

Titel **Behördenintervention wahrgenommen -
Interventionsgrad könnte weitergehen**

Schlussbericht zur Grundlagenstudie Fluglärm
Oktober 2004 im Auftrag der Gemeinden Männedorf
und Stäfa

Projektteam:

Urs Bieri, Politikwissenschaftler

Claude Longchamp, Politikwissenschaftler

Stephan Tschöpe

Silvia Ratelband-Pally



Wichtigstes in Kürze

Die Stimmberechtigten aus den Gemeinden Männedorf und Stäfa sind mit ihrer Wohngemeinde hochzufrieden. Damit wird schon vor einer vertieften Betrachtung der Fluglärmproblematik klar: Aus der Situation in der eigenen Wohngemeinde heraus entsteht keineswegs ein existenzieller Leidensdruck, der nach Veränderung in der Wohngemeinde schreit.

Nichts desto trotz wird die eigene Umgebung durchaus auch kritisch hinterfragt. So erweist sich gerade der nahe Flughafen nicht nur als Hort des Glücks, sondern ebenso behaftet mit Fluglärm, Umweltgefährdung und Wertverlust von Wohneigentum. Gesehen werden beide Seiten gleichermaßen.

So erstaunt es auch nicht, dass der Flughafen nicht für alle in dominanter Weise mit Vorteilen behaftet ist. In etwa gleich viele Befragte betonen vermehrt die Vor- resp. die Nachteile. Dass es durchaus einen Zusammenhang zwischen individuellem Wohlbefinden und dem Flughafen gibt, lässt sich hier auch zeigen: So sind Befragte mit Wohneigentum und Befragte, die mit der Wohngemeinde unzufrieden sind, auch überdurchschnittlich unzufrieden mit dem Flughafen. Allerdings konnten wir auch festhalten, dass die Einschätzung argumentativ nicht immer untermauert ist. So gibt es gerade bei Befragte mit einer geäußerten Vorteilsdominanz eine gewichtige Gruppe, die den Flughafen argumentativ eigentlich eher negativ besetzt.

Die Befragten aus den Gemeinden Männedorf und Stäfa haben nicht nur eine polarisierte Einstellung gegenüber dem Flughafen und dem Fluglärm, sie signalisieren auch auf verschiedenen Ebenen Bereitschaft, diese Einstellung in Verhaltensänderungen umzusetzen. Ein gewichtiger Informationsbedarf trotz hoher Informiertheit und eine gewichtig vorhandene Einstellungsänderung mögen hier als Zeichen dienen.

Der Verhaltensänderung sind zum jetzigen Zeitpunkt aber auch Grenzen gesetzt. Nur Minderheiten wollen die Fluglärmproblematik auch durch eine individuelle Handlungsbereitschaft (politisches Engagement, Wegzug) angehen, der grösste Teil der Befragten scheint immer noch bereit, den Fluglärm zu dulden. Auch wenn die Handlungsbereitschaft in diesem Punkt auf den ersten Blick klein wirkt, ist sie doch auf den zweiten Blick keineswegs vernachlässigbar: Immerhin jeder Vierte will dem Fluglärm durch individuelle Handlungen aktiv begegnen, und bei stärker Betroffenen steigt dieser Wille erheblich an.

Grundsätzlich wird die Rolle der Gemeinden innerhalb der Fluglärmproblematik hochgradig wahrgenommen. Nur Minderheiten nehmen die Gemeinden in dieser Funktion nicht wahr und können sich auch kein entsprechendes Urteil bilden. Allerdings heisst diese äusserst breite Wahrnehmung aber keineswegs, dass die die Arbeit der Gemeinde in diesem Bereich auch einstimmig gutgeheissen wird. In etwa gleich viele Personen gehen davon aus, dass die Gemeinde sich stark engagiert, wie auch festgehalten wird, dass eine gemeindeseitige Intervention eher wenig weit geht.

Relativ unumstritten ist auf der anderen Seite das erwünschte Instrumentarium. Lärmmessungen, Kompromissverhandlungen, Schutzverbände, Intervention an politisch übergeordneter Ebene und die Untersuchung der Folgewirkung vom Flughafen sind

dabei mehrheitlich geteilt, finanzielle Forderungen und gerichtliches Vorgehen gegen Volksentscheide ebenso mehrheitlich unerwünscht.

Inhaltsverzeichnis

1. DIE EINLEITUNG	5
1.1. DAS MANDAT	5
1.2. ZIELSETZUNGEN UND FRAGESTELLUNGEN	5
1.3. DER FORSCHUNGSANSATZ	6
1.4. DAS STUDIENDESIGN.....	7
1.5. DIE DATENANALYSE	10
1.6. DIE BERICHTERSTATTUNG	10
1.7. DIE GRAFISCHE AUFARBEITUNG	11
2. DIE BEFUNDE	12
2.1. DIE ÜBERSICHT.....	12
2.2. DIE UMFELDFAKTOREN	13
2.2.1. <i>Die Zufriedenheit mit dem Status Quo</i>	13
2.2.2. <i>Die Zufriedenheit mit dem Flughafen</i>	14
2.2.3. <i>Das Abhängigkeitsverhältnis zum Flughafen</i>	17
2.2.4. <i>Die Einstellungen zum Flughafen</i>	17
2.2.5. <i>Zwischenbilanz</i>	23
2.3. DER INDIVIDUELLE HANDLUNGSBEDARF	23
2.3.1. <i>Änderungen in der Einstellung</i>	23
2.3.2. <i>Das Informationsverhalten</i>	24
2.3.3. <i>Die Verhaltensänderung</i>	27
2.3.4. <i>Die Zwischenbilanz</i>	28
2.4. DIE VORGEHENSWEISE DER GEMEINDEN	28
2.4.1. <i>Die Akzeptanz der Vorgehensweise</i>	29
2.4.2. <i>Die Akzeptanz des Instrumentariums</i>	30
2.4.2. <i>Die Zwischenbilanz</i>	32
3. DIE SYNTHESE	33
ANHANG.....	35
A1. DAS GFS.BERN-FORSCHUNGSTEAM.....	35

1. Die Einleitung

1.1. Das Mandat

Die Gemeinden Männedorf und Stäfa, vertreten durch Herrn Friess, haben gfs.bern angefragt, eine Grundlagestudie zur Abklärung der bevölkerungsseitigen Einstellungen und Bedürfnisse rund um die Fluglärmproblematik durchzuführen. Der vorliegende Schlussbericht führt alle gewonnenen Erkenntnisse auf und schliesst die Projektarbeit dazu ab.

1.2. Zielsetzungen und Fragestellungen

Sowohl Männedorf, als auch Stäfa gehören zu den neu vom Fluglärm betroffenen Südgemeinden im Kt. Zürich. Beide Gemeinden wollen in den laufenden politischen Prozessen die Einstellungen und Erwartungen der Gemeindebürger mit einbeziehen, um alle weiteren Schritte auf breiter Basis abzustützen. Um Doppelspurigkeiten zu vermeiden entschieden sich die beiden Gemeinden gemeinsam, eine Befragung unter den Stimmberechtigten durchführen zu lassen.

Unter Grundlagenstudie verstehen wir primär eine thematische Auslegeordnung. Dabei sollen die wichtigsten thematischen Strömungen auf einer allgemeinen Ebene befragt und analysiert werden. Gefragt ist also nicht eine Klärung aller relevanten Punkte bis ins kleinste Detail, sondern überhaupt erst die wichtigen Fragen als solche zu erkennen und in einen Gesamtkontext zu stellen. Der Auftraggeber richtet an die Studie dabei die drei folgenden, wegleitenden Fragestellungen:

1. Welche Einstellung haben die Stimmberechtigten aus den beiden Gemeinden zu ihrem Umfeld?
2. Welche Einstellung haben die Stimmberechtigten aus den beiden Gemeinden zum Fluglärm?
3. Welche Handlungsrelevanz resultiert aus diesen Einstellungen?

Die drei Fragestellungen sind dabei zentrale Elemente in unserer Definition von strategischem politischem Handeln:

Übersicht 1: Definition des strategischen politischen Handelns

Strategisches politisches Handeln differenziert zwischen

1. der Definition von Zielen (Soll-Zustand),
2. der Analyse der Ausgangslage (Ist-Zustand),
3. der Wahl einer geeigneten Strategie zur Reduktion der Soll/Ist-Differenz,
4. der Umsetzung der Strategie

Die vorliegende Studie von gfs.bern soll Einblick in den Punkt 2 geben, Basismaterial für auftraggeberseitige Entscheide bei Punkt 3 liefern und bei Bedarf eine Grundlage für weitere Abklärungen bei Punkt 4 sein. Punkt 1 und 4 sind alleinige Aufgabe des Auftraggebers

Aus diesen Überlegungen heraus lässt sich ein verdichtetes Netz Fragestellungen generieren:

Einstellung Umfeld:

- Wie zufrieden sind die Befragten mit ihrer Wohngemeinde?
- Wie sind sie gegenüber dem Flughafen eingestellt?
- Welchen Bezug haben sie zum Flughafen?

Einstellung Fluglärm:

- Wie stehen die Befragten zum Fluglärm?
- Wie hoch und welcher Art ist die individuelle Handlungsrelevanz?

gemeindeseitige Handlungsrelevanz Fluglärm :

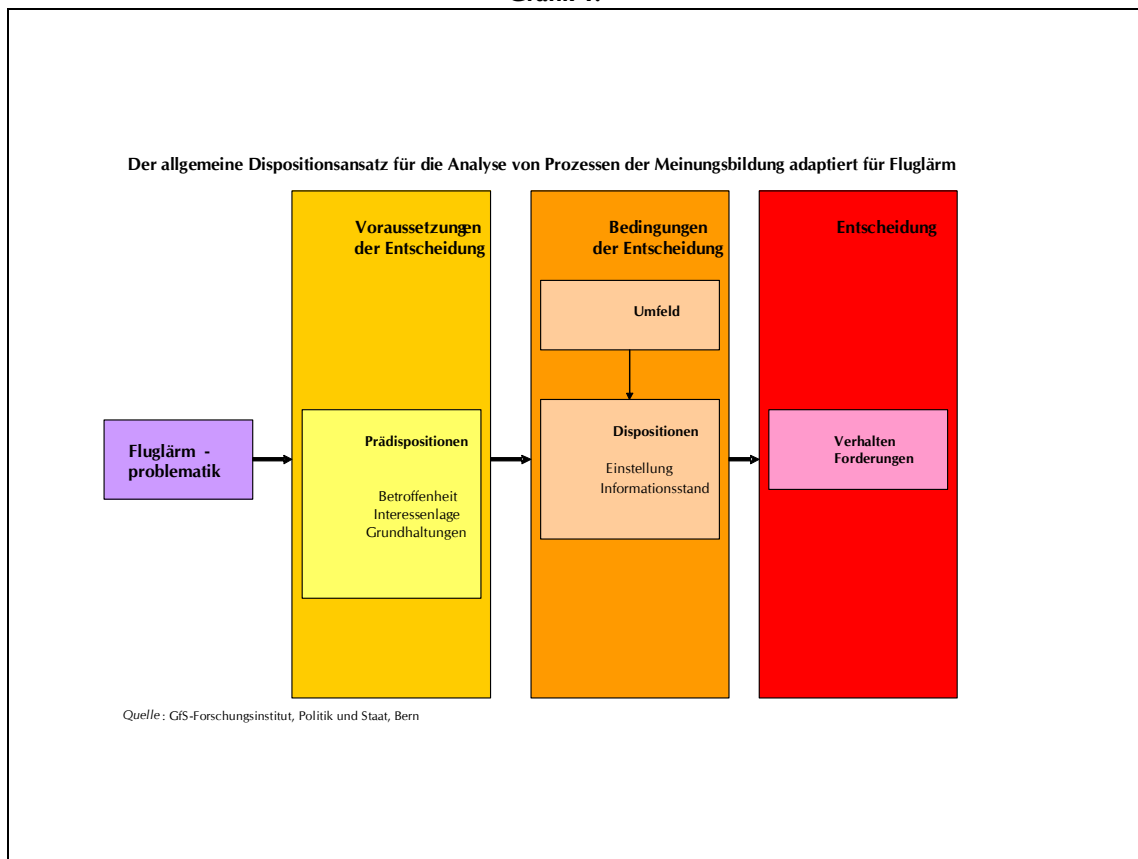
- Was wird von der Gemeinde erwartet?

Die Gesamtheit aller Fragestellungen dient schlussendlich als erkenntnisleitendes Interesse bei der Ausarbeitung des Berichtes.

1.3. Der Forschungsansatz

Der Gegenstand unserer Untersuchung ist die Fluglärmproblematik, die wir vereinfacht "Fluglärm" nennen. Der Untersuchungsansatz ist der Sozialpsychologie entlehnt, die verschiedene Konzepte vorgeschlagen hat, wie man das Verhältnis zwischen Individuen und Gegenständen untersuchen kann. Aus diesen haben wir einen eigenen Mix entwickelt, den Dispositionsansatz, der sich besonders in der Analyse politischer Entscheidungen bewährt hat. Wir benutzen im vorliegenden Fall eine leicht abgewandelte Form des Dispositionsansatzes, da es sich bei der Fluglärmproblematik (noch) nicht um eine Beurteilung einer abstimmungsreifen Problemlösung handelt, sondern vielmehr um ein Risiko (Fluglärm), das beurteilt (Einstellungen) und schlussendlich mit Forderungen (Auswirkung der Beurteilung) belegt wird.

Grafik 1:



Dispositionen werden dabei als entscheidungsrelevante Einstellungen definiert. Einstellungen ihrerseits sind Reaktionen von Gruppen oder Individuen, die sie typischerweise gegenüber Objekten haben. Dabei kann es zu reflexartigen Reaktionen kommen, und es können auch Stereotypen wirksam werden. Dispositionen oder Einstellungen basieren auf Prädispositionen, die sich durch eine höhere Verbreitung im Alltag auszeichnen und in der Regel auch stabil sind. Dispositionen ist dagegen eigen, dass sie sich über die Zeit entwickeln, indem sie die äusseren Umstände reflektieren. Dabei ändert sich mindestens eine der individuellen Bestimmungsgründe für Einstellungen. Zu diesen zählt die Sozialpsychologie die Affekte, das Wissen und die Beurteilungen. Affekte beinhalten das emotionale Verhältnis zu einem Gegenstand, das die spontane Beurteilung bestimmt, aber auch Stimmungslagen reflektiert. Das Wissen ergibt sich aus der sachlichen Beschäftigung mit einem Gegenstand, welche die Sichtweise auf das Objekt verändern kann. Schliesslich beinhalten die Bewertungen die Meinungen, die sich aus der eigenen Erfahrung, aber auch aus dem öffentlichen Diskurs ergeben.

1.4. Das Studiendesign

Auf dieser Basis formulierte gfs.bern den Fragebogen nach fachlichen Gesichtspunkten. Der Fragebogen selber wurde nach der "Trichter"-Technik aufgebaut. Dabei bewegten wir uns von allgemeinen zu spezifischen Themen. Umstrittene Fragestellungen wurden an den Schluss des Interviews platziert. Die finale Version wurde vom Auftraggeber bewilligt.

Grundgesamtheit für die Stichprobenbildung waren die Stimmberechtigten aus den Gemeinden Männedorf und Stäfa. In jeder Gemeinde befragten wir rund 350 Personen. Befragt wurden nur stimmberechtigte Personen mit Wohnsitz in einer der beiden Gemeinden, die der deutschen Sprache mächtig waren. Die Interviews wurden bei minimal 700 Personen durchgeführt.

Die Befragung wurde mittels Telefoninterviews realisiert. Die Interviews machten 40 ausgebildete BefragterInnen. Sie wurden vorgängig über Ziel und Ablauf der Befragung instruiert. Die Befragungsarbeit wurde an Werktagen zwischen 8 Uhr morgens und 9 Uhr abends realisiert. Die von den BefragterInnen produzierten Angaben wurden nachträglich plausibilisiert und auf allfällige Einflüsse der InterviewerInnen untersucht. Die Qualität der gelieferten Arbeit war für die Entlohnung relevant.

Die Befragung wurde integral zwischen dem 9.9. und 17.9.2004 durchgeführt. Die Repräsentativität der eingegangenen Interviews wurde hinsichtlich des Geschlechts und des Alters kontrolliert. Alle eingetroffenen Interviews wurden plausibilisiert. Verwendbar waren schliesslich 727 Interviews. Bei dieser Stichprobenart und -grösse liegt der statistische Unsicherheitsbereich bei $\pm 3.8\%$.

Bei einer Stichprobe entscheiden zwei Faktoren über die Qualität der später gewonnenen Aussagen entscheidend mit. Auf der einen Seite definiert sich die Datenqualität über die Grösse des Stichprobenfehlers. Dieser Index weist die Irrtumswahrscheinlichkeit und Irrtumsgrösse einer getroffenen statistischen Aussage aus. Einerseits geht man in der Umfrageforschung immer von einer Irrtumswahrscheinlichkeit von 5% aus, d.h. bei jeder 20. Umfrage kann es sich bei einer getroffenen Aussage auch um einen Irrtum handeln. In diesem 20. Fall ist die Grösse des Irrtums abhängig von der Stichprobengrösse – je mehr realisierte Interviews, je kleiner wird der mögliche Fehler:

Tabelle 2:

Tabelle 1: Ausgewählter statistischer Stichprobenfehler nach Stichprobengrösse und Basisverteilung		
Stichprobengrösse	Fehlerquote Basisverteilung	
	50:50	20:80
N = 1000	3.2%	2.6%
N = 700	3.8%	3.0%
N = 200	7%	5.6%
N = 100	10.0%	8.1%

Lesebeispiel: Bei rund 700 Befragten und einem ausgewiesenen Wert von 50 Prozent liegt der effektive Wert zwischen 50 % +/- 3,8 Prozent, bei einem Basiswert von 20 Prozent zwischen 20 % +/- 3,0 %.

Gerade bei Subgruppenanalyse weist die untersuchte Gruppe schnell weniger Befragte als 50 aus, was bei einem Stichprobenfehler von über 14% eine adäquate Interpretation nahezu verunmöglicht. Um Fehlinterpretationen zu minimieren nehmen wir keine Subgruppenanalysen unter 50 vor.

Das andere Element einer qualitativ hoch stehenden Analyse ist die Gewährleistung von **Repräsentativität**. Repräsentativität bedeutet nichts anderes, als dass jede Person aus der Grundgesamtheit genau die gleichen Chance haben muss, an der Befragung teilnehmen zu können. Werden bei der Stichprobenziehung systematisch Gruppen ausgeschlossen, ist eine Befragung nicht repräsentativ.

Wir gewährleisten die Repräsentativität in unseren Telefon-Befragungen durch ein dreistufiges System:

1. Ausgangslage bildet ein aktuelles elektronisches Telefonbuch mit allen gemeldeten Telefonanschlüssen der beiden Gemeinden (Swiss Directories). Aus diesen wird nach einem Zufallsprinzip eine Ausgangsstichprobe gebildet. Die ausgewählten Haushalte werden zu verschiedenen Tageszeiten maximal 5 Mal kontaktiert.
2. Erfüllt eine Person im Haushalt die Voraussetzung, zur Grundgesamtheit zu gehören, wird die Adresse verwendet. Erfüllen mehrere Personen im Haushalt die Voraussetzung, wird die Person befragt, die als letzte im Kalenderjahr Geburtstag hat. Dies garantiert eine systematische Zufallsauswahl.
3. Um wegen unterschiedlicher Erreichbarkeit Verzerrungen vermeiden zu können, werden Maximalquoten für Geschlecht und Alter je Gemeinde vorgegeben, die nicht überschritten werden können.

Besondere Vorkommnisse während der Befragungszeit sind keine zu verzeichnen. Auch ergaben sich keine speziellen Schwierigkeiten bei der Rekrutierung der Personen für die Interviews resp. bei der Durchführung der eigentlichen Befragungsarbeit.

1.5. Die Datenanalyse

Zusammenhänge zwischen zwei Variablen, also zwischen der Stimmabsicht und der Sprachregion beispielsweise, werden mittels Korrelationen vermessen. Das normalerweise verwendete Mass ist der Koeffizient Cramers V. Der Vorteil dieser Masszahl ist, dass sie unabhängig vom Skalenniveau bei den Indikatoren verwendet werden kann. Damit bestimmen wir die Stärke des Zusammenhangs. Dieser ist umso mehr gegeben, als Cramers V von Null differiert. Davon unterscheiden wir die Frage, ob der in der Befragung gefundene und vermessene Zusammenhang auch auf die Grundgesamtheit verallgemeinert werden darf. Hierfür verwenden wir den üblichen Signifikanztest χ^2 . Dieser sagt, mit welcher Sicherheit eine Verallgemeinerung auch auf nicht befragten Personen gemacht werden kann. In der Regel verwenden wir ein Sicherheitsmass von 95 Prozent.

Gilt es, die Zusammenhänge zwischen mehr als zwei Variablen zu bestimmen, kommen multivariate Analysemethoden zum Einsatz. Wir setzen im vorliegenden Schlussbericht die so genannte Clustermethode ein. Sie ist immer dann sinnvoll, wenn es gilt, Befragte aufgrund ihrer Antwort zu einer Anzahl von Indikatoren zu klassieren. Sie vergleicht zwei oder mehrere Gruppen von Befragten hinsichtlich ihrer Ähnlichkeit. Dabei ordnet sie jede befragte Person der vorbestimmten Zahl von Gruppen so zu, dass die sich die Gruppen möglichst stark unterscheiden. Dabei werden nicht alle Indikatoren gleich stark gewichtet, wie diese bei einem Index der Fall ist. Vielmehr werden sie so gewichtet, dass sie zu einer optimalen Teilung der Bürgerschaft in die gewünschte Zahl von Gruppen beitragen.

Eingesetzt wird dieses Verfahren vor allem dann, wenn man aus den einzelnen Antworten der Befragten zu verschiedenen Argumenten eine "konsolidierte Haltung" bestimmen will, die über den Einzelfall hinaus eine höhere Gültigkeit für sich beanspruchen kann. Diese Konsolidierung hat den Vorteil, wenn es gilt, Personen abstrakt zu typisieren, das heisst etwas auf der Dimension "Befürworter vs. Gegner einer Vorlage" (zu der man Argumente testet) zu verorten.

1.6. Die Berichterstattung

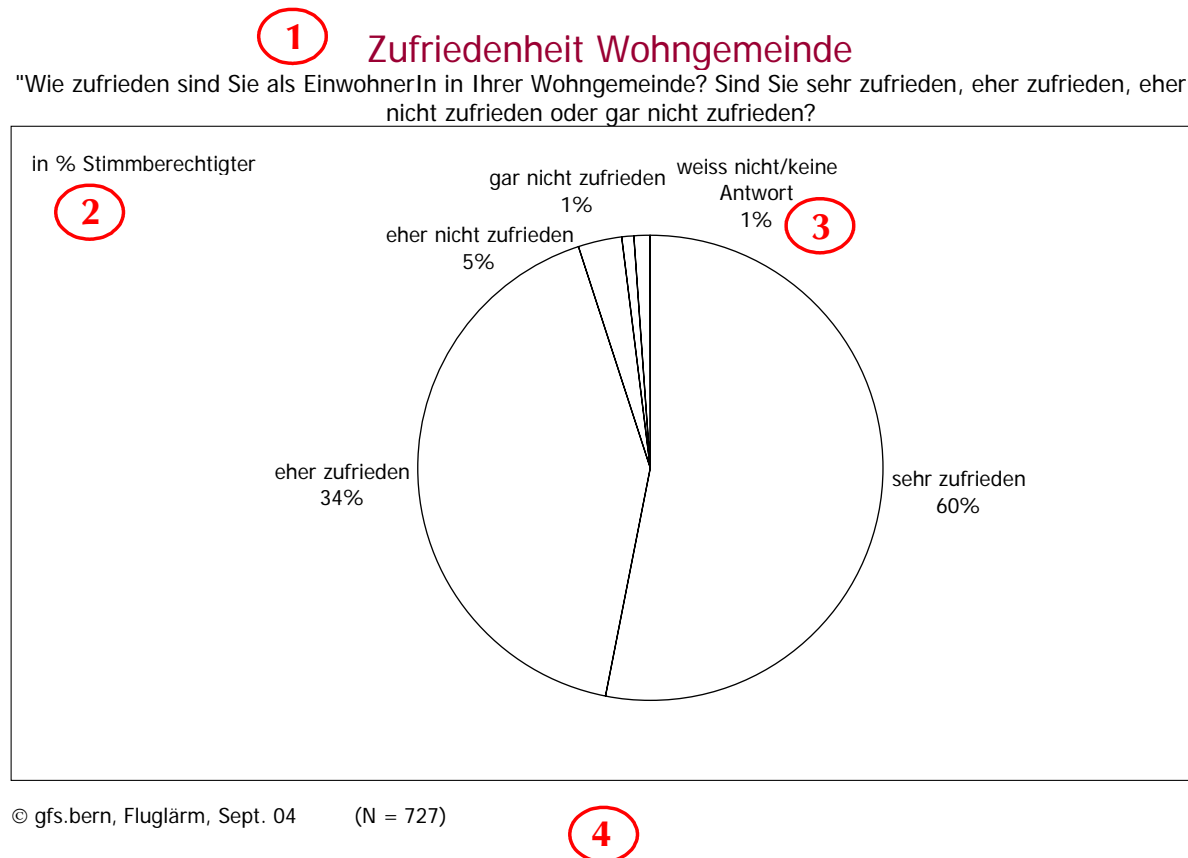
Das Projektteam bestand aus Urs Bieri, Projektleiter, und Claude Longchamp, Institutsleiter, Stephan Tschoepe, Projektmitarbeiter für EDV-Datenanalysen, und Silvia Ratelband-Pally, Administratorin.

Die Berichterstattung erfolgte schrittweise. Zuerst berichteten wir in Form einer Powerpoint-Präsentation und mit dem "Wichtigsten in Kürze", dann als Schlussbericht. Dieser liegt mit dem vorliegenden Dokument vor. Er ist wie folgt aufgebaut: Auf die Einleitung folgt der Befundeteil. Dieser wird durch eine anschliessende Synthese abgerundet. Vorgestellt werden alle Fragen der Studie.

Der Schlussbericht wird mit der vorliegenden Version integral veröffentlicht.

1.7. Die grafische Aufarbeitung

Alle im Schlussbericht Grafiken liegen dem gleichen Schema zugrunde, das im Folgenden kurz erläutert werden soll:



Im Titel (1) lässt sich sowohl eine schlagwortartige Zusammenfassung der Frage als auch in Anführungszeichen der genaue Fragetext ablesen. Der Fragetext selber ist auf hochdeutsch, wird von unseren Interviewern aber auf schweizerdeutsch vorgelesen.

Die Referenzgrösse (2) gibt darüber Aufschluss, auf welche Gruppe sich die Auswertung in der Grafik bezieht. In den meisten Fällen ist dies die Gesamtheit aller Stimmberechtigten aus den beiden Gemeinden.

Die Resultate (3) zeigen in grafisch visualisierter Form die Ergebnisse. Je nach angestrebter Aussage visualisieren wir Resultate mittels Kuchen, Balken oder Säulen. In Spezialfällen kommen noch weitere grafische Aufarbeitungen zum Einsatz, die aber direkt an Ort und Stelle auch entsprechend erläutert werden.

Der Fusszeile (4) entnimmt man sowohl den Zeitraum der Befragung (September) wie auch die Anzahl der befragten Personen, die für die Aussage in der Grafik relevant sind. (N = 727).

2. Die Befunde

2.1. Die Übersicht

Der Befundeteil gliedert sich in vier Kapitel:

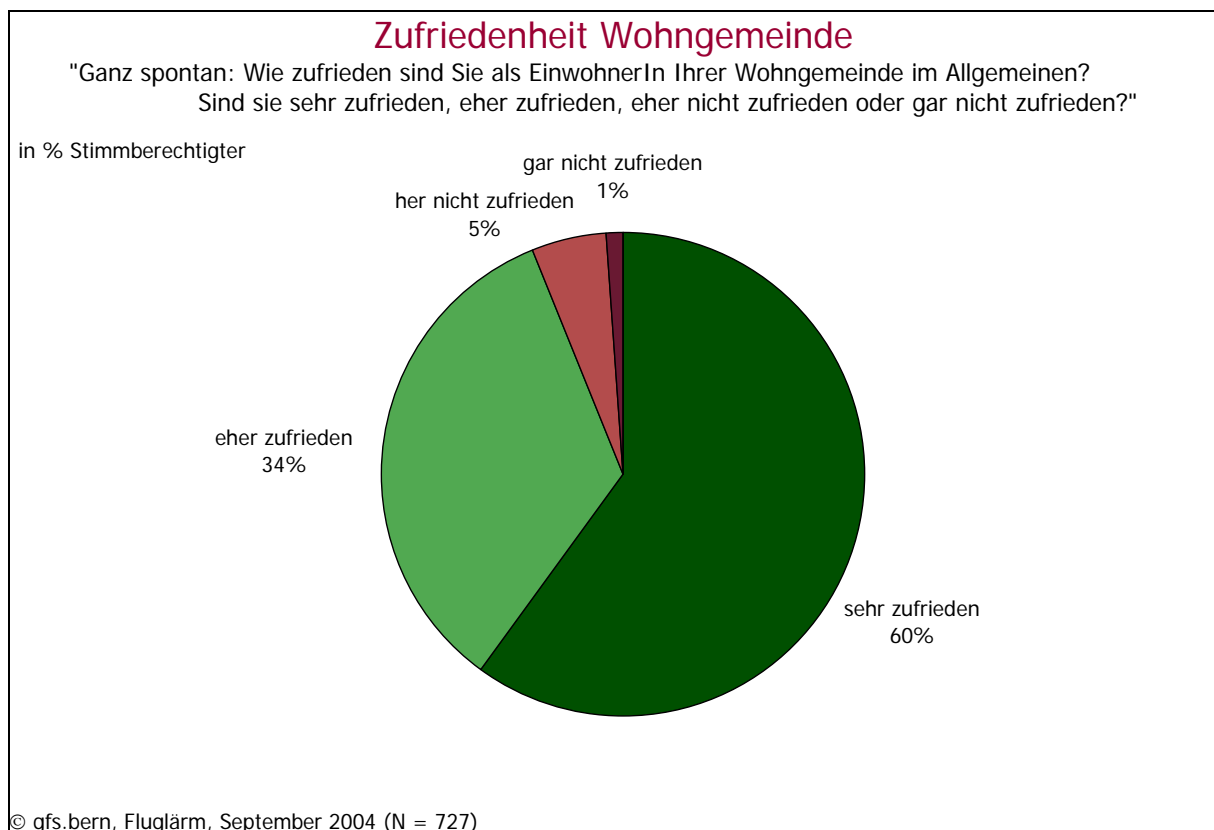
- Das erste Kapitel zeigt auf, aus welchem Umfeld heraus die Stimmberechtigten ihre Einschätzungen rund um Fluglärm treffen. Sind sie mit ihrer jetzigen Situation zufrieden? Wie ist ihr Bezug zum Flughafen? Dies sind die Fragen, die hier beantwortet werden sollen.
- Das zweite Kapitel widmet sich dem daraus resultierenden individuellen Handlungsbedarf rund um Fluglärm. Wie fest hat sich die Akzeptanz des Flughafens dadurch verändert, sind die Stimmberechtigten bereit aktiv gegen den Fluglärm vorzugehen? Diese Fragen finden hier Antwort.
- Im dritten Kapitel untersuchen wir, welche Reaktionen auf die Problematik von den Gemeinden erwartet werden, und wie die bisherige Vorgehensweise der Gemeinden eingeschätzt wird.
- Im vierten Kapitel synthetisieren wir alle gewonnenen Erkenntnisse und wandeln sie in handlungsorientierte Ratschläge um.

In jedem Kapitel stellen wir die Ergebnisse der aktuellen Befragungen vor, die hierzu passen. Schliesslich runden wir jedes Kapitel mit einer Zwischenbilanz ab, welche die Synthese vorbereitet.

2.2. Die Umfeldfaktoren

2.2.1. Die Zufriedenheit mit dem Status Quo

Losgelöst von jeglicher Diskussion rund um die Fluglärmproblematik fühlen sich die Befragten in ihrer jetzigen Wohngemeindesituation zufrieden:



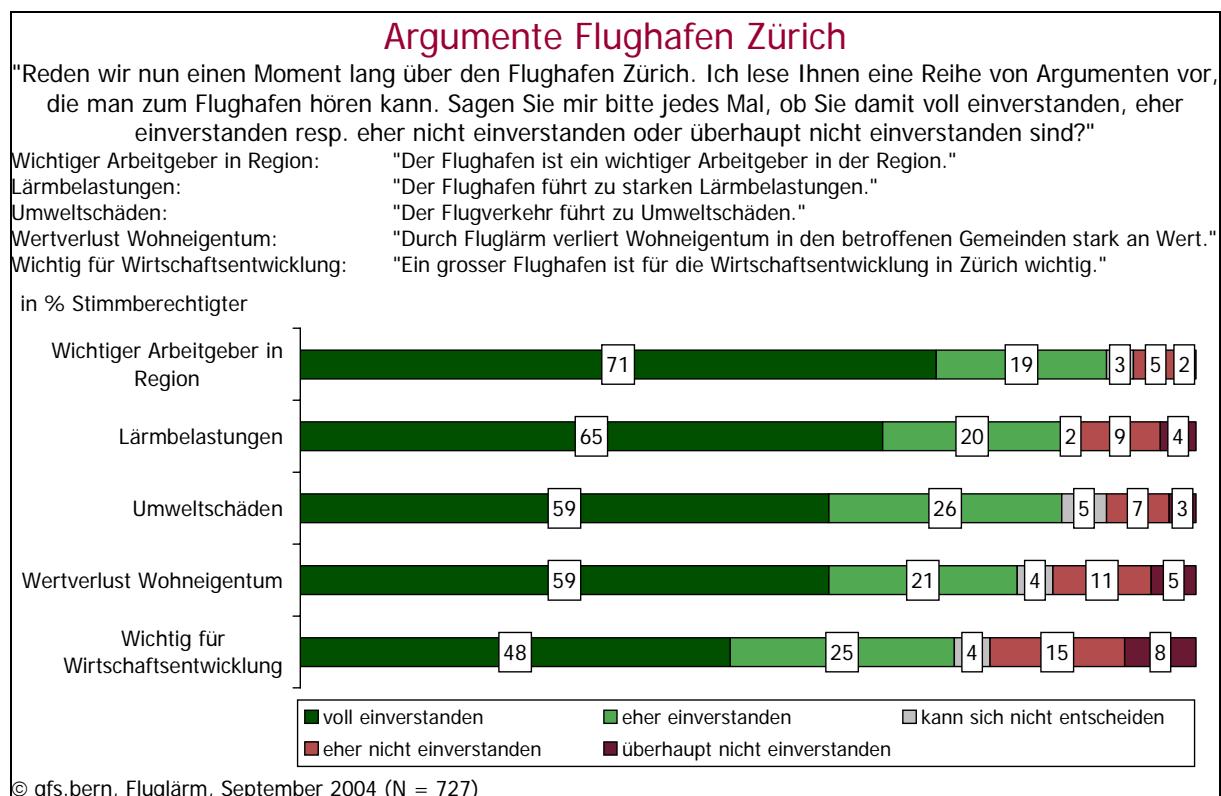
94% aller Befragten verbinden ihre eigene Wohngemeinde mit einem zufrieden stellenden Gefühl – rund zwei Drittel davon sogar mit einem äusserst zufrieden stellenden. Nur gerade marginale 6% spüren dies nicht so und sind ihrer eigenen Wohngemeinde gegenüber eher negativ eingestellt. Dieser Wert scheint auf den ersten Blick überaus hoch und aus Sicht der Gemeinde sicher entsprechend zufrieden stellend. Allerdings zeigen Untersuchungen aus jüngster Zeit, dass eine solche Zufriedenheit mit der eigenen Wohngemeinde nicht so aussergewöhnlich ist. Einwohner von Gemeinden, und nicht zuletzt auch der Gemeinden Stäfa und Männedorf, fühlen sich in ihrem gesetzlichen Wohnrahmen offensichtlich wohl. Wichtiger als der schweizweite Vergleich der Zufriedenheit ist aber deren Auswirkung auf die eigene Handlungsbereitschaft. Wer in einem solcherart zufriedenen Umfeld lebt, der sieht eine Veränderung in diesem Umfeld nicht als dringend an, geschweige denn spürt einen dermassen existenziellen Leidensdruck, dass er an der Situation in seiner Wohngemeinde etwas ändern muss. Oder mit anderen Worten: Stimmberechtigte mit einer solchen Zufriedenheit müssen zuerst überzeugt werden, dass eine allfällig bevorstehende Änderung in der Wohngemeinde ihnen noch mehr Zufriedenheit bringt, als sie schon spüren.

Bezeichnend ist an dieser Stelle schon ein erstes Mal die Verknüpfung mit der Fluglärmproblematik: Die Problematik Fluglärm hat offensichtlich (noch) keine klar erkennbare Auswirkungen auf das empfundene Wohlbefinden in der eigenen Wohngemeinde. Die Fluglärmproblematik scheint damit nicht einen existenziellen Leidensdruck zu generieren, der dem generellen Wohlbefinden nachhaltig schadet.

An dieser Zufriedenheit ändert sich im Übrigen wenig auf der Ebene einzelner Merkmalsgruppen. Einzig Befragte mit hoher Bildung fühlen sich im Vergleich zu Befragten mit mittlerer oder tiefer Bildung ein Quentchen zufriedener. Allerdings ist der Unterschied klein, und keine einzige Merkmalsgruppe fällt durch eine Zufriedenheitsmessung unter 90% auf.

2.2.2. Die Zufriedenheit mit dem Flughafen

Auch wenn die Stimmberechtigten der Gemeinden Männedorf und Stäfa in ihrer Wohngemeinde hochgradig zufrieden scheinen, heisst dies keineswegs, dass eine solche Zufriedenheitseinschätzung unreflektiert ist. Gerade in Bezug auf den "Lieferanten" des Fluglärms zeigt sich ein ausgewogenes Meinungsbild:



An erster Stelle wird der Flughafen Zürich mit seiner Funktion als Arbeitgeber in Verbindung gebracht. 90% betonen diesen Zusammenhang, während nur marginale 7% ihn bestreiten. Ähnlich prominent betonen die Befragten auch die Tatsache, dass der Flughafen nicht nur für Arbeitsplätze, sondern für die Wirtschaftsentwicklung an sich wichtig ist. Dies geben so leicht verminderte 73% zum Ausdruck, während leicht verstärkte 23% dagegen votieren. Diese leicht lautere Kritik kann aber nichts daran ändern, dass grosse Mehrheiten aus den beiden Gemeinden die wirtschaftliche Wichtigkeit des Flughafens deutlich in den Vordergrund rücken. Der Flughafen Zürich

ist ein anerkannter und wichtiger Wirtschaftsfaktor, auch in den beiden Gemeinden. Interessanterweise ist die Einschätzung zur Arbeitsplatzwichtigkeit auch unter den beobachteten soziodemographischen Merkmalsgruppen flächendeckend, während in der Wichtigkeit für die wirtschaftliche Weiterentwicklungen durchaus gruppenspezifische Unterschiede auftauchen: So betonen Befragte mit hoher Bildung, Stimmberechtigte, die mit ihrer Wohngemeinde unzufrieden sind, sowie Wohneigentümer deutlich weniger die Wichtigkeit für die Wirtschaftsentwicklung, als wir dies für die Gesamtheit beobachten konnten. Der Bezug Wohneigentum und Unzufriedenheit in der Wohngemeinde lässt über den Wertverlust des Wohneigentums durch Fluglärm und dadurch erhöhte direkte Betroffenheit ein erstes Mal einen direkten Link zum Fluglärm herstellen.

Dieser Link zum Fluglärm lässt sich dann auch gleich auf der Ebene aller Befragten fortschreiben. Fast ebenso wichtig wie der wirtschaftliche Bezug ist den Befragten an zweiter Stelle nämlich auch, den Flughafen als Fluglärmlieferanten festzuhalten. Auch hier trifft vergleichbar hohe 85% Zustimmung auf marginale 13% Ablehnung. Der Flughafen scheint also in dieser negativ besetzten Funktion ebenso unumstritten. Dabei gibt es keine Gruppe, die den Flughafen nicht mehrheitlich als Fluglärmlieferant betrachtet, allerdings gibt es durchaus Gruppen, welche diese Funktion stärker betonen als der Durchschnitt. So betonen Befragte über 40 Jahre, sowie wiederum Befragte, die in ihrer Wohngemeinde unzufrieden sind, diese Flughafenverantwortung überdurchschnittlich. Erneut lässt sich also die Verknüpfung Unzufriedenheit Wohngemeinde – Fluglärm herstellen.

Doch der Flughafen definiert sich in negativer Hinsicht nicht nur über die Fluglärmproblematik. Die Stimmberechtigten aus den beobachteten Gemeinden äussern vergleichbar mehrheitlich auch, dass der Flughafen zu Umweltschäden führt (84% Zustimmung) und orten ihn auch als Verursacher eines Wertverlust von Wohneigentum in der Flughafenumgebung (80% Zustimmung). In beiden Fällen sprechen sich maximal ein Sechstel aller Befragten konträr aus. Es erstaunt auch nicht weiter, dass Befragte, welche selber in Besitz von Wohneigentum sind, den Werteverlust überdurchschnittlich betonen.

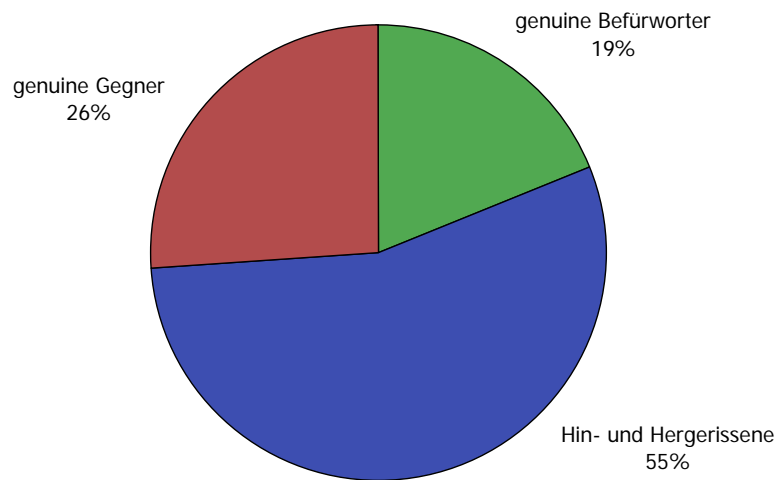
Alles in allem hat der Flughafen Zürich unter den Stimmberechtigten der Gemeinden Männedorf und Stäfa ein klar ausgerichtetes Bild bestehend aus volkswirtschaftlicher Nützlichkeit und deutlich erkannten Nachteilen rund um Fluglärm, Umweltgefährdung und negative Effekte auf Wohneigentum.

Diese erste Einschätzung lässt allerdings offen, wie die Argumente zusammenspielen. So ist es durchaus vorstellbar, dass unter den Stimmberechtigten beider Gemeinden nicht alle die Vor- und Nachteile des Flughafens gleichermassen äussern, sondern vielleicht vermehrt das eine oder das andere. Die statistische Methode, welche Einblick in solche Kombinationen gibt, heisst Clustermethode. Sie macht im Prinzip nichts anderes, als Personen anhand verwandten Antwortverhaltens in einzelne Gruppen aufzuteilen.

Anhand der Clustermethode konnten wir aus den 5 Argumenten 3 unterschiedlich positionierte Gruppen herausarbeiten:

Die drei Einschätzungsgruppen aufgrund der kombinierten Analyse der Argumente zum Flughafen Zürich

in % Stimmberechtigter



© gfs.bern, Fluglärm, September 2004 (N = 727)

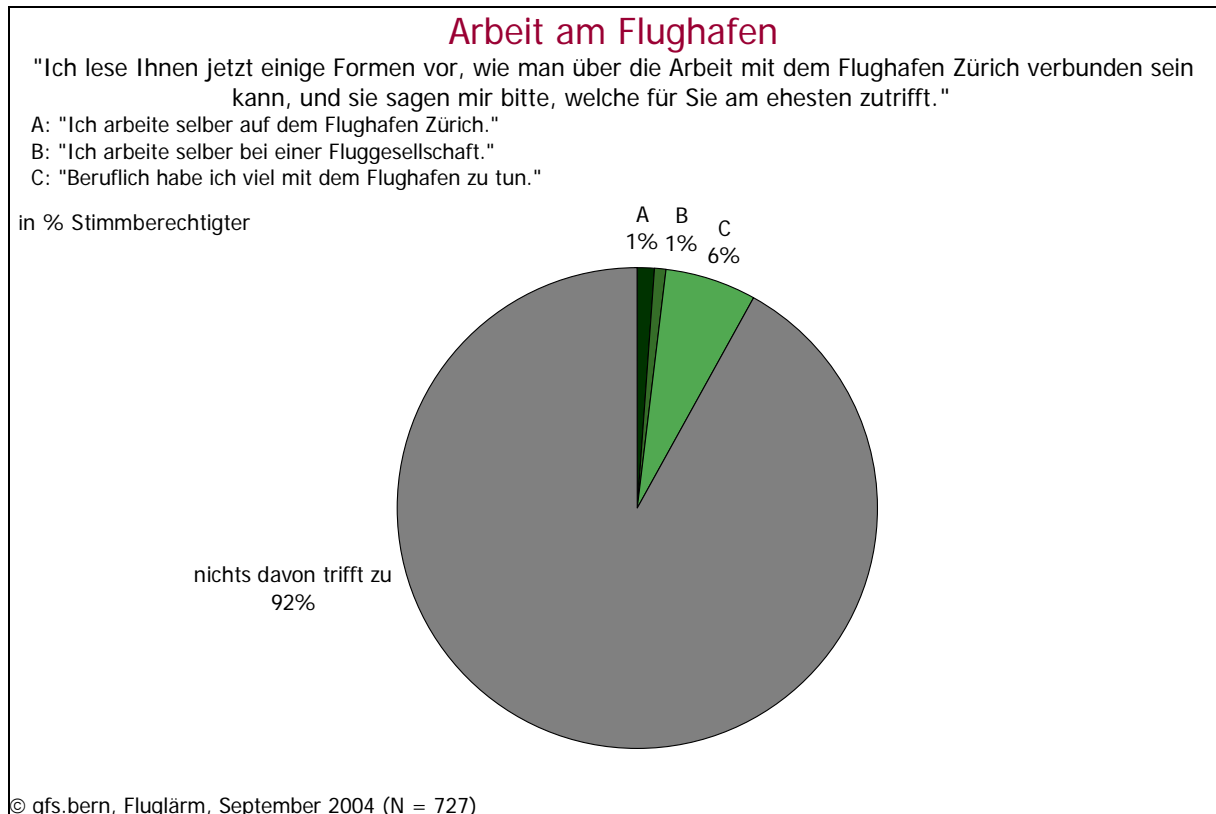
Auf der einen Seite gibt es anhand ihres Antwortverhaltens die genuinen Befürworter. Sie zeichnen sich aus durch eine überdurchschnittliche Betonung der positiven Auswirkungen des Flughafens auf die Wirtschaft und durch eine unterdurchschnittliche Wahrnehmung von negativen Aspekten rund um den Fluglärm, die Umweltproblematik und den Werteverlust von Wohneigentum. In dieser Gruppe befinden sich überdurchschnittlich viele Befragte unter 39 Jahre, sowie Personen, die in Mietverhältnissen leben. Erneut scheint also der Besitz von Wohneigentum die Einstellung zu Flughafen zu prägen.

Als grösste Gruppe erkennen wir an zweiter Stelle die so genannten Hin- und Hergerissenen. 55% aller Befragten sehen sowohl die Vorteile als auch die Nachteile des Flughafens und haben argumentativ keine Präferenz für oder gegen den Flughafen. Allein durch ihre mehrheitliche Ausprägung dominiert diese Gruppe im Moment das Meinungsklima zum Flughafen. Allerdings tut sie dies auf einer labileren Basis als wir gleiches bei den genuinen Befürworter (sowie bei den genuinen Gegnern) beobachten können. Da sowohl die positiven als auch die negativen Aspekte ausgewogen präsent sind, braucht es weniger als bei den Extrempositionen, bis ein Meinungsumschwung stattfindet.

Schlussendlich finden wir auch eine minderheitlich ausgeprägte Gruppe von genuinen Gegnern. Konträr zur Befürwortergruppe stellen sie die negativen Aspekte des Flughafens erkennbar über die positiven und sind in der Gesamtheit gegenüber dem Flughafen entsprechend negativ eingestellt. In dieser Gruppe findet man überdurchschnittlich viele Wohneigentümer und Befragte mit einer negativen Einstellung gegenüber ihrer Wohngemeinde. Auch wenn diese Gruppe nur gerade halb so gross ist wie die dominierenden Hin- und Hergerissenen, ist sie doch nicht zu unterschätzen: Immerhin jeder Vierte denkt über den Flughafen im Sinne eines genuinen Gegners.

2.2.3. Das Abhängigkeitsverhältnis zum Flughafen

Neben dem argumentativen Bezug zum Flughafen ist aber auch die individuelle Abhängigkeit vom Flughafen ein wichtiger Einstellungs-mitbestimmender Faktor. Personen, die auf dem Flughafen arbeiten, sind in einem Abhängigkeitsverhältnis, das Personen ohne einen solchen Bezug fehlt. Wir können festhalten, dass dieser Punkt für die Einstellung zum Flughafen in den Gemeinden Männedorf und Stäfa irrelevant ist:



Nur gerade 8% aller Stimmberechtigten aus den beiden Gemeinden leben in einem direkten Abhängigkeitsverhältnis, bei deutlich übergewichtigen 92% ist dies nicht so. Der grösste Teil der Befragten muss ihre Einschätzung zum Flughafen also nicht aus einer Warte von beruflicher Abhängigkeit heraus machen.

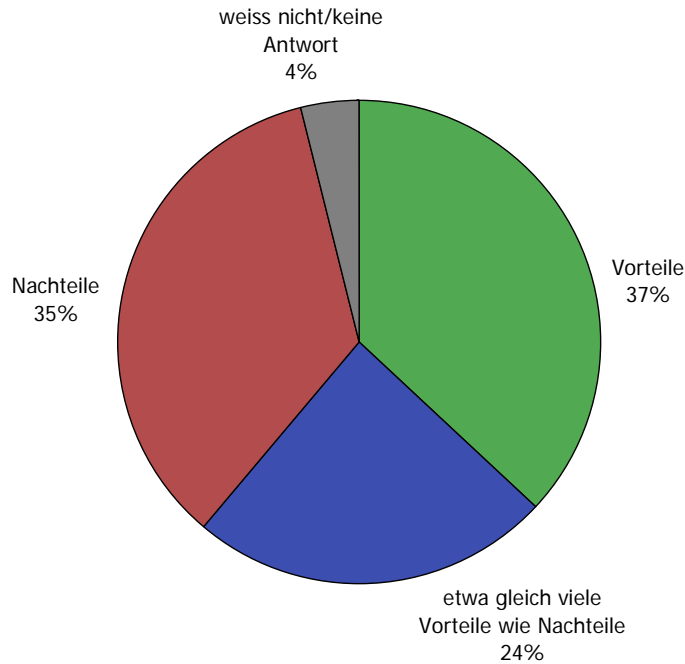
2.2.4. Die Einstellungen zum Flughafen

Aufgrund dieser Umfeldvariablen entsteht schlussendlich die Einstellung zum Flughafen und damit indirekt auch zum Fluglärm. Wir verzichten auf eine direkte Einstellungsmessung zum Fluglärm, da wir davon ausgehen, dass sich jeder von Fluglärm mehr oder weniger gestört fühlt, ohne dass dies eine Wirkung auf die eigenen Einstellung haben muss. Der Flughafen als Erzeuger von Fluglärm bietet sich aber als stellvertretende Einstellungsmessung geradezu an:

Beurteilung Nähe Gemeinde zu Flughafen

"Wenn Sie einmal an alles denken, was heute mit dem Flughafen in der Nähe ihres Wohnortes zusammenhängt: Was überwiegt bei Ihnen persönlich, die Vorteile oder die Nachteile?"

in % Stimmberechtigter



© gfs.bern, Fluglärm, September 2004 (N = 727)

Dabei erkennen wir faktisch drei einstellungsprägende Lager. Rund 37% aller Befragten sind dem Flughafen gegenüber vorteilhaft eingestellt, eine fast gleich grosse Gruppe von 35% stellt die Nachteile in den Vordergrund, und eine im Verhältnis etwas kleinere Gruppe von 24% aller Befragten sieht in etwa gleich viele Vor- wie Nachteile. 3 Schlüsse sind aus einer solchen Verteilung zu ziehen:

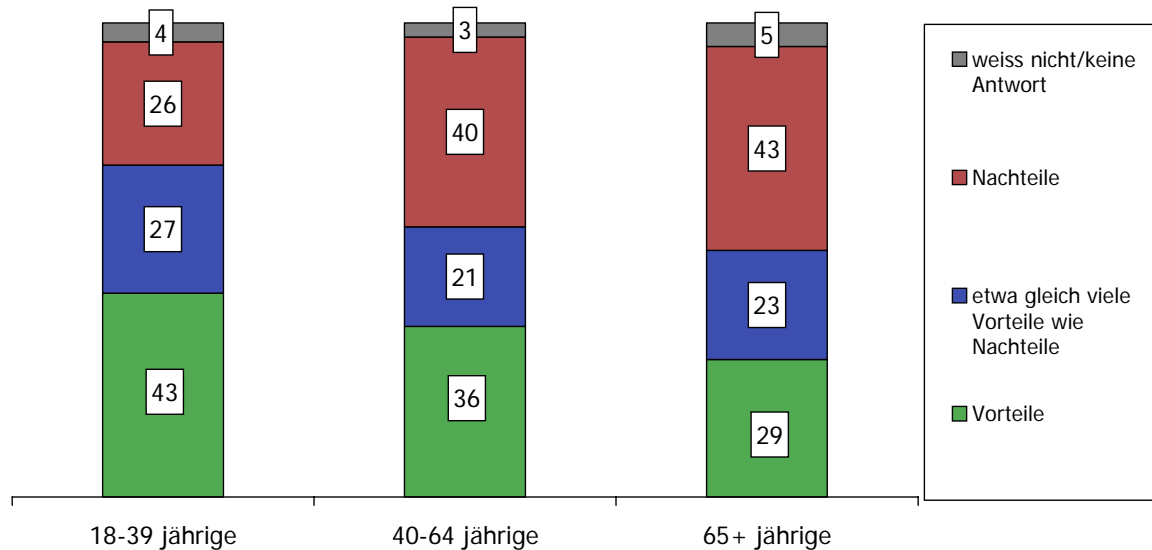
1. Die Vorteileinschätzung macht unter den Befragten in beiden Gemeinde eine (wenn auch äusserst knappe) Mehrheit aus. Es ist also keineswegs so, dass die lautstark und öffentlich geführten Diskussionen rund um den Fluglärm das Klima dermassen vergiftet hätten, dass der Flughafen nicht mehr in einem grundsätzlich positiven Licht dargestellt wird.
2. Allerdings lässt sich nicht von der Hand weisen, dass gewichtige 35% sich in dominanter Weise nachteilsorientiert geben. Wenn also auch das positive Grundklima knappmehrheitlich vorhanden ist, bläst ein durchaus spürbarer und fast vergleichbar starker kritischer Wind aus der anderen Richtung.
3. Auch wenn die Gruppe der Personen mit ausgewogener Vor- und Nachteileinschätzung weit davon entfernt ist, eine mehrheitsfähige Meinung zum Flughafen abzubilden, hat gerade diese Gruppe doch genug Potenzial, das berühmte Zünglein an der Waage zu spielen.

Wichtig ist aber nicht nur die Unterscheidung zwischen diesen drei Gruppen resp. den daraus gewonnenen Erkenntnissen, sondern ebenso auch die Unterschiede zwischen einzelnen Merkmalsgruppen:

Beurteilung Nähe Gemeinde zu Flughafen nach Alter

"Wenn Sie einmal an alles denken, was heute mit dem Flughafen in der Nähe ihres Wohnortes zusammenhängt: Was überwiegt bei Ihnen persönlich, die Vorteile oder die Nachteile?"

in % Stimmberechtigter



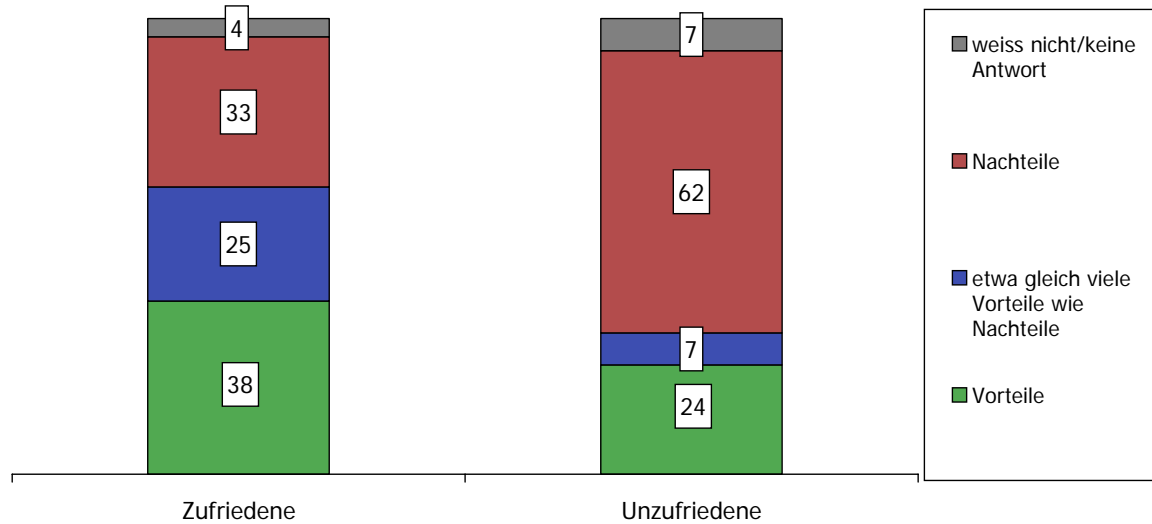
© gfs.bern, Fluglärm, September 2004 (N = 727)

Dabei können wir festhalten, dass die Vor-/Nachteilseinschätzung nicht zuletzt altersabhängig ist. Unter 39 Jährige betonen dabei überdurchschnittlich die Vorteile (und unterdurchschnittlich die Nachteile) des Flughafens, was sich dann mit zunehmendem Alter ins Gegenteil dreht. Bei über 40 Jährigen ist die Nachteilseinschätzung sogar von einer relativen Mehrheit, am ausgeprägtesten bei über 65 Jährigen. Damit scheint die Einstellung zum Flughafen und damit zum Fluglärm als bestimmendes Argument nicht zuletzt eine Frage des Alters zu sein. Gerade jüngere Personen leiden unter dem Fluglärm erkennbar weniger als wir dies bei älteren beobachten.

Beurteilung Nähe Gemeinde zu Flughafen nach Zufriedenheit Wohngemeinde

"Wenn Sie einmal an alles denken, was heute mit dem Flughafen in der Nähe ihres Wohnortes
zusammenhängt: Was überwiegt bei Ihnen persönlich, die Vorteile oder die Nachteile?"

in % Stimmberechtigter



© gfs.bern, Fluglärm, September 2004 (N = 727)

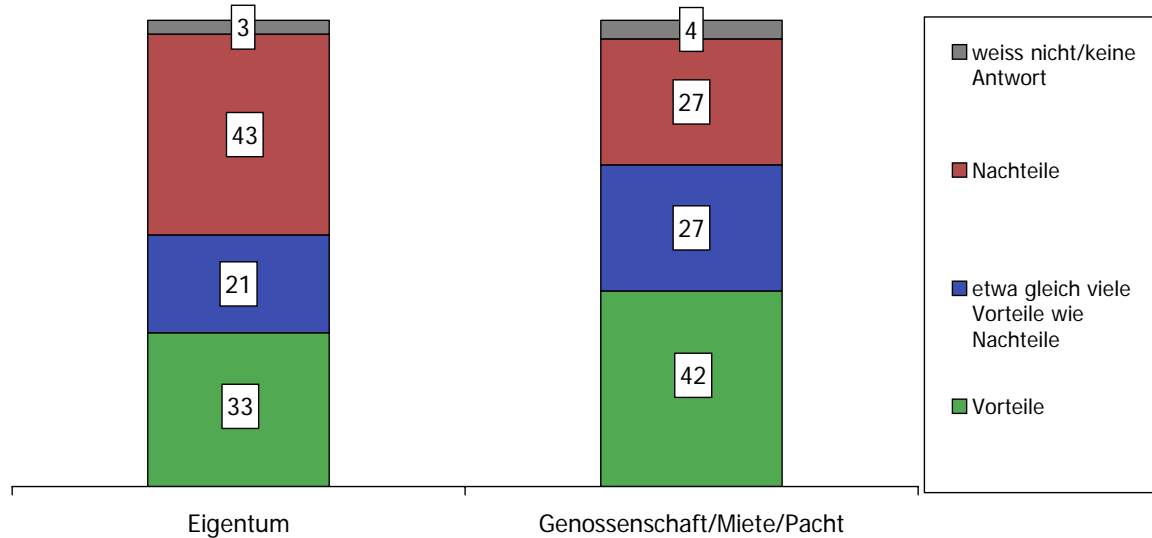
Nicht ohne grossen Überraschungsgehalt erkennen wir auch Unterschiede rund um den Zufriedenheitsgrad mit der eigenen Wohngemeinde. Gerade Befragte, die mit ihrer Wohngemeinde nicht zufrieden sind, äussern dann auch überdurchschnittlich und als einzige von allen beobachteten Merkmalsgruppen klar mehrheitliche Nachteilsdominanz. Somit erhärtet sich einmal mehr der Zusammenhang zwischen Unwohlsein in der jetzigen Wohnsituation und dem Flughafen resp. indirekt mit dem Fluglärm. Personen, die mit dem Flughafen unzufrieden sind, sind überdurchschnittlich auch mit ihrer Wohnsituation unzufrieden.

Führen wir uns noch einmal die vorgängig erwähnte Angst vor Wertverlust des Wohneigentums vor Augen, erstaunt es nicht weiter, dass sich schlussendlich auch entlang solcher Besitzverhältnisse Unterschiede in der Vor-/Nachteileinschätzung feststellen lassen:

Beurteilung Nähe Gemeinde zu Flughafen nach Eigentumsverhältnis der Wohnung

"Wenn Sie einmal an alles denken, was heute mit dem Flughafen in der Nähe ihres Wohnortes
zusammenhängt: Was überwiegt bei Ihnen persönlich, die Vorteile oder die Nachteile?"

in % Stimmberechtigter



© gfs.bern, Fluglärm, September 2004 (N = 727)

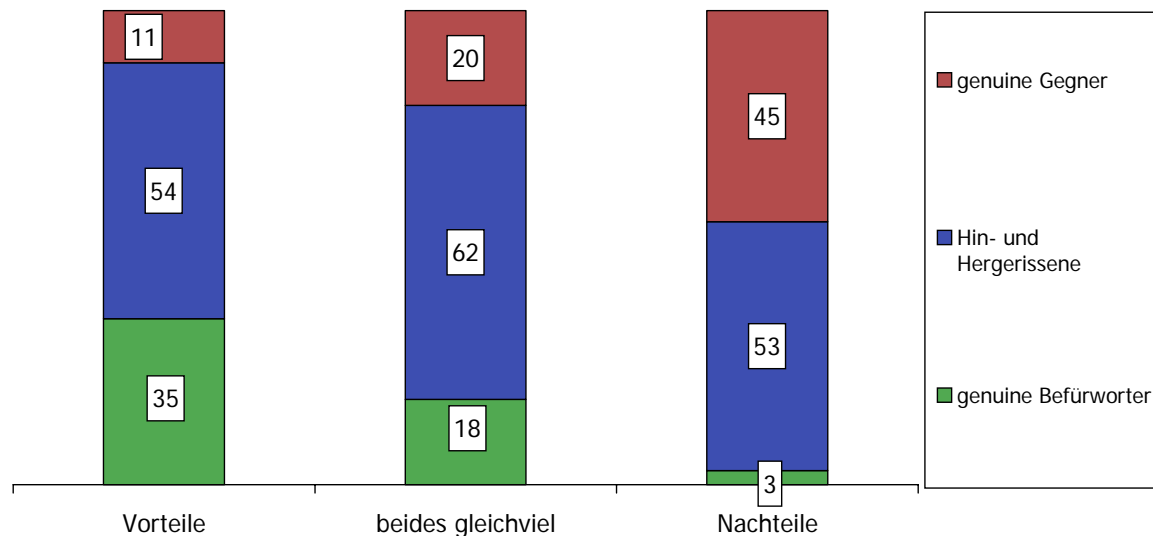
So sprechen sich Befragte mit Wohneigentum überdurchschnittlich gegen den Flughafen aus, während MieterInnen mit einer überdurchschnittlichen Vorteilsbekundung aufwarten. Offensichtlich gibt es also nicht nur einen Zusammenhang zwischen dem individuellen Unwohlsein in der Wohngemeinde und einer Nachteilsverhaftung gegenüber dem Flughafen, sondern auch ein gleicher Zusammenhang zwischen Flughafen und Wohneigentum.

Höchst interessant ist abschliessend ein Vergleich zwischen der Vor-/Nachteilsabschätzung zum Flughafen und der argumentativ verdichteten Meinung zum Flughafen. Wir können mit einem solchen Vergleich aufzeigen, wie stark die Vor-/Nachteilsabschätzung nur ein Gefühl oder wirklich argumentativ untermauert ist:

Beurteilung Nähe Gemeinde zu Flughafen nach Einschätzungsgruppen

"Wenn Sie einmal an alles denken, was heute mit dem Flughafen in der Nähe ihres Wohnortes zusammenhängt: Was überwiegt bei Ihnen persönlich, die Vorteile oder die Nachteile?"

in % Stimmberechtigter



© gfs.bern, Fluglärm, September 2004 (N = 727)

Dabei fällt in allen drei möglichen Einschätzungen ein nicht vernachlässigbarer Teil an argumentativer Inkonsistenz auf. So beobachten wir bei Befragten, welche die Vorteile des Flughafens über die Nachteile stellen, zwar durchaus einen grossen Anteil an Befragten, die auch anhand ihres Argumentationsverhaltens zu den Befürwortern des Flughafens zählen (35%). Allerdings gibt es unter den Vorteilsdominierten auch einen erkennbaren Teil an Personen, die argumentativ die Nachteile überdurchschnittlich herausstreichen, sich bei der Vor-/Nachteilsbewertung aber vorteilsorientiert geben (11%). Diese 11% scheinen dem Flughafen zwar anhand eines Bauchgefühls (noch) positiv gesonnen zu sein, argumentativ aber eigentlich das Gegenteil zu äussern. Gerade bei einer solchen Gruppe ändert sich im "Ernstfall" das Bauchgefühl schnell zu Gunsten der argumentativen Meinung. Deutlich weniger Dissens zeigen auf der anderen Seite Befragte, welche die Nachteile des Flughafens in den Vordergrund stellen. Hier sprechen sich nur gerade 3% mit einem argumentativ positiven Bild gegenüber dem Flughafen aus, während ein deutlich grösserer Teil von 45% die negative Einstellung auch argumentativ richtig untermauert.

In allen drei Einschätzungen zum Flughafen fallen aber auch der jeweils mehrheitliche Anteil an Hin- und Hergerissenen auf. Während er bei Befragten, die sowohl Vor- als auch Nachteile gleichermaßen gewichten als folgerichtig gelten mag, weisen aber auch die Befragten mit Vorteilsdominanz (54%) resp. Nachteilsdominanz (53%) mit einem solchen auf. Offenbar ist die Einschätzung zu Vor- oder Nachteilen mehrheitlich auf schwachen Beinen. Gerade Befragte, die jetzt noch die Vorteile in den Vordergrund rücken, dabei aber auch die Nachteile sehen, verändern ihre Einschätzung schneller, als die bei Befragten der Fall ist, die nur Vorteile orten. Gleiches gilt umgekehrt natürlich auch für die hin- und hergerissenen Nachteilsorientierten.

2.2.5. Zwischenbilanz

Die Stimmberechtigten aus den Gemeinden Männedorf und Stäfa sind mit ihrer Wohngemeinde hochzufrieden. Gerade mal 6% äussern eine gegenteilige Sicht. Damit wird schon vor einer vertieften Betrachtung der Fluglärmproblematik klar: Aus der Situation in der eigenen Wohngemeinde heraus entsteht keineswegs ein existenzieller Leidensdruck, der nach Veränderung in der Wohngemeinde schreit.

Nichts desto trotz wird die eigene Umgebung durchaus auch kritisch hinterfragt. So erweist sich gerade der nahe Flughafen nicht nur als Hort des Glücks, sondern ebenso behaftet mit Fluglärm, Umweltgefährdung und Wertverlust von Wohneigentum. Gesehen werden beide Seiten gleichermaßen.

So erstaunt es auch nicht, dass der Flughafen nicht für alle in dominanter Weise mit Vorteilen behaftet ist. In etwa gleich viele Befragte betonen vermehrt die Vor- oder die Nachteile, und nicht vernachlässigbare 24% können eine solche Einschätzung nicht vornehmen. Dass es durchaus einen Zusammenhang zwischen individuellem Wohlbefinden und dem Flughafen gibt, lässt sich hier auch zeigen: So sind Befragte mit Wohneigentum und Befragte, die mit der Wohngemeinde unzufrieden sind, auch überdurchschnittlich unzufrieden mit dem Flughafen. Allerdings konnten wir auch festhalten, dass die Einschätzung argumentativ nicht immer untermauert ist. So gibt es gerade bei Befragte mit einer geäusserten Vorteilsdominanz eine gewichtige Gruppe, die den Flughafen argumentativ eigentlich eher negativ besetzt.

2.3. Der individuelle Handlungsbedarf

Aufgrund dieser Einstellungen entscheiden die Stimmberechtigten der beiden Gemeinden in einem nächsten Schritt, ob und wie sie auf den Fluglärm reagieren wollen. Wir unterscheiden dabei Reaktionen auf drei verschiedenen Ebenen: Die Einstellungsveränderung, das Informationsverhalten und die eigentliche Verhaltensänderung. Alle drei Punkte sollen in diesem Kapitel beleuchtet werden.

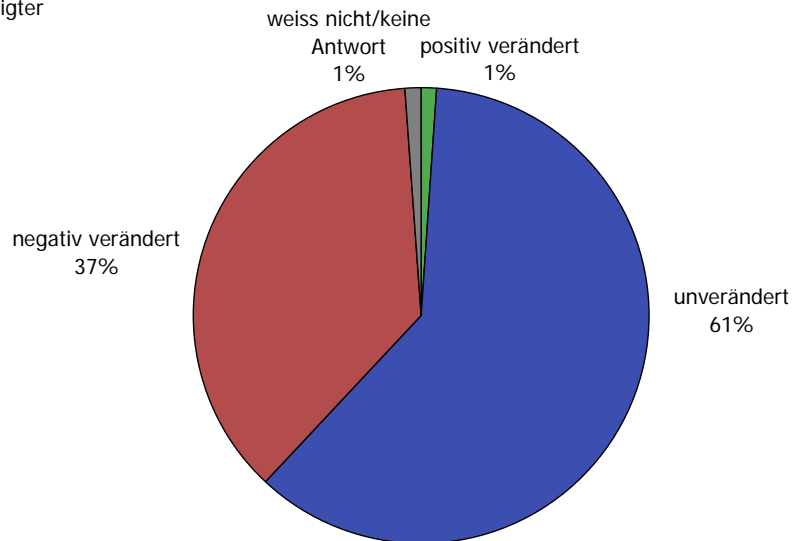
2.3.1. Änderungen in der Einstellung

Die offensichtlichste Änderung auf eine verstärkt gewichtig werdende Problematik ist die Einstellungsänderung. Verändert sich die individuelle Bewertung eines Problems, überdenkt man bald auch einmal die eigene Einstellung und passt sie gegebenenfalls solchen neuen Umständen an. Eine solche Entwicklung können wir in erkennbarem Masse auch rund um die Einstellung zum Flughafen beobachten:

Einstellungsveränderung Fluglärmproblematik

"Hat sich Ihre Einstellung gegenüber dem Flughafen durch die Fluglärmproblematik verändert?
Sagen Sie mir bitte, ob ihre Einstellung gegenüber dem Flugverkehr positiver oder negativer wurde,
oder ob sie unverändert blieb?"

in % Stimmberechtigter



© gfs.bern, Fluglärm, September 2004 (N = 727)

37% aller Befragten haben nämlich ihre Einstellung gegenüber dem Flughafen verändert, und zwar ins Negative. Auch wenn eine mehrheitliche Gruppe von 61% eine solche Einstellungsänderung nicht mitgemacht zu haben scheint und nach wie vor eine unveränderte Einstellung gegenüber dem Flughafen hat, ist erstgenannte Gruppe bemerkenswert. Die Fluglärmproblematik scheint die Stimmberechtigten aus den beiden Gemeinden also zu bewegen, und dies sicher nicht in einem unerheblichen Umfang.

Die veränderte Einstellung folgt dabei denjenigen Merkmalsgruppen, die sich schon in der Vor-/Nachteilsabschätzung gegenüber dem Flughafen ausgesprochen haben. So haben Personen über 40, Befragte mit Wohneigentum und Personen, die mit ihrer Wohngemeinde unzufrieden sind, ihre Einstellung überdurchschnittlich ins Negative verwandelt. Befragte mit Unzufriedenheit mit der eigenen Wohngemeinde tun dies sogar mehrheitlich (67%).

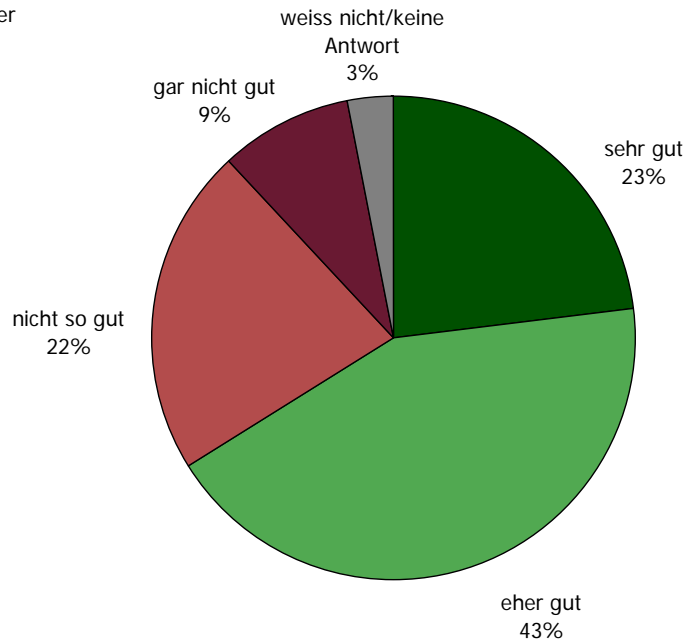
2.3.2. Das Informationsverhalten

Auf den Fluglärm kann man nicht nur mit einer veränderten Einstellung reagieren, sondern auch eine Stufe proaktiver. So zeigt auch der Wissensstand und der Wissensbedarf, wie stark ein Thema in einer Gesellschaft am "brodeln" ist.

Informiertheit Fluglärm

"Wie gut informiert fühlen Sie sich, wenn es um Fragen von Fluglärm geht? Fühlen Sie sich sehr gut informiert, eher gut informiert, nicht so gut informiert, oder gar nicht gut informiert?"

in % Stimmberechtigter



© gfs.bern, Fluglärm, September 2004 (N = 727)

Als erste Messung mag die Informiertheit dienen. 66% aller Befragten geben sich in dieser Frage mehr oder weniger informiert, während deutlich minderheitliche 31% dies nicht so einschätzen. Die Fluglärmproblematik ist offensichtlich ein Thema, bei dem sich die Befragten informativ gut bedient fühlen.

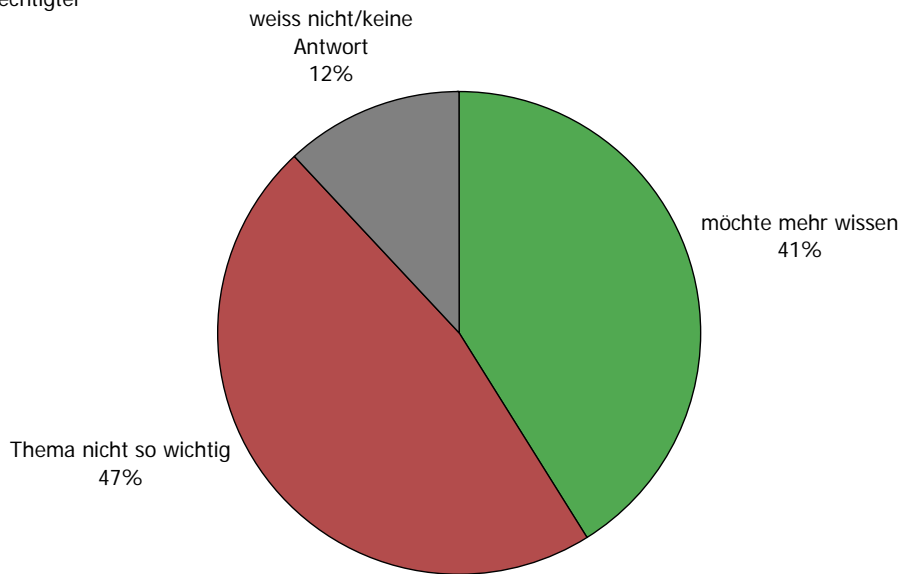
Die Informiertheit folgt dabei, wie bei direkt erlebbaren und weit verbreitete Betroffenheit auslösende Themen, nicht der sonst üblichen Unterscheidung entlang schlechter Gebildeten, sondern entlang der negativen Betroffenheit. Wer den Flughafen in dominanter Weise mit Nachteilen verbindet, fühlt sich zum Fluglärm auch überdurchschnittlich schlecht informiert. Allerdings machen auch hier die schlechter Informierten nur minderheitliche 38% aus.

Die Fluglärmproblematik ist in den Köpfen der Stimmberechtigten aus den beiden Gemeinden also präsent – mehrheitlich fühlen sich die Befragten gut informiert. Der Wissensstand an sich ist aber noch keine Reaktion auf eine bestimmte Einstellung reagieren kann. Über eine solche Aktion gibt uns in einem nächsten Schritt der Wissensbedarf Aufschluss:

Informationsbedürfnis Fluglärm

"Möchten Sie mehr wissen zu Fragen des Fluglärms, oder ist Ihnen dieses Thema nicht so wichtig?"

in % Stimmberechtigter



© gfs.bern, Fluglärm, September 2004 (N = 727)

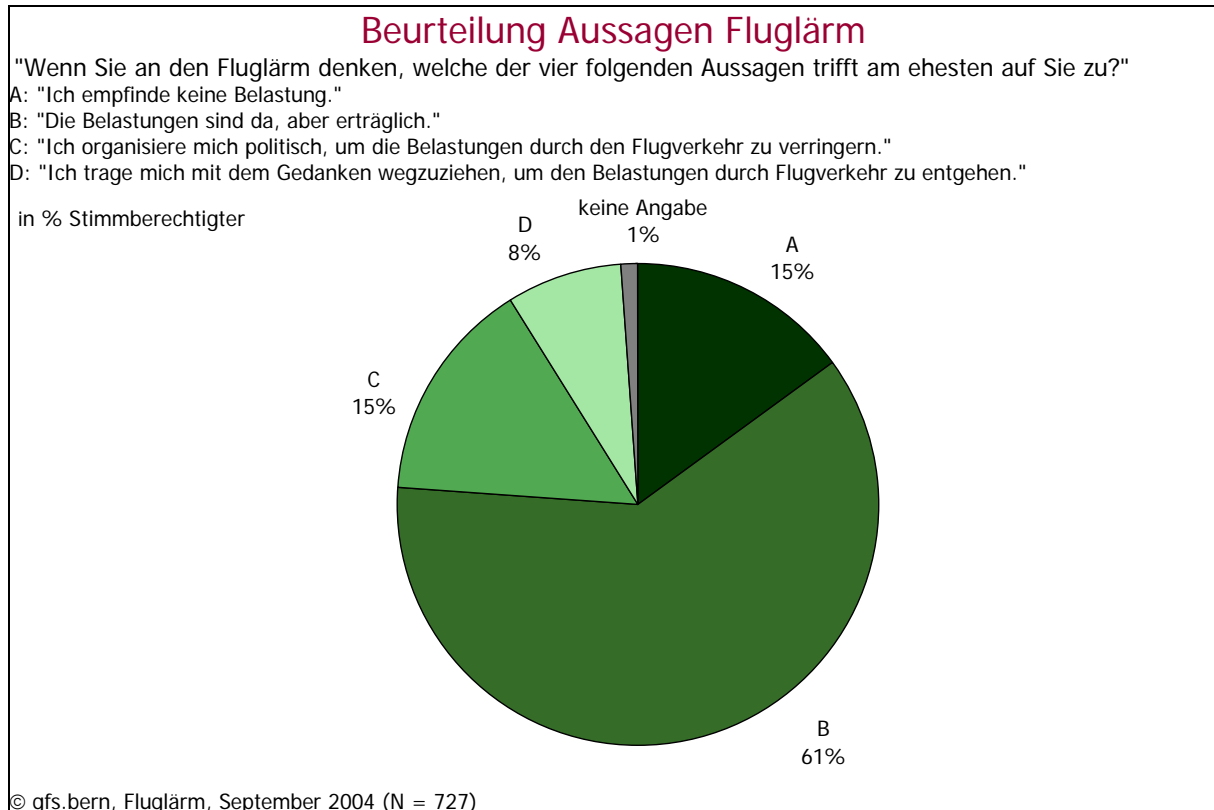
Trotz der schon mehrheitlich vorhandenen Informiertheit wünscht sich ein gewichtiger Teil der Stimmberechtigten aus beiden Gemeinden ein Mehr an Informationen. Damit haben die Stimmberechtigten nicht schon viele Informationen, sie wollen sogar noch mehr. Dies mag als deutlicher Fingerzeig dafür dienen, dass die Fluglärmproblematik aktuell alles andere als erschöpfend erklärt, geschweige denn gelöst ist.

Allerdings gilt diese Einschätzung auch nicht für alle. Eine fast ebenso grosse Gruppe von 47% fühlt sich mit dem jetzigen Wissensstand genügend informiert und wünscht sich in dieser Frage keine weiteren Informationen. Trotz dem gewichtigen Wunsch nach Informationen ist es also keineswegs so, dass ein solcher Bedarf flächendeckend ist, er erscheint im Vergleich zu anderen politischen Themen nur überdurchschnittlich ausgeprägt und zeigt damit, dass die Problematik für viele Leute ein ungelöster Teil des Alltags ist.

Es erstaunt dabei auch nicht, dass der Informationsbedarf nicht zuletzt auch abhängig ist vom Grad der Betroffenheit mit Fluglärm. Wer mit seiner Wohngemeinde unzufrieden ist, selber Wohneigentum besitzt oder sich in Sachen Fluglärmproblematik schlecht informiert fühlt, wünscht sich auch überdurchschnittlich ein Mehr an Informationen. Der Informationsbedarf ist damit eine zweite mögliche Reaktion auf eine negative Betroffenheit durch Fluglärm.

2.3.3. Die Verhaltensänderung

Die offensichtlichste Möglichkeit, einer veränderten Einstellung aktiv zu begegnen, ist die Änderung des Verhaltens:



Diese Stufe hat die individuelle Handlungsbereitschaft rund um die Fluglärmproblematik offensichtlich noch nicht erreicht. Der grösste Teil empfindet entweder keine Belastung durch den Fluglärm (15%) oder stuft die Belastung im Bereich des Erträglichen ein. Nur gerade 23% wollen in einem handlungsorientierten Sinn dagegen vorgehen, sei dies durch politisches Engagement (15%) oder sogar durch Wegziehen (8%). Damit sind eigentliche Verhaltensänderungen auf dieser Stufe aktuell ein Mittel für deutliche Minderheiten. Einstellungsänderung oder Informationsbedarf scheinen zum jetzigen Zeitpunkt erkennbar mehr das Handeln gegenüber der Fluglärmproblematik zu bestimmen.

Allerdings ist dieser Wille zur individuellen Handlungsbereitschaft bei einzelnen Merkmalsgruppen erheblich stärker ausgeprägt. Befragte mit einer Nachteilsdominanz gegenüber dem Flughafen zeigen sich grundsätzlich handlungsbereiter. 43% aller Personen aus dieser Gruppen äussern entsprechend Handlungsbereitschaft, sie dies in Form von politischem Engagement (27%), oder sei dies in Form von Wegzug aus der Wohngemeinde (16%). Befragte, die in ihrer Wohngemeinde unzufrieden sind, äussern eine deutlich höhere Bereitschaft zum Wegzug (20%), während Wohneigentümer überdurchschnittlich politisches Engagement ergreifen wollen.

2.3.4. Die Zwischenbilanz

Die Befragten aus den Gemeinden Männedorf und Stäfa haben nicht nur eine polarisierte Einstellung gegenüber dem Flughafen und dem Fluglärm, sie signalisieren auch auf verschiedenen Ebenen Bereitschaft, diese Einstellung in Verhaltensänderungen umzusetzen. Ein gewichtiger Informationsbedarf trotz hoher Informiertheit und eine gewichtig vorhandene Einstellungsänderung mögen hier als Zeichen dienen.

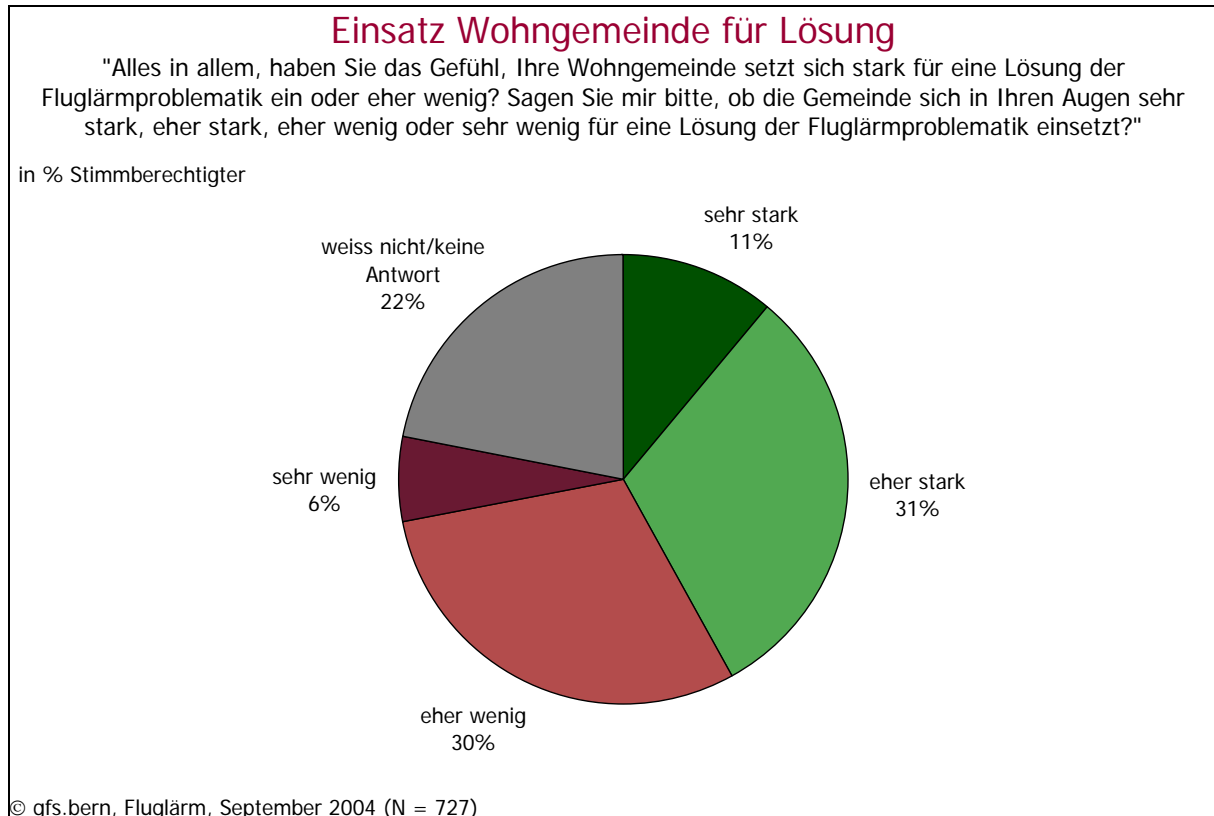
Der Verhaltensänderung sind zum jetzigen Zeitpunkt aber auch Grenzen gesetzt. Nur gerade 23% wollen die Fluglärmproblematik auch durch eine individuelle Handlungsbereitschaft (politisches Engagement, Wegzug) angehen, der grösste Teil der Befragten scheint immer noch bereit, den Fluglärm zu dulden. Auch wenn die Handlungsbereitschaft in diesem Punkt auf den ersten Blick klein wirkt, ist sie doch auf den zweiten Blick keineswegs vernachlässigbar: Immerhin jeder Vierte will dem Fluglärm durch individuelle Handlungen aktiv begegnen, und bei stärker Betroffenen steigt dieser Wille erheblich an.

2.4. Die Vorgehensweise der Gemeinden

Die individuelle Reaktion auf die Fluglärmproblematik ist aber nur eine Möglichkeit der Reaktion. Eine andere ist die Delegation der Handlungsmacht an die Gemeinde. Wir analysieren in einem letzten Schritt, wie diese Delegation aus bisheriger Sicht beurteilt wird, resp. *welche* entsprechenden Schritte seitens der Gemeinde *wie stark* Akzeptanz finden.

2.4.1. Die Akzeptanz der Vorgehensweise

Der Einsatz der eigenen Wohngemeinde für eine Lösung der Fluglärmproblematik wird grundsätzlich wahrgenommen:



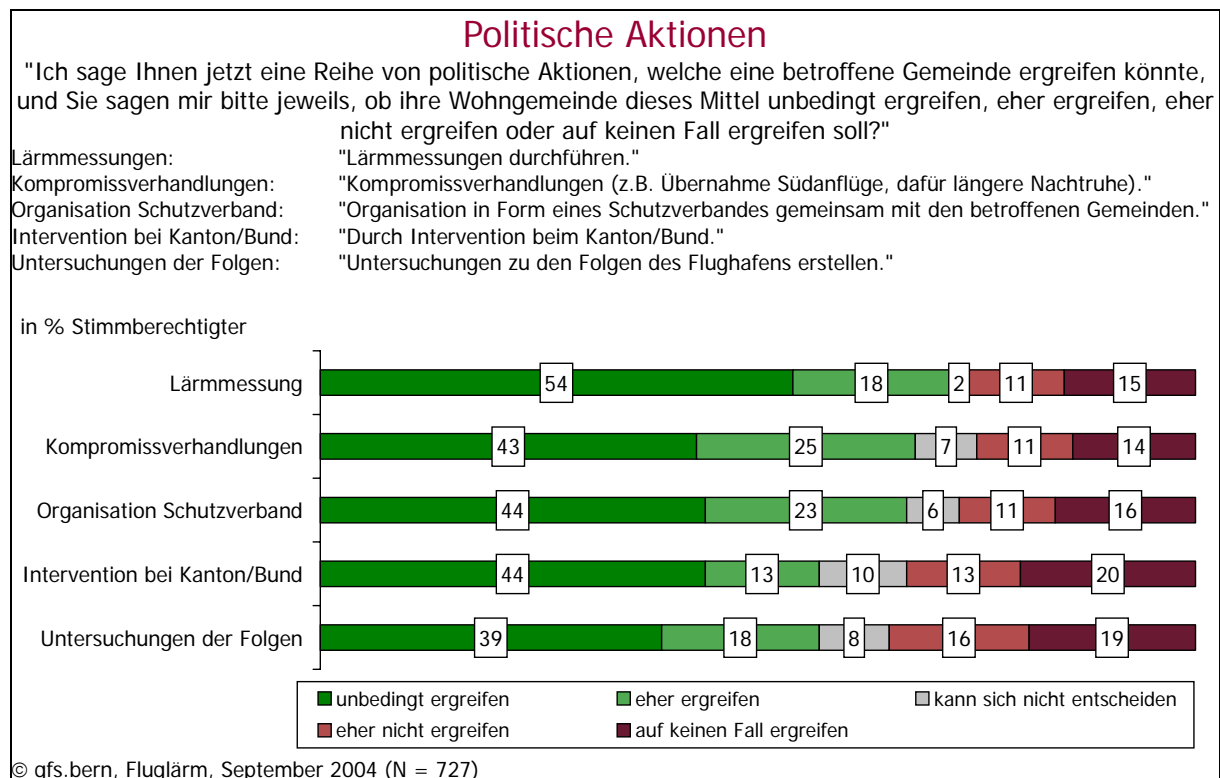
78% aller Befragten können die entsprechende Arbeit der Gemeinde beurteilen und zeigen damit, dass sie Kenntnis über diese Gemeindefunktion haben. Nur gerade minderheitliche 22% können dies so nicht. Dieses Wissen ist dabei in allen beobachteten Merkmalsgruppen mehrheitlich. Einzig Befragte in Mietverhältnissen (28%), sowie Befragte, die sich gegenüber der Fluglärmproblematik an sich schlecht informiert fühlen (28%), zeigen auch eine überdurchschnittliche Unkenntnis über solche Gemeindefunktion.

Auf der anderen Seite ist die Kenntnis über die Gemeindefunktion aber keineswegs einseitig bewertet. In etwa gleich grosse Gruppen gehen davon aus, dass sich die eigene Wohngemeinde stark oder wenig einsetzt. Erstgenannte ist mit 42% leicht grösser als letztgenannte (36%). Keine der beiden Lager kann also eine Mehrheit hinter sich verbuchen. Der perzipierte Einsatz der Gemeinden rund um die Fluglärmproblematik ist also durchaus unterschiedlich – für die einen stark, für die anderen schwach. Dabei kann man „stark“ durchaus mit „gut“ gleichsetzen und damit festhalten, dass der Mitteleinsatz der Gemeinde für rund 36% aller Stimmberechtigten noch nicht optimal ist. Allerdings muss auch sofort relativierend beigefügt werden, dass gerade Befragte, die sich in Sachen Fluglärm schlecht informiert fühlen, auch überdurchschnittlich davon ausgehen, dass die Gemeinde wenig für die Lösung der Fluglärmproblematik leistet. Diese Einstellung könnte also durchaus auch daher rühren, dass die Arbeit der Gemeinde zu wenig bekannt ist. Es erstaunt schlussendlich nicht, dass die Einschätzung einer zu wenig tätigen Gemeinde auch bei Befragten mit negativen Gefühlen gegenüber

ihrer Wohngemeinde sogar mit einer deutlichen Mehrheit geteilt wird. Gerade bei diesen Befragten ist der individuelle Leidensdruck offensichtlich so hoch, dass der Gemeindeeinsatz bei weitem nicht genügt.

2.4.2. Die Akzeptanz des Instrumentariums

Dabei stossen fünf gemeindeseitigen Instrumente auf eine mehrheitliche Zustimmung:



72% aller Befragten wünschen sich eine Gemeinde, die Lärmmessungen durchführt, zwei Drittel erwarten einen solchen Einsatz sogar unbedingt. Nur gerade 26% können sich einem solchen Begehren nicht anschliessen, marginale 2% keine entsprechende Beurteilung abgeben. Damit erscheinen die Lärmmessungen als relativ unumstrittenes Instrumentarium, bei dem sogar eine Mehrheit sich einen unbedingten Einsatz wünscht. Dabei wollen vor allem Befragte, die sich schlecht informiert fühlen oder gegenüber dem Flughafen primär nachteilbehaftet sind, einen überdurchschnittlichen Einsatz solcher Mittel. In keiner der beobachteten Merkmalsgruppen ist der Wunsch nach einem gemeindeseitigen Einsatz nicht mehrheitlich ausgeprägt.

Mit leicht geringerer Zustimmung aber ebenfalls mehrheitlich wünschen sich die Befragten die Gemeinde auch als Akteur in Kompromissverhandlungen. 68% aller Befragten äussern sich so, während 25% dem entgegen sprechen. Auch hier können sich nur marginale 7% keine Meinung bilden. Diese Forderung zieht sich ebenso konsensual durch alle Merkmalsgruppen und weist auch bei den klassisch flughafenkritischen Gruppen keine andere Ausprägung auf.

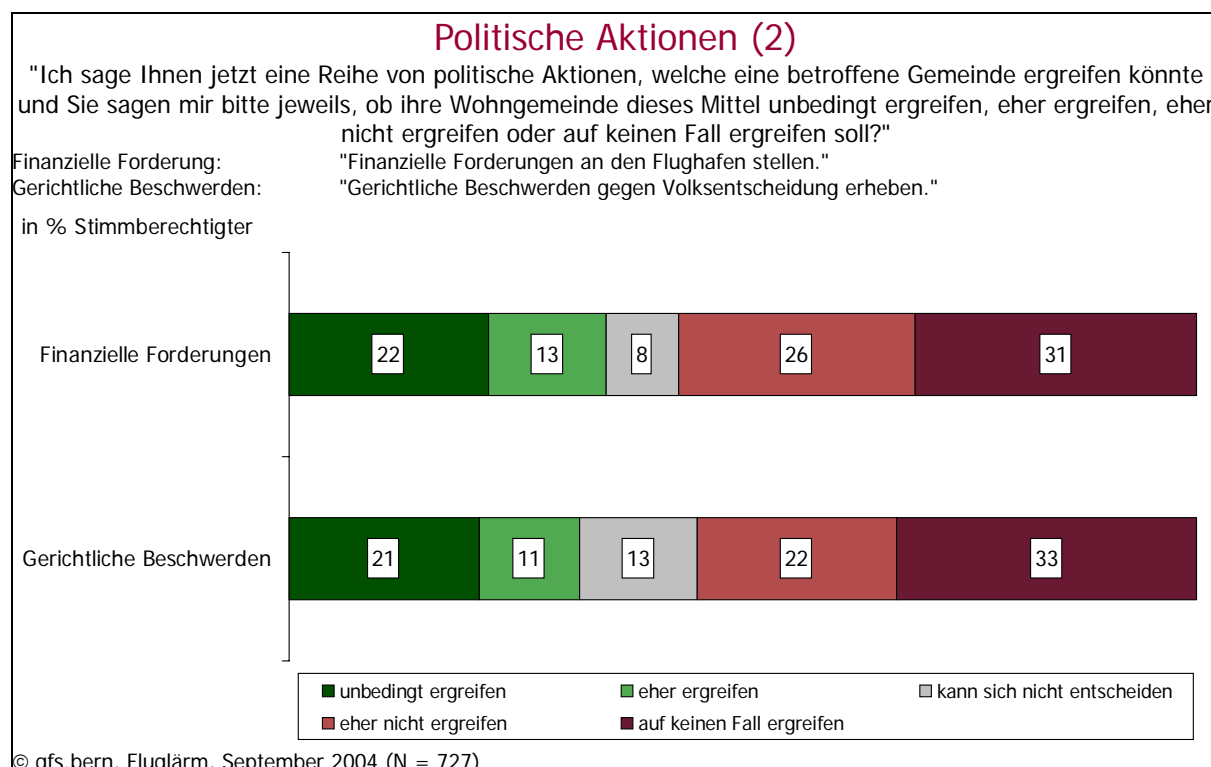
Vergleichbar unumstritten ist die Forderung, dass sich die eigene Wohngemeinde mit anderen Gemeinden zu einem Schutzverband organisiert. 68% sehen hier eine Gemeindeaufgabe, was ein weiteres Mal minderheitliche 17% abstreiten. Diese

Forderung stösst bei den Flughafenkritikern oder Schlechtinformierten auf überdurchschnittliche Zustimmung.

Mehrheitlich zustimmend aufgenommen wird auch die Forderung, dass die Gemeinde in dieser Frage bei Kantonen oder sogar auf Bundesebene intervenieren soll, wenn auch die Zustimmung mit 57% unter den drei erstgenannten Handlungsanweisungen liegt. Im Gegenzug ist dann auch die Ablehnung mit 33% erkennbar grösser als bisher beobachtet. Offensichtlich wird also auch ein solches Handeln von der Gemeinde mehrheitlich erwartet, wenn auch gerade in dieser Frage eine vergleichbar kritischere Haltung herrscht. Auch diese Handlungsanweisung geniesst im Übrigen überdeutliche Zustimmung bei Flughafenkritischen und schlechtinformierten Personen.

Abschliessend kann auch noch die Forderung, Untersuchungen zu den Folgen des Flughafens anzustellen, mit 57% auf eine Mehrheit unter den Befragten zählen. Allerdings verbleibt auch hier ein grösseres, wenn auch minderheitliches Widerstandspotenzial von 35%. Die Forderung ist also beliebt, dabei aber nicht unumstritten. Deutlich unumstrittener ist die Ausprägung auf der Ebene einzelner Merkmalsgruppen: so zeigen sich alle untersuchten Subgruppen mehr oder weniger im nationalen Mittel positioniert

Die Befragten äussern auf der anderen Seite gegenüber 2 Handlungsanweisungen mehrheitliche Ablehnung:



Mehrheitlich nicht als Gemeindeaufgabe erkennen die Befragten das Stellen von finanziellen Forderungen an den Flughafen. Nur minderheitliche 35% wünschen sich hier ein Mitwirken der Gemeinde, während mehrheitliche 57% davon absehen. Auch wenn sich hier nur Minderheiten im Sinne finanzieller Forderungen aussprechen, heisst dies noch lange nicht, dass solche keine Mehrheit hinter sich hätten. Es bedeutet nur, dass nicht die Gemeinde Akteur in solchen Forderungen spielen soll. So gesehen

erstaunt es auch nicht, wenn die Forderung nach finanziellem Ausgleich auch bei Wohneigentümer nicht mehrheitlich ausgeprägt ist – gerade diese Gruppe scheint sich dieses Mittel auf individueller Ebene offen halten und nicht an die Gemeinde abtreten zu wollen. Nichts desto trotz sehen Befragte mit Nachteileinschätzung gegenüber dem Flughafen dieses Mittel in Gemeindehand überdurchschnittlich oft.

Ebenfalls auf keine Mehrheit kann schlussendlich die Forderung nach gemeindeseitiger Intervention hin zur gerichtlichen Korrektur von Volksentscheidungen rund um den Flughafen zählen. Auch hier sprechen sich minderheitliche 33% dafür und mehrheitliche 55% dagegen aus. Offensichtlich wünscht man sich auch in diesem Punkt nicht die Gemeinde als Akteur. Nichts desto trotz ist der gemeindeseitige gerichtliche Rekurs gegen Volksentscheide bei Wohneigentümern und Befragt mit kritischer Haltung gegenüber dem Flughafen überdurchschnittlich geteilt – allerdings auch hier nicht mehrheitlich.

2.4.2. Die Zwischenbilanz

Grundsätzlich wird die Rolle der Gemeinden innerhalb der Fluglärmproblematik hochgradig wahrgenommen. Nur gerade 20% nehmen die Gemeinden in dieser Funktion nicht wahr und können sich auch kein entsprechendes Urteil bilden. Allerdings heisst diese äusserst breite Wahrnehmung aber keineswegs, dass die die Arbeit der Gemeinde in diesem Bereich auch einstimmig gutgeheissen wird. In etwa gleich viele Personen gehen davon aus, dass die Gemeinde sich stark engagiert, wie auch festgehalten wird, dass eine gemeindeseitige Intervention eher wenig weit geht. Auch wenn die Zufriedenheit mit den gemeindeseitigen Interventionen erkennbar da ist, gibt es doch eine Gruppe, die sich ein Mehr an Intervention aus dieser Richtung vorstellen könnte.

Relativ unumstritten ist auf der anderen Seite das erwünschte Instrumentarium. Lärmmessungen, Kompromissverhandlungen, Schutzverbände, Intervention an politisch übergeordneter Ebene und das Untersuchung der Folgewirkung vom Flughafen sind dabei mehrheitlich erwünscht, finanzielle Forderungen und gerichtliches Vorgehen gegen Volksentscheide ebenso mehrheitlich unerwünscht.

3. Die Synthese

Dass Fluglärm existiert und dass er ein Ärgernis sein kann, ist schon vor dieser Studie flächendeckend bekannt. Es war deshalb auch keineswegs Ziel dieser Studie, einen solchen Sachverhalt einmal mehr aufzuzeigen. Vielmehr geht die Studie schon einen Schritt weiter. Wir wollten aufzeigen, inwiefern der Fluglärm auf die Stimmberechtigten der Gemeinden Männedorf und Stäfa wirkt, und welche Erwartungen resp. Handlungsanweisungen daraus erwachsen. Diese Fragestellung und die vorliegenden Resultate lassen sich zu vier Thesen verdichten, welche die weitere Diskussion durch den Auftraggeber vorbereiten und begleiten sollen:

These 1:

Die Stimmberechtigten der beiden Gemeinden Männedorf und Stäfa weisen in ihrer Wohngemeinde keinen existenziellen Leidendruck auf, der in eminenter Weise nach Veränderungen schreien würde.

Die Stimmberechtigten in beiden Gemeinden geben sich mit ihrer Wohngemeinde hochgradig zufrieden, nur marginale Gruppen äussern das Gegenteil. Die Fluglärmproblematik trifft damit auf grundsätzlich zufriedene Leute, die zumindest bisher den Lärm nicht in einen erhöhten Leidensdruck übersetzen und mit ihrer Wohngemeinde unzufrieden sind. Dass dieser Effekt aber durchaus eintreten könnte, zeigt sich nicht zuletzt an den marginal ausgeprägt Unzufriedenen. Gerade diese Gruppe ist nämlich nicht nur mit ihrer Wohngemeinde unzufrieden, sondern dezidiert auch mit dem Flughafen und mit der aktuellen Fluglärmsituation. In dieser Gruppe findet sich auch der höchste Anteil an handlungswilligen Personen – in keiner anderen Gruppe ist der Wille zum Wegzug aus der Gemeinde vergleichbar hoch. Somit zeigt sich durchaus ein Zusammenhang zwischen Einstellung gegenüber dem Fluglärm und der Zufriedenheit in der Wohngemeinde. Die Vermutung liegt nahe, dass es eher der Fluglärm ist, der die Unzufriedenheit mit der Wohnsituation bewirkt, als andersherum. Die Tatsache, dass diese Zufriedenheit in den meisten Fällen ungebrochen erscheint, mag als erstes Zeichen dafür dienen, dass die Fluglärmproblematik (noch) nicht die Stufe eines existenziellen Problems erreicht hat.

These 2:

Bei der Beurteilung des Flughafens trifft wirtschaftlicher Nutzen auf individuelle Risiken. Komprimiert führen diese Argumentationslinien zu einer ambivalenten Beurteilung des Flughafens

Unabhängig von der fast lückenlosen Zufriedenheit mit ihrer Wohngemeinde nehmen die Befragten den Verursacher von Fluglärm höchst reflektiert wahr. Der Flughafen hat dabei nicht nur einen grossmehrheitlichen positiven Ruf als Garant von wirtschaftlichen Vorteilen, sondern ist ebenso mehrheitlich negativ geprägt als Lieferant von Lärm, Wertverlust an Wohneigentum und Umweltbelastung. Beide Seiten werden stark wahrgenommen und keine marginalisiert. Es erstaunt daher auch nicht, dass der Flughafen ambivalent beurteilt wird: In etwa gleich grosse Gruppen stellen die Vorteile in den Vordergrund oder zeigen ein nachteilsorientiertes Bild. Auch wenn die Gruppe der Nachteilsorientierten keine Mehrheit ausmacht, ist sie doch bemerkenswert: Immerhin jeder Dritte verbindet den Flughafen Zürich aktuell mehr mit Nachteilen als

Vorteilen. Ob diese Gruppe durch die aktuelle Fluglärmsituation grösser wurde, ist ohne frühere Umfrageforschung schwer festzuhalten. Immerhin gibt rund jeder Dritte der Befragten an, dass sich seine Einstellung gegenüber dem Flughafen durch den Fluglärm negativ verändert hat. Eine Erkenntnis, die in dieser Grössenordnung sicher nicht vernachlässigt werden darf.

Es mag hingegen nicht weiter erstaunen, dass gerade Befragte mit Wohneigentum oder mit der Wohngemeinde Unzufriedene überdurchschnittlich nachteilsorientiert sind – spürt die erste Gruppe die individuellen Risiken des Fluglärms anhand des Werteverfalls von Wohneigentum gerade doppelt und beweist die Einstellung Zweiterer einmal mehr, dass offenbar ein Zusammenhang zwischen Unzufriedenheit mit der Wohngemeinde und dem Flughafen existiert. Als verbindendes Element den Fluglärm zu nennen, ist nahe liegend.

These 3:

Die Fluglärmproblematik führt nur bedingt zu individuellem Handlungsbedarf.

Die Einstellung gegenüber dem Fluglärm führt in einem weiteren Schritt tatsächlich zu einem veränderten Handlungsbedarf im Alltag. An erster Stelle steht dabei die schon angesprochene negative Veränderung der Einstellung gegenüber dem Flughafen. Beobachten können wir aber auch einen gewichtigen Bedarf an Informationen zur Problematik, und dies nota bene trotz einer hochgradigen Informiertheit in dieser Frage.

Es zeigt sich aber auch, dass die Einstellung vor allem Aktionsbedarf auf dieser indirekten Ebene auslöst: Der Wunsch sich politisch zu engagieren oder sogar aus der Wohngemeinde auszuziehen ist klar minderheitlich ausgeprägt. Allerdings ist der Wunsch nach direkten Aktionen gegen den Fluglärm nicht zuletzt eine Frage des individuellen Leidensdrucks. Vor allem Wohneigentümer wollen überdurchschnittlich oft politisches Engagement ergreifen, während Unzufriedene mit der Wohngemeinde sogar mit dem Wegzug liebäugeln.

These 4:

Der Einsatz der Gemeinde als Akteur in der Lösung der Fluglärmproblematik wird grossmehrheitlich wahrgenommen, dabei aber ambivalent beurteilt.

Die Tatsache, dass sich die Gemeinden in dieser Frage engagieren, ist für die Stimmberechtigten unumstritten. Nur gerade 22% scheinen davon noch nichts gemerkt zu haben. Unumstritten ist auch der Wunsch der Befragten, dass sich die Gemeinden in dieser Frage auch beteiligen sollen. Ein ganzes Set an gemeindeseitigen Instrumenten rund um Lärmmessungen, Kompromissverhandlungen, Schutzverbände, Interventionen bei Bund und Kanton, sowie Untersuchungen der Folgen des Flughafens werden grossmehrheitlich begrüsst. Umstrittener ist aber die Beurteilung dieser Arbeit aus Sicht der Stimmberechtigten. In etwa gleich grosse Gruppen halten die gemeindeseitige Arbeit für adäquat oder für zu wenig weit greifend. Für eine nicht vernachlässigbare Gruppe könnten hier die Gemeinden also durchaus weitergehen.

Anhang

A1. Das gfs.bern-Forschungsteam

[identität]



URS BIERI

Politikwissenschaftler, Projektleiter
Schwerpunkte: Berufsbildung,
politische Kommunikation, Abstimmungen,
Wahlen, Kampagnenvorbereitung
und -begleitung, Datenbanken,
Prospektivmethoden.

[identität]



CLAUDE LONGCHAMP

Politikwissenschaftler,
Institutsleiter, Verwaltungsrat
Schwerpunkte: Abstimmungen, Wahlen,
Parteien, Europäische Integration,
Technologiepolitik, politische Kultur und
politische Kommunikation, Geschichte
und Methoden der Demoskopie.

[identität]



SILVIA-MARIA RATELBAND-PALLY

Administratorin
Schwerpunkte: Desktop-Publishing,
Visualisierungen, Projektadministration,
Vortragsadministration.

[identität]



STEPHAN TSCHÖPE

Projektassistent
Schwerpunkte: Statistische Datenanalyse,
EDV-Programmierungen,
Hochrechnungen, Visualisierungen.