



Kanton Zürich
Statistisches Amt

statistik.info 2018/06

www.statistik.zh.ch

Peter Moser

Limmattalbahn zum Zweiten

eine Kurzanalyse der Zürcher Resultate der Abstimmungen vom 23.9.2018

Einleitung

Die vorliegende Analyse beruht methodisch auf den Aggregatsdaten der Gemeinderesultate der sechs Abstimmungen vom 23. September 2018. Welche Einschränkungen für diese Analysemethode grundsätzlich gelten, wird zu Beginn der Übersichtspublikation "Die Zürcher Abstimmungslandschaft" (Moser 2016; <https://goo.gl/btslrq>) diskutiert.

In der erwähnten Grundlagenpublikation sind auch Motivation, Datenbasis und Methodik der folgenden Übersichtsgrafiken 1 bis 5 beschrieben. Diese zeigen, wie die räumlichen Polarisierungsstrukturen der Zustimmung zu den Vorlagen mit dem Abstimmungs- und Wahlverhalten in der Vergangenheit sowie der Sozialstruktur der Gemeinden zusammenhängen – und damit, ob sich Aussagen darüber machen lassen, wer wie abgestimmt hat.

Anschliessend an diese Übersicht werden die Resultate der Abstimmung über die Initiative "Stoppt die Limmattalbahn ab Schlieren" vertieft analysiert, weil sich hier die Möglichkeit bietet, einen aufschlussreichen Vergleich mit der thematisch beinahe analogen ersten Limmattalbahnamstimmung vom November 2015 zu ziehen.

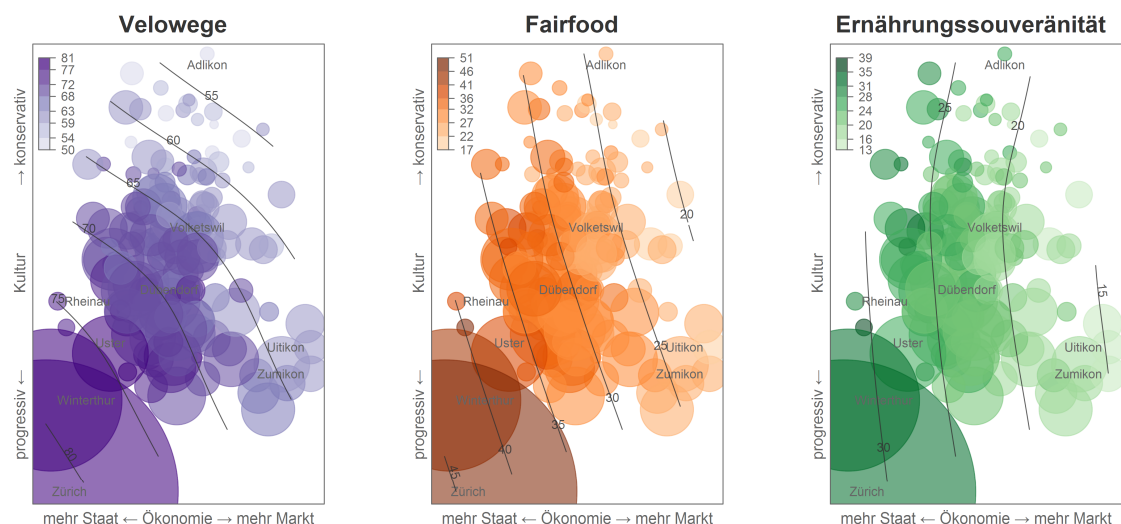
Ideologische Polarisierung relevant bei den Bundesgeschäften ...

Grafik 1 zeigt die Zustimmung zu den eidgenössischen Vorlagen in der politischen Landkarte des Kantons Zürich. Sie ermöglicht in den meisten Fällen eine erste Einordnung des Abstimmungsverhaltens bezüglich der ideologischen Grundeinstellungen der Bevölkerung.

Zum einen lassen sich konservative Gemeinden von progressiven unterscheiden: Auf der vertikalen Kultur-Achse reicht die Spannweite vom konservativen Adlikon bis zum progressiven Zürich. Der zweite Gegensatz ist jener zwischen staats- und marktfreundlich gesinnten Gemeinden: auf der horizontalen Ökonomie-Achse stehen sich so Zürich und Uitikon oder Zumikon gegenüber.

Grafik 1: Zustimmung zu den eidg. Vorlagen in der politischen Landkarte

Kanton Zürich, Ja-Stimmenanteile der Vorlagen in %, die Konfiguration der Gemeinden beruht auf den Abstimmungsergebnissen 2010–2016



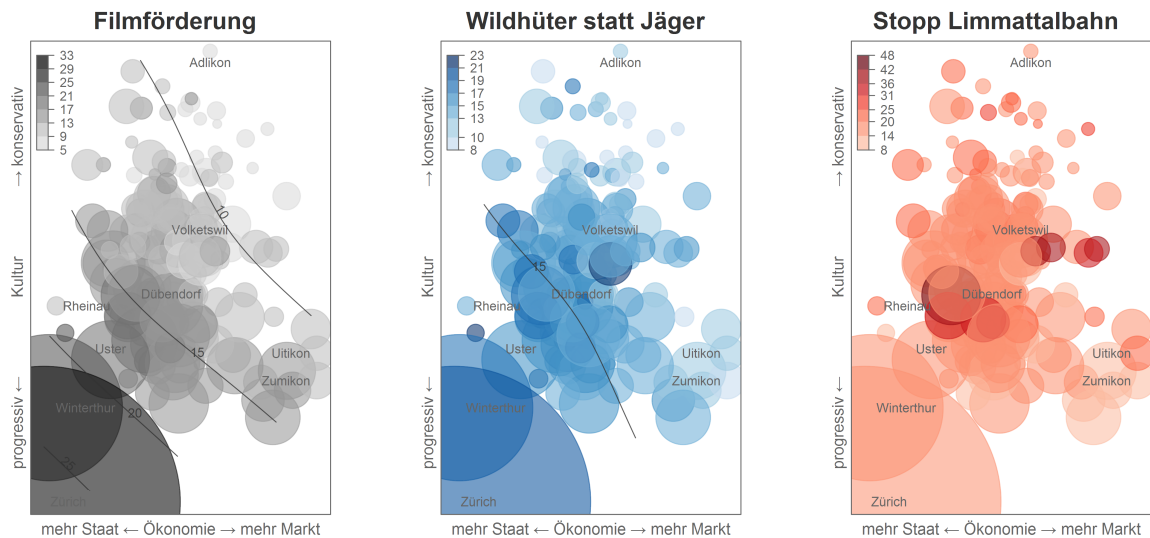
Grafik und Datenquelle: Statistisches Amt Kanton Zürich

Die eidgenössische Vorlage zu den **Velowegen** (Ja-Stimmenanteil 71.9%) polarisierte vor allem entlang der Progressiv-Konservativ-Achse. Dies freilich nicht ausschliesslich, denn auch in den marktfreundlichen Gebieten war die Zustimmung unterdurchschnittlich. Für verkehrspolitische Vorlagen ist dieses gemischte Polarisierungsmuster typisch – mit entgegengesetztem Vorzeichen findet es sich etwa bei der kantonalen Verkehrsfondsvorlage vom Juni 2018 oder der Abstimmung über die Gotthardtunnelsanierung im Februar 2016 (siehe Grafik 3). Die Zustimmungsmuster zu den beiden eidgenössischen Initiativen, der **Fair-**

Food-Initiative (35.3% Ja) und der **Initiative für Ernährungssouveränität** (25.9% Ja), waren sehr ähnlich: sie polarisierten erwartungsgemäss vor allem entlang der Markt-Staat-Achse, und dies, wie Grafik 3 zeigt, sehr ausgeprägt.

Grafik 2: Zustimmung zu den kant. Vorlagen in der politischen Landkarte

Kanton Zürich, Ja-Stimmenanteile der Vorlagen in %, die Konfiguration der Gemeinden beruht auf den Abstimmungsergebnissen 2010–2016



Grafik und Datenquelle: Statistisches Amt Kanton Zürich

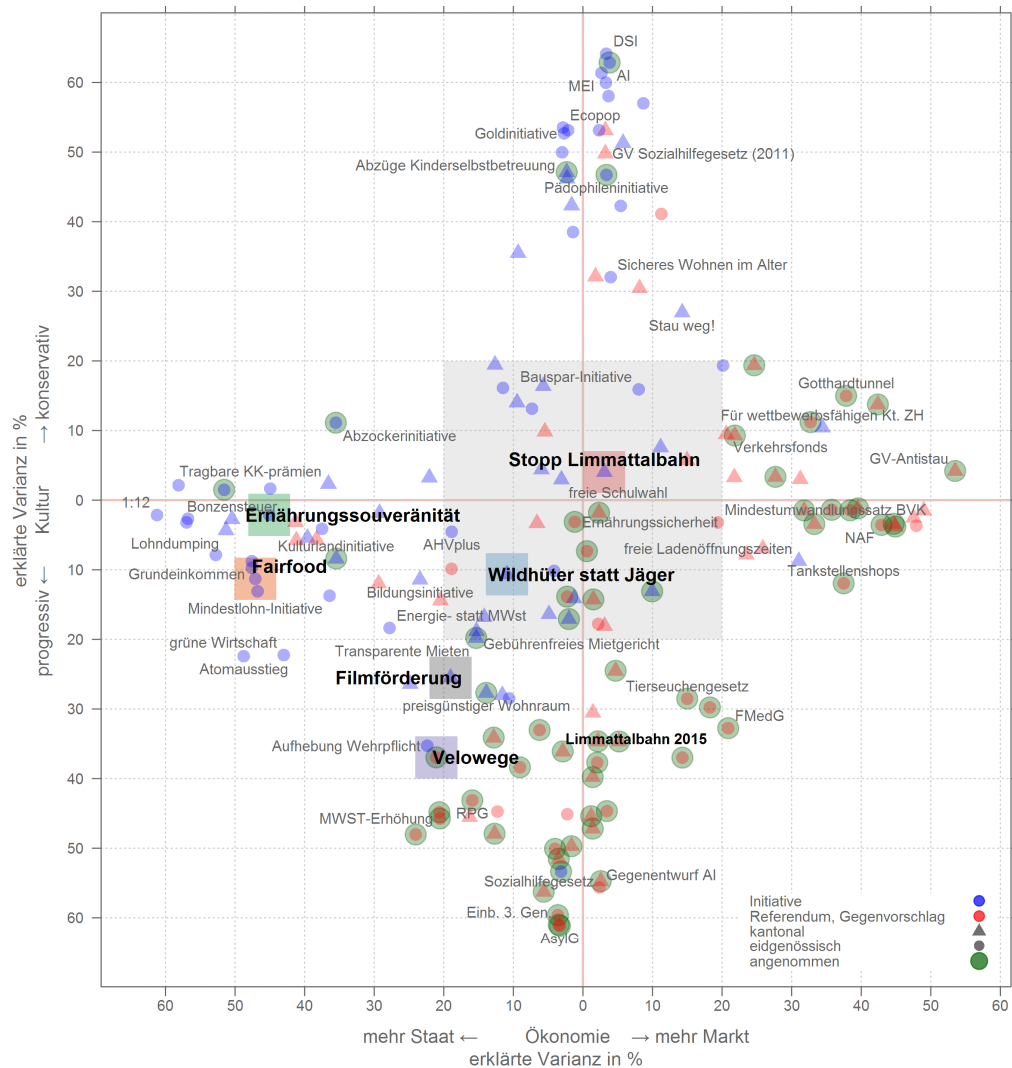
... nicht aber bei den kantonalen Vorlagen

Wenig relevant waren die üblichen ideologischen Polarisierungen bei den drei kantonalen Initiativvorlagen, die auch nirgends mehrheitsfähig waren: Das **Film- und Medienförderungsgesetz** wurde mit einem Ja-Stimmenanteil von 19.2% ähnlich klar abgelehnt wie die Initiativen **"Wildhüter statt Jäger"** (16.1% Ja) und **"Stoppt die Limmattalbahn – ab Schlieren"** (17.1% Ja). Einzig beim Filmförderungsgesetz, das von den Linksparteien befürwortet wurde, war die Zustimmung in den progressiven Gemeinden und besonders in der Stadt Zürich etwas höher als in den konservativen.

In Grafik 3 auf der folgenden Seite, welche die Zusammenhänge in den Grafik 1 und 2 mittels zweier Indikatoren zusammenfasst, ist die Polarisierungsstruktur der sechs Vorlagen auf einen Blick ersichtlich und kann mit jener der anderen eidgenössischen und kantonalen Vorlagen der laufenden Dekade verglichen werden. War die Zustimmung in den konservativen Gemeinden hoch, so befindet sich die Vorlage oberhalb der Mitte, war sie in den progressiven hoch, unterhalb. Analoges gilt auch für die horizontale Markt-Staat-Achse.

Je weiter eine Vorlage vom Mittelpunkt entfernt ist, desto stärker waren die Gemeinderesultate durch die ideologischen Grundhaltungen geprägt. Als Faustregel gilt: Ist eine Vorlage ausserhalb des grau hinterlegten Bereichs in der Mitte verortet, kann von einem relevanten Effekt zumindest einer Dimension ausgegangen werden. Die in Grafik 1 sichtbaren, klaren Polarisierungsmuster der drei eidgenössischen Vorlagen sind auch in dieser Darstellung gut erkennbar, ebenso wie die schwächere des Filmförderungsgesetzes. Aber auch die Tatsache, dass sich die Zustimmungsunterschiede zu den beiden andern kantonalen Initiativen durch die ideologischen Grundgegensätze nicht erklären lassen, ist ersichtlich. Besonders deutlich zeigt sich dies bei der Stopp-Limmattalbahn-Initiative, die ziemlich genau in der Mitte liegt.

Grafik 3: Ideologische Polarisierungsstruktur der Abstimmungsvorlagen
Kanton Zürich, eidgenössische und kantonale Vorlagen 2010–2018, eigene Berechnungen



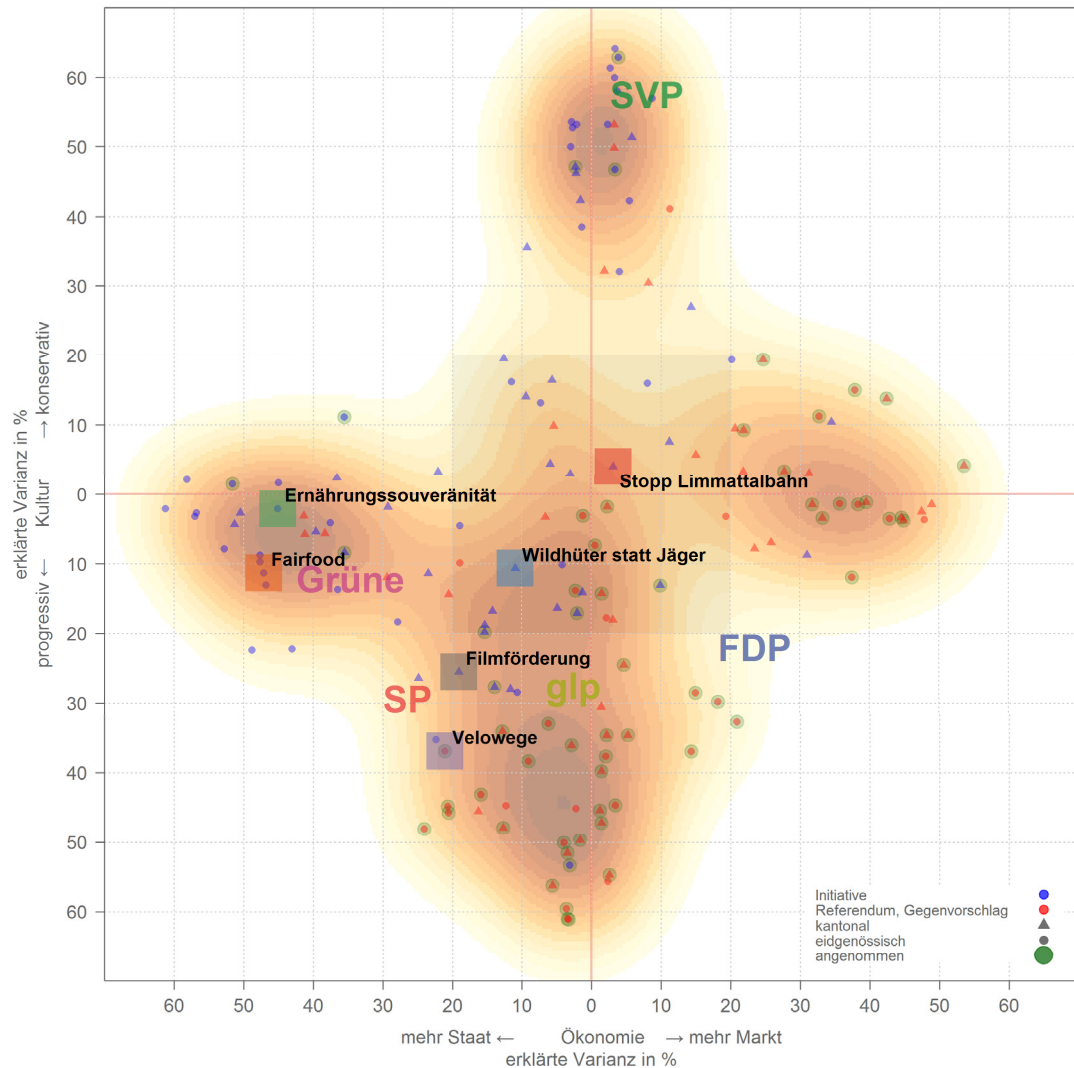
Grafik und Datenquelle: Statistisches Amt Kanton Zürich

In Grafik 4 ist der Bezug zu den Parteiwähleranteilen hergestellt, die in der gleichen Weise "verortet" werden wie die Abstimmungen. Im Prinzip gilt: Je näher eine Vorlage bei einer Parteibezeichnung, desto stärker ist der (positive) Zusammenhang des Ja-Stimmenanteils mit dem entsprechenden Wähleranteil.

Die Gemeinderesultate der Ernährungssouveränitäts- und der Fair-Food-Initiative legen nahe, dass die Zustimmung bei den Wählerschaften der Linksparteien überdurchschnittlich, bei jener der FDP unterdurchschnittlich war, während die SVP-Wählerschaft etwa durchschnittlich abstimmte. Beim Bundesbeschluss über die Velowege, und weniger ausgeprägt auch der kantonale Initiative für ein Film- und Medienförderungsgesetz steht die überdurchschnittliche Zustimmung der Linkswählerschaften hingegen vor allem im Kontrast zur unterdurchschnittlichen Zustimmung in der SVP-Wählerschaft. Bei den beiden verbleibenden kantonalen Initiativen – "Wildhüter statt Jäger" und "Stopp Limmattalbahn" – lassen die Gemeinderesultate eine derartige parteimässige Zuordnung nicht zu.

Grafik 4: Parteien und Polarisierungsmuster der Abstimmungsvorlagen

Kanton Zürich, eidgenössische und kantonale Vorlagen 2010–2018, eigene Berechnungen



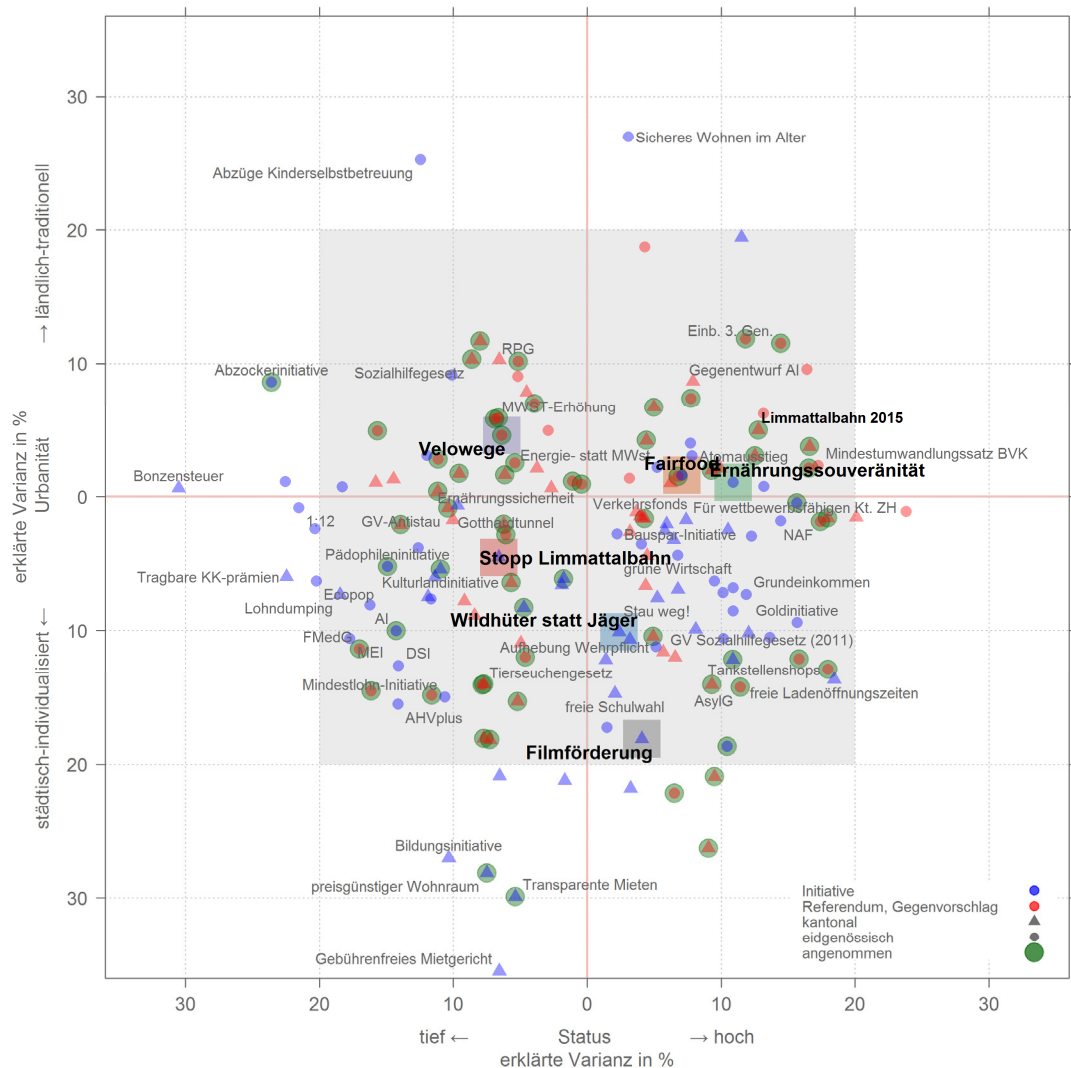
Grafik und Datenquelle: Statistisches Amt Kanton Zürich

Keine relevante sozialräumliche Polarisierung

Grafik 5 kann analog gelesen werden wie Grafik 3, nur geht es hier um die sozialräumliche Polarisierung. Vorlagen oberhalb der Mitte fanden in Gemeinden mit einer ländlich-traditionell lebenden Einwohnerschaft vergleichsweise hohe Zustimmung, solche unterhalb eher in den urbanen Gebieten, solche links der Mitte in den statustiefen ("armen") Gemeinden, rechts der Mitte in den statushohen ("reichen"). Je weiter vom Mittelpunkt entfernt, desto stärker war der Zusammenhang – und desto sicherer ist man auch, dass der soziale Kontext unabhängig von der statistisch bereits kontrollierten ideologischen Ausrichtung (siehe Grafik 3) das Abstimmungsverhalten beeinflusste.

Auch hier gilt als Faustregel: Ist eine Vorlage ausserhalb des grau hinterlegten Bereichs in der Mitte verortet, so kann von einem interpretationsfähigen Zusammenhang mit zumindest einer Dimension ausgegangen werden. Dies trifft aber bei keiner der sechs Vorlagen des jüngsten Abstimmungstermins zu.

Grafik 5: Soziale Polarisierungsstruktur der Abstimmungsvorlagen
Kanton Zürich, eidgenössische und kantonale Vorlagen 2010–2018, eigene Berechnungen



Grafik und Datenquelle: Statistisches Amt Kanton Zürich

Limmattalbahn zum Zweiten – was hat sich verändert?

Die Vorlage zur Limmattalbahn bietet sich als Gegenstand für eine vertiefte Analyse an, denn über dieses Bauprojekt wurde vor drei Jahren, am 22. November 2015, bereits einmal abgestimmt. Zwar waren die Abstimmungsgegenstände nicht deckungsgleich, denn diesmal ging es nicht mehr um das Bauprojekt als Ganzes, sondern nur noch um die zweite Etappe ab Schlieren. Dennoch sind die Analogien beträchtlich, der Vergleich interessant.

Im November 2015 betrug der Ja-Stimmenanteil zum kantonalen Finanzierungsbeitrag an den Bau der Limmattalbahn 64.5%, nun lehnten 82.9% der Abstimmenden die Initiative "Stoppt die Limmattalbahn – ab Schlieren" ab. Die Zustimmung zur Bahn stieg demnach im Kanton um 18.4 Prozentpunkte, sie ging in keiner Gemeinde zurück. 2015 fand sich ausser in den Limmattaler Gemeinden (in Grafik 6 rot markiert) auch in einigen kleineren Landgemeinden keine Mehrheit dafür. 2018 sagten nun sämtliche Gemeinden Ja zur neuen Verbindung: doch lag die Zustimmung im Limmattal auch diesmal deutlich unter derjenigen im übrigen Kanton (Grafik 6).

Grafik 6: Die Limmattalbahnabstimmungen im Zusammenhang

Kanton Zürich, Ja-Stimmenanteil Limmattalbahnabstimmung 2015, Nein-Stimmenanteil 2018



Grafik und Datenquelle: Statistisches Amt Kanton Zürich

Wenn die Zustimmung überall im gleichen Masse zugenommen hätte, lägen die Gemeinden mehr oder weniger auf der grün eingezeichneten Diagonalen in Grafik 6 – tatsächlich weicht der Zusammenhang zwischen den Zustimmungssanteilen davon aber erheblich ab, wie die grau eingezeichnete gekrümmte Glätterkurve zeigt.

Sinneswandel der SVP-Wählerschaft

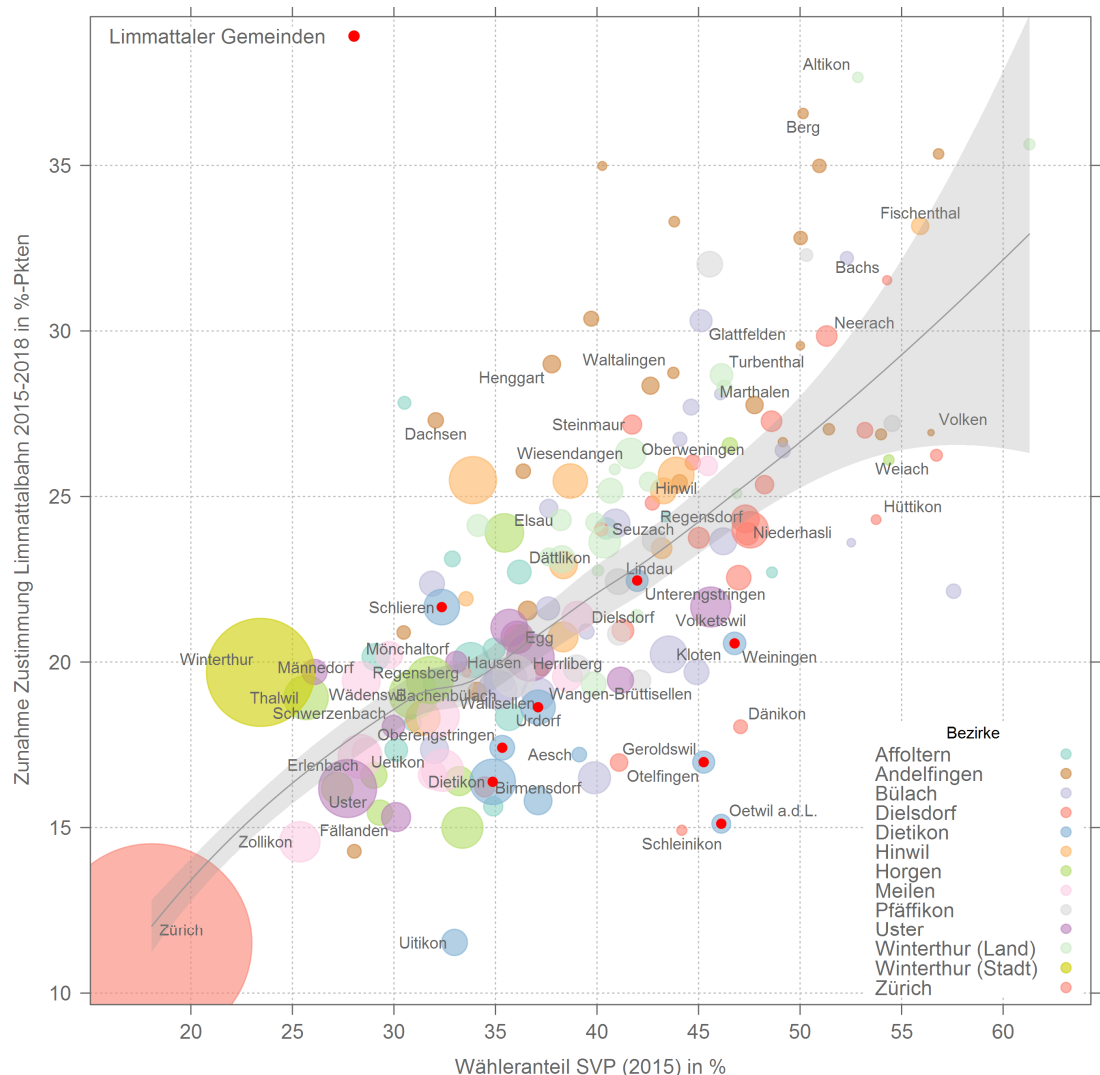
Die Gemeinderesultate legen nahe, dass dies mit einem wesentlichen Unterschied zwischen den beiden Abstimmungen zu tun hat: 2015 lehnte die SVP den Bahnkredit als einzige Kantonalpartei noch ab – 2018 befand sie sich dann aber auch im Lager der Befürworter. Grafik 7 zeigt einen klaren Zusammenhang zwischen dem Wähleranteil der SVP und der Zustimmungszunahme: Tendenziell war sie besonders ausgeprägt, wo die SVP stark vertreten ist.

Zumindest ein Teil der Zustimmungszunahme dürfte also einem Sinneswandel der SVP-Wählerschaft zuzuschreiben sein. Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang, dass der Nein-Stimmenanteil zur Vorlage 2015 in den Gemeinden, bei freilich erheblicher Streuung, im Mittel ziemlich genau dem SVP-Wähleranteil entsprach – ausser im Limmattal selbst, wo er deutlich darüber war. Die Frage, ob die geänderte Parole der SVP einen direkten Einfluss auf das Abstimmungsverhalten hatte, kann eine Aggregatsdatenanalyse selbstverständlich nicht beantworten. Es war aber doch so, dass die Initianten nicht auf die Unterstützung der

wählerstärksten Partei zählen konnten – ein gesamtkantonal relevanter Gegner des Bahnprojekts fehlte.

Grafik 7: Zustimmungsveränderung und SVP-Wähleranteil

Kanton Zürich, Veränderung der Zustimmung zur Limmattalbahn 2015–2018, Wähleranteil SVP bei den Nationalratswahlen 2015



Grafik und Datenquelle: Statistisches Amt Kanton Zürich

Gut zu erkennen ist dieser Wandel übrigens auch in Grafik 3: 2015 war die Limmattalbahn ein Thema, das ideologisch noch klar auf der vertikalen, mit dem Wähleranteil der SVP assoziierten Progressiv-Konservativ-Achse polarisierte. 2018 fehlt diese ideologische Polarisierung völlig, weshalb die Vorlage ziemlich genau in der Mitte der Grafik liegt.

Die Entwicklung im Limmattal

Auch das Limmattal selbst stimmte diesmal der neuen Bahn überall zu, die Zustimmung blieb aber unterdurchschnittlich: In Grafik 6 sind die acht Limmattaler Gemeinden als separate Gruppe klar erkennbar. In diesem Gebiet stimmten 2015 42.2% der Limmattalbahn zu, 2018 waren es 60.7% – eine Zunahme um 18.5 Prozentpunkte. Die Zustimmung erhöhte sich also etwa im selben Masse wie im übrigen Kanton (von 65.6% auf 83.9%; eine Differenz von 18.3 Prozentpunkten).

Anders verhielt es sich mit der Stimmbeteiligung: Sie war im Limmattal im November 2015 mit 44.1% deutlich höher als im Rest des Kantons (39.4%), was umso auffälliger war, als

das Limmattal und besonders die linksufrigen Gemeinden Schlieren, Dietikon und Urdorf, die wegen ihrer Grösse das Gesamtbild prägen, in der Regel eine unterdurchschnittliche Beteiligung aufweisen (im Mittel der letzten zehn Jahre 38.5% gegenüber 44.3% im übrigen Kanton). Diesmal war die Limmattaler Stimmbeteiligung mit 38.7% geringfügig tiefer als jene im Rest des Kantons (39.4%). Sie nahm so gegenüber der Vergleichsabstimmung um 5.4 Prozentpunkte ab, während sie im übrigen Kanton genau gleich hoch war wie damals.

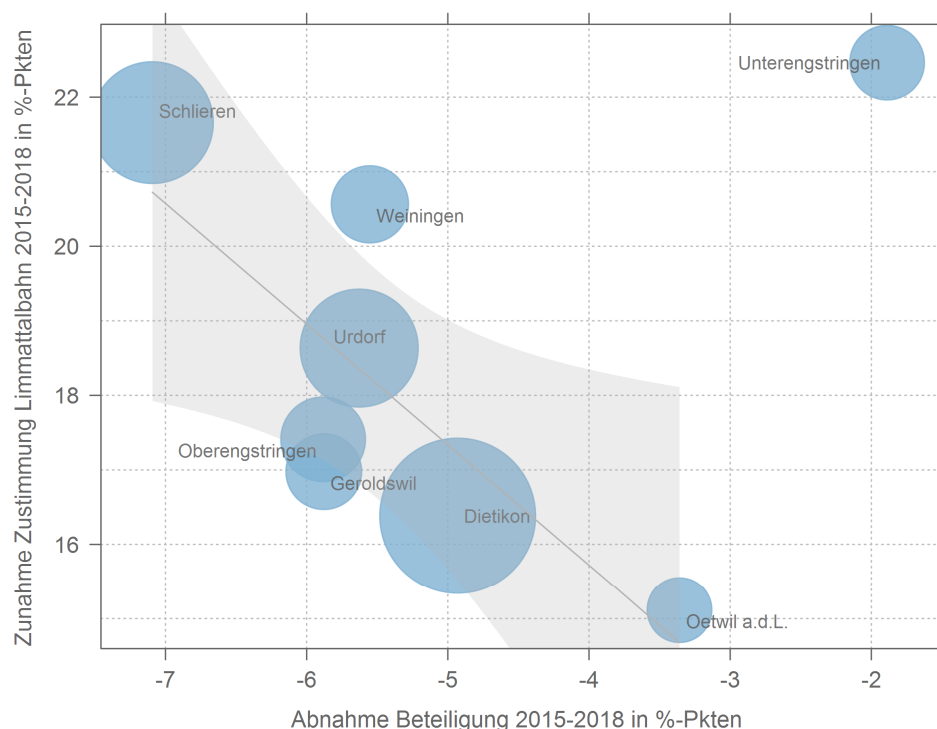
Das Thema Limmattalbahn mobilisierte also diesmal im Limmattal selbst eindeutig weniger als noch 2015. Die Beteiligung war aber immer noch höher, als an einem "Normaltermin" ohne lokale Betroffenheit bei besagtem kantonalen Beteiligungsniveau in der Region etwa zu erwarten gewesen wäre.¹ Denn die Initiative war im Limmattal auch am Septembertermin 2018 die Lead-Vorlage, d.h. jene mit der höchsten effektiven Beteiligung,² die man erhält, wenn man nur die gültigen, fürs Resultat tatsächlich zählenden Stimmen ins Verhältnis zu den Stimmberechtigten setzt.³ Anders als im übrigen Kanton, wo der Anteil der leeren Stimmzettel an den eingegangenen durchschnittliche 3.5% betrug, waren im Limmattal nur 0.9% der Stimmzettel der Initiativvorlage leer, etwas mehr als 2015 (0.6%).

Beteiligungseffekt im Limmattal?

Innerhalb des Limmattals gibt es Evidenz dafür, dass eine geringere Beteiligung eher den Bahnbefürwortern geholfen hat: Es zeigt sich nämlich ein relativ klarer negativer Zusammenhang zwischen dem Beteiligungsrückgang und der Zunahme der Zustimmung zur Bahn (Grafik 8).

Grafik 8: Beteiligungs- und Zustimmungsveränderung im Limmattal

Kanton Zürich, Abnahme der Beteiligung und Zunahme der Zustimmung zur Limmattalbahn 2015-2018



Grafik und Datenquelle: Statistisches Amt Kanton Zürich

¹ Wenn man den üblichen Niveauunterschied (-5.8 Prozentpunkte) zum Restkanton annimmt, so käme man auf einen Beteiligungswert von etwa 34%.

² Im übrigen Kanton spielte diese Rolle die Fair-Food-Initiative, was auch plausibel ist, weil sie gemäss den Untersuchungen des Forschungsinstitut Öffentlichkeit und Gesellschaft (fög) an der Uni Zürich von den drei eidgenössischen Vorlagen am meisten Medienresonanz erhielt: siehe <https://www.foeg.uzh.ch/de/analyse/alleanalysen/Abstimmungen-vom-23.-September-2018-.html>.

³ Die "offizielle" Beteiligung wird auf der Grundlage der eingelegten Stimmzettel berechnet, die vor allem auch noch die leeren Zettel umfasst.

In Schlieren, wo die Beteiligung um 7.1 Prozentpunkte, abnahm, stieg die Zustimmung um 21.7 Prozentpunkte. Am anderen Ende der Skala, in Oetwil an der Limmat, wo die Beteiligung nur um 3.4 Prozentpunkte zurückging, nahm die Zustimmung lediglich um 15.1 Prozentpunkte zu.

Die anderen Limmattaler Gemeinden reihen sich dazwischen auf. Unterengstringen ist allerdings ein Sonderfall, der aber erklärt werden kann: Dort wurde auf kommunaler Ebene über eine Schulhauserweiterung abgestimmt, was 42.5% der Stimmberechtigten an die Urne lockte. Möglicherweise beeinflusste dies auch die Partizipation an den eidgenössischen und kantonalen Abstimmungen positiv.

Diese Überlegungen sind mit etwas Vorsicht zu geniessen, da die Fallzahl viel zu gering ist für formale statistische Schlüsse. Plausibel sind sie aber in dem Sinne, als die absehbare gesamtkantonale Chancenlosigkeit der Initiative den einen oder andern eingefleischten lokalen Bahngegner dazu bewogen haben könnte, der Urne diesmal fernzubleiben.

Für das kantonale Schlussresultat war dies freilich belanglos. Zwar kann auch das Ausmass des "SVP-Effekts" nicht genau beziffert werden, doch dürfte er, wegen seiner flächendeckenden Wirksamkeit ein relevanter Erklärungsfaktor dafür sein, dass die Akzeptanz der Limmattalbahn im gesamten Kanton diesmal noch einiges höher war als 2015.

Literatur

Moser, Peter (2016). Die Zürcher Abstimmungslandschaft: ideologische und soziodemografische Polarisierungsstrukturen 2010-2016. statistik.info 2016/04, Statistisches Amt des Kantons Zürich. (<https://goo.gl/btslrq>)

Das Statistische Amt des Kantons Zürich ist das Kompetenzzentrum für Datenanalyse der kantonalen Verwaltung. In unserer Online-Publikationsreihe "statistik.info" analysieren wir für ein breites interessiertes Publikum wesentliche soziale und wirtschaftliche Entwicklungen im Kanton und Wirtschaftsraum Zürich.

Fragen, Anregungen, Kritik?

Verfasser: Dr. Peter Moser
Telefon: 043 259 75 35
E-Mail: peter.moser@statistik.ji.zh.ch

Statistisches Amt des Kantons Zürich
Schöntalstrasse 5
8090 Zürich

Telefon: 043 259 75 00

E-Mail: datashop@statistik.zh.ch

www.statistik.zh.ch

© 2018 Statistisches Amt des Kantons Zürich, Abdruck mit Quellenangabe erlaubt.