

Eigengoal

Derzeit häufen sich im Bereich der Verkehrs- und Raumplanung die politischen Eigengoals. Das schweizweit prominenteste Beispiel ist jenes, mit dem der VCS und der steuerbefreite Verein umverkehR zusammen mit weiteren grünen Kreisen am 24. November 2024 versucht haben, die Mobilität auf der Strasse zu beschränken und die zweckgebundenen Mittel auf den öffentlichen Verkehr umzuleiten. Das Gegenteil wird eintreten; denn auf dem Prüfstand sind nun in erster Linie der öffentliche Verkehr und dessen grosser Finanzbedarf. Nur eines von mehreren Eigengoals.



Dr. Walter Locher
Präsident des HEV des
Kantons St.Gallen

Manchmal stellt sich Ideologie selbst das Bein. Die Vorlage über die Engpassbeseitigung, über welche die Schweizer Bevölkerung am 24. November 2024 abgestimmt hat, ist ein erstes solches Beispiel. Die Strassengegner, angeführt von VCS, Verein umverkehR und weiteren grünen und roten Kreisen waren angetreten, um das Klima vermeintlich mit einer Reduktion der Autokilometer retten zu wollen. Das Ganze erweist sich als Pyrrhussieg. In Frage gestellt wird durch das Abstimmungsergebnis aber effektiv vor allem der historische Verkehrskompromiss, der sowohl der Strasse als auch dem öffentlichen Verkehr ausreichend Mittel zur Verfügung stellen will. Nun steht auch der öffentliche Verkehr zur Disposition. Statt wirkungsvolle Massnahmen zur Staubeseitigung auf der Strasse möglichst rasch realisieren zu können, werden sämtliche Infrastruktur-Projekte nun nochmals überprüft. Unter kritischer Kontrolle sind gesamtschweizerisch jetzt vor allem auch 260 Bahnprojekte. Es ist absehbar, dass aufgrund der höheren Kosten die Schiene von Kürzungen wesentlich stärker betroffen sein wird als die Strasse. Dieses Eigengoal war wohl seitens der «Sieger» vom 24. November 2024 so nicht geplant gewesen.

Ein zweites Beispiel ist der Versuch der gleichen Kreise, Verkehrslenkung durch Tieftempozonen auch an verkehrsorientierten Strassen (d.h. Tempo 30 oder Tempo 20 mit Begegnungszonen) und Fahrbahnhaltestellen statt Busbuchten durchzusetzen – zweites wohlverstanden trotz anders lautender Beschlüsse des St.Galler Kantonsrates. Begründet werden diese Versuche mit einer angeblichen Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität. Man müsste es auch hier besser wissen. Wie Marco Salvi (Avenir Suisse) in einer kürzlich erschienenen Studie aufgezeigt hat, führen verkehrspolitische Fehlplanungen, wie beispielsweise schlechte Anbindungen von Stadtrandgebieten oder flächendeckende Verkehrsberuhigungen zu einer Re-

duktion der Attraktivität peripherer Wohnlagen und zu längeren Pendelzeiten. Auch der öffentliche Verkehr, im Kanton St.Gallen zu einem grossen Teil strassengebunden, wird zusätzlich ausgebremst. Damit wird die Knappheit der zentralen Lagen verschärft: Die Bodenpreise und die Mieten steigen. Die Renditen der Investoren sinken. Das ist ein weiteres Beispiel für ein Eigengoal ideologischer Weltverbesserer. Wer bewusst eine solche Verkehrsbehinderung einführen will, reduziert die Wohnattraktivität und die verbesserte Anbindung peripherer Standorte. Zentralität und Erreichbarkeit sind die wichtigsten Lagefaktoren. Es ist erwiesen, dass die Quadratmeterpreise von Wohneigentum pro zusätzlicher Pendlerminute um 1% sinken. Noch ein Eigengoal.

Ein weiteres Beispiel: Wie im Kanton St.Gallen wollte man auch in Winterthur Grünflächenziffern einführen. In der Stadt sollte ein bis zu 65% hoher Grünflächenanteil geschaffen werden. Winterthur sei eben eine Gartenstadt, liess sich Christa Meier, linke Vorsteherin des Departementes Bau und Mobilität, vernehmen. Inzwischen hat das Stadtparlament (mit Ausnahme der Stimmen der SP) einen Marschhalt beschlossen. Es wurde erkannt, dass hohe Grünflächenvorschriften das Bauen fast vollständig verhindern und dem Anliegen der Verdichtung zuwiderlaufen. Ein drittes Eigengoal.

Der HEV hält nichts von solchen Spielfehlern. Sie richten sich gegen die Bevölkerung und reduzieren die Attraktivität von Wohnlagen für Eigentümer und Mieter. Deshalb wird sich der HEV auch künftig an vorderster Front für die dringend erforderliche Engpassbeseitigung im Grossraum St.Gallen (Dritte Röhre und Anschluss Güterbahnhof), gegen Tieftemporegimes auf verkehrsorientierten Strassen, gegen Fahrbahnhaltestellen und gegen weitere ideologisch motivierte Konzepte stellen.