

# Analyse der Argumentation im Vorfeld der Abstimmung über die Flughafen-Initiativen vom 27.11.2011

1. Zum „Lernziel 8“: Die Studierenden können unterschiedliche Strukturen von Voten erkennen und Fünfsätze bilden.

Die Schlussphase im Abstimmungskampf um die Flughafenvorlagen lief auf Hochtouren: Gegner und Befürworter bezichtigten sich gegenseitig der Desinformation, Logos wurden kopiert, Stellungnahmen und Gegenstellungnahmen verschickt. Zehn Tage vor der Abstimmung vom 27. November 2011 bot die NZZ Befürwortern und Gegnern unter dem Titel „Letztes Werben um die Unentschlossenen“ eine Plattform, um die Kernargumente darzulegen.

Ursula Moor (svp.), Gemeindepräsidentin von Höri, Kantonsrätin und Präsidentin des Flughafenschutzverbandes, machte sich für die Behördeninitiative stark, die Ausbauten des bestehenden Pistenystems am Flughafen Zürich verhindern will. Thomas Morf, Präsident des Vereins Flugschneise SüdNein, vertrat den Gegenvorschlag. Dieser verlangte ebenfalls einen Verzicht auf Neu- und Ausbauten von Pisten. Zusätzlich sollten nach ihm aber auch nach dem Jahr 2000 eingeführte Flugrouten abgeschafft, der Bau von Schnellabrollwegen verboten und das Vetorecht der Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG stark ausgebaut werden. Dominique Reber, Geschäftsleitungsmitglied des Wirtschaftsdachverbandes Economiesuisse, bekämpfte beide Vorlagen und plädierte für ein doppeltes Nein.

Das Resultat der Abstimmung war eindeutig:

Kanton Zürich							
Vorlagen		Ja-Anteil (%)	Stimmbeteiligung (%)	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Annehmende Gebiete	Ablehnende Gebiete
Flughafengesetz: Keine Neu- und Ausbauten von Pisten		41.22	44.14	150750	214995	36	149
Gegenvorschlag		31.77	43.57	109411	235021	15	170
Stichfrage		73.19	42.06	206373	75611	182	3

## Aufgabe „Strukturen erkennen“

Lesen Sie die nachfolgenden Beiträge sorgfältig durch und notieren Sie im Rand die besprochenen Inhalte. Analysieren Sie anschliessend die inhaltliche Struktur der Argumentation (v.a. Dreisatzstruktur Einleitung – Hauptteil – Schluss/Appell) und beurteilen Sie diese kritisch. Was ist wirksam, was wirkt überzeugend?

### Der Flughafen nützt allen

Dominique Reber, Economiesuisse

Die Bedeutung des Flughafens Zürich reicht weit über die Kantongrenzen hinaus. Als wichtigste Verbindung in die Welt leistet der Flughafen einen wertvollen Beitrag für die ganze Volkswirtschaft. Kann der Flughafen sich aufgrund falscher politischer Entscheide nicht entwickeln, kostet dies Wohlstand und Arbeitsplätze. Letztlich reduziert sich auch die Standortattraktivität des Landes für Neuansiedlungen internationaler Unternehmen sowie den Verbleib der bestehenden Exportindustrie.

Economiesuisse stellt fest, dass dem Flughafen Zürich eine immer

Einleitung:

Wirtschaftliche Bedeutung, Standortattraktivität

wichtigere Rolle zukommt. Nicht nur für den Personenverkehr, sondern auch für Güter. Rund ein Drittel aller Exporte, gemessen an ihrem Wert, verlassen das Land auf dem Luftweg, rund ein Sechstel der Importe kommt per Luftfracht in die Schweiz. Das bedeutet, dass der Flugverkehr zu einem wesentlichen Wachstums- und Wohlstandstreiber geworden ist. Grossen Einfluss hat der Flughafen auch auf den Tourismus. 35 Prozent der Gäste erreichen die Schweiz auf dem Luftweg. Rund 20 000 der 166 000 Schweizer Arbeitsplätze im Tourismus hängen direkt mit dem Flughafen zusammen. Von 36 Millionen Logiernächten 2010 gingen rund 1 Million auf das Konto der Hotels in Flughafennähe.

Der Flughafen ist auch zu einem wichtigen regionalen Arbeitgeber avanciert: Insgesamt werden heute rund eine halbe Milliarde Franken durch Partnerunternehmen des Flughafens umgesetzt, und ebenso viel setzt der Flughafen als Einkaufszentrum um.

Der Standort Schweiz selbst ist zu klein, um grosse Gesellschaften mit internationalen Destinationen halten zu können. Unter den Flughäfen tobt ein harter Wettbewerb, insbesondere um Transferpassagiere. Sie sind letztlich entscheidend für die Möglichkeit, eine Hub-Funktion zu übernehmen und attraktive internationale Direktflüge anzubieten. In Europa wird es zu einer Konsolidierung der Flughäfen kommen, die internationale Direktflüge anbieten. Es ist entscheidend, dass die Schweiz mit dem Flughafen Zürich dabei bleibt. Dies geht nur, wenn im Kampf um Transferpassagiere gute Argumente ins Spiel gebracht werden können hoher Komfort, hohe Zuverlässigkeit, hohe Sicherheit und tiefe Preise. Obwohl Zürich nur die Nummer 11 der europäischen Flughäfen ist, gelang es, eine gute Position zu erreichen. Ein grosser Vorteil der Schweiz ist, dass hier äusserst selten betriebliche Probleme auftreten wie zum Beispiel in Frankreich mit tagelangen Streiks. Ein grosser Nachteil hingegen sind das komplexe Anflug- und Abflugregime sowie die engen Betriebszeiten. Gelingt es nicht, den Flughafen Zürich richtig zu positionieren, sinkt die Wahrscheinlichkeit des künftigen Erfolgs.

Die Akzeptanz für den Flughafen steigt, denn die Bevölkerung leidet immer weniger unter den Flugzeugen: Lärmbelastung und Flugbewegungen können dank dem Einsatz neuer Technologien seit Jahren systematisch und hörbar gesenkt werden. Die Betreiber sind hier zu Recht gefordert, eine immer effizientere Bewirtschaftung der Kapazitäten zu gewährleisten, und dies unter immer schwierigeren Bedingungen.

Die Vorlagen, die am 27. November zur Abstimmung kommen, sind schädlich. Die Behördeninitiative und der Gegenvorschlag bewirken faktisch eine Effizienz- und Wachstumsbremse. Eine solche Bremse führt aber lediglich zu einer sinkenden Attraktivität der Schweiz. Betroffen ist auch die Wirtschaft: die Banken, aber auch Firmen wie IBM, Kraft Foods, Nycomed, Alcan oder Google. Entscheidend ist also, dass der Flughafen sich entlang des nachgefragten Wachstums im Sinne des Gedeihens des Wohlstands der Schweiz entwickeln kann. Wenn es darum geht, im nationalen Sinn zu denken und zu handeln, muss das Zürcher Stimmvolk klar gegen die Behördeninitiative und klar gegen den Gegenvorschlag stimmen.

Wachstum  
Personen&Güter

1/3 Exporte / 1/6 Importe

Tourismus

Arbeitsplätze

Kern: Hub-Funktion /  
Transferpassagiere /  
Konkurrenzkampf

Hoher Komfort

Hohe Zuverlässigkeit

Hohe Sicherheit

Tiefe Preise

Gegenargument Lärm  
wird relativiert

Schluss & Appell:

Initiativen sind schädlich

Wachstum ist notwendig

2 x NEIN

## Für ein moderates Wachstum

Ursula Moor, Präsidentin Schutzverband

Am 27. November können wir die Weichen in der Flughafenpolitik stellen. Die Stimmbevölkerung hat zwei Vorlagen zur Wahl, die im Kern dasselbe fordern: Einen Ausbaustopp für Pisten. Als bürgerliche Politikerin bin ich für den Flughafen. Als Gemeindepräsidentin von Höri weiss ich, dass unsere Region vom Flughafen profitiert. Ich kenne aber auch seine Nachteile und weiss, was es heisst, seinen Lärm zu ertragen. Ich setze mich ein für einen Flughafen, der sich mit den Gemeinden entwickelt, nicht auf ihre Kosten. Aus diesem Grund stimme ich am 27. November zweimal Ja und gebe bei der Stichfrage der vom Kantonsrat unterstützten Behördeninitiative den Vorzug. Ich bin mir bewusst, dass Veränderungen am Pistensystem gemäss geltendem Flughafengesetz dem Volk vorgelegt werden müssen. Es ist auch nicht so, dass bei einem Nein am 27. November gleich Pisten verlängert würden. Die Abstimmung ist trotzdem nötig. Auch wenn Pistenverlängerungen lediglich als Option auf dem Papier bestehen, reicht dies aus, um den Gemeinden ihre qualitative Entwicklung zu verwehren. Erst mit einem gesetzlich verankerten Ausbaustopp werden Pistenverlängerungen aus der Raumplanung gestrichen.

Der Ausbaustopp gibt den Gemeinden Planungssicherheit und dem Flughafen langfristige Wachstumsperspektiven. Das bestehende Pistensystem ist grosszügig bemessen. Möglich sind gut 350 000 Flüge pro Jahr. Heute verzeichnet Zürich rund 270 000 Flugbewegungen jährlich. Die Reserven stellen sicher, dass der Flughafen die Mobilitätsbedürfnisse von Wirtschaft und Bevölkerung auch in Zukunft erfüllen wird.

Die Flughafenlobby betont unermüdlich, die Initiativen gefährdeten den internationalen Anschluss und den Wirtschaftsstandort Schweiz. Das stimmt nicht. Erstens braucht eine funktionierende Wirtschaft mehr als einen grossen Flughafen. Der Flugverkehr war in den letzten 10 Jahren rückläufig. Die Wirtschaft hat zugelegt und Arbeitsplätze geschaffen. Zweitens steigern Verlängerungen der Pisten 28 und 32, die vom Flughafen favorisiert werden und die in der sogenannten Variante J im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) vorgesehen sind, die Kapazität des Flughafens nicht. Selbst wenn man Wirtschaftsprognosen auf die Leistungsfähigkeit des Flughafens stützt, sind diese mit oder ohne Pistenverlängerungen identisch. Mit einem Ausbaustopp können nicht nur der Flughafen und die benachbarten Unternehmen wachsen, sondern auch das Gewerbe in den Gemeinden.

Offen gesagt, verstehe ich den Nutzen von Pistenverlängerungen nicht. Sie erhöhen weder die Kapazität, noch reduzieren sie die Fluglärmbelastung. Aber sie kosten viel. Rund 2,4 Milliarden Franken würde die Variante J für Bau und Entschädigungen verschlingen. Wer würde schon 2,4 Milliarden Franken investieren, ohne einen Nutzen zu erwarten? Aber von der Flughafenlobby wurde schon viel versprochen. Wer garantiert, dass bei Pistenverlängerungen nur nach der Variante J geflogen wird und in einigen Jahren nicht Parallelpisten zurück ins Spiel kommen?

Solche Wachstumsphantasien müssen im Keim erstickt werden. Mehr Flugverkehr hat auch mehr Fluglärm zur Folge, für alle Regionen. Zürich ist auch ein City-Flughafen, der von seiner Nähe zur Wirtschaftsmetropole und zu den umliegenden Siedlungsgebieten profitiert. Der Flughafen ist ein wichtiger Teil von Zürich. Das hat den Preis, nämlich dass er sich in unseren

Einleitung:

Positionierung: Für Flughafen, aber...

2 x JA

Gesetzliche Verankerung

Kern:

Planungssicherheit

Genügend Kapazität mit bestehendem System

Gegner behaupten Gefährdung der Wirtschaft, das stimmt nicht:

Erstens...

Zweitens...

Misstrauen

Wachstumsphantasien / mehr Lärm

Appell:

<p>Wirtschafts- und Lebensraum integrieren muss. Ich ermutige alle, am 27. November zur Urne zu gehen und zweimal Ja zu stimmen. Bei der Stichfrage bevorzuge ich die Behördeninitiative, weil sie allen Kantonsteilen entgegenkommt und ausschliesslich auf das Kernanliegen Ausbaustopp fokussiert.</p>	<p>2 x JA</p>
<p><b>Möglichst wenige belasten</b>  Thomas Morf, VFSN-Präsident  Will der Flughafen Pisten ausbauen, muss gemäss gültigem Gesetz das Volk darüber abstimmen. Auch bei einem Nein zur Behördeninitiative und zum Gegenvorschlag wird keine Piste verändert, ohne dass eine Volksabstimmung stattfindet. Aber nur ein Nein zur Initiative ermöglicht, dass künftig Zehntausende von Menschen von Fluglärm entlastet werden.</p> <p>Initiative und Gegenvorschlag scheinen auf den ersten Blick ähnlich zu sein. Die Auswirkungen für die Bevölkerung sind jedoch sehr unterschiedlich. Die Behördeninitiative zielt darauf ab, den Fluglärm zulasten einer Region zu verlagern. Der Gegenvorschlag unterstützt hingegen die Interessen der Menschen aller Himmelsrichtungen. Ein Ja zur Behördeninitiative hat keine Auswirkungen auf die Kapazität des Flughafens Zürich und führt dennoch zu einer Mehrbelastung der Bevölkerung.  Die Behördeninitiative will die Verlängerung von Pisten um wenige hundert Meter verhindern, um so die Ost-West-Achse für landende Flugzeuge unattraktiv zu halten. Dies führt unweigerlich zu einer Verlagerung des Flugverkehrs auf die Nord-Süd-Achse und bewirkt eine massive Zunahme des Fluglärms über den Städten Zürich, Dübendorf, Uster und den Agglomerationsgemeinden im Süden des Kantons.</p> <p>Eine Annahme der Behördeninitiative zementiert die Südlandungen und fördert die Einführung von zusätzlichen Starts über den ganzen südlichen Teil des Kantons Zürich. Davon betroffen sind alle Regionen, von Uster über den Pfannenstiel, beide Seeufer bis nach Affoltern am Albis. Der Gegenvorschlag hingegen berücksichtigt die Interessen der Bevölkerung aller Himmelsrichtungen und verlangt zusätzlich ein Verbot für neue Flugrouten. Ein Pistenausbau muss schon heute vom Volk bewilligt werden, und bis zur Verwirklichung vergehen Jahre. Ein Verbot von neuen Flugrouten könnte sofort umgesetzt werden.  Das Hauptargument der Initianten für den Pistenausbau ist, dass bei einer Ablehnung der Initiative 2,4 Milliarden Franken verschleudert werden. Was die Initianten jedoch verschweigen: Eine Annahme der Initiative bewirkt Folgekosten von 3,6 Milliarden Franken. Der Gegenvorschlag ist die kostengünstigste Variante, sie benötigt 1,4 Milliarden Franken. Sind mehr Menschen starkem Fluglärm ausgesetzt, sind auch die Kosten für Schallschutzmassnahmen grösser. Nur eine Ablehnung der Behördeninitiative schafft die Grundlage, dass künftig rund um den Flughafen Zürich so geflogen werden kann, dass möglichst wenig Menschen mit Fluglärm belastet werden. Eine Annahme der Behördeninitiative führt nämlich dazu, dass über 29 000 Menschen mit Lärm, der über dem Immissionsgrenzwert liegt, belastet werden. Bei einer Ablehnung sind es rund dreimal weniger.</p> <p>Für uns als Initianten des Gegenvorschlages stehen am 27. November die heute und künftig von Fluglärm betroffenen Menschen im Vordergrund. Ein</p>	<p><u>Einleitung:</u></p> <p>Positionierung für Initiative</p> <p><u>Kern:</u></p> <p>Gegen die Behördeninitiative</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine Auswirkung auf die Kapazität</li> <li>- führt zu Verlagerung in den Süden</li> <li>- Zementierung Südlandungen, zusätzliche Starts nach Süden</li> </ul> <p>Für Gegenvorschlag:  Verbot neuer Flugrouten</p> <p>Kosten:</p> <p>Gegen Behördeninitiative: 3,6 Mia.</p> <p>Für Gegenvorschlag: 2,5 Mia.</p> <p>Lärm:</p> <p>Gegen Behördeninitiative: + 29'000 Belastete</p> <p>Für Gegenvorschlag: 3 x</p>

Ja zum Gegenvorschlag stellt sicher, dass am wenigsten Menschen starkem Fluglärm ausgesetzt sind.	weniger
Wird die Behördeninitiative abgelehnt, verlangen wir, dass im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, den der Bundesrat voraussichtlich nächstes Jahr verabschiedet, auf Südstarts geradeaus verzichtet wird.	<u>Kein expliziter Appell</u>

## Theorie „Dreisatz/ Fünfsatz“

Durch eine gezielte Strukturierung kann man den Inhalt eines Textes oder einer Rede in thematische Teilaspekte aufschlüsseln und diese gewichten. Die Struktur hilft, einen (mehr oder weniger) komplexen Inhalt zu kommunizieren und Gedankenschritte für das Publikum (aber auch für die Referierenden selbst) nachvollziehbar zu gestalten.

Eine strukturierte Rede lässt sich grob in Einleitung, Hauptteil und Schluss gliedern. Jeder dieser Teile hat eine spezifische Funktion:

- Einleitung: Begrüssen, das Thema / die Fragestellung nennen, Aufmerksamkeit erregen, Neugierde wecken, evtl. die Hauptaussage nennen usw.
- Hauptteil: Teilaspekte verdeutlichen, Gedankengänge nachvollziehbar machen, darlegen, illustrieren, erzählen, argumentieren usw.
- Schluss: Zusammenfassen, folgern, Hauptaussage nennen, pointieren usw.

Dem Schluss kommt besondere Bedeutung zu, weil er am ehesten in Erinnerung bleibt.

Bei argumentativen Texten ist eine klare Struktur von besonderer Bedeutung. Argumentationsstrukturen zielen auf die Lenkung der Gedanken des Gegenübers. Dieses Lenken soll rational nachvollziehbar sein.

Fünfsätze stellen eine besonders einprägsame Form zur Strukturierung argumentativer Texte dar. Sie haben sich in den 1960er-Jahren herausgebildet und finden seither rege Verwendung. Sie ziehen ihre überzeugende Kraft unter anderem aus der spezifischen Abfolge der einzelnen Argumente.

Ein Fünfsatz spart die Hauptaussage bis zum Schluss auf. Damit sollen die Zuhörenden dazu gebracht werden, den Gedankengang in einzelnen Schritten mitzuvollziehen. Die Sprecherin nimmt also ihr Publikum geistig „bei der Hand“ und führt es auf ihrem „Gedankenweg“ zu ihrem Ziel.

Die klare und einfache Struktur erleichtert es zudem, ein Votum während des Sprechens sprachlich zu planen und logisch zu strukturieren.

Ein Fünfsatz nimmt das oben genannte Grundmuster auf und erweitert es zu fünf „Sätzen“:

1. Satz	Einleitung: Was liegt vor?	Beschreibung des Status quo
2. – 4. Satz	Hauptteil: Gedankenweg	3 argumentative Schritte
5. Satz	Schluss: Zwecksatz	Hauptaussage, Schlussfolgerung

Unter dem Begriff „Satz“ ist dabei eine inhaltliche Einheit zu verstehen. Ein „Satz“ kann daher auch aus einer grösseren Texteinheit als einem einzigen (grammatikalischen) Satz bestehen.

Der einleitende „Satz“ schildert das vorliegende Problem oder knüpft an eine Fragestellung, Äusserung oder an ein Thema an.

Die drei „Sätze“ des Hauptteils (Gedankenweg) lassen unterschiedliche Kombinationen und Abfolgen zu. Sie liefern die Belege dafür, dass der Zwecksatz richtig ist.

Der Zwecksatz nennt die Hauptaussage (Zielaussage). Er zieht eine Schlussfolgerung aus der vorangegangenen Argumentation und fordert unter Umständen zu einer Handlung auf.

Bei der Planung eines Fünfsatzes gehen Sie am besten von Ihrem Argumentationsziel, d.h. vom Zwecksatz aus. Nachdem Sie Ihre Zielaussage kennen, überlegen Sie Argumente, die für Sie und Ihr Ziel günstig sind, und planen den Gedankenweg. Erst dann wählen Sie eine passende Einleitung.

Je nachdem, wie der Hauptteil gegliedert ist, unterscheidet man die folgenden Fünfsätze:



### Die Reihe

Drei „addierte“ argumentative Schritte, die durch ihre Zahl, Anschaulichkeit usw. die Aussage stützen.

#### Beispiele einleitender Formulierungen:

*Lassen Sie mich drei Aspekte nennen: ...  
erstens ..., zweitens ..., drittens ...*

*zum einen ..., zum andern ..., darüber hinaus...*

*einerseits ... andererseits, ... zudem ...*



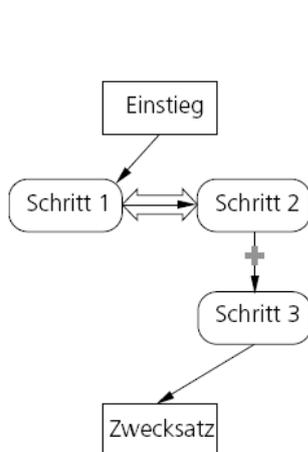
### Die Kette

Drei argumentative Schritte, die in einem logischen oder chronologischen Zusammenhang stehen.

#### Beispiele einleitender Formulierungen:

*wenn v, dann w ..., und (wenn w,) dann x...,  
(da x) und dann natürlich y ...*

*Es leuchtet ein, dass ... Dies wiederum  
führt zu ... Daraus wird klar, dass ...*



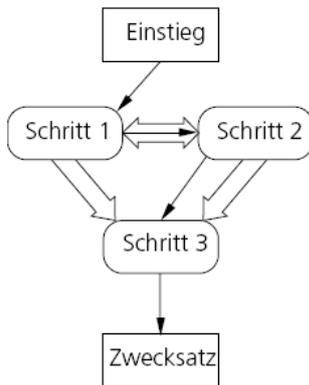
### Die Ausklammerung

Der erste argumentative Schritt nennt eine gegnerische Meinung. Der zweite entkräftet diese oder stellt ihr eine andere Sicht entgegen. Der dritte verstärkt die eigene Meinung.

#### Beispiele einleitender Formulierungen:

*Man könnte die Meinung vertreten ... Da-  
bei wird ausser Acht gelassen ... . Ausser-  
dem ... .*

*Manche sagen ... Sie übersehen ... Aus-  
serdem ...*



### Der Kompromiss

Die beiden ersten Schritte stellen zwei gegensätzliche Positionen dar. Der dritte verweist auf die Gemeinsamkeiten der beiden Positionen als möglichen dritten Weg.

#### Beispiele einleitender Formulierungen:

*Die einen ... Die anderen ... Beide sind sich einig in ...*

*Auf der einen Seite ... Andererseits hingegen ... Beiden ist jedoch wichtig, dass...*

### Übung: Fünfsätze bilden (schriftlich)

1. Wählen Sie eines der Themen aus der folgenden Liste aus und entscheiden Sie sich, ob Sie die Frage bejahen oder verneinen wollen.
2. Bilden Sie nun nach einem der vier vorgegebenen Muster ein kurzes Fünfsatz-Statement, in der Sie Ihre Position argumentativ untermauern. Die Argumentationen sollen kurz ausfallen – in der Regel soll Ihr Fünfsatz fünf grammatikalische Sätze umfassen.
3. Notieren Sie das Statement mit Ihrem Namen auf einem Blatt Papier. Notieren Sie auf der Rückseite das Muster, dem dieser Fünfsatz folgt.
4. Geben Sie Ihr Statement einem anderen Studierenden, der die Aufgabe hat, Ihr Statement zu lesen, das Muster zu erkennen und Ihnen Rückmeldungen zu geben.

### Mögliche Themen für ein Fünfsatz-Statement

1. Ist Entwicklungshilfe sinnvoll?
2. Soll die Schweiz das Bankgeheimnis beibehalten?
3. Besteht ein wirtschaftliches Interesse an der Erhaltung der traditionellen Lehrlingsausbildung?
4. Sollte an Hochschulen ein Auslandssemester obligatorisch sein?
5. Sollte der Zugang zu Fachhochschulen für Studierende mit gymnasialer Maturität erschwert werden?
6. Sollen Kampfhunde-Rassen verboten werden?
7. Benötigen Fachhochschulstudierende mehr Allgemeinbildung?
8. Ist das Schweizer Milizsystem (keine hauptberuflichen Parlamentarier/innen) überholt?
9. Funktionieren Teams, in denen nur Männer / nur Frauen arbeiten, im Berufsalltag besser?
10. Ist die allgemeine Wehrpflicht in der Schweiz nach wie vor sinnvoll?
11. Ist Folter im Falle von Terrorismus legitim?
12. Ist der interkantonale Steuerwettbewerb sinnvoll?
13. Liegt die Zukunft des Verkehrs auf der Schiene?
14. Gibt es gerechte Kriege?
15. Ist die EU eine Fehlkonstruktion?
16. Benötigen Bauern Subventionen?
17. Sollte die Benotung an der SoE durch eine binäre Bewertung („bestanden“/„nicht bestanden“) ersetzt werden?
18. Eigenes Thema

## Theorie AIDA-Prinzip

Das AIDA – Prinzip ist neben dem Fünf-Satz ein weiteres, häufig verwendetes Strukturmodell. Ursprünglich wurde es für das Direct Marketing entworfen.

AIDA steht für:

1. **Attention** (Aufmerksamkeit erregen):
2. **Interest** (Interesse wecken)
3. **Desire** (den Wunsch auf etwas lenken)
4. **Action** (eine Aktion oder Reaktion hervorrufen)

zu 1) Das Publikum ansprechen / Anrede

zu 2) Das Interesse der Zuhörer wecken z.B. durch die Benennung des Themas und die Relevanz für das Publikum.

zu 3) Argumente/Beispiele/Szenarien bringen, warum jemand etwas wollen, tun, beitragen soll.

zu 4) Aufforderung, etwas zu tun, zu spenden, sich einzuschreiben etc.