

Der Ausbau des Frankfurter Flughafens – (k)ein Hindernis für die schwarz-grüne Koalition 2013 in Hessen?

Eike-Christian Hornig

Eines der zentralen Themen der Landtagswahl in Hessen am 22. September 2013 war der Streit um die Erweiterung des Frankfurter Flughafens.¹ Im 90-minütigen Fernsehduell der Spitzenkandidaten der fünf Landtagsparteien im Hessischen Rundfunk ging es allein 20 Minuten hierum. Alle Parteienvertreter äußerten, wie notwendig es sei, die Belastungssituation rund um den Flughafen zu verbessern. Nach der Wahl stand das Thema dann noch viel mehr im Vordergrund, da sich plötzlich eine Regierungskoalition von CDU und Bündnis 90/Die Grünen abzeichnete. In der öffentlichen Wahrnehmung wurde die Einigung über den Flughafen als die wesentliche Hürde für diese Koalition betrachtet.² Während die Grünen jahrelang gegen den Ausbau gekämpft und auch so Wahlkampf gemacht hatten, stand die CDU traditionell auf der Seite der Ausbaubefürworter. Der dann im Dezember 2013 verabschiedete Koalitionsvertrag war in Fragen des Flughafenbaus ein Kompromiss, der aber vornehmlich als Einknicken oder Schwenk der Grünen interpretiert wurde und zu Erstaunen bei politischen Beobachtern, Entsetzen bei den Ausbaugegnern und Unmut bei der grünen Basis führte.³ Gerade die Ausbaugegner innerhalb der Grünen und in den Bürgerinitiativen warfen der Parteiführung daraufhin vor, ihre Positionen und vor allen Dingen ihre Wähler für eine Beteiligung an der Regierung aufzugeben zu haben. Es war sogar vom „Verrat von Grundsätzen“⁴ die Rede. Damit wiederholten sich Erregungsmuster, die es ähnlich zuvor schon auf kommunaler Ebene bei der schwarz-grünen Koalition in Frankfurt gegeben hatte.⁵ *Fabian Blumberg* sprach im Hinblick auf die Zwänge der Grünen von den Ausbaugegnern als semi-interne Akteure, die besonders laut die Kompromisse mit der CDU kritisierten.⁶ Auf kommunaler wie auf Landesebene ließ also zahlreiche Kritik die Entscheidungen der Grünen für die Koalition mit der CDU als selbststüchtigen Schritt der Parteiführung weg von ihren Wählern erscheinen.

- 1 Vgl. *Thorsten Faas*, Die hessische Landtagswahl vom 22. September 2013: Schwarz-grüne „hessische Verhältnisse“, in: ZParl, 45. Jg. (2014), H. 2, S. 349 – 365, S. 354.
- 2 Vgl. zum Beispiel *Susanne Höll*, Das Wunder von Wiesbaden, in: SZ online vom 18. Januar 2014, www.sueddeutsche.de/politik/koalition-in-hessen-das-wunder-von-wiesbaden-1.1866020 oder „Schwarz-Grün in Hessen steht“, in: Die Zeit online vom 17. Januar 2014, www.zeit.de/politik/deutschland/2013-12/hessen-schwarz-gruen-koalitionsvertrag (Abruf jeweils am 26. September 2014).
- 3 Vgl. den ausführlichen Bericht von *Pitt von Bebenburg*, Zwischen Wut und Hoffnung, in: FR online vom 23. Dezember 2013, www.fr-online.de/flughafen-frankfurt/schwarz-gruen--zwischen-wut-und-hoffnung.2641734,25715960.html (Abruf am 2. August 2016).
- 4 *Susanne Höll*, Ärger im schwarz-grünen Paradies, in: SZ online vom 2. März 2015, www.sueddeutsche.de/politik/hessen-aerger-im-schwarz-gruenen-paradies-1.2372425 (Abruf am 2. August 2016).
- 5 Vgl. *Hubert Kleinert*, Voraussetzungen und Grenzen schwarz-grüner Optionen, in: *Volker Kronenberg / Christoph Weckenbrock* (Hrsg.), Schwarz-Grün. Die Debatte, Wiesbaden 2011, S. 173 – 192, S. 184.
- 6 Vgl. *Fabian Blumberg*, Schwarz-Grün als bürgerliches Projekt. Warum CDU und Grüne auf kommunaler Ebene koalieren, in: *Volker Kronenberg / Christoph Weckenbrock* (Hrsg.), a.a.O. (Fn. 5), S. 193 – 210, S. 198 ff.

Vor diesem Hintergrund ist zu fragen, ob die Grünen tatsächlich für ihre ausbaukritische Position bei der Landtagswahl 2013 belohnt worden sind, so dass im Umkehrschluss von einer Abkehr der Partei von ihren Wählern gesprochen werden kann (Abkehrhypothese). Oder spielte das Thema Flughafenausbau bei der Wahl allgemein und speziell bei der Wahl der Grünen gar nicht die ihm zugeschriebene Rolle und die grüne Spitze hat sich weniger vom Gros ihrer Wähler als vom organisierten Ausbauprotest wegbewegt?

Da spezifische Umfragen zu diesen Fragen fehlen, wird im Folgenden eine alternative Methodik entwickelt. Diese wertet das Verhalten aller Wähler sowie nur der bekennenden Ausbaugegner aus. Für die allgemeine Analyse erfolgt eine Territorialisierung des Themas Fluglärm in der Wahl. Dazu werden erstens die Wahlergebnisse der Landtagswahlen 2009 und 2013 mit Daten der Fluglärmbelastung in Dezibel wahllokalgenau kombiniert. Der Abkehrhypothese zufolge müssten die Grünen in den vom Flugbetrieb betroffenen Wahllokalen bei den Landtagswahlen 2013 besonders gut abgeschnitten haben. Zweitens werden genau umgekehrt nur die Wahlabsichten der bekennenden Ausbaugegner gezielt herangezogen. Trifft die Abkehrhypothese zu, müssten auch sie besonders zur Wahl der Grünen tendiert haben. Die Grundlage hierfür sind erstmals veröffentlichte Original-Daten aus der einzigen Umfrage unter den Teilnehmern der so genannten Montagsdemonstrationen am Flughafen. Im Mittelpunkt der Diskussion dieser Daten steht die Frage, ob sich darin die Erklärung für das schnelle Zustandekommen der schwarz-grünen Koalition in Hessen finden lässt.

1. Von der Konfrontation zum Kompromiss: Positionen der Grünen zum Flughafenausbau in Frankfurt vor und nach der Landtagswahl 2013

Der Konflikt um den Ausbau des Frankfurter Flughafens prägt die Politik im Rhein-Main-Gebiet und im südlichen Hessen schon seit Jahrzehnten. Besonders die Ereignisse rund um die Startbahn West in den 1980er Jahren haben Spuren hinterlassen.⁷ Dabei stehen sich heute dieselben kollektiven Akteure gegenüber wie damals. Auf Seiten der Ausbaubefürworter sind es die Flughafengesellschaft (die heute Fraport und nicht mehr FAG heißt), die Landes- und die Bundespolitik sowie die Wirtschaftsverbände. Auf der Seite der Ausbaukritiker sind die Anrainer-Kommunen und die Bürgerinitiativen zu finden. Getrennt nach Ebenen im politischen System waren die politischen Parteien auch damals in Gegner und Befürworter gespalten. Schon in den 1980er Jahren ging es den Befürwortern um den Wirtschaftsstandort Hessen und die Wettbewerbsfähigkeit des Frankfurter Flughafens, wovon wiederum viele Arbeitsplätze abhängen sollten. Die Ausbaugegner bezweifelten das Arbeitsplatzargument schon damals und stellten die ökonomische Sinnhaftigkeit des Ausbaus in Frage.⁸ Heute kommt noch eine Reihe von medizinischen Argumenten gegen den Flugbetrieb von Seiten der Ausbaugegner hinzu.

Die jüngsten Proteste nach dem Bau der neuen Landebahn Nordwest im Jahr 2011 fallen in eine Zeit des veränderten politischen Partizipationsverhaltens. Die politische Apathie weiter Teile der Bevölkerung geht einher mit dem stark professionalisierten Engagement

⁷ Vgl. Dieter Rucht, *Flughafenprojekte als Politikum. Die Konflikte in Stuttgart, München und Frankfurt, Frankfurt / New York 1984.*

⁸ Vgl. ebenda, S. 246.

von hoch-politisierten Einzelgruppen.⁹ Dies zeigt sich auch erstens an der Struktur des heutigen Ausbauprotestes, der sich von einem heterogenen und zum Teil unkontrollierten Massenprotest hin zu einem hochprofessionellen Kleingruppenphänomen entwickelt hat. Zu den veränderten Randbedingungen gehört zweitens die weitere Internationalisierung des Wettbewerbes im Luftverkehrsmarkt¹⁰, die den politischen Steuerungsmöglichkeiten im Politikfeld zunehmend Grenzen setzt. Drittens hat sich das Responsivitätsverhalten der politischen Repräsentanten insofern verändert, als heute versucht wird, durch politische Integration und Partizipation zusätzliche Legitimation für Erweiterungsprozesse herzustellen. Hier sei insbesondere auf die langjährige Mediation zum Ausbau hingewiesen.¹¹ Eine Aussage wie vom damaligen hessischen Ministerpräsidenten *Holger Börner*, dass es beim Thema Startbahn West um einen Konflikt „zwischen gesamtgesellschaftlichen Arbeitsplatzinteressen und regionalen Natur- und Freizeitinteressen geht“¹², würde heute Politikern sicherlich noch schwerer angelastet werden, als es seinerzeit schon der Fall war. Die Wahrnehmung des Konfliktes um den Flughafen und damit auch das Problembewusstsein der Parteien hat sich also geändert. So erscheint es kaum verwunderlich, dass sich im Vorfeld der Landtagswahl von 2013 alle Parteien für weniger Lärm und für den Schutz der Bevölkerung vor den negativen Folgen des Flugbetriebes ausgesprochen haben, egal ob der Ausbau kritisiert oder befürwortet wurde.

Auf der Seite der Ausbaugegner standen vor der Landtagswahl die Grünen und die Linkspartei. Bei letzterer fanden und finden sich die Forderungen der Protestbewegung eins zu eins wieder: genereller Stopp des Ausbaus, Einrichtung eines Nachtflugverbotes in der Zeit zwischen 22 und 6 Uhr, Deckelung der Anzahl der Flugbewegungen pro Jahr, Einführung von Lärmobergrenzen und die Schließung der erst 2011 neu eröffneten Landebahn Nordwest.¹³ Aber auch im „Regierungsprogramm 2014-2019“¹⁴ der Grünen fanden die Forderungen der Protest-Aktivisten deutlichen Anklang. Aufgeführt waren die Verhinderung von Terminal 3, die Einführung eines Nachtflugverbotes, die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene, die Deckelung der Anzahl der Flugbewegungen und die Einführung von Lärmobergrenzen.¹⁵ Einzig die Schließung der neuen Landebahn fehlte, für die aber mit dem Hinweis auf die schwierige rechtliche Lage Sympathie geäußert wurde.¹⁶ Auch rhetorisch deckten sich vor der Wahl die Standpunkte der Grünen in ihrer Schärfe nahezu mit jenen der Bürgerinitiativen. So war in dem grünen Regierungspro-

9 Vgl. *Markus Steinbrecher*, Politische Partizipation in Deutschland, Baden-Baden 2009.

10 Vgl. *Bert Rürup / Tim Reichart*, Determinanten der Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Luftverkehr, Handelsblatt Research Institut, Düsseldorf 2014, S. 9.

11 Vgl. *Anna Geis*, Regieren mit Mediation. Das Beteiligungsverfahren zur zukünftigen Entwicklung des Frankfurter Flughafens, Wiesbaden 2005.

12 *Dieter Rucht*, a.a.O. (Fn. 7), S. 246.

13 Siehe Wahlprogramm der Linken in Hessen, <http://die-linke-hessen.de/lv15/wahlen/landtagswahl-2013> (Abruf am 14. Juli 2013), S. 47 f.

14 Siehe „Hessen will den Wechsel. Regierungsprogramm 2014-2019“ der Grünen, <http://www.gruene-hessen.de/partei/files/2013/07/Regierungsprogramm-Wahlprogramm-GR%C3%9CNE-Hessen-Interaktiv.pdf> (Abruf am 26. September 2014).

15 Vgl. ebenda, S. 76.

16 Vgl. Stellungnahme der Mitglieder der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Hessischen Landtag zu den Forderungen des Bündnisses der Bürgerinitiativen Kein Flughafen ausbau – Für ein Nachtflugverbot, www.gruene-hessen.de/landtag/files/2012/10/GRÜNE-Stellungnahme-zu-Forderungen-der-BIs-FINAL.pdf (Abruf am 14. Juli 2013).

gramm zu lesen: „Gerade die Bewohnerinnen und Bewohner des Rhein-Main-Gebietes sind darauf angewiesen, dass es in Zukunft eine Landesregierung gibt, die nicht willfährig den Lobbyisten der Luftverkehrswirtschaft nach dem Mund redet, sondern den berechtigten Interessen der betroffenen Menschen gerecht wird.“¹⁷

Auf der Seite der Ausbaubefürworter standen dagegen die FDP und die CDU. Die Christdemokraten bekannnten sich in ihrem Wahlprogramm von 2013 klar zum Flughafen und dem weiteren Ausbau in Form des Terminals 3, weil der Flughafen eine Grundlage für wirtschaftlichen Erfolg und Wohlstand in der Region sei.¹⁸ Zugleich sollte der durch den Ausbau entstehende Lärm mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln des aktiven und passiven Lärmschutzes bekämpft werden.¹⁹ Die FDP sah die „Notwendigkeit einer koordinierten, bedarfsgerechten Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur“²⁰. Keine eindeutige Position nahm die SPD ein. In ihrem Wahlprogramm 2013 wurde auf viel Raum Verständnis für die Ausbauproteste geäußert und eine Reihe von Maßnahmen zur Lärmreduzierung rund um den Flughafen gefordert, bei den Kernpunkten der Aktivisten aber entweder ausgewichen oder gar geschwiegen. So sollte der Bau des dritten Terminals noch einmal geprüft werden, während eine generelle Ausweitung des Nachtflugverbotes nicht thematisiert wurde. Die Schließung der neuen Landebahn war ebenfalls nicht Teil des Wahlprogramms.²¹ Vor der Wahl nahmen also die Grünen und die CDU gegensätzliche Positionen zum Thema Flughafen ein, wenn auch nicht die Extrempositionen auf der Achse zwischen Pro und Contra, die wiederum von der Linkspartei und der FDP vertreten wurden.

Der Koalitionsvertrag²² zwischen der CDU und den Grünen machte unter der Überschrift „Flughäfen und Lärmschutz“ die Kompromissfähigkeit beider Seiten deutlich. So wurde einerseits auf die wirtschaftliche Bedeutung und andererseits auf die Belastungen durch den Flugverkehr hingewiesen. Die Ausführungen unter den Überschriften „Terminal 3“, „Nachtruhe“ und „Lärmobergrenzen“ suggerierten eine Übereinstimmung mit den Positionen der Ausbaueegner, enthielten aber wenig von den ursprünglichen Wahlkampforderungen der Grünen. Festgehalten wurde stattdessen eine Bedarfsplanung für den Bau von Terminal 3. „Vor diesem Hintergrund spricht sich das Land Hessen als Miteigentümer der Fraport dafür aus, auf möglicherweise steigende Fluggastzahlen solange wie möglich mit ökonomisch vertretbaren und für die Region verträglicheren Alternativen zum Bau des Terminals 3 zu reagieren.“²³

Auffällig ist hier, dass von „möglicherweise steigenden Fluggastzahlen“ die Rede war, was ein Zugeständnis an die verbreitete Kritik an den Wachstumsprognosen des Flughafens

17 Regierungsprogramm, a.a.O. (Fn. 14), S. 75.

18 Siehe Wahlprogramm der Hessen-CDU, www.epenportal.de/web/datapool/storage/files101548/Programmentwurf/9__Damit_es_laeuft.pdf (Abruf am 14. Juli 2013).

19 Vgl. ebenda, S. 9.

20 Wahlprogramm der Hessen-FDP, www.fdp Hessen.de/files/1760/B_rgerprogramm_A5_Online-Fassung.pdf (Abruf am 14. Juli 2013), S. 69.

21 Siehe Wahlprogramm der Hessen-SPD, www.spd-hessen.de/db/docs/doc_43827_201362412757.pdf (Abruf am 14. Juli 2013), S. 43 – 46.

22 Vgl. „Verlässlich gestalten – Perspektiven eröffnen. Hessen 2014 bis 2019“. Koalitionsvertrag zwischen der CDU Hessen und Bündnis 90 / Die Grünen Hessen für die 19. Wahlperiode des Hessischen Landtags 2014 – 2019, www.hessen.de/sites/default/files/media/staatskanzlei/koalitionsvertrag_2013-12-18.pdf (Abruf am 2. August 2016).

23 Ebenda, S. 67.

war. Tatsächlichen politischen Widerstand gegen den Bau des Terminals 3 gab es in den Vereinbarungen allerdings nicht mehr.²⁴ Stattdessen wurde an anderer Stelle versucht, zu Entlastungen für die Region zu kommen. Hinsichtlich der Randzeiten zwischen 22:00 und 23:00 Uhr sowie zwischen 5:00 und 6:00 Uhr wurde im Koalitionsvertrag ein konkretes Ziel festgelegt: „Ziel ist es, regelmäßig zu Lärmpausen von sieben Stunden in der Nacht zu kommen. Die Koalitionspartner halten dies durch den abwechselnden Verzicht auf die Nutzung einzelner Bahnen in den genannten Zeiten für möglich und wollen dies gemeinsam mit der Fraport und der DFS so schnell wie möglich realisieren. Die Koalitionspartner werden unverzüglich entsprechende Initiativen ergreifen.“²⁵ Die entsprechenden Pläne hierzu legte der neue Wirtschaftsminister und ehemalige Landesvorsitzende der Grünen *Tarek Al-Wazir* im September 2014 auch vor, und am 23. April 2015 wurde mit dem Probebetrieb begonnen. So sollte der Flugbetrieb möglichst in seiner Quantität ungemindert weitergehen und zugleich eine Lärmreduzierung für die Region erreicht werden.

Besiegelt wurde die neue Koalition auf Seiten der Grünen auf einer Landesmitgliederversammlung am 21. Dezember 2013. Von den stimmberechtigten 1.034 Mitgliedern stimmten 784 (74,2 Prozent) für den Koalitionsvertrag und die Koalition mit der CDU. Hiermit konnte sich die realpolitische Parteispitze um *Tarek Al-Wazir* auch deutlich gegenüber dem Lager der Ausbaukritiker durchsetzen, die wiederum den Vorwurf der „Verlokkungen der Macht“ anbrachten.²⁶ Begleitet wurde die Landesmitgliederversammlung von dem Protest von etwa 300 Fluglärmgegnern, die zuerst ein Spalier am Eingang bildeten und anschließend auch innerhalb der Halle protestierten und zu Wort kamen. Ihre Ausführungen erhielten allerdings nur wenig Beifall unter den Anwesenden.²⁷ Die Verbindungen der Grünen zum Flughafenprotest, die unzweifelhaft vorhanden sind, zum Beispiel in der Person ihres Landtagsabgeordneten und erklärten Gegner einer Flughafenerweiterung *Frank Kaufmann*, schienen hier einen Dämpfer bekommen zu haben. Die Entscheidung für die Koalition mit der CDU war de facto auch ein symbolischer Schritt weg von den Ausbaugegnern. Dass zudem gerade der Vorschlag aus dem Koalitionsvertrag, die Landebahnen abwechselnd zu nutzen, von den Bürgerinitiativen gegen den Flughafenbau so heftig kritisiert wurde, führte zu weiter zunehmenden atmosphärischen Störungen zwischen ihnen und den Grünen. So sagte *Tarek Al-Wazir* ein halbes Jahr nach der Landtagswahl dem Darmstädter Echo in einem Interview: „Ich stelle eine zunehmende Diskrepanz fest zwischen den markigen Worten mancher besonders lauter Bürgerinitiativen und dem, was die Bürgerinnen und Bürger von uns erwarten.“²⁸ Indirekt stellte *Al-Wazir*

24 Die Landesregierung unter Führung von *Tarek Al-Wazirs* Wirtschaftsministerium hat lediglich noch Gutachten vorgelegt, die zumindest die Notwendigkeit des Baus des dritten Terminals nicht so eindeutig sehen, wie jene Gutachten der Fraport AG. Dennoch blieben diese Gutachten, die auch einige Alternativvorschläge enthielten, ohne Konsequenzen. Mittlerweile hat die Fraport AG mit dem Bau begonnen.

25 Koalitionsvertrag, a.a.O. (Fn 22), S. 67.

26 Vgl. *Ralf Euler*, Hessens Grüne zeigen sich mobil, in: FAZ online vom 21. Dezember 2013, <http://www.faz.net/aktuell/rhein-main/hessen/schwarz-gruen-in-hessen-hessens-gruene-zeigen-sich-mobil-12722034.html> (Abruf am 8. September 2015).

27 Vgl. *Pitt von Bebenburg*, a.a.O. (Fn. 3).

28 *Tarek Al-Wazir* im Interview mit *Johannes Bentrup* / *Hans Dieter Erlenbach*, *Al-Wazir weist Wortbruch-Vorwürfe entschieden zurück*, in: Darmstädter Echo online vom 19. September 2014, www.echo-online.de/nachrichten/landespolitik/Al-Wazir-weist-Wortbruch-Vorwurfe-entschieden-zurueck;art175,5445736 (Abruf am 26. September 2014).

damit die Repräsentativität der Bürgerinitiativen in Frage, die in der Tat stark eingeschränkt ist.²⁹

Diese vernehmbare Distanzierung von den Bürgerinitiativen und ihren Forderungen steht in Übereinstimmung mit der neuen Ausrichtung der hessischen Grünen in der schwarz-grünen Koalition. Der Abkehrhypothese zufolge hätte die Landtagswahl die Grünen zu einer ausbaukritischen Position verpflichtet; diese hatte die Partei aber durch die Kompromisse mit der CDU aufgegeben. Zumindest wurde dies so von den Ausbaugegnern innerhalb der Grünen und in den Bürgerinitiativen dargestellt. Die Gegenposition lautet, dass das Thema bei der Wahl gar nicht die ihm zugeschriebene Rolle gespielt hat und die Partei von ihrer ursprünglichen Positionierung keinen Profit schlagen konnte. Demnach würden die Bürgerinitiativen einen Verrat anprangern, dem die faktische Grundlage fehlt. Klar ist, dass die Grünen bei der Landtagswahl 2013 mit einem Minus von 2,6 Prozentpunkten nicht zu den Gewinnern zählten, was sicherlich direkt nach der Wahl zu einigem Nachdenken über die parteieigenen Positionen geführt haben dürfte.

2. Die Methodik der Datenerhebung

Ob die Grünen bei der Landtagswahl vom Thema Fluglärm profitiert haben, ist streng genommen eine inhaltliche Frage, die auf der Grundlage von mikrobasierter Befragungen der Wählerschaft am ehesten beantwortet werden kann. Allerdings liegen diese Umfragen nicht vor, so dass sich die folgende Analyse auf zwei alternative Indikatoren stützt. Der erste beruht auf dem Zusammenhang von Ergebnissen auf Wahllokalebene bei den Landtagswahlen von 2009 und 2013 und objektiver Belastung durch den Flugbetrieb. Ausgangspunkt ist die Feststellung, dass der Wohnort in der Regel nicht sehr weit vom Wahllokal entfernt ist. Die einzelnen Wahllokale lassen sich lokalisieren und ihre durchschnittliche Belastung durch den Flugbetrieb in Dezibel identifizieren. Es wird davon ausgegangen, dass diejenigen, die in einem Wahllokal im Bereich von einer durchschnittlichen Lärmbelastung von XX Dezibel ihre Stimme abgeben, wahrscheinlich auch in einem Bereich mit der analogen Lärmbelastung wohnen.³⁰ So kann ein Zusammenhang zwischen den Stimmenanteilen der Parteien auf Wahllokalebene und der Lärmbelastung der Wähler hergestellt werden. Die hier gewählte Methode entspricht also einer Territorialisierung von Wahlmotiven. Wenn bei der Landtagswahl das Thema Fluglärm eine so große Rolle gespielt hat, dann müsste in den besonders betroffenen Gebieten die ausbaukritische Position der Grünen (und auch der Linkspartei) sichtbar belohnt werden. Hiermit wird erstmals ein objektiver Indikator für die Belastung durch den Flugbetrieb in einer Untersuchung eingeführt und in Verbindung mit den Ergebnissen in über 6.000 Wahllokalen nutzbar gemacht.

29 Vgl. *Eike-Christian Hornig / Jan-Bernd Baumann*, Politik und Wirtschaft im Zeichen des Bürgerprotestes. Das Beispiel des Frankfurter Flughafens, Stiftung Marktwirtschaft, Argumente zu Marktwirtschaft und Politik, H. 120, Berlin 2013.

30 Allerdings muss festgehalten werden, dass es nicht möglich ist, die tatsächliche individuelle Belastung durch den Flugverkehr zu erheben, da dieser individuell als unterschiedlich belastend empfunden wird.

Tabelle 1: Einordnung der Wahllokale bei den Landtagswahlen 2009 und 2013 nach Belastung durch den Flugbetrieb am Tag

	Landtagswahl 2009	Landtagswahl 2013
Wahllokale insgesamt	6.337	6.381
Wahllokale ohne Betroffenheit vom Fluglärm, nicht eindeutig oder Briefwahl	6.046	6.104
Wahllokale mit einer durchschnittlichen Belastung von mindestens 50 Dezibel	291	277
Wahllokale mit einer durchschnittlichen Belastung von 50 bis 55 Dezibel	220	221
Wahllokale mit einer durchschnittlichen Belastung von 55 bis 60 Dezibel	62	54
Wahllokale mit einer durchschnittlichen Belastung von 60 bis 65 Dezibel	9	2
Quelle: Eigene Zusammenstellung.		

Daten über die Lärmbelastung im Umfeld des Frankfurter Flughafens sind auf der Internetseite des Forums Flughafen in Form von Lärmkarten verfügbar.³¹ Konkret wurden von allen Wahllokalen in Hessen diejenigen, die sich in einem Bereich mit einer Belastung von mindestens 50 Dezibel befinden, mit Google Maps identifiziert und entsprechend dem Grad ihrer Belastung eingeordnet (vgl. Tabelle 1). Die Unterschiede zwischen den Wahlen von 2009 und 2013 sind durch die ab November 2011 in Betrieb befindliche Landebahn Nordwest und die dadurch veränderten Flugrouten bedingt sowie durch Schwierigkeiten bei der Zuordnung von einzelnen Wahllokalen. Aber gerade durch diesen Umstand der neuen Landebahn können durch einen Vergleich neue Erkenntnisse gewonnen werden.

Der zweite Indikator sind die Ergebnisse einer Umfrage unter den Teilnehmern der so genannten Montagsdemonstrationen im Terminal 1 des Frankfurter Flughafens am 3. und 10. Juni 2013.³² Diese Demonstrationen sind das Herzstück der Protestbewegung gegen den Ausbau des Flughafens. Bis heute kommen hier jede Woche mehrere hundert Teilnehmer zusammen. Organisiert werden die Demonstrationen von einem Bündnis der verschiedenen lokalen Bürgerinitiativen (BBI) der Rhein-Main-Region. Für eine Einschätzung der parteipolitischen Orientierung der Protestierenden kommt also besonders eine Umfrage bei den Demonstrationen in Frage. Auftraggeber der Umfrage aus dem Mai 2013 ist der Autor gewe-

31 Zur Verfügung gestellt werden so genannte Fluglärmkonturenkarten, auf denen die durchschnittliche Belastung mit Fluglärm in Dezibel in der Region Rhein-Main für verschiedene Zeiträume abgebildet ist. Erhältlich sind Daten für die Jahre von 2007 bis 2013 getrennt jeweils nach Tages- und Nachtzeiten. Die Betreiberin der Seite, die gemeinnützige Umwelthaus GmbH, „ist eine 100-prozentige Tochter des Landes Hessen. Sie ist Trägerin des Umwelt- und Nachbarschaftshauses, das eine Informationsstelle für Bürgerinnen und Bürger in Flughafenfragen ist. Diese dient als Dialog- und Monitoring-Zentrum zu den Themen Fluglärm, Auswirkungen des Flughafens auf die Umwelt und die Sozialstruktur“. Online unter <http://informationszentrum-umwelthaus.org/hintergruende/> (Abruf am 29. September 2014).

32 Die Fragebögen wurden vor Ort im Terminal 1 des Flughafens durch als solche zu erkennende Mitarbeiter von infratest-dimap verteilt. Gemeinsam mit dem Fragebogen wurde ein frankierter Umschlag für die Rücksendung ausgegeben und darum gebeten, die ausgefüllten Bögen innerhalb der nächsten Tage zurückzuschicken. Der Fragebogen kann unter www.stiftung-marktwirtschaft.de heruntergeladen werden.

sen, während für die Finanzierung und eine erste Publikation³³ die Stiftung Marktwirtschaft in Berlin gewonnen werden konnte. Die Befragung wurde als Total- oder Vollerhebung unter den Teilnehmern der Montagsdemonstration konzipiert. Eine Gültigkeit der Ergebnisse darüber hinaus im Sinne einer Repräsentativität für die Protestbewegung wird nicht beansprucht. Von den 900 am ersten Montag ausgeteilten Bögen kamen innerhalb der ersten Woche 386 zurück (42,9 Prozent). Von den 500 Bögen des zweiten Befragungstermins kamen bis zur Schließung des Feldes am 17. Juni 2013 146 Exemplare zurück (29,2 Prozent).³⁴ Bei insgesamt 1.400 ausgegebenen Bögen liegt die Gesamtrücklaufquote bei 38,0 Prozent.

3. Zusammenhang von Flugbetriebsbelastung und Wahlergebnissen

Der erste Indikator ist der Zusammenhang zwischen den Ergebnissen der Landtagswahlen von 2009 und 2013 und der Belastung der Orte der Wahllokale durch den Flugbetrieb. Entsprechende Ergebnisse sind in Tabelle 2 zusammengetragen. Erstens lässt sich auf gesamtheitlicher Ebene festhalten, dass die Grünen neben der FDP zu den Verlierern der Wahl 2013 gehören. Dagegen stehen leichte Zugewinne bei der CDU und deutliche von sieben Prozent bei den Sozialdemokraten. Die Linke verlor minimal, und die Partei LUPE („Lärmfolter! Umwelt-Politik-ehrllich“) war erstmalig bei der Landtagswahl 2013 angetreten. Zweitens haben sowohl Ausbaubefürworter als auch Ausbaueegner in den Wahllokalen mit Flugbetriebsbelastung Stimmenverluste erlitten. Die CDU hat entgegen dem Landtrend hier leicht, die FDP durchgängig massiv verloren, die SPD überdurchschnittlich viel und die Linke minimal zugelegt. Da in den vom Flugbetrieb betroffenen Wahllokalen der Stimmenverlust der Grünen sogar noch überdurchschnittlich groß war, hat sich ihre Positionierung gegen den Ausbau des Flughafens offenkundig nicht ausgezahlt, auch wenn ihr Anteil immer noch doppelt so groß war wie jener der Linkspartei. Dass zudem die Wahlergebnisse in den Wahllokalen mit Flugbetrieb nicht stark von jenen ohne Flugbetrieb abweichen beziehungsweise kein sinnvolles Muster erkennbar wird, legt bereits hier folgende Schlüsse nahe: Erstens hat das Thema Flughafen bei den Wählern anscheinend nur eine marginale Rolle gespielt, auch wenn die genauen individuellen Gründe der Wahlentscheidung sich hier nicht ermitteln lassen. Deutliche Muster ergeben sich jedenfalls nicht. Die Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest 2011 hat nicht zu einem Zuwachs der ausbaukritischen Parteien in den betroffenen Wahllokalen geführt. Zweitens wird nicht erkennbar, dass die Grünen in den betroffenen Wahllokalen besonders von ihrer ausbaukritischen Position im Wahlkampf 2013 profitiert haben. Die These, dass Kompromisse in der schwarz-grünen Koalition beim Thema Flughafen eine Abkehr von den vermeintlich ausbaukritischen Wählern wären, lässt sich hier nicht belegen, auch wenn die Motive auf der Mikroebene unbekannt bleiben.

Ein nur verschwindend kleiner Effekt des Themas Flughafenausbau lässt sich anhand der Korrelation³⁵ der Stimmenanteile der jeweiligen Parteien und dem Grad der Lärmbelastung

33 Vgl. *Eike-Christian Hornig / Jan-Bernd Baumann*, a.a.O. (Fn. 29).

34 Allerdings kann nicht nachvollzogen werden, wann ein Bogen ausgefüllt wurde. Zudem kann nicht ausgeschlossen werden, dass einzelne Personen eventuell zwei Bögen ausgefüllt haben.

35 Für diese Analyse erfolgt eine Dichotomisierung der Daten in Wahllokale mit Belastung (1) und jene ohne (0). Es kann dabei angenommen werden, dass die Unterscheidung, ob der Flugbetrieb

Tabelle 2: Ergebnisse der hessischen Landtagswahlen 2009 und 2013 (in Prozent, nur Wahl nach Landeslisten)

	CDU		SPD		FDP		Grüne		Linke		LUPe	
	2009	2013 +/-	2009	2013 +/-	2009	2013 +/-	2009	2013 +/-	2009	2013 +/-	2009	2013 +/-
Gesamt-Hessen	37,2	38,3 +1,1	23,7	30,7 +7,0	16,2	5,0 -11,2	13,7	11,1 -2,6	5,4	5,2 -0,2	5,4	0,063
Alle Wahllokale ohne Fluglärmbelastung, nicht eindeutige oder Briefwahl	37,7	38,3 +0,5	24,2	30,6 +6,4	16,5	5,06 -11,5	13,7	11,0 -2,7	5,2	5,06 -0,2	5,2	0,05
Nur Wahllokale mit Fluglärmbelastung	35,1	33,0 -1,9	22,0	30,5 +8,5	15,4	4,16 -11,3	17,4	14,06 -3,4	6,4	7,08 +0,6	6,4	0,31
Nur Wahllokale mit Belastungen zwischen 50 und 55 Dezibel	34,5	33,2 -1,3	21,5	30,6 +9,1	15,4	3,96 -11,5	17,6	14,09 -3,6	6,3	7,03 +0,7	6,3	0,22
Nur Wahllokale mit Belastungen zwischen 55 und 60 Dezibel	35,3	32,4 -2,9	21,3	30,3 +9,0	15,0	4,83 -10,2	17,2	14,0 -3,2	6,5	7,28 +0,7	6,5	0,6
Nur Wahllokale mit mehr als 60 Dezibel Belastung	31,2	41,1 +9,9	27,2	35,8 +8,6	13,5	2,90 -10,6	14,1	8,5 -5,6	7,5	6,0 -1,5	7,5	-

Anmerkung: Gezeigt werden nur die Ergebnisse der im Landtag vertretenen Parteien sowie der speziellen Fluglärmpartei LUPe.
Quelle: Eigene Zusammenstellung.

pro Wahllokal erkennen. Im Falle von signifikanten Zusammenhängen liegt das Bestimmtheitsmaß r^2 bei beiden Wahlverfahren (Landesliste und Direktwahl) bei beiden Landtagswahlen mit ein oder zwei Prozent praktisch bei null. Die Belastung durch den Flugbetrieb erklärt also kaum etwas von der Varianz in den Stimmenanteilen. Bei den Grünen ergibt sich bei den Landeslisten für die 2009er-Wahl noch eine Varianzklärung von 1,2 Prozent. Diese fällt aber auf unter ein Prozent für 2013. Bei der Direktwahl 2009 lag r^2 bei den Grünen noch bei knapp zwei Prozent, beträgt aber vier Jahre später ebenfalls nicht einmal ein Prozent. Die Werte der Linkspartei sind im Vergleich nur minimal höher. Und auch bei der speziellen Fluglärm-Partei LUPE erklärt die Belastung durch den Flugbetrieb nur 1,7 Prozent der Varianz. LUPE fand selbst in den Reihen der organisierten Ausbaugesegner keine Unterstützung, da um die offiziell bestehende parteipolitische Neutralität der Protestbewegung gefürchtet wurde.³⁶ In den Wahlkreisen trat LUPE nicht an. Es gibt also praktisch keinen Zusammenhang zwischen den Stimmenanteilen der Parteien in einem Wahllokal und dem durchschnittlichen Lärmpegel in dieser Gegend. Die betroffenen Wähler haben nicht erkennbar häufiger die beiden ausbaukritischen Parteien gewählt. Dass deren Korrelationswerte 2013 niedriger sind als 2009, deutet vielmehr auf einen leichten Bedeutungsverlust des Themas Flughafen in der jüngsten Wahl hin. Die Inbetriebnahme der neuen Landebahn hat offenbar auch hier keine Spuren hinterlassen. Auf der Grundlage einer Territorialisierung des Wahlmotives Fluglärmbelastung lassen sich also keine Zeichen für die Abkehrhypothese erkennen.

4. Politische Selbsteinordnung der protestierenden Ausbaugesegner

In der Gesamtgruppe der Wähler haben die Grünen also nicht vom Thema Fluglärm profitiert. Gilt dies auch für die Gruppe derer, die gegen den Ausbau protestieren?³⁷ Wo liegen die parteipolitischen Orientierungen der Teilnehmer an den Montagsdemonstrationen im Terminal 1 des Frankfurter Flughafens, und welche Rolle spielen dabei die Grünen? Die Umfrage aus dem Juni 2013, also nur wenige Monate vor der Landtagswahl, bietet hierzu die einzige Informationsquelle. Dass die Abfrage der Wahlabsichten bei den Protestierenden ein relevanter Indikator ist, wird daran deutlich, dass 96 Prozent der Befragten angeben, in der Vergangenheit gewählt zu haben. Auf die Frage, ob die Teilnahme an Wahlen auch in Zukunft für die Befragten in Frage käme, antworteten immerhin noch 68 Prozent mit Ja, nur zwei Prozent mit Nein, und 30 Prozent machten keine Angaben. Es handelte

durchschnittlich eine Lautstärke von 50 oder 60 Dezibel produziert, im Alltag kaum getroffen wird. Berechnet wurde eine punktbiseriale Korrelation.

36 Vgl. „Fluglärm-Partei wird totgesagt“, in: Frankfurter Neuen Presse online vom 11. April 2013, www.fnp.de/lokales/frankfurt/Fluglaerm-Partei-wird-totgesagt;art675,217374 (Abruf am 27. September 2014).

37 Einschränkung muss hier allerdings darauf hingewiesen werden, dass an anderer Stelle bereits gezeigt wurde, dass es bei den Protestierenden am Frankfurter Flughafen neben der Betroffenheit vor allen Dingen um eine Unzufriedenheit mit dem Funktionieren der Demokratie geht. Es handelt sich also nur mit Einschränkungen um einen Protest, der tatsächlich von der Betroffenheit motiviert wird. Vgl. *Eike-Christian Hornig / Simon Bauer*, Infrastrukturproteste und Demokratieunterstützung. Die Demonstrationen gegen den Ausbau des Frankfurter Flughafens zwischen NIMBY- und Demokratieprotest, in: ZPol, 26. Jg. (2016), H. 2, S. 153 – 172.

sich also nahezu ausschließlich um wahlerefarne Personen, auch wenn nahezu ein Drittel sich im Hinblick auf die nächste Wahl noch nicht sicher war. Als nächstes wurde um eine Einordnung auf einer fünfstufigen Links-Rechts-Skala gebeten. Demnach sah sich die relative Mehrheit von 44 Prozent der Befragten in der Mitte. Den zweitgrößten Anteil machte die Zuordnung ‚eher links‘ mit 36 Prozent aus. Die Zuordnung ‚eher rechts‘ wurde dagegen nur von neun Prozent der Befragten angegeben. An den äußeren Rändern von links und rechts sahen sich sieben Prozent beziehungsweise zwei Prozent der Befragten. Insgesamt sahen sich also 43 Prozent der Befragten links der Mitte, fast genauso viele in der Mitte und nur elf Prozent der Befragten rechts der Mitte.

Bei der Sonntagsfrage dominierten die Grünen (41 Prozent) knapp vor den Linken (38 Prozent), während CDU und SPD zusammen auf nur acht Prozent kamen. Da die anderen Parteien nur eine marginale Rolle spielten (FDP: 1, Sonstige: 12 Prozent), waren die Grünen und die Linkspartei also nahezu gleichgewichtige politische Ansprechpartner des organisierten Fluglärm-Protestes. Da es zuvor keine Umfrage im Umfeld der Protestbewegung gegeben hat, kann leider nicht nachvollzogen werden, inwiefern sich hierbei über die Zeit Veränderungen ergeben haben. Fest steht nur, dass Linke und Grüne als Wahloptionen fast gleichauf lagen.

Der große Anteil der Linken kann allerdings auf die Befragten aus der vermeintlichen Mitte zurückgeführt werden, wie eine weitere Frage zeigt: 53 Prozent der Befragten antworteten auf die Frage, ob es für sie künftig in Betracht käme, eine Partei zu wählen, der sie nicht nahe stehen, mit ja. Nur 32 Prozent verneinten dies, während 15 Prozent keine Angaben machten. Dies lässt sich weiter nach Wahlabsichten differenzieren. Am größten war der Anteil derjenigen, für die die Wahl einer Partei, der sie nicht nahe stehen, in Frage käme, in der Gruppe mit einer geäußerten Wahlpräferenz für die Linke (63 Prozent). Hier lassen sich also zahlreiche Mitte-Vertreter vermuten, die strategisch die Linke wählen wollten, weil diese das Flughafen-Thema am ehesten in ihrem Sinne vertrat. Bei Bündnis90/Die Grünen dagegen scheint der Leihgehalt der Wählerabsichten geringer zu sein, da sich hier tatsächlich das eher linke Spektrum wiederfand. Von denjenigen, die als Wahlpräferenz Bündnis90/Die Grünen angaben, bejahten unterdurchschnittliche 44 Prozent die Frage, ob die Wahl einer Partei, der sie nicht nahe stehen, für sie in Betracht käme. Bei denjenigen mit SPD-Wahlpräferenz lagen Ja- und Nein-Wert mit 42 Prozent jeweils gleichauf. Am höchsten war der Ja-Wert allerdings mit 83 Prozent bei den sonstigen Parteien, was auf eine Protestwahl schließen lässt. In den Reihen des organisierten Ausbauprotestes haben die Grünen offenkundig durch ihre Position im Vorfeld der Wahl auch bei den Wahlabsichten der Befragten profitiert. Vor diesem Hintergrund ist es nicht abwegig, dass aus diesen Reihen auch der Vorwurf der Abkehr artikuliert wurde.

5. Diskussion der Ergebnisse

Die lokalen Wahl- und Flugbelastungsdaten sprechen gegen die Abkehrhypothese, denn die Grünen haben demzufolge überhaupt nicht von ihrer ausbaukritischen Position im Wahlkampf profitiert. Die Partei wurde in den besonders betroffenen Wahllokalen nicht häufiger gewählt. Ohne einen solchen systematischen Trend lässt sich auch kein Wahlauftrag im Sinne der Ausbauegner herauslesen. Vielmehr scheint es so, dass das Thema Fluglärm in der Rhein-Main-Region bei der Landtagswahl 2013 eine sehr viel geringere Bedeutung hatte, als es (nicht nur) vor der Wahl den Anschein hatte. Auch konnte mit der Belastung

durch den Fluglärm die Varianz in den Wahlanteilen der anderen Parteien nicht erklärt werden. Dass die tatsächlichen individuellen Motive der Wähler unbekannt sind, kann allerdings in die eine wie die andere Richtung interpretiert werden. Einerseits könnte bei allen Wählern der Grünen das Thema Fluglärm entscheidend gewesen sein, aber auch eben nicht. Andererseits hat die Auswertung der Umfrage unter den Protestierenden gegen den Flughafenausbau ergeben, dass die relative Mehrheit von ihnen bei der nächsten Landtagswahl 2013 tatsächlich grün wählen wollte. Insofern scheint aus dieser Warte der Vorwurf der Abkehr der Partei von dieser Verbindung nicht völlig unbegründet. Der Widerspruch zu den Ergebnissen der Wahl- und Belastungsdaten lässt sich insofern auflösen, als nicht davon ausgegangen werden kann, dass die in der Umfrage befragten Protestierenden repräsentativ für die Gesamtbevölkerung im Rhein-Main-Gebiet stehen. Hier scheint es sich tatsächlich eher um die Hochaktiven aus den Bürgerinitiativen zu handeln.³⁸ Der angeprangerte Verrat der Grünen an den Wählern entpuppt sich damit eher als eine Abkehr von den „semi-internen“ Ausbaugesnern.

War die Einsicht, dass die Partei von ihrem ausbaukritischen Kurs nicht klar profitiert hat, am Ende auch der Grund, warum plötzlich der Weg in die schwarz-grüne Koalition so schnell frei war? Schließlich hatte sich das ursprüngliche Haupthindernis für eine Koalition als keines entpuppt. Auf der Grundlage der hier herangezogenen Daten kann diese Frage nicht beantwortet werden; dazu wären zum Beispiel eine Analyse von Originaldokumenten oder Interviews nötig. Doch spricht aus theoretischer Sicht einiges für diese These.

In ihrer klassischen Theorie über den Wandel der Ziele („party goals“) von Parteien identifizieren *Robert Harmel* und *Kenneth Janda* verschiedene Ursachen für Parteienwandel, der demnach aus einer Interaktion von internen und externen Variablen entsteht.³⁹ Zu den internen Faktoren gehören ein Wechsel der Parteiführung und des dominierenden Parteiflügels. Unter den externen Faktoren finden sich unter anderem Veränderungen in den Grundbedingungen des politischen Wettbewerbs, zum Beispiel bei der staatlichen Parteienfinanzierung, die Entstehung neuer Parteien als direkte Konkurrenten oder sich ändernde elektorale Unterstützung einer Partei. Allerdings variieren die Einflussfaktoren hinsichtlich ihres Effektes je nachdem, welches Ziel eine Partei verfolgt⁴⁰, aber auch welche Organisationsform ihnen zu Grunde liegt.⁴¹ Wird dies auf die hessischen Grünen nach der Landtagswahl übertragen, sieht es so aus, dass die Partei intern vergleichsweise stabil gewesen ist mit *Tarek Al-Wazir* als der seit Jahren dominierenden Figur. Eine Veränderung beim dominierenden realpolitischen Lager ist nicht zu erkennen. Extern ist ebenfalls Stabilität hinsichtlich der Grundbedingungen des Parteienwettbewerbs festzustellen. Relevante Veränderungen treten erst mit der Landtagswahl 2013 im Bereich der elektoralen Unterstützung und durch einen aggressiven Mitwettbewerber in Form der Linkspartei auf. Der entscheidende Punkt liegt dabei in der Aussage von *Harmel* und *Janda*, dass das dominante Lager innerhalb der Partei nur eine Veränderung einführt, wenn die Vorteile („Benefits“) die Kosten

38 Vgl. *Eike-Christian Hornig* / *Jan-Bernd Baumann*, a.a.O. (Fn. 29).

39 Vgl. *Robert Harmel* / *Kenneth Janda*, An Integrated Theory of Party Goals and Party Change, in: *Journal of Theoretical Politics*, 6. Jg. (1994), H. 3, S. 259 – 287, S. 266 ff.

40 Vgl. ebenda, S. 269 ff.

41 Vgl. *Gijs Schumacher* / *Catherine E. de Vries* / *Barbara Vis*, Why Do Parties Change Position? Party Organization and Environmental Incentives, in: *The Journal of Politics*, 75. Jg. (2013), H. 2, S. 464 – 477.

übertreffen.⁴² Vor der Wahl sah die Kosten-Nutzen-Rechnung der Grünen beim Thema Flughafen vermutlich wie folgt aus: Es wurde darauf spekuliert, dass die jahrelange Positionierung gegen den Ausbau des Flughafens einen entsprechenden Nutzen am Wahltag abwerfen würde. Die Kosten dieser Positionierung waren der politische Konflikt mit der CDU und der FDP, was aber wohl unproblematisch war. Nach der Wahl 2013 dürfte es zu einer Umkehrung von Kosten und Nutzen in der Flughafen-Frage gekommen sein. Der Vorteil, eine Koalition mit der CDU einzugehen, Regierungsverantwortung zu erlangen und dabei auch Kompromisse beim Thema Flughafen eingehen zu müssen, wurde als höher angesehen als die Kosten eines Konfliktes mit dem Lager der Ausbaueegner innerhalb und außerhalb der Partei. Da sich der Wahlkampf gegen den Flughafenausbau in den betroffenen Gebieten nicht gelohnt hat, muss zukünftig auch kein dramatischer Stimmenverlust durch eine seichte Abkehr von den Ausbauegnern befürchtet werden. Politik und Medien sind vor der Wahl mit dem Thema Fluglärmbelastung anscheinend einem politischen Phantom hinterhergejagt.

42 Vgl. Robert Harmel / Kenneth Janda, a.a.O. (Fn. 39), S. 278.

Wahl der Ministerpräsidenten von Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen von 1990 bis 2015

Richard Ley

1. Die Wahl der Ministerpräsidenten in den fünf neuen Ländern

1.1. Die Gründungsphasen in den fünf Bundesländern

Durch das Verfassungsgesetz zur Bildung von Ländern in der Deutschen Demokratischen Republik – Ländereinführungsgesetz – vom 22. Juli 1990 (GBl. der DDR I, S. 955) i.V.m. Art. 9 Abs. 2, Anlage II (Kap. II, Sachgebiet A, Abschnitt II) des Einigungsvertrages vom 31. August 1990 (BGBl. II, S. 889) wurden mit Wirkung vom 3. Oktober 1990 in der DDR fünf Länder gebildet, und zwar Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen.¹ Die Länderbildung knüpfte nicht an die Weimarer Republik an, sondern an die Anfänge der DDR.² Mit den vom Ministerpräsidenten der DDR berufenen Landesbeauftragten³ hatten die Länder auch eine Staatsgewalt und somit Staats-

1 Das Gesetz hat bei der Aufzählung der neuen Länder und der zu ihnen gehörenden Bezirke nicht eine alphabetische Reihenfolge, sondern eine Auflistung von Nord nach Süd vorgenommen. Diese wird in dem Beitrag auch so übernommen. Für die Länder werden die Abkürzungen MV, BBG, SA, S und TH verwendet.

2 Vgl. Bernd Kunzmann, in: Harald Baumann-Haske / Bernd Kunzmann (Hrsg.), Die Verfassung des Freistaates Sachsen. Kommentar, Berlin 2011, Einleitung Rn. 21.

3 Vgl. ebenda, Einleitung Rn. 20.