

Stefan Aufenanger

**MORALISCHE ARGUMENTATION IN POLITISCHEN AUSEINANDERS-  
SETZUNGEN - ANMERKUNGEN ZUM NIVEAU DES MORALISCHEN  
BEWUSSTSEINS VON BEFÜRWORTERN UND GEGNERN DES BAUS  
DER STARTBAHN WEST AUF DEM FLUGHAFEN IN FRANKFURT**

In den 70er Jahren ist in weiten Teilen der bundesrepublikanischen Bevölkerung eine Bewegung aufgekommen, die in Bürgerinitiativen politische Rechte erkämpfen und durchsetzen will, die entweder legislativ gerechtfertigt, aber aus politischen Interessen unterdrückt werden, oder aber Prinzipien vertreten, welche sich mit jenen einer kapitalistischen Wirtschaftsstruktur nicht mehr vereinbaren lassen. Die These, die wir vertreten, besagt, daß immer mehr Konflikte zwischen dem Staat und seinen Bürgern entstehen, in denen von Seiten der Bürger Argumente vorgebracht werden, die auf ein hohes Niveau des moralischen Urteilens hinweisen und auf gleicher Ebene für das Handeln in den Auseinandersetzungen verwendet werden. Während der Staat bzw. seine Organe immer mehr bei der Durchsetzung angeblich 'allgemeiner' Interessen in Schwierigkeiten geraten, nicht nur Argumentationsmuster zu verwenden, die in einer sozial-vertraglichen Begründung ihre Entsprechung finden, sondern auch demgemäß zu handeln (Habermas 1973). Ausgedrückt in terms von Kohlbergs Theorie heißt das, während diese Bürger überwiegend Argumente der postkonventionellen Stufe verwenden, lassen sich die Begründungen der Vertreter des Staates gerade noch der konventionellen Ebene zuordnen. Konkretisiert werden soll diese These am Beispiel der Auseinandersetzungen um den Bau der Startbahn West 18 auf dem Flughafen in Frankfurt am Main. Seit den frühen 60er Jahren bestehen von Seiten der Flughafenverwaltung in Frankfurt - eine Aktiengesellschaft, an der das Land Hessen und der Bund überwiegend beteiligt sind - Planungen für den Ausbau des Frankfurter Flughafens. Diese bezogen sich auf ein neues Terminal, welches inzwischen verwirklicht wurde, und den Bau einer Startbahn, die quer zu den vorhandenen Landebahnen liegt und eine Länge von 4 km - üblich sind 2 - 2,5 km - haben soll. Die Umsetzung dieses Teils der Planung - die faktisch inzwischen schon weitgehend realisiert wurde - würde eine Abholzung von 2,4km<sup>2</sup> Mischwald zur Folge haben. Gegen diesen Ausbau des Flughafens in Frankfurt und die Zerstörung von Wald demonstrieren die Bürgerinitiativen mit Hilfe eines proklamierten Widerstands. Was die Auseinandersetzung um den Bau der Startbahn West in Frankfurt am Main für unsere Überlegungen interessant macht, ist die Tatsache, daß in den Auseinandersetzungen zum einen auf Seiten der Bürgerinitiativen alle Altersgruppen sowie Vertreter aller Schichten und Parteien beteiligt sind und zum anderen die staatliche Gewalt mit allen Mitteln,

juristischen und administrativen, die Interessen der Flughafen-gesellschaft durchzusetzen hilft. Staatsmacht und Bürger-zorn stehen sich hier direkt gegenüber.

Die Frage, die von einer Bewertung der Argumente beantwortet werden muß, ist die nach der moralischen Dimension der Auseinandersetzung; handelt es sich doch auf den ersten Blick nur um einen Eingriff in die Natur und weniger um die Neugestaltung oder Verletzung sozialer Regeln.

Wir werden bei der Behandlung dieser Problematik der Argumentation von Robert Spaemann folgen, der in einem Aufsatz über 'Technische Eingriffe in die Natur als Problem der politischen Ethik' das Problem der Kernkraftwerke und ihre moralische Rechtfertigung thematisiert. Spaemann geht davon aus, daß menschliche Handlungen nicht nur bestimmte intentional gesetzte Zwecke verfolgen, sondern auch Nebenwirkungen hervorbringen, "die nicht gewollt, gewollt oder herbeigeführt, sondern nur 'in Kauf genommen' werden" (1980, S.181). Ähnliches finden wir schon bei Max Weber mit dem Begriff der ungeplanten Nebenfolgen von Handeln. Die unbeabsichtigten Folgen von Handlungen können in ihrer Wirkung nicht exakt vorhergesehen werden, da sie ja nicht zu dem intendierten Teil der Handlung gehören. So läßt sich in den seltensten Fällen eine Kausalität von Absicht und Folgen prophezeien.

Unproblematisch sind diese Nebenwirkungen, wenn ich selbst mir gegenüber handle, da ich dann für mich selbst die Verantwortung trage; aber wie kann ich Folgen und Nebenfolgen verantworten, wenn ich anderen gegenüber eine Handlung beabsichtige? Dazu Spaemann: "Wo es (...) um das Verhältnis des Handelnden zu Betroffenen geht, die nicht mit ihm identisch sind, da entsteht das Problem der Gerechtigkeit, d. h. der Zumutbarkeit der Nebenfolgen des Handelns" (1980, S.182). Diese Betroffenen müssen aber nicht - und das ist ein wichtiger Aspekt dieser Argumentation - in konkreter Interaktion mit dem Handelnden stehen, sondern als zukünftig Betroffenen mit in das Kalkül gezogen werden. Nicht nur auf soziale Handlungen muß das bezogen werden, in denen immer schon die Sozialität des Menschen nicht nur als konkret handelndes Subjekt, sondern als Gattungssubjekt mit seiner historischen Dimension - die auch in die Zukunft weist - mitbetroffen ist, sondern ebenso auf Handlungen gegenüber der Natur. Denn letztlich ist der Mensch in seiner Existenz auf die ihn umgebende Natur angewiesen. Wenn ich also auch die Nebenfolgen von Handlungen zu verantworten habe, dann nicht nur einem konkreten Gegenüber, sondern auch einem - wie Mead sagen würde - universalen Anderen. Von einem konkreten Anderen kann ich prinzipiell aber eine Zustimmung oder Ablehnung über die Zumutbarkeit der Handlungsfolgen einholen oder er kann meine Verantwortlichkeit einklagen, mich zur Rede stellen. In den meisten Gesellschaften gibt es dafür institutionelle Regelungen, häufig auch schon über die Zumutbarkeit von

*In: Regenbogen, Armin (Hrsg.): Moral und Politik -  
Soziale Bewusstseins als Lernprozess, Köln 1974*

Nebenfolgen von Handlungen. Man kann sich konsensuell auf Verfahren einigen, die die Auswirkungen meines Handelns abwägen lassen.

Nur - mit zukünftigen Generationen kann ich keinen konkreten Diskurs führen, ich muß ihn stellvertretend führen. In die Rolle von jenen zu schlüpfen, die nach mir unter meinen jetzigen Lebensbedingungen leben werden, bedeutet, diese Bedingungen als menschenwürdig und existentiell anzusehen und über die Zumutbarkeit von Veränderungen dieser Bedingungen zu urteilen. Wie würde dies für die Eingriffe in die Natur, in die menschliche Umwelt aussehen? Wenn wir für uns heute beanspruchen, autonom unsere Umwelt zu gestalten, wie wir es wollen und verantworten können, dann kann es nur legitim sein, dieses Recht auch zukünftigen Generationen nicht vorzuenthalten. Damit wird aber unsere Autonomie in der Weise eingeschränkt, daß wir nur jene Handlungen wählen dürfen, die in ihren Nebenfolgen und natürlich erst recht in ihren beabsichtigten Folgen, die grundlegenden Bedingungen menschlicher Existenz nicht zerstören. Genau dies trifft aber bei all jenen Eingriffen in die Natur zu, über deren Auswirkungen bzw. Nebenfolgen wir keine genauen Kenntnisse besitzen: "Es gibt eine Pflicht des Menschen, die Welt in einem Zustand zu hinterlassen, in welchem Leben und Freiheit der Nachkommen nicht auf eine Weise beeinträchtigt werden, von der wir billigerweise nicht erwarten können, daß sie von den Nachkommen selbst als zumutbar akzeptiert wird" (Spaemann 1980, S.199).

Es erscheint uns sinnvoll, in diesem Zusammenhang auf das von Kohlberg für die 6. Stufe des moralischen Bewußtseins beschriebene Lösungsverfahren der idealen Rollenübernahme, dem 'moral musical chair', zu verweisen. Wir müssen uns bei der Abwägung von Zumutbarkeiten der Nebenfolgen von Handlungen, soweit sie uns überhaupt bekannt sind, die Position des 'universalen Anderen' vergegenwärtigen und so handeln, als wären wir die Betroffenen und müßten die Nebenfolgen und deren Wirkungen tragen. Kennen wir dagegen die Auswirkungen unserer Handlungen nicht oder können ihre Folgen nur diffus abschätzen, sollte - so auch die Argumentation von Spaemann - die Handlung unterlassen werden.

Auf dem Hintergrund der bisherigen Überlegungen wollen wir im folgenden die von Befürwortern und Gegnern des Baus der Startbahn West vorgebrachten Argumente bezüglich ihrer moralischen Qualität einschätzen und diskutieren. Es hat sich gezeigt, daß unter der Perspektive einer politischen Ethik nur solche Begründungen für oder gegen einen Eingriff in die Natur geltend gemacht werden können, die diesen Zukunftsaspekt der Respektierung von Rechten nachfolgender Generationen mitberücksichtigen. Zuerst die zentralen Argumente für den Bau der Startbahn West 18 auf dem Flughafen in Frankfurt am Main:

- verkehrstechnische Begründung: In einem Gutachten von 1971 wird für die 80er und 90er Jahre unseres Jahrhunderts ein stetiges Anwachsen der Flugbewegungen bzw. der Fluggast- und Frachtzahlen prognostiziert, so daß eine Erweiterung des Flughafens unumgänglich wird, um den vorhergesehenen Flugbelastungen Herr zu werden. Dies erscheint für die Flughafengesellschaft auch deshalb notwendig, da der Frankfurter Flughafen in der Bundesrepublik der größte und in Europa der drittgrößte Umschlagplatz für Passagiere und Fracht auf dem Luftwege ist. Würde die Wachstumsentwicklung nicht mitgemacht werden, bedeutete dies neben einem Einnahme- auch einen entscheidenden Prestigeverlust.

- infrastrukturelle Begründung: Aus der verkehrstechnischen Begründung folgt die hessische Landesregierung eine Argumentation, die auf die Sicherung der Arbeitsplätze im hessischen Raum und speziell im Rhein-Main-Gebiet abzielt, die bei einem Nicht-Ausbau gefährdet würden. Es wird sogar darauf hingewiesen, daß bei einem Eingehen auf die prognostizierte Wachstumsentwicklung - die sich inzwischen als falsch erwiesen hat - neue Arbeitsplätze geschaffen werden können.

Von den Gegnern der Startbahn West werden überwiegend folgende Argumente gegen den Ausbau verwendet:

- ökologische Begründung: Die Abholzung von ca. 240 ha Mischwald in einem Ballungsgebiet wie Frankfurt bedeutet eine erhebliche Störung des ökologischen Gleichgewichts, welches neben einer Verschlechterung der Luftqualität und der Absenkung des Grundwasserspiegels auch eine Zerstörung eines wichtigen Naherholungsgebiets mit z. T. seltenen Tierarten zur Folge hätte.

- ökonomische Begründung: Zurückgehende Wachstumsraten im Flugwesen lassen die hohen Investitionskosten nicht mehr auffangen, so daß Rationalisierungsmaßnahmen eingreifen und Gebührenerhöhungen im Flugwesen verordnet werden müssen, die beide zu Arbeitsplatzverlusten führen müssen, da bei letzterer Maßnahme die Attraktivität des Flughafens verloren ginge.

- verkehrstechnische Begründung: Durch die Querlage zu den bisherigen Start- und Landebahnen und ihre ausschließliche Nutzung für startende Flugzeuge erscheint die Effizienz der geplanten Startbahn äußerst ungünstig. Desweiteren dürften auch flugsicherungsrechtliche Probleme die Folge sein.

- juristische Begründung: In dem seit über zehn Jahren dauernden planungsrechtlichen Verfahren und verwaltungsgerechtlchen Auseinandersetzungen verstießen die Planer der Startbahn West eklatant gegen bestehende Rechtsvorschriften oder ließen wichtige Begutachtungsvorschriften außer acht. Die Startbahn könnte erst gebaut werden, wenn alle Rechtsvorschriften beachtet worden sind.

Wenn wir nun die von beiden Seiten vorgetragenen Argumente vergleichen, lassen sich doch einige Gemeinsamkeiten bezüglich der Urteilsstufe nach der Skalierung für die Entwicklung des moralischen Bewußtseins nach Kohlberg aufzeigen. So liegt die verkehrstechnische Begründung bei den Befürwortern und Gegnern auf der Ebene der partikulärer Interessen: Nutznießer im Falle des Ausbaus des Flughafens wären die Flughafengesellschaft und die Luftverkehrsunternehmen. Das Argument der Gegner vertritt auf den ersten Blick auch indirekt die Perspektive der genannten Gesellschaften. Erst eine ausführliche Differenzierung des Arguments könnte eine Aussage über die Reichweite desselben (z. B. Bewahrung von Leben) erwarten lassen. Eine Einordnung auf die Stufe 2 und - bei Einbezug des Prestigeverlusts des Frankfurter Flughafens - auf die Stufe Nicht-Ausbau - 3 erscheint angemessen.

Die juristische Begründung der Gegner zielt eindeutig auf die konventionelle Ebene, ist sie doch an die Einhaltung von vertraglichen Abmachungen orientiert, ohne auf systembedingte Perspektive zu verlassen; Gesetze und Verträge müssen eingehalten werden.

Schwieriger wird eine eindeutige Einordnung der Argumente aufgrund der vorliegenden und in der Öffentlichkeit propagierten Begründungen des ökonomischen Aspekts der Befürwortern und Gegnern des Baus der Startbahn West um die Erhaltung von Arbeitsplätzen. Dies deutet auf die konventionelle Ebene des moralischen Urteils, sind doch die Belange sowie das Wohlergehen der Gesellschaft im Vordergrund.

Jedoch müßte auch hier weiter differenziert werden. Die Befürwortern und Gegnern der Startbahn West bezügl. die Argumentation der Befürwortern oben entfaltete Zukunftsperspektive für die Lösung des Problems beachtet wird.

Obwohl die ökologische Begründung der Startbahn West auf eine Einordnung zur postkonventionellen Ebene zielt, müssen jedoch auch hier Einschätzungen gemacht werden. Die Bewahrung der Umwelt kann entsprechend der Stufe 5 oder sogar 6 als wichtiges Prinzip unseres gesellschaftlichen bzw. menschlichen Zusammenlebens betrachtet werden oder aber auch nur konkreter partikulärer Interessen entspringen, wenn es sich z. B. um die Erhaltung in der Nähe der Startbahn handelt, die nichts anderes als den Ausbau des Flughafens hätten, wenn er auf der anderen Seite geschähe.

Dieses kurze Abwägen der Argumentationen im Rahmen der Auseinandersetzungen um den Bau der Startbahn West am Frankfurter Flughafen hat gezeigt, wie schwierig es ist, öffentlich vorgetragene Urteile bezüglich ihrer moralischen Qualität genau einzuschätzen, ohne konkrete Nachfragen stellen und bestimmte Argumentationsstrukturen verfolgen zu können. Dies erscheint aber schon deshalb wichtig, da häufig hochstehende moralische Urteile vorgetragen werden, die aber nur einen strategischen Wert bes

Aus diesem Grund haben wir uns entschlossen, in einem Forschungsprojekt Befürworter und Gegner der Startbahn West zu interviewen. Zum einen soll durch Kohlbergs klinisches Interview eine Einschätzung der Stufe des moralischen Bewußtseins erfolgen (z. B. Heinz-Dilemma) und die Startbahn-Auseinandersetzung in ihrem Pro und Contra diskutiert werden. Dabei interessieren uns u. a. folgende Fragen: Wird der Bau der Startbahn West überhaupt als ein moralisches Problem angesehen? Welche Argumente werden dafür oder dagegen vorgebracht? Wie wird der eigene Standpunkt begründet? Wie werden die Argumente der anderen Seite wahrgenommen, eingeschätzt und verarbeitet?

Zum anderen sollen in einem narrativen Interview lebensgeschichtliche Daten erhoben werden, die Aufschluß über entscheidende Aspekte in der moralischen Sozialisation geben sollen. Wir denken dabei an wichtige Schlüsselerelebnisse, die zu einer bestimmten Einstellung geführt haben sowie an Aktivitäten und Verantwortung in politischen Organisationen. Bei den Gegnern des Baus der Startbahn interessiert uns besonders jene Gruppe von Demonstranten, die aktiv bei den Bürgerinitiativen mitmachen, d. h. vor Ort gewaltlosen Widerstand leisten und die von ihrem Status her eine 'gesicherte' Position inne haben. Denn diese gehen ja aufgrund ihres Sozialstatus - z. B. Familie und fester Beruf - in der momentanen gesellschaftlichen Situation mit hoher Arbeitslosigkeit ein hohes Risiko ein (z. B. Beamte). Wir vermuten bei diesen Leuten postkonventionelle Argumentationen, die mit einer starken Persönlichkeit einhergehen.

Diese Hypothesen entstammen im wesentlichen den schon bekannteren Studien zum Verhältnis von moralischem und politischem Bewußtsein (z. B. Fishkin/Keniston/McKinnon 1973; Haan/Smith/Block 1977) und sollen hier um den Aspekt des Sozialstatus der Probanden erweitert werden. Kritisch an den genannten Untersuchungen muß angemerkt werden, daß die Stichproben fast ausschließlich dem studentischen Milieu entstammen, während andere Bevölkerungsschichten völlig außer acht gelassen werden.

An einem Beispiel aus einem Interview sollen die besagten Hypothesen kurz verdeutlicht werden. Der Interviewpartner ist während der Zeit der harten Auseinandersetzungen um den Bau der Startbahn West (etwa ab Mitte 1981) aktiv auf Seiten der Startbahn-Gegner beteiligt gewesen. Auf dem Höhepunkt der Demonstrationen gab er seinen Beruf, eine hochdotierte Tätigkeit in der Industrie auf, um sich voll und ganz in der Bürgerinitiative engagieren zu können:

"Ich hab also gearbeitet, regelmäßig, und mein Job sah halt so aus, daß ich des öfteren auch Fliegen mußte. Das allein war schon einmal ein Widerspruch. Fast jede Woche bin ich wo hingeflogen. Und da sitzt du also in deinem Flugzeug und guckst darunter und siehst da unten das Hüttendorf. Da war ja damals noch nichts gerodet. Doch, das erste Stück war schon gerodet, das erste Hektar. Du kannst sogar das Hüttendorf sehen aus dem

Flugzeug. Das ist ein komisches Gefühl, gell. S  
eins zum anderen. Durch meinen Beruf war ich soof  
jetzt, ne, da aktiv zu werden...  
Ich will versuchen zu erklären, warum das mit ei  
warum ich aufgehört habe, mit meinem Beruf. Das i  
alleinige Grund. Ich weiß nicht wie es gewesen ist.  
schon vorgenommen, schon früher mit dem Gedanken g  
das wieder sein zu lassen und weiter zu studier  
jetzt mach. Aber ausschlaggebend war doch die Si  
konkret da draußen. Vielleicht hätte man's nie gem  
so im Trott. Ich habe fünf Jahre gearbeitet, ne.  
draußen was los war, bin ich halt, hab ich halt k  
oder Urlaub genommen. Das ging alles schon irgendw  
nicht sein müssen, daß ich deswegen aufhöre."

Der Ausstieg aus dem Berufsleben beruht  
ausschließlich auf den Erfahrungen an der Star  
waren diese mit ausschlaggebend. Damit wird die  
te Haltung des Interviewten deutlich, der den Wi  
einerseits einen Beruf auszuüben, bei dem er rog  
Flugzeug benutzen muß und andererseits auf den  
gelände gegen den Ausbau des Flughafens zu kä  
seine Person aufzulösen versucht.  
Oben wurden schon die wesentlichen Argumente  
Wider des Baus der Startbahn West diskutiert un  
der Zukunftsaspekt bei der Beurteilung der  
Dimension dieser Situation betont. Dieser komm  
dem Befragten bei der Begründung seines Wide  
Ausdruck:

"Die Gründe, ja. Ich kann mir einfach eine  
vorstellen ohne Wald, praktisch nur noch aus Beton  
und so weiter bestehen soll. Und wir haben jetzt  
erreicht, auch durch andere Sachen, wie saurer Reg  
bau und alles mögliche und es sind hier schon  
erreicht, wo man praktisch sagen kann, daß ein  
Waldes überhaupt nicht mehr zu retten ist. Ja? U  
Fauna, kann man sagen, sind im Jahre 2000, ist  
einfach weg, ist ausgestorben und ist nicht mehr  
man heute hingehen würde und würde das alles abste  
Wenn heute kein Schwefeldioxyd mehr rausginge. De  
jetzt ins Laufen gekommen... und ich bin halt der  
ein Mensch nicht leben kann in so einer Welt. Es  
Zukunft mehr für die Menschheit, ne. Da sind vi  
dieser Meinung, ich glaube sogar die Mehrheit. Ich  
daß ein Mensch ein Leben ohne Wald, ohne Wiese, o  
Boden, ohne Luft und alles mögliche sich vorstellen

Die Argumentation verweist auf die Konsequenzen  
gesellschaftlicher Handlungen und bewertet diese  
auf ein lebenswertes Leben in dieser Welt. Dar  
seinem Bedeutungshorizont die gesellschaftliche  
des Problems gesprengt und auf Werte bezug ger

kommt dann  
erhindert  
unkt war,  
nicht der  
h hab mir  
elt, also  
was ich  
tion ganz  
man ist  
nd wie da  
k gemacht  
es hätte

ar nicht  
hn, doch  
nsequen-  
spruch -  
äßig das  
artbahn-  
fen - für

Für und  
vor allem  
ralischen  
auch bei  
nds zum

lt nicht  
nd Stahl  
 Stadium  
 Straßen-  
tuationen  
teil des  
Flora und  
: Viertel  
: Und wenn  
n und so.  
nozeß ist  
bezug, daß  
bt keine  
Menschen  
aub kaum,  
gesunden  
n."

stimmter  
Hinsicht  
wird in  
ichtweise  
nen, die

unabhängig von der Gesellschaft vorzustellen sind. Dies läßt  
auf eine postkonventionelle Beurteilung des Baus der  
Startbahn West schließen, welche sich beim Einführen  
konventioneller Gegenargumente, wie z. B. die Sicherung  
und der Ausbau von Arbeitsplätzen im Rhein-Main-Gebiet,  
noch näher präzisieren läßt:

"Tatsache ist, daß wohl kaum mehr neue Arbeitsplätze geschaffen  
werden. Selbst wenn das so wäre, die würden 10 000 neue  
Arbeitsplätze schaffen, gebe, ist das einfach abzulehnen, so  
was. Jedenfalls aus meiner Sicht. Irgendwie muß man abwägen  
zwischen Umweltvernichtung und Arbeitsplätzebeschaffung."

Die postkonventionelle Argumentationsweise gegen den Ausbau  
des Frankfurter Flughafens und anderen Projekten, die in  
die Natur eingreifen, ließe sich noch durch andere Stellen  
des Interviews belegen. Zum Vergleich sollen nun Antworten  
aus dem Interview herangezogen werden, die sich auf das  
Heinz-Dilemma von Kohlberg beziehen. Auf die Nachfrage,  
warum Heinz das Leben seiner Frau retten soll, antwortet  
der Interviewte:

"Ja, eben um seine Frau zu retten, egal ob das jetzt seine Frau  
wäre oder eine andere Person, zu der er irgendwie bezug hat.  
...wenn das ein Bekannter oder selbst wenn das ein Mensch wär,  
zu dem ich kein größeren Bezug hätte, würde ich ihm helfen, um  
ihn am Leben zu erhalten. Das brauch nicht mal meine Frau oder  
ein naher Verwandter zu sein.  
Ich will einem Menschen helfen, damit er weiterleben kann,  
damit er gesund wird. Vielleicht weil ich selbst an meinem  
Leben hänge und das Leben halt schön finde."

Zwar deutet die Betonung des Lebens als etwas Besonderes  
schon auf eine postkonventionelle Argumentation hin, aber  
erst durch weiteres Nachfragen, erscheint der Kern des  
moralischen Niveaus:

"Vielleicht kann ich mal von mir ausgehen. Ich will leben und  
ich gehe davon aus, daß jeder andere auch leben will. Und wenn  
ich jemand diese Hilfe hier unterlasse, also ich gehe nicht in  
die Apotheke rein oder ich klau das Medikament, würde ich mich,  
würde ich auch irgendwie in Konflikt kommen. Weil ich irgendwie  
nicht alles getan hätte, um irgendjemand zu helfen, am Leben zu  
bleiben oder wieder gesund zu werden...  
...jemanden, wie gesagt, zu helfen oder zu retten. Daß sie  
wieder gesund wird, um auf das Beispiel zu kommen. Damit er  
weiter leben kann. Was das Leben halt ausmacht oder so. ...  
Jedenfalls sehe ich da ein Gut drin, einfach, in dem Leben, das  
ich als höher setzte als alle möglichen Gesetze oder Richtli-  
nien, Normen oder was es so gibt.  
In dem Fall ist es ein Leben, das man rettet, ne, oder ein  
höheres Gut, irgend ein Wert oder so, dem man irgendwie hilft,  
rettet oder sonst irgend etwas."

...dahinter steht ja auch mehr zu erhalten. Also irg etwas zu verteidigen, zu schützen, was ich höher einschätze für das ich auch bereit bin, Straftaten zu begehen, bis einem gewissen Maß halt."

Diese kurzen Ausschnitte aus einem Interview geben einen Einblick in die Argumentationsweise jener Personengruppe, die im Mittelpunkt des beschriebenen Projekts stehen. Es wurde deutlich gemacht, daß in der Auseinandersetzung um die Startbahn West von Gegnern das gleiche Argumentationsniveau benutzt wird, welches das allgemeine moralische Bewußtsein kennzeichnet. Die besagte Hypothese über die Verwendung postkonventioneller Begründungen von jenen politisch Aktiven, die aufgrund ihrer sozialstrukturellen Einbindung ein hohes Risiko aufgrund ihrer politischen Aktivitäten eingehen, soll noch an weiteren Fällen überprüft werden. Könnte man die ersten, an dem oben beschriebenen Fall aufgezeigten Ergebnisse verallgemeinern, so wäre das häufig von Politikern in Diskussionen um Bürgerinitiativen oder außerparlamentarischer Opposition vorgebrachte Argument, daß hier nur Chaoten am Werk seien, seine Wirkung verlieren.

#### Literatur:

- (1) Fishkin, J./Keniston, K./McKinnon, C.: Moral reasoning and political ideology, in: Journal of Personality and Social Psychology, 27 (1973), S.109-119
- (2) Haan, N./Smith, B./Block, J.: Moralische Argumentationsstrukturen junger Erwachsener. Politisches Verhalten, Familiendaten und Persönlichkeitsentwicklung, in: Döbert, R. u. a. (Hrsg.): Entwicklung des Ichs, Köln 1977, S.255-270
- (3) Habermas, J.: Legitimationsprobleme im Spätkapitalismus, Frankfurt 1973
- (4) Spaemann, R.: Technische Eingriffe in die Natur als Problem der politischen Ethik, in: Birnbacher, D. (Hrsg.): Ökologie und Ethik, Stuttgart 1980, S. 206