnahmen erreicht werden könnte. Sogar die «Einführung einer möglichst harmonisierten Maut- und Steuerbelastung» wird genannt.

Werner Schreiner, Präsident der Oberrheinkonferenz, räumt ein, dass der Schwerpunkt der Arbeit derzeit klar beim öV liege. «Bei den Umweltzonen müssten wir am Oberrhein zu einer Vereinheitlichung kommen. Das Problem ist nur, dass nach dem Dieselskandal in Deutschland die Vertrauenswürdigkeit gegenüber Plaketten nicht mehr sehr gross ist.»