
Agenda

- Historie der Raumentwicklung
- Dialog und Planungsverfahren
- Zukunft der Region
- Kommunikation von 18West bis heute
- Positionen und Widersprüche
- Ausblick auf wesentliche Herausforderungen

1 Kapitel

1.1 Historie

Um Inhalt und Form der Kommunikation im Umfeld des Frankfurter Flughafens zu verstehen, ist ein Blick in die Entwicklung notwendig:

1. Urbanisierung, Verstädterung und Verdichtung in der Metropolregion haben sich über Jahrzehnte entwickelt. Auch die Beschleunigung dieser Entwicklung in der Nachkriegszeit wurde nur von einem verschwindend geringen Bevölkerungsteil kritisch betrachtet.
2. Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur und ein Wertewandel verändern auch das Bewusstsein und die Bewertung von Veränderungen
3. Die Kommunikation mit Betroffenen hat mit diesen Veränderungen nicht Schritt gehalten

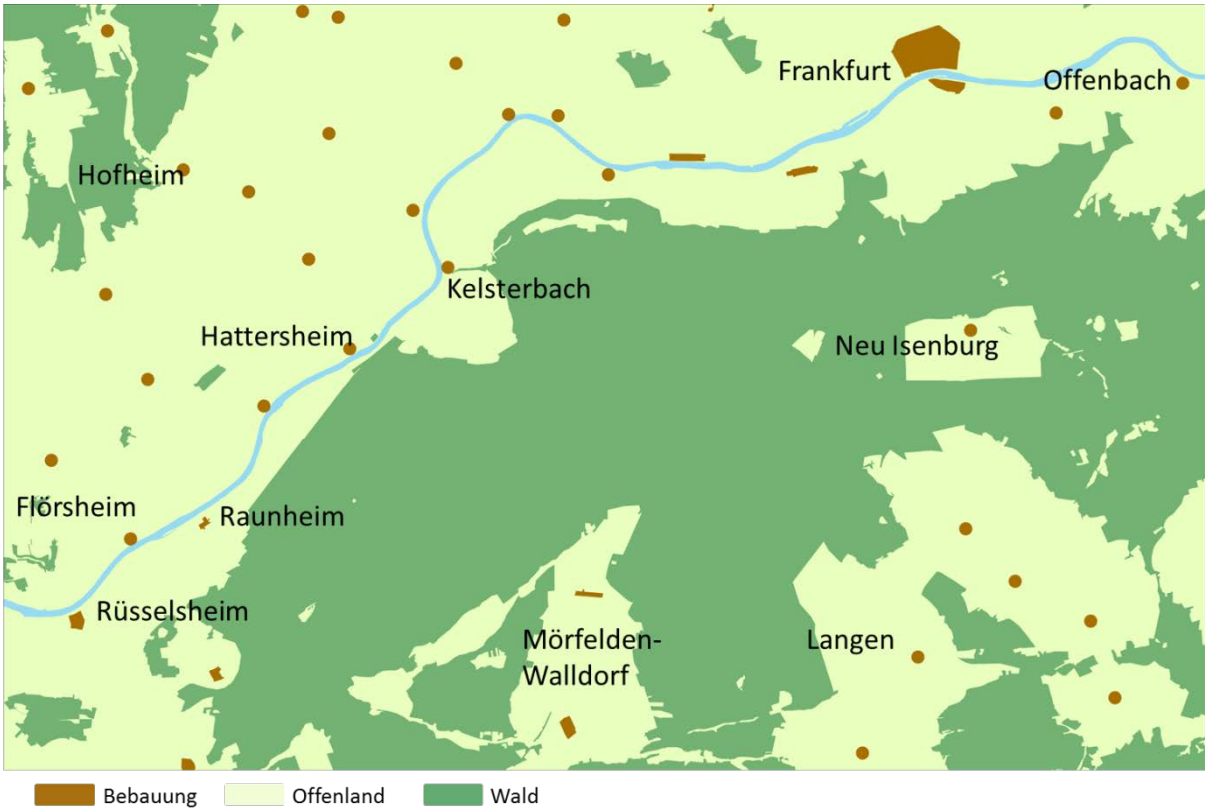


Abb. 1: 1830

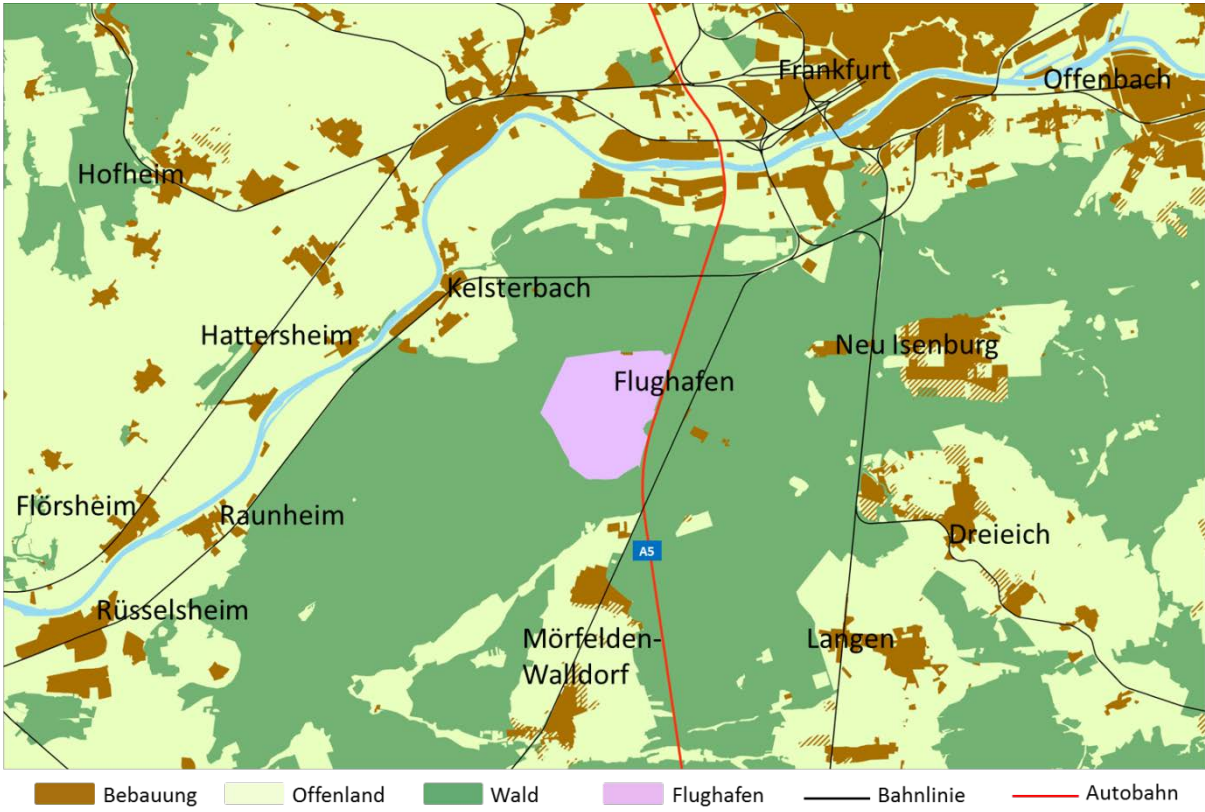


Abb. 2: 1947

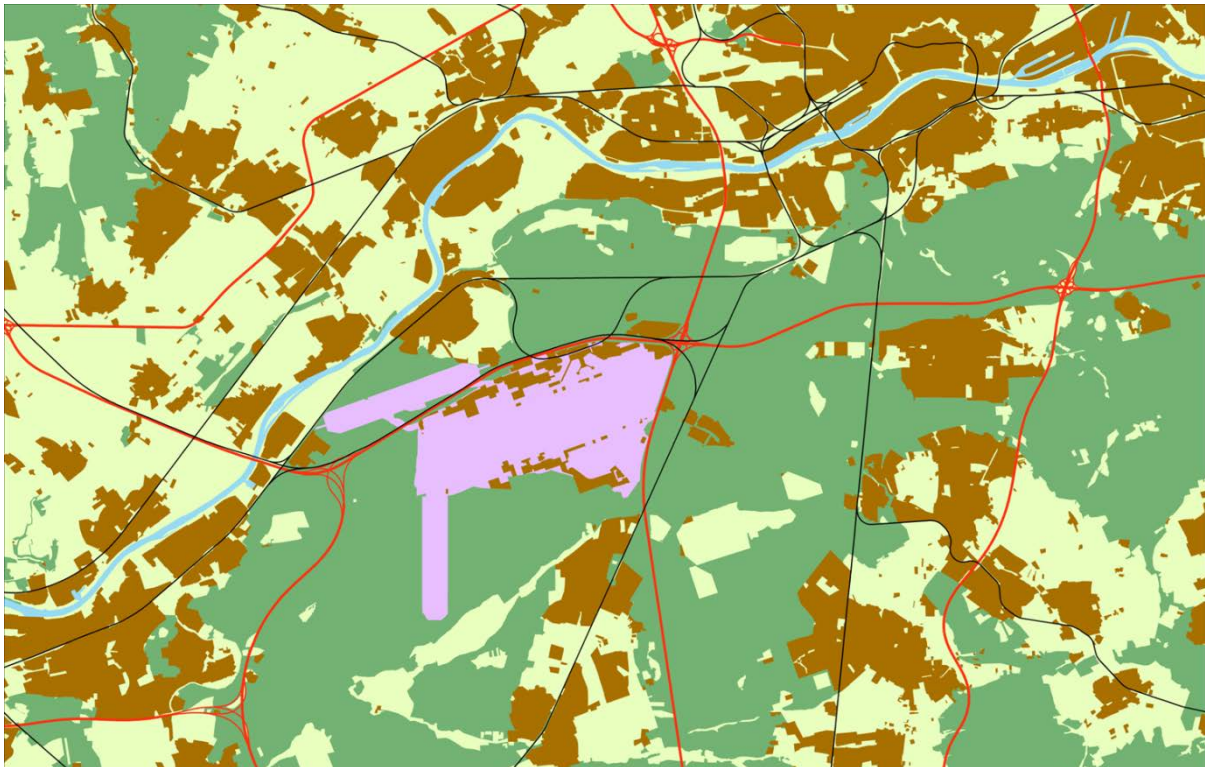


Abb. 3: 2011

1.2 Kommunikation und Raumentwicklung

1. Die formale Ebene – Antragsteller und Behörden incl. der Instanzen des Rechtsweges im rechtlichen definierten Planungsprozess - agieren bis heute in einem nur geringfügig angepassten vorgegebenem Rahmen
2. Die Diskussion/Kommunikation über weitere raumrelevante Vorhaben leidet an 2 ungelösten Problemen:
 - 2.1. Die „Vorhabenseite“ hat keine belastbaren Grundlagen zur Beurteilung der Raumverträglichkeit
 - 2.2. Die „Betroffenenseite“ hat keine belastbaren Grundlagen zur Beurteilung der durch eigene Ansprüche verursachten Belastung

Startbahn West



Beginn Planung 1962
Inbetriebnahme 1984
Proteste bis 1987, Ende durch Tod von 2
Polizisten

Abb. 4: Startbahn West 1

Startbahn West



Abb. 5: Startbahn West 2

2 Kapitel

2.1 Zukunft

Ausblick - Bevölkerung

Europäische Metropolregion in Deutschland	Bevölkerung 2010	Veränderung 2006 – 2010 in %	Bevölkerungsprognose 2008 – 2030, Veränderung in %
Berlin-Brandenburg	5.963.998	0,2	-2,8
Bremen/Oldenburg im Nordwesten	2.723.177	-0,4	2,3
FrankfurtRheinMain	5.537.125	0,4	4,8
Hamburg	4.301.920	0,7	2,2
Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg	3.852.680	-1,5	-5,0
Mitteldeutschland	6.822.925	-2,7	-18,2
München	5.649.640	1,9	8,3
Nürnberg	3.580.756	-1,0	-2,7
Rhein-Neckar	2.362.046	0,0	3,9
Rhein-Ruhr	11.635.568	-1,1	-3,6
Stuttgart	5.284.042	-0,2	4,2
Metropolregionen in Deutschland	57.029.397	-0,4	-1,7
Deutschland insgesamt	81.751.602	0,0	-2,0

Quellen: Statistische Ämter des Bundes und der Länder (GENESIS regional, Prognose: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)), Berechnungen des Regionalverbandes

Tab. 1: Ausblick - Bevölkerung

2.2 Ausblick – Aussichten

- Neben München und Stuttgart wächst die Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main mit bis zu 5% bis zum Jahr 2030, neuere Prognosen sagen ein weiteres Wachstum bis 2050 voraus.
- Bevölkerungswachstum benötigt Platz für Wohnungen, Gewerbe u. Industrie, Infrastruktur.
- Die Diskussion um die Folgen hat noch nicht begonnen
- Eine Kommunikation dazu findet nicht oder nur in Fachkreisen statt
- Bisherige Erfahrungen: Themen werden erst dann aufgegriffen, wenn die unmittelbaren Auswirkungen persönlich erfahrbar werden

3 Kapitel

3.1 Verfahren

3.1.1 *Planung und Umsetzung*

Nach der Startbahn 18 West begann ein in Deutschland bis dahin einmaliger Kommunikationsprozess – ein „runder Tisch“ mit Vertretern aller Akteursgruppen

Geburtsfehler: Einige Verbände sagten die Beteiligung ab („über 40 BIs haben sich der Mediation verweigert“)

- Aufgabe der Mediation: Klärung des ob, wenn ja, dann unter welchen Rahmenbedingungen
- Umfängliche Sachverhaltsermittlungen, Abwägung des Für und Wider;

Danach:

- Fortsetzung des Dialogs zur Ausgestaltung des Mediationsergebnisses mit Verbänden, Behörden, Kirchen, Institutionen – Das RDF

3.1.2 *Dialog?*

- Wie ist Nachbarschaftskommunikation leistbar?
- Welche Fragen sind zu beantworten?
- Wer ist beteiligt?
 - Vorhabenträger, am Vorhaben interessierte (Nutznießer);
 - Betroffene Kommunen, Verbände, gesellschaftliche Gruppen
 - Behörden

3.1.3 Dialogkonzept seit RDF, FFR bis zur Einweihung der Landebahn Nord-west

- Umfangreiche Sachverhaltsaufklärung durch Gutachten, Diskussionen, Veranstaltungen, Vorträge
- Transparente Darstellung der Ergebnisse
- Versuch der Berücksichtigung aller Seiten

Problem: Formales Verfahren läuft parallel und zumindest scheinbar unbeeinflusst;

„Ausgestiegene“ beginnen mit Widerstand gegen das Vorhaben; Legendenbildungen werden vorbereitet

Das „Rechthaben“ beginnt.....

Nicht zu lösendes Problem:

Die „Betroffenenseite“ ist in ihren eigenen Ansprüchen heterogen, in sich uneinig und widersprüchlich

3.1.4 Das Problem der Ansprache

Unterschiedliche Interessengruppen, Menschen mit unterschiedlichem Erfahrungshintergrund müssen in der Diskussion da abgeholt werden, wo sie positioniert sind:

Kommuniziert wird mit einer sehr kleinen Bevölkerungsgruppe:

- Der Kern des „Widerstandes“ lehnt heute Kommunikation ab, sofern dies die Aufgabe von Grundsatzpositionen bedeuten würde
- Der Großteil der übrigen Bevölkerung interessiert sich nur am Rande oder stuft die Bedeutung des Problems herunter (siehe Wahlergebnis in „Fluglärmwahlkreisen“)
- Dazwischen gibt es eine kleine Gruppe die offen für Sachinformationen ist

3.2 Unvereinbarkeit von Positionen

Der Wunsch:



Abb. 6: „Der Wunsch“

Die Wirklichkeit:

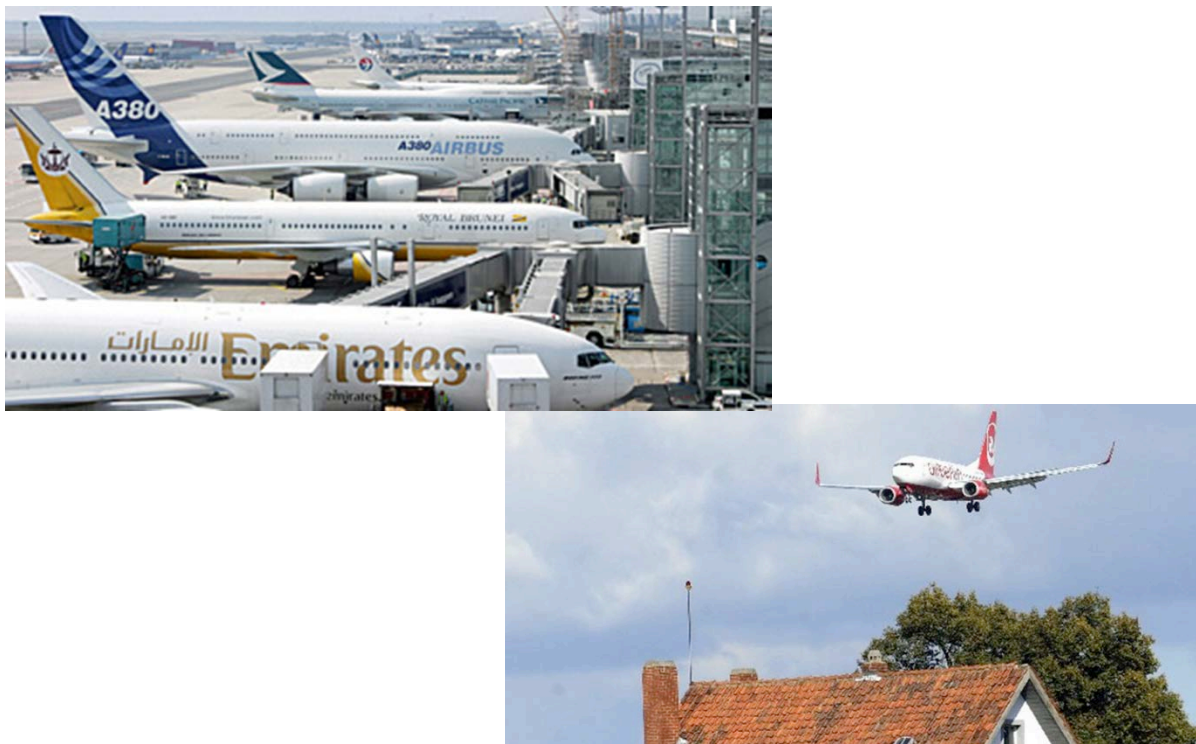


Abb. 7: Die Wirklichkeit

3.2.1 Kommunikation heute

Mehrere Ebenen der Kommunikation sind erkennbar:

- Etablierte Kommunikation von Flughafen und wichtigen Airlines mit einigen Kommunen und Institutionen im FFR
- Etablierte Kommunikation von Bürgerinitiativen und Bürgern über den Flughafen

Schwierigkeiten im Dialog:

- Betroffene schaffen sich eigene Fakten und Wahrheiten
- Kommunikation ist von tiefem Misstrauen gegen alle „Etablierten“ geprägt – jedoch: s. Umfrage bei Montagsdemos!

Fragen dazu:

- Legitimität von BI's als Betroffenenvertreter versus Legitimität von demokratischen Instanzen als verantwortlichen Vertretern

3.2.2 Herausforderungen....

- Ungelöste Konflikte zwischen Neu- und Altbetroffenen
- Abgehen von Maximalpositionen würde Konflikte offenlegen
- Veränderung der Beteiligten in der Protestbewegung von 18West zu Nordwest:
 - Hohes Bildungs- und Wohlstandsniveau, großes verfügbares Zeitbudget
 - Selbstbestätigung und hohe Anerkennung durch Betätigung als Do-it-yourself-Luftfahrtspezialist
 - Geringe Toleranz gegenüber tatsächlichen oder vermeintlichen Beeinträchtigungen der eigenen Lebensqualität

Forum Flughafen und Region
Gemeinnützige Umwelthaus GmbH
Rüsselsheimer Str. 100 | 65451 Kelsterbach
www.umwelthaus.org

