



Zu teuer, nicht effektiv und zuerst der Tunnel

Schlussbericht

Projektteam

Urs Bieri: Co-Leiter

Alexander Frind: Projektleiter

Edward Weber: Projektleiter

José Kress: Wissenschaftlicher Mitarbeiter

Laura Salathe: Wissenschaftliche Mitarbeiterin

Daniel Bohn: Projektmitarbeiter

Bern, 16. Januar 2020

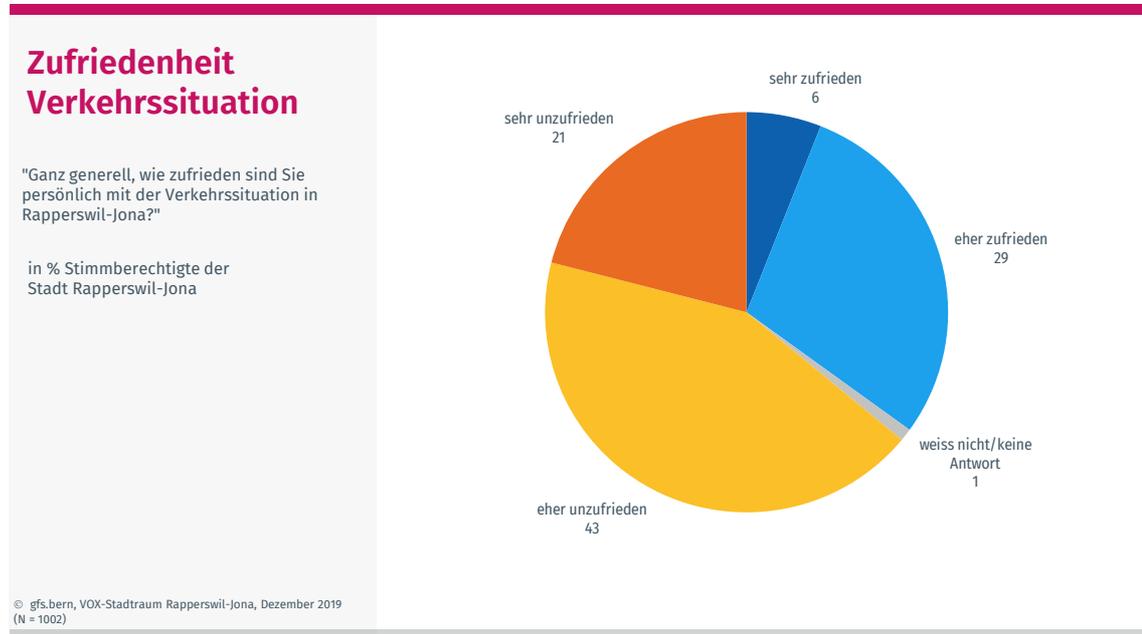
Inhaltsverzeichnis

1	DIE WICHTIGSTEN ERKENNTNISSE	4
2	BEFUNDE	6
2.1	Entscheidungsbasis	6
2.2	Mobilisierungskraft.....	12
2.3	Stimmverhalten	14
2.4	Motivlage	17
2.5	Weiteres Vorgehen	23
3	SYNTHESE.....	27
4	ANHANG	29
4.1	Mandat	29
4.2	Konzept und Fragebogen	29
4.3	Befragung und Stichprobe	31
4.4	Datenanalyse.....	32
4.5	Grafische Aufbereitung.....	32
4.6	gfs.bern-Team	34

1 Die wichtigsten Erkenntnisse

Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger teilen mit den Behörden in ihrer grossen Mehrheit die Ansicht, dass die derzeitige Verkehrssituation nicht zufriedenstellend ist.

Grafik 1



Dass trotz dieser für eine Behördenvorlage zur Neugestaltung des Strassenraumes positiven Ausgangslage, die Vorlage "Stadtraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse" im November 2019 an der Urne scheiterte, liegt an folgenden Punkten:

Das rechtsbürgerliche Lager von SVP- und FDP-Sympathisierenden, die Parteiunabhängigen, sowie generell alle mit einer regierungskritischen Einstellung stimmten mit einer klaren Mehrheit Nein. Aber auch im Mitte-Links-Lager hat die Vorlage keine Mehrheit überzeugt.

Argumentativ sprach dabei aus Sicht der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger relativ wenig für die Vorlage. Lediglich das Argument, dass die Stadtraum-Vorlage Verbesserungen für den ÖV gebracht hätte, findet bei einer klaren Mehrheit des Stimmvolkes Zuspruch. Gegen die Vorlage spricht dagegen eine breite Palette von Argumenten, welche alle von einer Mehrheit des Stimmvolkes geteilt werden: Das Projekt sei zu teuer, löse die Verkehrsprobleme nicht, der zusätzliche Landverbrauch sei unverhältnismässig, die geplante Pflanzung von Bäumen unsinnig, und es solle zuerst über den Stadttunnel entschieden werden. Einige dieser Argumente waren nur bei einem der beiden grossen politischen Lager wirksam. In ihrer Summe legten sie aber die Basis für das klare ablehnende Verdikt des Gesamtstimmvolkes.

Wenig Negatives ist hingegen in Bezug auf die Rolle der Behörden im Abstimmungskampf von den Bürgerinnen und Bürgern zu vernehmen. Für die Meisten wurde von deren Seite weder zu viel, noch zu wenig informiert.

Trotz des klaren Abstimmungs-Neins wünscht sich eine Mehrheit der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger eine Neuaufgabe der Stadtraum-Vorlage. Dabei werden eine Vielzahl von notwendigen Änderungen vorgeschlagen, welche bei einem neuen Anlauf berücksichtigt werden sollen: Am häufigsten wird gefordert, dass zuerst über den Tunnel-Bau entschieden werden soll, dass die Velofahrer und Fussgänger besser berücksichtigt werden und die Busspur von der Velospur getrennt werden soll. Weitere konkrete Änderungswünsche sind ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis, sowie die bessere Berücksichtigung aller Interessen und mehr Mitspracherechte für das Volk.

Grafik 2



Die öffentlich geführte Diskussion zum Kreisel(-verkehr) spielt hingegen in einer solchen Spontanäusserung nur für Einzelne eine Rolle.

Die Ergebnisse der Nachanalyse "Stadtraum-Vorlage Rapperswil-Jona" basieren auf einer repräsentativen Befragung von 1'002 Stimmberechtigten der Stadt Rapperswil-Jona. Die Befragung wurde zwischen dem 9. Dezember und dem 20. Dezember 2019 mittels computerunterstützten Telefoninterviews (CATI) durchgeführt.

2 Befunde

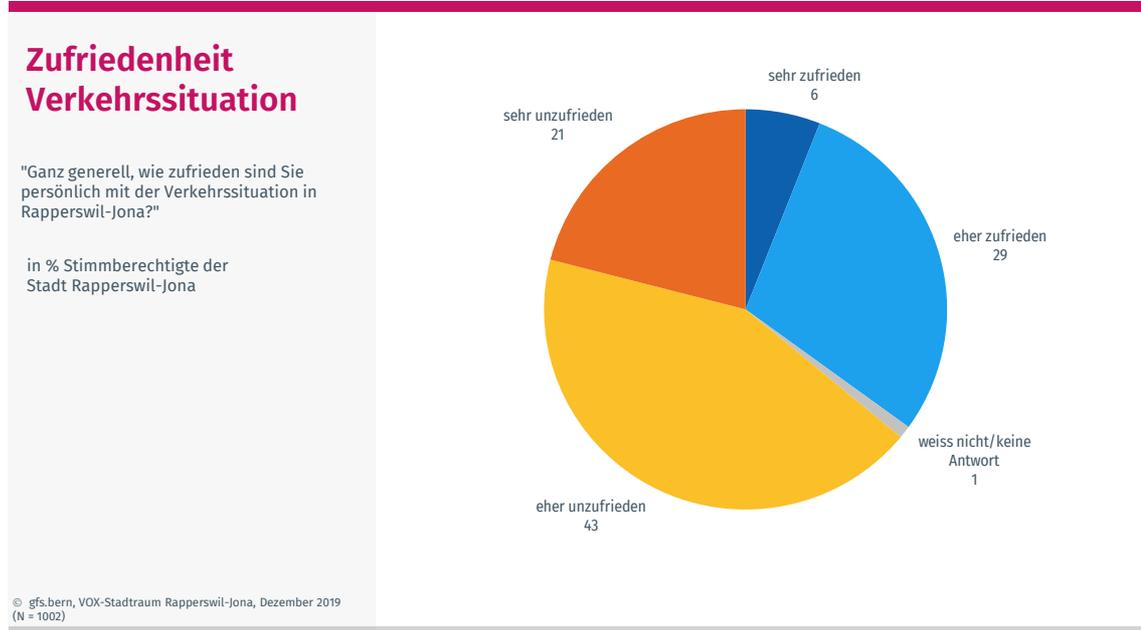
2.1 Entscheidungsbasis



- Es herrscht eine breite Unzufriedenheit mit der gegenwärtigen Verkehrssituation in Rapperswil-Jona: Fast zwei Drittel der Stimmberechtigten sind mit der Situation "eher" oder "sehr" unzufrieden. Dabei wird der Durchgangsverkehr als mit Abstand grösstes Problem wahrgenommen.
- Der Inhalt der Vorlage war für das Stimmvolk meist klar verständlich und die Meinungsbildung zur Vorlage fiel den Stimmberechtigten entsprechend leicht.
- Bei der Kommunikation ist kein wesentliches Verbesserungspotenzial auf der Behördenseite festzustellen: Die Bevölkerung ist mehrheitlich der Meinung, die Behörden hätten in etwa im richtigen Umfang informiert und der Stadtrat gilt auch im Nachgang zur Abstimmung als glaubwürdiger Akteur in Bezug auf die Stadtraum-Vorlage.

Grundsätzlich bauen Entwicklungs- oder Infrastrukturprojekte im Verkehrsbereich in Rapperswil-Jona auf sichtbar vorhandenem Problemdruck auf:

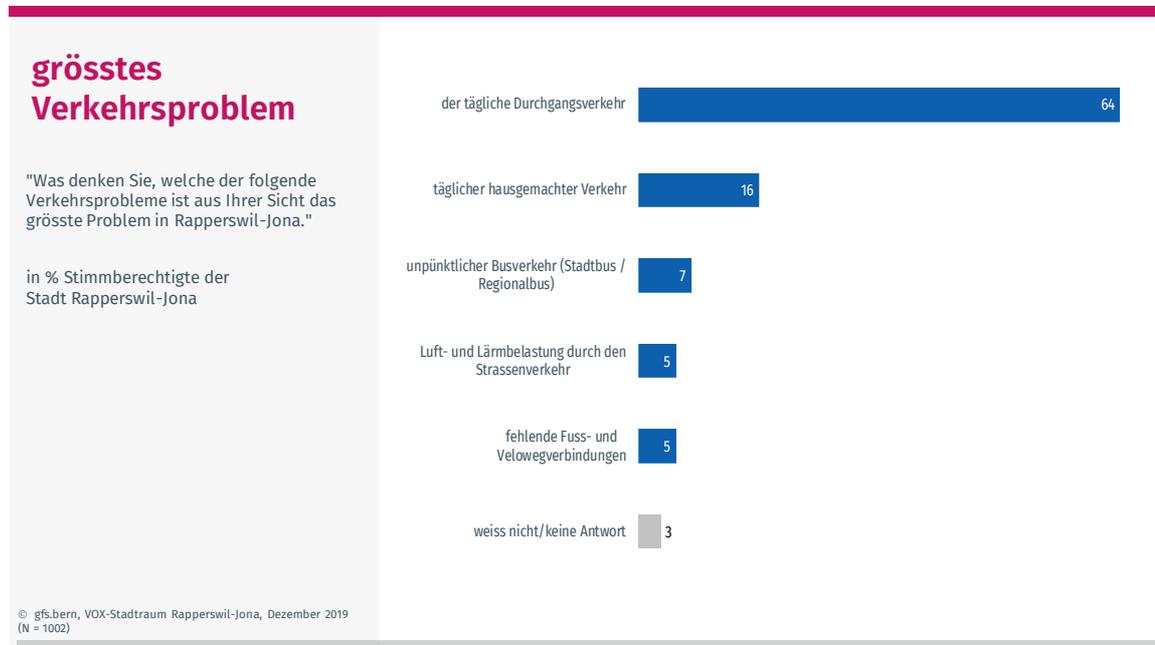
Grafik 3



Mehrheitliche 64 Prozent der Stimmberechtigten sind mit der Verkehrssituation in Rapperswil-Jona mehr oder weniger nicht zufrieden, nur 35 Prozent nehmen die Situation als zufriedenstellend wahr. Ein solcher, mehrheitlicher Problemdruck ist an sich eine gute Basis für eine politische Vorlage, welche Veränderung verspricht. Oder in anderen Worten: Die Vorlage ist nicht deshalb gescheitert, weil die Stimmberechtigten von Rapperswil-Jona das zugrundeliegende Problem nicht wahrnehmen würden.

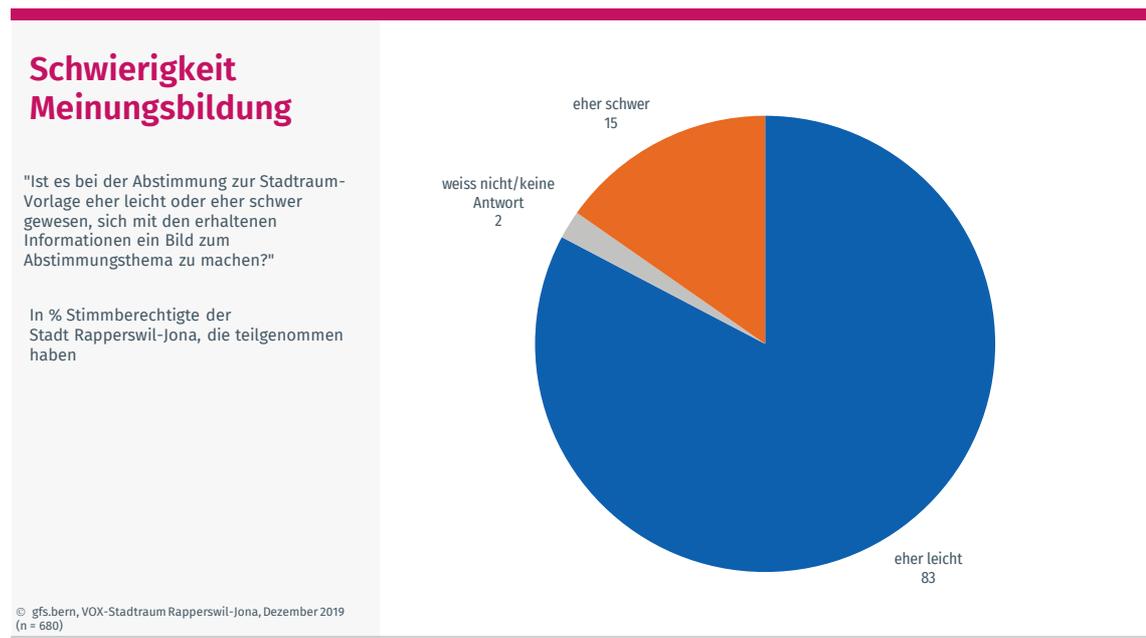
Bezeichnenderweise hat aber die Einschätzung, wie zufriedenstellend die aktuelle Verkehrssituation in Rapperswil-Jona ist, nicht zuletzt auch eine parteipolitische Komponente. So äussern FDP- und SVP-Sympathisierende knapp mehrheitlich Zufriedenheit mit der Verkehrssituation, während wir gerade auf der linksgrünen Seite verstärkt Kritik an der Situation erkennen.

Grafik 4



Inhaltlich wird mit deutlichem Vorsprung der tägliche Durchgangsverkehr als Hauptproblem genannt. Grossmehrheitliche 64% aller Stimmberechtigten aus Rapperswil-Jona stellen einen solchen Bezug her. Der tägliche hausgemachte Verkehr steht deutlich abgeschlagen an zweiter Stelle mit mehr als dreimal weniger Nennungen. Nur am Rande eine Rolle spielen andere Belastungen, sowie Bezüge zum öffentlichen Verkehr oder Langsamverkehr. Bezeichnend ist auch, dass faktisch alle Befragten ein solches Verkehrsproblem nennen können: Auch dies bestätigt deutlich, dass die Verkehrssituation einerseits ein Thema ist, dass man gut aus dem eigenen Alltag heraus beurteilen kann und andererseits die Situation in Rapperswil-Jona ein erhebliches Problem darstellt.

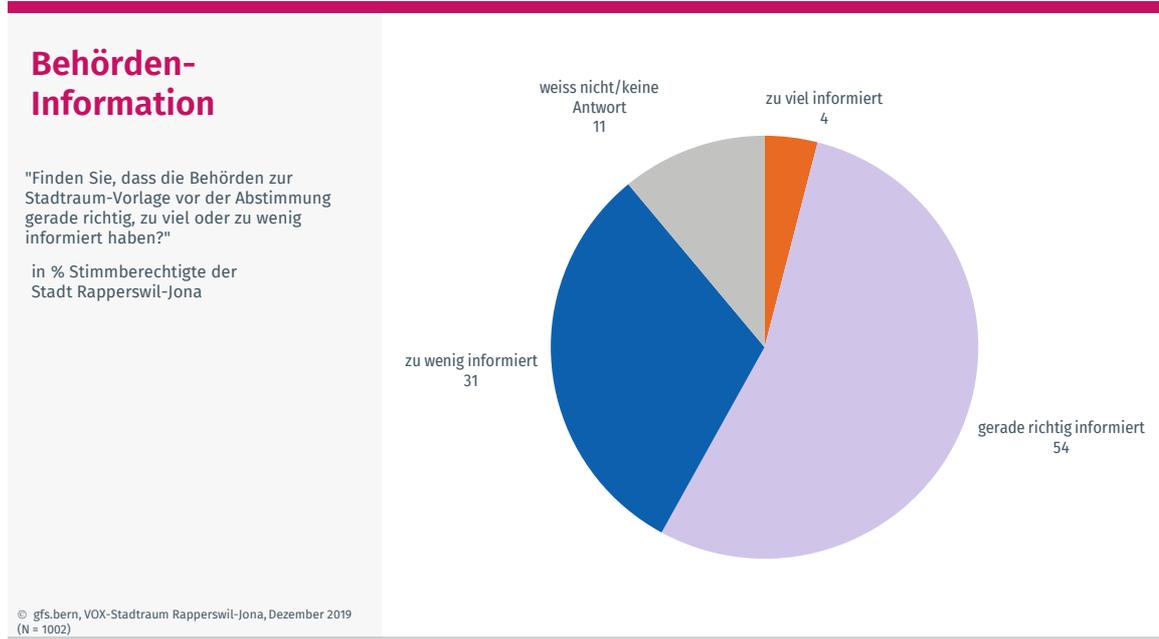
Grafik 5



Wie bei Alltagsthemen üblich, beobachten wir keine nennenswerten Probleme bei der Themenkomplexität. Eine grosse Mehrheit von 83 Prozent der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger empfand die Entscheidungsfindung zur Vorlage als eher leicht, nur 15 Prozent äussern Gegenteiliges. Dies ist ebenfalls zentral: Personen, welche eine Vorlage inhaltlich nur schwer fassen können, nehmen entweder am Urnengang nicht teil oder stimmen aus Unsicherheit für den Status quo und damit gegen eine Reformvorlage. Beides ist hier nicht der Fall: Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von Rapperswil-Jona befanden gegen die Vorlage auf einer informierten Basis. Dies steht im klaren Gegensatz zur "Tunnelabstimmung" von 2011, als es einer Mehrheit von 51 Prozent "eher schwer" gefallen ist, sich mit den erhaltenen Informationen ein Bild zum Abstimmungsthema zu machen.

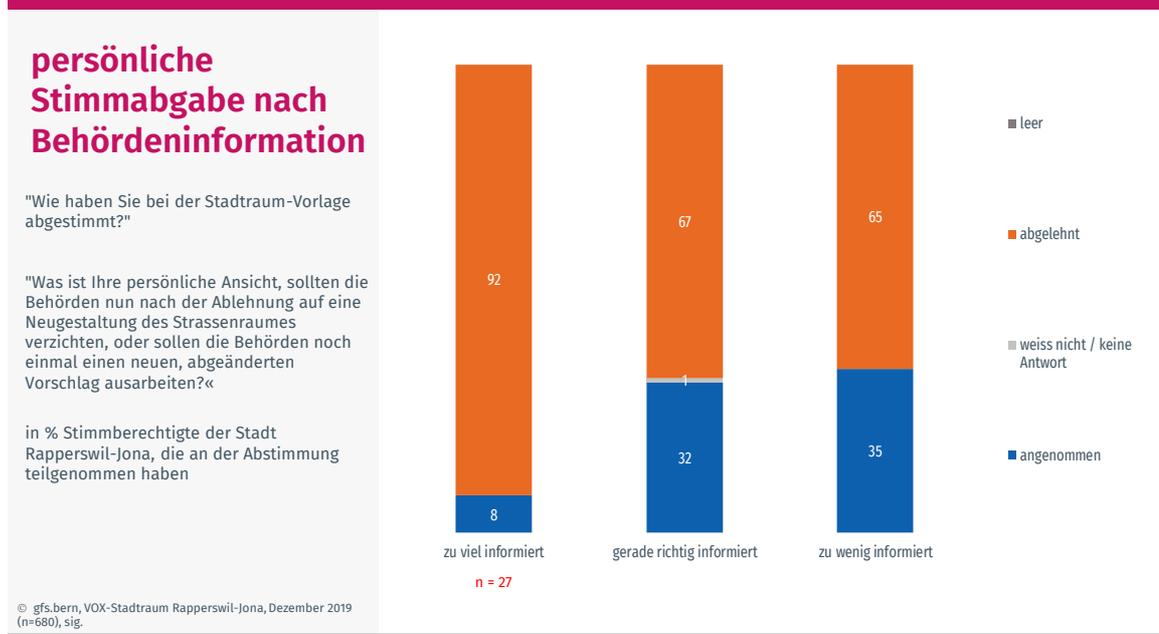
Kein sichtbares Problem zeigt sich auch ganz konkret in Bezug auf die Behördeninformation:

Grafik 6



Mehrheitliche 54 Prozent der Stimmberechtigten erachten die geleistete Informations-tätigkeit der Behörden als gerade richtig, marginale 4 Prozent als zu weitgehend und nur minderheitliche 31 Prozent der Befragten hätten sich mehr Informationen seitens der Behörden gewünscht.

Grafik 7

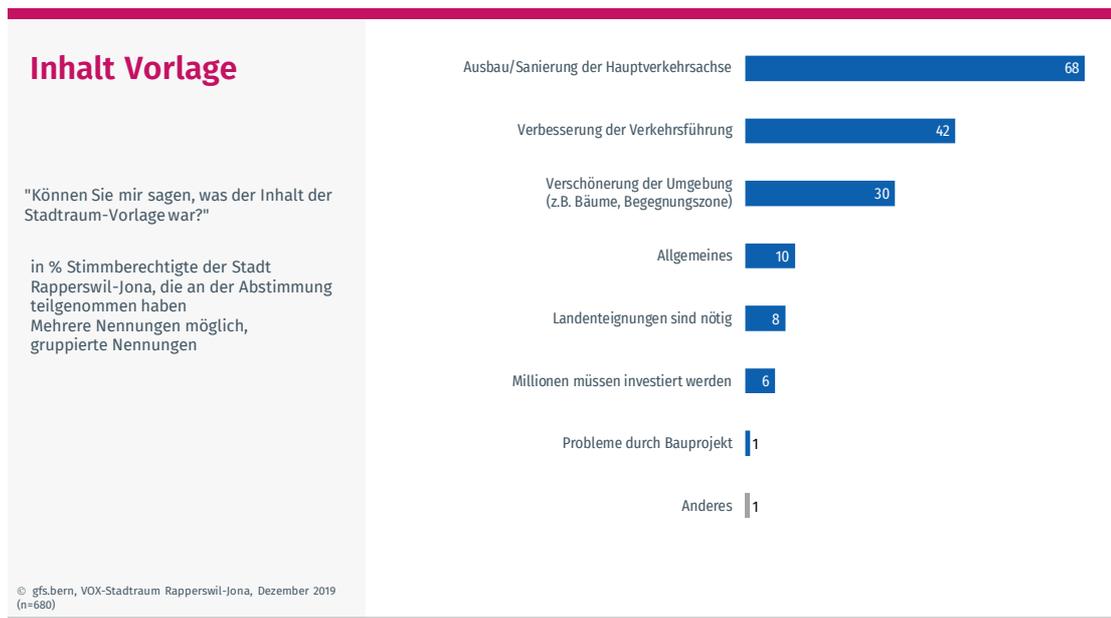


Zentral dabei ist auch, dass es in Bezug auf die Stimmabgabe faktisch keine Unterschiede gibt zwischen Personen, die sich mehr Informationen gewünscht hätten und Personen, die Informationen gerade im richtigen Umfang erhalten haben. Problematisch wäre es

gewesen, wenn unter Personen mit Wunsch nach mehr Informationen ein deutlicheres "Nein" sichtbar gewesen wäre, was ein Hinweis ist, dass verstärkte Behördeninformation zu mehr "Ja" geführt hätte. Das ist bei dieser Vorlage nicht der Fall.

Ohne Überraschung findet sich hingegen verstärkte Ablehnung unter Personen, welche den Behörden zu viel Informationsarbeit attestieren. Dies ist in dieser Grössenordnung ein oft beobachtbarer Zusammenhang: Personen, welche den Behörden generell kritisch gegenüberstehen, sind nicht nur schneller der Meinung, dass Informationen aus Behördenhand Behördenpropaganda ist, sie stimmen auch deutlich öfter gegen Behördenvorlagen. Ein Anteil von 4% mit der Ansicht, es habe zu viel Behördeninformation gegeben, ist aber aus einer Problemsicht vernachlässigbar.

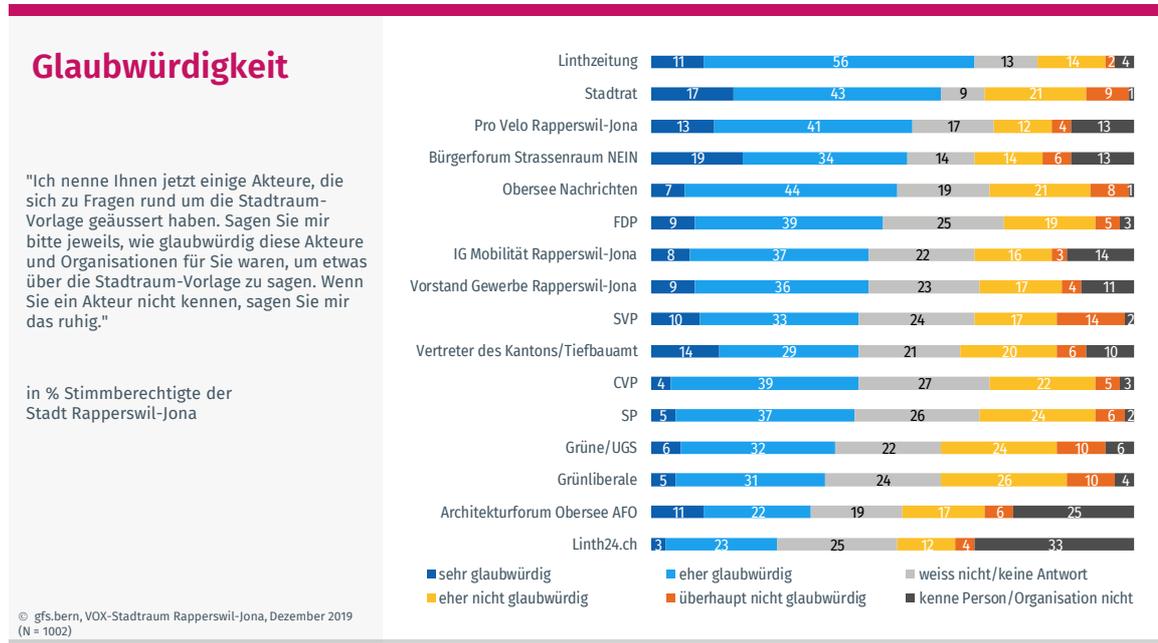
Grafik 8



Die geäusserte Einfachheit in der Entscheidungsfindung zeigt sich schlussendlich auch mit Blick auf die konkrete inhaltliche Kenntnis der Vorlage. Grossmehrheitlich wird die Vorlage zu Recht mit dem Ausbau und der Sanierung der Hauptverkehrsachse, einer Verbesserung der Verkehrsführung oder einer Umgebungsumgestaltung in Verbindung gebracht. Insgesamt hatten die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von Rapperswil-

Jona nur wenig Entscheidungsschwierigkeiten, sie beurteilten die Vorlage auch grossmehrheitlich inhaltlich korrekt.

Grafik 9



Schlussendlich scheiterte eine umfassende Informiertheit gegenüber der Vorlage auch nicht an fehlenden Kommunikatoren. Beide Seiten verfügten über mehrheitlich als glaubwürdig eingestufte Kommunikatoren, während auch massenmedial aufbereitete Information als glaubwürdig eingestuft wurde. Insbesondere zeigt sich auch bei einer solchen Betrachtung, dass die Behörden, vertreten durch den Stadtrat, durchaus aus einer relativ deutlichen Position der Glaubwürdigkeit in den Abstimmungskampf gingen. Bemerkenswert ist hingegen, dass dies nicht gleichermassen deutlich für die Verwaltung gilt: Gerade die gewichtigen organisierten Gegner rund um das Bürgerforum, die IG Mobilität und die SVP verfügen über eine leicht höhere Themenglaubwürdigkeit als die Vertreter des Kantons, insbesondere des Tiefbauamtes, was allenfalls bedeuten könnte, dass die Gegnerschaft leicht stärker Gehör fand, als die Fachexpertinnen und Experten aus der Verwaltung.

2.2 Mobilisierungskraft

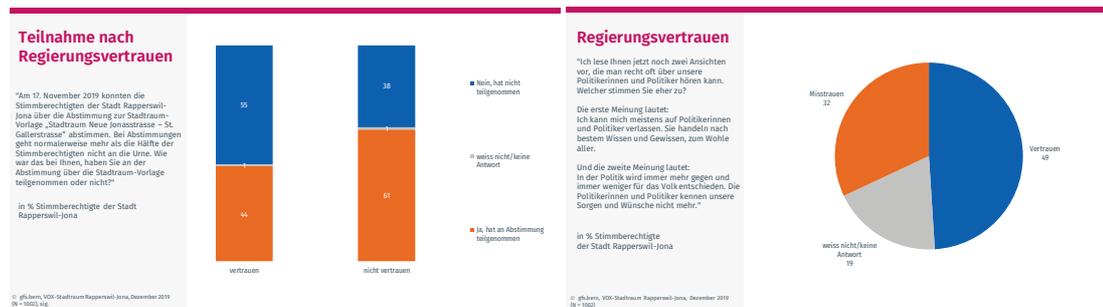


- Die regierungsmisstrauischen Stimmberechtigten waren am Urnengang überdurchschnittlich gut mobilisiert, was der Vorlage geschadet hat.
- Auf der parteipolitischen Ebene waren die Sympathisierenden der Mitte-Links Parteien besser mobilisiert als diejenigen der rechtsbürgerlichen Parteien. Dies hat die Ja-Seite der Vorlage gestärkt.
- Ausserdem gingen auch Wohnungs- und Hauseigentümer deutlich öfter zur Urne als Mieterinnen und Mieter.

Auf der oben dargelegten Basis – bevölkerungsseitig akzeptiertes Problem, erhöhter Problemdruck, wenig Entscheidungsschwierigkeiten und beidseitig akzeptierte Kommunikatoren – entschieden sich die Stimmberechtigten von Rapperswil-Jona für oder gegen eine Teilnahme am Urnengang:

Die Teilnahme am städtischen Urnengang ist dabei mit knapp 49 Prozent Stimmbeteiligung eher am oberen Rand des für Rapperswil-Jona üblichen Niveaus bei städtischen Abstimmungen. Da aber gleichentags auch noch kantonale Abstimmungsvorlagen und die zweite Runde der Ständeratswahlen zur Entscheidung standen, scheint dies nicht überraschend. Höhere Beteiligungswerte bei Behördenvorlagen sind aber erfahrungsgemäss ein Hinweis dafür, dass die Vorlage erstens nicht unumstritten war und zweitens Bevölkerungsgruppen am Urnengang teilnahmen, die im Normalfall eher auf eine Abstimmungsteilnahme verzichten und – bei Teilnahme – eher gegen die Behördenposition opponieren.

Grafik 10



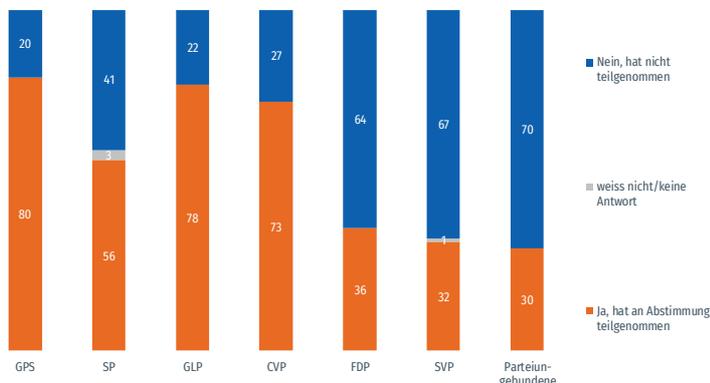
Entsprechend beobachten wir an erster Stelle tatsächlich eine deutlich überdurchschnittliche Mobilisierung von behördenkritischen Gruppen. Auch wenn Personen mit Regierungsmisstrauen in Rapperswil Jona mit einem Anteil von 32 Prozent der Stimmberechtigten eine klare Minderheit ausmachen, waren sie doch sichtbar stärker mobilisiert als Personen mit Regierungsvertrauen (welche in Rapperswil-Jona 49 Prozent ausmachen). Dies ist eine Parallele zur Abstimmung über die "Tunnelabstimmung" vom 25. September 2011. Auch dort waren die regierungsmisstrauischen Bürger überdurchschnittlich gut mobilisiert, was einer der Gründe war, weshalb jene Vorlage an der Urne abgelehnt wurde.

Grafik 11

Teilnahme nach Partei

"Am 17. November 2019 konnten die Stimmberechtigten der Stadt Rapperswil-Jona über die Abstimmung zur Stadtraum-Vorlage „Stadtraum Neue Jonasstrasse – St. Gallerstrasse“ abstimmen. Bei Abstimmungen geht normalerweise mehr als die Hälfte der Stimmberechtigten nicht an die Urne. Wie war das bei Ihnen, haben Sie an der Abstimmung über die Stadtraum-Vorlage teilgenommen oder nicht?"

in % Stimmberechtigte der Stadt Rapperswil-Jona



© gfs.bern, VOX-Stadtraum Rapperswil-Jona, Dezember 2019 (N = 1002), sig.

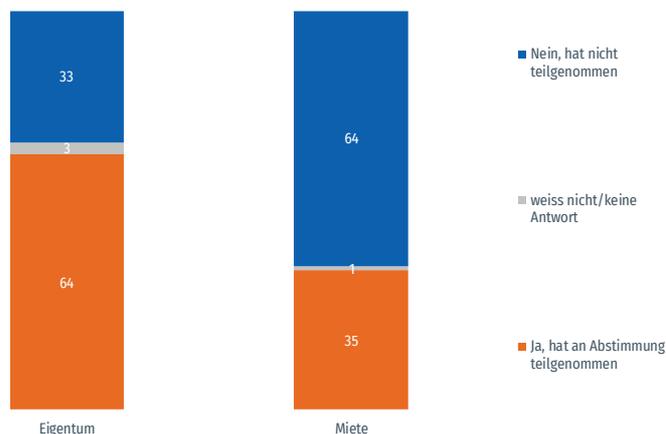
An zweiter Stelle sehen wir auch Unterschiede entlang von Parteaaffinitäten: Linksgrün und die CVP waren deutlich stärker mobilisiert als das rechtsbürgerliche Lager. Auch hier gibt es eine Ähnlichkeit mit der Abstimmung von 2011. Augenscheinlich führt die leicht stärkere Wahrnehmung von grundsätzlichen Verkehrsproblemen auch zu einer verstärkten Mobilisierung auf der linksgrünen Seite.

Grafik 12

Teilnahme nach Wohnsituation

"Am 17. November 2019 konnten die Stimmberechtigten der Stadt Rapperswil-Jona über die Abstimmung zur Stadtraum-Vorlage „Stadtraum Neue Jonasstrasse – St. Gallerstrasse“ abstimmen. Bei Abstimmungen geht normalerweise mehr als die Hälfte der Stimmberechtigten nicht an die Urne. Wie war das bei Ihnen, haben Sie an der Abstimmung über die Stadtraum-Vorlage teilgenommen oder nicht?"

in % Stimmberechtigte der Stadt Rapperswil-Jona



© gfs.bern, VOX-Stadtraum Rapperswil-Jona, Dezember 2019 (N = 1002), sig.

An dritter Stelle sehen wir einen deutlichen Unterschied zwischen Wohneigentümer und Personen, welche zur Miete wohnen. Dies muss aber keineswegs einen direkten Zusammenhang zwischen der Frage von Wohneigentum und der Teilnahme am Urnengang bedeuten, insbesondere sind Wohneigentümer im Durchschnitt älter als Mieter und damit generell interessierter an direktdemokratischen Entscheidungen. Die Höhe der Differenz

zwischen Mieter und Wohneigentümer lässt aber schon vermuten, dass eine besondere Betroffenheit von Wohneigentümer zumindest mitmobilisiert hat.

Beide Elemente zusammen geben einen ersten Hinweis darauf, entlang welcher Dimensionen die Vorlage entschieden wurde: Sie motivierte augenscheinlich besonders Behördenkritische sowie Sympathisierende von Linksrün bis Mitte, sichtbar unterdurchschnittlich rechtsbürgerliche Kreise.

Strukturell typisch und für die Erklärung des Abstimmungsresultates nicht zentral ist eine zweite Gruppe von Mobilisierungsunterschieden. So sind Personen unter 40 Jahren sichtbar weniger stark mobilisiert, als wir dies für Personen ab 40 Jahren beobachten. Eine solche Differenz sehen wir bei fast allen direktdemokratischen Entscheidungen, entsprechend ist sie nicht auf die Vorlage zurückzuführen.

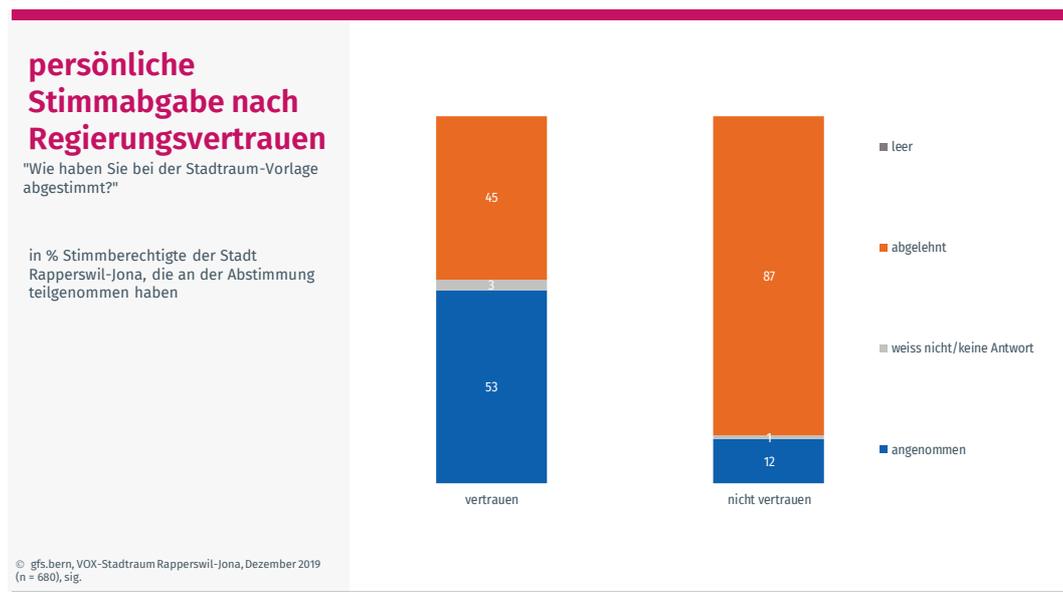
2.3 Stimmverhalten

- Die deutlichsten Differenzen beim Abstimmungsverhalten zeigen sich in Bezug auf das Regierungsvertrauen der Stimmberechtigten: Regierungsmisstrauende waren fast geschlossen gegen die Vorlage, Regierungsvertrauende dagegen knapp mehrheitlich dafür.
- Am ehesten hatte die Vorlage Unterstützung aus dem Mitte-Links Lager. Parteiunabhängige, FDP- und vor allem SVP-Sympathisierende waren in ihrer grossen Mehrheit gegen die Vorlage.
- Auch waren die Autofahrerinnen und Autofahrer deutlich stärker gegen die Vorlage als die restlichen Verkehrsteilnehmenden.



Die Vorlage scheiterte nicht nur an einer deutlichen Ablehnung, sondern auch daran, dass sich fast keine namhaften Befürwortergruppen fanden:

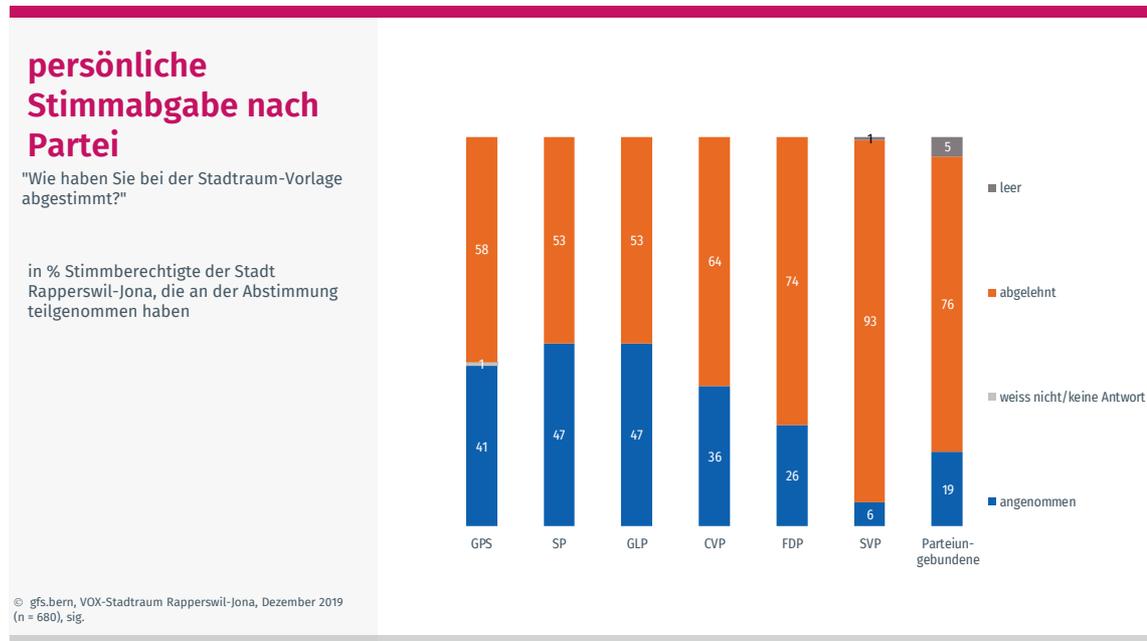
Grafik 14



Faktisch finden wir nur unter Personen mit Regierungsvertrauen eine knappe mehrheitliche Zustimmung. Augenscheinlich hat der "Behördenbonus" bei der Vorlage zwar

funktioniert, allerdings nur sehr knapp und damit nicht matchentscheidend. Alle anderen beobachteten Merkmalsgruppen haben die Vorlage mehrheitlich verworfen. Sehr deutlich ist die Ablehnung der Vorlage von Personen mit Regierungsmisstrauen. Diese haben nicht nur sichtbar überdurchschnittlich teilgenommen, sondern die Vorlage auch sehr deutlich abgelehnt. Damit hatte die Vorlage durchaus auch, wenn auch minderheitlich, den Charakter eines Plebiszits gegen die Behörden.

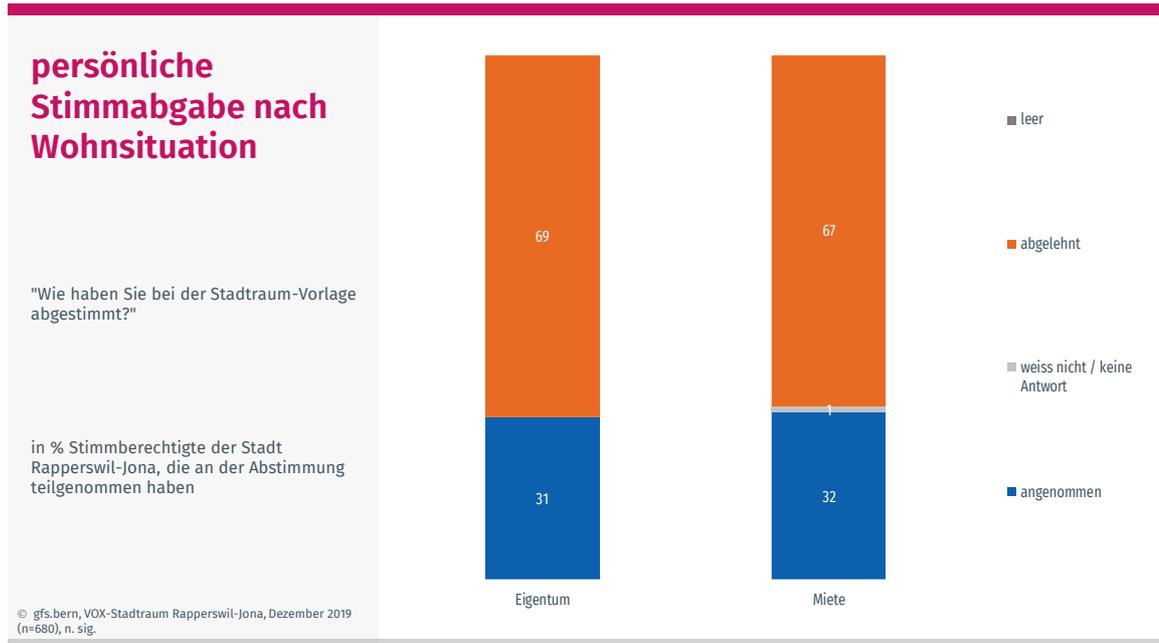
Grafik 15



Augenscheinlich haben nur gerade Sympathisantinnen und Sympathisanten der SVP die (Nein-)Parteiparole befolgt, während sich alle anderen Wählerinnen und Wähler mehrheitlich gegen die eigene Partei gestellt und ebenfalls mehrheitlich abgelehnt haben. Damit ist die parteipolitische Konfliktkonstellation klar anders als bei der "Tunnelabstimmung" von 2011. Damals kam die Opposition am deutlichsten von Seiten der Grünen und erst in zweiter Linie von den SVP-Sympathisanten. Ausserdem waren die Anhänger von SP, CVP und FDP damals mehrheitlich im Ja, im Gegensatz zur aktuellen Abstimmung.

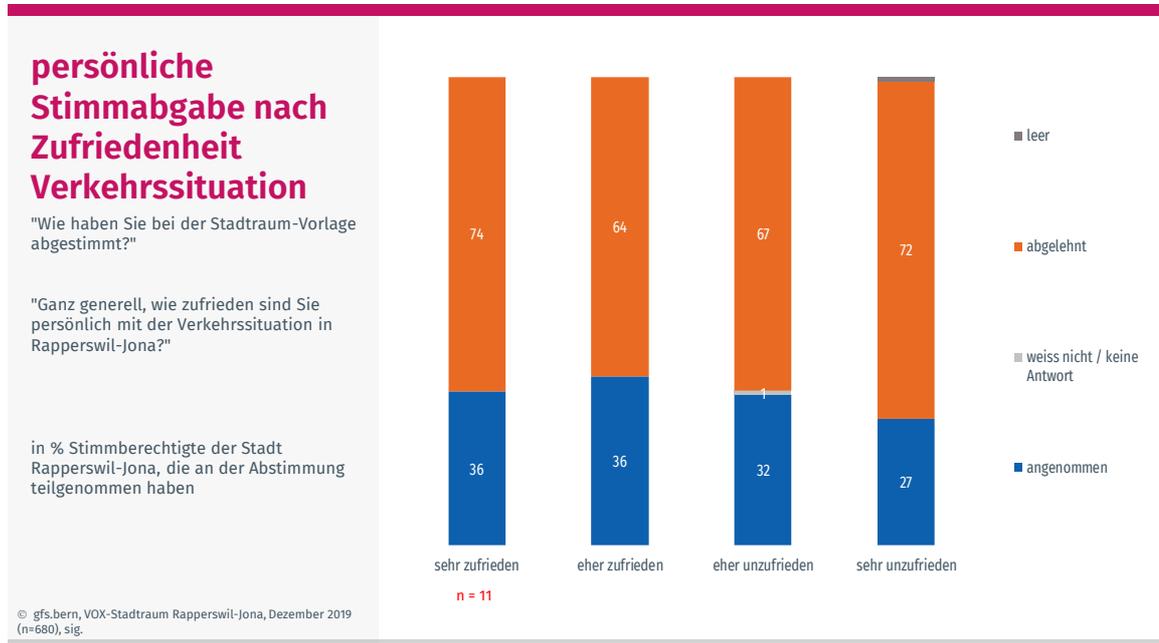
Explizit keinen Unterschied in der Stimmabgabe finden wir entlang der Wohneigentumsverhältnisse:

Grafik 16



Beide haben die Vorlage mit einer Zweidrittelsmehrheit abgelehnt. Auch wenn die Vorlage allenfalls Wohneigentümerinnen und Wohneigentümer besonders mobilisiert hat, resultierte daraus keine besonders auffällige Stimmabgabe in die eine oder andere Richtung.

Grafik 17



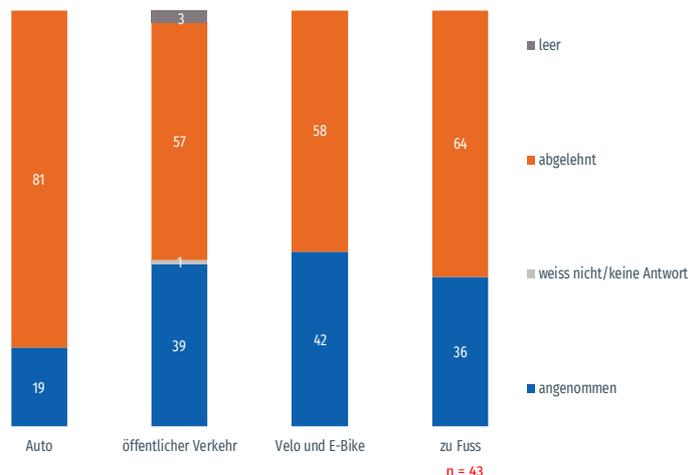
Gleiches zeigt sich auch entlang der geäusserten Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in Rapperswil-Jona. So finden sich in allen Gruppen rund Zweidrittel, welche die Vorlage ablehnen.

Grafik 18

persönliche Stimmabgabe nach hauptsächlichem Verkehrsmittel

"Wie haben Sie bei der Stadtraum-Vorlage abgestimmt?"

in % Stimmberechtigte der Stadt
Rapperswil-Jona, die an der Abstimmung
teilgenommen haben



© gfs.bern, VOX-Stadtraum Rapperswil-Jona, Dezember 2019
(n = 680), sig.

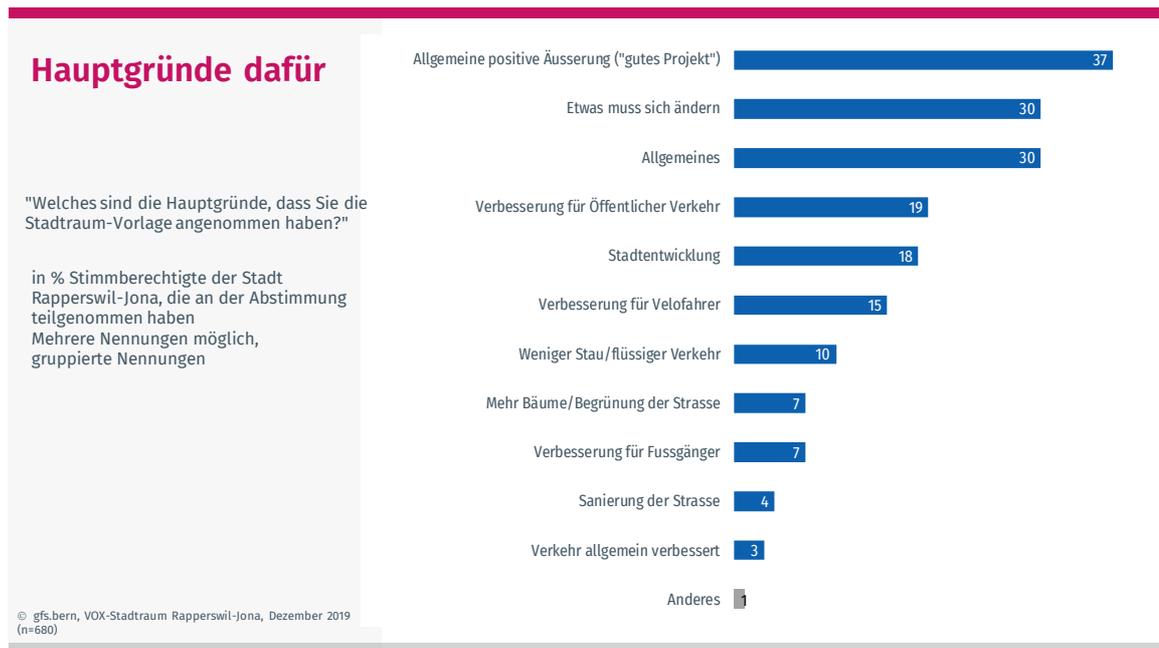
Leicht verstärkte Zustimmung findet sich unter Personen, die sich hauptsächlich mit dem öffentlichen Verkehr respektive dem Velo fortbewegen, während Autofahrende sehr deutlich gegen die Vorlage eintraten. Die Vorlage schien aus Sicht der Autofahrerinnen und Autofahrer besonders negativ behaftet, bei Nutzerinnen und Nutzer von Langsamverkehr und ÖV hingegen einen leicht verstärkten Bonus zu geniessen. Bei allen Verkehrsteilnehmenden genügt es aber nicht zu einer mehrheitlichen Zustimmung, die Lösung scheint keine Verkehrsteilnehmergruppe wirklich begeistert zu haben.

2.4 Motivlage



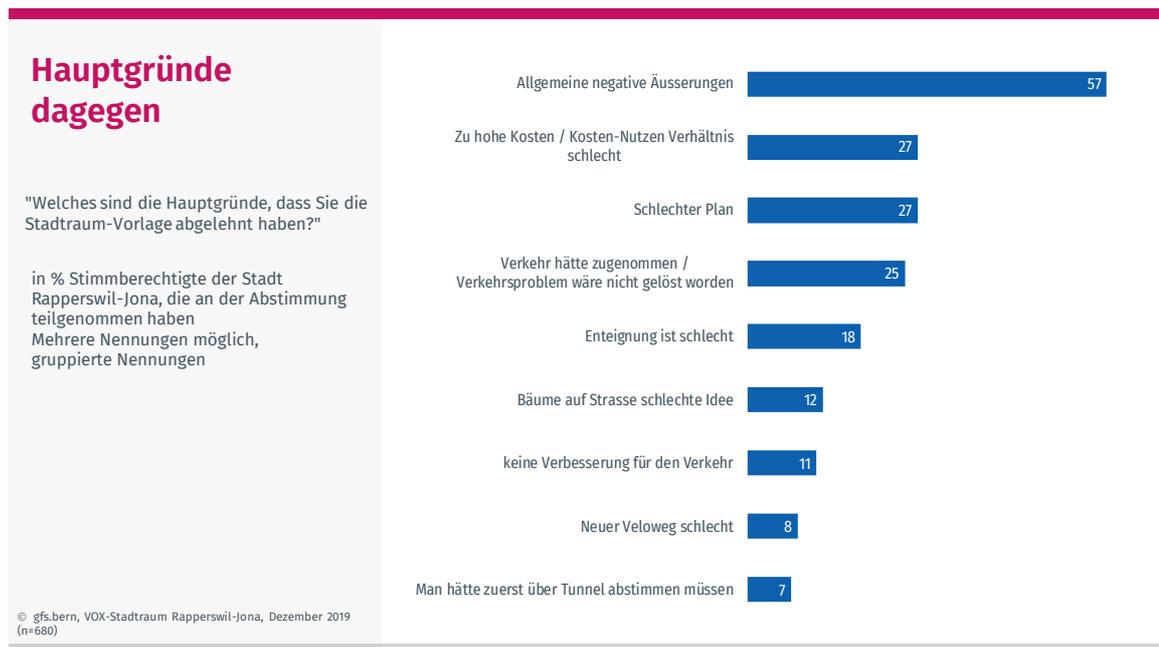
- Diejenigen, welche für die Vorlage votiert haben, taten dies primär, weil sie der Meinung waren, es müsse sich endlich etwas bewegen in der Verkehrspolitik von Rapperswil-Jona. Sekundäre Gründe waren die Verbesserung des ÖVs und der allgemeinen Stadtentwicklung.
- Die Motive für die Gegner der Vorlage waren: Erstens die zu hohen Kosten und dass das Verkehrsproblem mit der Vorlage nicht gelöst worden wäre. Zweitens die Enteignung von Grundstücken sowie die Idee Bäume auf der Strasse zu pflanzen. Und drittens hätte zuerst über den Tunnelbau entschieden werden müssen.
- Alle prominenten Kontra-Argumente werden von einer absoluten Mehrheit der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger geteilt. Bei den Pro-Argumenten ist nur die Aussage, die Vorlage hätte zu einer Verbesserung des ÖVs geführt, mehrheitlich akzeptiert.

Grafik 19



Ein Grund für die Ablehnung der Vorlage findet sich auch auf der Motivebene:

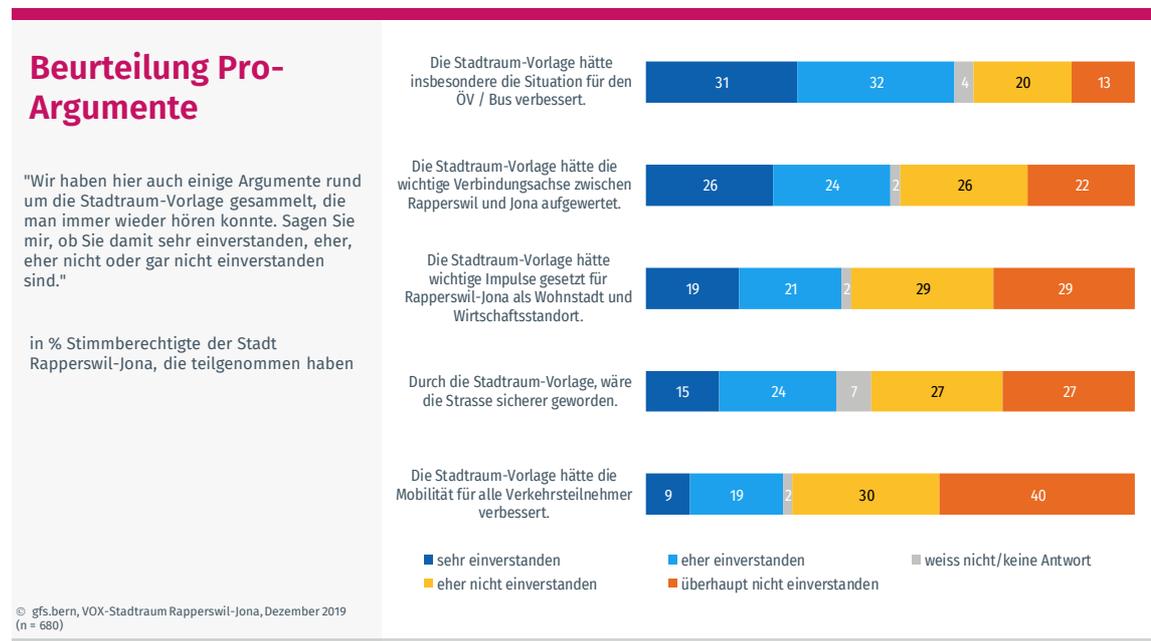
Grafik 20



So findet sich unter den meistgeäusserten Motiven gegen die Vorlage eine breite Ausle-geordnung an kritischen Bezugspunkten, sowie ein relativ breiter genereller Unmut. Eine solche Motivlage ist meist ein Zeichen für fehlende eingängige und breitgeteilte po-sitive Punkte für die Vorlage (deshalb der unspezifische generelle Unmut), aber auch da-für, dass die Vorlage auch daran scheiterte, dass zu viele kritische Einzelinteresse gegen die Vorlage auftraten.

Exakt solches findet sich mit Blick auf die konkreten Argumentarien:

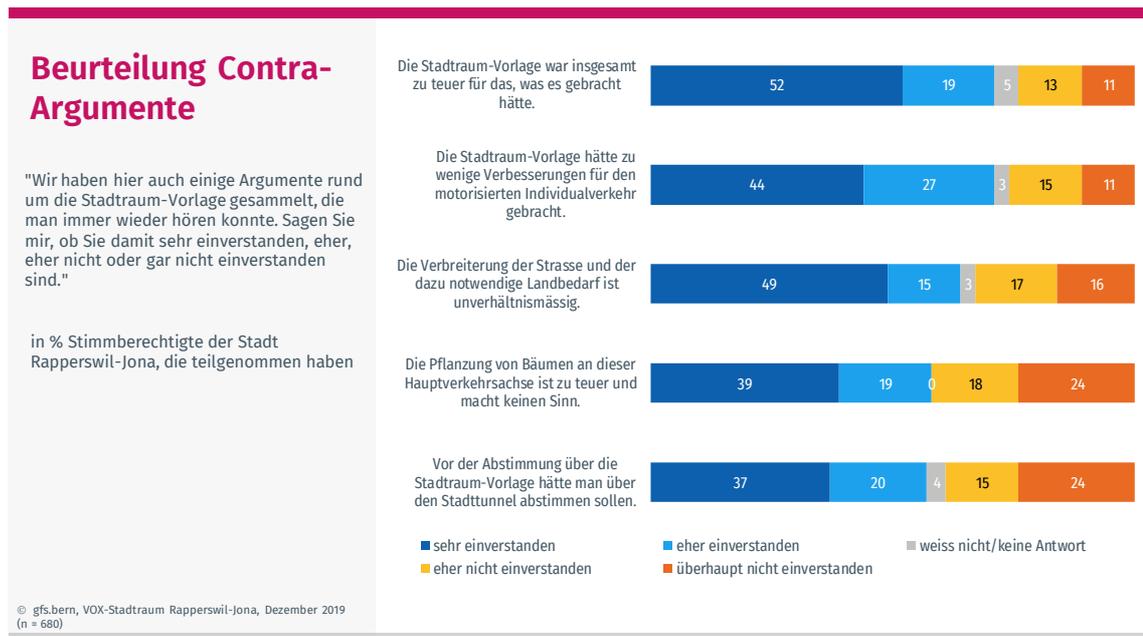
Grafik 21



So fehlt es der Befürworterseite sichtbar an argumentativer Breite. Faktisch wurde nur ein Pro-Argumente klar mehrheitlich geteilt. Eine Mehrheit fand sich für die Ansicht, dass die Vorlage die Situation für den ÖV verbessert hätte und nebensächlich für die Ansicht, dass die Vorlage die Verbindungsachse zwischen Rapperswil und Jona aufgewertet hätte. Zweiteres polarisiert aber schon fast hälftig. Alle anderen Argumente wurden mehrheitlich abgelehnt.

Deutlich verworfen wurde hingegen die Meinung, dass die Vorlage die Mobilität für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer verbessert hätte. 70 Prozent der Stimmberechtigten bestritten einen solchen Vorteil. Dies gibt einen deutlichen ersten inhaltlichen Hinweis, wieso die Vorlage scheiterte: Der Verkehr in Rapperswil-Jona gilt als problematisch, aber die Vorlage galt nur beschränkt als Antwort für diesen Problemdruck. Die angebotene Lösung wurde zwar positiv für Bus- und öffentlichen Verkehr bewertet, aber nicht umfassend genug für übrige Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Grafik 12



Argumentativ deutlich besser aufgestellt waren die Gegnerinnen und Gegner der Vorlage. So wurden alle ausgetesteten Kontra-Argumente mehrheitlich geteilt. Am meisten Zustimmung erhielten die Aussagen, dass die Vorlage zu teuer war und zu wenig Verbesserung für den motorisierten Verkehr gebracht hätte. Leicht weniger deutlich, aber immer noch mehrheitlich, erwuchs Widerstand gegen den Landbedarf und die Pflanzung der Bäume. Schlussendlich wünschte sich ebenfalls eine Mehrheit zuerst eine Abstimmung zum Stadttunnel.

Damit hatten die Kritikerinnen und Kritiker der Vorlage ein breites Feld für die eigene Argumentation, während die Befürworterinnen und Befürworter in der inhaltlichen Breite sichtbar limitiert waren. Allerdings sagt die inhaltliche Breite noch wenig aus. Schlussendlich entscheidet nur, ob ein Argument auch direkt Einfluss nehmen kann auf eine Entscheidung für oder gegen die Vorlage. So kann es durchaus sein, dass man ein Pro-Argument zwar teilt, wegen einem stärker bewerteten Contra-Argument die Vorlage aber trotzdem ablehnt. Mittels eines multivariaten statistischen Verfahrens (logistische Regression) kann dies statistisch modelliert werden:

Grafik 23

Stimmabsicht nach Argumenten, Zufriedenheit mit Verkehrssituation und Regierungsvertrauen

Stimmberechtigte der Stadt Rapperswil-Jona, die an der Abstimmung teilgenommen haben

© gfs.bern, VOX-Stadtraum Rapperswil-Jona, Dezember 2019 (n=680), Erklärungsgrad 82%



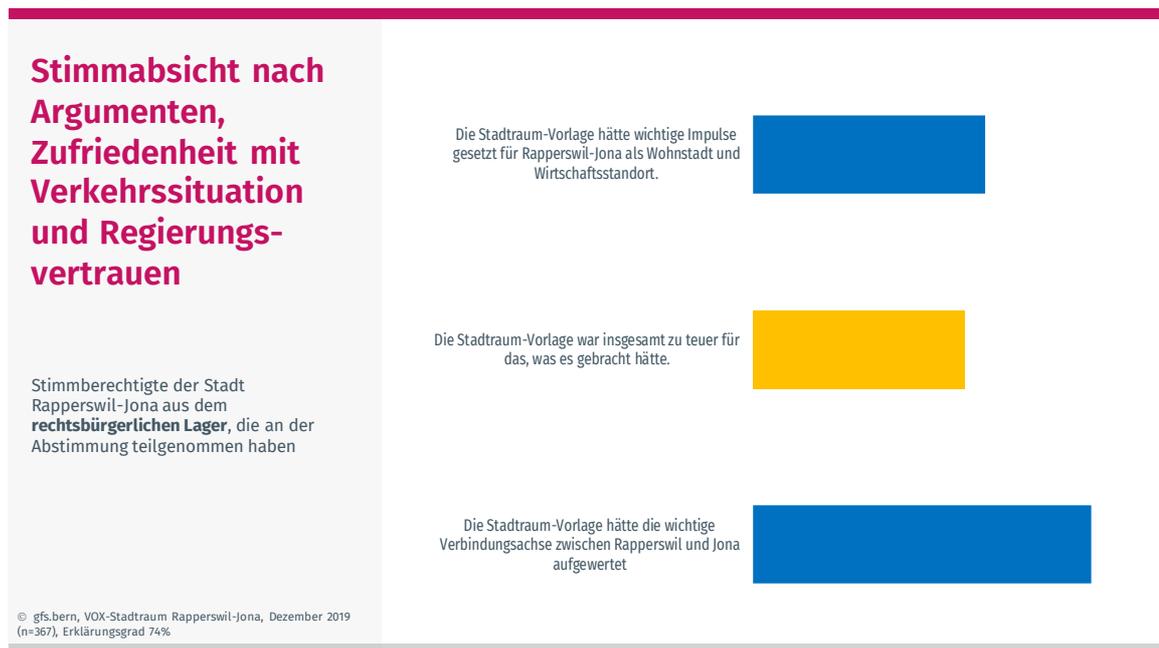
Erläuterung: Das hier eingesetzte statistische Verfahren (logistische Regression) untersucht, welchen Einfluss eine Gruppe von Aussagen auf den Stimmentscheid hat. Blau eingefärbte Aussagen bestärken statistisch nachweisbar das "Ja", orange eingefärbte Aussagen das "Nein". Die Rangierung der Aussagen beschreibt den Grad eines solchen Einflusses – eine Aussage oben in der Grafik ist meinungswirksamer, als eine Aussage ganz unten in der Grafik. Diese Darstellung sagt aber nichts darüber aus, wie viele Personen eine Aussage teilen, sie zeigt nur, dass Personen, welche eine Aussage teilen, deswegen "Ja" gestimmt haben. Der Erklärungsgrad (unten links sichtbar) zeigt die Erklärungskraft des Modells: Hier erklären wir mit den angeführten 8 Aussagen 82% aller Stimmabgaben. Das ist für ein sozialwissenschaftliches Modell sehr gut.

Eine solche Analyse zeigt auf, dass die Vorlage inhaltlich schlussendlich an drei Elementen scheiterte: Sie galt als zu teuer, der Landbedarf als zu hoch und man ging mehrheitlich nicht davon aus, dass sich die Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert hätte.

Die mehrheitlich erwarteten Verbesserungen für den (öffentlichen) Verkehr, die Impulse für den Wirtschaftsstandort und die erhöhte Sicherheit für Verkehrsteilnehmende konnten dieses kritische Bild zu wenig stark kontrastieren.

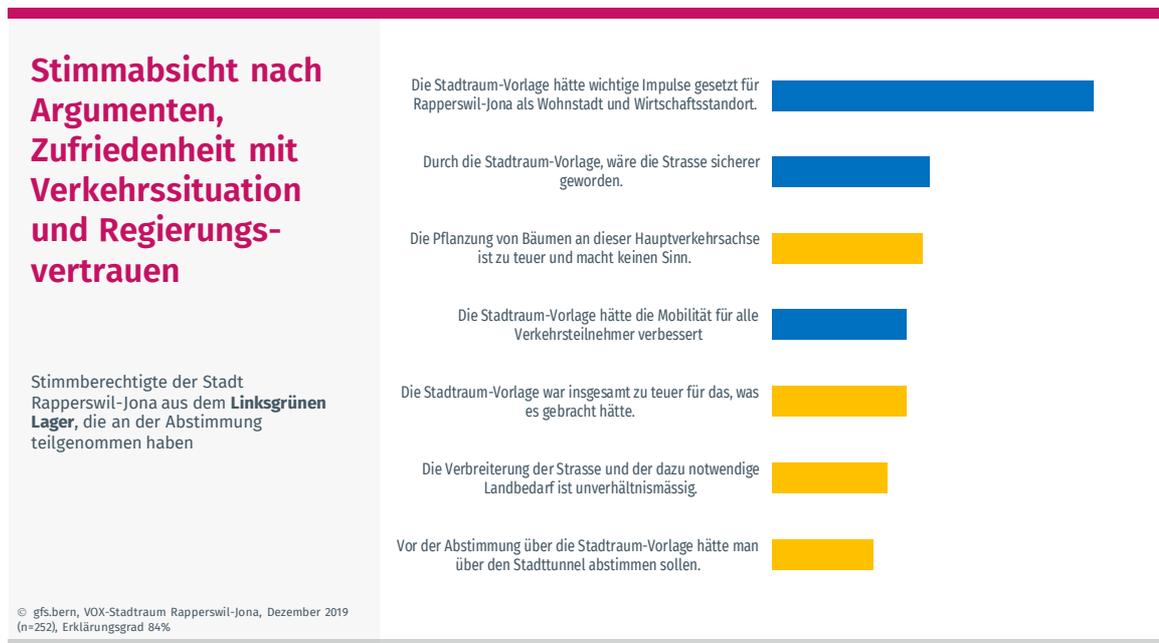
Entlang parteipolitischer Affinitäten finden sich unterschiedliche Begründungsmuster:

Grafik 24



So ist das rechtsbürgerliche Nein zur Vorlage hauptsächlich ein Nein zu den Kosten. Im Umkehrschluss haben die Aufwertung der Verbindungsachse zwischen Rapperswil und Jona und die erhofften wirtschaftlichen Impulse durchaus überzeugt – allerdings weniger als die Kostendiskussion. Hier findet sich die eingangs des Kapitels formulierte inhaltliche Breite der Kritik also nicht.

Grafik 25



Innerhalb linksgrüner Kreise ist die Ablehnung hingegen inhaltlich breiter aufgestellt. So ist die Ablehnung in diesem Lager die Summe aus Kritik an der Begründung, dem Preis,

dem Landbedarf und einem Wunsch nach einer vorgelagerten Abstimmung zum Stadttunnel. Die Vorstellung, dass die Vorlage dem öffentlichen Verkehr genutzt hätte, wird innerhalb der Sympathisierenden von Links/Grün relativ breit geteilt, sie war aber nicht direkt stimmentscheidend – die vorgängig angeführten Argumente schienen demgegenüber wichtiger.

Auf der Pro Seite haben neben den erhofften wirtschaftlichen Impulsen Sicherheitsaspekte und verbesserte Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer verstärkt zu einer Zustimmung zur Vorlage geführt.

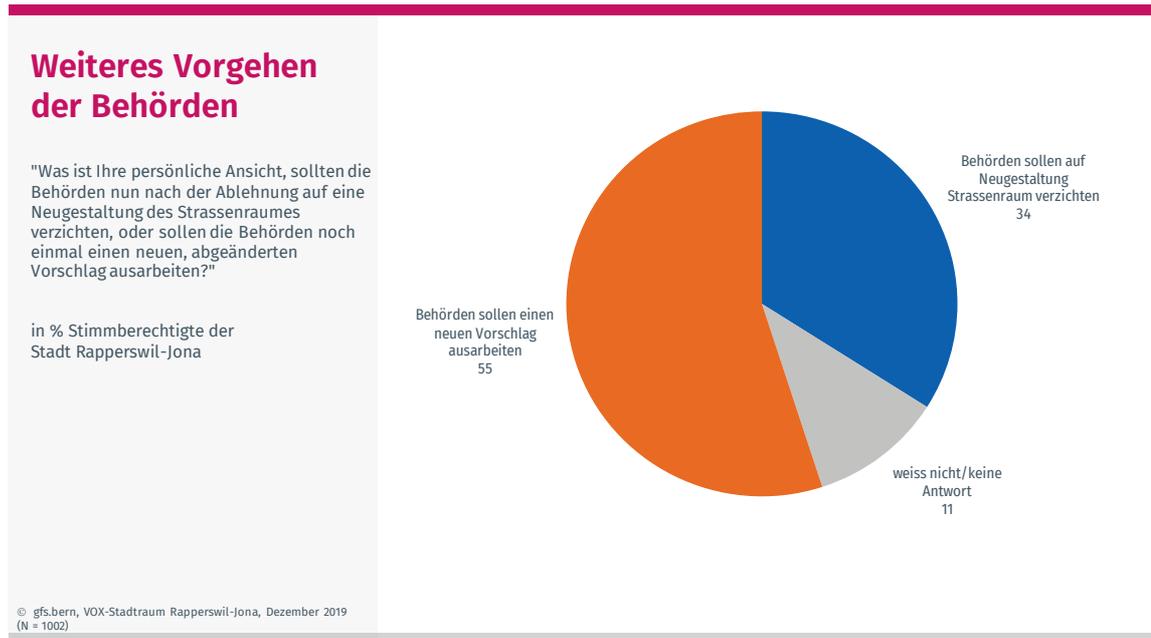
2.5 Weiteres Vorgehen



- Eine relativ knappe Mehrheit der Stimmberechtigten ist der Ansicht, die Behörden sollen Ihnen einen neuen Vorschlag zur Neugestaltung des Strassenraumes vorlegen. Eine substantielle Minderheit findet, die Behörden können darauf verzichten.
- Falls die Behörden einen neuen Vorschlag machen, sollten sie aus Sicht der Stimmbürger vor allem zuerst den Tunnel bauen. Diese Forderung wurde mit Abstand am häufigsten gestellt.
- Weitere gewünschte Änderungen für eine Neuauflage der Strassenraum-Vorlage sind: Langsamverkehr (Velo, Fussgänger) besser berücksichtigen, die Busspur von der Velospur trennen, ein besseres Kosten-Nutzen Verhältnis anstreben und allgemein das Volk besser in die Planung miteinbeziehen.

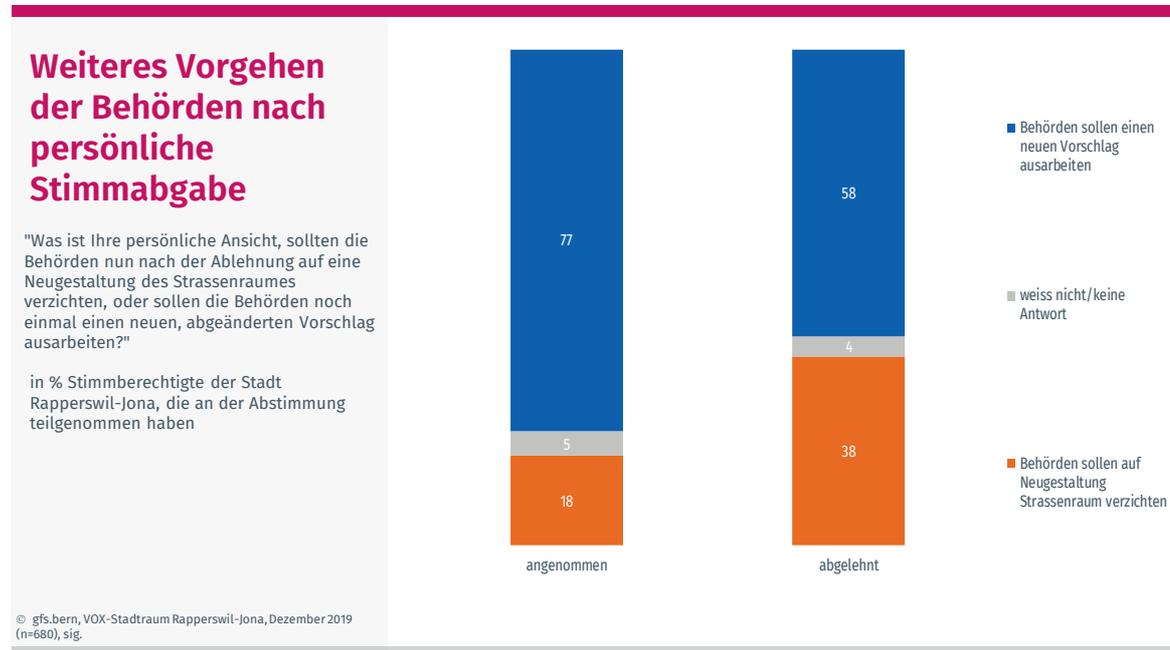
Da die Stimmberechtigten von Rapperswil-Jona das Grundproblem, nämlich die Verkehrsüberlastung, mehrheitlich bejahen, erstaunt es auch nicht, dass mehrheitlich eine neue Vorlage gewünscht wird:

Grafik 26



Dies ist durchaus bemerkenswert für eine Vorlage, welche an der Urne dermassen deutlich abgelehnt wurde, erstaunt aber auf den zweiten Blick nicht. Die Ablehnung richtete sich mehrheitlich gegen die mittels Vorlage offerierten Lösung und nicht gegen das der Vorlage zugrundeliegende Problem.

Grafik 27



Folgerichtig finden wir eine mehrheitliche Zustimmung für eine Neuauflage auch unter Personen, welche die Vorlage im November abgelehnt haben, wenn auch die damaligen Zustimmenden sichtbar überdurchschnittlich hinter einer Neuauflage stehen.

Grafik 22

wichtige Punkte

"Welche wichtigen Punkte müssten Ihrer Ansicht nach bei einem erneuten Anlauf zur Neugestaltung des Strassenraumes Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse in Rapperswil-Jona berücksichtigt werden?"

in % Stimmberechtigte der Stadt Rapperswil-Jona, die an der Abstimmung teilgenommen haben
Mehrere Nennungen möglich, gruppierte Nennungen



© gfs.bern, VOX-Stadtraum Rapperswil-Jona, Dezember 2019
(n=680)

Werden die Stimmberechtigten von Rapperswil-Jona gefragt, welche Punkte bei einem neuen Anlauf der Stadtraum-Vorlage berücksichtigt werden sollen, zeigen ihre Antworten folgendes: Mit Abstand der häufigste konkrete Änderungswunsch fordert, dass zuerst zum Tunnel mindestens ein Entscheid getroffen werden soll, bevor über eine Neuaufgabe nachgedacht wird. Ob sich dieser Wunsch nur auf den Entscheid oder sogar auf den Bau bezieht, ist aufgrund der offenen Nennungen nicht weiter spezifizierbar. Nichts desto trotz ist dies eine weitere Parallele zur Abstimmung über den Tunnelbau von 2011. Damals war das am breitesten abgestützte und gleichzeitig für den Stimmentscheid wirksamste Argument jenes, wonach die Vorlage zu früh kam und zuerst die zweite Etappe gesichert werden müsse. Andernfalls mache der in der Vorlage geplante Tunnel keinen Sinn.

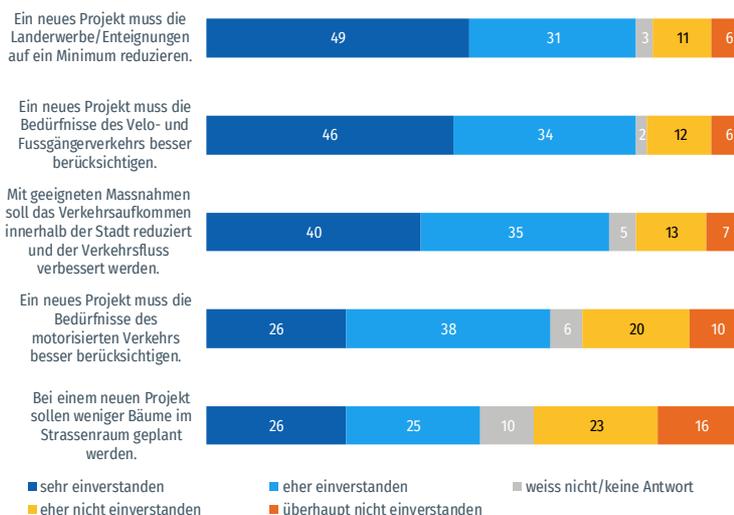
Die öffentlich geführte Diskussion zum Kreisel(-verkehr) spielt hingegen in einer solchen Spontanäusserung nur für Einzelne eine Rolle.

Grafik 29

Zustimmung zu Argumenten

"In den Medien konnte man nach dem Nein zur Stadtraum-Vorlage verschiedene Ansichten lesen und hören, was bei der gescheiterten Vorlage hätte anders gemacht werden können. Ich lese Ihnen in der Folge nun einige davon vor, und Sie sagen mir bitte jeweils, ob Sie mit einer solchen Stossrichtung für ein zukünftiges Projekt voll einverstanden, eher einverstanden, eher nicht einverstanden oder gar nicht einverstanden sind."

in % Stimmberechtigte der Stadt Rapperswil-Jona



© gfs.bern, VOX-Stadtraum Rapperswil-Jona, Dezember 2019 (N = 1002)

Reduziert auf konkret dargebotene Vorschläge finden alle davon eine mehrheitliche Zustimmung. Am deutlichsten wünschen sich die Stimmberechtigten der Stadt Rapperswil-Jona eine Beschränkung des Landerwerbs auf ein Minimum. Ebenfalls breit geteilt werden Verbesserungen wahlweise für den Langsamverkehr oder den motorisierten Verkehr, während 75% aller Befragten das Verkehrsaufkommen in der Stadt grundsätzlich reduzieren möchten. Nur eine knappe Mehrheit findet hingegen der Vorschlag, bei einer Neuauflage mit weniger Bäumen zu planen.

Wesentlich dabei ist in einem letzten Betrachtungsschritt, dass es keinen statistisch signifikanten Zusammenhang gibt, zwischen diesen Vorschlägen hin zu einer Neuauflage einerseits und der Ablehnung der Vorlage vom November 2019 andererseits. Augenscheinlich beurteilt man die einzelnen Vorschläge relativ losgelöst von der Kritik gegenüber der Vorlage, was erfahrungsgemäss ein Zeichen dafür darstellt, dass die Meinungsbildung zur Frage, was eine neue Vorlage gegenüber der alte wirklich besser machen kann noch relativ diffus ist. Aktuell wird noch in alle Richtung gedacht und ein klares Zustimmungs- und Ablehnungsprofil findet sich noch nicht.

3 Synthese

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



Grundsätzlich hätte eine politische Vorlage im Bereich Verkehrsplanung gute Chancen an der Urne. Die Stimmberechtigten von Rapperswil-Jona sehen beim Verkehrsaufkommen mit grosser Mehrheit ein Problem. Primärer Kritikpunkt an der gegenwärtig als schlecht beurteilten Verkehrssituation ist ganz klar der Durchgangsverkehr.



Auf der Ebene einzelner Gesellschaftsgruppen scheiterte die Vorlage auch daran, dass regierungskritische Personen besonders mobilisiert waren und gleichzeitig fast geschlossen Nein stimmten. Umgekehrt profitierte die Ja-Seite von der geringen Mobilisierung der besonders kritischen Stimmbürger aus dem rechtsbürgerlichen Lager.



Auf der argumentativen Ebene scheiterte die Vorlage an einer Kombination aus Kritik am Preis, der Kritik an der Verbreiterung der Strasse samt damit zusammenhängendem zusätzlichen Landbedarf und der Haltung, dass die Pflanzung der Bäume auf der Strasse zu teuer war und keinen Sinn gemacht hat.



Zudem wünschen sich die Stimmbürger zuerst weitere Schritte rund um den Stadttunnel. Nicht nur ist eine klare Mehrheit der Stimmbürger dieser Ansicht. Es ist ausserdem auch dasjenige Element, welches die Bürger am häufigsten von sich aus zur Sprache bringen, wenn sie gefragt werden, was sich bei einem allfälligen neuen Projekt ändern muss.



Eine Mehrheit der Stimmberechtigten will einen neuen Anlauf zur Neugestaltung des Strassenraumes. Aber die Stimmbürgerschaft wünscht sich dafür spezifische Änderungen. Neben der häufigsten Forderung nach Vorziehen des Stadttunnel-Entscheidens sind dies: Eine weitergehende Berücksichtigung des Langsamverkehrs (Velo, Fussgänger), ein besseres Kosten-Nutzen Verhältnis und eine stärkere Einbindung des Volkes bei der Planung.

Insgesamt stehen die Behörden von Rapperswil Jona vor einer grösseren, aber nicht einer unmöglichen Aufgabe. Der Problemdruck wird in der eigenen Bevölkerung breit verstanden, eine neue Lösung hat damit nicht nur eine Legitimation, sondern auch einen sichtbaren Startvorteil. Nichts desto trotz ist gerade dieser Problemdruck aus dem eigenen Alltag heraus zu wenig akut, damit er alleine als Grund für eine Annahme einer neuen Vorlage genügt. Ebenfalls finden sich keine Hinweise dafür, dass ein Feintuning an der Vorlage schon für eine Mehrheit genügen würde, eine neue Lösung muss grundsätzlich überdacht werden. Die neue Lösung soll aus ihrer Sicht eine Verbesserung der Verkehrssituation nach sich ziehen, sowie den Landbedarf auf ein Minimum reduzieren. Die Kosten stehen ebenfalls im Raum und sind insbesondere für eine bürgerliche Zustimmung zentral. Schlussendlich verknüpfen die Befragten ein neues Tunnelprojekt deutlich enger mit der Problematik, als die Vorlage vom November 2019 dies getan hat.

Bemerkenswert ist insbesondere auch, dass Elemente der Stadtraumgestaltung in der Abstimmung augenscheinlich eine klar nebensächliche Rolle gespielt haben. Die Vorlage war aus Sicht der Befragten hauptsächlich eine Verkehrsvorlage und erfüllte hier die Erwartungen nicht. Entsprechend waren die gestalterischen Elemente kein Vorteil, sondern ein, nicht zuletzt finanzieller, Nachteil.

Aus städtebaulicher Sicht kann es Sinn machen, besser zu verstehen, inwiefern Aspekte der Stadtraumgestaltung in der Bevölkerung von Rapperswil-Jona überhaupt eine Rolle spielen, und ob es allenfalls schon daran scheitert, dass bauliche Veränderungen in der Stadt zu wenig in städtebauliche Gesamtzusammenhänge gesetzt werden. Mit geeigneten Dialogformaten kann dies nicht nur erfasst, sondern kommunikativ auch moderiert werden.

4 Anhang

4.1 Mandat

Am 17. November 2019 haben die Stimmberechtigten der Stadt Rapperswil-Jona die Stadtraum-Vorlage "Stadtraum Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse: Vernehmlassungsbeschluss des Stadtrats betreffend Strassenraumgestaltung Neue Jonastrasse – St. Gallerstrasse" mit 68.7% Nein (6'037 Stimmen) zu 31.3% Ja (2'749 Stimmen) deutlich abgelehnt. Es ist das dritte von der Stadtbevölkerung abgelehnte Verkehrsprojekt.

Nach diesem klaren Volksverdikt hat die Stadt Rapperswil-Jona gfs.bern beauftragt eine Nachanalyse der Abstimmung durchzuführen mit dem Zweck herauszufinden, warum die Vorlage abgelehnt wurde, welche Akteure als glaubwürdig wahrgenommen wurden und ob es ratsam ist, einen neuen Anlauf mit einer ähnlichen Vorlage zu nehmen.

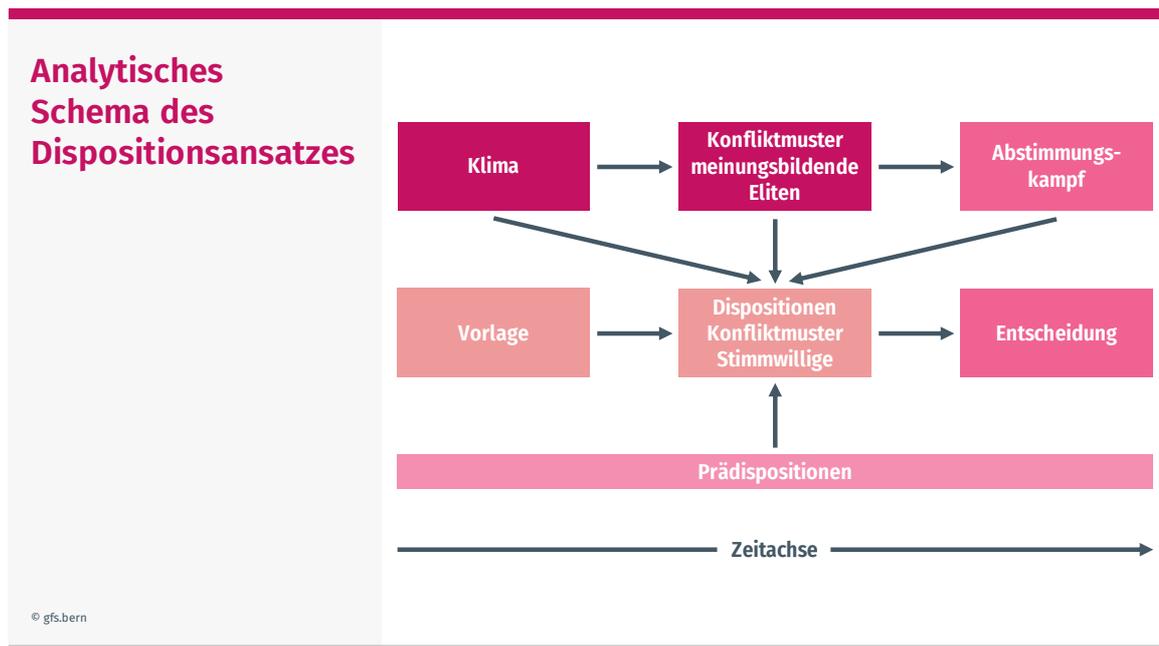
4.2 Konzept und Fragebogen

Die Studie orientiert sich am Dispositionsansatz, den gfs.bern speziell für die Analyse von politischer Meinungsbildung von Stimmberechtigten entwickelt hat. Verwendet wird im vorliegenden Fall das Modul für Behördenvorlagen.

Grundlegend ist die These, dass Ergebnisse von Einstellungen, zum Beispiel Abstimmungen oder Handlungsrelevanz, nicht ein für alle Mal feststehen, sondern in einem gewissen Masse variabel sind. Wie sie ausfallen, ist abhängig von:

- dem Thema,
- dem Konfliktmuster in der meinungsbildenden Elite,
- einer öffentlichen Diskussion,
- der politischen Kultur und dem politischen Klima,
- den thematischen Prädispositionen
- und den Kampagnenwirkungen.

Grafik 30



Formalisiert werden Entscheidungen als Funktion von Vorlagen, Kampagnen, Prädispositionen und dem Umfeld (allgemeines Klima, Konfliktmuster der Eliten) gesehen. Entscheidungen variieren demnach, wenn sich mindestens eines dieser Elemente ändert. Allerdings können sie sich nicht beliebig entwickeln. So wird die Öffentlichkeitsarbeit durch das Umfeld und die Vorlage mitbestimmt und Prädispositionen ändern sich in der Regel nur langfristig oder nur als Folge von veränderten Umfeldbedingungen. Schliesslich können auch Vorlagen nicht einfach ausgewechselt werden.

Streng genommen setzt der Dispositionsansatz eine Vor- und eine Nachanalyse von Entscheidungsprozessen voraus. Denn nur so können Prädispositionen sauber ermittelt werden, da sie sich als Vorverständnisse der Bürgerinnen und Bürger von Problemen und Lösungsvorschlägen verstehen, die nicht erst unter Bedingungen gezielter Öffentlichkeitsarbeit entstehen. Vielmehr stellen sie die Basis dar, auf der die Politik Meinungsbildung betreiben sollte, sei es als Bestätigung, als Weiterentwicklung oder als Umkehr bisheriger Präferenzen. Prädispositionen sind als politische Routinen vorhanden, aber auch als Interessenlagen, als Werthaltungen und als Identitäten, sofern diese für die Entscheidung von Belang sind oder werden können.

Reine Nachanalysen müssen auf die Prozessbetrachtung verzichten, verfahren aber retrospektiv grundsätzlich nach dem gleichen Analyseschema. Im Nachhinein können wir eine Unterscheidung zwischen Prädispositionen und Kampagnen-Argumentarium nicht leisten, da wir ohne Vorbetrachtung nicht wissen, was erst in der Kampagne als Argument auftaucht und was schon vor Kenntnisnahme der Vorlage in der Bevölkerung angelegt war.

Der Fragebogen enthält entsprechend obiger Zielsetzung die nötigen Fragen. Er wurde von gfs.bern erarbeitet und mit dem Auftraggeber im Diskurs bereinigt.

4.3 Befragung und Stichprobe

Die Ergebnisse der Nachanalyse Stadtraum-Vorlage Rapperswil-Jona, basieren auf einer repräsentativen Befragung von 1'002 Stimmberechtigten der Stadt Rapperswil-Jona. Die Befragung wurde zwischen dem 9. und dem 20. Dezember 2019 mittels computerunterstützten Telefoninterviews (CATI) durchgeführt. Befragt wurden eingetragene Festnetz-Nummern, eingetragene Handy-Nummern, sowie mittels eines Random Digit Dialing (RDD)-Verfahrens generierte Festnetz-Nummern. Über die technischen Eckwerte dieser Umfrage orientiert die nachstehende Übersicht:

Tabelle 1: Methodische Details

Auftraggeber	Stadt Rapperswil-Jona
Grundgesamtheit	Stimmberechtigte der Stadt Rapperswil-Jona
Datenerhebung	Telephonisch, computergestützt (CATI)
Art der Stichprobenziehung	Festnetz-RDD + eingetragene Natel- und Festnetz-Nummern
Befragungszeitraum	Von 9.12.2019 – bis 20.12.2019
Stichprobengrösse	Total Befragte N = 1002
Stichprobenfehler	±3.1 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit

©gfs.bern, Nachanalyse Stadtraum-Vorlage Rapperswil-Jona, Dezember 2019

Die statistischen Fehler bei der Stichprobengrösse für die jeweiligen befragten Gruppen betragen:

Tabelle 3: Stichprobenfehler

Ausgewählte statistische Stichprobenfehler nach Stichprobengrösse und Basisverteilung		
Stichprobengrösse	Fehlerquote Basisverteilung	
	50% zu 50%	20% zu 80%
N = 1'000	±3.2 Prozentpunkte	±2.5 Prozentpunkte
N = 600	±4.1 Prozentpunkte	±3.3 Prozentpunkte
N = 100	±10.0 Prozentpunkte	±8.1 Prozentpunkte
N = 50	±14.0 Prozentpunkte	±11.5 Prozentpunkte

Lesebeispiel: Bei rund 1'000 Befragten und einem ausgewiesenen Wert von 50 Prozent liegt der effektive Wert zwischen 50 Prozent ±3.2 Prozentpunkte, bei einem Basiswert von 20 Prozent zwischen 20 Prozent ±2.5 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, Nachanalyse Stadtraum-Vorlage Rapperswil-Jona, Dezember 2019

Um Fehlinterpretationen zu minimieren, nehmen wir keine Subgruppenanalysen in Gruppen vor, in denen weniger als 50 Fälle vorliegen.

Der Anteil Ja- und Nein-Stimmen weicht in der ungewichteten Stichprobe vom Endergebnis ab, wurde aber ebenfalls mittels Gewichtung korrigiert. Der Datensatz wurde so-

mit ex post nach den realen Verhältnissen rund um Teilnahme und Stimmabgabe zurückgewichtet. Besondere Vorkommnisse während der Befragungszeit sind keine zu verzeichnen.

4.4 Datenanalyse

Die Umfrage-Daten wurden wie folgt analysiert: Zuerst leisteten wir die beschreibende Analyse. Dabei wurden vor allem Häufigkeiten in Form von Prozentwerten beschrieben. Jede dieser Aussagen ist mit einem statistischen Unsicherheitsbereich behaftet (siehe vorangegangene Tabelle).

Um zu prüfen, ob bei den Befragten gefunden Zusammenhänge zwischen zwei Variablen, also beispielsweise zwischen dem Stimmverhalten und dem Geschlecht, auch auf die Grundgesamtheit verallgemeinert werden dürfen, verwenden wir den üblichen Signifikanztest Chi². Damit misst man, inwieweit die Untergruppen ein signifikant unterschiedliches Verhalten an den Tag gelegt haben. In der Regel verwendeten wir ein Sicherheitsmass von 95%.

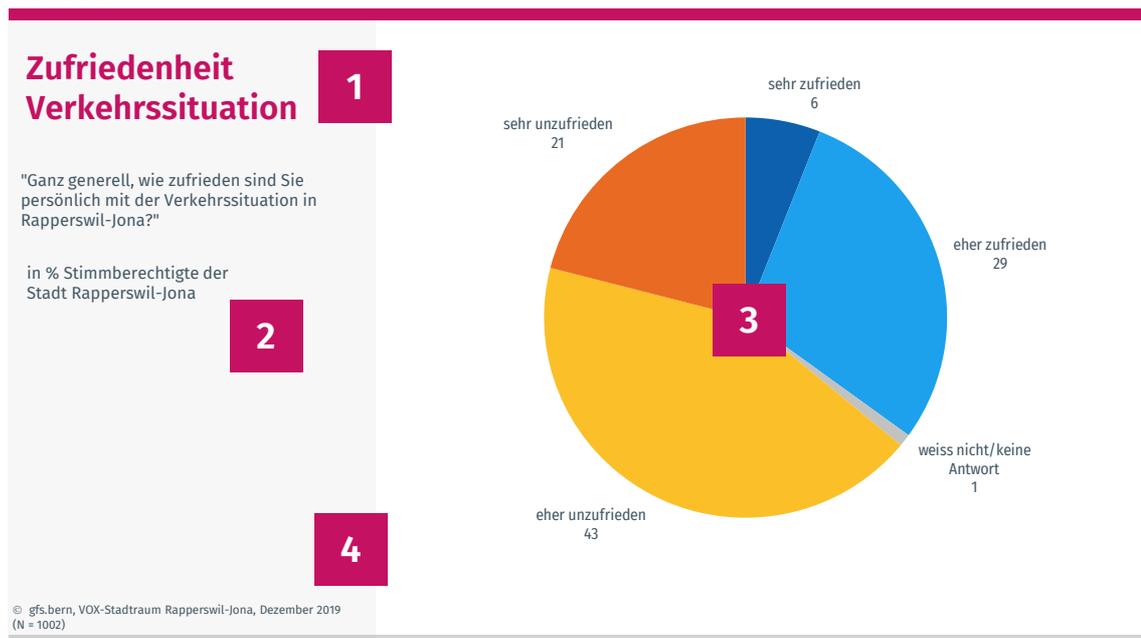
Gilt es, die Zusammenhänge zwischen mehr als zwei Variablen zu bestimmen, kommen multivariate Analysemethoden zum Einsatz. Die Erklärung von Zusammenhängen zwischen mehreren unabhängigen Variablen und einer abhängigen Variable leistet die multivariate Regressionsanalyse. Diese basiert analog zu Korrelationen auf Koeffizienten, welche die Stärke des Zusammenhangs bestimmen. Der Unterschied zur Korrelationsrechnung besteht allerdings darin, dass die Regressionsanalyse nicht nur eine unabhängige Variable ausmisst, sondern eine beliebige Zahl von Variablen mit einbeziehen kann. Dies kommt komplexen Realitäten deutlich näher. Die Regressionsanalyse bestimmt auf diese Weise, welche unabhängige Variable wie stark mit der abhängigen Variable korrelieren (zusammenhängen), wenn man die Effekte der anderen unabhängigen Variablen mitberücksichtigt. Dabei zielt man auf den Beta-Koeffizienten ab. Wie bei der Korrelationsrechnung gibt es Sicherheitsmasse, die angeben, mit welcher Wahrscheinlichkeit ein in der Stichprobe gefundener Zusammenhang auch in der Grundgesamtheit gilt. Konkret handelt es sich um den Signifikanztest, der analog zur obigen Beschreibung funktioniert.

Eingesetzt wird dieses Verfahren vor allem dort, wo es gilt, die Zusammenhänge zwischen der Beurteilung verschiedener Botschaften einerseits und einer Einstellung oder Handlungsbereitschaft andererseits zu bestimmen. Dies kann an sich auch mit der Korrelationsrechnung geleistet werden, doch hat diese Form der Analyse den Nachteil, dass man die gleiche Beziehung mit verschiedenen Argumenten immer wieder nachweist. Dies schliesst die Regressionsrechnung aus, denn sie sagt, welches Argument am besten die untersuchte Einstellung erklärt, welches an zweiter Stelle steht und so weiter.

4.5 Grafische Aufbereitung

Alle im Schlussbericht enthaltenen Grafiken liegen dem gleichen Schema zugrunde, das im Folgenden kurz erläutert wird:

Grafik 31



1 Im Titel lässt sich sowohl eine schlagwortartige Zusammenfassung der Frage, als auch in Anführungszeichen der genaue Fragetext ablesen. Der Fragetext selbst wird von unseren Interviewenden auf Schweizerdeutsch vorgetragen. Dem Titel ist zudem zu entnehmen, ob die Grafik gefiltert ist oder nicht gefiltert.

2 Die Referenzgrösse gibt darüber Aufschluss, auf welche Gruppe sich die Auswertung in der Grafik bezieht. In den meisten Fällen sind dies die Stimmberechtigten der Stadt Rapperswil-Jona respektive die Stimmberechtigten, die an der Abstimmung teilgenommen haben.

3 In grafischer Form werden die Ergebnisse dargestellt. Je nach angestrebter Aussage werden die Resultate mittels Kuchen-, Balken-, Säulen- oder Liniengrafiken visualisiert. Für die Darstellung von Zusammenhängen werden zudem Regressionsgrafiken verwendet. Ausführungen dazu sind bei den entsprechenden Grafiken zu finden.

4 Der Fusszeile entnimmt man sowohl den Zeitraum der Befragung (Dezember 2019) als auch die Anzahl der befragten Personen, die für die Aussage in der entsprechenden Grafik relevant ist (hier: N = 1002).

4.6 gfs.bern-Team

URS BIERI

Co-Leiter und Mitglied des Verwaltungsrats gfs.bern, Politik- und Medienwissenschaftler, Executive MBA FH in strategischem Management, Dozent an der Kalaidos Fachhochschule und der ZHAW

✉ urs.bieri@gfsbern.ch



Schwerpunkte:

Themen- und Issue-Monitoring, Image- und Reputationsanalysen, Risikotechnologien, Abstimmungsanalysen, Kampagnenvorbereitung und -begleitung, Integrierte Kommunikationsanalysen, Qualitative Methoden

Publikationen in Sammelbänden, Fachmagazinen, Tagespresse und im Internet

ALEXANDER FRIND

Projektleiter, Politikwissenschaftler

✉ alexander.frind@gfsbern.ch



Schwerpunkte:

Analyse politischer Themen und Issues, Abstimmungen und Wahlen, Gesellschaftsthemen, Medieninhaltsanalysen, Qualitative Methoden

EDWARD WEBER

Projektleiter, Politikwissenschaftler, Dr. des.

✉ edward.weber@gfsbern.ch



Schwerpunkte:

Politische Einstellungen, Populismus, Abstimmungsforschung, Methoden der empirischen Sozialforschung, Ad hoc-Studien



JOSÉ KRESS

Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Soziologe

✉ jose.kress@gfsbern.ch

Schwerpunkte:

Programmierung und Auswertung quantitative Projekte, Modellierungen, Visualisierungen, qualitative Datenanalyse, Lektorate



LAURA SALATHE

Wissenschaftliche Mitarbeiterin, Politikwissenschaftlerin

✉ laura.salathe@gfsbern.ch

Schwerpunkte:

Datenanalyse, Programmierungen, Qualitative Methoden, Recherchen, Medienanalysen, Visualisierungen



DANIEL BOHN

Projektmitarbeiter, Fachinformatiker Anwendungsentwicklung

✉ daniel.bohn@gfsbern.ch

Schwerpunkte:

Quantitative und qualitative Datenanalyse, Datenaufbereitung, Visualisierung

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



**SCHWEIZER
MARKTFORSCHUNG**

Kein Verkauf - Wissenschaftlich - Anonym

gfs.bern
Menschen. Meinungen. Märkte.