Die Jahrhundertabstimmung im Thurgau

Am 23. September stimmte das Thurgauer Stimmvolk mit 54.6 Prozent der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und der Oberlandstrasse (OLS) zu. Was sich wie eine einfache Strassenvorlage anhört, war in Tat und Wahrheit ein monatelang heftig und emotional geführter Abstimmungskampf um die zukünftige Entwicklung des Kantons. Worum ging es? Warum gewannen die Befürworter? Wie geht es weiter?

Text: Dr. Sven Bradke **Bilder:** zVg

Das Thurgauer Stimmvolk ist dafür bekannt, dass gewisse Vorlagen mehrere Anläufe benötigen. Insbesondere dann, wenn es sich um öffentliche Bauten oder um bestimmte Abgaben handelt. Auch bei der BTS/OLS-Abstimmung war dies nicht anders. Die unter anderen Vorzeichen erfolgte Abstimmung über die T14 im Jahre 2005 kann als Vorläuferin angesehen werden. Damals gewannen die Gegner mit 52 Prozent. Wie im jüngsten Abstimmungskampf monierten sie den Kulturlandverlust, die Kosten und die Verkehrssicherheit.

Die Gegner entfachten als Volksbewegung ein Trommelfeuer der Opposition.

links: «I love Thurgau»-Blachen.

rechts: Die Gegner reklamieren den Kulturlandverlust.

Solides Fundament

Die am 23. September erfolgte BTS/OLS-Abstimmung hatte allerdings einen ganz anderen Grad der Vorbereitung. Erstens wurde die Linienführung mit Gemeinden und Anwohnern im Vorfeld besprochen und optimiert. Zweitens wurde diese im kantonalen Richtplan mittels Parlamentsbeschluss fest verankert. Drittens wurden in den letzten Jahren mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) wichtige Gespräche zur Übernahme der Strecke von Bonau nach Arbon als zukünftige N23 geführt, um die Finanzierung der 800 Mio. Franken teuren Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) durch den Bund abzusichern. Viertens wurden dem Volk nicht nur die detaillierte Linienführung, sondern auch die Tunnels und die tief liegenden Streckenabschnitte präsentiert. Fünftens wurde beim ganzen Prozess für die neuen, siedlungs-

Eröffnung des Abstimmungskampfes der Befürworter an historischer Stelle vor dem Gasthaus zum Trauben in Weinfelden.

nahen Regionalstrassen auch grosser Wert auf raumplanerische, umweltrelevante und kulturlandschonende Kriterien gelegt. Die heute vom Durchgangsverkehr geplagten Dörfer und Städte sollten durch geeignete Streckenführungen entlastet und vor der Zersiedlung geschützt werden. Diese vorbildliche Vorbereitung der Vorlage war letztlich das Fundament für den späteren Abstimmungserfolg.

Von Anfang an war klar, dass die Auseinandersetzung nicht dem traditionellen Links-Rechts-Schema entsprach.

Dennoch erfuhr das Projekt BTS/OLS von Anfang an grossen Widerstand. Bereits während der Beratung im Grossen Rat, der den Netzbeschluss mit 89:27 gutheiss, demonstrierten die Gegner auf der Strasse. Sie entfachten als Volksbewegung ein Trommelfeuer der Opposition, das bis zum Abstimmungstag im September anhielt. Parallel dazu ergriffen sie auch noch das Referendum gegen die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer. Diese war als Instrument zur Finanzierung der 220 Mio. Franken verursachenden Oberlandstrasse (OLS) von Kreuzlingen nach Amriswil gedacht. Die Gegner fuhren also ganz bewusst eine Doppelstrategie, in dem der Netzbeschluss als Ganzes und die Finanzierung der OLS bekämpft wurden. Dies im Wissen darum, dass eine Ablehnung des Netzbeschlusses BTS/OLS auch zu keiner Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer geführt hätte. Oder anders herum, dass bei einer Annahme des Netzbeschlusses zur BTS/OLS und einer Ablehnung der Finanzierungsvorlage die OLS vorerst nicht finanziert wäre.

Landwirtschaft als Zünglein an der Waage?

Von Anfang an war klar, dass die Auseinandersetzung nicht dem traditionellen Links-Rechts-Schema entsprach. Die bürgerlichen Parteien sowie wichtige Verbände der Wirtschaft und der Mobilität galten zwar als Befürworter. Die Historie lehrte aber, dass dies an der Urne, trotz auf dem Papier klaren parlamentarischen Mehrheiten, anders aussehen könnte. Deutliches Signal hierfür war die Parolenfassung des Verbandes der Thurgauer Landwirtschaft, bei der die Gegner – wie häufig bei einem nein - besser mobilisierten und so eine ablehnende Empfehlung zur Vorlage erwirkten. Das Argument des Kulturlandverlustes sowie Verunsicherungen über Verfahrensfragen führten bei den anwesenden Landwirten, die sonst eher bürgerlich stimmen dürften, zu diesem Resultat. In der Folge fand ein in dieser Form noch nie erlebter Abstimmungskampf mit vielen Emotionen, Interven-

Flyer der Befürworter und Gegner.

tionen, Demonstrationen und Aktivitäten statt. Die Strassen waren bereits vor den Sommerferien mit Plakaten und Blachen derart «geschmückt», dass seitens des Kantons die geltenden Vorschriften für Abstimmungswerbung im öffentlichen Raum in Erinnerung gerufen und mit den Komitees Vereinbarungen getroffen werden mussten.

Negativbotschaften

Ab dem 12. August 2012 war der Weg dann aber offiziell frei, breit und öffentlich für die eigene Parole einzustehen. Die Gegner stellten an den verkehrsreichen Achsen Vogelscheuchen mit «NEIN zur BTS/OLS»-Beschriftungen sowie Plakate und Blachen mit Slogans wie «Kulturland schützen. NEIN zur neuen Linienführung BTS/OLS», «5x mehr Verkehrstote? NEIN zur geplanten Todesstrecke», «Stoppt Grössenwahn. NEIN zur BTS» auf. Sie verfolgten also die typische Nein-Strategie, mit gezielten und überhöhten Negativ-Botschaften Emotionen zu wecken und Ängste zu schüren.

Das «rote Herz» spielte eine wichtige symbolische Rolle.

Auch die Befürworter setzten auf Emotionalität. Sie positionierten sich als Thurgauer, die ihren Kanton liebten. Die Blachen mit der Beschriftung «I love Thurgau, JA zu BTS + OLS» sollten zum Ausdruck bringen, dass auch vermeintliche «Strassenbauer» die Schönheiten, die Natur und die Idylle des Thurgaus schätzen und lieben. Dabei spielte das «rote Herz» eine wichtige symbolische Rolle. Es wurde gezielt weiter benutzt, indem es den «j-Punkt» der Ja-Botschaft darstellte. Die Parole hiess dann «ja zum Thurgau mit BTS + OLS». Ziel dieser zweistufigen Strategie war es, grundsätzlich positive Emotionen für den Thurgau zu wecken und die Abstimmung zum Grundsatzentscheid über den Kanton und seine Entwicklung zu machen. An den Strassenrändern standen zudem noch flankierende Unterbotschaften mit ja-Parolen wie «Dörfer + Städte entlasten!», «Lebensqualität für alle!», «Mehr Sicherheit im Verkehr!» und «Zersiedelung und Landverbrauch stoppen!»

Wie weiter?

Gut schweizerisch ist wieder Ruhe eingekehrt und der Volksentscheid vom 23. September 2012 wird grossmehrheitlich akzeptiert. Die Behörden sind nun aufgerufen, die Planungen voranzutreiben, so dass bei der Übergabe der heutigen Strasse an den Bund ein weitgehend fertiges BTS-Dossier besteht. Bezüglich der OLS gilt es, mehrheitsfähige Überlegungen zur Finanzierung anzustellen, damit auch diese Umfahrungsstrasse gebaut werden kann. Denn letztlich sieht der angenommene Netzbeschluss den Bau beider Strassen vor. Wann diese eröffnet werden, steht heute noch in den Sternen. Bis zum Baustart werden noch ein paar Jahre vergehen. Und bis zur Fertigstellung noch einige mehr. Insofern darf die Abstimmung durchaus als Jahrhundertabstimmung bezeichnet werden.

Zum Autor

Dr. Sven Bradke ist Wirtschafts-, Politik- und Kommunikationsberater, Geschäftsführer der Mediapolis AG in St.Gallen. Er wirkte bei der Abstimmung über die BTS/OLS mit seiner Agentur MEDIAPOLIS als Kampagnenleiter der Befürworter mit.