

POLITIK UND WIRTSCHAFT IM ZEICHEN DES BÜRGERPROTESTES

DAS BEISPIEL DES FRANKFURTER FLUGHAFENS

Argumente
zu Marktwirtschaft
und Politik

Nr. 120 | August 2013



Prof. Dr. Eike-Christian Hornig
Jan-Bernd Baumann M.A.

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort	03
1	Einleitung	04
2	Theoretischer Rahmen: Demokratie und Protest	04
	2.1 Zwei Hypothesen zum Bürgerprotest in Deutschland	04
	2.2 Entwicklungen am Frankfurter Flughafen	06
3	Methodik	07
4	Ergebnisse	09
	4.1 Misstrauenskultur auf Kollisionskurs	09
	4.2 Risikoverlagerung statt Repräsentativität	14
5	Schlussfolgerungen	20
	Literatur	22
	Executive Summary	24

© 2013

Stiftung Marktwirtschaft
Charlottenstraße 60
10117 Berlin
Telefon: +49 (0)30 206057-0
Telefax: +49 (0)30 206057-57
www.stiftung-marktwirtschaft.de

ISSN: 1612 – 7072
Titelfoto und Seite 24: © diez-artwork – fotolia.com

Vorwort

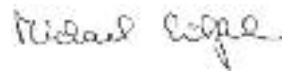
Bereits seit einiger Zeit beschäftigt die Stiftung Marktwirtschaft die Frage, wie in einer alternden, Innovationen und Risiken gegenüber eher ablehnenden Gesellschaft Veränderungen voran gebracht werden können, ohne die unser Lebensstandard einschließlich des durch Wachstum und Wohlstand finanzierten Sozialstaats kaum zu halten ist. Erkennbar scheint die Tendenz, einen hohen Lebensstandard und ein hohes Niveau staatlicher Leistungen für selbstverständlich zu halten, Reformen aber ebenso abzulehnen wie konkrete Infrastrukturvorhaben z.B. in den Bereichen Energie und Verkehr. Dieses Phänomen, oft mit dem Begriff der „Wutbürger“ verbunden, ist genug Anlass, sich eingehender insbesondere mit den Protesten und Widerständen zu beschäftigen, die auch durch Ausschöpfung aller Rechtswege und unter Beachtung aller Verfahrensregeln für (mehrheitliche) Entscheidungsfindungen in einer repräsentativen Demokratie scheinbar nicht zu befrieden sind.

Besondere Brisanz liegt in einer möglicherweise verhängnisvollen Kombination von demografischer Entwicklung und konstant altersabhängigem Wahlverhalten: Die Neigung zur Wahlbeteiligung steigt fast linear mit dem Alter. Besonders wahlfaul sind die 21- bis 25-Jährigen, besonders engagiert die 60- bis 70-Jährigen. 2009 machte der Unterschied in der Beteiligung über 20 Prozentpunkte aus! In Verbindung mit der bekannten demografischen Entwicklung bzw. Alterung der Bevölkerung und mit wachsendem Wahlverdruss der Deutschen heißt das: Immer mehr Ältere stehen immer weniger Jüngeren gegenüber und sind auch noch die eifrigeren Wähler. Ihr Einfluss wächst also doppelt. Die Bundestagswahl 2013 dürfte auf Jahrzehnte hinaus die letzte sein, bei der die Mehrheit der Wähler (nicht der Wahlberechtigten!) unter 55 Jahren ist. Noch mehr als schon in den letzten Jahren sind ab 2017 die Älteren ab 55 entscheidend. Sie setzen

nach aller Erfahrung insgesamt eher auf Status quo, Bewahrung und Sicherheit, weniger auf neue Chancen, Innovation und Dynamik. Die Wahlstrategen der Parteien werden sich noch stärker darauf ausrichten. Jeder Besuch in einer Seniorenresidenz bringt Wahlkämpfern mehr als Auftritte an Universitäten oder in Jugendtreffpunkten. Und Rentenerhöhungen bringen mehr als Bildungsverbesserungen. Wandel wird fast unmöglich – und neue Infrastrukturprojekte dürften noch schwerer zu gestalten sein.

Zu beleuchten, ob sich der bisher wissenschaftlich nicht untersuchte Widerstand gegen den Flughafenausbau in Frankfurt mit der Opposition z.B. gegen den Stuttgarter Bahnhofsneubau vergleichen lässt, worin die Motive und Schwerpunkte Protestierender liegen, inwieweit diese die Bevölkerung insgesamt abbilden und welche Auswirkungen dieses gesellschaftliche Phänomen für den Standort Deutschland hat, war Ziel der vorliegenden, von der Stiftung Marktwirtschaft in Auftrag gegebenen Studie. Die zugrundeliegende Befragung in Frankfurt wurde von infratest dimap als dem Institut durchgeführt, das auch schon den Protest gegen Stuttgart 21 näher untersucht hatte.

Über Interesse und Rückmeldungen freuen wir uns.



Prof. Dr. Michael Eilfort

Vorstand
der Stiftung Marktwirtschaft



Prof. Dr. Bernd Raffelhüschen

Vorstand
der Stiftung Marktwirtschaft

1 Einleitung

Lokale Großinvestitionen in Infrastrukturmaßnahmen haben in Deutschland jüngst großen öffentlichen Protest erzeugt. Neben dem bekanntesten Beispiel Stuttgart 21 (S21) sind die Entwicklungen an den Flughäfen in München, Frankfurt und Berlin sowie die Errichtung von neuen Stromtrassen, Kraftwerken oder Autobahnen überall in der Republik zu nennen. In der Öffentlichkeit wird solcher Protest oft mit dem Phänomen der „Wutbürger“ in Verbindung gebracht. Gemeint sind damit „wohlhabende, ältere Konservative, die aus Angst vor Neuem in sehr emotionaler Weise den Status quo verteidigen“ (Baumgarten/Rucht 2010: 101). Während mannigfaltige politikwissenschaftliche Untersuchungen zu verschiedenen Protestereignissen vorliegen, sind die jüngsten Entwicklungen des Protestes am Frankfurter Flughafen bislang kaum berücksichtigt worden. Dabei wird seit Jahren in der Region Rhein-Main gegen den weiteren Ausbau und das Ausmaß des Betriebes am Frankfurter Flughafen demonstriert, was ebenfalls dem „Wutbürger“-Phänomen zugeschrieben wird.¹ Im Zentrum der Aufmerksamkeit stehen die sogenannten Montagsdemonstrationen, die jeweils zu Wochenbeginn direkt im Terminal 1 des

Flughafens stattfinden. Hier versammeln sich regelmäßig mehrere hundert Demonstranten, um ihre Forderungen lautstark zu artikulieren. Diese gehen von der Ausweitung des Nachtflugverbotes bis zur Schließung der neuen Landebahn Nordwest.

Zur Analyse dieses Protestes am Frankfurter Flughafen werden zunächst vor dem Hintergrund der aktuellen politikwissenschaftlichen Debatte um politischen Protest und die Krise der repräsentativen Politik zwei zentrale Forschungshypothesen abgeleitet. Demnach sind erstens Merkmale einer Misstrauensgesellschaft und zweitens eine begrenzte gesamtgesellschaftliche Repräsentativität der Protestierenden zu erwarten. Die eigentliche Analyse des Frankfurter Protestes basiert auf einer Befragung von Protestierenden, die an zwei Montagen im Juni 2013 durch das Berliner Umfrage-Institut infratest dimap durchgeführt wurde. Die zu Grunde liegende Methodik wird im dritten Abschnitt vorgestellt, woraufhin ausgewählte Ergebnisse der Befragung im vierten Abschnitt folgen. Im Fazit werden abschließend Schlussfolgerungen aus den Ergebnissen gezogen.

2 Theoretischer Rahmen: Demokratie und Protest

2.1 Zwei Hypothesen zum Bürgerprotest in Deutschland

Es mehren sich in westeuropäischen Demokratien die Anzeichen für eine Unzufriedenheit vieler Bürger mit ihren Repräsentanten. In der Demokratieforschung nimmt entsprechend seit einiger Zeit die These einer Krise oder Erosion der etablierten repräsentativen Demokratie immer mehr Platz ein. Im Zentrum steht das Verhältnis von Regierten und Regierenden, das scheinbar eine qualitative Verschlechterung erfährt. Häufig wird für diese Krise das Etikett der Postdemokratie genutzt, wie u.a. Crouch (2004) sie beschrieben hat. Im Zentrum seiner provokanten Diagnose steht das Dreieck aus repräsentativen Machteliten, Wirtschaftsinteressen und Bürgern, wobei Letztere zunehmend das Nachsehen haben. Verbreitet ist in den Krisendiagnosen im Crouch'schen Sinne die Kritik an einer Ökonomisierung der Politik (vgl. Klein/Heitmeyer 2011). Das eigentlich nicht neue Programm einer „Demokratisierung der Demokratie“ (Offe 2003) bekommt also deutlich Auftrieb, nachdem auch das Modell der liberalen Demokratie in Erklärungsnot gerät (vgl. Dufek/Holzer 2013).

In Deutschland läuft über die Krise der konsolidierten Demokratie eine breite öffentliche und fachwissenschaftliche Debatte mit verschiedensten Perspektiven (vgl. hierzu Linden/Thaa 2011). Dazu gehört etwa die Diskussion um mehr direkte Demokratie auch auf Bundesebene (vgl. Hornig 2011a), was als eine Lösungsoption für vermeintliche Defekte des repräsentativen Systems betrachtet wird (vgl. Heußner 2011). Andere Aspekte gehören seit Jahrzehnten zum Kanon der Krisentheorie, wie etwa die Parteien- und Politikverdrossenheit (vgl. Arzheimer 2002) oder Protestwahlen (vgl. Pappi 1990). Diskutiert wird über das Ende der Mitgliederparteien (vgl. Hornig 2008) oder die gesellschaftliche „Abkehr von den Parteien“ (Niedermayer/Höhne/Jun 2013). Denn es ist ein Bedeutungszuwachs von alternativen Partizipationsformen wie Bürgerhaushalten, Mediationsverfahren oder Unterschriftensammlungen zu verzeichnen. Die Demokratie als Staatsform steht zwar unangefochten auf einem festen Fundament in Deutschland und anderen westeuropäischen Ländern (vgl. Gabriel/Plasser 2010), doch ist zwischen den Zeilen ein Rumoren zu hören. Und auch bei Fragen des europäischen Integrationsprozesses gibt es eine wachsende Kluft zwischen Bürgern und politischen Eliten (vgl. Hornig 2011b). In der Konsequenz werden in der Demokratiemessung nun auch gezielt konsolidierte Demo-

¹ Siehe z.B. Thomas Holl in der FAZ vom 09.07.2013.

kratien als Untersuchungsgegenstand entdeckt (vgl. Dlabac/Schaub 2012).

Zu dem komplexen Bild des Wandels von politischer Partizipation und Repräsentation und damit zur Krisendiagnose gehören auch öffentliche Protestereignisse. Doch nicht globale Bewegungen wie Occupy, sondern lokale Großinvestitionen in Infrastrukturmaßnahmen haben in Deutschland jüngst besonders Protest erzeugt. Die größte Aufmerksamkeit haben dabei die Wirren um den Bahnhof in Stuttgart auf sich gezogen (vgl. stellv. Schäfer/Adam/Schlichenmaier 2011). Seitdem ist das Phänomen (oder Phantom) des Wutbürgers² in der Welt. Münkler spricht sogar davon, dass zu den Verdrossenen nun noch die „Empörten“ hinzugekommen sind, „denen die politischen und wirtschaftlichen Eliten zum Objekt des Zorns und der Wut geworden sind“ (Münkler 2012). Bürgerinitiativen sind dabei ein verbreitetes Vehikel dieses Protestes.

„Es war naheliegend, dass infolge der sich bundesweit ausbreitenden Bürgerinitiativen direkte Fragen nach ihrer Legitimität, ihrer Repräsentativität und ihrer Demokratietauglichkeit ebenso aufgeworfen wurden wie indirekte nach einer Krise des Parteien-, des Verbände- und des Verwaltungsstaates sowie der repräsentativen Demokratie insgesamt.“

(Kraushaar 2011: 8).

Worin allerdings genau das Krisensymptom der S21-Vorgänge und allgemeiner des „Wutbürger“-Phänomens für die repräsentative Demokratie liegt, ist in der demokratiethoretischen Literatur keineswegs eindeutig, wie Thaa zeigt (2013). Für Thaa liegt die eigentliche Krise in einer schon länger zu beobachtenden Entpolitisierungsstrategie der politischen Parteien. Das Phänomen der Wutbürger stellt demnach eine Anklage gegen die vermeintliche (ökonomische) Alternativlosigkeit großer Projekte dar. Empirisch haben zuletzt Walter et al. (2013) in einer BP-Gesellschaftsstudie verschiedene Protestereignisse in Deutschland in einem qualitativen Ansatz untersucht. Festgestellt wurden dabei charakteristische Phänomene, die eine demokratiethoretische Einordnung der Struktur und Ausrichtung der Protestereignisse erlauben und daher auch der Analyse der Proteste am Frankfurter Flughafen zu Grunde liegen. Demnach erkennt Walter erstens innerhalb der Protestgruppen zahlreiche Anzeichen für eine Kultur einer so genannten „Misstrauensgesellschaft“. Diese richtet sich gegen politische, wirtschaftliche und mediale Eliten und äußert sich in Misstrauen und Distanz, dem Vorwurf der Ignoranz und Inkompetenz, der Absprache von Legitimation und der Bereitschaft zu Konfrontation bzw. Widerstand gegen repräsen-

tative Institutionen und ihre Entscheidungen. Das Fazit von Walter lautet:

„Bemerkenswert ist insgesamt, wie gering diese doch durchaus gebildete, lebenserfahrene Gruppe aktiver Menschen die Bedeutung von intermediären Strukturen und Einrichtungen für die Funktionsfähigkeit einer hochkomplexen Gesellschaft in einem demokratischen Verfassungsstaat achtet. Die institutionelle Interessenmediarität erscheint ihnen lediglich als Fremdkörper in einer Demokratie, gleichsam als Umleitung der Volkssouveränität auf die Privatgeländer nicht legitimer ökonomischer und medialer Macht.“
(Walter 2013b: 323).

Diese Kultur der Misstrauensgesellschaft wird demokratietheoretisch zum Problem, wenn sie prinzipiell die Verarbeitung von gesellschaftlichen Konflikten durch die legitimierten und anerkannten Mechanismen und Kanäle beeinträchtigen. So deuten die Ergebnisse von Walter et al. darauf hin, dass oftmals die Konfliktverarbeitung durch repräsentative Kanäle und Institutionen nicht als wünschenswert, weil verfälschend betrachtet wird. Während für Parteien häufig nur Hohn und Verachtung übrig bleiben, sehen die im Protest Aktiven ihr eigenes Engagement dagegen oftmals als wahren Einsatz für die Demokratie (Walter 2013b: 321). Zudem gelten besonders Wirtschaftsverbände und ihr Lobbyismus der ökonomisch Mächtigen als „Verfälscher des Volkswillens“, da sie zwischen dem Volk und seinen Repräsentanten stehen bzw. sich stellen. Hier läge das „Grundübel für die gegenwärtige Demokratie“ und die „Ursache für die Deformierung einer im Ursprung guten Idee“ (Walter 2013b: 322). Es wird also von den im Protest Aktiven automatisch ein prinzipieller Widerspruch zwischen dem sogenannten Volk und den Partikularinteressen vermutet.³ Die Ironie in den verschiedenen Protest-Kontexten dürfte allerdings sein, dass die dort Aktiven selbst für Partikularinteressen stehen – ihre eigenen.

Denn zweitens erkennen Walter et al. ein klares soziodemografisches Profil innerhalb der Protestgruppen. Es lautet verkürzt: älter, hochgebildet, zeitreich, ressourcenstark und mit einer politischen Mitte-Links-Orientierung. Auch Baumgarten und Rucht haben innerhalb der S21-Protestgruppe ein ganz ähnliches Muster identifiziert (Baumgarten/Rucht 2010: 103, 104). Demnach sind zum Beispiel in den Ergebnissen von Walter et al. weniger als 20% der Protestierenden jünger als 45 Jahre und der Anteil der unter 25-Jährigen geht gegen Null (Walter 2013b: 304). Dass diese Gruppe zugleich auch über die notwendige Zeit verfügt, hängt damit zusammen, dass es sich häufig u.a. um Hausfrauen bzw. Hausmänner, Teilzeitangestellte, Freiberufler, Lehrer

² Der Begriff stammt von Dirk Kurbjuweit (2010), Journalist beim Wochenmagazin „Der Spiegel“.

³ Eine ähnliche Argumentationsstruktur lässt sich auch in vielen Forderungen nach mehr direkter Demokratie finden. Demnach müssen diese Verfahren automatisch sachlicher sein, da dort, wo das Volk allein entscheidet, auch keine Sonderinteressen aus der Wirtschaft die Entscheidungsfindung manipulieren können.

und vor allen Dingen Vorrühständler, Rentner und Pensionäre handelt. Da aus der Partientheorie bekannt ist, dass die überdurchschnittlich Gebildeten und Älteren das Rückgrat politischer Parteien ausmachen (vgl. Niedermayer 2009), würde die Abwendung dieser Gruppe zur Parteienkrise zusätzlich beitragen. Aus demokratiethereoretischer Sicht liegt die zentrale Konsequenz aber in der Infragestellung der Repräsentativität der Protestgruppe, die oftmals aber gerade beansprucht wird. Während Walter mit den „expert citizens“ aus dem Bürgertum-Milieu (2013b: 311) schon die „Elitendemokratie“ am Horizont erkennt (Walter 2013b: 333), warnt Kraushaar vor der Einordnung als „Protest der Privilegierten“ (Kraushaar 2011). Diese beiden Hypothesen der Misstrauensgesellschaft und fehlenden Repräsentativität sollen am Beispiel des Protestes am Frankfurter Flughafen im Folgenden nachgegangen werden.

2.2 Entwicklungen am Frankfurter Flughafen

Die Erweiterung des Frankfurter Flughafens um die Startbahn West führte in den 1980er Jahren zu massiven Protesten von Bürgerinitiativen, Umweltgruppen und Anrainern. Als im Herbst 1997 von Flugunternehmen auf die wirtschaftliche und strukturelle Notwendigkeit einer Flughafenerweiterung hingewiesen wurde, formierte sich erneut eine Protestbewegung, die auf die mit einem Ausbau einhergehende Lärm- und Umweltbelastung aufmerksam machen wollte (Geis 2008: 199). Die repräsentative Politik war zu dieser Zeit sehr darum bemüht, eine gewaltsame Eskalation der Proteste wie in den 1980er Jahren schon im Vorfeld zu vermeiden. Daher initiierte die damalige rot-grüne Landesregierung von Ministerpräsident Hans Eichel (SPD) ein Mediationsverfahren, in dem Repräsentanten der unterschiedlichen Interessengruppen und Konfliktparteien öffentlich über das Thema Flughafenbau beraten und einen gemeinsamen Grundkonsens erarbeiten sollten. Die Ausgestaltung der Mediation stieß jedoch auf Seiten der Umweltverbände und Bürgerinitiativen auf massive Kritik (Geis 2003: 6). Weil die Befürworter aus Politik und Wirtschaft bereits vor Beginn des Verfahrens zwei der drei Mediatoren bestimmt hatten und sich öffentlich zur Zielsetzung Flughafenbau bekannten, war die Kritik, dass die von allen Beteiligten angestrebte Selbstbestimmtheit und Ergebnisoffenheit, eigentlich Kern eines solchen Dialogverfahrens, nicht vorlag (vgl. Treber 2012).

Nach anderthalb Jahren Beratung legte die Mediationsgruppe im Januar 2000 dennoch einen Endbericht („Mediationspaket“) vor, in dem sie neun Varianten von Start- und Landebahnen und ihre Auswirkungen vorstellte und konkrete Empfehlungen verfasste: (1) Optimierung des vorhandenen Bahnsystems etwa durch Innovation, (2) Kapazitätserweiterung durch Ausbau, (3) Nachtflugverbot, (4) Anti-Lärm-Pakt und (5) Regionales Dialogforum (RDF). Eine Besonderheit des Mediationspaketes stellt das Regionale Dialogforum dar (Gohl/Meister 2012: 41–52). Als Fortsetzung des Mediationsverfahrens soll es den Dialog aufrechterhalten, Informationen und Fachwissen verbreiten, das gesetzliche Verwaltungsverfahren und die Politik beraten und somit die Berücksichtigung und Einhaltung des Mediationsergebnisses gewährleisten.

Das Nachtflugverbot zwischen 23:00 Uhr und 05:00 Uhr war eine zentrale Empfehlung der Mediation (sog. „Mediationsnacht“), die als Kompromisslösung auch die Zustimmung der Ausbaugegner erhielt. Nachdem das Nachtflugverbot zunächst im Jahr 2000 in den Landesentwicklungsplan aufgenommen wurde, erließ das hessische Wirtschaftsministerium am 18.12.2007 einen Planfeststellungsbeschluss, in dem neben den genauen Ausbauvorhaben auch maximal 17 Nachtflüge vorgesehen waren. Gegen diesen Beschluss klagten Anrainer-Kommunen beim Verwaltungsgerichtshof in Kassel (VGH). Der VGH gab in seinem Urteil vom 19.01.2009 den Klagen Recht und begründete dies mit dem Gebot der Nachruhe und mit Verweis auf die Vereinbarungen der Mediation und den Landesentwicklungsplan (Knippenberger 2011: 124f.). Dagegen klagte wiederum im Dezember 2009 die Hessische Landesregierung vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig. In dessen Urteil vom 04.04.2012 wurde die Entscheidung aus Kassel aufgehoben. Als Reaktion auf das Leipziger Urteil wurde durch ein Planklarstellungsverfahren, eine flexible Regelung und Handhabung der Nachtflüge, in die Wege geleitet, sodass auf der Grundlage einiger Ausnahmeregelungen weiterhin Nachtflüge am Frankfurter Flughafen stattfinden.⁴ Zugleich wurde im Oktober 2011 auch die neue Landebahn Nordwest als vierte Bahn des Flughafens eingeweiht; ein drittes Terminal ist zudem in der Planung. Gegen dieses Wachstum des Flughafens richtet sich der Protest verschiedener Bürgerinitiativen, deren genaue Ziele im Folgenden dargelegt werden. Zentrales Element im Protest sind dabei die Montagsdemonstrationen im Terminal 1 des Flughafens, die von einem Bündnis der verschiedenen lokalen Bürgerinitiativen (BBI) organisiert werden. Dort erscheinen jeden Montag mehrere hundert TeilnehmerInnen.

⁴ Vgl. Artikel in: Frankfurter Rundschau „Es gibt kein Nachtflugverbot“, online unter: <http://www.fr-online.de/flughafen-frankfurt/nachtflugverbot-am-frankfurter-flughafen--es-gibt-kein-nachtflugverbot-,2641734,22168148.html>, abgerufen am 18.07.2013.

3 Methodik

Während Walter et al. bei ihrer Untersuchung auf einen qualitativen Ansatz gesetzt haben (Klecha/Marg/Butzlaff 2013), wurde zur Analyse des Frankfurter Falls an zwei aufeinanderfolgenden Montagen (3. und 10.06.2013) eine Befragung unter den Demonstrierenden im Terminal durchgeführt. Der Fragebogen orientiert sich dabei in seiner Struktur an den oben dargestellten Charakteristika von Protestereignissen. Für die Umsetzung der Befragung wurde das Institut infratest dimap aus Berlin beauftragt.⁵ Die Befragung wurde als Total- oder Vollerhebung unter den TeilnehmerInnen der Montagsdemonstration konzipiert. Eine Gültigkeit der Ergebnisse darüber hinaus wird nicht beansprucht. Denn um auf eine Grundgesamtheit von im Protest Aktiven darüber hinaus zu schließen, müssten diese zufällig ausgewählt werden und nicht durch gezielten Rückgriff auf die Demonstrierenden am Flughafen. Stattdessen kann sich mit der Vollerhebung auf den Fixpunkt des Protestes konzentriert werden. Die angestrebte Grundgesamtheit waren also alle TeilnehmerInnen der Demonstrationen an den beiden Tagen.

In diesem Sinne konnte eine hohe Abdeckung erreicht werden. Ausgegangen wird dabei von jeweils 860 Demonstrierenden, die sich an beiden Montagen am Flughafen eingefunden haben.⁶ Mit 900 verteilten Bögen lag die Abdeckung am ersten Erfassungsmontag somit bei 104,6%. Dabei muss wohl angenommen werden, dass auch ein paar Fragebögen bei regulären Fluggästen angekommen sind. Die Abdeckungsquote am zweiten Erhebungsmontag lag nur bei 58,1%, da unter 860 gezählten Demonstranten 500 Bögen verteilt wurden. Da aber mit einer großen Überschneidung der Personengruppe der beiden Montage gerechnet werden kann, ist diese niedrigere Quote nicht verwunderlich, denn es wurde explizit bei der Ausgabe der Bögen nachgefragt, ob bereits an der Befragung teilgenommen wurde. Die Vollerhebung kann also angesichts der Relation von etwa 860 Demonstrierenden zu 1.400 verteilten Bögen (Abdeckung von 162,8%) als erreicht betrachtet werden.

Bezüglich der Rücklaufquoten ist zu beachten, dass Befragungen mit postalischen Elementen im Vergleich zu persönlichen

	Montag, 3. Juni 2013	Montag, 10. Juni 2013
Anzahl Demonstrierende	860	860
Anzahl verteilte Bögen	900	500
Rücklauf Bögen	386	146
Abdeckung mit Bögen		
	104,6%	58,1%
Rücklauf in Bezug auf Demonstrierende	44,8%	17,0%
Rücklauf in Bezug auf Anzahl verteilte Bögen	42,9%	29,2%
Gesamtbetrachtung beider Erhebungstage		
Anzahl Demonstrierende	860	
Anzahl verteilte Bögen	1.400	
Rücklauf Bögen	532	
Abdeckung mit Bögen		
	162,8%	
Rücklauf in Bezug auf Demonstrierende	61,9%	
Rücklauf in Bezug auf Anzahl verteilte Bögen	38,0%	

Tabelle 1:
Details zu Verteilung von Bögen und Erfassungsquoten nach verschiedenen Berechnungsarten.

⁵ Diese Methode hat verschiedene Hintergründe: Die Überprüfung von bestehenden Hypothesen spricht üblicherweise weniger für Einzelinterviews als für große N-Designs (vgl. Gerring 2007). Zudem ist das bestehende Zeitfenster für Studien des Protestes am Flughafen nicht stabil. So kann der Protest nach der Landtagswahl in Hessen im September 2013 an Effet verlieren, und während der Sommerferien in Hessen finden keine Demonstrationen statt. Also musste die Befragung vorher durchgeführt werden. Die Fragebögen wurden vor Ort im Terminal 1 des Flughafens durch als solche zu erkennende Mitarbeiter von infratest dimap an die TeilnehmerInnen der Demonstration verteilt. Gemeinsam mit dem Fragebogen wurde ein frankierter Umschlag für die Rücksendung ausgegeben und darum gebeten, die ausgefüllten Bögen innerhalb der nächsten Tage zurückzuschicken. Es handelt sich also um das gleiche Verfahren wie bei Baumgarten und Rucht (2010). Allerdings gab es im Frankfurter Fall einen zweiten Befragungstermin. Das Feld wurde am 17.06.2013 geschlossen.

⁶ Berichten zu Folge waren am zweiten Erhebungsmontag 860 TeilnehmerInnen im Terminal. Dieser Wert wird auch für den ersten Erhebungsmontag zu Grunde gelegt. Siehe Frankfurter Neue Presse vom 11.06.2013, online unter: <http://www.fnpp.de/rhein-main/frankfurt/Fluglaermgegner-protestieren-gegen-neues-Startverfahren;art675,551351>, abgerufen am 18.07.2013.

Befragungen deutliche Nachteile aufweisen und damit niedrigere Rücklaufquoten erzielen können, was Spezialpopulationen wiederum ausgleichen können (Petermann 2005: 58). Dies zeigt sich auch teilweise anhand der Befragung im Flughafen-Terminal. Von den 900 am ersten Montag ausgeteilten Bögen kamen innerhalb der ersten Woche 386 zurück (42,9%). Von den 500 Bögen des zweiten Befragungstermins kamen bis zur Schließung des Feldes am 17.06.2013 146 Exemplare zurück (29,2%).⁷ Wird die Gesamtzahl der 1.400 ausgegebenen Bögen als Referenz genommen, dann liegt die Gesamtrücklaufquote bei 38,0%. Die tatsächliche Rücklauf- und Erfassungsquote ist aber höher, da eben nur wenig Fluktuation innerhalb der Demonstrationsgruppe vermutet werden kann. Bei einem konstanten Kern von etwa 860 Demonstrierenden ergeben alle zurückgekommenen Bögen faktisch eine hohe Rücklaufquote von etwa 61,9%.

Anzumerken sind allerdings die schwierigen Umstände, unter denen die Untersuchung durchgeführt wurde. Das Klima rund um den Protest am Flughafen ist sehr aufgeheizt, was vielerorts zu einem starken Freund-Feind-Denken führt. Dementsprechend problematisch ist auch die Durchführung der Befragung gewesen. Um für eine Beruhigung zu sorgen und Vertrauen herzustellen, ist der Fragebogen vor Beginn der Austeilung an das Bündnis der Bürgerinitiativen geschickt worden. Schriftlich wurde zunächst eine Unterstützung der Befragung signalisiert und auf der Demonstration zur Teilnahme aufgerufen. Nach der ersten Befragung kippte aber die Stimmung und es wurde über Anrufe und Mails vom Bündnis der Bürgerinitiativen und von Privatpersonen die Zurücknahme der Befragung gefordert. Vielfach kam der Hinweis, dass es sich nicht um ein politisches Thema han-

dele, sondern um die Gesundheit der Menschen gehe und daher die falschen Fragen gestellt worden wären. Höhepunkt war ein Telefonat mit der Demonstrationsleitung, die sowohl einzelne Fragen wie auch den Zeitpunkt der Publikation steuern wollte. Da dieses mit Verweis auf die Freiheit der Wissenschaft abgelehnt wurde, kam am zweiten Erhebungs-Montag von der Demonstrationsleitung der Aufruf zum Boykott.⁸ Zudem wurde verkündet, dass die Autoren sich von der Befragung distanzieren hätten.

Dieser Boykott könnte weniger zur Halbierung des Rücklaufs nach dem zweiten Montag, als eher zu gezielten Falschangaben durch TeilnehmerInnen geführt haben. Getestet wurde daher, ob Mittelwertsunterschiede vorliegen und ob auf eine einheitliche Grundgesamtheit geschlossen werden kann. Aufgrund der fehlenden oder unsicheren Normalverteilung⁹ wurde der Mann-Whitney-Test dem T-Test zweier unabhängiger Stichproben vorgezogen. Es ergeben sich von 43 getesteten ordinalen und metrischen Variablen nur zehn Variablen mit einem statistisch signifikanten Unterschied auf einem Signifikanzniveau von 0.05. Bei einem Signifikanzniveau von 0.01 sind es immerhin noch fünf Variablen.¹⁰ Es kann also insgesamt von einer gemeinsamen Grundgesamtheit ausgegangen und beide Gruppen zusammen behandelt werden. Die Messung erfolgte direkt oder über Hilfsindikatoren anhand von geschlossenen Fragen, die nach dem Ranking- und Rating-Verfahren operieren. Dabei wurden spezifische Fragen zum Frankfurter Kontext mit Standard-Fragen der empirischen Sozialforschung kombiniert.¹¹ Dies ermöglicht zugleich den Vergleich mit Daten aus der Allgemeinen Bevölkerungsumfrage der Sozialwissenschaften (ALLBUS).¹²

7 Allerdings kann nicht nachvollzogen werden, wann ein Bogen ausgefüllt wurde, sondern nur, dass nach dem zweiten Montag 146 Bögen eingegangen sind. Darunter können auch Bögen vom ersten Montag sein. Zudem kann nicht ausgeschlossen werden, dass einzelne Personen eventuell zwei Bögen ausgefüllt haben.

8 Vgl. Artikel „Ausbaueegner erteilen Umfrageverbot“ in der Frankfurter Neuen Presse vom 19.06.2013, S. 10.

9 Je nach Skalenniveau wurden unterschiedliche Testverfahren mit SPSS für die beiden Rücklaufgruppen angewandt: Die 79 kategorialen Variablen wurden mit dem Chi-Quadrat-Test untersucht, die übrigen sieben metrischen Variablen mit dem Kolmogorov-Smirnov-Test. Für den ersten Montag kann bei 76 der 79 (96,2%) kategorialen Variablen mit einer Irrtumswahrscheinlichkeit von weniger als 0,001% die Nullhypothese einer Normalverteilung abgelehnt werden. Lediglich bei drei Variablen kann mit Werten von .309 und .415 und .127 die Nullhypothese nicht abgelehnt werden. Bei den fünf metrischen Variablen kann die Nullhypothese mit einer Irrtumswahrscheinlichkeit von weniger als 0,001% wieder abgelehnt werden. Für den zweiten Montag zeigen sich die exakt gleichen Ergebnisse und Irrtumswahrscheinlichkeiten, nur dass bei denselben drei Variablen mit Normalverteilung der p-Wert mit .741 noch größer ist.

10 Die Unterschiede zwischen der ersten und zweiten Woche rühren hauptsächlich aus der gestiegenen Quote derjenigen, die keine Angaben gemacht haben. Dies kann als direkte Folge des Aufrufes zum Boykott der Befragung eingestuft werden.

11 Der vollständige Fragebogen kann auf der Homepage der Stiftung Marktwirtschaft unter www.stiftung-marktwirtschaft.de heruntergeladen werden.

12 Auf die dauerhafte Darstellung des Anteils derjenigen, die keine Angaben bei den Fragen gemacht haben, wird im Folgenden der Übersichtlichkeit halber verzichtet.

4 Ergebnisse

4.1 Misstrauenskultur auf Kollisionskurs

Um zunächst Grundlegendes über den Charakter und die Stoßrichtung des Protestes zu erfahren, wurde abgefragt, ob sich die Ziele des Protestes allein auf den Kontext Frankfurter Flughafen oder auch auf politische und wirtschaftliche Akteure und Prozesse beziehen. Bei den direkt auf den Flughafen und seinen Be-

trieb bezogenen Motiven ergeben sich kaum Überraschungen, da die Befragten hier ein sehr einheitliches Bild abgeben. Die Reduzierung der Lärmbelastung ist nahezu allen Befragten als Motiv sehr wichtig. Es folgt die Reduzierung der Umweltbelastung. Bei der Bitte, sich für eine der Möglichkeiten zu entscheiden, fällt bei 50% die Wahl auf die Reduzierung des Lärms, bei nur 9% auf die Reduzierung der Umweltbelastung. 37% der Befragten kreuzen allerdings mehr als eine Möglichkeit an, d.h. eine Gewichtung zwischen den Forderungen wird von ihnen nicht akzeptiert.

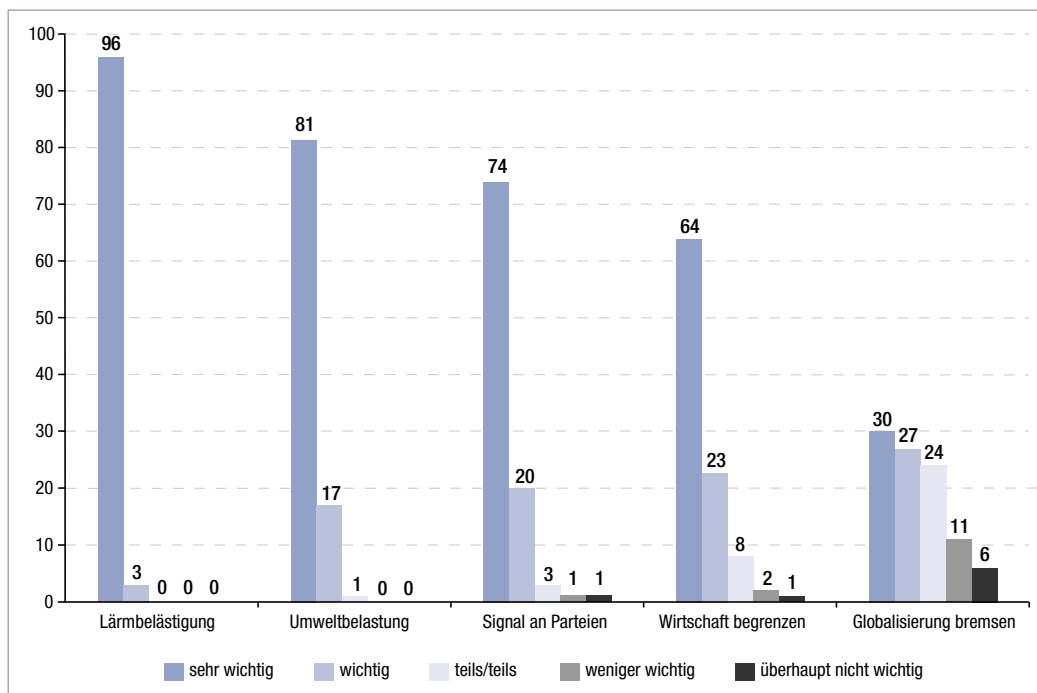


Abbildung 1: Protestmotive der Befragten nach Wichtigkeit (Angaben in %).

Frage: „Warum nehmen Sie an den Protesten am Frankfurter Flughafen teil? Bitte geben Sie für jedes der folgenden Motive an, wie wichtig dieses für Ihre Teilnahme an den Protesten am Frankfurter Flughafen ist.“

Immerhin 64% der Befragten geben an, dass sie das Motiv „Den Interessen der Wirtschaft Grenzen setzen“ sehr wichtig finden, für 23% ist es immerhin noch wichtig. Hinzu kommt, dass eine Mehrheit der Befragten ihren Protest auch als Engagement gegen die Globalisierung versteht. Das Motiv „Die weitere Globalisierung bremsen“ ist für 30% der Befragten sehr wichtig und für 27% eher wichtig. Hier kann eine prinzipielle Abwehrhaltung gegen die Entwicklungen des globalen Wirtschaftens vermutet werden, wie sie zum Beispiel am intensiven Frachtverkehr am Flughafen sichtbar werden. Dementsprechend wenig Verständnis haben die Befragten für wirtschaftliche Zwänge, die sich aus dem globalen Wettbewerb für den Frankfurter Flughafen

ergeben. Insgesamt 26% der Befragten haben dafür überhaupt kein Verständnis, während 35% wenig Verständnis angeben. Allerdings geben auch 27% an, dass sie zumindest etwas Verständnis aufbringen, 8% sogar viel Verständnis.

Die Diskussion um die internationalen wirtschaftlichen Zusammenhänge im Luftverkehr ist insofern zentral, als dass sich hieraus das zentrale Argument des Flughafen-Betreibers Fraport für den weiteren Ausbau ergibt. Demnach müsse der Flughafen wachsen, um mit anderen Drehkreuzen mithalten zu können, oder er verliere seinen Status. Die neue Landebahn und auch das Terminal 3 seien hierbei zentrale Bausteine.¹³ Die Befragten glauben dieser Argumentation nicht und fordern stattdessen die Begrenzung des

13 Vgl. die Ausführungen auf der Internetseite von Fraport zum Punkt Flughafen ausbau unter: <http://www.fraport.de/content/fraport/de/konzern/flughafen-und-region/ausbau-fra.html>, abgerufen am 20.07.2013.

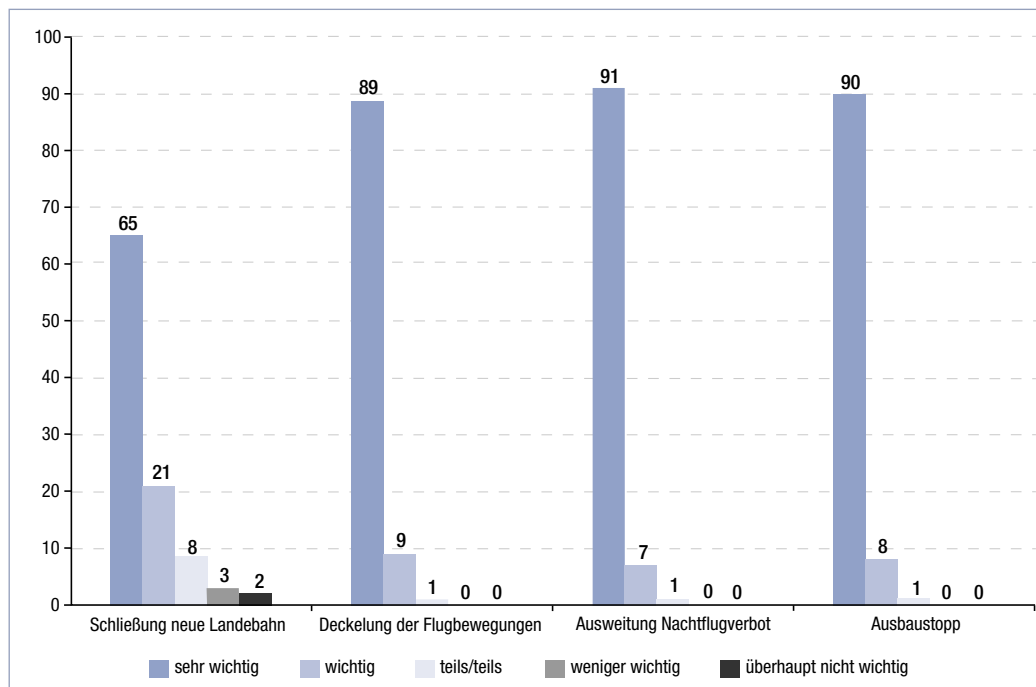


Abbildung 2:
Ziele des
Flughafen-Protestes
nach Wichtigkeit
(Angaben in %).

Frage: „Die Proteste am Frankfurter Flughafen verfolgen ja verschiedene Ziele.
Bitte geben Sie für jedes dieser Ziele an, wie wichtig Ihnen dieses ist.“

Wachstums. Dabei sind die drei Ziele Deckelung der Anzahl der Flugbewegungen, Ausweitung des Nachtflugverbotes und Ausbaustopp für etwa 90% der Befragten sehr wichtig. Hier kann von drei Maximalpositionen gesprochen werden. Bei der Bitte, sich für eine der Möglichkeiten als am wichtigsten zu entscheiden, fällt ein Anteil von 27% auf die Schließung der neuen Landebahn, weitere 18% auf die Deckelung der Flugbewegungen, 15% auf die Ausweitung des Nachtflugverbotes und nur 4% auf den Ausbaustopp. Allerdings machen wieder 35% der Befragten mehr als eine Nennung, d.h. eine Gewichtung zwischen den Forderungen wird von ihnen wieder nicht akzeptiert. Die breite Zustimmung für die Aussage „Die Anliegen der Anwohner sollten einen höheren Stellenwert haben als der wirtschaftliche Nutzen des Flughafens“ ist dagegen wenig überraschend. Dass allerdings 16% der Befragten noch nicht einmal der Konsensformulierung „Die Anliegen der Betroffenen und die wirtschaftlichen Interessen müssen in ein Gleichgewicht gebracht werden“ zustimmen kann, während 20% sich nicht sicher sind, zeigt, wie klein der Verhandlungsspielraum in der Umsetzung der Forderungen bei einigen Befragten ist. Knapp zwei Drittel stimmen hier allerdings zu.

Aus diesen Angaben (sowie der Kommunikation auf den Veranstaltungen) wird klar, dass diese konkreten Ziele aus der Sicht der Befragten nicht zur Diskussion stehen und damit in gewisser Weise als alternativlos betrachtet werden. Dies wird zum Beispiel mit medizinischen aber auch mit demokratietheoretischen Argu-

menten begründet. Denn der Protest beansprucht für sich erfolgreich, für weite Teile der Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet zu stehen. Das wird nicht zuletzt an den vielen Plakaten bei den Montagsdemonstrationen deutlich, auf denen im Stil von Ortsschildern zu lesen ist, welche Orte vermeintlich den Protest tragen. Und die verbreitete Unterstützung des Protestes von unterschiedlichen kommunalen Funktionsträgern, wie den Oberbürgermeistern von Frankfurt, Mainz und Offenbach, untermauert diesen Anspruch der Repräsentativität. In der Konsequenz wäre es also ein demokratisches Gebot für Politik und Wirtschaft, dem Willen „des Volkes“ zu folgen. Damit stellt die Protestbewegung der von Fraport ökonomisch begründeten Alternativlosigkeit des Ausbaus ihre eigenen Versionen von Alternativlosigkeit gegenüber, wovon im Folgenden ausschließlich die demokratietheoretische betrachtet wird.

Einzig bei der Forderung nach der Schließung der neuen Landebahn zeigen sich die Befragten nicht ganz so geschlossen in ihrer Position. Die Zustimmung zur Schließung der neuen Landebahn Nordwest ist immer noch sehr groß, aber nicht so eindeutig wie bei den anderen Motiven. Wirtschaftliche Gründe scheinen dabei allerdings keine Rolle zu spielen. Denn fast 90% der Befragten glauben nicht das Fraport-Argument, dass der Flughafen ohne die neue Landebahn seine Bedeutung im internationalen Luftverkehr verlieren wird (Abbildung 3). Der kleine Unterschied zu den anderen Motiven geht eventuell auf die schwierige rechtliche Lage im Zusammenhang mit der geforderten

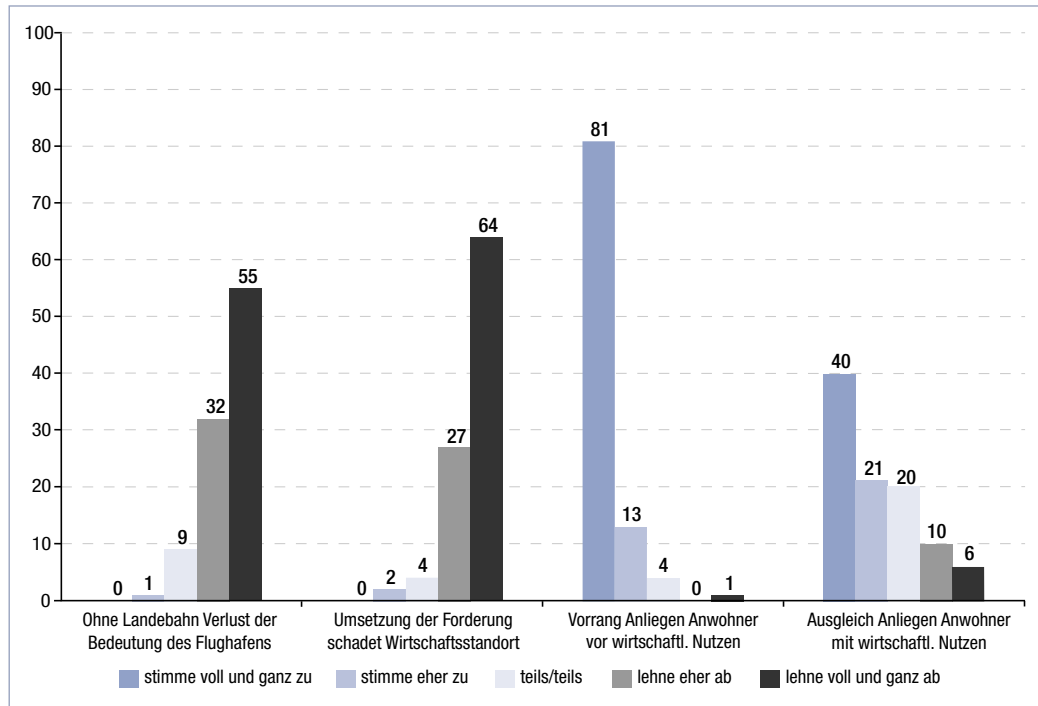


Abbildung 3: Einschätzung wirtschaftlicher Aspekte rund um den Frankfurter Flughafen (Angaben in %).

Frage: „Wirtschaftliche Fragen spielen eine große Rolle bei der Diskussion um den Frankfurter Flughafen. Wir haben hierzu einige Aussagen zusammengestellt, die man häufig zu hören bekommt. Geben Sie bitte zu jeder Aussage an, inwieweit Sie dieser zustimmen bzw. diese ablehnen.“

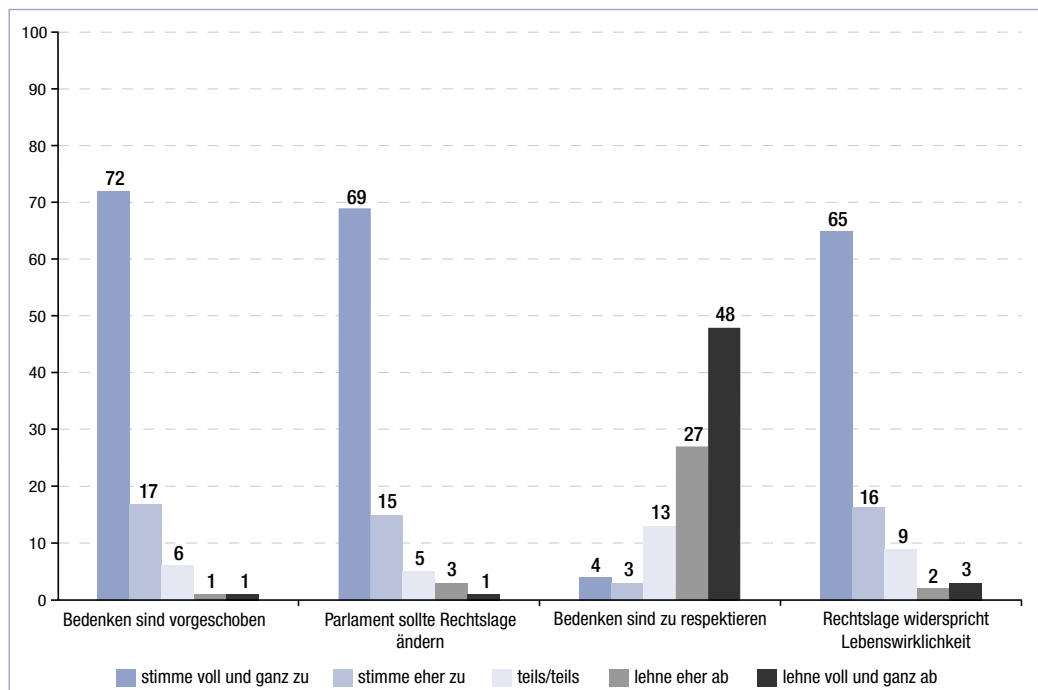


Abbildung 4: Einschätzung der rechtlichen Lage (Angaben in %).

Frage: „Wie beurteilen Sie die rechtlichen Bedenken gegen die Schließung der neuen Landebahn? Geben Sie bitte zu jeder der folgenden Aussagen an, inwieweit Sie dieser zustimmen bzw. diese ablehnen.“

Schließung der neuen Landebahn zurück. Demnach wird hierbei immer wieder auf rechtliche Bedenken hingewiesen. Da die Schließung aber immer noch deutlich genug gefordert wird und auch bei der abgefragten Wichtigkeit auf dem ersten Platz steht, wurden die Befragten noch genauer nach ihrer Einschätzung der rechtlichen Hürden befragt.

Die Ergebnisse sprechen deutlich für die Kultur der Misstrauensgesellschaft. Kurz gesagt akzeptieren die Befragten keine rechtlichen Einwände gegen die Schließung der Landebahn. Eine übergroße Mehrheit der Befragten von 75% lehnt es ab, die rechtlichen Bedenken zu respektieren. Vielmehr interpretiert die Mehrheit die aktuelle Rechtslage als zu Gunsten des Flughafens manipuliert. Der Aussage „Die rechtlichen Bedenken gegen die Schließung der Landebahn sind vorgeschoben, um den Flughafen zu schützen“ stimmen 72% der Befragten voll und ganz zu, 17% stimmen immer noch eher zu. Der Vorwurf der Manipulation zielt nicht nur auf die Rechtsproduzenten als Manipulierte, sondern auch indirekt auf die Wirtschaft als Manipulator. Zugleich wird den Rechtsproduzenten ihre Legitimation mit der Begründung abgesprochen, dass die Rechtslage nicht mit der Lebenswirklichkeit der Menschen übereinstimme. Zusammen stimmen 80% der Befragten dieser Ansicht voll oder eher zu. 84% der Befragten stimmen zudem der Aussage zu, dass die

aktuelle Rechtslage durch einen Parlamentsbeschluss geändert werden sollte. Dass bestehende Rechtsgarantien beeinträchtigt werden könnten, scheint keine Rolle zu spielen. Der Vorwurf der Manipulation und die Absprache von Legitimation stehen hier im Vordergrund. Damit kollidiert die Wahrnehmung der Befragten, dass die Umsetzung der Forderungen alternativlos ist, zum ersten Mal mit Grenzen und Hürden aus der Sphäre der repräsentativen Institutionen.

Das gleiche Muster ergibt sich auch in Bezug auf die Parteien. So ist die Zustimmung zum Protestmotiv „Den politischen Parteien zeigen, dass sie nicht die Interessen der Bürger in der Region vertreten“ unter den Befragten übergroß. Konkret glauben die Befragten, dass die Parteien stattdessen die Interessen der Wirtschaft vertreten, wie eine weitere Frage ergibt. Dieser Interpretationsweise stimmen allein schon 83% der Befragten voll und ganz zu. Hier kommt wieder der Manipulationsvorwurf auf und wieder mit der Wirtschaft als Manipulator. Und wenn die Parteien nicht manipuliert werden, dann sind sie zumindest ignorant oder inkompetent (je nach Auslegung). Denn der Aussage, dass die Parteien die Tragweite des Problems am Flughafen erkannt haben, stimmen nur 5% der Befragten voll und ganz zu. Weitere 7% stimmen eher zu, während die relative Mehrheit von 36% hierzu gespalten ist, weil sie wahrscheinlich mehr zwischen den

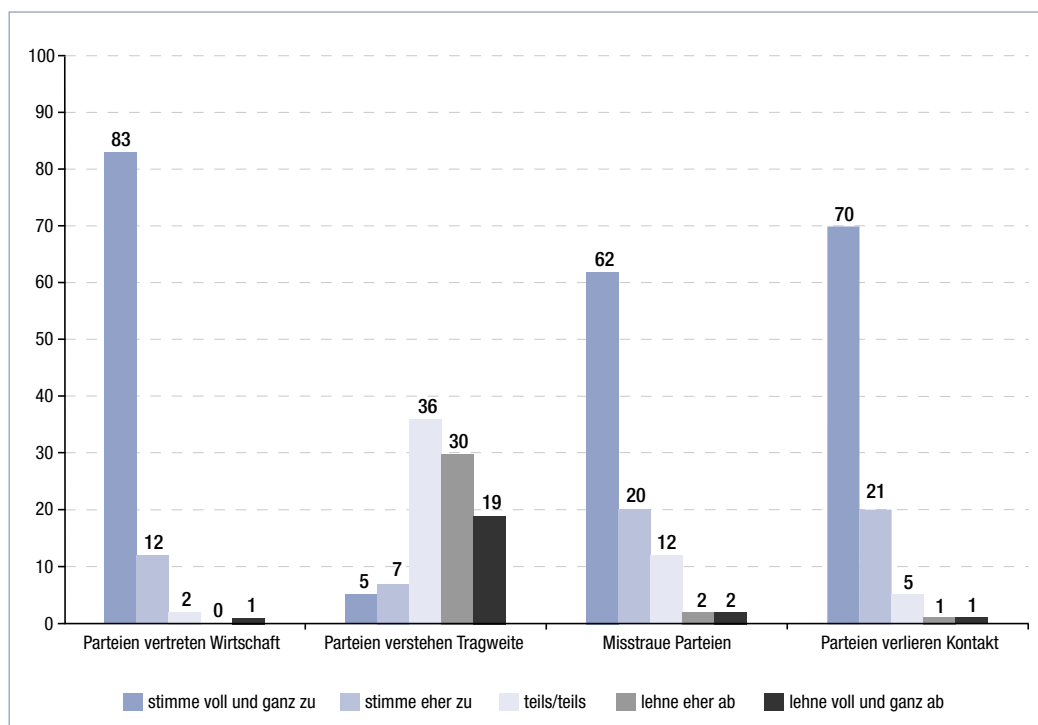


Abbildung 5: Einstellungen gegenüber politischen Parteien nach Wichtigkeit (Angaben in %).

Frage: „Wir haben einige Aussagen zusammengestellt, die häufig im Zusammenhang mit der Diskussion am Frankfurter Flughafen über die politischen Parteien geäußert werden. Geben Sie bitte zu jeder Aussage an, inwieweit Sie dieser zustimmen bzw. diese ablehnen.“

Parteien differenziert. Allerdings geben 30% an, dass sie die Aussage eher ablehnen und 19% lehnen sie voll und ganz ab. Hinzu kommt, dass die Parteien als abgehoben eingeschätzt werden. Die Aussage, dass die Parteien den Kontakt zu den Bürgern verlieren und das Thema Flughafen ein Beispiel dafür sei, erhält die volle Zustimmung von 70% der Befragten.

Die Mehrheit glaubt also, dass die Parteien das Problem am Flughafen entweder nicht sehen wollen oder können. Dies führt zu großer Unzufriedenheit mit der Politik rund um den Flughafen¹⁴ und einem ausgeprägten Misstrauen gegenüber den Parteien. Der Aussage „Ich misstrau den Parteien“ stimmen denn auch 62% der Befragten voll und ganz zu, 20% stimmen eher zu und 12% geben teils/teils an. Damit sind die Befragten deutlich negativer eingestellt als der Bevölkerungsdurchschnitt, in dem nur 16% der Bürger den politischen Parteien gar kein Vertrauen entgegen bringen und ansonsten die Verteilung der Befragten eher einer Normalverteilung gleicht.¹⁵ Diese Kultur der Misstrauensgesellschaft spricht dafür, dass nicht nur die Parteien den Kontakt zu den Bürgern verlieren können, sondern die Bürger auch den Kontakt zu den Parteien. Insgesamt kollidiert die Wahrnehmung der Befragten, dass die Umsetzung der Forderungen alternativlos ist, zum zweiten Mal mit den Grenzen und Hürden aus

der Sphäre der repräsentativen Institutionen, die offenkundig nicht so wollen wie die Befragten.

Bei den Befragten ist die Konsequenz eine Tendenz zur Aberkennung der Legitimation der Institutionen und Akteure des politischen Systems, was aus demokratietheoretischer Sicht besonders kritisch zu sehen ist. Hinzu kommt, dass die Befragten ohnehin nicht sehr zufrieden mit dem Funktionieren der Demokratie in Deutschland sind. Direkt danach gefragt gibt die relative Mehrheit von 40% der Befragten an, dass sie sehr unzufrieden ist, weitere 21% sind eher unzufrieden. Lediglich 38% sind mindestens eher zufrieden, davon aber nur 4% sehr zufrieden. Auch wenn nahezu alle die Demokratie insgesamt für eine gute Regierungsform halten, schwanken die Befragten in der Konsequenz der Gesamtlage zwischen gemäßigter Konfrontation und instrumenteller Kooperation gegenüber repräsentativer Politik hin und her.

Dass es bei den Befragten überhaupt eine Bereitschaft gibt, „ihren Protest auch in konfrontativen Formen zu äußern“ (Baumgarten/Rucht 2010: 112), erscheint auf den ersten Blick verwunderlich, denn die Veranstaltungen im Terminal laufen immer ohne Zwischenfälle ab. Dennoch geben 45% der Befragten an, dass die Teilnahme an einer nicht genehmigten Demonstration für sie in Zu-

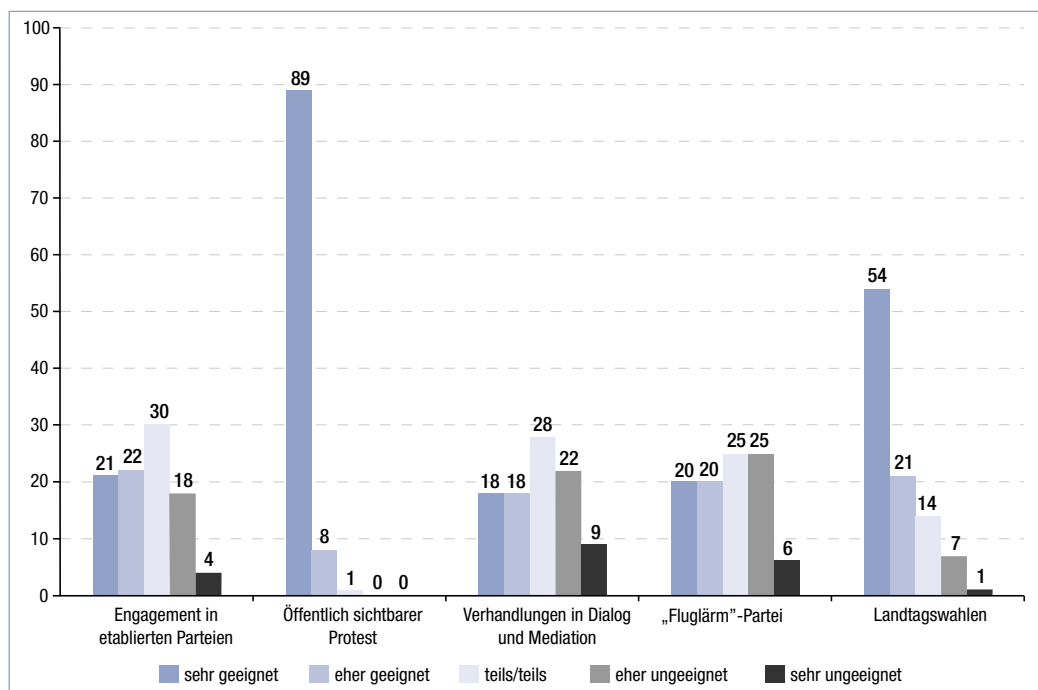


Abbildung 6: Eignung verschiedener Instrumente zur Durchsetzung der Protestziele (Angaben in %).

Frage: „Für wie geeignet halten Sie die folgenden Instrumente, um die Ziele des Protestes am Frankfurter Flughafen zu erreichen?“

14 Auf die Frage „Wie zufrieden sind Sie alles in allem mit der Politik rund um den Frankfurter Flughafen?“ gaben erwartungsgemäß 83% der Befragten an, dass sie sehr unzufrieden sind, während 15% eher unzufrieden waren.

15 Vgl. Allgemeine Bevölkerungsumfrage der Sozialwissenschaften ALLBUS, GESIS-Variable Reports Nr. 2013/16, S. 63.

kunft in Frage käme, während 38% dies ablehnen und 17% keine Angaben machen. Zukünftig an einer Blockade des Flugbetriebes teilzunehmen, ist zudem für mehr als die Hälfte der Befragten (55%) eine Option gegenüber 30%, die dies ablehnen. Werden also die Bereitschaft zur Blockade und Teilnahme an nichtgenehmigten Demonstrationen als Ausdruck der Konfrontationsbereitschaft verstanden, so ist diese bei den Befragten am Frankfurter Flughafen in etwa vergleichbar mit der, die Baumgarten und Rucht bei den S21-Demonstranten festgestellt haben (Baumgarten/Rucht 2010: 112).

Trotz des großen Misstrauens besteht in der Protest-Praxis allerdings auch eine Bereitschaft zur instrumentellen Kooperation innerhalb der etablierten Kanäle und Institutionen repräsentativer Politik. An erster Stelle steht dabei die Einflussnahme über die Landtagswahl in Hessen im Herbst 2013. Drei Viertel aller Befragten hält dieses Instrument für sehr oder eher geeignet, um die Ziele des Protestes durchzusetzen. Dazu schätzen 43% der Befragten das Engagement in den etablierten Parteien als geeignetes Instrument ein. Die Landtagswahl fungiert hierbei als Fixpunkt, auf den der Protest und das Engagement konzentriert werden. So konnten sich ausgesprochene Ausbaueegner zum Beispiel bei der Auswahl der Kandidaten zur Landtagswahl in einigen Wahlbezirken gegen das angestammte politische Personal durchsetzen, was zum Beispiel die SPD im Frankfurter Süden an den Rand einer Zerreißprobe gebracht hat.¹⁶ Angesichts des geringen Vertrauens in die Parteien (Stichwort Manipulation) scheinen diese aber als reines Vehikel zu dienen. Aufgrund ihrer besseren Erfolgsaussichten kom-

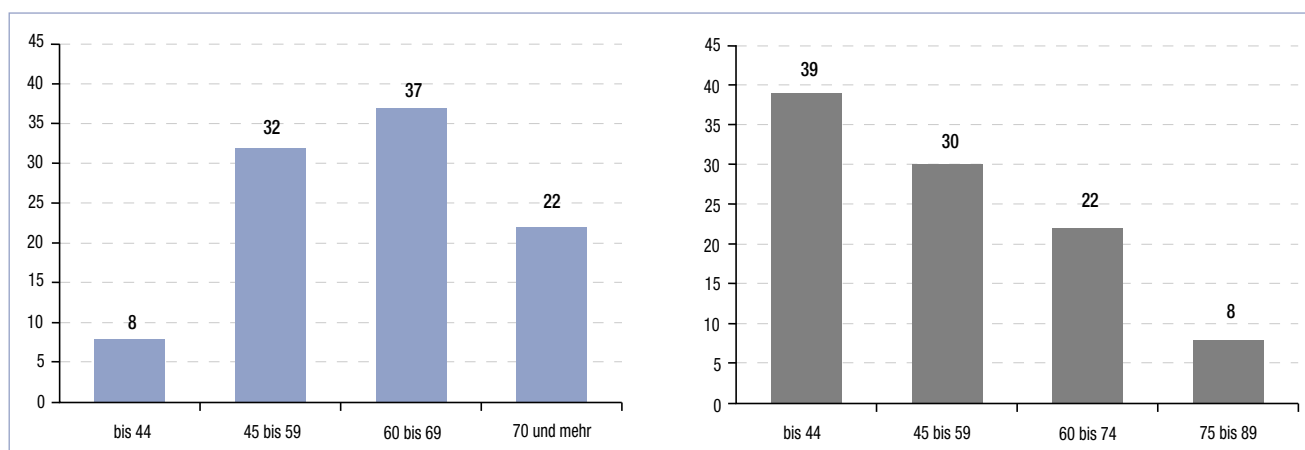
men die etablierten Parteien dabei noch besser weg als eine eigens gegründete „Fluglärm“-Partei, die aber auch Unterstützung findet.

Als am ehesten geeignet wird die Einflussnahme über öffentlich sichtbaren Protest eingeschätzt. Insgesamt 89% der Befragten halten dies für sehr geeignet zur Umsetzung der Protestziele. Auch das weitere Engagement in den verschiedenen Institutionen des Dialogs wird als Strategie aufrechterhalten. Zwar ist eine grundsätzliche Bereitschaft dazu vorhanden, doch bewerten die Befragten diese Institutionen aufgrund der bisherigen Erfahrungen (siehe oben) ebenfalls mit gemischten Gefühlen. Dabei versprechen sich die Befragten von den verschiedenen Optionen nicht die Lösung des Konfliktes, wie eine weitere Frage zeigt. Die Mehrheit von 52% der Befragten hält dies über den Weg der Landtagswahl für sehr oder eher unwahrscheinlich. Auch eine Verhandlungslösung zwischen Politik, Wirtschaft und Protestierenden sowie die direkte Einflussnahme der öffentlichen Hand als Besitzerin des Flughafens hält eine Mehrheit für unwahrscheinlich. Dass Fraport die Forderungen von sich aus erfüllt, ist für nahezu alle Befragten am unwahrscheinlichsten.

4.2 Risikoverlagerung statt Repräsentativität

Aus den Daten lässt sich ein sehr klares soziodemografisches Profil der Befragten erstellen, das deren gesamtgesellschaftliche Repräsentativität in Frage stellt. Denn die Befragten sind in der

Abbildung 7 und 8:
Alter der Befragten [links]¹⁷ im Vergleich zum Bevölkerungsdurchschnitt [rechts]¹⁸ (Angaben in %).



16 Vgl. den Artikel in der Frankfurter Rundschau „Lärmgegner wird SPD-Kandidat“ vom 07.03.2013, online unter: <http://www.fr-online.de/flughafen-frankfurt/spd-frankfurt-fluglaerm-laermgegner-wird-spd-kandidat,2641734,22032412.html>, abgerufen am 20.07.2013.

17 Die Einteilungen „bis 17 Jahre“, „18 bis 24 Jahre“, „25 bis 34 Jahre“ und „35 bis 44 Jahre“ wurden aufgrund der geringen prozentualen Anteile zu einer Gruppe der bis 44-Jährigen zusammengefasst.

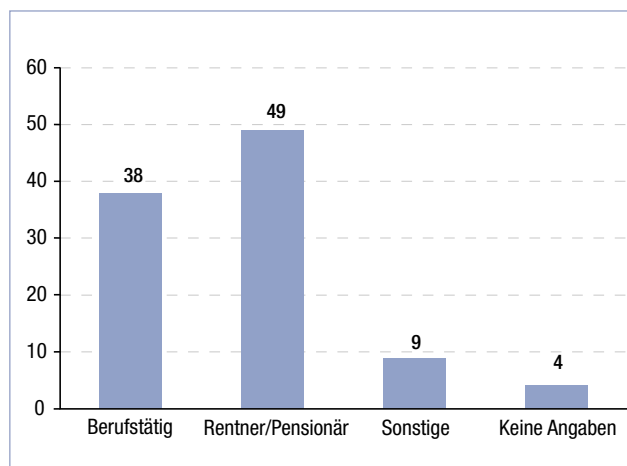
18 Die Altersgruppen „18 bis 29 Jahre“ und „30 bis 44 Jahre“ wurden zum Zwecke der besseren Vergleichbarkeit in der Grafik zusammengefasst. Datenquelle: Allgemeine Bevölkerungsumfrage der Sozialwissenschaften ALLBUS, GESIS-Variable Reports Nr. 2013/16, S. 228.

Mehrheit älter, gut gebildet, Rentner und Pensionäre, zeitreich und politisch eher Mitte-Links orientiert. Während das Verhältnis von Männern und Frauen innerhalb der Gruppe der Befragten nur mäßig zu Gunsten der Männer tendiert (53% zu 45%), sind die Befragten überdurchschnittlich alt. Die relative Mehrheit (37%) ist zwischen 60 und 69 Jahre alt. Fast ein Viertel ist 70 und älter (22%). Zusammen sind fast 60% über 60 Jahre alt. Weitere 32% sind zwischen 45 und 59 Jahre alt. Nur 8% sind unterhalb der 45-Jahre-Schwelle. Selbst für die alternde Gesellschaft ist diese Protestgruppe stark überdurchschnittlich alt. Zum Vergleich: Im Bevölkerungsdurchschnitt machen die über 60-Jährigen nur etwa 30% aus. Die unter 45-Jährigen stellen im Bevölkerungsdurchschnitt dagegen 39%. Und auch bei den S21-Demonstrationen waren nur 14% der Befragten über 64 Jahre alt (Baumgarten/Rucht 2010: 103).

Die zwangsläufige Konsequenz aus dieser Altersstruktur ist, dass auch im Frankfurter Kontext der Anteil der Rentner und Pensionäre unter den Befragten sehr hoch ist. So geben 49% an, dass sie der Gruppe der Rentner und Pensionäre angehören, während nur 38% sich als berufstätig einordnen. 9% verteilen sich auf weitere Antwortmöglichkeiten, von denen die Option Hausfrau/Hausmann mit einem Anteil von 5% der Befragten am größten ist. Der Protest am Frankfurter Flughafen wird also dominiert von denjenigen, die von den Herausforderungen, Zwängen und Konjunkturen des Arbeitslebens abgekoppelt sind und ökonomische Kontinuität genießen können.

Der Alters- und Berufsstruktur entsprechend sind auch die Zeitkonten der meisten Befragten. Zunächst gefragt nach der monatlichen Teilnahme an Veranstaltungen, die direkt oder indirekt dem Protest am Frankfurter Flughafen dienen, gibt die große Mehrheit von 53% der Befragten an, dass sie vier bis sechs Mal pro Monat an solchen Veranstaltungen teilnimmt. Die Montagsdemonstrationen sind da schon mit hineingerechnet. Aus der Abbildung 10 geht dabei hervor, dass der Anteil in dieser 4-bis-6-Mal-Gruppe mit den verschiedenen Altersstufen deutlich ansteigt. Von den bis 44-Jährigen sind es nur 38%, während die über 70-Jährigen sich hier zu 58% einordnen. Auch der direkte Vergleich zwischen den Anteilen der Berufstätigen und der Rentner bzw. Pensionäre ergibt das gleiche Bild. Bei Letzteren ist der Anteil größer. Es sind die Rentner und Pensionäre, die also jede Montagsdemonstration wahrnehmen können und zudem noch an bis zu zwei weiteren Veranstaltungen im Monat partizipieren. Analog zu dieser Konstellation kehren sich die Werte um, wenn nun diejenigen Befragten in Betracht gezogen werden, die bis zu drei Mal im Monat an Protestveranstaltungen teilnehmen. Insgesamt ordnen sich 36% aller Befragten in dieser Gruppe ein. Allerdings dominieren hier eher die weniger alten und damit automatisch mehr die

Abbildung 9:
Berufliche Tätigkeit¹⁹ (Angaben in %).



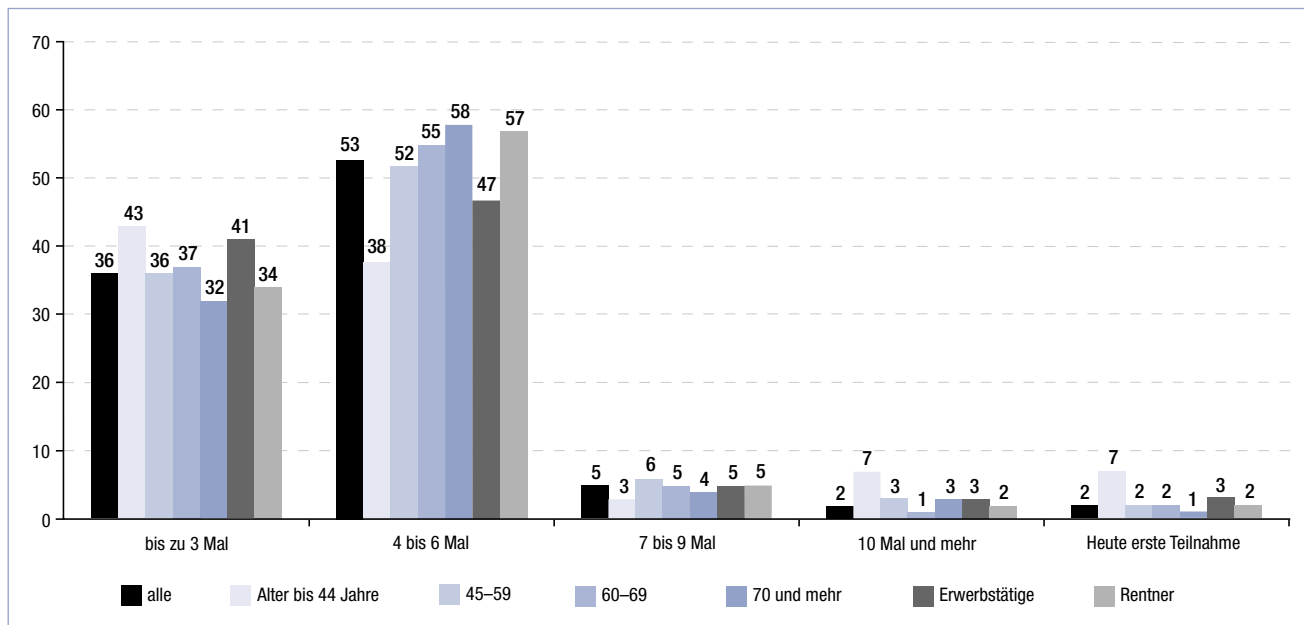
Frage: „Sie sind zurzeit...?“

Berufstätigen. Sie schaffen es offenkundig seltener an den Montagsdemonstrationen teilzunehmen oder darüber hinaus noch zu anderen Protestveranstaltungen zu gehen. Jenseits der Schwelle von sechs Veranstaltungen pro Monat sind schließlich nur noch die wenigsten aktiv und es ergeben sich kaum nennenswerte Unterschiede zwischen den einzelnen Altersgruppen. Hierbei scheint es sich um diejenigen zu handeln, die auch mit Organisations- oder Leitungsfunktionen betraut sind. Hinzufügen ließe sich außerdem noch, dass die Vermutung der übergroßen Kontinuität in der Protestgruppe zutrifft. Nur insgesamt 2% der Befragten geben an, dass sie zum ersten Mal an einer Montagsdemonstration teilgenommen haben. Dies entspricht in etwa 10 Personen, so dass die oben vorgenommene Schätzung von einem festen Stamm von 860 TeilnehmerInnen als realistisch erscheint.

Neben der Teilnahme an einzelnen Veranstaltungen wurde auch nach dem konkreten zeitlichen Engagement in Stunden pro Woche gefragt. So liegt offenkundig die wesentliche Schwelle im Engagement über der Marke von vier Stunden pro Woche. Knapp 60% aller Befragten investiert bis zu vier Stunden in der Woche für Protestveranstaltungen. Differenziert nach Alter und Berufsstand betrachtet ergeben sich innerhalb dieser Kategorie nur kleine Übergewichte der Älteren und Rentner/Pensionäre. Dagegen hat ein Viertel der Befragten angegeben, dass sie zwischen fünf und acht Stunden in der Woche investieren, also bis zu einem ganzen Arbeitstag. In dieser Kategorie werden die Unterschiede zwischen den Alters- und Berufsgruppen noch kleiner, während zugleich die Berufstätigen hier leicht dominieren. Bei einem Engagement von mehr als neun Stunden die Woche verteilen sich die Befragten

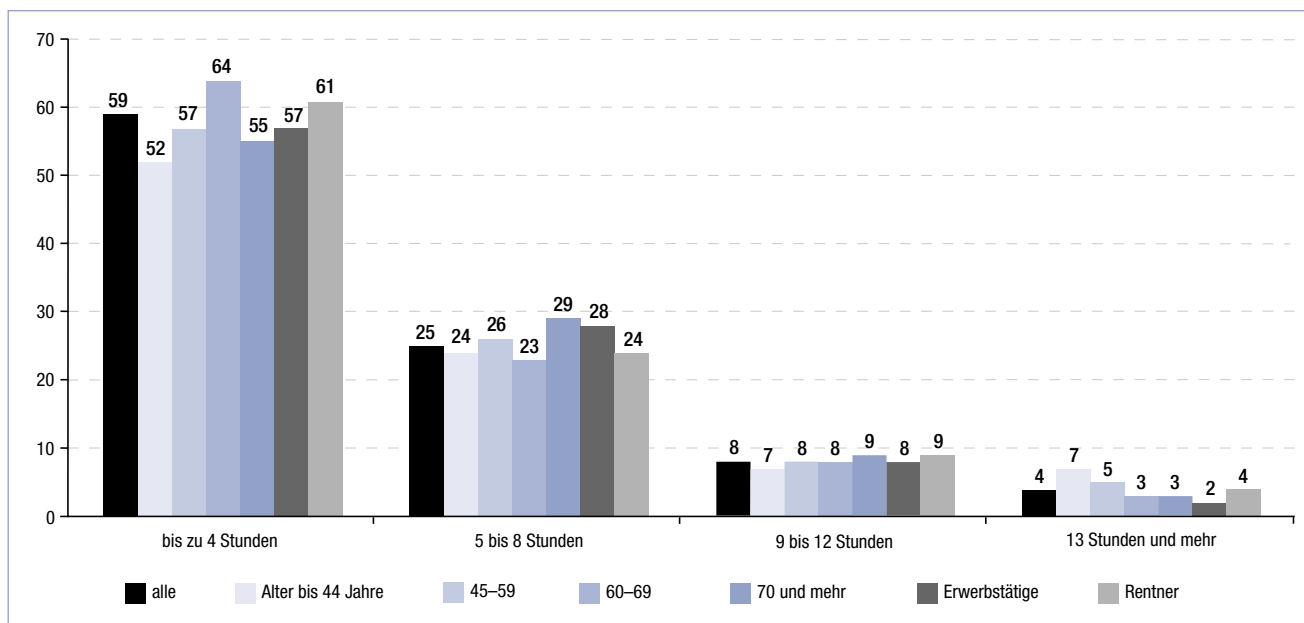
¹⁹ Die Optionen „Lehrling/Auszubildende/r; Arbeitslos; Schüler/in; Student/in; Hausfrau/Hausmann“ wurden aufgrund der wenigen Nennungen gemeinsam unter „Sonstige“ zusammengefasst.

Abbildung 10:
Ausmaß der Veranstaltungsteilnahme pro Monat nach Alter und Berufsstand (Angaben in %).



Frage: „Wie oft nehmen Sie pro Monat an Veranstaltungen oder Treffen teil (die Montagsdemonstration eingeschlossen), die direkt oder indirekt dem Protest am Frankfurter Flughafen dienen?“

Abbildung 11:
Zeitliches Engagement pro Woche in Stunden nach Alter und Berufsstand (Angaben in %).



Frage: „Wie viel Zeit verbringen Sie normalerweise pro Woche mit Veranstaltungen oder Treffen (die Montagsdemonstration eingeschlossen), die direkt oder indirekt dem Protest am Frankfurter Flughafen dienen?“

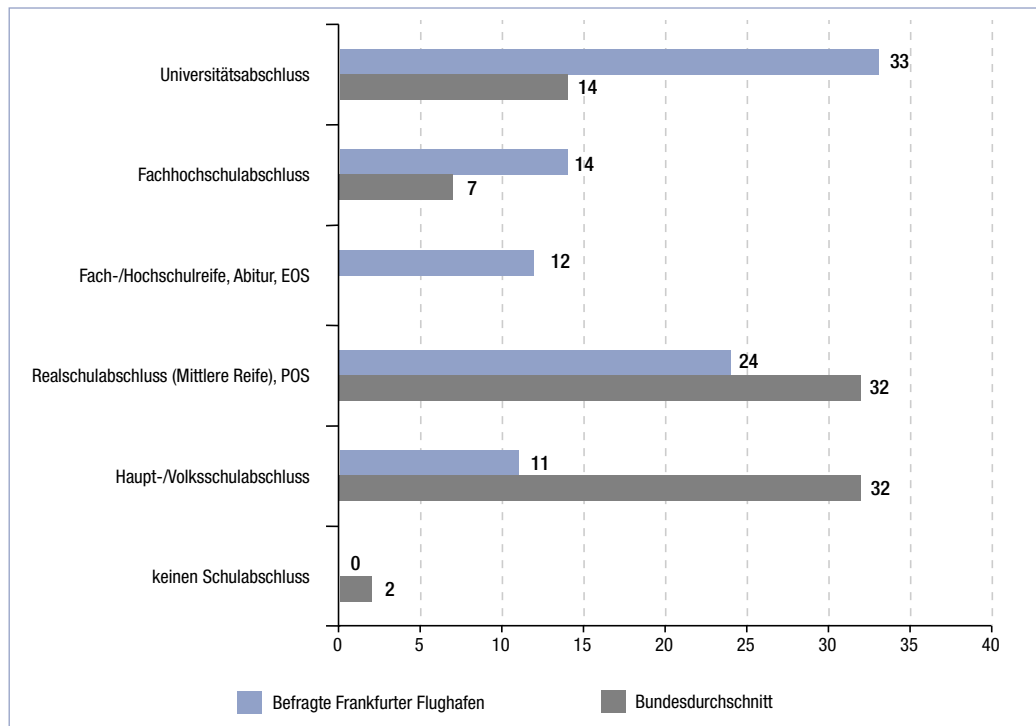


Abbildung 12: Formale Bildungsabschlüsse der Befragten am Frankfurter Flughafen (blau) und im Bundesdurchschnitt (Angaben in %).²⁰

Frage: Welchen höchsten Bildungsabschluss haben Sie?

wieder quer über die verschiedenen Altersstufen, unabhängig davon ob berufstätig oder nicht. Der Großteil der Protestbewegung ist also von den Älteren und Rentnern bzw. Pensionären geprägt, wobei mit zunehmendem Engagement der Anteil der weniger Alten und Berufstätigen zunimmt.

Auch bezüglich des Standes der formalen Bildung ähnelt die Protestgruppe sehr den hypothetischen Erwartungen in Folge der anderen Protestereignisse in Deutschland. Auch in Frankfurt sind die formal Hochgebildeten innerhalb der Gruppe der Befragten überrepräsentiert. Allein knapp die Hälfte der Befragten verfügt über einen Abschluss an einer Universität oder Fachhochschule. Der bundesdeutsche Durchschnitt liegt hier bei 17% mit Universitätsabschluss und 7% mit Fachhochschulabschluss. Das bedeutet, unter den Befragten ist diese Gruppe mehr als doppelt so stark repräsentiert. Weitere 12% der Befragten nennen die Fach- oder Hochschulreife als höchsten Abschluss, wobei hierzu keine adäquaten Vergleichsdaten vorliegen.²¹ Bei nur 24% der Befragten ist dagegen der Realschulabschluss bzw. die mittlere Reife der höchste formale Abschluss, im Bundesdurchschnitt liegt die Quote dagegen bei 32%. Einen Haupt- oder Volksschul-

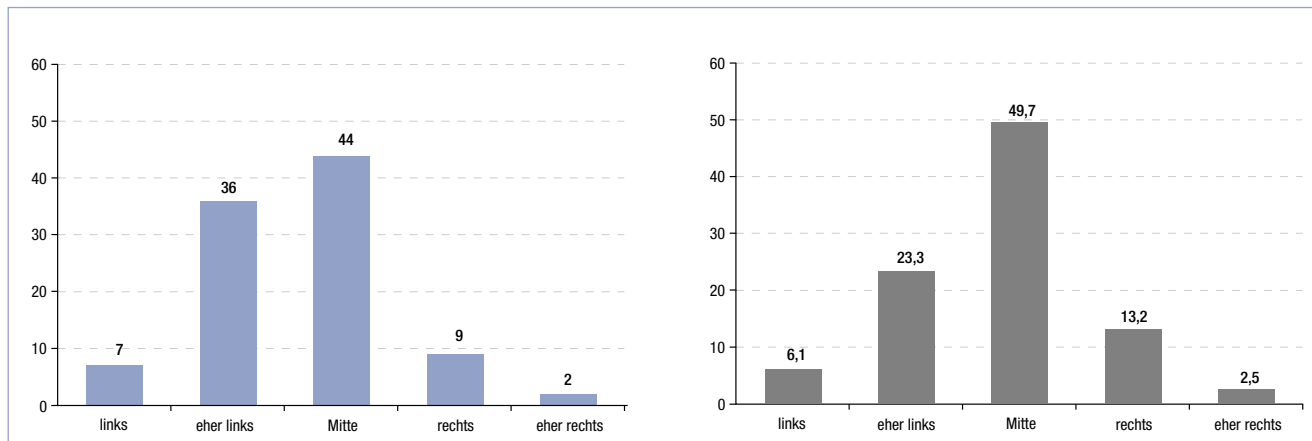
abschluss geben wiederum nur 11% der Befragten an, während dies im Bundesdurchschnitt für 32% der Befragten der höchste Abschluss ist. Keiner der Befragten am Frankfurter Flughafen hatte keinen Abschluss vorzuweisen, während es im Bundesdurchschnitt immerhin noch zwei Prozent sind. Die Ergebnisse der Frankfurter Befragung gleichen klar jenen von Walter et al. In deren Studie verfügten 45,8% der Protest-Aktivisten über ein abgeschlossenes Hochschulstudium, 13,9% über eine abgeschlossene Berufsausbildung, 16,3% über das Abitur und nur 16,3% gaben einen Hauptschulabschluss als höchsten Abschluss an (Walter 2013b: 308). Die Konsequenz lautet: Auch der Protest am Frankfurter Flughafen wird von den formal Hochgebildeten stark dominiert.

Gefragt wurde schließlich nach der politischen Orientierung anhand einer Selbsteinstufung auf einer Links-Rechts-Skala. Dabei ergibt sich, dass die relative Mehrheit von 44% der Demonstrierenden sich der politischen Mitte zuordnet. An zweiter Stelle steht mit 36% die Einordnung „eher links“ während die rechte Seite des Spektrums kaum eine Rolle spielt. Im Frankfurter Kontext ist der allgemein immer vermutete konservative Wutbürger also eher

²⁰ Die Einheiten der beiden Befragungen sind nicht vollständig einheitlich, so dass für die Option „Fach-/Hochschulreife, Abitur, EOS“ keine Vergleichswerte angegeben werden können. So wurde in der ALLBUS-Studie zunächst allgemein nach dem höchsten allgemeinbildenden Schulabschluss gefragt und anschließend nach weiteren Abschlüssen aufgeschlüsselt. Vgl. Datenquelle: Allgemeine Bevölkerungsumfrage der Sozialwissenschaften ALLBUS, GESIS-Variable Reports Nr. 2013/16, S. 241–251.

²¹ Siehe Fußnote 20.

Abbildung 13 und 14:
Selbsteinstufung der Befragten am Frankfurter Flughafen auf der Links-Rechts-Skala (links) und im Bundesdurchschnitt²²
(Angaben in %).



Frage: „Wenn von der Politik die Rede ist, dann hört man immer wieder die Begriffe „links“ und „rechts“.
Bitte geben Sie an, wo Sie sich selbst einstufen würden.“

Frage: „Viele Leute verwenden die Begriffe „links“ und „rechts“, wenn es darum geht, unterschiedliche politische Einstellungen zu kennzeichnen. Wir haben hier einen Maßstab, der von links nach rechts verläuft.
Wenn Sie an Ihre eigenen politischen Ansichten denken, wo würden Sie diese Ansichten auf dieser Skala einstufen?“

nicht zu finden. Stattdessen liegt der Protest in Frankfurt zwischen der noch deutlicheren Mitte-Links-Prägung bei S21 (Baumgarten/Rucht 2010: 105) und dem bundesdeutschen Durchschnitt.

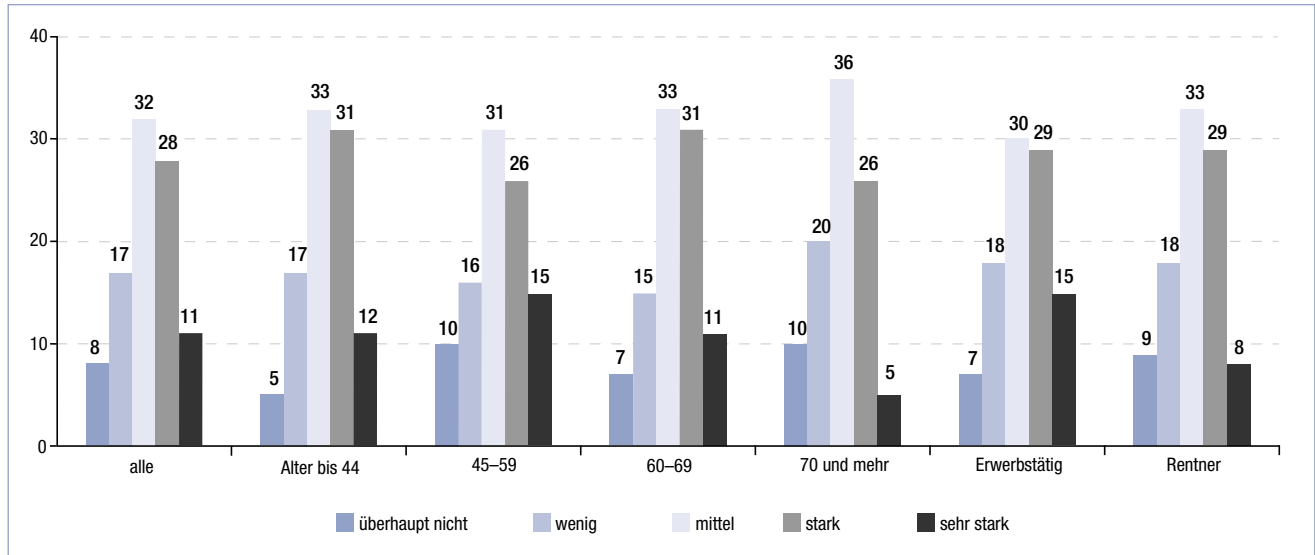
Die Ergebnisse zum soziodemografischen Profil sollen nicht die Berechtigung der Motive der Proteste in Frage stellen, doch kann insgesamt von den Protestierenden kaum der Anspruch gestellt werden, die Allgemeinheit zu repräsentieren. Die Jüngeren, die Arbeitnehmer, vor allen Dingen die weniger Gebildeten sind in diesem Protest kaum repräsentiert. Daher ist auch die politische Agenda der Protestgruppen kaum von ihnen beeinflusst, zumal die Älteren bei den Veranstaltungen strukturell dominieren. Mit dieser Erkenntnis ändert sich die Einordnung des Protestes im Kontext der oben bereits angesprochenen wirtschaftlichen Diskussion um den Flughafen. Denn entsprechend der dominierenden soziodemografischen Struktur haben die meisten der Befragten auch eine bestimmte Position, die wirtschaftlichen Dimensionen des Konfliktes zu bewerten. Zwar besteht nie ein zwangsläufiger Zusammenhang zwischen den soziodemografischen Eigenschaften und dem politischen Handeln, doch kann durch eine Reihe weiterer Fragen gezeigt werden, dass das Profil nicht belanglos für die Art des Protestes ist.

So zeigt sich erstens, dass das Ausmaß des Interesses für mögliche wirtschaftliche Konsequenzen moderat ausgeprägt ist. Die relative Mehrheit von 32% hat nur ein mittleres Interesse daran, während sich 28% dafür stark interessieren und 11% sogar sehr stark. Demgegenüber steht ein Viertel der Befragten, das sich wenig bis überhaupt nicht dafür interessiert. Festzuhalten ist, dass sich diese Verteilung quer durch alle Altersgruppen und die verschiedenen formalen Bildungsgrade zieht. Man kann also nicht sagen, dass die Rentner und Pensionäre grundsätzlich kein Interesse an wirtschaftlichen Konsequenzen haben und die Berufstätigen wohl. Stattdessen verteilt sich dies quer durch die verschiedenen Kategorien. Die Erklärung dafür könnte darin liegen, dass weder die Rentner noch die gut gebildeten Berufstätigen die möglichen wirtschaftlichen Konsequenzen zu tragen hätten. Worum könnte eine der Konsequenzen liegen? Der Flughafenbetreiber Fraport argumentiert, dass nur mit dem Ausbau des Flughafens nicht nur neue Arbeitsplätze geschaffen werden, sondern auch die bestehenden erhalten bleiben können, während die Protestler dies bezweifeln. Bei ihnen ist stattdessen von der „Job-Lüge“²³ die Rede. Grundsätzlich lehnt die große Mehrheit von 64% der Befragten die Aussage voll und ganz ab, dass die Umsetzung der

²² Datenquelle: Allgemeine Bevölkerungsumfrage der Sozialwissenschaften ALLBUS, GESIS-Variable Reports Nr. 2013/16, S. 108. Die ursprünglich zehnteilige Skala wurde zur besseren Vergleichbarkeit durch Addition der Werte auf fünf komprimiert.

²³ Vgl. hierzu stellvertretend die Internetseite von lebenswertesmainz.de unter: <http://lebenswertesmainz.de/jobluege-flughafenausbau/>, abgerufen am 20.07.2013.

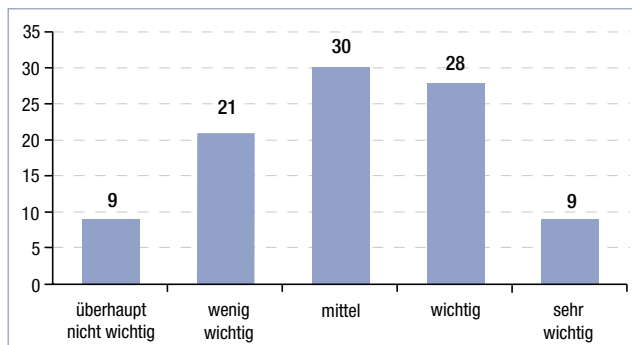
Abbildung 15:
Interesse für wirtschaftliche Konsequenzen des Protestes nach Alter und Berufstätigkeit (Angaben in %).



Frage: „Wie stark interessieren Sie sich für mögliche wirtschaftliche Konsequenzen, die sich aus dem Protest am Frankfurter Flughafen für die Region ergeben?“

Protestforderungen dem Wirtschaftsstandort Rhein/Main schaden wird. Weitere 27% lehnen es eher ab.²⁴ Das Thema Arbeitsplätze am Flughafen ist für die Befragten so auch nur von begrenzter Be-

Abbildung 16:
Bedeutung des Themas Arbeitsplätze am Flughafen (Angaben in %).



Frage: „Wie wichtig ist Ihnen das Thema Arbeitsplätze am Frankfurter Flughafen?“

deutung, wie eine weitere Frage ergab. Zwar findet die relative Mehrheit (37%) das Thema wichtig oder sehr wichtig, aber 30% messen ihm keine besondere Bedeutung zu und weitere 30% finden es überhaupt nicht wichtig oder wenig wichtig.

Um ihre Präferenzen im Konflikt zwischen Protestzielen und wirtschaftlichen Konsequenzen noch deutlicher zu ermitteln, sollten die Befragten sich nach einer weiteren, gezielt provokant formulierten Frage zwischen zwei Antwort-Optionen entscheiden. Die eine Antwortmöglichkeit war „Die Begrenzung des Flugbetriebes ist mir wichtiger als der Erhalt von Arbeitsplätzen“ und die andere war umgekehrt „Der Erhalt von Arbeitsplätzen ist mir wichtiger als die Begrenzung des Flugbetriebes“. Auf eine mittlere Kategorie in dem Sinne „Ausgleich von beiden Seiten“ wurde an dieser Stelle gezielt verzichtet, da sie eine übergroße Zustimmung erhalten hätte.²⁵ Im Ergebnis geben 84% der Befragten an, dass ihnen die Begrenzung des Flugbetriebes wichtiger ist als der Erhalt von Arbeitsplätzen, während nur 2% die gegenteilige Position vertreten. Zudem machen 14% der Befragten keine Angaben, was angesichts dieser provokanten Frage erstaunlich wenig ist.

24 Vgl. Abbildung 3.

25 Außerdem wurde eine solche „Ausgleichs“-Frage bereits gestellt (siehe Abbildung 3) und hat hohe Zustimmung erhalten, was den Verzicht an dieser Stelle unterstreicht.

5 Schlussfolgerungen

Ausgangspunkt der Überlegungen war die Debatte um eine Krise der repräsentativen Demokratie und die Frage nach der Rolle von Protestereignissen dabei. Klar ist, dass Protest, Widerspruch und Demonstrationen wesentlicher Bestandteil der Demokratie sind. Kritisch wird es aber, wenn Grundinstitutionen und Verfahren demokratischer Systeme in Frage gestellt werden. Zwar gibt es schon seit Jahrzehnten moderate Krisensymptome dieser Art, doch häufen sich auch in Deutschland die so genannten Bürgerproteste, vor allen Dingen bei Infrastrukturprojekten. Demokratietheoretisch haben diese Proteste zwei Seiten, von der die eine krisenrelevant ist. Positiv gesehen erhalten die Bürgerproteste die Vitalität des demokratischen Prinzips, in dem Mitsprache und Gegenrede gelebt werden und damit Machtteilung stattfindet. Negativ gesehen führen sie häufig zu neuen Spannungen. Verbreitet ist die Distanzierung von den klassischen intermediären Strukturen, vor allen Dingen den Parteien, was bis zu einer Kultur der Misstrauensgesellschaft gehen kann. Zugleich werden die Bürgerinitiativen geprägt von den intellektuell und ökonomisch Potenten der Gesellschaft. Bürgerinitiativen sind daher gut organisierte, durchsetzungsfähige und schlagkräftige Organisationen mit dem Potential, sich gegenüber anderen gesellschaftlichen Interessen gut durchzusetzen. Das macht sie selber zu einem Ort gesellschaftlicher Machtkonzentration, die auch auf Kosten anderer Interessen gehen kann.

Insofern passen die Ergebnisse der Untersuchung der Proteste am Frankfurter Flughafen in dieses Bild einer Krisendiagnose. Denn es lässt sich erstens festhalten, dass sich das Phänomen der Misstrauensgesellschaft in verschiedenen Facetten in der Gruppe der Befragten wiederfinden lässt. Es fehlt nicht einfach nur Vertrauen in politische, juristische und wirtschaftliche Eliten des Landes, sondern aus der Unzufriedenheit mit der Politik rund um den Flughafen speisen sich handfeste Vorwürfe gegen sie: Ignoranz, Manipulation und Abgehobenheit. Wer in der Politik und Öffentlichkeit der Logik der mehrfachen Alternativlosigkeit der Protestforderungen nicht folgt, wird zum Teil des Problems erklärt und erfährt massive Ablehnung. Dementsprechend heftig kollidieren die Ansichten der Befragten mit der Sphäre der repräsentativen Politik und ihren Institutionen. Die demokratietheoretisch kritische Konsequenz ist, dass der (scheinbar unwilligen) repräsentativen Politik die politische Legitimation zunehmend abgesprochen wird, was an der Bereitschaft zur Konfrontation deutlich wird. Auch wenn es sich bei den Befragten insgesamt um eine quantitativ kleine Gruppe handelt, steht dieser Prozess doch beispielhaft für die akute Herausforderung zeitgenössischer Demokratie, solche sich im Prozess der Distanzierung befindlichen Protestgruppen nicht der Isolation Preis zu geben.

Voraussetzung dafür ist die grundsätzliche Bereitschaft zur Integration in den repräsentativen Politikprozess und diesbezüglich stehen die Zeichen bei der Protestbewegung eigentlich nicht

schlecht. Denn die massive Politik- und Parteienverdrossenheit schlägt weder in politische Apathie noch in faktische Isolierung um. Die Protestierenden suchen nicht nur den Weg des öffentlichen Protestes, sondern sind auch überdurchschnittlich oft innerhalb der intermediären Institutionen aktiv und halten Wahlen für ein geeignetes Mittel zur Durchsetzung ihrer Interessen. Die Distanz der Befragten ist also (noch) nicht so prinzipiell, dass sie nicht versuchen würden, die offenen repräsentativen Kanäle und Institutionen für sich zu nutzen. Sie tun dies aber offenkundig nicht mit einer Wertschätzung der Institutionen selbst. Bei einem solchen instrumentellen Verhältnis zu demokratischen Mechanismen kann der Erfolg der Bemühungen zum ausschlaggebenden Faktor für die Versöhnung der Protestler mit der repräsentativen Demokratie werden. Das Beispiel des Flughafens München hat dies gezeigt, während im Stuttgarter Fall sich bei den Protestlern nach der Niederlage massive Verbitterung breitgemacht hat (Walter 2013b: 323). Im Frankfurter Fall erschwert das Paket von Maximalforderungen, insbesondere bezüglich der neuen Landebahn, die Aussicht auf einen vollständigen Erfolg des Protestes. Nach einem juristischen oder politischen Scheitern drohen also eine ähnliche Verbitterung wie im Stuttgarter Kontext und der Rückzug aus den Prozessen und Kanälen der repräsentativen Politik. Diese hätten sich dann für die Protestler als nutzlos erwiesen und die geringe Wertschätzung ist vermutlich kein Antrieb für einen Verbleib. Es bliebe noch die zweite Konsequenz aus der Aberkennung der Legitimation der repräsentativen Politik übrig: Die Konfrontation. Deshalb ist es wichtig bei der vermeintlichen demokratietheoretischen Alternativlosigkeit der Protestforderungen anzusetzen, da sich aus ihr die Elemente der Misstrauensgesellschaft speisen.

Dazu kann zweitens festgehalten werden, dass eine demokratietheoretisch begründete Alternativlosigkeit der Protestforderungen nicht aufrechterhalten werden kann. Die Protestgruppen sind zwar offenkundig darin erfolgreich, eine gesamtgesellschaftliche Repräsentativität zu beanspruchen und als Machtinstrument für sich zu nutzen, doch protestieren hier hauptsächlich die „Woopies“ (Well-off older people) (Munimus 2013: 57). Konkret die Fragen über Arbeitsplätze zeigen dabei, dass die soziodemografische Struktur eine Rolle spielt. Zwar deuten die Ergebnisse aus der Wahlforschung darauf hin, dass wir von einer „Rentner-Demokratie“ noch weit entfernt sind (Bergmann/Konzelmann/Rattinger 2012; Schmidt 2012), doch werden sich künftig in konkreten Konflikten, unterhalb des Radars der allgemeinen Wahlforschung, Konstellationen häufen, in denen Rentner und Pensionäre über das Instrument der Bürgerinitiative faktische Veto-Spieler sein werden. Der Punkt in wirtschaftlichen Konflikten ist dabei, dass dieser Veto-Spieler durch seine hohe ökonomische Sicherheit selbst kaum Opfer fürchten muss und somit auch nicht in Verhandlungen an einer Kompromisslösung interessiert sein braucht.

Es wird daher kaum zu verhindern sein, dass wirtschaftlich gesicherte Gruppen die Lage von wirtschaftlich nicht gesicherten Gruppen riskieren können und wollen.

Die soziodemografischen Ergebnisse werfen zudem neues Licht auf die Akteurskonstellation im Politikfeld Luftverkehrswirtschaft und offenbaren darin eine Schieflage der beteiligten Interessen. Grundsätzlich vollzieht sich ein üblicher Vorgang in der Auseinandersetzung zwischen Interessengruppen in einem Politikfeld: Die Protestler versuchen auf der Basis ihres Repräsentativitätsanspruches, den Status quo am Flughafen zu ihren Gunsten zu verändern und nehmen in Kauf, dass die möglichen Konsequenzen dieser Veränderung in einem gesellschaftlichen Bereich getragen werden müssten, der sie nicht mehr oder kaum betrifft. Dieser Bereich ist jener der abhängigen Beschäftigung, in dem der Durchschnitt weniger hochgebildet und auch jünger ist. Sicherlich steht der Flughafenbetreiber Fraport im Mittelpunkt der Kritik und dessen Job-Argument wird bestritten. Dem Großteil der Befragten fällt es aus seiner Position heraus aber nicht schwer, dieses Argument anzuzweifeln, weil er von den Herausforderungen und Untiefen des Erwerbsleben abgekoppelt und in ökonomischer Sicherheit ist. Der kleinere berufstätige Teil der Befragten kann zudem aufgrund seiner überdurchschnittlichen Bildungsqualifizierung von einem relativ sicheren Erwerbsleben ausgehen und ist daher ebenfalls wenig betroffen. So lässt sich dieses Risiko, ob wahrscheinlich oder nicht, gut eingehen, wenn es im Ernstfall von anderen getragen werden muss, zum Beispiel von den Arbeitnehmern in der Region. Der Punkt ist, dass Stimmen aus diesem Lager aber so gut wie nie zu hören sind, was wiederum mit der erfolgreichen Strategie der Alternativlosigkeit durch Repräsentativität zusammenhängt. Nur selten bricht an dieser Nahtstelle ein offener Konflikt aus, etwa als Verdi-Chef Frank Bsirske den geballten Unmut der Protestbewegung zu spüren bekam, nachdem

er sich gegen eine Ausweitung des Nachtflugverbotes und für das Ende der Luftverkehrssteuer in Deutschland aussprach.²⁶ Die Protestgruppe ist offenkundig in der öffentlichen Wahrnehmung dominant gegenüber anderen, potentiell betroffenen Gruppen und Interessen, die aber den Konflikt meiden und nicht versuchen die potentiellen Konsequenzen von ihrer Klientel abzuwenden. Dies deutet auf eine demokratietheoretisch relevante Schattenseite des so genannten Bürgerprotestes hin:

„Die neue Partizipationsdemokratie fördert keineswegs die zivilgesellschaftliche Integration, sie öffnet vielmehr die Schere zwischen «unten» und «oben» noch mehr, vertieft also die soziale Ungleichheit, statt sie einzudämmen.“

(Walter 2013b: 309).

„Diejenigen mit hohem Ressourcenpotential, die «nicht als Citoyens, sondern als Bourgeois agieren», tun sich zusammen, nutzen ihre gebündelte Stärke und bauen im Zuge und als Ergebnis der zivilgesellschaftlichen Interessenkonflikte Position und Einfluss noch aus, während die anderen ohne vergleichbare Ausstattungen an Kapital, Kompetenz und Kontakten den Kürzeren ziehen und in der gesellschaftlichen Hierarchie weiter zurückfallen. Alles in allem: In einer Partizipationsdemokratie haben diejenigen ohne Bildung, ohne eine tragfähige materielle Basis, ohne Berufsstolz nichts zu lachen.“

(Walter 2013b: 312).

„Die neue Macht der Bürger“ (Walter et al. 2013) kann also neue Macht mancher Bürger auf Kosten anderer, schwächerer Bürger werden. Auch wenn die Diskussion im Frankfurter Fall noch mit zwei Konjunktionen verbunden ist, zeichnet sich diese Tendenz der Partizipationsdemokratie zur Elitendemokratie bereits jetzt ab.

²⁶ Siehe Artikel „Fluglärmopfer sauer auf Bsirske“ in der Frankfurter Rundschau vom 04.05.2013, online unter:

<http://www.fr-online.de/flughafen-frankfurt/fluglaerm-flughafen-frankfurt-fluglaermopfer-sind-sauer-auf-bsirske,2641734,22676598.html>, abgerufen am 18.06.2013.

Literatur

Allgemeine Bevölkerungsumfrage der Sozialwissenschaften (2013): ALLBUS, GESIS-Variable Reports, Nr. 2013/16.

Arzheimer, Kai (2002): Politikverdrossenheit. Bedeutung, Verwendung und empirische Relevanz eines politikwissenschaftlichen Begriffs, Wiesbaden: Westdeutscher Verlag.

Baumgarten, Britta/Rucht, Dieter (2010): Die Protestierenden gegen „Stuttgart 21“ – einzigartig oder typisch?, in: Brettschneider, Frank/Schuster, Wolfgang (Hrsg.): Stuttgart 21 – Ein Großprojekt zwischen Protest und Akzeptanz, Wiesbaden: Springer VS, S. 97–125.

Bergmann, Michael/Konzelmann, Laura/Rattinger, Hans (2012): Deutschland auf dem Weg in die „Rentner-Demokratie“? – Eine empirische Untersuchung altersspezifischer Einstellungsunterschiede und ihrer Bedeutung für das Wahlverhalten auf Basis einer aktuellen Bevölkerungsumfrage, in: Politische Vierteljahresschrift, (53) H. 3, S. 371–393.

Crouch, Colin (2004): Post-Democracy, Cambridge: Polity Press.

Dlabac, Oliver/Schaub, Hans-Peter (2012): Ein duales Messkonzept für liberale und radikale Demokratiequalität, in: Zeitschrift für Vergleichende Politikwissenschaft, (6) H. 1, S. 161–184.

Dufek, Pavel/Holzer, Jan (2013): Democratisation of Democracy? On the Discontinuity between Empirical and Normative Theories of Democracy, in: Representation, (49) H. 2, S. 117–134.

Gabriel, Oscar/Plasser, Fritz (Hrsg.) (2010): Deutschland, Österreich und die Schweiz im neuen Europa. Bürger und Politik, Studien zur Wahl- und Einstellungsforschung, Bd. 16, Baden-Baden: Nomos.

Geis, Anna (2003): Umstritten, aber wirkungsvoll: Die Frankfurter Flughafen-Mediation, HSFK-Report 13/2003.

Geis, Anna (2008): Mediation. Verhandlungen im öffentlichen Bereich, in: Kersting, Norbert (Hrsg.): Politische Beteiligung, Wiesbaden, S. 195–208.

Gerring, John (2007): Case Study Research. Principles and Practices, Cambridge University Press.

Gohl, Christopher/Meister, Hans-Peter (2012): Politische Mediation bei Infrastrukturprojekten. Das Beispiel des Ausbaus des Flughafens Frankfurt 1998–2008, Berlin: Lit.

Heußner, Hermann K. (2011): Wahlen allein genügen nicht. Zur Notwendigkeit und Ausgestaltung direkter Demokratie auf Bundesebene, in: Systemmängel in Demokratie und Marktwirtschaft, Beiträge auf der 12. Speyerer Demokratietagung vom 28. bis 29. Oktober 2010 an der Deutschen Hochschule für Verwaltungswissenschaften Speyer, Berlin: Duncker & Humblot, S. 27–63.

Holl, Thomas (2013): Hessische Hoffnungen, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 09.07.2013, S. 1.

Hornig, Eike-Christian (2011a): Direkte Demokratie und Parteienwettbewerb – Überlegungen zu einem obligatorischen Referendum als Blockadelöser auf Bundesebene, in: Zeitschrift für Parlamentsfragen (ZParl), (42) H. 3, S. 475–492.

Hornig, Eike-Christian (2011b): Risiko Volksabstimmung? Zur Kluft zwischen Parteien und Wählern bei EU-Referenden in Westeuropa im Vergleich, in: Zeitschrift für Politikwissenschaft (ZPol), (21) H. 2, S. 235–261.

Hornig, Eike-Christian (2008): Die Spätphase der Mitgliederparteien in Westeuropa, in: Österreichische Zeitschrift für Politikwissenschaft (ÖZP), (37) H. 1, S. 45–62.

Kaufmann, Frank (2012): Faires Angebot oder übles Foul? Zur Geschichte des Nachtflugverbotes am Flughafen Frankfurt, in: Thießen, Friedrich (Hrsg.): Grenzen der Demokratie. Die gesellschaftliche Auseinandersetzung bei Großprojekten, Wiesbaden: VS-Verlag, S. 187–213.

Klecha, Stephan/Marg, Stine/Butzlaff, Felix (2013): Wie erforscht man Protest?, in: Walter, Franz et al. (Hrsg.): Die neue Macht der Bürger: Was motiviert die Protestbewegungen?, Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, S. 14–47.

Klein, Anna/Heitmeyer, Wilhelm (2011): Demokratieentleerung und Ökonomisierung des Sozialen: Ungleichwertigkeit als Folge verschobener Kontrollbilanzen, in: Leviathan, (39) H. 3, S. 361–383.

Knippenberger, Ute (2011): Regionale Governance des Funktionswandels von Flughäfen. Eine Analyse am Beispiel der Airport City Frankfurt am Main, Wiesbaden: VS-Verlag.

Kraushaar, Wolfgang (2011): Protest der Privilegierten? Oder: Was ist wirklich neu an den Demonstrationen gegen Stuttgart 21?, in: Mittelweg 36, H. 3, S. 5–22.

Kurbjuweit, Dirk (2010): Der Wutbürger – Stuttgart 21 und die Sarrazin-Debatte: Warum die Deutschen so viel protestieren, in: Der Spiegel, H. 41, S. 26–27.

Linden, Markus/Thaa, Winfried (Hrsg.) (2011): Krise und Reform politischer Repräsentation, Baden-Baden: Nomos.

Munimus, Bettina (2013): Ältere – Taktgeber in der alternden Gesellschaft?, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, 4–5, S. 57–62.

Münkler, Herfried (2012): Die Verdrossenen und die Empörten. Steht die Demokratie am Scheideweg, in: Neue Züricher Zeitung vom 24.04.2013.

Niedermayer, Oskar (2009): Der Wandel des parteipolitischen Engagements der Bürger, in: Wähler in Deutschland, Kühnel, Steffen/Niedermayer, Oskar/Westle, Bettina (Hrsg.), Wiesbaden: VS-Verlag, 2009, S. 82–134.

Niedermayer, Oskar/Höhne, Benjamin/Jun, Uwe (Hrsg.) (2013): Abkehr von den Parteien? Parteiendemokratie und Bürgerprotest, Wiesbaden: VS-Verlag, i.E.

Offe, Claus (2003): Die Demokratisierung der Demokratie. Diagnosen und Reformvorschläge, Frankfurt am Main: Campus.

Pappi, Franz Urban (1990): Die Republikaner im Parteiensystem der Bundesrepublik. Protesterscheinung oder politische Alternative?, in: Aus Politik und Zeitgeschichte, 40 (B 21), S. 37–44.

Petermann, Sören (2005): Rücklauf und systematische Verzerrungen bei postalischen Befragungen. Eine Analyse der Bürger-Befragung Halle 2003, in: ZUMA-Nachrichten, (57) S. 56–78.

Schäfer, Ansgar/Adam, Christian/Schlichenmaier, Michael (2011): Das Plebiszit über das Bahnhofprojekt „Stuttgart 21“. Eine Analyse der Abstimmungsergebnisse in den Stadt- und Landkreisen Baden-Württembergs, in: Zeitschrift für Politikwissenschaft, (22) H. 2, S. 187–213.

Schmidt, Manfred G. (2012): Die Demokratie wird älter – Politische Konsequenzen des demographischen Wandels, in: Kielmansegg, Peter Graf/Häfner, Heinz (Hrsg.): Alter und Altern. Wirklichkeiten und Deutungen, Heidelberg: Springer, S. 163–186.

Thaa, Winfried (2013): „Stuttgart 21“ – Krise oder Repolitisierung der repräsentativen Demokratie?, in: Politische Vierteljahresschrift, (54) H. 1, S. 1–20.

Treber, Dirk (2012): Das Ergebnis steht fest: Bemerkungen zu den Verfahren der Bürgerbeteiligungen bei Flughafenprojekten in Deutschland, in: Grenzen der Demokratie, Thießen, Friedrich (Hrsg.), Wiesbaden: VS-Verlag, S. 163–170.

Walter, Franz et al. (2013): Die neue Macht der Bürger: Was motiviert die Protestbewegungen?, Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.

Walter, Franz (2013a): Bürger in Bewegung, in: Walter, Franz et al. (Hrsg.): Die neue Macht der Bürger: Was motiviert die Protestbewegungen?, Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, S. 9–13.

Walter, Franz (2013b): Bürgerlichkeit und Protest in der Misstrauensgesellschaft, in: Walter, Franz et al. (Hrsg.): Die neue Macht der Bürger: Was motiviert die Protestbewegungen?, Reinbek bei Hamburg: Rowohlt, S. 301–343.

Executive Summary

In Deutschland häufen sich die so genannten Bürgerproteste. Vor allen Dingen bei Infrastrukturprojekten ist immer öfter von „Wutbürgern“ die Rede. Hierzu gehört auch der Protest gegen das weitere Wachstum des Frankfurter Flughafens, der in der vorliegenden Studie zum ersten Mal ausführlich untersucht wird. Hintergrund hierfür ist die Diskussion über eine vermeintliche Krise der Demokratie, deren bisherige Erkenntnisse als theoretischer Rahmen dienen. Demnach sind vor allen Dingen eine Kultur der Misstrauensgesellschaft und eine geringe gesamtgesellschaftliche Repräsentativität für viele Protestbewegungen charakteristisch. Zur Überprüfung dieser Hypothesen im Frankfurter Fall ist eine Befragung von TeilnehmerInnen der regelmäßigen Montagsdemonstrationen im Terminal 1 des Frankfurter Flughafens durchgeführt worden. Die Befragung konzentrierte sich auf das Verhältnis der Befragten zu Politik, Wirtschaft und Justiz einerseits und die soziodemografischen Eigenschaften der Befragten andererseits.

Die Ergebnisse zeigen in der Gruppe der Befragten eine ausgeprägte Kultur der Misstrauensgesellschaft. Die Motive des Protestes zielen nicht allein auf den Flughafen-Kontext, sondern auch auf Politik und Wirtschaft insgesamt ab. Es fehlt bei den Befragten nicht einfach nur Vertrauen in die politischen, juristischen und wirtschaftlichen Eliten des Landes, sondern aus der Unzufriedenheit mit der Politik rund um den Flughafen speisen sich handfeste Vorwürfe gegen sie: Ignoranz, Manipulation und Abgehobenheit. Die demokratietheoretisch kritische Konsequenz ist, dass der (scheinbar unwilligen) repräsentativen

Politik und Justiz die Legitimation zunehmend abgesprochen wird, was auch an einer Bereitschaft zur Konfrontation deutlich wird. Die Vorgänge stehen beispielhaft für die prinzipielle Herausforderung an zeitgenössische Demokratie, solche sich im Prozess der Distanzierung befindlichen Protestgruppen weiterhin einzubinden.

Die Ergebnisse stellen zweitens eine gesamtgesellschaftliche Repräsentativität der Befragten in Frage. Vielmehr dominieren die überdurchschnittlich formal Hochgebildeten und Älteren, und damit die Rentner und Pensionäre, während Jüngere und weniger Gebildete die Ausnahme sind. Dies wirft auch ein neues Licht auf die Akteurskonstellation im Politikfeld Luftverkehrswirtschaft. Denn die möglichen wirtschaftlichen Konsequenzen würden die Protestierenden nicht oder kaum treffen, da der Großteil von ihnen von den Herausforderungen und Untiefen des Erwerbslebens abgekoppelt und in ökonomischer Sicherheit ist. So fällt es nicht schwer, das Job-Argument des Flughafenbetreibers Fraport anzuzweifeln, wenn im Ernstfall das Risiko von anderen getragen werden müsste. Stimmen der Arbeitnehmer aus der Region sind aber so gut wie nie zu hören, was wiederum auf eine demokratietheoretisch relevante Schattenseite des so genannten Bürgerprotestes hindeutet. Die intellektuell und ökonomisch Potenten dieser Gesellschaft machen Bürgerinitiativen zu gut organisierten und durchsetzungsfähigen Strukturen und damit zu einem Ort politischer Machtkonzentration, die auf Kosten anderer, schwächerer Bürger gehen kann.

