



Resultate der Nachbefragung

Problemdruck ist zwar erkannt, bei der Lösung sind aber neue Wege gewünscht

Projektteam

Urs Bieri: Co-Leiter

Cloé Jans: Leiterin operatives Geschäft und Mediensprecherin

Sophie Schäfer: Junior Projektleiterin

Luca Keiser: Junior Data Scientist

Daniel Bohn: Projektmitarbeiter

Roland Rey: Projektmitarbeiter / Administration

Bern, 18.02.2024

Publikation: 14.03.2025

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	4
2	STIMMENTSCHIED	6
2.1	Zusammenspiel mit der eidgenössischen Vorlage über den Ausbau der Nationalstrassen ..	7
2.2	Persönliche Vorteile und Nachteile	9
3	MEINUNGSBILDUNG UND ABSTIMMUNGSKAMPF	12
3.1	Verfügbare Informationen über das Projekt	12
3.2	Glaubwürdigkeit der Akteure im Abstimmungskampf	16
3.3	Flankierende Massnahmen	18
3.4	Motive und Argumente	20
4	WIE WEITER?	26
4.1	Problemdruck und Prioritäten	26
4.2	Lösungen für das Verkehrsproblem	28
5	SYNTHESE	31
6	ANHANG	33
6.1	gfs.bern-Team	33

1 Einleitung

Am 24. November 2024 lehnten die Stimmberechtigten in Uznach die Vorlage über den Gemeindebeitrag zur regionalen Verbindungsstrasse A15–Gaster deutlich ab. Die Ablehnung erfolgte nach einer intensiven Debatte und Auseinandersetzung innerhalb der Gemeinde.

Die Gemeinde Uznach möchte die Hintergründe dieser Abstimmungsentscheidung besser verstehen. Um eine fundierte Grundlage für zukünftige verkehrspolitische Planungen zu schaffen, hat die Gemeinde Uznach das Forschungsinstitut gfs.bern mit einer Nachanalyse der Abstimmung beauftragt. Ziel der Untersuchung war es, herauszufinden, welche Argumente und Motive für die Ablehnung ausschlaggebend waren und welche Erwartungen die Stimmberechtigten an die zukünftige Verkehrsplanung haben.

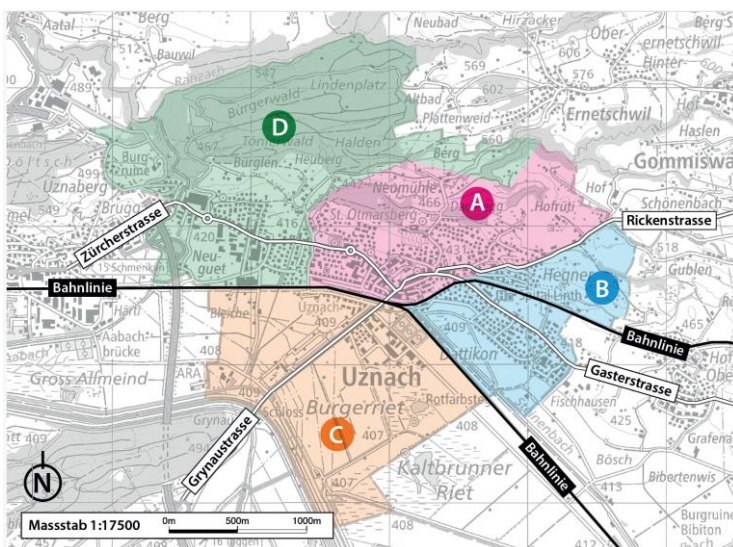
Alle der rund 4.000 Stimmberechtigten der Gemeinde Uznach wurden zur Teilnahme an der Befragung eingeladen. Die Online-Umfrage fand zwischen dem 19. Dezember 2024 und dem 20. Januar 2025 statt. Insgesamt haben sich 1175 Personen beteiligt. Die erhobenen Daten wurden nach Ende der Befragung bereinigt, plausibilisiert und so gewichtet, dass sie für die Gemeinde Uznach repräsentativ sind.

Um mögliche Unterschiede im Abstimmungsverhalten innerhalb der Gemeinde besser nachvollziehen zu können, wurde das Gemeindegebiet von Uznach in vier verschiedene Quartiere unterteilt. Die Einteilung der Quartiere erfolgte gemäss der unten dargestellten Übersicht.

Grafik 1

Einteilung Quartiere

- A: Uznach Zentrum
- B: Uznach Ost
- C: Uznach Süd
- D: Uznach West



Weitere methodische Details sind in der untenstehenden Tabelle aufgeführt:

Tabelle 1: Methodische Details

Auftraggeber	Gemeinde Uznach
Grundgesamtheit	Stimmberechtigte in Uznach
Herkunft der Adressen	Stimmregister Gemeinde Uznach
Datenerhebung	Online-Befragung
Stichprobengrösse	Total Befragte gesamte Gemeinde N = 1'175 (D) Uznach West N = 388 (A) Uznach Zentrum N = 386 (B) Uznach Ost N = 137 (C) Uznach Süd N = 246 k.A N = 18
Gewichtung	nach Alter/Geschlecht interlocked, nach Partei und nach der Recall-Vorlage (Abstimmung Ausbau der Nationalstrassen vom 24.11.2024)
Stichprobenfehler	±2.4 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit
Befragungszeitraum	19.12.2024 – 20.01.2025

© gfs.bern, Nachanalyse Uznach, Dezember 2024/Januar 2025

Bei einer Stichprobe entscheiden zwei Faktoren über die Qualität der später gewonnenen Aussagen massgeblich mit: Erstens wird die Datenqualität über die Grösse des **STICH-PROBENFEHLERS** definiert. Dieser weist die Irrtumswahrscheinlichkeit und die Irrtumsgrösse einer getroffenen statistischen Aussage aus. Der Stichprobenfehler ist von der Grösse der Stichprobe und der Basisverteilung der Variable in der Bevölkerung abhängig, wobei der Fehler kleiner wird, je grösser die Stichprobe ist. Zweitens setzt man bei der Umfrageforschung zumeist ein Sicherheitsmass von 95 Prozent beziehungsweise eine Irrtumswahrscheinlichkeit von 5 Prozent. Das bedeutet, dass der nachgewiesene statistische Zusammenhang mit einer Wahrscheinlichkeit von 95 Prozent so in der Bevölkerung vorhanden ist.

Tabelle 2: Stichprobenfehler

Ausgewählte statistische Stichprobenfehler nach Stichprobengrösse und Basisverteilung		
Stichprobengrösse	Fehlerquote Basisverteilung	
	50% zu 50%	20% zu 80%
N = 1'000	±2.7 Prozentpunkte	±2.1 Prozentpunkte
N = 600	±3.7 Prozentpunkte	±2.9 Prozentpunkte
N = 100	±9.7 Prozentpunkte	±7.6 Prozentpunkte
N = 50	±13.9 Prozentpunkte	±11.1 Prozentpunkte
Lesebeispiel: Bei rund 1'000 Befragten und einem ausgewiesenen Wert von 50 Prozent liegt der effektive Wert zwischen 50 Prozent ±2.7 Prozentpunkte, bei einem Basiswert von 20 Prozent zwischen 20 Prozent ±2.1 Prozentpunkte. Dabei setzt man in der Umfrageforschung zumeist ein Sicherheitsmass von 95 Prozent, das heisst man akzeptiert eine Irrtumswahrscheinlichkeit von 5 Prozent, dass der nachgewiesene statistische Zusammenhang so in der Bevölkerung nicht vorhanden ist.		

©gfs.bern

2 Stimmentscheid

Am 24. November 2024 lehnten die Stimmberechtigten in Uznach die Vorlage über den Gemeindebeitrag zur regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster deutlich ab. Mit einem Ja-Stimmenanteil von lediglich 43 Prozent fiel das Verdikt klar gegen das Projekt aus.

Grafik 2

Stimmentscheid nach Untergruppen

Wie haben Sie bei der Vorlage über den Gemeindebeitrag an die regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster abgestimmt?

in % Stimmberechtigte Uznach, die an der Abstimmung teilgenommen haben, Anteil 'Ja'

● Anteil Ja-Stimmen in %

Total

Total

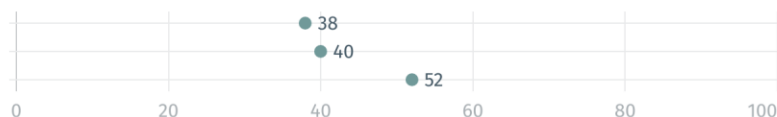


Alter

18-39-Jährige

40-64-Jährige

65 Jahre und mehr



Parteibindung

GRÜNE

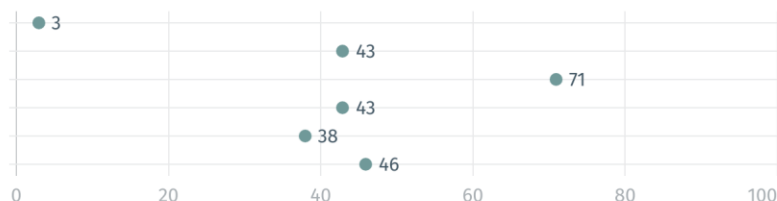
SP

Die Mitte

FDP

SVP

keine Partei



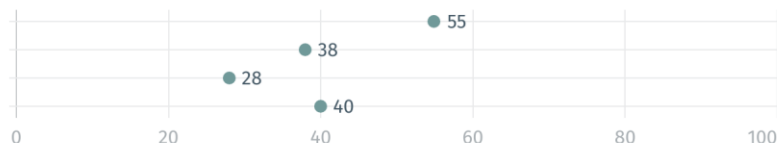
Quartier

Uznach West

Uznach Zentrum

Uznach Ost

Uznach Süd



Verkehrsmittel

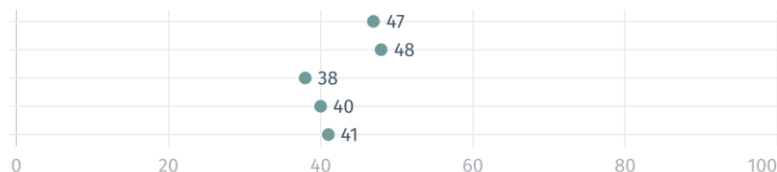
Auto

Motorrad, Mofa, Motorroller, E-Trottinet

Velo, Trottinet

zu Fuss

Öffentlichem Verkehr (z.B. Zug, Bus)



© gfs.bern, Nachanalyse Uznach, Dezember 2024/Januar 2025

Die vorliegende Nachanalyse zeigt, dass die Ablehnung umso ausgeprägter war, je jünger die Wählerinnen und Wähler waren. Auch die Parteipräferenzen beeinflussten das Abstimmungsverhalten massgeblich – allerdings spielte die klassische Links-Rechts-Achse eine geringere Rolle als dies sonst häufig bei Abstimmungen der Fall ist. Besonders stark fiel die Ablehnung bei den Grünen aus, von denen nur 3 Prozent für die Vorlage stimmten. Die Wähler:innen der SP hingegen befürworteten das Vorhaben mit 43 Prozent Zustimmung, was in etwa mit dem Ja-Stimmenanteil der FDP-Anhänger:innen und

der Parteilosen vergleichbar ist. Etwas skeptischer zeigte sich die SVP-Wählerschaft, während einzig die Mitte-Partei geschlossen für die Vorlage votierte.

Signifikante Unterschiede zeigen sich auch auf räumlicher Ebene: Die Zustimmung variierte je nach Quartier stark (siehe Quartier-Einteilung in Kapitel 1 zur Einleitung). In Uznach West gab es mit 55 Prozent als einzigem Quartier eine knappe Mehrheit für die Vorlage. Besonders ausgeprägt war die Ablehnung hingegen in Uznach Ost, wo lediglich 28 Prozent zustimmten. Im Zentrum (38 %) und in Uznach Süd (40 %) lag der Ja-Stimmenanteil in etwa auf dem Durchschnitt der gesamten Gemeinde.

Zwar tendierten Uzner:innen, die hauptsächlich mit dem Auto oder anderen motorisierten Verkehrsmitteln unterwegs sind, eher zur Unterstützung der regionalen Verbindungsstrasse als jene, die überwiegend zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr reisen. Dennoch sprach sich auch diese Gruppe mehrheitlich gegen die Vorlage aus und legte an der Urne ein Nein ein.

2.1 Zusammenspiel mit der eidgenössischen Vorlage über den Ausbau der Nationalstrassen

Am selben Tag, an dem über die regionale Verbindungsstrasse abgestimmt wurde, entschied die Schweizer Stimmbevölkerung auch über eine nationale Vorlage zum Autobahnausbau. Während die regionale Verbindungsstrasse in Uznach deutlich abgelehnt wurde, fand die nationale Vorlage dort – im Gegensatz zum gesamtschweizerischen Ergebnis – Zustimmung. Vergangene Abstimmungssonntage, wie beispielsweise jener im Juni 2023 zum CO₂-Gesetz sowie der Trinkwasser- und Pestizidinitiative, zeigen, dass zwischen verschiedenen Vorlagen am selben Tag durchaus Wechselwirkungen entstehen können. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, inwieweit die zeitgleich stattfindende eidgenössische Abstimmung über den Ausbau der Nationalstrassen das Ergebnis der – inhaltlich sehr nahe verwandten – Abstimmung zur regionalen Verbindungsstrasse beeinflusst hat.

Die Nachanalyse in Uznach zeigt eine deutliche, wenn auch nicht vollständige Korrelation zwischen den beiden Abstimmungen. 65 Prozent derjenigen, die in Uznach für die Umfahrungsstrasse stimmten, unterstützten auch den nationalen Autobahnausbau. Umgekehrt lehnten 81 Prozent beides ab. Dennoch gab es Gruppen mit unterschiedlichen Präferenzen: 34 Prozent befürworteten den Autobahnausbau, votierten jedoch gegen die Umfahrungsstrasse in Uznach, während 17 Prozent die regionale Strassenverbindung befürworteten, aber den nationalen Ausbau ablehnten.

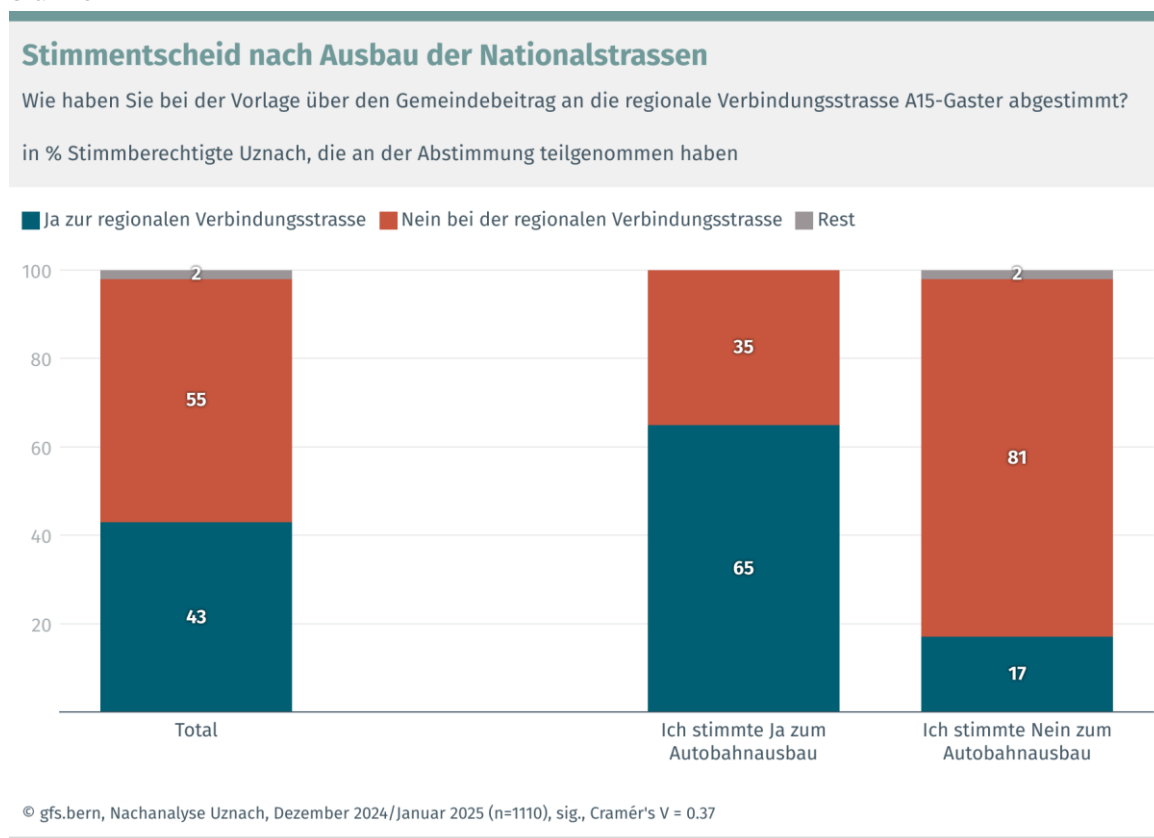
Ein markantes Merkmal der nationalen Abstimmung war das unterschiedliche Abstimmungsverhalten zwischen den Geschlechtern (siehe dazu auch der vollständige Bericht der Vox-Analyse vom 24. November 2024). In Uznach hingegen spielte dieser Faktor beim Nein zur regionalen Verbindungsstrasse keine Rolle. Zwar stimmten Frauen mit 40 Prozent Ja-Anteil etwas zurückhaltender zu als Männer (46 %), doch dieser Unterschied ist statistisch nicht signifikant. Wie bereits oben erläutert, war der klassische Links-Rechts-Parteiengraben bei der Abstimmung über die regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster so nicht erkennbar. Anders hingegen bei der nationalen Abstimmung über den

Ausbau der Nationalstrassen, bei der sich die üblichen politischen Trennlinien deutlich abzeichneten.

Mithilfe des statistischen Verfahrens der Regressionsanalysen (mehr zu diesem Verfahren auch in Kapitel 4), lässt sich zudem untersuchen, ob die nationale Abstimmung zum Strassenbau einen Einfluss auf das Stimmverhalten bezüglich der regionalen Verbindungsstrasse hatte. Die Analyse zeigt jedoch, dass dieser Faktor statistisch nicht signifikant ist. Dies liefert zusätzliche Evidenz dafür, dass die beiden Vorlagen zwar thematisch eng miteinander verknüpft waren – beide betrafen Infrastruktur und Strassenbau – die Meinungsbildung jedoch unterschiedlichen Dynamiken folgte und nur wenig Wechselwirkungen bestanden.

Bemerkenswert ist zudem die Stimmbeteiligung: Während die schweizweite Wahlbeteiligung am 24. November mit 45 Prozent dem langjährigen Durchschnitt entsprach, lag sie in Uznach mit 63,4 Prozent deutlich darüber. Dies deutet darauf hin, dass in Uznach die Abstimmung über die regionale Verbindungsstrasse A15 die zentrale Vorlage war nicht (wie normalerweise üblich) die nationale Vorlage.

Grafik 3



Insgesamt hatte eine deutliche Mehrheit bei beiden Vorlagen – der eidgenössischen und der Vorlage über die regionale Verbindungsstrasse – keine Schwierigkeiten, sich eine Meinung zu bilden. Dennoch war der Anteil derjenigen, die sich mit der Entscheidungsfindung schwertaten, bei der Abstimmung über die regionale Verbindungsstrasse mehr als doppelt so hoch.

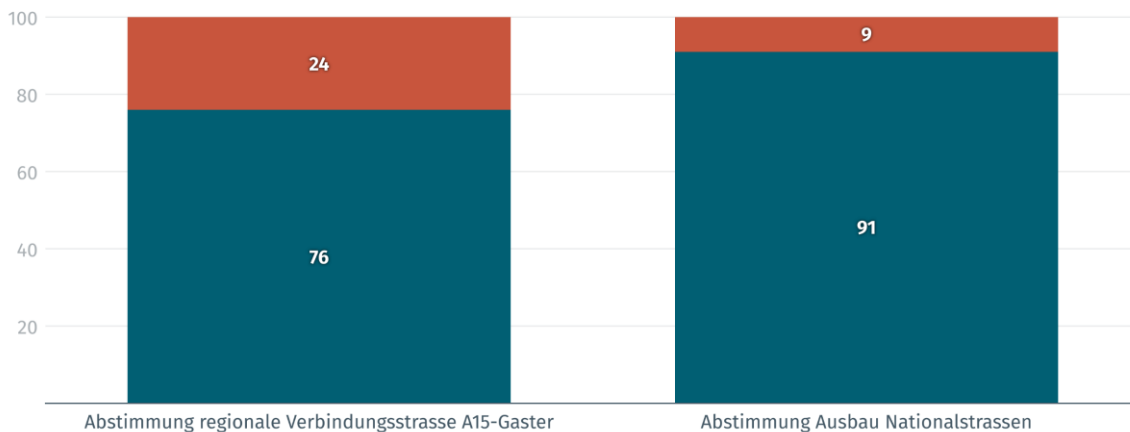
Grafik 4

Schwierigkeit Entscheidung im Vergleich zur nationaler Abstimmung

Ist es Ihnen bei der Abstimmung zur regionalen Verbindungsstrasse eher leicht oder eher schwer gefallen, sich eine Meinung zur Abstimmungsvorlage zu bilden?

in % Stimmberechtigte Uznach, die an der Abstimmung teilgenommen haben

■ eher leicht ■ eher schwer ■ weiss nicht ■ keine Angabe



© gfs.bern, Nachanalyse Uznach, Dezember 2024/Januar 2025 (n=1110)

Konkret bedeutet dies, dass die Abstimmung über die regionale Verbindungsstrasse vermutlich ebenfalls abgelehnt worden wäre, wenn nicht zeitgleich über die nationale Vorlage abgestimmt worden wäre.

2.2 Persönliche Vorteile und Nachteile

Gefragt nach den Vorteilen der regionalen Verbindungsstrasse zeigt sich ein klares Bild. So liegt der grösste Nutzen eines solchen Bauvorhabens für die Mehrheit von 60 Prozent der Stimmberechtigten, welche die Vorlage angenommen haben, in der **Verkehrsentslastung**. Die angenommene Verbesserung der Verkehrsanbindung (23%) oder die Reduktion des Verkehrsaufkommens (20%) fügen sich hier thematisch ein. Weitere genannte Aspekte waren die Erhöhung der **Lebensqualität** (u.a. auch durch weniger Lärm oder andere Emissionen) oder mehr **Sicherheit**. Im Vergleich zur angenommenen Verkehrsentslastung spielten diese Faktoren aber eher eine untergeordnete Rolle.

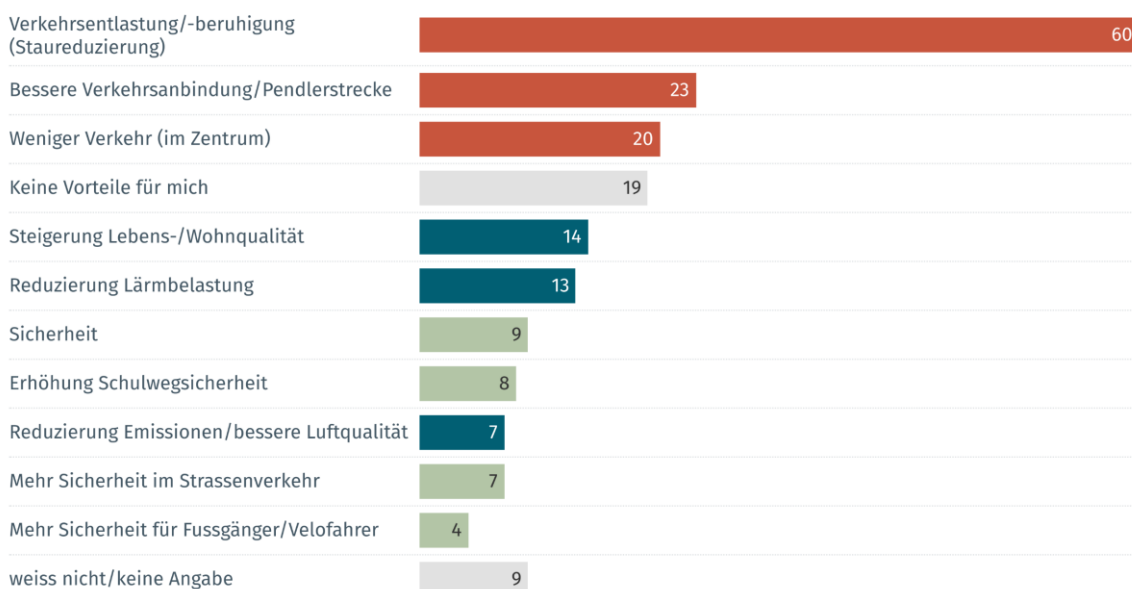
Grafik 5

Persönliche Vorteile Verbindungsstrasse

Welche Vorteile hätte die regionale Verbindungsstrasse für Sie persönlich mit sich gebracht?

in % Stimmberechtigte Uznach, die 'Ja' zur Vorlage über den Gemeindebeitrag gestimmt haben

Mehrfachnennungen möglich



© gfs.bern, Nachanalyse Uznach, Dezember 2024/Januar 2025 (n=490)

Dieser vergleichsweise eng gefassten Vorteilssicht steht eine deutlich breiter abgestützte Nachteilssicht gegenüber. Demnach äusserten die Gegnerr:innen der Vorlage in Uznach durch den Bau der Verbindungsstrasse insbesondere Bedenken hinsichtlich den **Lärmemissionen** durch Bauarbeiten (34%) und des zusätzlichen Autoverkehrs (26%). Aber auch negative Auswirkungen auf die **Umwelt**, wie etwa der Verlust von Naherholungsgebieten (29%) oder Schäden an Umwelt und Landwirtschaft/Kulturlandverlust (26%), wurden breit befürchtet. Darüber hinaus gab es Sorgen in Bezug auf die spezifische **Projektplanung und Umsetzung**, die **Kosten** sowie eine möglicherweise **ausbleibende Verkehrsentslastung** – das heisst, dass das Projekt die gewünschte Entlastung gar nicht bringt.

Kurz gesagt: Wenige Vorteile standen in der Wahrnehmung der Bevölkerung einer breiten Vielzahl sich kumulierender Nachteile gegenüber.

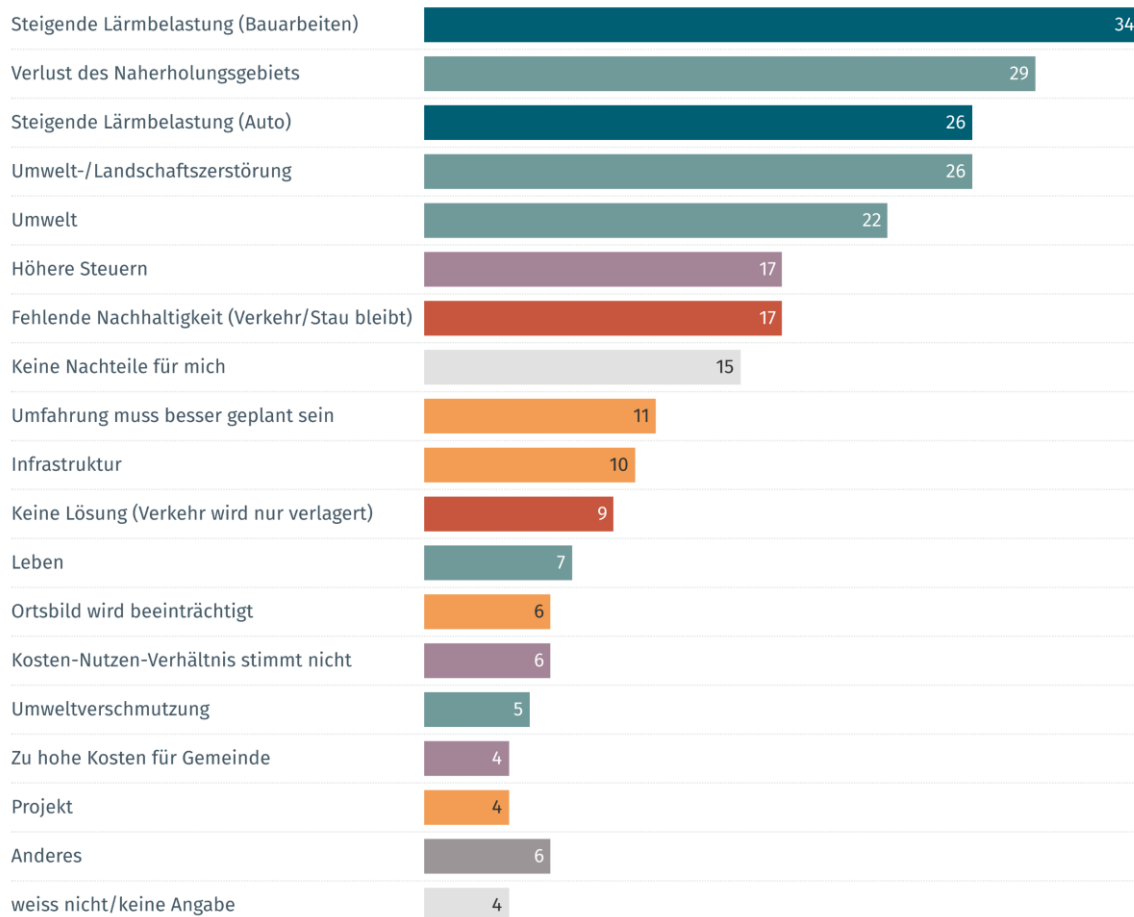
Grafik 6

Persönliche Nachteile Verbindungsstrasse

Und welche Nachteile hätte die regionale Verbindungsstrasse für Sie persönlich mit sich gebracht?

in % Stimmberechtigte Uznach, die 'Nein' zur Vorlage über den Gemeindebeitrag gestimmt haben

Mehrfachnennungen möglich



© gfs.bern, Nachanalyse Uznach, Dezember 2024/Januar 2025 (n=589)

3 Meinungsbildung und Abstimmungskampf

3.1 Verfügbare Informationen über das Projekt

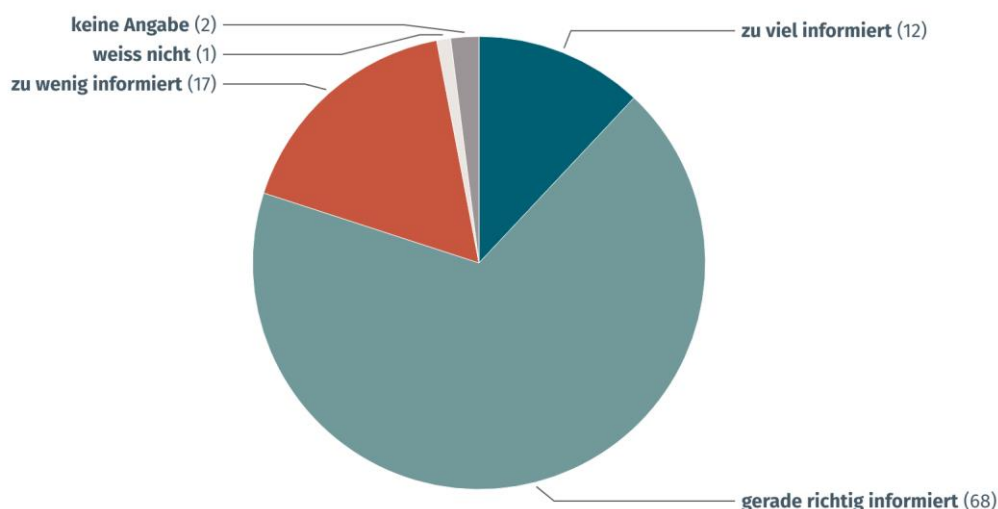
Eine deutliche Mehrheit von 68 Prozent der Uznener:innen, die an der Abstimmung vom 24. November 2024 teilgenommen haben, empfand das Mass an bereitgestellten Informationen zur regionalen Verbindungsstrasse als genau richtig. Nur eine Minderheit hielt die Informationsmenge für unangemessen: 12 Prozent fanden sie zu umfangreich, während 17 Prozent der Meinung waren, es sei zu wenig informiert worden.

Grafik 7

Verfügbarkeit Informationen

Finden Sie, dass Sie über das Projekt der regionalen Verbindungsstrasse vor der Abstimmung zu viel, gerade richtig oder zu wenig informiert worden sind?

in % Stimmberechtigte Uznach, die an der Abstimmung teilgenommen haben



© gfs.bern, Nachanalyse Uznach, Dezember 2024/Januar 2025 (n=1110)

Auch die Verständlichkeit der von den Behörden bereitgestellten Informationen wurde überwiegend positiv bewertet: 37 Prozent stuften sie als sehr verständlich ein, weitere 47 Prozent als eher verständlich.



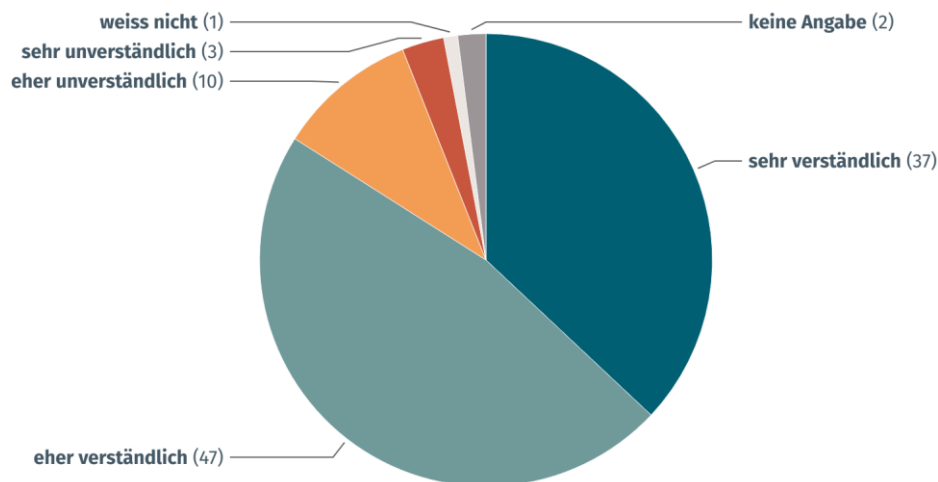
Lediglich 13 Prozent empfanden die Informationen als wenig verständlich (sehr/eher unverständlich). Auffällig ist, dass unter denjenigen, die die Informationen als unverständlich einstufen, überdurchschnittlich viele jüngere Personen (bis 40 Jahre) sowie Wähler:innen der Grünen Partei vertreten waren.

Grafik 8

Verständlichkeit Informationen

Wie verständlich fanden Sie die Informationen seitens der Behörden/des Gemeinderates zum Projekt?

in % Stimmberechtigte Uznach



© gfs.bern, Nachanalyse Uznach, Dezember 2024/Januar 2025 (N=1175)

Die Befragten äusserten sich insgesamt differenziert und konnten auch in der offenen Frage zum Inhalt der Vorlage präzise darlegen, worum es konkret ging. Die grosse Mehrheit (88 %) verwies direkt auf die Umfahrungs- und Verbindungsstrasse. Darüber hinaus ergänzten 24 Prozent der Befragten, dass das Hauptziel der Vorlage die Verkehrsentslastung sei, während andere den Ausbau der Infrastruktur betonten. Zudem wurde von rund jeder fünften Person (22%) differenziert, dass es in der Abstimmung nicht um die Strasse selbst, sondern um die Finanzierung des Gemeindebeitrags ging.

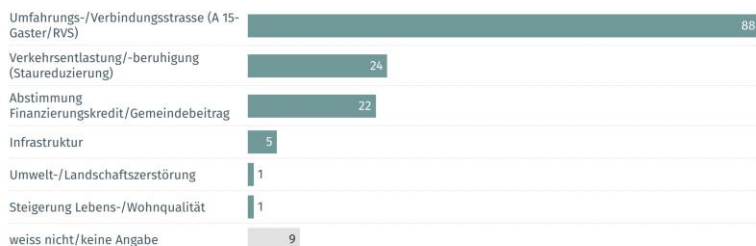
Grafik 9

Inhalt Vorlage vom 24. November 2024

Am 24. November 2024 konnten die Stimmberechtigten an der Urne über den Gemeindebeitrag an die regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster in Uznach abstimmen. Können Sie angeben, was der Inhalt dieser Vorlage war?

in % Stimmberechtigte Uznach

Mehrfachnennungen möglich



Regionale Entlastungsstrasse für Uznach und Umgebung. Auslagerung des Durchgangsverkehrs in Uznach. Kein Schwerverkehr durch Uznach.

Umfahrung Uznach Tunnel Riet Umfahrung Städtchen Entlastung Barrieren Stau

Formell der Beitrag der Gemeinde nach StrG an das Projekt, faktisch aber ein Referendum über das Projekt selbst.

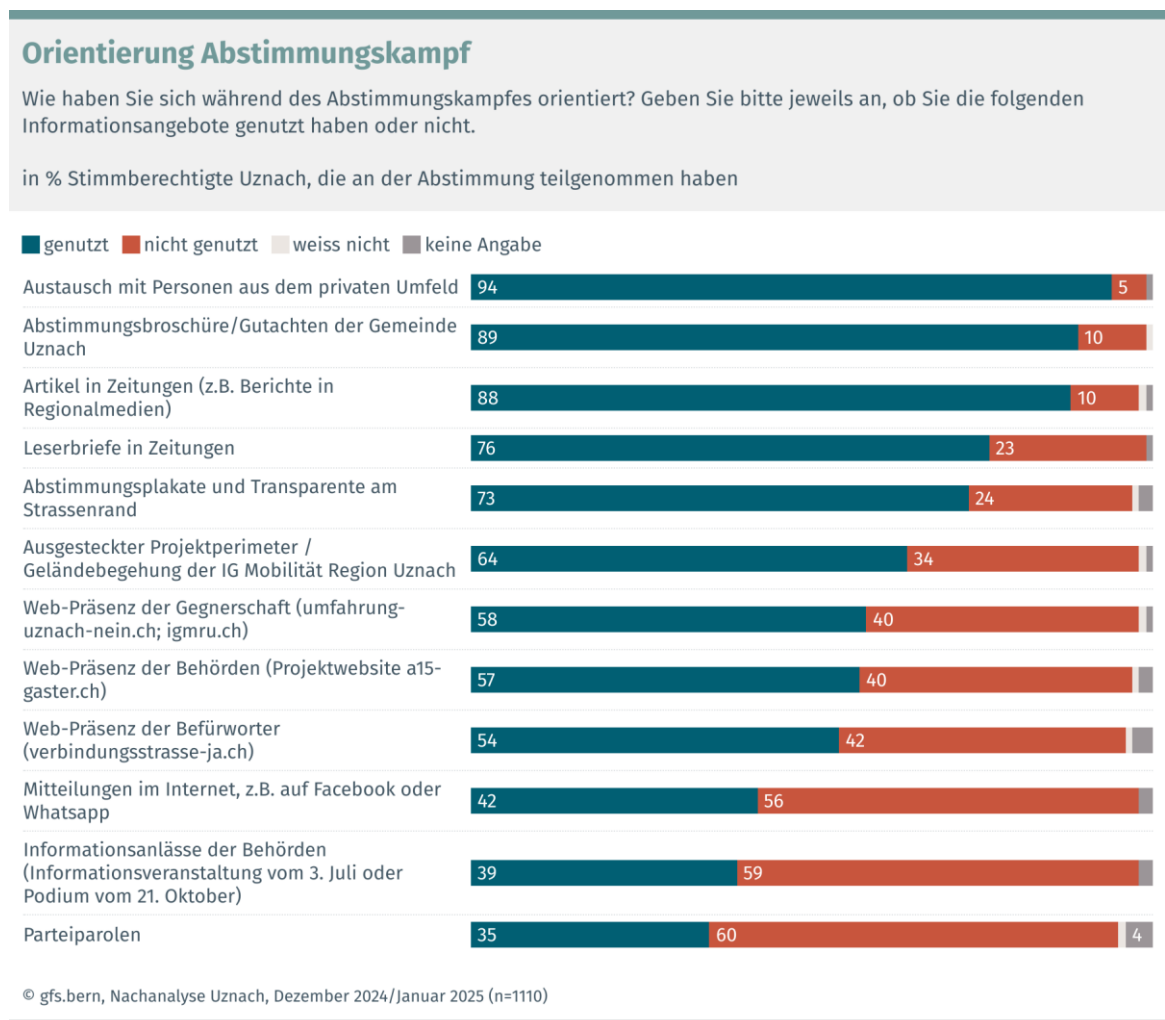
© gfs.bern, Nachanalyse Uznach, Dezember 2024/Januar 2025 (N=1175)

Der Austausch mit dem privaten Umfeld zählt traditionell zu den wichtigsten Faktoren in der politischen Meinungsbildung – so auch bei der Abstimmung über die regionale Verbindungsstrasse. Gespräche im persönlichen Umfeld waren die mit Abstand meistgenutzte Informationsquelle, gefolgt von der offiziellen Abstimmungsbroschüre der Gemeinde samt Gutachten, Zeitungsartikeln, Leserbriefen und Abstimmungsplakaten. Diese klassischen Informationsangebote spielen bei nahezu allen Abstimmungen eine zentrale Rolle.

Weniger genutzt wurden hingegen die abgegebenen Parteiparolen sowie öffentliche Informationsanlässe, die aufgrund der notwendigen physischen Präsenz eine hohe Teilnahmehürde darstellen.

Im Mittelfeld lagen projektspezifische Informationsquellen wie die Webauftritte der verschiedenen Lager sowie die vor Ort ausgesteckten Projektperimeter.

Grafik 10



3.1.1 Welche Informationsangebote haben wirklich gewirkt?

Die Einschätzung zum Einfluss der verschiedenen Informationsangebote auf die Meinungsbildung lässt sich mit weitergehenden Analysen auch inhaltlich begründen. Dabei wird mittels **REGRESSIONSANALYSE** der Einfluss der einzelnen Angebote auf die den konkreten Stimmentscheid untersucht. Konkret hilft uns diese Methode herauszufinden,

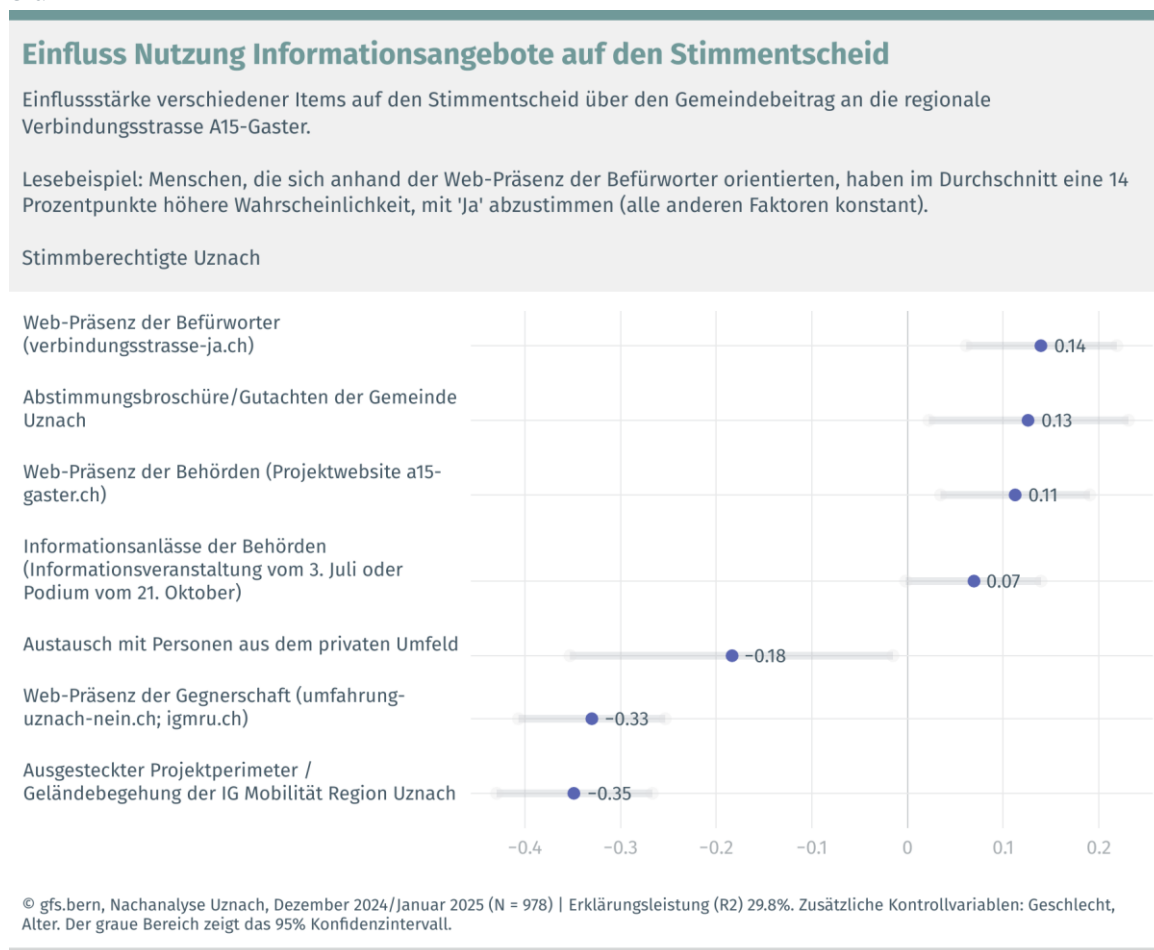
welche Informationsangebote den Stimmentscheid wirklich und in welche Richtung mit beeinflusst haben (Für genauere Informationen zur Methode, siehe Info-Text am Ende des Abschnittes).

Der Entscheid für ein Ja zur regionalen Verbindungsstrasse hing am stärksten mit der Nutzung der Webpräsenz der Befürworter (verbindungsstrasse-ja.ch) zusammen. Wer angab, diese Quelle zu nutzen, hatte eine um 14 Prozent höhere Wahrscheinlichkeit, ein Ja an der Urne einzulegen, als Personen, die diese Quelle nicht genutzt haben. Auch die Abstimmungsbroschüre (13 % höhere Wahrscheinlichkeit für ein Ja) oder die Web-Präsenz der Behörden (11 %) erwiesen sich als wirkungsvoll.

Umgekehrt zeigte sich ein klarer negativer Einfluss bei drei anderen Informationsquellen: Wer sich im privaten Umfeld über das Projekt ausgetauscht hatte, stimmte eher nein (18% höhere Wahrscheinlichkeit für ein Nein), als Personen, die das nicht taten. Als besonders wirkungsvoll erwiesen sich zudem die Web-Präsenz der Gegner:innen (33%) sowie der Projektperimeter (35%)

Die Informationsanlässe der Behörden sind zwar in der Grafik aufgeführt, ihr Einfluss ist jedoch nicht meinungswirksam, da sich ihr Einfluss statistisch gesehen nicht von Null unterscheidet (siehe graue Linien des Konfidenzintervalls, welche die Null überschneiden).

Grafik 11





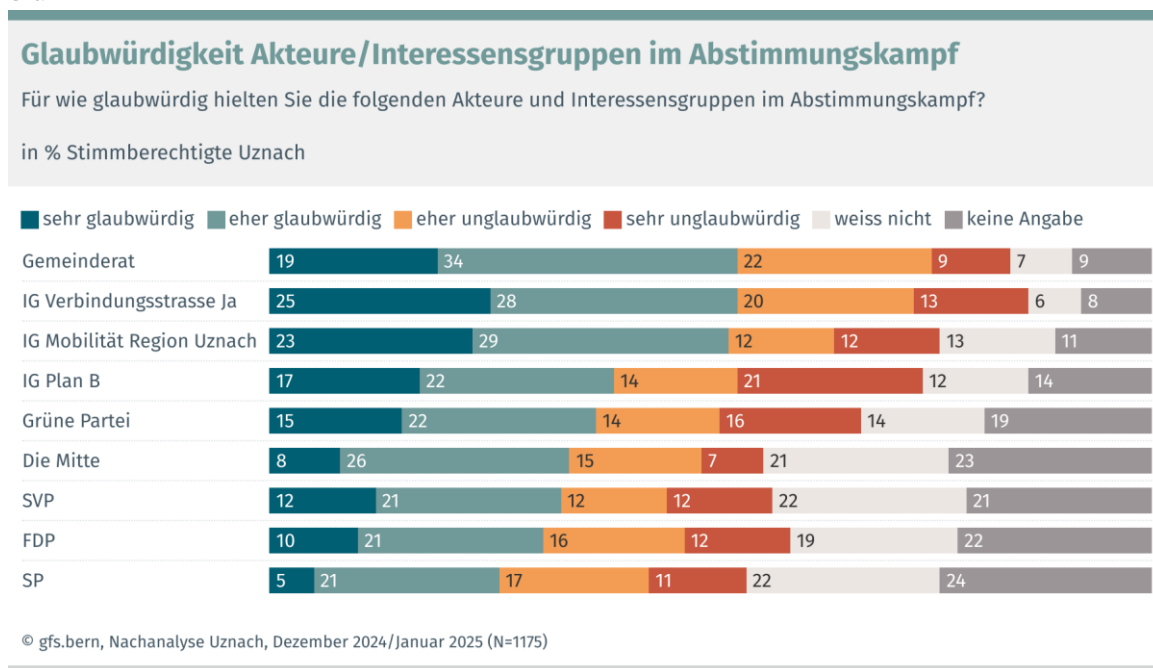
INFORMATIONEN ZUR METHODE: Die eingesetzte Methode der linearen Regression beschreibt das Vorhandensein des Einflusses von unabhängigen Variablen (hier: die verschiedenen Informationsangeboten) auf eine abhängige Variable (Stimmentscheid zur regionalen Verbindungsstrasse). Anhand des Vorzeichens lässt sich unterscheiden, ob ein Element eher zu einem Ja (positives Vorzeichen) oder eher einem Nein (negatives Vorzeichen) an der Urne führte. Je grösser der absolute Wert des Faktors einer unabhängigen Variable ist, desto grösser ist der Einfluss auf den Stimmentscheid. Variablen, welche die Null-Linie kreuzen, haben (auf einem 95%-Konfidenzintervall) keinen statistisch nachweisbaren Einfluss. Die Interpretation dieser linearen Regression geschieht unter der Annahme, dass andere Einflüsse im Modell konstant gehalten werden (ceteris paribus). Auf diese Weise ist es möglich, den isolierten Einfluss der unabhängigen Variablen auf die abhängige zu eruieren.

3.2 Glaubwürdigkeit der Akteure im Abstimmungskampf

Sowohl der Gemeinderat als auch die beiden Interessengemeinschaften „Verbindungsstrasse Ja“ und „Mobilität Region Uznach“ wurden von einer Mehrheit der Stimmberechtigten in Uznach als sehr oder eher glaubwürdig eingestuft.

Bei den übrigen Akteuren fand sich zwar keine klare Mehrheit, die sie als glaubwürdig bewertete, jedoch auch keine überwiegende Ablehnung. Vielmehr gaben viele Befragte an, zur Glaubwürdigkeit dieser Akteure keine Einschätzung abgeben zu können oder zu wollen.

Grafik 12



Ein genauerer Blick auf die Parteisympathien liefert wertvolle Erkenntnisse zur Wahrnehmung der Glaubwürdigkeit verschiedener Akteure im Abstimmungskampf. Dabei wird eine deutliche parteipolitische Differenzierung sichtbar: Während der Gemeinderat von 81 Prozent der Mitte-Sympathisant:innen als glaubwürdig eingestuft wurde, lag dieser Wert bei den Grünen-Anhänger:innen lediglich bei 39 Prozent.

Ein ähnliches Muster zeigt sich bei der Interessensgemeinschaft „IG Verbindungsstrasse Ja“, die besonders unter Anhänger:innen der Mitte (78%) und der FDP (58%) hohe Glaubwürdigkeit genoss, während nur 25 Prozent der Grünen-Sympathisant:innen sie als glaubwürdig empfanden. Im Gegensatz dazu wurde das Referendumskomitee „IG Mobilität Region Uznach“ von 74 Prozent der Grünen-Anhänger:innen als glaubwürdig eingestuft, was darauf hindeutet, dass es in diesem Lager als überzeugende Gegenstimme zur Strassenbauvorlage wahrgenommen wurde. Auch „IG Plan B“, das alternative Massnahmen vorschlug, fand mit 57 Prozent besonders bei den Grünen Anklang, während es bei anderen Parteianhängerschaften nur eine Minderheit überzeugte.

Insgesamt zeigt sich, dass die Wahrnehmung der Glaubwürdigkeit im Abstimmungskampf unter anderem stark von parteipolitischen Präferenzen geprägt war. So erachteten Mitte- und FDP-Sympathisant:innen vor allem institutionelle und befürwortende Akteure als glaubwürdig, während alternative und kritische Stimmen besonders bei Grünen-Anhänger:innen Zustimmung fanden.

Grafik 13

Glaubwürdigkeit Akteure Abstimmungskampf nach Parteibindung

Für wie glaubwürdig hielten Sie die folgenden Akteure und Interessensgruppen im Abstimmungskampf?

in % Stimmberechtigte Uznach, Anteil eher/sehr glaubwürdig

Kategorie	▼ Total	GRÜNE	SP	Die Mitte	FDP	SVP	keine Partei
Gemeinderat	53	39	57	81	54	40	52
IG Verbindungsstrasse Ja	53	25	56	78	58	47	46
IG Mobilität Region Uznach	52	74	51	41	61	51	46
IG Plan B	39	57	39	18	40	47	36
Grüne Partei	37	84	51	27	38	27	24
Die Mitte	34	24	28	66	34	23	23
SVP	33	29	16	15	42	54	16
FDP	30	24	16	17	59	36	17
SP	26	41	57	22	21	17	16

© gfs.bern, Nachanalyse Uznach, Dezember 2024/Januar 2025 (n=968)

3.2.1 Welche Akteure haben den Stimmentscheid wirklich beeinflusst?

Die weiterführende Regressionsanalyse zeigt auch hier, dass die wahrgenommene Glaubwürdigkeit nur bei vier Akteuren tatsächlich einen messbaren Einfluss auf das Stimmverhalten zur regionalen Verbindungsstrasse hatte.



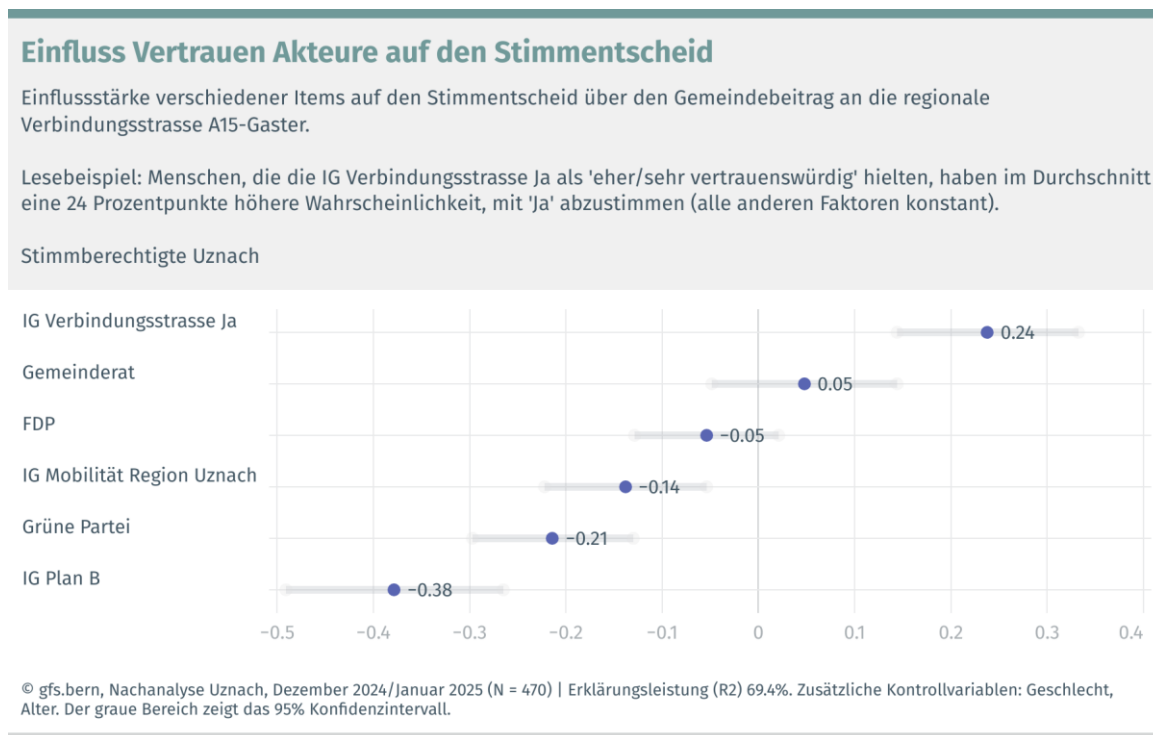
Für eine genauere Beschreibung der Methode der Regressionsanalyse sowie der Interpretation der Resultate, siehe Abschnitt 3.1.1. oben im Bericht

Einziger Akteur mit signifikantem Einfluss auf ein „Ja“ war die IG Verbindungsstrasse Ja: Wer dieser Gruppierung vertraute, stimmte mit einer um 24 Prozent höherer Wahrscheinlichkeit für die Vorlage, als Personen, die kein Vertrauen in die IG hatten.

Umgekehrt zeigte sich ein klarer Zusammenhang zwischen dem Vertrauen in die IG Mobilität Uznach (14% höhere Wahrscheinlichkeit ein Nein einzulegen), die Grüne Partei (21%) und die IG Plan B (38%) und einer stärkeren Neigung, die Vorlage abzulehnen.

Anders ausgedrückt: Zwar wurde der Gemeinderat von vielen als glaubwürdig wahrgenommen, doch diese Wahrnehmung beeinflusste den Stimmentscheid nicht messbar.

Grafik 14



3.3 Flankierende Massnahmen

Die flankierenden Massnahmen zur regionalen Verbindungsstrasse, bestehend aus Ausgestaltungen in den Bereichen Ortseingänge, Tempo-30-Zonen im Zentrum, Eingangstore beim Städtchen und Neugestaltung der Zürcherstrasse, vermochten die Stimmbürger:innen in Uznach nicht breit zu überzeugen. Nur eine knappe Minderheit von 47

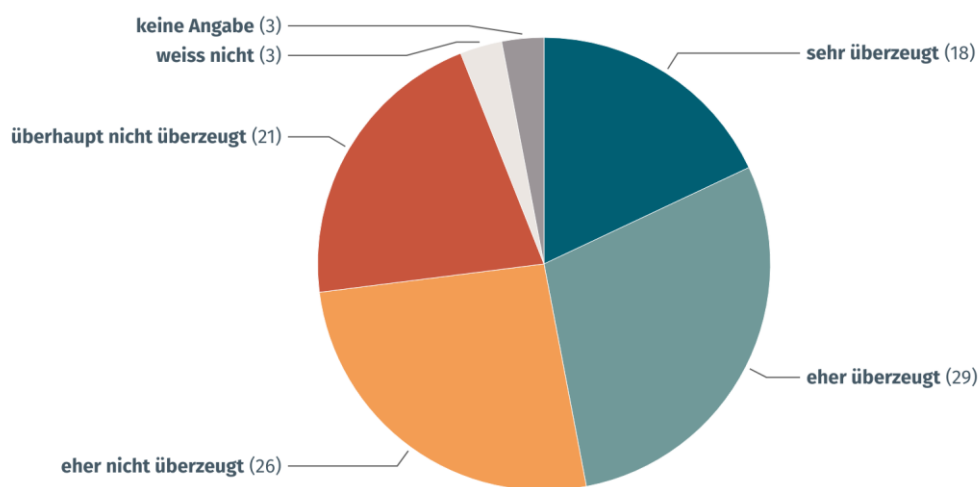
Prozent waren von diesen angedachten flankierenden Massnahmen eher/sehr überzeugt. Genauso viele – nämlich auch 47 Prozent – empfanden diese Massnahmen hingegen nicht überzeugend. Diese Ausgangslage weist auf eine nicht abgeschlossene Meinungsbildung bezüglich der Wirkung der flankierenden Massnahmen hin: Die Lager waren wenig gefestigt in ihrer Meinung und äusserst ausgeglichen.

Grafik 15

Flankierende Massnahmen Verbindungsstrasse

Wie überzeugt waren Sie von den angedachten flankierenden Massnahmen zur regionalen Verbindungsstrasse? (Ortseingänge, Tempo-30-Zonen im Zentrum, Eingangstore beim Städtchen, Neugestaltung Zürcherstrasse)

in % Stimmberechtigte Uznach, die an der Abstimmung teilgenommen haben



© gfs.bern, Nachanalyse Uznach, Dezember 2024/Januar 2025 (n=1110)

Bei der Begründung, weshalb die flankierenden Massnahmen nicht zu überzeugen vermochten, bleiben die Befragten denn auch relativ wage. So geben 60 Prozent der Stimmbürger:innen an, dass die vorgenommene Ausgestaltung schlicht nicht überzeugte, ohne genauer darauf einzugehen. Für eine Minderheit spielte auf der fehlende Glaube an die Umsetzung eine Rolle (31%), genau so wie der Einwand, die flankierenden Massnahmen seien zu wenig konkret gewesen (24%).

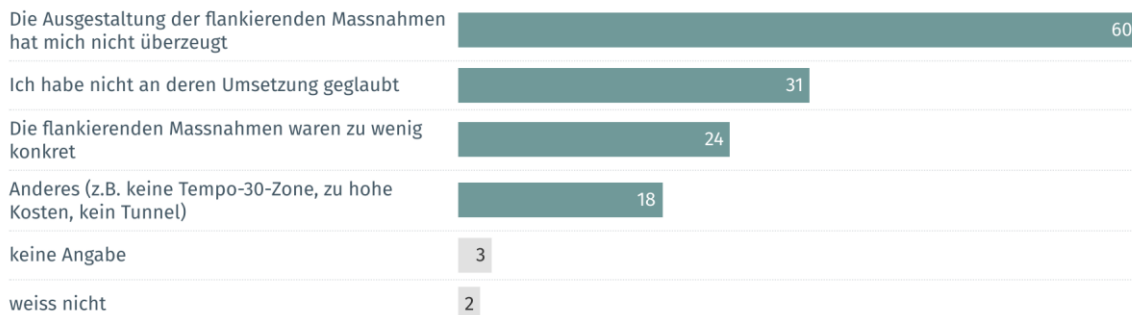
Grafik 16

Grund nicht überzeugt flankierenden Massnahmen

Weshalb waren Sie nicht überzeugt von den flankierenden Massnahmen? Sie können mehrere Antworten ankreuzen.

in % Stimmberechtigte Uznach, die von den flankierenden Massnahmen 'eher nicht/überhaupt nicht überzeugt' waren

Mehrfachnennungen möglich



© gfs.bern, Nachanalyse Uznach, Dezember 2024/Januar 2025 (n=523)

3.4 Motive und Argumente

Um die Entscheidungsgrundlage der Stimmberechtigten im Hinblick auf ihren Stimm-entscheid an der Urne besser zu verstehen, wurde nach den Hauptargumenten gefragt, welche für die Stimmberechtigten ausschlaggebend waren für eine Annahme beziehungsweise Ablehnung der neuen Verbindungsstrasse. Bei Betrachtung der **GRAFIK 15** und **16** zeigt sich ein sehr ähnliches Bild wie bei der Beurteilung der Vor- und Nachteile des Bauvorhabens. Während für die Annahme der Vorlage wenige, klar umrissene Gründe zentral waren, sind die Hauptargumente für eine Ablehnung der Vorlage viel breiter gefasst. Analog zu den erhofften Vorteilen durch die Verbindungsstrasse war es auch bei den Hauptargumenten zur Annahme der Vorlage die Verkehrsentslastung, welche die Stimmberechtigten am ehesten dazu veranlasste, ein Ja an der Urne einzuwerfen (72%). Für rund zwei Drittel der Stimmberechtigten (67%), die Ja gestimmt haben, war der Handlungsdruck für Ihren Stimm-entscheid mit ein ausschlaggebender Grund. Etwa jede fünfte Person liess sich zudem durch das Argument einer verbesserten Verkehrsbindung (20%), respektive Infrastruktur (19%) überzeugen.

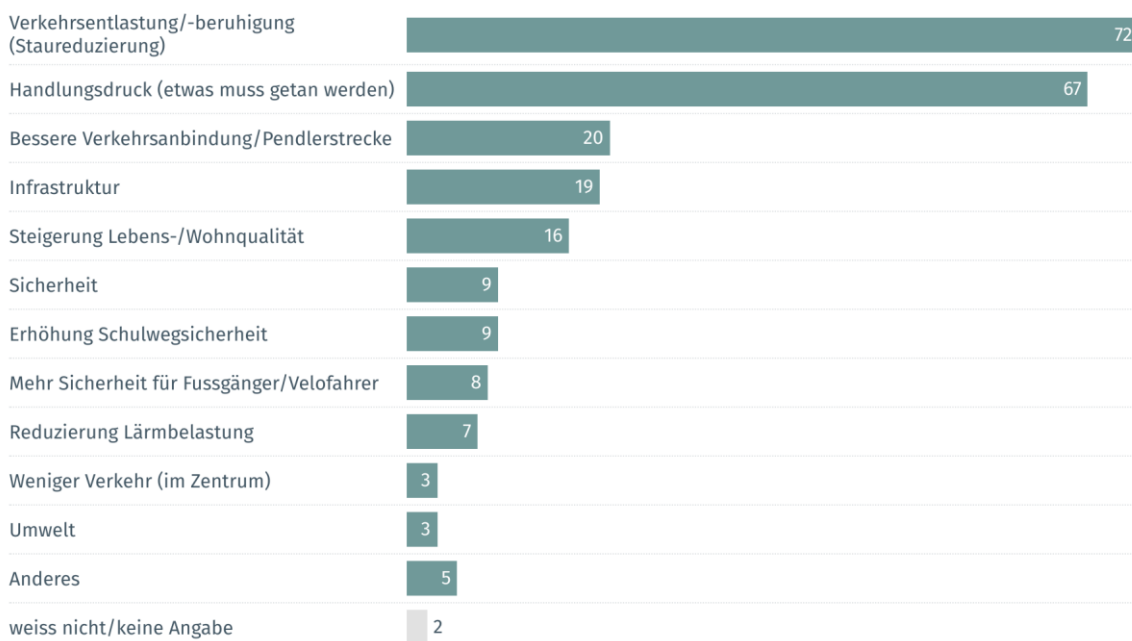
Grafik 17

Gründe für eine Annahme der Vorlage

Welches sind die Hauptgründe, dass Sie die Vorlage über den Gemeindebeitrag an die regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster angenommen haben? Wir sind Ihnen sehr dankbar für Ihre Antworten zu dieser wichtigen Frage.

in % Stimmberechtigte Uznach, die 'Ja' zur Vorlage über den Gemeindebeitrag gestimmt haben

Mehrfachnennungen möglich



© gfs.bern, Nachanalyse Uznach, Dezember 2024/Januar 2025 (n=488)

Für einen Grossteil der Befragten, welche gegen die Vorlage stimmten, waren Umweltaspekte die Hauptgründe für das Nein: Befürchtungen im Hinblick auf Zerstörung von Umwelt und Landschaft (60%) genauso wie in Bezug auf fehlende Nachhaltigkeit (44%), die Umwelt generell (29%) und den Verlust von Naherholungsgebieten (16%) trugen zu einem Nein an der Urne bei. Aber auch eine generelle Unzufriedenheit mit dem Projekt macht sich bei Betrachtung der Hauptargumente gegen die Vorlage bemerkbar: So waren für 57 Prozent der Stimmberechtigten, welche gegen die neue Verbindungsstrasse gestimmt haben, das Argument, dass die Umfahrung besser geplant sein müsste, für ihren Stimmentscheid ausschlaggebend. Unstimmigkeiten beim Kosten-Nutzen-Verhältnis (39%), den zu hohen Kosten für die Gemeinde (34%) und dem Projekt generell (28%) werden von den Befragten ebenfalls als Grund für ein Nein zur Vorlage ins Feld geführt. Weitere Themengebiete, wie die steigende Lärmbelastung (16%), die (übrissene) Dimension des Projektes (16%) oder infrastrukturelle Bedenken dienten den Gegner:innen der Vorlage ebenfalls als Begründung zur Ablehnung, wenn auch in geringerem Masse.

Grafik 18

Gründe für Ablehnung der Vorlage

Welches sind die Hauptgründe, dass Sie die Vorlage über den Gemeindebeitrag an die regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster abgelehnt haben? Wir sind Ihnen sehr dankbar für ihre Antworten zu dieser wichtigen Frage.

in % Stimmberechtigte Uznach, die 'Nein' zur Vorlage über den Gemeindebeitrag gestimmt haben

Mehrfachnennungen möglich



© gfs.bern, Nachanalyse Uznach, Dezember 2024/Januar 2025 (n=589)

Die meisten der zahlreichen abgefragten Argumente aus dem Abstimmungskampf fanden bei einer Mehrheit der Uzner:innen, die an der Abstimmung teilgenommen haben, Zustimmung – sowohl auf der Seite der Befürworter als auch der Gegner der regionalen Verbindungsstrasse. Das Argument mit der grössten Zustimmung betraf die Finanzierung des Projektes aus dem kantonalen Strassenfonds.

Bei den Ja-Argumenten herrschte jedoch in drei Punkten keine mehrheitliche Zustimmung: Die Aussage, dass das vorliegende Projekt sicher umsetzbar sei, während alternative Lösungen ungewiss blieben, fand ebenso wenig breite Zustimmung wie die Behauptung, dass die Linienführung klug gewählt wurde oder dass das Projekt das

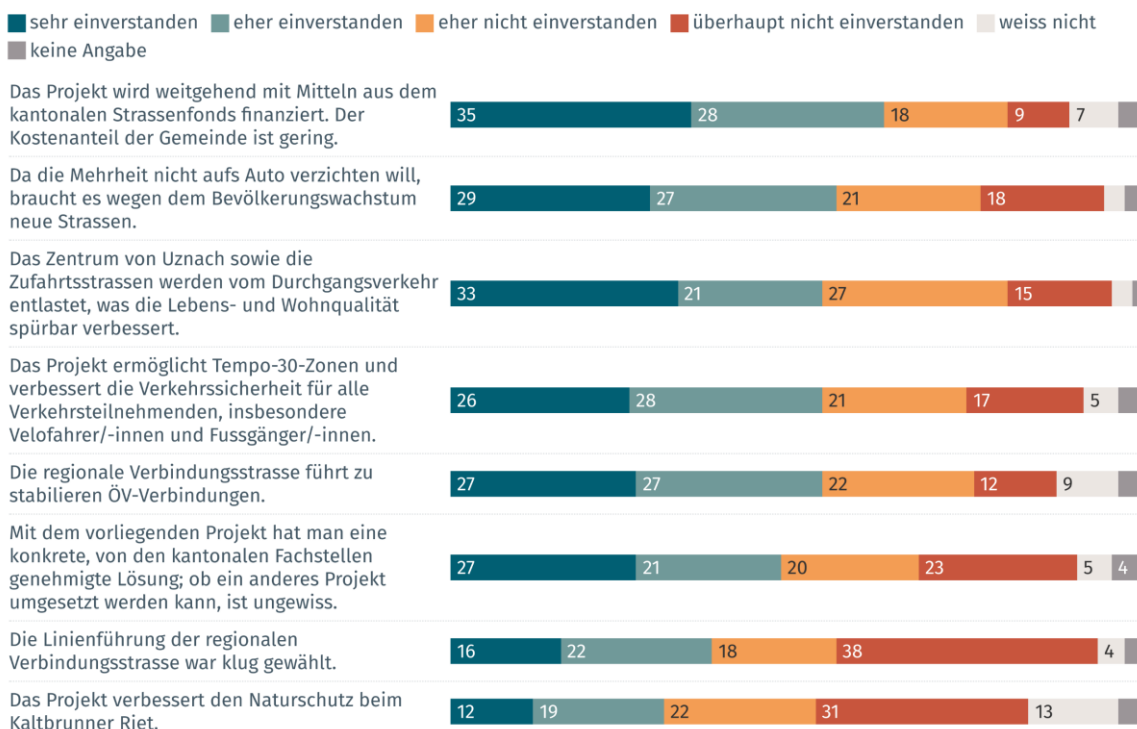
Kaltbrunner Riet besser schützen würde. Diese drei Argumente wurden lediglich von einer Minderheit unterstützt.

Grafik 19

Pro-Argumente Abstimmung zur regionalen Verbindungsstrasse

Wir haben hier einige Argumente rund um die Abstimmung zur regionalen Verbindungsstrasse gesammelt, die man immer wieder hören konnte. Bitte geben Sie jeweils an, ob Sie damit voll einverstanden, eher einverstanden, eher nicht einverstanden, oder gar nicht einverstanden sind.

in % Stimmberechtigte Uznach, die an der Abstimmung teilgenommen haben



© gfs.bern, Nachanalyse Uznach, Dezember 2024/Januar 2025 (n=1110)

Auch auf der Gegenseite stiessen sechs der acht abgefragten Contra-Argumente auf breite Zustimmung. Keine Mehrheit fand hingegen die Aussage, dass man anstelle neuer Strassen die Zuwanderung regulieren sollte, ebenso wenig wie die Behauptung, die Mitwirkungsverfahren seien lediglich Alibiübungen gewesen.

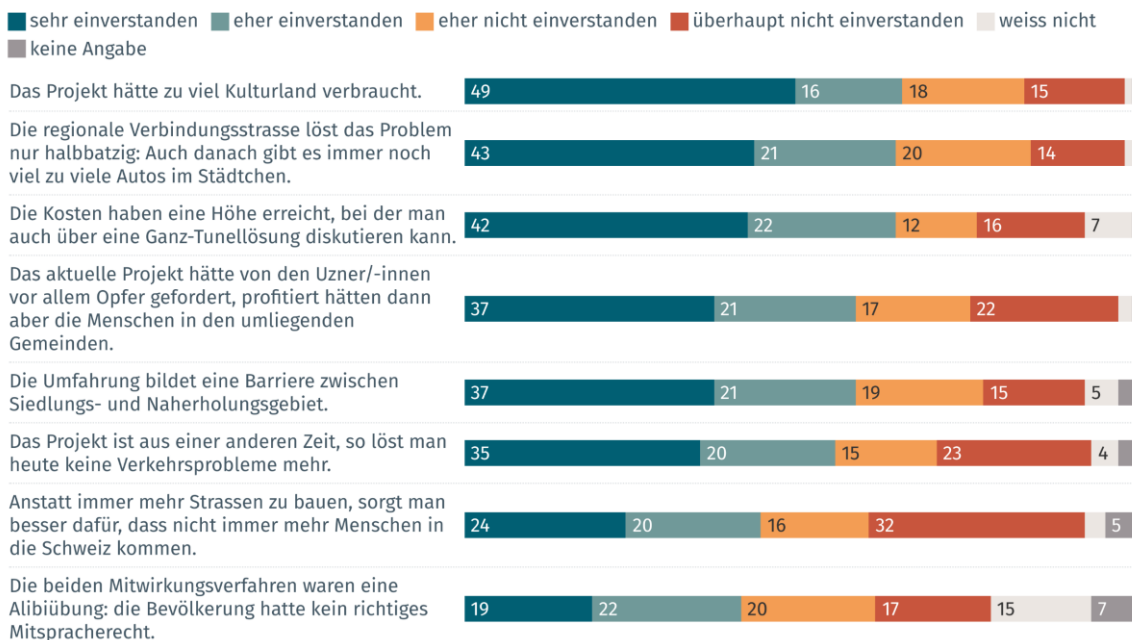
Diese beiden Argumente wurden mehrheitlich abgelehnt.

Grafik 20

Contra-Argumente Abstimmung zur regionalen Verbindungsstrasse

Wir haben hier einige Argumente rund um die Abstimmung zur regionalen Verbindungsstrasse gesammelt, die man immer wieder hören konnte. Bitte geben Sie jeweils an, ob Sie damit voll einverstanden, eher einverstanden, eher nicht einverstanden oder gar nicht einverstanden sind.

in % Stimmberechtigte Uznach, die an der Abstimmung teilgenommen haben



© gfs.bern, Nachanalyse Uznach, Dezember 2024/Januar 2025 (n=1110)

3.4.1 Welche Argumente hatten den grössten Einfluss?

Die Regressionsanalyse erweist sich als besonders wertvoll, wenn es darum geht, die tatsächlichen inhaltlichen Treiber hinter einer Abstimmungsentscheid zu identifizieren.



Für eine genauere Beschreibung der Methode der Regressionsanalyse sowie der Interpretation der Resultate, siehe Abschnitt 3.1.1. oben im Bericht

Auch im vorliegenden Fall zeigt sich, dass viele Argumente mit hoher Zustimmung – darunter insbesondere auch das am stärksten unterstützte Pro-Argument zur Finanzierung über den kantonalen Strassenfonds – für die Meinungsbildung letztlich keine massgebliche Rolle spielten. Tatsächlich hatten nur fünf der insgesamt 16 abgefragten Argumente einen messbaren Einfluss auf das Stimmverhalten. Auf der Pro-Seite war insbesondere die Überzeugung, dass die Linienführung der Verbindungsstrasse klug gewählt sei, ausschlaggebend. Wer dieser Aussage zustimmte, hatte im Durchschnitt eine um 26 Prozentpunkte höhere Wahrscheinlichkeit, ein Ja in die Urne zu legen. Damit war ausgerechnet das argumentativ wirkungsvollste Pro-Argument zugleich jenes, das von den Stimmberechtigten insgesamt am wenigsten unterstützt wurde.

Ebenfalls positiv auf die Zustimmung wirkte sich die Einschätzung aus, dass die regionale Verbindungsstrasse das Zentrum und die Zufahrtsstrassen spürbar vom

Durchgangsverkehr entlasten würde. Auf der Gegenseite beeinflussten zwei Argumente das Nein signifikant: Zum einen die Wahrnehmung, dass das Projekt die bestehenden Verkehrsprobleme nur halbherzig löse, zum anderen die Ansicht, dass die geplante Strasse aus einer anderen Zeit stamme und heutige Verkehrsprobleme nicht mehr auf diese Weise gelöst werden könnten.

Grafik 21

Einfluss Argumente Abstimmungskampf auf den Stimmentscheid

Einflussstärke verschiedener Items auf den Stimmentscheid über den Gemeindebeitrag an die regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster.

Lesebeispiel: Menschen, die finden, dass die Linienführung der regionalen Verbindungsstrasse klug gewählt war, haben im Durchschnitt eine 26 Prozentpunkte höhere Wahrscheinlichkeit, mit 'Ja' abzustimmen (alle anderen Faktoren konstant).

Stimmberechtigte Uznach

Die Linienführung der regionalen Verbindungsstrasse war klug gewählt.

Das Zentrum von Uznach sowie die Zufahrtsstrassen werden vom Durchgangsverkehr entlastet, was die Lebens- und Wohnqualität spürbar verbessert.

Da die Mehrheit nicht aufs Auto verzichten will, braucht es wegen dem Bevölkerungswachstum neue Strassen.

Mit dem vorliegenden Projekt hat man eine konkrete, von den kantonalen Fachstellen genehmigte Lösung; ob ein anderes Projekt umgesetzt werden kann, ist ungewiss.

Das Projekt verbessert den Naturschutz beim Kaltbrunner Riet.

Das Projekt wird weitgehend mit Mitteln aus dem kantonalen Strassenfonds finanziert. Der Kostenanteil der Gemeinde ist gering.

Die regionale Verbindungsstrasse führt zu stabilisieren ÖV-Verbindungen.

Die Kosten haben eine Höhe erreicht, bei der man auch über eine Ganz-Tunellösung diskutieren kann.

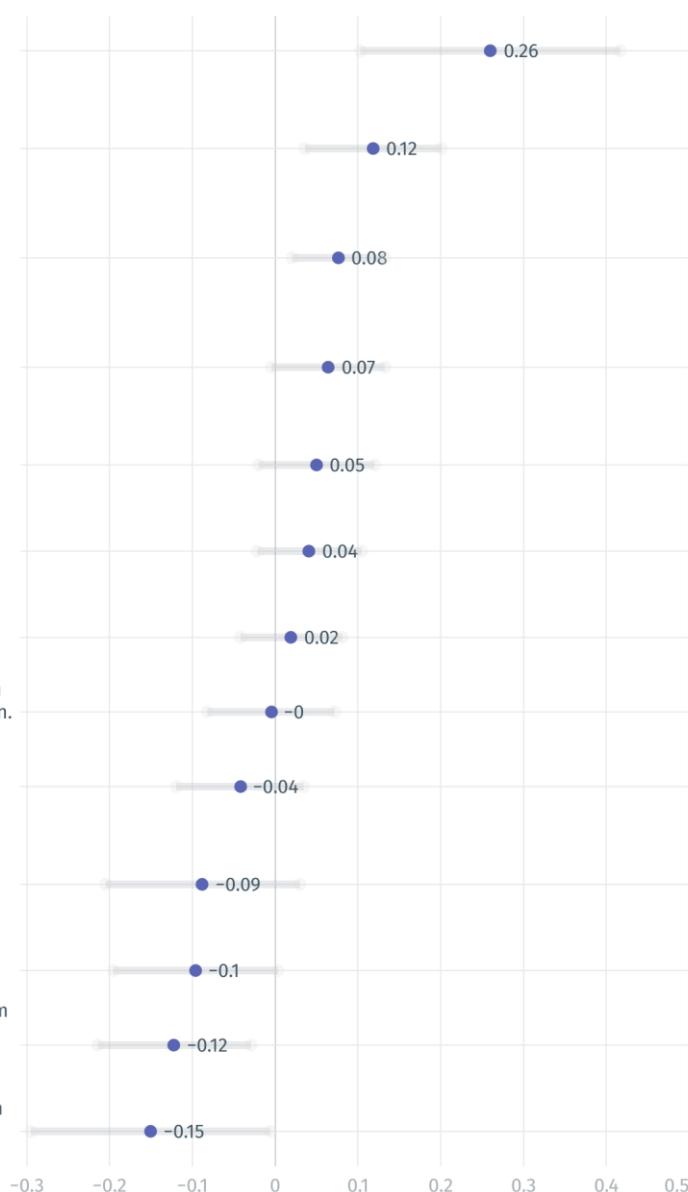
Die Umfahrung bildet eine Barriere zwischen Siedlungs- und Naherholungsgebiet.

Das aktuelle Projekt hätte von den Uznachern/-innen vor allem Opfer gefordert, profitiert hätten dann aber die Menschen in den umliegenden Gemeinden.

Das Projekt hätte zu viel Kulturland verbraucht.

Die regionale Verbindungsstrasse löst das Problem nur halbherzig: Auch danach gibt es immer noch viel zu viele Autos im Städtchen.

Das Projekt ist aus einer anderen Zeit, so löst man heute keine Verkehrsprobleme mehr.



© gfs.bern, Nachanalyse Uznach, Dezember 2024/Januar 2025 (N = 633) | Erklärungsleistung (R²) 79.9%. Zusätzliche Kontrollvariablen: Geschlecht, Alter. Der graue Bereich zeigt das 95% Konfidenzintervall.

4 Wie weiter?

4.1 Problemdruck und Prioritäten

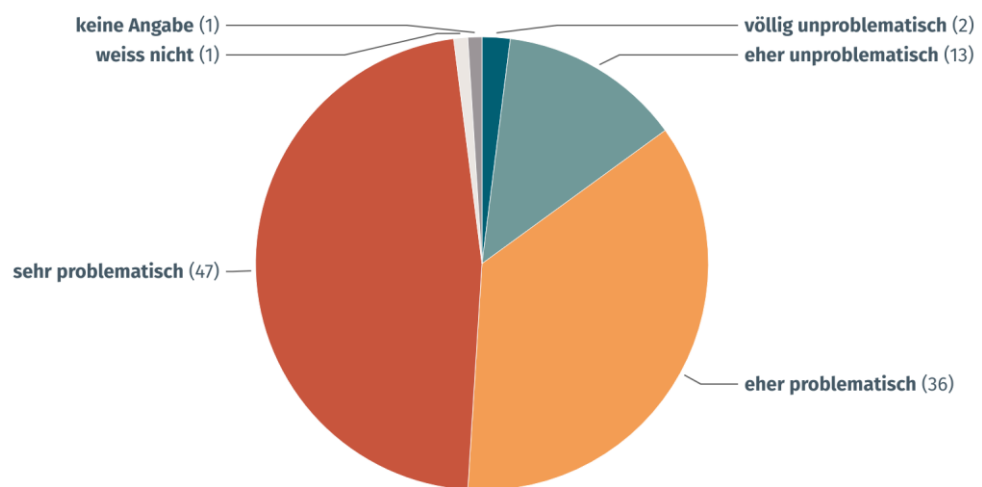
Dass die Verkehrssituation in Uznach problematisch ist, darüber herrscht breite Einigkeit: 83 Prozent der Stimmberechtigten teilen diese Einschätzung, während nur 15 Prozent die aktuelle Lage als unproblematisch betrachten.

Grafik 22

Verkehrssituation heute

Wie beurteilen Sie die heutige Verkehrsbelastung in Uznach?

in % Stimmberechtigte Uznach



© gfs.bern, Nachanalyse Uznach, Dezember 2024/Januar 2025 (N=1175)

Die höchste Priorität für die Uzner:innen liegt klar auf der Entlastung des Stadtzentrums, gefolgt von den Kantonsstrassen und Einfallsachsen in Uznach. Deutlich weniger im Fokus stehen hingegen die Quartierstrassen, die offensichtlich nicht als vordringliches Anliegen wahrgenommen werden.

Stattdessen besteht ein stärkeres Interesse daran, den Blick auf die gesamte Region Zürichsee-Linth zu richten und dort verkehrspolitische Lösungen zu entwickeln.

Grafik 23

Problematische Verkehrssituation - Index

Wo sollte in den nächsten Jahren der Fokus für eine Entlastung der Verkehrssituation in Zukunft in erster Linie liegen? Bitte ordnen Sie entlang Ihren Prioritäten von 1 (höchste Priorität) bis 4 (tiefste Priorität)

Stimmberechtigte Uznach, die die Verkehrsbelastung in Uznach als 'eher/sehr problematisch' beurteilen



*Index von 0 (Item wird nie in die Top 4 aufgenommen) bis 100 (Item wird von allen Personen auf den 1. Platz gesetzt)
© gfs.bern, Nachanalyse Uznach, Dezember 2024/Januar 2025 (n=991)

Danach gefragt, für welche Verkehrsteilnehmer:innen die Entlastungsmassnahmen prioritär behandelt werden sollten, gibt die Hälfte der Stimmberechtigten, welche die Verkehrsbelastung als problematisch wahrnehmen, die Autofahrer:innen an. Dieser Meinung ist jeweils der grösste Teil der Befragten, unabhängig davon, welche Verkehrsmittel sie im Alltag hauptsächlich nutzen, was darauf schliessen lässt, dass die Fronten in dieser Frage nicht gänzlich verhärtet sind. Gerade bei denjenigen, die im Alltag vorwiegend mit den ÖV (31%), dem Velo (24%) oder zu Fuss (24%) unterwegs sind, sollten die Entlastungsmassnahmen aber auch mit erhöhter Priorität den ÖV-Nutzer:innen zu Gute kommen.

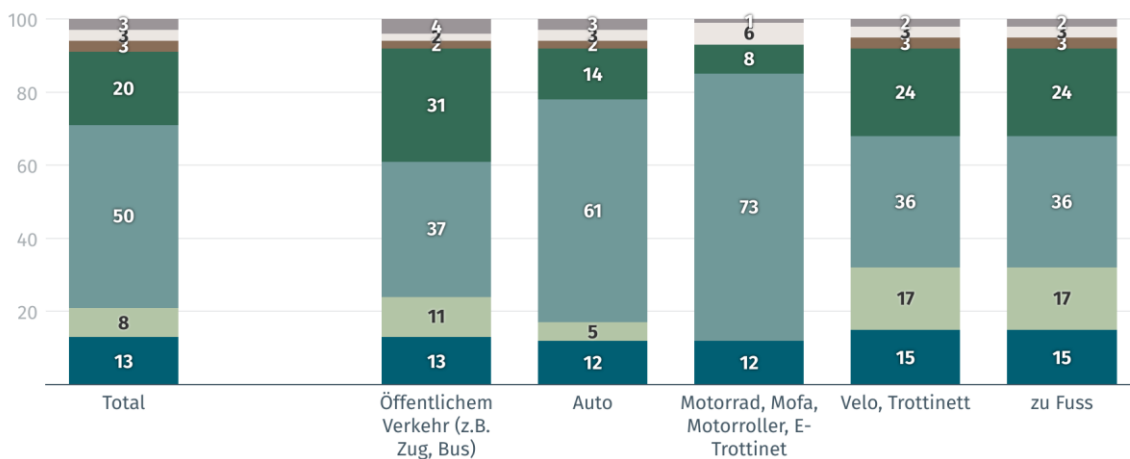
Grafik 24

Priorität Entlastungsmassnahmen nach Verkehrsmittel im Alltag

Und für wen sollten Ihrer Meinung nach mit erster Priorität Entlastungsmassnahmen angedacht werden?

in % Stimmberechtigte Uznach, die die Verkehrsbelastung in Uznach als 'eher/sehr problematisch' beurteilen, Anteil Verkehrsmittel 'genannt'

■ Für Fussgänger:innen ■ Für Velofahrer:innen ■ Für Autofahrer:innen ■ Für Nutzer:innen des öffentlichen Verkehrs ■ für niemanden oben genanntes ■ weiss nicht ■ keine Angabe



© gfs.bern, Nachanalyse Uznach, Dezember 2024/Januar 2025 (n=991)

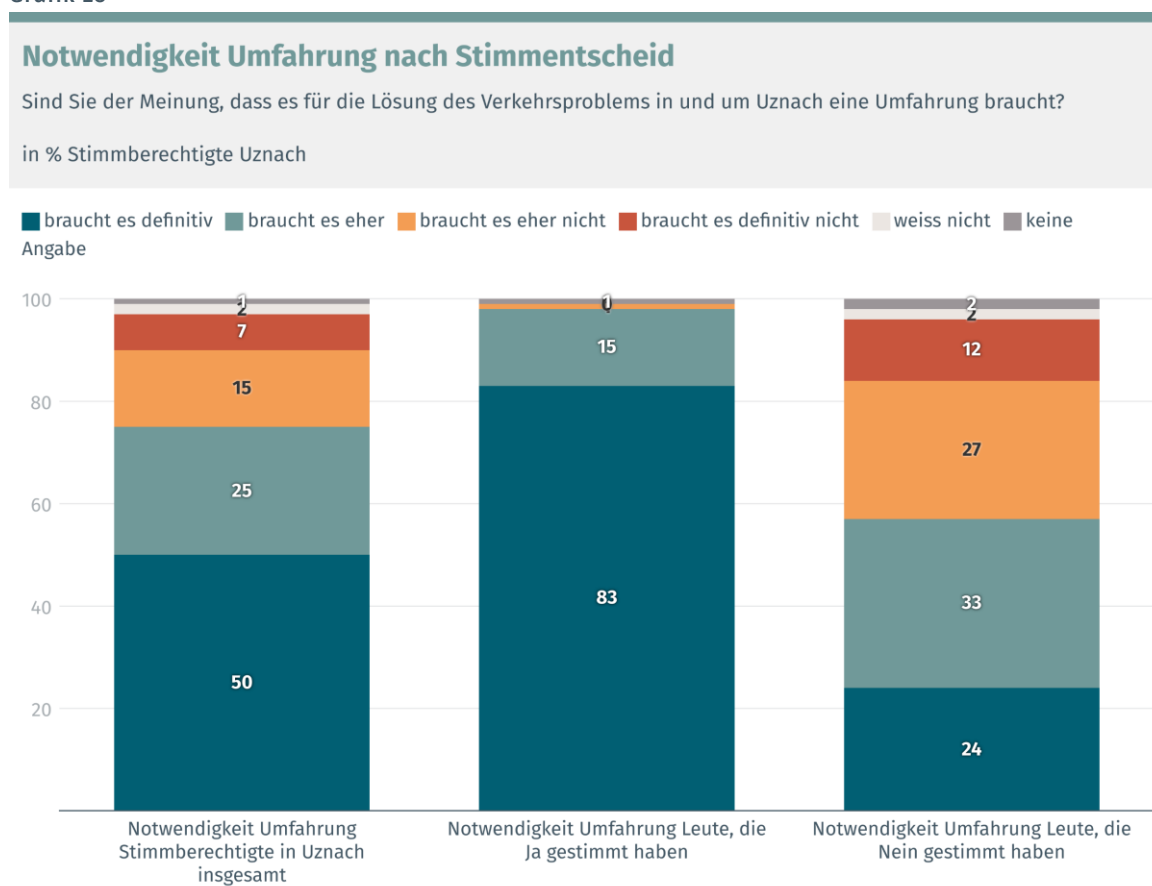
4.2 Lösungen für das Verkehrsproblem

Die Uznzer:innen sind sich einig, dass in ihrer Gemeinde ein Verkehrsproblem besteht. Und sie sind sich eigentlich auch einig, dass es eine Umfahrung braucht, um dieses Problem zu lösen. So sind 75 Prozent der Stimmberechtigten überzeugt, dass eine solche Massnahme definitiv oder zumindest eher erforderlich wäre, um das Verkehrsproblem zu lösen.

Diese Ansicht ist auch im Lager der Personen breit geteilt, die am 24. November an der Urne ein Nein zur regionalen Verbindungsstrasse eingelegt haben. Von den 43 Prozent der Uznzer:innen, welche die Umfahrung abgelehnt haben, finden 57 Prozent, dass es eine Umfahrung in Uznach in der einen oder anderen Form braucht.

Dies zeigt, dass die grundsätzliche Befürwortung einer Umfahrung nicht automatisch mit Zustimmung zur spezifischen Vorlage einherging.

Grafik 25



© gfs.bern, Nachanalyse Uznach, Dezember 2024/Januar 2025 (N=1175)

Obwohl eine Mehrheit grundsätzlich der Ansicht ist, dass eine Umfahrung notwendig ist, um das Verkehrsproblem in Uznach zu lösen, wurde die vorgeschlagene Verbindungsstrasse an der Urne abgelehnt. Die Befragung zeigt zudem, dass auch alternative Varianten des Projekts A15-Gaster kaum bessere Chancen gehabt hätten:

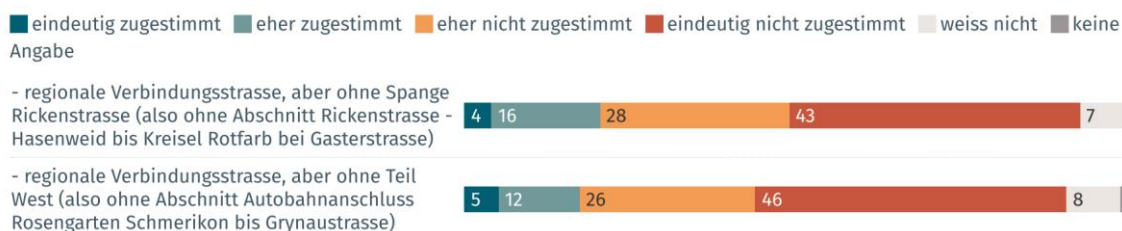
Sowohl die Version ohne Spange Rickenstrasse als auch jene ohne Teil West fanden noch weniger Zustimmung als die eigentliche Vorlage, über die am 24. November abgestimmt wurde.

Grafik 26

Zustimmung Alternativvorschläge

Sie haben die Vorlage über den Gemeindebeitrag an die regionale Verbindungsstrasse A15-Gaster abgelehnt. Hätten Sie den folgenden Alternativen zugestimmt?

in % Stimmberechtigte Uznach, die 'Nein' zur Vorlage über den Gemeindebeitrag gestimmt haben



© gfs.bern, Nachanalyse Uznach, Dezember 2024/Januar 2025 (n=589)

Neben einem neuen Umfahrungsprojekt stehen die Uzner:innen einer Vielzahl weiterer Ideen zur Lösung des Verkehrsproblems offen gegenüber. Die Befragung erfasste verschiedene Vorschläge – unabhängig davon, ob sie derzeit technisch oder politisch umsetzbar sind. Am meisten Zustimmung findet eine Bahnunterführung, die von 82 Prozent der Befragten befürwortet wird, dicht gefolgt von einer Tunnellösung, die 80 Prozent als positiv einschätzen. In beiden Fällen ist der explizite Widerstand mit weniger als 10 Prozent äusserst gering.

Auch andere Infrastrukturmassnahmen geniessen breite Unterstützung: Eine Bahnüberführung, ein Grosskreisel im Zentrum, der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs, eine verkehrsfreie Begegnungszone sowie eine stärkere Reduktion des Autogebrauchs im Alltag finden bei einer Mehrheit Anklang. Lediglich drei Massnahmen stossen auf weniger Zustimmung und werden nicht mehrheitlich begrüsst: die flächendeckende Einführung von Tempo 30, ein Pfortnersystem am Ortseingang sowie Road Pricing.

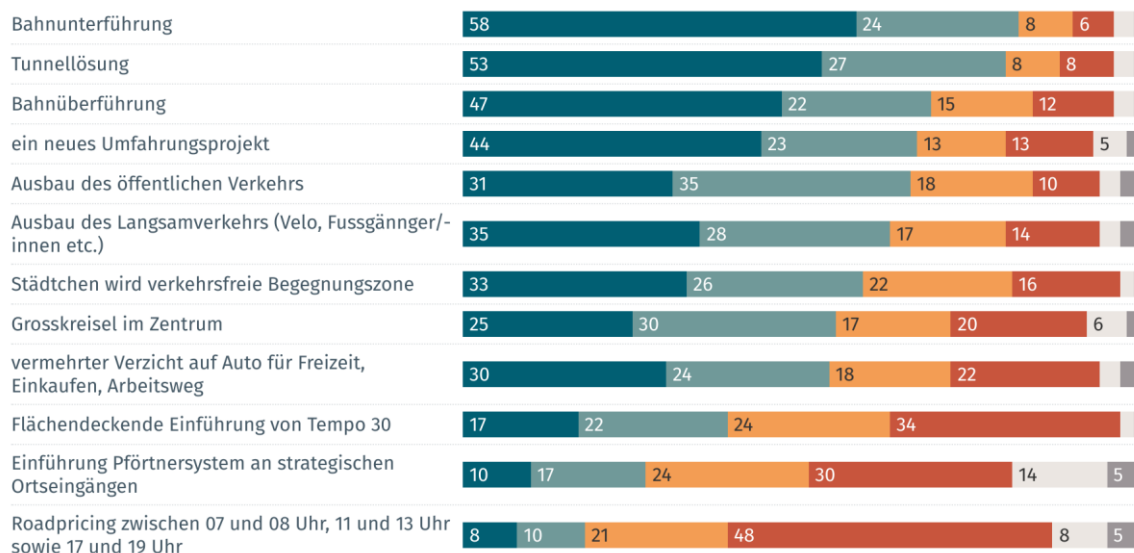
Grafik 27

Lösung Verkehrsproblem in und um Uznach

Wie soll das Verkehrsproblem in und um Uznach in Zukunft gelöst werden? Nicht alle der nachfolgenden Ideen sind technisch und/oder politisch umsetzbar. Ungeachtet der Machbarkeit: Was würden sie begrüßen und was nicht?

in % Stimmberechtigte Uznach

■ begrüsse ich sehr ■ begrüsse ich eher ■ begrüsse ich eher nicht ■ begrüsse ich überhaupt nicht ■ weiss nicht ■ keine Angabe



© gfs.bern, Nachanalyse Uznach, Dezember 2024/Januar 2025 (N=1175)

5 Synthese

In Thesenform fassen wir die Erkenntnisse dieser Studie wie folgt zusammen:

ZU WENIG
BEGEISTERUNG, UM
GEGEN DEN KLAREN
WIDERSTAND ANZUKOMMEN

Die Abstimmung vom 24. November 2024 zur regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster endete mit einem deutlichen Nein. Die Untergruppenanalyse zeigt, dass das Projekt in den meisten Bevölkerungsgruppen auf wenig Begeisterung bis hin zu klarem Widerstand stiess. Zwar bestand ein klarer Zusammenhang zwischen Parteipräferenzen und dem Abstimmungsverhalten, jedoch spielte die klassische Links-Rechts-Achse eine geringere Rolle als bei anderen Volksentscheiden. Im Gegensatz zur zeitgleich stattfindenden Abstimmung über den Ausbau der Nationalstrassen spielte in Uznach auch der Geschlechterfaktor keine Rolle. Die regionale Verbindungstrasse wurde also von Männern und Frauen gleichermassen abgelehnt.

Die Mitte-Partei war die einzige politische Gruppierung, deren Wähler:innen die Vorlage mehrheitlich unterstützten. Im Gegensatz dazu lehnten die Grünen das Projekt nahezu geschlossen ab. Auch auf räumlicher Ebene gab es deutliche Unterschiede: Während in Uznach West als einzigem Quartier eine knappe Mehrheit für die Vorlage stimmte, war die Ablehnung in Uznach Ost besonders ausgeprägt.

ENTLASTUNG
BEI DER INFRA-
STRUKTUR
ODER UMWELTSCHUTZ?
WAS STAND IM
ZENTRUM?

Obwohl der Gemeinderat als vertrauenswürdig wahrgenommen wurde, hatte dieses Vertrauen keinen direkten Einfluss auf das Abstimmungsverhalten. Es scheint vielmehr eine allgemeine politische Vertrauensbasis widerzuspiegeln, ohne dass es in dieser spezifischen Sachfrage ausschlaggebend war. Stattdessen wurde das Vertrauen gezielt in konkrete Interessengruppen (IGs) und die Grüne Partei gelegt, die sich dezidiert für oder gegen die Vorlage positionierten.

Die Grünen nahmen dabei eine besondere Rolle ein: Sie gelten in der öffentlichen Wahrnehmung als Single-Issue-Partei, der vor allem in Umweltfragen eine hohe Kompetenz zugeschrieben wird. In vielen anderen Bereichen spielen sie als Meinungsführer eine geringere Rolle. Sobald jedoch ein Thema in die Kategorie Umwelt- und Naturschutz fällt, erhalten sie erheblichen Einfluss. Genau das scheint in der Debatte um die Verbindungsstrasse der Fall gewesen zu sein: Statt als rein infrastrukturelles Entlastungsprojekt für die Gemeinde wurde die Vorlage stärker als Umweltfrage wahrgenommen – was letztlich zu einer breiteren Ablehnung beitrug.

**WIRKUNGS-
VOLLE INFOR-
MATIONEN - DI-
GITAL WIE
AUCH VOR ORT
FASSBAR.**

Die Abstimmung zur regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster war geprägt von einer Vielzahl an verfügbaren Informationen, die von den Stimmberechtigten mehrheitlich als verständlich und ausreichend bewertet wurden. Dennoch hatten nur wenige dieser Informationen tatsächlich Einfluss auf die Meinungsbildung und den finalen Stimmentscheid. Besonders relevant als Entscheidungsgrundlage erwiesen sich die Web-Präsenz der Befürworter:innen sowie die Abstimmungsbroschüre der Gemeinde. Ein überraschend starker Einfluss ging zudem vom ausgesteckten Projektperimeter der IG Mobilität aus, der offenbar viele Wähler:innen in ihrer ablehnenden Haltung bestärkte.

**EIN PROJEKT
AUS DER VER-
GANGENHEIT
FÜR DIE HER-
AUSFORDERUN-
GEN DER ZU-
KUNFT?**

Die Ablehnung der regionalen Verbindungsstrasse A15-Gaster war nicht nur eine Entscheidung gegen ein konkretes Bauvorhaben, sondern auch ein klares Zeichen dafür, dass die vorgeschlagene Lösung nicht mehr dem aktuellen Zeitgeist entspricht. Viele Stimmberechtigte sahen in der Linienführung eine halbgare Lösung, die die bestehenden Verkehrsprobleme nicht wirklich beheben würde. Das Projekt wurde als überholt und nicht mehr zeitgemäss wahrgenommen – eine Infrastrukturmassnahme aus einer vergangenen Ära, die heutigen Mobilitätsanforderungen nicht mehr gerecht wird.

**FORTGE-
SCHRITTENE
MEINUNGSBIL-
DUNG**

Die Nachbefragung zeigt, dass die stimmberechtigten Uznner:innen sich differenziert und vertieft mit der Vorlage auseinandergesetzt haben. Sie konnten genau beschreiben, um was es beim Vorhaben ging. Die Meinungsbildung war fortgeschritten und gefestigt. In der Wechselwirkung mit der zeitgleich stattfindenden nationalen Vorlage, wurde ersichtlich, dass die regionale Verbindungsstrasse für Uznach an diesem Abstimmungssonntag die Lead-Vorlage war. Das ist unüblich, da nationale Vorlagen oft die Debatte dominieren. Die (im nationalen Vergleich) überdurchschnittlich hohe Stimmbeteiligung in Uznach unterstreicht diese Aussage.

**PROBLEM-
DRUCK BLEIBT
BESTEHEN**

Der Handlungsbedarf in Verkehrsfragen in Uznach ist unbestritten. Unabhängig vom Abstimmungsverhalten am 24. November herrscht über alle politischen Lager hinweg Einigkeit darüber, dass eine Lösung gefunden werden muss. Das Nein zur regionalen Verbindungsstrasse war keine grundsätzliche Absage an eine Umfahrungsvariante – im Gegenteil, eine mehrheitsfähige Lösung findet breite Unterstützung. Auch alternative Konzepte wie ein Tunnel oder eine Unterführung genossen grosse Akzeptanz. Entscheidend wird sein, dass eine neue Lösung in jeder Hinsicht nachhaltig ist und überzeugend vermittelt werden kann.

6 Anhang

6.1 gfs.bern-Team

URS BIERI

Co-Leiter und Mitglied des Verwaltungsrats gfs.bern, Politik- und Medienwissenschaftler (lic. rer. soc.), Executive MBA FH in strategischem Management, Dozent am VMI der Universität Fribourg und an der ZHAW Winterthur

✉ urs.bieri@gfsbern.ch



Schwerpunkte:

Themen- und Issue-Monitoring, Image- und Reputationsanalysen, Risikotechnologien, Abstimmungsanalysen, Kampagnenvorbereitung und -begleitung, integrierte Kommunikationsanalysen, qualitative Methoden

Publikationen in Buchform, in Sammelbänden, in Fachmagazinen, in der Tagespresse und im Internet, aktuelle Publikation: Bieri, U et al. Digitalisierung der Schweizer Demokratie, Technologische Revolution trifft auf traditionelles Meinungsbildungssystem. Vdf 2021.

CLOÉ JANS

Leiterin operatives Geschäft und Mediensprecherin, Politikwissenschaftlerin

✉ cloe.jans@gfsbern.ch



Schwerpunkte:

Image- und Reputationsanalysen, Jugend- und Gesellschaftsforschung, Abstimmungen / Kampagnen / Wahlen, Issue Monitoring/ Begleitforschung politische Themen, Medienanalysen, gesundheitspolitische Reformen und Fragen, qualitative Methoden



SOPHIE SCHÄFER

Junior Projektleiterin

✉ sophie.schaefer@gfsbern.ch

Schwerpunkte:

Politische Kommunikation, Gesellschaft, Issue Monitoring,
Social Media, Datenanalyse, quantitative und qualitative Methoden



LUCA KEISER

Junior Data Scientist

✉ luca.keiser@gfsbern.ch

Schwerpunkte:

Datenanalyse, Programmierungen, Visualisierungen,
Recherchen, quantitative und qualitative Methoden



JENNY ROBERTS

Junior Data Scientist

✉ jenny.roberts@gfsbern.ch

Schwerpunkte:

Datenanalyse, Programmierungen, Visualisierungen,
Recherchen, quantitative und qualitative Methoden



DANIEL BOHN

Projektmitarbeiter, Fachinformatiker Anwendungsentwicklung

✉ daniel.bohn@gfsbern.ch

Schwerpunkte:
quantitative und qualitative Datenanalyse,
Datenaufbereitung, Visualisierung



ROLAND REY

Projektmitarbeiter / Administration

✉ roland.rey@gfsbern.ch

Schwerpunkte:
Desktop-Publishing, Visualisierungen,
Projektadministration, Vortragsadministration

gfs.bern ag
Effingerstrasse 14
CH – 3011 Bern
+41 31 311 08 06
info@gfsbern.ch
www.gfsbern.ch

Das Forschungsinstitut gfs.bern ist Mitglied des Verbands Schweizer Markt- und Sozialforschung und garantiert, dass keine Interviews mit offenen oder verdeckten Werbe-, Verkaufs- oder Bestellabsichten durchgeführt werden.

Mehr Infos unter www.schweizermarktforschung.ch

 **SWISS INSIGHTS**
Corporate Member

gfs.bern 