

Christoph Ewen

## Wahr oder unwahr?

*Zum Umgang mit Fachfragen in der gesellschaftlichen Auseinandersetzung um Flughäfen<sup>1</sup>*

### Zusammenfassung

Im folgenden Beitrag wird die Frage thematisiert, wie die Klärung wissenschaftlich-fachlicher Fragen im Kontext öffentlicher Debatten um Infrastrukturanlagen stattfinden sollte. Angesichts der Relevanz wissenschaftlich-fachlicher Einschätzung für die am Ende zu treffende Entscheidung gilt es, genau hinzuschauen, wer aus welcher Rolle heraus und mit welchem Interessenhintergrund welche fachliche Position vertritt. Für den Staat als Garant einer fairen und richtigen Entscheidung erwächst hier eine neue Rolle. Er muss neben Macht und Wohlstand auch Expertise organisieren. Ein Weg dafür wäre, im Vorfeld der politischen Entscheidungen, neutrale Instanzen einzusetzen, die

Sachfragen behandeln (Mediation, Runder Tisch etc.). Über Szenarien, Anhörungen und Gutachten mit Qualitätssicherung können unterschiedliche fachliche Positionen aufeinander bezogen und eine neutrale Position im Hinblick auf die Beantwortung von Fachfragen entwickelt werden. Das Mediationsverfahren zur Zukunft des Frankfurter Flughafens stellt für diese Vorgehensweise eine Pilotanwendung dar. Hier wurden beispielhaft Fachzusammenhänge im weitgehenden Konsens untersucht, verknüpft und interpretiert. Die politische Entscheidung wird damit nicht ersetzt – sie wird besser vorbereitet. Für das Verständnis politischer Entscheidungen ist es dabei wichtig, dass die vorbereitende Klärung der Sachfragen durch eine Instanz vermittelt worden ist, die nicht im Verdacht steht, parteiisch zu sein.

### Einleitung

Die Auseinandersetzung um das Bahnprojekt „Stuttgart 21“ weist auf eine gesellschaftliche Lernaufgabe hin: Wie können Debatten um derartige, große Infrastrukturvorhaben geführt werden und was sind angesichts der komplexen Zusammenhänge richtige Entscheidungen?

In Konflikten um große Infrastrukturvorhaben geht es nicht nur um unterschiedliche Interessen. So hat die Mehrheit der Demonstranten und Demonstrantinnen in Stuttgart, ob pro oder contra, vermutlich keine persönlichen „Aktien“ im Spiel. Es geht um das Allgemeinwohl, auf das sich beide Seiten berufen.

---

<sup>1</sup> Die folgenden Ausführungen basieren auf den Erfahrungen des Autors mit einer Vielzahl an strittigen Vorhaben der öffentlichen Infrastruktur, insbesondere auch mit dem Ausbaudiskussion um den Frankfurter Flughafen. Sie sind nach Einschätzung des Autors verallgemeinerbar. Der Autor war von 1998 bis 1999 Projektleiter des wissenschaftlichen Begleitprogramms der Mediation und von 2000 bis 2003 Projektleiter des Managements des Regionalen Dialogforums zum Flughafen Frankfurt.

Der vorliegende Beitrag geht der Frage nach, wie sich in dieser Situation legitime und richtige Entscheidungen treffen lassen, und ob in diesem Zusammenhang die Rolle des Staats als Entscheider neu justiert werden muss. Dabei wird auf die Erfahrungen aus dem Mediationsverfahren zum Frankfurter Flughafen Bezug genommen, das als ein frühes Pilotvorhaben im Hinblick die oben angesprochene Rollenneujustierung angesehen werden kann.

### **Wie in Deutschland Entscheidungen über Flughäfen getroffen werden**

Die Entscheidung über den Bau oder die Erweiterung eines Flughafens greift in die Rechte einer Vielzahl von Menschen ein. Dazu wird die Umwelt beeinträchtigt, und es werden wirtschaftliche Interessen von Unternehmen tangiert.

Der Gesetzgeber schreibt für die Prüfung der Notwendigkeit des Vorhabens und für die Klärung, ob unzumutbare Beeinträchtigungen stattfinden, ein Planfeststellungsverfahren vor. Angesichts der erforderlichen Prüfungen und Darlegungen umfassen Genehmigungsanträge leicht einige hundert Aktenordner. Der größte Teil davon sind fachliche Gutachten. Die Genehmigungsbehörde muss sich mit tausenden von Einwendungen und Stellungnahmen beschäftigen, die sich häufig wiederum auf fachliche Argumente stützen.

In ihrer Entscheidung wägt die Behörde ab zwischen unterschiedlichen rechtlichen Positionen. Doch die Frage, in welchem Maße etwa Anwohner in ihrem Recht auf körperliche Unversehrtheit beeinträchtigt werden, wird über fachliche Expertise beantwortet. In der Begründung bezieht die zuständige Behörde Position: Was kann man wissen, was ist ungewiss, und welchen Einfluss hat dieser Stand des Wissens auf die Entscheidung?

Die von der zuständigen Behörde erteilte Genehmigung kann vor den Gerichten angefochten werden. Und auch das Gericht muss nicht nur prüfen, ob die Behörde richtig abgewogen hat – es muss sich wiederum mit den fachlichen Fragen beschäftigen.

Aber eines scheint klar: Auch wenn letztlich formale Entscheidungen getroffen werden – Vorhaben mit derart hoher politischer Relevanz wie ein Flughafenausbau werden von der Politik entschieden. Das Parlament kann die Entscheidung, ob ein Flughafen ausgebaut wird, oder nicht, an sich ziehen und ein Gesetz verabschieden<sup>4</sup>. Je nach Verfassung des Bundeslandes kann eine solche Entscheidung auch per Volksentscheid getroffen werden.<sup>6</sup>

### **Politische und gesellschaftliche Auseinandersetzungen im Vorfeld der Entscheidung**

Vertreter und Vertreterinnen unterschiedlicher Positionen werben für ihre Position, suchen Unterstützung – und das geschieht im politischen System über Wahlen. Fragen werden zugespitzt und über Mehrheiten entschieden. Doch da die Mehrheit der Entscheidenden – seien es Parlamentarier oder die breite Bevölkerung – nicht betroffen sind, geht es darum, ob der Flughafenausbau im Ganzen gesehen sinnvoll und richtig ist. Und dabei spielen

- Fragen der Fairness (geht man mit den Lärmbetroffenen fair um?) und
- Fragen der Wahrheit (sind die Verkehrsprognosen plausibel?)

<sup>4</sup> Da Flughäfen hierzulande mehr oder weniger im öffentlichen Besitz sind, hat das Parlament ohnehin die Möglichkeit, Flughafenplanungen frühzeitig zu beeinflussen.

<sup>6</sup> Wobei die Entscheidung nicht allein in der Hand des Landes liegt, denn dieses handelt nur in Bundesauftragsverwaltung handelt, der Bund kann mitreden.

die zentrale Rolle. Fachfragen stehen im Mittelpunkt der öffentlichen Debatte.

So thematisieren die wirtschaftlichen Akteure den Bedarf (als Luftverkehrsgesellschaft), die wirtschaftliche Stabilität (als Unternehmen) oder die Arbeitsplatzsituation (als politische Akteure, teilweise Bürgermeister) in der Region und begründen damit den erforderlichen Ausbau.

Umgekehrt sprechen Nachbarkommunen, Bürgerinitiativen und Umwelt- und Naturschutzverbände die drohenden Nachteile an (Naturverlust, Lebensqualität, gesundheitliche Belastungen, ökonomische Schieflage).

Dass zwischen wirtschaftlicher Entwicklung, Mobilität und Lebensqualität abgewogen werden muss, ist trivial. Schwierig ist die Quantifizierung und Operationalisierung. Wie viele Arbeitsplätze werden geschaffen? Welche gesundheitlichen Folgen hat der Fluglärm? Ließe sich nicht ein Teil des Flugverkehrs auf die Schiene bringen?

Innerhalb der Konfliktparteien existieren im Hinblick auf diese Fragen klare Welt- und Faktenbilder. Und es gibt jeweils auch Gutachten, die diese Faktenbilder stützen – oder die sich zumindest so interpretieren lassen, dass sie die jeweiligen Bilder stützen. Expertisen mit davon abweichenden Aussagen werden verdrängt („kognitive Dissonanz“) oder als Interessengutachten abgetan.

Der neutrale politisch interessierte Bürger, die damit befasste Parlamentarierin oder auch der darüber schreibende Journalist sind zunehmend verwirrt. Ist die Wissenschaft nicht dazu in der Lage, eindeutige Antworten zu geben? Was ist denn jetzt wahr?

Je erfolgreicher die Kontrahenten dabei sind, ihre Interpretationen der Sachlage in der öffentlichen Meinung deutlich werden zu lassen, umso schwieriger wird es für die politisch entscheidenden Akteure, eine Entscheidung für oder gegen eine dieser Positionen durchzusetzen. Dies ist die Gemengelage aus der heraus es zu Runden Tischen, Mediationsverfahren, Dialogforen oder ähnlichem kommt.

### **Der Umgang mit Wissen und Komplexität als neue Herausforderung**

Die gesellschaftliche Reflektion über diese Konflikte fokussiert auf die Frage, ob die demokratische Praxis reformiert werden muss. Bürgerbeteiligung und Volksbegehren werden als probate Mittel angepriesen. Dabei wird zu wenig beachtet, dass dahinter die Frage steht, wie für derartige Entscheidungen tragfähige Wissensbestände aufgebaut werden können.

Ein Blick zurück zeigt, dass es sich hier um eine neue Qualität handelt. Bis in die Sechzigerjahre dieses Jahrhunderts stand die Wissenschaft, u.a. die Naturwissenschaft, außerhalb des gesellschaftlichen Streits. Dies hat sich geändert. „*Once upon a time there was an era in which, when science spoke, citizens took off their hats and listened to the Word, in silence. It was the era of the World of Tomorrow. People believed what the doctor, physicist or agronomist said. That period, a long honeymoon with science, is over. At the end of the Sixties, the term 'scientific' began to take on negative connotations, evoking more doubts than certainties ...*“<sup>7</sup>

Zwischenzeitlich hat sich eine Art Säkularisierung der Wissenschaften vollzogen. Es gibt eine Vielzahl kritischer Institute, und der Anteil der wissenschaftlich ausgebildeten Menschen in unserem Land ist deutlich angestiegen. Expertise ist mittlerweile Teil des demokratischen Streits. Gleichzeitig ist die Relevanz der Wissenschaft für die Gesellschaft

<sup>7</sup> Carrada, G.: Communicating Science - a scientist's survival kit, European Commission, 2006, in: [http://ec.europa.eu/research/science-society/pdf/communicating-science\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/research/science-society/pdf/communicating-science_en.pdf) (Fundstelle am 25.9.10)

deutlich gestiegen. Viele politische Entscheidungen lassen sich letztlich nur noch auf wissenschaftlicher Basis treffen.

Der Umgang mit Wissen und mit Komplexität stellt den Staat vor grundlegende neue Herausforderungen. Wie Willke (2003) beschreibt, lässt sich die Entwicklung des Staates anhand seiner Steuerungsaufgaben historisch nachvollziehen. War es anfangs seine Aufgabe, den Landfrieden herzustellen, kam mit den Folgen der industriellen Revolution die Frage der Verteilungsgerechtigkeit und der Organisation der Wohlfahrt hinzu. Die aktuelle Aufgabe ist es, mit Wissen (bzw. dem Fehlen von Wissen) und mit divergierender Expertise umzugehen.

*Tabelle 1: Staat und Steuerung*<sup>8</sup>

Staatsfunktion	Infrastruktur	Steuerungsproblem
Pazifizierung	macht-basierte Infrastruktur	Organisation der Macht
Redistribution	geld-basierte Infrastruktur	Organisation der Wohlfahrt
Gesellschaftssteuerung	wissens-basierte Infrastruktur	Organisation der Expertise

Dabei kommt es darauf an, die Langfristigkeit aktueller Probleme zu verstehen und die Entwicklungen zu begleiten – statt immer nur wieder punktuelle Lösungen mit Gutachten vorbereiten und dann mit Gesetzen zu „erschlagen“: *„Probleme wie der Klimawandel lassen sich durch Gesetze nicht mehr lösen. Ein Problem verschwindet doch nicht, nur weil es ein Gesetz dazu gibt. Was wir in Zukunft leisten müssen, ist, mit Problemen zu leben. Sie beispielsweise durch Spezial-Parlamente langfristig zu verfolgen, unser Handeln immer wieder neu abzugleichen und zu reflektieren, damit uns diese Probleme nicht überwältigen.“*<sup>9</sup>

Das formale Genehmigungs- bzw. Planfeststellungsverfahren sieht den Staat in der Rolle des Prüfers gesetzlicher Anforderungen. Es geht davon aus, dass die Behörde genug wissen kann, um zu entscheiden. Die Behörde muss wissen können, ob und in welchem Ausmaß es gesundheitliche Lärmschäden gibt, und wie diese in Abwägung zum zukünftigen Verkehrsbedürfnis und von den möglicherweise entstehenden Arbeitsplätzen zu bewerten sind. Bürgerinnen und Bürger sowie Träger öffentlicher Belange können ihre Einwendungen formulieren und im Rahmen eines Erörterungstermins vortragen. Die Behörde hört sich das an, wägt ab, gibt ggf. noch ein weiteres Gutachten in Auftrag, und entscheidet dann. Eine treffende Beschreibung dieser Rolle wäre etwa der Schiedsrichter, der anhand eines vorgegebenen Regelkodexes eine Entscheidung trifft.

Doch was ist, wenn die Entscheidung des Schiedsrichters aufgrund unterschiedlicher Interpretation der Sachlage nicht mehr akzeptiert wird? Die Erweiterung um spezielle Fachparlamente oder informelle fachliche Klärungsprozesse bedeutet, dass der Schiedsrich-

<sup>8</sup> Quelle: Willke, H.: Welche Expertise braucht die Politik? Beitrag im Rahmen der ITA-Tagung in Wien, 26. Mai 2003

<sup>9</sup> Willke, H. Stochern im Nebel – Interview, in: brand eins, Heft 5, 2010

ter seine Entscheidung aufschiebt und einen Moderator, eine neutrale Institution damit beauftragt, die Parteien und ihre Fachleute miteinander ins Gespräch zu bringen. Klärende „Ober“-Gutachten werden dann nicht mehr von der Genehmigungsbehörde, sondern von einem Runden Tisch beauftragt und entgegengenommen. Der Staat übergibt einen Teil seiner Verantwortung an gesellschaftliche Akteure.

Im besten Fall entsteht im Hinblick auf die Fakten eine neutrale Position. Während die Parteien die Gutachten und Sachfragen jeweils in ihrem Sinne interpretieren, kann der Runde Tisch als Ganzes eine Deutungshoheit entwickeln, die im eskalierenden Konflikt von großem Wert sein kann. Der vom Staat beauftragte Moderator muss daher nicht nur die Akteure miteinander ins Gespräch bringen, er muss gleichzeitig einen Prozess der Durchdringung von Komplexität und der Beantwortung fachlicher Fragen organisieren.

Die anschließende Entscheidung muss den gesetzlichen Vorgaben folgen, also von der Genehmigungsbehörde getroffen und dann ggf. von den Gerichten überprüft werden. Auch wenn Behörden und Gerichte sich hinsichtlich ihrer Entscheidung nicht von den Ergebnissen eines vorgeschalteten Dialogprozesses beeinflussen lassen dürfen, so dürfen sie sich aber sehr wohl auf die sachlichen Klärungen, die Gutachten und die Strukturierung des Diskursfeldes beziehen.

### **Das Frankfurter Mediationsverfahren als Beginn eines Lernprozesses**

Nach diesen grundlegenden konzeptionellen Ausführungen wagen wir im Folgenden einen Blick in die Realität. Das Mediationsverfahren um die Zukunft des Frankfurter Flughafens hatte eine starke fachliche Ausrichtung – es wurde sehr viel Wert auf die Klärung von Fachfragen gelegt:

- Zu Beginn des Verfahrens erarbeitete die Mediationsgruppe denkbare Szenarien für die Zukunft des Frankfurter Flughafens – und einigte sich dabei auf Einfluss- und Wirkfaktoren, die diese Szenarien beeinflussen bzw. mit denen sich die Wirkungen dieser Szenarien bewerten lassen.
- Auf dieser Basis erarbeitete die wissenschaftliche Begleitung des Verfahrens ein ausführliches Arbeitsprogramm mit ökonomischen, verkehrlichen, sozialen und ökologischen Themen, die es im Laufe des Verfahrens im Konsens zu klären galt.
- Im Rahmen von Arbeitsgruppen wurden Ergebnisdokumente erarbeitet, in denen Konsens- und Dissenspunkte identifiziert und zu klärende Fragestellungen benannt wurden.
- Auf Vorschlag der Arbeitsgruppen entschied sich die Mediationsgruppe für spezifische Formen, die offenen Fragen zu klären. Es wurden wissenschaftliche Hearings durchgeführt und Gutachten vergeben.
- Die Gutachten wurden ausgeschrieben und im Konsens vergeben. Es wurden jeweils Qualitätssicherungskreise zur Begleitung der Gutachten eingerichtet, bei denen auch unterlegene Anbieter einbezogen wurden.
- Die Ergebnisse der Diskussionen, Hearings und Gutachten fanden in die Ergebnisdokumente Eingang.
- Der Schlussbericht der Mediation stellte eine verdichtete Zusammenstellung der Ergebnispapiere dar.

Bilanziert man im Nachhinein den Erfolg des Mediationsverfahrens, dann gibt es ambivalente Aussagen. Strittig war vor allem die letztlich getroffene Entscheidung, den Ausbau mit einem Nachtflugverbot (von 23 bis 5 Uhr) zu verknüpfen. Nicht zuletzt, weil am Tag nach der Verkündung des Kompromisses relevante Akteure sich davon wieder distanzierten.<sup>10</sup>

Dagegen war das wissenschaftliche Programm deutlich weniger umstritten. Es gelang weitgehend, vorher strittige Themen streitfrei zu stellen und Bewusstsein für die Komplexität und die Betroffenheiten der jeweils „anderen Seite“ zu wecken.

Die untrennbare Kopplung von Ausbau und Nachtflugverbot stützte sich auf die Erkenntnis, dass der Ausbau aus wirtschaftlichen Gründen erforderlich sei, ein damit verbundener Anstieg der Lärmbelastung aber mit einer deutlichen Entlastung in der Nacht kompensiert werden müsse.

Akteure, die mit diesem Kompromiss unzufrieden waren und nur eines dieser beiden Paket-Bestandteile haben wollten, waren gezwungen, sich mit den dahinter liegenden Sachthemen zu beschäftigen. Daher nahmen in der öffentlichen Diskussion die beiden Themen „Lärmbelästigung“ und „wirtschaftliche Effekte“ eine Schlüsselrolle ein.

Im Hinblick auf die Wirkungen von Fluglärm kann das wissenschaftliche Programm der Mediation und des nachfolgenden Regionalen Dialogforums als beispielhaft eingeschätzt werden. Es gelang, die unterschiedlichen Akteursgruppen zuneigenden Gutachter in einen fachlichen Austausch zu bringen und einen Beurteilungsmaßstab zu formulieren, der breite fachliche Akzeptanz und auch bei der Formulierung des neuen Fluglärmgesetzes der Bundesregierung Berücksichtigung fand.<sup>11</sup>

Im Hinblick auf ökonomische Fragen war die Erfolgsbilanz des fachlichen Programms weniger gut. Zwar gelang es, innovative wissenschaftliche Wege zu gehen und unterschiedliche Ansätze zu verknüpfen. Allerdings formulierten einzelne Qualitätssicherer dezidiert ablehnende Voten. Und auch die als Ergebnis formulierten Zahlen über die Arbeitsplatzeffekte eines Ausbaus wurden zum einen methodisch angegriffen und zum anderen in der öffentlichen Debatte in ihrer Komplexität nicht wahrgenommen.

Ein wichtiger Effekt des fachlichen Disputs auf neutralem Boden war das wachsende Verständnis für die jeweils andere Seite. So war zu Beginn der Mediation für den einen oder anderen Vertreter der Luftverkehrsseite das Thema „Fluglärm“ noch ein unbeschriebenes Blatt. Und die kommunalen Vertreter wussten wenig über die Zwänge eines internationalen „Hubs“. <sup>12</sup> Damit ist noch keine Lösung im Streit geschaffen – aber es ist ein Kommunikationszusammenhang geschaffen, ohne den eine Lösung nicht möglich ist.

<sup>10</sup> Interessant ist jedoch, dass auch 10 Jahre nach Abschluss des Mediationsverfahrens der Kompromiss eine große Rolle in der regionalen Debatte spielt, und selbst die Gerichte in ihren Entscheidungen darauf Bezug genommen haben.

<sup>11</sup> Das im Anschluss an die Mediation gegründete Regionale Dialogforum zum Flughafen Frankfurt ließ noch offene Fragen im Kontext der Lärmwirkungsforschung untersuchen. Und auch das daran anschließende Forum Flughafen und Region setzt die Tradition fort und bringt Lärmwirkungsforscher zu einem fachlichen Austausch zusammen, um in die politische Debatte getragene fachliche Kontroversen auf neutralem Boden zu klären.

<sup>12</sup> Hubs and spokes – zu übersetzen als „Nabe und Speichen“ – ist das derzeitig dominante Wirtschaftsmodell der Airlines, die Passagiere an großen Flughäfen (Hubs) sammeln und dann verteilen.

### Kriterien für einen angemessenen Umgang mit fachlichem Dissens

Natürlich stellt sich sofort die Frage der Legitimation derartiger informeller Prozesse. Warum belässt man es nicht bei Enquête-Kommissionen, die explizit dafür gedacht sind, Experten und Parlamentarier zur Klärung zukunftsrelevanter Fragen zusammen zu bringen?

Das zentrale Erfolgskriterium für einen fachlichen Klärungsprozess ist, dass die fachlichen Bewertungen und Einschätzungen am Ende streitfrei stehen. Und zwar nicht nur in der wissenschaftlichen Welt, sondern auch und gerade bei den Konfliktparteien und bei den interessierten Bürgerinnen und Bürgern. Gelingt dies, kann der Klärungsprozess zu einer Deutungshoheit führen. Abweichende Voten werden in der öffentlichen Wahrnehmung als eindeutig interessengeleitete Positionen erkannt.

Die Erfahrungen bei mehreren informellen Klärungsprozessen<sup>13</sup> zeigen folgende Erfolgskriterien für einen neutralen Raum:

- Es bedarf eines politikfernen Raums. Die Politik ist zwar Auftraggeber, sie muss ihn aufs „richtige Gleis setzen“, darf ihn dann aber nicht mehr beeinflussen. Ansonsten droht die Gefahr, dass die Eigenlogik des Politischen die dialogorientierte Logik beeinträchtigt.
- Es bedarf eines transparenten Prozesses, der seine Fragestellungen, seine Vorgehensweise und seine Ergebnisse verständlich kommuniziert. Die o.g. Zielgruppen müssen verstehen können, um was es geht. Dafür braucht der Prozess eine intensive Öffentlichkeitsarbeit, die gleichzeitig als Wissenschaftskommunikation konzipiert sein muss.
- Damit die Ergebnisse glaubwürdig sind, müssen Vertreter der Konfliktparteien mit am Tisch sitzen. Sie sind sozusagen die Wächter, die darauf achten, dass sich keine einseitige Vorgehensweise etabliert. Und sie bringen die Experten ihrer Wahl mit in den Prozess ein.
- Es bedarf einer starken, glaubwürdigen und prozesserfahrenen Führung, die von einer kompetenten und bislang noch nicht im Konfliktsystem aufgetretenen Wissenschaftlichen Begleitung unterstützt wird.
- Die Arbeit an unterschiedlichen Szenarien hat sich als gut geeignete Methode gezeigt. Diese Methode erlaubt es, den Prozess für unterschiedliche Weltbilder anschlussfähig zu machen.
- Die wissenschaftlichen Ergebnisse müssen so aufbereitet werden, dass die Beteiligten keine Vollzeitbeschäftigung aus ihrer Mitarbeit machen müssen.
- Und es muss deutlich werden, dass es Fragestellungen gibt, die sich aufgrund ihrer Komplexität einer wissenschaftlichen Klärung entziehen – so ist etwa die schädliche Wirkung hoch dosierten Fluglärms unstrittig, bei niedrigeren Levels lässt sich der Expertenstreit aufgrund der unklaren Kausalzusammenhänge derzeit wohl (noch) nicht klären.

Die im Kontext des Mediationsverfahrens angesprochene Frage der „Waffengleichheit“ zwischen Befürwortern und Gegnern trifft nicht den Kern.

---

<sup>13</sup> Z.B. der Runde Tisch Gewässerschutz Werra/Weser und Kaliproduktion, der ICE-Beirat Darmstadt, das Regionale Dialogforum zum Flughafen Frankfurt, das Lokale Dialogforum zur Nordostumgehung in Darmstadt.



- Es hätte z.B. die Möglichkeit für die dem Ausbau kritisch gegenüberstehenden Kommunen gegeben, ihr Geld in wissenschaftliche Unterstützung statt in teure juristische Berater zu stecken.
- Die Bürgerinitiativen und Umweltschutzverbände hätten, wenn sie an der Mediation beteiligt gewesen wären, auf eine andere Bearbeitung der ökonomischen Fragen hinwirken können.

Entscheidend ist, dass man es schafft, wissenschaftliche Ergebnisse streitfrei zu stellen oder zumindest in ihrer Pluralität ausgewogen darzustellen. Denn das „Aufeinanderstapeln“ von Gutachten und Gegengutachten führt zu einer Verunklarung der Situation, die eine ausgewogene gesellschaftliche Meinungsbildung erschwert.

Und es ist wichtig, Wege zu finden, die Themen hinter den Themen anzusprechen. Etwa die Frage, ob 1-Euro-Reisen auf die Kanarischen Inseln sein müssen oder ob der Unternehmensberater an einem Tag von Frankfurt erst nach Stockholm, dann nach Mailand und dann wieder nach Frankfurt kommen können muss. Oder die Frage, ob in zwanzig Jahren der nächste Wachstumsschub für den Flughafen ansteht, und welche Wege es geben könnte, frühzeitig aus diesem Wachstumszwang auszusteigen. Auch wenn derartige Fragen nicht auf der offenen Bühne verhandelt werden, so schwingen sie doch als Subtext im gesellschaftlichen Diskurs mit.

## **Resumée**

Der Weg vom entscheidenden zum zusätzlich moderierenden Staat, der die Pluralität der wissenschaftlichen Expertisen einbezieht und zur Vorbereitung staatlicher und politischer Entscheidungen einen glaubwürdigen und gesellschaftlich basierten fachlichen Klärungs-Diskurs initiiert – dies könnte ein Bild für den zukünftigen Umgang mit Ausbauvorhaben von Flughäfen sein.

Sicherlich wird es auch in Zukunft Streit um die Ausgestaltung von Dialogprozessen geben. Und Interessengutachten werden weiterhin auf den Meinungsmarkt kommen. Wichtig ist aber, dass es für den interessierten und offenen Beobachter ein Angebot gibt, sich über die fachlichen Fragen, über die zentralen Dissense zu informieren – und zwar bei einem „Anbieter“, der nicht im Verdacht steht, parteiisch zu sein.



Grenzen der Demokratie

Die gesellschaftliche Auseinandersetzung bei  
Großprojekten

Thießen, F. (Hrsg.)

2013, VII, 265 S. 4 Abb., Softcover

ISBN: 978-3-531-19681-7