

Sozialmonitoring

Flughafen Frankfurt und Region

Modulbericht 6
August 2020

Modulbericht 6

Autorinnen und Autoren

Peter Bartelheimer

Florian Bernardt

Jutta Henke

Herbert Oberbeck

Jürgen Kädtler

Michael Schumann

Anja Sonnenburg

Unter Mitarbeit von

Volker Baethge-Kinsky

Knut Tullius



Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung (GWS)

Heinrichstraße 30

D-49080 Osnabrück

Tel. +49 541 40933-100

Fax +49 541 40933-110

www.gws-os.com

Stellvertretende Projektleitung: Dr. Marc Ingo Wolter



Soziologisches Forschungsinstitut Göttingen
an der Georg-August-Universität

Soziologisches Forschungsinstitut Göttingen (SOFI)

an der Georg-August-Universität

Friedländer Weg 31

D-37085 Göttingen

Tel. +49 551 52205-0

Fax +49 551 5220588

www.sofi-goettingen.de

Projektleitung: 12/2016-08/2019: Dr. Peter Bartelheimer. Ab 09/2019: Prof. Dr. Jürgen Kädtler,
Dr. Martin Kuhlmann, Prof. Dr. Herbert Oberbeck, Prof. Dr. Berthold Vogel

Göttingen, Osnabrück, 22.12.2020

Inhalt

Verzeichnis der Abbildungen.....	7
Verzeichnis der Tabellen.....	8
Verzeichnis der Übersichten.....	9
Verzeichnis der Abkürzungen.....	10
1 Sozialmonitoring Flughafen Frankfurt und Region: Einführung	13
1.1 Zielsetzung.....	13
1.2 Flughafen und Region: Motive und Fragestellungen für ein Sozialmonitoring	14
1.2.1 Flughafenausbau als Ausgangspunkt.....	14
1.2.2 Mediation (1998 bis 2000).....	14
1.2.3 Regionales Dialogforum (RDF) (2000 bis 2008).....	15
1.2.4 Pilotphase eines Sozialmonitorings (2006 bis 2008).....	16
1.2.5 Von der Pilotphase zur Exploration des Sozialmonitorings „Flughafen Frankfurt und Region“.....	18
1.3 Anlage der Einleitung.....	18
1.3.1 Teilfragestellungen der Exploration.....	19
1.3.2 Methodologische Überlegungen zur Analysierbarkeit von Flughafeneinflüssen.....	20
1.3.3 Abgrenzung des Monitoringgebietes und Gebietsgliederung.....	23
1.3.4 Datengrundlage.....	25
1.3.5 Methodische Vorgehensweise und Untersuchungsschritte.....	26
1.3.6 Module und Berichte	29
1.3.7 Beteiligung und Kommunikation.....	33
1.4 Abgrenzung der Exploration von den NORAH-Studien.....	33
2 Modulspezifische Einleitung.....	35
3 Methodischer Bericht.....	37
3.1 Fragestellungen.....	37
3.2 Forschungsdesign.....	38
3.2.2 Interviews und Gruppendiskussionen mit Expertinnen und Experten	40
3.2.3 Fallstudien	41
3.3 Vorbereitung und Durchführung der Erhebungen.....	43
3.3.1 Auftaktgespräche in den Untersuchungsgemeinden.....	43
3.3.2 Einzelinterviews mit Expertinnen und Experten.....	44
3.3.3 Fokusgruppen mit Stakeholdern.....	46
3.3.4 Themenzentrierte Gruppendiskussionen.....	47
3.4 Auswertung.....	49
3.5 Leitende Gesichtspunkte zur Darstellung der Ergebnisse aus den qualitativ basierten Einzelgesprächen und Gruppendiskussionen.....	51
4 Die Ergebnisse aus Gesprächsrunden mit Vertreterinnen und Vertretern von Stakeholdern und mit Expertinnen und Experten.....	52

4.1	Unveränderte, grundlegende Interessendivergenzen zwischen Flughafenprotagonisten und Flughafengegnerinnen und -gegnern.....	52
4.1.1	Die Position(en) der Bürgerinitiativen und der Wohlfahrtsverbände	52
4.1.2	Die Position(en) der Luftverkehrswirtschaft	55
4.1.3	Die Reklamation einer Mittler-Position durch Gesprächspartnerinnen und -partner aus den Länderregierungen	58
4.1.4	... und die Akteurinnen und Akteure der kommunalen Ebene.....	60
4.2	Der Flughafen und seine Bedeutung für die Entwicklung der Region Rhein-Main und den regionalen Arbeitsmarkt.....	62
4.2.1	Grundlegende Einschätzungen zur Relevanz des Flughafens	62
4.2.2	Spezifische Rekrutierungsprobleme auf einem weitgehend leergefegten Arbeitsmarkt.....	65
4.2.3	„Randbezirke“ des Arbeitsmarktes.....	67
4.3	Der Wohnungs- und Immobilienmarkt (incl. Segregation).....	69
4.3.1	Einschätzungen der Situation.....	69
4.3.2	Die Forderung nach Aufhebung der Siedlungsbeschränkungen als einer Lösungsstrategie für die Engpässe.....	75
4.4	Die Achillesferse Verkehr: Große Defizite im ÖPNV als Restriktion für weitere Wirtschaftsexpansion in der Region.....	76
4.4.1	Die Einschätzung des Status quo und der Handlungsbedarfe.....	76
4.4.2	Positive Vorzeichen für eine Verbesserung der Verkehrssituation	79
4.4.3	Normative Orientierungspunkte.....	80
4.5	Gegensätzliche kommunale Interessen, schwache Verbundstrukturen und die Hase-Igel-Konstellation im Verhältnis privater Investoren und öffentlicher Planung.....	82
4.5.1	Die Einschätzung der aktuellen, historisch gewachsenen Situation.....	82
4.5.2	Die Ohnmacht mancher Kommunen bei der Realisierung von Bauvorhaben.....	83
4.5.3	Das Streitpotenzial der Forderung nach Aufhebung der Siedlungsflächenbeschränkung	84
5	Fallstudie 1: Gewerbegebiet MainLog Gehespitz	84
5.1	Zu dieser Fallstudie.....	85
5.2	Zur Vorgehensweise.....	87
5.2.1	Gebietsauswahl.....	87
5.2.2	Begehungen des Gebiets	88
5.2.3	Die Unternehmen am Fallstudienort.....	90
5.2.4	Beschreibung des Samples: die einbezogenen Unternehmen.....	91
5.2.5	Die Interviews: Anbahnung und Ablauf.....	92
5.3	Beschreibung des Gebiets	93
5.3.1	Neu-Isenburg	93
5.3.2	Gewerbegebiet MainLog	94
5.4	Darstellung der Fallstudienbefunde.....	97
5.4.1	Standortentscheidungen und Geschäftsmodelle.....	97
5.4.2	Arbeitsplätze.....	101

5.4.3	Einzugsbereich und Pendlerwege	108
5.5	Zusammenfassung der Befunde	109
6	Fluglärm in alt und neu betroffenen Gebieten – ein Quartiersvergleich.....	112
6.1	Zu dieser Fallstudie.....	112
6.2	Zur Vorgehensweise	113
6.2.1	Gebietsauswahl	113
6.2.2	Das Erhebungsprogramm.....	117
6.2.3	Begehungen des Gebiets	117
6.2.4	Interviews mit Expertinnen und Experten.....	117
6.2.5	Interviews mit Bewohnerinnen und Bewohnern.....	118
6.2.6	Fluglärm: Von der Belastung zur Belästigung	121
6.3	Zwei Mainzer Wohngebiete	125
6.3.1	Mainz – „Schwarmstadt“ mit regionaler Wohn- und Arbeitsortfunktion.....	125
6.3.2	Lorenz-Diehl-Straße – „kleines Paradies“ in Innenstadtnähe.....	131
6.3.3	Frankenhöhe und Huxelrebenweg („halbwegs im Grünen“)	136
6.3.4	Zwei Wohngebiete mit vergleichbarem sozioökonomischem Status.....	139
6.4	Wohnortwahl	142
6.4.1	Lorenz-Diehl-Straße: „Einmal Ketteler, immer Ketteler“	142
6.4.2	Frankenhöhe – bezahlbares Haus, Fluglärm sekundär	144
6.5	Zunahme des Fluglärms – als Ereignis und als Prozess.....	146
6.5.1	Lorenz-Diehl-Straße: „Also ganz doll“ – Landebahn Nordwest als Einschnitt.....	146
6.5.2	Frankenhöhe – Belästigung „schleichend“ und „breiter gefächert“	147
6.6	Zu Lasten der Lebensqualität – Wohnen mit Fluglärm	148
6.6.1	Stufen der Belästigung im Quartiersvergleich	149
6.6.2	„Äußerst“ und „stark“ belästigt: Einzelschall im „Minutentakt“	151
6.6.3	Belästigung und gesundheitliche Folgen.....	155
6.6.4	Lärmsituationen.....	156
6.6.5	Etwas belästigt – Relativierungen und Umdeutungen.....	159
6.6.6	Gewöhnung - Quartierseffekt und „falscher Ausdruck“	162
6.6.7	„Vielleicht auch eine Altersfrage.“	164
6.6.8	Haltungen zu Flughafen und Luftverkehr	165
6.7	Bleibeentscheidungen	167
6.8	Zum Schluss.....	170
7	Neubaugebiet mit Lärmbelastung – „Walldorfer Weg“ in Mörfelden.....	172
7.1	Zu dieser Fallstudie.....	172
7.2	Zur Vorgehensweise	173
7.2.1	Gebietsauswahl	173
7.2.2	Das Erhebungsprogramm.....	175

7.2.3	Begehungen des Gebiets	175
7.2.4	Interviews mit Expertinnen und Experten.....	176
7.2.5	Interviews mit Bewohnerinnen und Bewohnern.....	176
7.2.6	Prozessmodell der Wohnungswahl – Rekonstruktion von Wohnentscheidungen	179
7.3	Beschreibung des Gebiets	181
7.3.1	Mörfelden-Walldorf: Doppelstadt ohne Mitte	181
7.3.2	Stellung zum Flughafen: Beschäftigung und Fluglärm	182
7.3.3	Mörfelden Nordwest – Verdichtung und soziale Risiken	185
7.3.4	Neubaugebiet „Walldorfer Weg“	188
7.4	Zuzug der neuen Bewohnerinnen und Bewohner in den Walldorfer Weg.....	192
7.4.1	Ein Quartier für den lokalen Bedarf.....	192
7.4.2	Zuzug in den „Walldorfer Weg“: vor allem innerstädtisch	193
7.4.3	Suche und Entscheidung – Gründe für den „Walldorfer Weg“	196
7.4.4	Wohnen neben der Startbahn 18 West	208
7.4.5	Wie verändert der „Walldorfer Weg“ das Quartier?.....	220
7.5	Wohnen ohne Überraschungseffekte – Ergebnisse der Nachbefragung.....	224
7.6	„Nachbar“ Flughafen – eine prekäre Balance.....	225
8	Resümee	228
8.1	Die Frage der Machbarkeit: qualitative Perspektive auf die Datenlage.....	229
8.1.1	Fluglärm und Sozialstruktur	229
8.1.2	Flughafenbeschäftigung – Impulse und Struktur	230
8.1.3	Flughafenbeschäftigung und Wohnverhältnisse.....	232
8.1.4	Verkehr und Beschäftigungsoptionen.....	233
8.1.5	Qualitative Forschung im regionalen Sozialmonitoring: konzeptionelle Schlussfolgerungen.....	234
8.2	Flughafenbezogenes Sozialmonitoring: die Sinnfrage.....	235
8.3	Sozialmonitoring und Legitimität: Welche Realität zählt?.....	237
	Literatur.....	240

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1:	Indexierte Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Branche „Verkehr und Lagerei“) in Neu-Isenburg, dem Landkreis Offenbach und dem engeren Monitoring-Gebiet 2007–2016 in Prozent.....	88
Abbildung 2:	Gewerbegebiet MainLog in Neu-Isenburg, Satellitenbild	89
Abbildung 3:	Gewerbegebiet MainLog in Neu-Isenburg unter der Fluglärmkontur (2016)	90
Abbildung 4:	Gewerbegebiet MainLog (im Zentrum) in Neu-Isenburg mit Umgebung, Satellitenansicht	95
Abbildung 5:	Lage des Gewerbegebiets MainLog im engeren Monitoring-Gebiet.....	96
Abbildung 6:	Gewerbegebiet MainLog an der Gehespitz in Neu-Isenburg mit eingezeichnetem S-Bahnhof und geplantem Verlauf der Regionaltangente West (RTW).....	97
Abbildung 7:	Statistisches Teilgebiet Lorenz-Diehl-Straße, Mainz	115
Abbildung 8:	Statistisches Teilgebiet Huxelrebenweg, Mainz.....	116
Abbildung 9:	Mainzer Stadtteile unter der Fluglärmkontur von 50 dB(A) (2016)	127
Abbildung 10:	Lorenz-Diehl-Straße (Bildmitte) mit Volkspark, Satellitenansicht	132
Abbildung 11:	Mainz Frankenhöhe, Satellitenansicht	137
Abbildung 12:	Luftaufnahme des Neubaugebiets "Walldorfer Weg" (Mitte links) und Mörfelden Nordwest	175
Abbildung 13:	Fluglärm in Mörfelden-Walldorf: Tag-Schutzzonen 1 und 2; Nacht-Schutzzone.....	184
Abbildung 14:	Fluglärm in Mörfelden Nordwest: Tag-Schutzzonen 1 und 2; Nacht-Schutzzone.....	186
Abbildung 15:	Neubaugebiet Walldorfer Weg. Auszug aus dem Bebauungsplan Nr. 49 der Stadt Mörfelden-Walldorf	189
Abbildung 16:	Fluglärm am "Walldorfer Weg": Tag-Schutzzonen 1 und 2; Nacht-Schutzzone.....	190

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1:	Umfang der Erhebungen im qualitativen Vertiefungsmodul 6.....	43
Tabelle 2:	Überblick über die Fallstudienbetriebe und die durchgeführten Befragungen.....	92
Tabelle 3:	Anzahl Fluglärmbeschwerden und Zahl der Beschwerdeführer (in Klammern), 2010–2017, Stadt Mainz und PLZ-Bezirke 55129 und 55131	117

Verzeichnis der Übersichten

Übersicht 1:	Untersuchungsgegenstände der Module im Überblick.....	20
Übersicht 2:	Dimensionen räumlich ungleicher sozioökonomischer Entwicklung	27
Übersicht 3:	Fallstudie 2 – Sample der befragten Bewohnerinnen und Bewohner: Lorenz-Diehl Straße	119
Übersicht 4:	Fallstudie 2 – Sample der befragten Bewohnerinnen und Bewohner: Frankenhöhe.....	120
Übersicht 5:	Belästigungsstufen und Gewöhnung an Fluglärm im Quartiersvergleich.....	150
Übersicht 6:	Fallstudie 3 „Walldorfer Weg“: Sample der befragten Bewohnerinnen und Bewohner (Status bei der Erstbefragung).....	178

Verzeichnis der Abkürzungen

3D	dreidimensional
ABG	Aktienbaugesellschaft für kleine Wohnungen; ABG Frankfurt Holding
AG	Aktiengesellschaft
AG	Arbeitsgruppe
AWO	Arbeiterwohlfahrt
BASF	BASF SE, Ludwigshafen (früher: Badische Anilin- und Soda-Fabrik)
BBi	Bündnis der Bürgerinitiativen
Bew	Bewohnerin/Bewohner
BI	Bürgerinitiative
BR	Betriebsrichtung
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
bzw.	beziehungsweise
CATI	Computer Assisted Telephone Interview
CERN	Conseil Européen pour la Recherche Nucléaire (Europäische Organisation für Kernforschung)
CDU	Christlich Demokratische Union Deutschlands
DB	Deutsche Bahn
dB(A)	Dezibel, Bewertungsfilter AA
DFS	Deutsche Flugsicherung
d. h.	das heißt
DHL	DHL International GmbH
ebd.	ebenda
eG	eingetragene Genossenschaft
ESA	European Space Agency
ESOC	European Space Operation Centre
etc.	et cetera
EW	Einwohnerin/Einwohner
EU	Europäische Union
e. V.	eingetragener Verein
Exp	Expertin/Experte
Fa.	Firma
FAG	Flughafen Frankfurt/Main Aktiengesellschaft
FDP	Freie Demokratische Partei
FFR	Forum Flughafen und Region
FluLärmG	Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm
GD	Gruppendiskussion
GSI	Helmholtzzentrum für Schwerionenforschung GmbH
GemO	Gemeindeordnung
ggf.	gegebenenfalls
GIS	Geographische Informationssysteme

GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
ha	Hektar
HEGISS	Hessische Gemeinschaftsinitiative Soziale Stadt
Hg.	Herausgeber/Herausgabe
HH	Haushalte
HMWEVL	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
HWoFG	Hessisches Wohnraumförderungsgesetz
IAB	Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung
ICBEN	International Commission on Biological Effects of Noise
IHK	Industrie- und Handelskammer
Inc.	Incorporated
inkl.	einschließlich
ISEK	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
ISO	Internationale Organisation für Normung
IT	Informationstechnologie
Kita	Kindertagesstätte
LAeq	Energieäquivalenter Dauerschallpegel (auch: Leq)
LAG	Landesarbeitsgemeinschaft
LG	LG Electronics Inc. (von: LuckyGoldstar)
Lkw	Lastkraftwagen
m ²	Quadratmeter
MP	Ministerpräsident
NORAH	Noise-Related Annoyance, Cognition, and Health (Lärmstudie, 2011 bis 2015)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
PLZ	Postleitzahl
qm	Quadratmeter
RegLastG	Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich
RTW	Regionaltangente West
SAP	SAP SE (gegründet als: Systemanalyse und Programmentwicklung GbR)
SE	Europäische Aktiengesellschaft
SGB II	Sozialgesetzbuch Zweites Buch – Grundsicherung für Arbeitssuchende
SGB XII	Sozialgesetzbuch Zwölftes Buch – Sozialhilfe
sog.	sogenannt
SPD	Sozialdemokratische Partei Deutschlands
TU	Technische Universität
TVöD	Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst
u. a.	unter anderem
UNH	Umwelt- und Nachbarschaftshaus
USA	Vereinigte Staaten von Nordamerika
u. v. a. m.	und viele andere mehr

Ver.di	Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
vgl.	vergleiche
VIAS	VIAS Rail GmbH
WG	Wohngemeinschaft
WoFG	Wohnraumförderungsgesetz
z. B.	zum Beispiel
ZRM	Initiative Zukunft Rhein-Main
z. Tl.	zum Teil
ZÜP	Zuverlässigkeitsüberprüfung

Editorische Notiz

Bei der Bezugnahme auf Interviews wie auf anderweitige Quellen gelten die folgenden Regeln: Doppelte Anführungszeichen („“) kennzeichnen immer ein wörtliches Zitat. Der Schrägstrich (/) markiert einen Gesprächsabbruch im Original. Versalien markieren stark betonte Stellen im Original.

1 Sozialmonitoring Flughafen Frankfurt und Region: Einführung

Editorische Vorbemerkung

Allen Modulberichten wurde im Rahmen der Explorationsstudie für ein flughafenbezogenes Sozialmonitoring die separat erstellte „Einführung“ zum Gesamtvorhaben jeweils als Kapitel 1 vorangestellt. Dies geschieht auch hier im Modulbericht 6. Verantwortlich für diese „Einführung“ zeichnen das Projektleitungsteam im SOFI und in der GWS (s. S. 2). Letzte Abstimmungen dieser „Einführung“ erfolgten zwischen SOFI/GWS und dem UNH im Mai und im November 2020 sowie im Juni 2022. Wir haben den Text dort nochmals leicht verändert, wo von Inhalten des inzwischen entfallenen Moduls 7 die Rede war, mit Ausnahme der Begründung für den Verzicht auf Modul 7.

1.1 Zielsetzung

Wie entwickeln sich Städte und Gemeinden der Region Rhein-Main in sozialer und ökonomischer Hinsicht, und welche Rolle spielt der Flughafen Frankfurt bzw. der mit ihm verbundene Luftverkehr für diese Entwicklungen? Um diese Fragen besser beantworten zu können, erwägt das Umwelt- und Nachbarschaftshaus Kelsterbach (UNH) die Einrichtung eines flughafenbezogenen Sozialmonitorings. Es würde das Fluglärmmonitoring ergänzen, welches das UNH seit seiner Einrichtung im Jahr 2009 betreibt. Ein Sozialmonitoring würde frühzeitig auf Veränderungen der Sozial- und Wirtschaftsstruktur in der Region hinweisen, die mit der Entwicklung des Flughafens Frankfurt zusammenhängen könnten. Es könnte im Sinne eines „Frühwarnsystems“ kurzfristig auf politische Interventionsbedarfe oder auch auf die Notwendigkeit tieferer Analysen beobachteter Entwicklungen hinweisen.

An einer Exploration für ein solches Monitoring arbeiteten im Auftrag des UNH seit Dezember 2016 das Soziologische Forschungsinstitut Göttingen (SOFI) und die Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforchung (GWS mbH) Osnabrück¹. Die Untersuchung sollte klären, wie „die mit der Luftverkehrsanbindung verknüpften positiven wie negativen Auswirkungen im Umland des Flughafens“ (FFR/UNH 2016 a: 2) beobachtet werden können, und sie soll die konzeptionelle und empirische Entscheidungsgrundlage für die Einrichtung eines Sozialmonitorings schaffen.

Der Auftrag für diese Untersuchung sieht vor, die (soziodemografische und sozioökonomische) Situation der einbezogenen Kommunen und ihre kleinräumigen Teilgebiete quantitativ „möglichst breit und differenziert“ zu erfassen. Mit Indikatoren auf lokaler Ebene sollen sich „insbesondere die Auswirkungen der Luftverkehrsanbindung abbilden lassen“, und sie sollen „Typisierungen von Kommunen durch multivariate Verfahren“ ermöglichen“ (ebd.). So können charakteristische Konstellationen einer Reihe von Merkmalen identifiziert und mit Flughafeneinflüssen in Beziehung gesetzt werden, die für die Kommunen bzw. Teilgebiete in der Region charakteristisch sind. Z. B. können typische Eigenschaften lärmbelasteter Kommunen und ihrer Teilgebiete identifiziert werden, ebenso kann beschrieben werden, wo positive Beschäftigungseffekte des Flughafens wirken. Dabei ist es das Ziel, die unterschiedlichen Einflüsse des Flughafens konzeptionell und empirisch so weit wie möglich von anderweitigen Einflüssen auf die Entwicklung der Kommunen und Teilgebiete zu differenzieren.

¹ Bei den ökonometrischen Analysen werden die beiden Institute vom Fachbereich Wirtschaft der Hochschule Bochum unterstützt.

Ferner sollen auf der Grundlage der Typisierung Kommunen bzw. Teilgebiete ausgewählt werden, für die dann im Rahmen des Projekts „vertiefende sozialräumliche Analysen durchgeführt“ werden (ebd.: 3). Eine abschließende Bewertung und Empfehlungen der durchführenden Institute sollen dem Forum Flughafen und Region und den teilnehmenden Kommunen eine informierte Entscheidung über Aufgabenstellung, thematische Reichweite und Gebietsabgrenzung eines künftigen Sozialmonitorings zum Flughafen Frankfurt und zur Region ermöglichen.

Diese Einführung stellt zunächst in Abschnitt 2 dar, unter welchen Fragestellungen bisher in der Region ein Sozialmonitoring zum Flughafen Frankfurt am Main diskutiert wurde, welche Vorarbeiten dazu vorliegen und wie die Ergebnisse weiter genutzt werden. Sie gibt dann (Abschnitt 3) einen Überblick über Teilfragestellungen und die methodische Vorgehensweise bei der Exploration sowie über deren einzelne Projektmodule, um den vorliegenden Bericht in das Gesamtvorhaben einzuordnen.

1.2 Flughafen und Region: Motive und Fragestellungen für ein Sozialmonitoring

1.2.1 Flughafenausbau als Ausgangspunkt

Der Wunsch und die Forderung, den Einfluss des Frankfurter Flughafens und des Luftverkehrs auf die Städte und Gemeinden in der Region zum Gegenstand eines Sozialmonitorings zu machen, entstanden in der Auseinandersetzung um eine Flughafenerweiterung nach 1997. Der vorausgegangene Ausbau des Bahnsystems, der 1984 mit der Inbetriebnahme der neuen Startbahn West abgeschlossen wurde, war gegen den Widerstand einer breiten Bürgerbewegung in der Region vollzogen worden (für eine zusammenfassende Darstellung vgl. Keber u. a. 2015 I, II). In den Jahren danach war das Wachstum des Flughafens politisch und gesellschaftlich umstritten geblieben, jedoch waren die anschließenden Ausbauschritte (Terminal 2, Konversion der Rhein-Main-Airbase zur Cargo City Süd, Fernbahnhof und „Squaire“) im Wesentlichen auf das bisherige Flughafengelände („innerhalb des Zauns“) beschränkt geblieben (Knippenberger 2011). Als 1997 die Überlegung öffentlich wurde, die Kapazität des Flughafens durch eine neue Landebahn außerhalb des bisherigen Areals zu erweitern, drohte ein neuer regionaler Großkonflikt. Das Land Hessen initiierte daher zunächst ein Mediationsverfahren (1998 bis 2000) und anschließend ein Regionales Dialogforum (2000 bis 2008), das die Planung der Kapazitätserweiterung und der künftigen Landebahn Nordwest begleitete. Der Auftrag zu einem Sozialmonitoring entstand in diesen Verfahren, die eine Verständigung durch Dialog, Beteiligung und transparente Kommunikation versprachen (Geis 2004; Wörner 2010; kritisch Treber 2013).

1.2.2 Mediation (1998 bis 2000)

Der Bericht zum Abschluss des Mediationsverfahrens im Jahr 2000 ging davon aus, dass der Flughafen die räumliche Entwicklung der Städte und Gemeinden beeinflusse: „In den Gemeinden der Region treffen sich die positiven wie die negativen Effekte des Flughafens. Hier entstehen Gewerbegebiete und werden Arbeitsplätze geschaffen – hier werden Wohngebiete überflogen und Naherholungs- und Waldgebiete beeinträchtigt.“ Und der Fluglärm begrenze die zukünftige räumliche Entwicklung der betroffenen Kommunen, etwa die Ausweisung von Neubaugebieten (Mediationsgruppe 2000 a: 61). Doch während sich der Arbeitskreis Ökonomie der Mediation bei der quantitativen Abschätzung der Einkommens- und Beschäftigungseffekte auf eine Arbeitsstättenerhebung auf dem Flughafengelände und auf ökonometrische Gutachten stützen konnte, formulierte die Arbeitsgruppe Siedlung und Soziales im

Arbeitskreis Ökologie, Gesundheit und Soziales zu den angesprochenen sozialen Effekten auf der Grundlage einer Expertenanhörung vor allem Fragen und Annahmen:

- „Verursacht Lärm Umzüge?“ Ob es zu Wegzügen wegen Fluglärms komme, hänge „vom Alter der Bewohner, von der Struktur der Haushalte und vor allem auch von den Eigentumsverhältnissen ab“. Die Lage sei nur ein Faktor für die Wohnortwahl, und Lärm könne sich „nur dann auswirken, wenn die Wohnungsmärkte ausgeglichen sind, sowie bei Beziehern höherer Einkommen und nicht (abhängig) Erwerbstätigen“. (Ebd.: 65 f.)
- „Sinken Mietpreise?“ Diese Vermutung habe sich „nicht untermauern lassen“, auch wenn Lärm in den Faktor ‚Lage der Mietwohnung‘ eingehe. (Ebd.: 66, 94 f.)
- „‚Verslumen‘ die Gebiete unter den Flugschneisen?“ „Fluglärminduzierte Segregation“ sei „bisher nicht ausreichend untersucht“ und habe „im zeitlichen Verlauf der Mediation auch nicht nachgewiesen werden“ können. Dass betroffene Stadtrandlagen „mit überdurchschnittlich vielen Eigenheimen bebaut“ seien, lasse „zwar Umschichtungen, aber zumindest mittelfristig keine ‚Verslumung‘ erwarten“. (Ebd.: 66)
- „Sind soziale Schichten unterschiedlich von Fluglärm betroffen?“ (Ebd.: 66 f.) „Alte und einkommensschwache Haushalte“ seien weniger mobil und hielten eher an vorhandenem Wohneigentum fest, während „so genannte ‚elastische Haushalte‘“, etwa „junge Familien mit höherem Einkommen“, auf negative Veränderungen reagieren könnten. „Um einer Veränderung der Bevölkerungsstruktur auf überwiegend alte und einkommensschwache Haushalte entgegenzuwirken, empfiehlt die Mediationsgruppe vorsorgliche Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur des Wohnumfeldes.“ (Ebd.: 66 f.)
- „Im Vergleich zu anderen von der Mediationsgruppe behandelten Fragen“ stellte der Bericht „bei den sozialen Wirkungen des Fluglärms besonders große Wissenslücken“ fest. „Daher sollten mittels eines regionalspezifischen Untersuchungsprogramms in mehreren Schritten die folgenden Fragen untersucht werden:
 - Führt Fluglärm zu einer Veränderung der Sozialstrukturen?
 - Welche Auswirkungen hat Fluglärm auf das Sozialverhalten der Menschen?
 - Welcher Zusammenhang besteht zwischen der individuellen Entscheidung (Wegzug) und der Veränderung der Siedlungs- und Sozialstruktur?“ (Ebd.: 67)

1.2.3 Regionales Dialogforum (RDF) (2000 bis 2008)

Das Regionale Dialogforum (RDF), das von 2000 bis 2008 das Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren zum Flughafenbau begleitete, verfolgte diese Fragestellungen weiter. Für die fachliche Grundlagenarbeit wurden fünf Projektteams eingerichtet und fünf Themen festgelegt (zur Arbeitsweise des RDF Wörner 2010: 35 ff.). Ein „Themenstrang“ des Fachthemas 5 – Soziale und wirtschaftliche Fragen – war der Entwicklung der Sozialstruktur und einem darauf bezogenen Sozialmonitoring gewidmet. „Anlass war die Befürchtung bzw. Beobachtung von Gemeinden, dass sich die Sozialstruktur vor allen Dingen wegen der Lärmbelastung durch Zu- und vor allem Wegzüge in verlärmten Gebieten negativ verändert.“ (Wörner 2010: 117)

Im Herbst 2002 diskutierten die Projektteams Langfristperspektiven sowie Ökologie und Gesundheit des RDF Ergebnisse erster Auswertungen zu diesem Themenstrang. Die vorgestellte Arbeit (Langhagen-Rohrbach 2002) verglich für das Rhein-Main-Gebiet in der Abgrenzung des Regionalatlas Rhein-Main (KSR 2000) und für 17 Kommunen mit Siedlungsflächen innerhalb des Lärmschutzbereichs des Flughafens Daten zur soziodemografischen, wirtschaftlichen und fiskalischen Entwicklung. Für die verwendeten Indikatoren der amtlichen Statistik zeigte sich „kein unmittelbarer Einfluss des Flughafens Frankfurt auf die soziale und ökonomische Entwicklung“, d. h. in der beobachteten Regionalstruktur wiesen die von

Fluglärm betroffenen Städte und Gemeinden keine einheitliche Entwicklungstendenz auf, die sie von anderen Kommunen des gleichen Typs unterschieden hätte (ebd.: 67, 69). Dies könne „bedeuten, dass es einen entsprechenden Zusammenhang tatsächlich nicht gibt, oder aber, dass er sich mit den bislang verwendeten Methoden nicht nachweisen lässt“ (ebd.: 67). Um eine mögliche „wechselseitige Beeinflussung der Gemeindeentwicklung und der Entwicklung des Flughafens“ weiter zu untersuchen, empfahl die Arbeit eigene Erhebungen: einerseits kleinräumige Datenaufbereitungen in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen, und andererseits die Befragung der Bevölkerung und der Unternehmen zu Wandermotiven (ebd.: 69).

Nach einem Hearing mit Expertinnen und Experten für Stadtentwicklung, Sozialstruktur und Stadtsoziologie im Jahr 2004 verabredete das RDF, „die Machbarkeit eines Sozialmonitorings in einer Pilotphase zu prüfen“ (Wörner 2010: 118). In der Diskussion im RDF war der Rahmen für die möglichen raumstrukturellen Wirkungen des Flughafens zwar weit gesteckt: Stichworte reichten von Flächennutzung über Infrastruktur, Wohnungsmarkt, Wirtschaftsstruktur bis zu sozialem Wandel und Lebensqualität (vgl. ebd.: 117). Dabei wurden aber Fluglärm und Beschäftigung als die zentralen Einflussgrößen des Flughafens gesehen, und Zu- und Abwanderung als der entscheidende Mechanismus, der die Wirkungen dieser Einflüsse auf die verschiedenen Dimensionen der Raumstruktur vermittelte. Das Sozialmonitoring sollte zum einen „Kontextindikatoren“ zur Sozial- und Wirtschaftsstruktur erheben, zum anderen Zu- und Abwanderungen als einen der zentralen „Frühindikatoren“ für die Veränderung der Sozialstruktur (ebd.).

Die Arbeit des RDF endete 2008 mit der Empfehlung, den Dialog in der Flughafenregion fortzusetzen (Wörner 2010: 152). In einer „Gemeinsamen Erklärung“ (Fraport AG u. a. 2007) sprachen sich die Luftverkehrswirtschaft, das Land Hessen und das RDF für die Einrichtung eines Forums Flughafen und Region (FFR) und eines Umwelthauses in neutraler Trägerschaft aus. Das Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH), dessen Gründung die Hessische Landesregierung im Juni 2008 beschloss, sollte als „Dialog- und Monitoring-Zentrum“ Träger von Monitoring-Verfahren sowohl zum Fluglärm als auch zu den Auswirkungen des Flughafens auf Umwelt und Sozialstruktur werden (vgl. Gemeinnützige Umwelthaus GmbH 2008).

1.2.4 Pilotphase eines Sozialmonitorings (2006 bis 2008)

Die im RDF konzipierte Pilotphase begann im Herbst 2006 und wurde im Herbst 2008 abgeschlossen (Endbericht: Cischinsky u. a. 2008). In die Pilotierung waren die Großstädte Darmstadt, Offenbach und Mainz sowie die kreisangehörigen Städte Kelsterbach, Raunheim und Flörsheim einbezogen. Die Pilotkommunen wurden von den Instituten Wohnen und Umwelt (IWU) und Infrastruktur & Umwelt (IU), beide Darmstadt, und Prof. Dr. Häußermann, Humboldt-Universität Berlin, wissenschaftlich begleitet. Der Auftrag war es, „möglichst frühzeitig Veränderungen der Sozial- und Wirtschaftsstruktur (zu) erkennen, die mit der Entwicklung des Flughafens zusammenhängen könnten, um

- negative Veränderungen zu minimieren bzw. diesen durch entsprechende Maßnahmen entgegenwirken zu können und
- positive Veränderungen (auch mit Maßnahmen) zu fördern, in der Kommunikation nutzbar zu machen (Standortmarketing) und auf Übertragbarkeit zu prüfen“ (Leistungsbeschreibung, nach Langhagen-Rohrbach u. a. 2008).

Im ersten Baustein der Pilotphase wurden für die teilnehmenden Kommunen demografische Grunddaten, Wirtschaftsstrukturdaten und Sozialindikatoren erhoben. Den Ausgangspunkt hierfür bildete ein Indikatorenvorschlag des RDF, der im Projektverlauf angepasst wurde. „Methodisches Neuland“ (ebd.: 138)

beschritt das Projekt zum damaligen Zeitpunkt mit der Ableitung des Migrationshintergrunds aus den Meldedaten der Pilotkommunen. Ausgewählte Merkmale (Anteile der Bevölkerung mit Migrationshintergrund, Wanderungssalden, Übergänge auf weiterführende Schulen) wurden für die beteiligten Kommunen innerstädtisch nach Lärmbelastungsklassen differenziert; dazu wurden Teilräume sehr grob mit Fluglärmisophonen verschnitten. Die Kontextindikatoren interpretierte der Schlussbericht nur vorsichtig. Für die drei nach Fluglärmklassen differenzierten Indikatoren zeigten sich keine linearen Zusammenhänge mit der Lärmbelastung. So gebe es bisher „keinen Hinweis darauf, dass zunehmende Lärmbelastung zur Meidung der davon betroffenen Gebiete führt“. Außer in Offenbach waren die Wanderungssalden in den Gebieten mit höherer Lärmbelastung positiv; in Kelsterbach, Flörsheim und Mainz galt dies insbesondere für die Zugewanderten und ihre Familien, in Offenbach dagegen nur für die Bevölkerung ohne Migrationshintergrund. Für Kausalzusammenhänge, so die Schlussfolgerung, müsse die indikatorgestützte Beobachtung „sinnvoll durch Befragungen ergänzt werden“ (ebd.: 47).

Den zweiten Baustein bildete daher eine Repräsentativbefragung zu Wanderungsmotiven zu- und weggezogener Haushalte, die es auch ermöglichte, die Bevölkerungsbewegungen nach soziodemografischen Merkmalen zu differenzieren. Für die weggezogenen Haushalte war Fluglärm selten das wichtigste und damit auch selten das ausschlaggebende Wanderungsmotiv. Zwar gewinnt der Fluglärm mit stärkerer Belastung des Wohnstandorts für die tatsächliche Zuzugsentscheidung an Bedeutung, doch bezeichneten selbst in stark belasteten Wohngebieten drei Viertel der Zugezogenen diesen nicht als entscheidungsrelevant. Die gute Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes erwies sich als der deutlich wichtigere Zuzugsgrund. Häufiger wurde Fluglärm als ausschlaggebendes Motiv für Umzugsbereitschaft, also für einen möglichen künftigen Wegzug genannt (ebd.: 128 f.). Der Sozialstrukturvergleich zwischen Zu- und Weggezogenen zeigte für Personen mit Migrationshintergrund, geringer Qualifizierte und Arbeiter „fluglärmkorrelierte“ Unterschiede, die aber „nicht besonders stark ausgeprägt waren“ und in Darmstadt und Mainz durch Bildungszuwanderung überlagert wurden (Cischinsky u. a. 2008: 120).

Der Endbericht der wissenschaftlichen Begleitung empfahl, beide Bausteine des Sozialmonitorings zu verstetigen. Für 22 Kommunen, die innerhalb einer Fluglärmkontur von mindestens 55 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts lagen, sollten 12 Indikatoren weiter erhoben werden, als Vergleichsraum sollte der Regierungsbezirk Darmstadt dienen (ebd.: 136 f.). Zur Machbarkeit stellte der Endbericht fest, bei der Erhebung der Indikatoren seien die kleineren, kreisangehörigen Kommunen trotz Unterstützung durch die Großstädte an Kapazitätsgrenzen geraten, weshalb für die Zukunft eine zentralisierte Datengewinnung und Auswertung empfohlen wurde (ebd.: 46, 137). Die Wanderungsmotivbefragung solle in zweijährigen Abständen schriftlich-postalisch bzw. online wiederholt werden (ebd.: 143 f.).

Der Bericht der Qualitätssicherung zur Pilotphase hielt zusammenfassend fest, Fluglärm sei sowohl für die Sozialstruktur von Quartieren als auch für Umzugsentscheidungen ein Einflussfaktor unter anderen. Wegen der „Komplexität der Ergebnisse“ und der „beinahe zahllosen Interpretations- und (Schein-) Korrelationsmöglichkeiten“ bedürfe es „der sachkundigen und vorsichtigen Interpretation von Daten und Ergebnissen auch bei einer eventuellen Hauptphase“ (Langhagen-Rohrbach u. a. 2008: 9, 11). An die Stelle von „Momentaufnahmen“ zu den Indikatoren sollten Zeitreihen treten, und die Daten zur wirtschaftlichen Situation der Bevölkerung seien durch Daten zur Wirtschaftsstruktur der Kommunen zu ergänzen. Die Qualitätssicherung schlug vor, Kommunen schrittweise in das Sozialmonitoring zu integrieren. Zu klären sei, wo die zentrale Instanz für eine künftige Dauerbeobachtung geschaffen werden sollte, ob das Sozialmonitoring auch durch Dritte genutzt werden könne und ob verschiedene Monitoringsysteme langfristig zu einem „umfassenden Regionalmonitoring“ zusammengeführt werden könnten (ebd.: 13 ff.).

1.2.5 Von der Pilotphase zur Exploration des Sozialmonitorings „Flughafen Frankfurt und Region“

Das Umwelt- und Nachbarschaftshaus hat mit einem regionalen Workshop im Februar 2016 (FFR/UNH 2016) und mit dem Auftrag an SOFI und GWS zu der hier vorgestellten Exploration weitere Vorarbeiten für ein Sozialmonitoring „Flughafen Frankfurt und Region“ aufgenommen. Die Exploration verfolgt die Aufgabenstellung weiter, die regionale Akteur*innen in der Mediation und im Regionalen Dialogforum bis 2008 formulierten: die weitergehende Klärung der Frage, wie Flughafenbetrieb und Fluglärmbelastung die ökonomische Entwicklung und die Siedlungs- und Sozialstruktur der Kommunen in der Region beeinflussen und wie dies mittels eines Sozialmonitorings beobachtet werden kann.

Eine zentrale Herausforderung bleibt die Tatsache, dass Flughafeneinflüsse in der Region neben einer Vielzahl anderer Faktoren wirken, und dass sich diese Wirkungen in den beobachteten Gebietsmerkmalen überlagern. In den Vorarbeiten des RDF hatte es sich bereits als schwierig erwiesen, auf der aggregierten Ebene von Kommunen und Teilgebieten mittels raumbezogener Indikatoren positive oder negative Wirkungen des Flughafens auszumachen. Mit Blick auf wesentliche Kontextbedingungen, allen voran der anhaltende Zuzug in die Region und der daraus resultierende Druck auf den Wohnungsmarkt, aber auch das starke Beschäftigungswachstum, die Sonderentwicklungen an den Kapitalmärkten etc. hat während der Exploration in gesteigertem Maße eine Situation bestanden, in der der Flughafen anders – und das heißt schwächer – auf die regionale Entwicklung einwirken könnte als in anderen historischen oder zukünftigen Kontexten (z.B. mit ausgeglichenen Verhältnissen auf dem Wohnungsmarkt, realer Verzinsung von Kapitalanlagen). Es wird somit immer wieder kritisch zu diskutieren sein, ob sich Zusammenhänge, die sich in vorausgegangenen Analysen nicht zeigten, mit den in der Exploration verfügbaren und verwendeten Informationen und verbesserten Methoden nachweisen lassen und welche zusätzlichen Daten noch notwendig wären.

An die bisherigen Arbeiten anschließend widmet sich die Exploration weiter der Aufgabe, negative und positive Wirkungen des Flughafens auf die regionale Entwicklung sichtbar zu machen: negative in Form von Fluglärm, positive in Form von Beschäftigungsimpulsen des Flughafens. Es bleibt bei der Mischung von Auswertungen vorliegenden oder ermittelten Datenmaterials mit der Durchführung von qualitativ ausgerichteten Interviews unterschiedlichen Formats. Der Merkmalsraum, den die Exploration nutzt, umfasst weiterhin demografische, soziale und ökonomische Daten. Er wird allerdings gegenüber den Vorgängerstudien ergänzt, indem mit einer größeren Zahl an Indikatoren eine größere Vielfalt an Themenfeldern berücksichtigt wird. Zudem treten neue Methoden der Datenanalyse hinzu: insbesondere Zeitreihenanalyse, Drittvariablenkontrolle von Indikatoren, Typisierung von Gebieten mittels multivariater synthetisierender Verfahren und Modellierung ökonomischer Wirkungen des Flughafenbetriebs. Gegenüber den Vorgängeruntersuchungen wird, um dem wirtschaftlichen Einzugsbereich des Flughafenstandortes gerecht zu werden, die Gebietsabgrenzung der Untersuchung ausgeweitet. Zudem wird Fluglärm auf kleinräumiger Ebene untersucht, d.h. unterhalb der Gemeindeebene, erstmals systematisch mit statistischen Teilgebieten verschnitten und mit ausgewählten Sozialstrukturdaten in Beziehung gesetzt. Auf diese Neuerungen gegenüber bisherigen Untersuchungen ebenso wie auf die spezifischen Teilfragestellungen und das Vorgehen in dieser Exploration allgemein wird der folgende Abschnitt zur Anlage der Untersuchung näher eingehen.

1.3 Anlage der Einleitung

In diesem Abschnitt werden als erstes die Teilfragestellungen der quantitativen und qualitativen Untersuchungen, die in sieben Module aufgeteilt sind, vorgestellt (Abschnitt 3.1). Im Anschluss folgen grundsätzliche Überlegungen zu Möglichkeiten und Grenzen der Analyse von Flughafeneinflüssen auf die

Sozialstruktur von Kommunen und Teilgebieten in der untersuchten Region im Rahmen dieser Exploration. Im Folgenden werden die Gebietsabgrenzungen und die unterschiedlichen Raumbezüge der Exploration erläutert. Damit zusammenhängend wird ein kurzer Überblick über Datenmaterial und -quellen, aus denen für unterschiedliche räumliche Analyseebenen Kennzahlen gewonnen werden, gegeben. Die Ausführungen zu den methodischen Vorgehensweisen und Untersuchungsschritten gehen auf die Auswahl von Indikatoren, quantitative Auswertungsmethoden und komplementäre qualitative Untersuchungsmethoden ein. Dargestellt wird zudem, mit welchen Subthemen sich die unterschiedlichen Module und die entsprechenden Berichte befassen. Schließlich wird die Beteiligung unterschiedlicher Akteur*innen und ihre Einbeziehung in den Forschungsprozess im Rahmen dieser Exploration umrissen.

1.3.1 Teilfragestellungen der Exploration

Die Untersuchung teilt sich in einen quantitativ statistisch ausgelegten Part (*Module 1 bis 5*) und einen mit qualitativen Methoden vorgehenden Part (*Modul 6*). In der modularen – und sequenziell konzipierten – Projektstruktur haben die *Module 1 bis 4* die Aufgabe, mittels quantitativer Datenanalysen geeignete Kennzahlen für die Wirkungen des Flughafens auf die regionale Entwicklung zu identifizieren. Auf der Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse werden Indikatoren für die weitere datengestützte Beobachtung abgeleitet und empfohlen. Dabei bildet die ökonomische Differenzierung von Städten und Gemeinden den gemeinsamen thematischen Schwerpunkt der *Module 1 und 2*, während sich aus der Themenstruktur der *Module 3, 4 und 5* die Beobachtung unterschiedlicher Dimensionen der Sozialstruktur als gemeinsamer Fokus ergibt. Das qualitativ vorgehende Modul 6 vertieft die Erkenntnisse der Module 1 bis 5 bzw. lotet tentativ Konsequenzen des pandemiebedingten Umbruchs für Flughafen- und Regionalentwicklung wie für das darauf abstellende Sozialmonitoring aus. Dabei stellt Modul 6 zum einen auf das Wissen von Fach- und Bereichsexpertinnen und -experten, zum anderen auf Situationsdeutungen und Handlungsorientierungen von Stakeholder*innen und insbesondere Anwohnerinnen und Anwohnern ab, um Deutungsressourcen für die Interpretation des in quantitativen Daten und Indikatoren erfassten sozioökonomischen Strukturierungsgeschehens zu erschließen.

Die folgende Übersicht präsentiert die insgesamt sechs Module dieser Exploration und deren Untersuchungsgegenstand in Kurzform, bevor sie weiter unten näher vorgestellt werden. Im ursprünglichen Untersuchungsdesign waren Modul 3 „Soziodemografische und soziale Differenzierung“ und Modul 4 „Sozioökonomische Teilhabe und kommunale Finanzen“ getrennt vorgesehen. Da in diesen beiden Modulen Sozialstruktur in einem weiten Verständnis verhandelt wird, deren unterschiedliche Dimensionen in ein theoretisches Erklärungsmodell integriert werden und die methodischen Grundlagen viele Gemeinsamkeiten haben, wurden Module 3 und 4 zusammengelegt. Die Präsentation der Ergebnisse erfolgt in einem gemeinsamen Modulbericht 3/4.

Übersicht 1: Untersuchungsgegenstände der Module im Überblick

Modul	Untersuchungsgegenstand
1	Arbeitsmarktliche Verflechtung und Branchenstruktur
2	Beschäftigung, Wertschöpfung, Arbeitsstättenerhebung
3/4	(3) Sozioökonomische Teilhabe/Kommunale Finanzen und (4) Soziodemografie/Bildungsteilhabe
5	Sozioökonomische Gebietstypisierung
6	Vertiefende sozialräumliche Analysen in ausgewählten Gebieten
(7)	(Interviews mit Bewohner*innen in ausgewählten Gebieten; entfallen)
8	Synthese/Empfehlungen für das Verstetigungspaket

▲ Quelle: SOFI/GWS, eigene Darstellung

Für die quantitativ ausgerichteten Module sind folgende Fragestellungen leitend:

- Welche ökonomischen Wirkungen übt der Flughafenbetrieb direkt und indirekt auf die Beschäftigung und Wertschöpfung in der Region aus? Welche Branchen spielen hier eine besondere Rolle? Welche Arten von Arbeitsplätzen entstehen direkt am Flughafen selbst?
- Welche wirtschaftlichen Verflechtungen gilt es bei der Analyse ökonomischer Wirkungen in Hinblick auf arbeitsbedingte Pendelbewegungen innerhalb der Region zu berücksichtigen?
- Wie lassen sich annäherungsweise Effekte des Flughafenbetriebs, insbesondere beschäftigungs- und fluglärmbezogene Auswirkungen, in Hinblick auf die Entwicklung der Sozialstruktur in der untersuchten Region untersuchen? Die Sozialstruktur von Kommunen und Teilgebieten und deren Entwicklung gilt es dabei multidimensional und in Hinblick auf einen möglichen Zusammenhang mit Flughafeneffekten zu untersuchen. Ziel ist es, die Auswirkungen potenzieller Flughafeneffekte von Effekten anderer, flughafenunabhängiger Entwicklungen zu unterscheiden.
- Welches Set aus flughafen- und sozialstrukturbezogenen Indikatoren lässt sich aus konzeptionellen und methodischen Gründen und auf Basis einer ersten empirischen Überprüfung ableiten und für eine kontinuierliche Beobachtung mittels eines flughafenbezogenen Sozialmonitorings empfehlen?
- Welche sozialräumliche Struktur der Monitoring-Region zeichnet sich auf Basis der in den ausgewählten Indikatoren enthaltenen Informationen ab bzw. welche Veränderungen lassen sich beobachten? In welchem Verhältnis stehen die soziodemografischen und sozioökonomischen Merkmale und Veränderungen zu Einwirkungen von Flughafen und Luftverkehr auf die Kommunen und Teilgebiete?

Ziel des qualitativen Moduls 6 ist es, Ergebnisse der Module 1 bis 5 zu überprüfen und zu vertiefen.

1.3.2 Methodologische Überlegungen zur Analysierbarkeit von Flughafeneinflüssen

Ob sich Wirkungen des Flughafenbetriebs auf die Raumstruktur der Region beobachten lassen, hängt zunächst davon ab, inwieweit bestimmte Flughafeneinflüsse direkt und regionalisiert dargestellt werden können, inwieweit also ihr Auftreten Kommunen und Teilgebieten zugeordnet werden kann. Dies gilt

keineswegs für alle Flughafeneinflüsse: So lässt sich etwa die Umweltbelastung durch Fluglärm und Schadstoffe gebietsbezogen darstellen, der Beitrag des Luftverkehrs zur Klimaänderung dagegen ebenso wenig wie der Einfluss auf individuelle Konsum- und Mobilitätsmuster. Die Bedingung der Regionalisierung erfüllen folgende drei Dimensionen: Beschäftigung und Fluglärm sowie – etwas weniger zentral – die Erreichbarkeit des Flughafens. Die für die Untersuchung gebildeten Indikatoren erfassen also sowohl positiv bewertete Einflüsse des Luftverkehrs (Beschäftigungsimpulse, Erreichbarkeit) als auch negative (Fluglärm). Diese Einflüsse sind, wie zu zeigen sein wird, räumlich unterschiedlich und ungleich über die Region verteilt.

Den drei unterschiedenen Dimensionen von Flughafeneinflüssen steht die Sozialstruktur von Gebieten in ihren unterschiedlichen Dimensionen und in ihrer zeitlichen Entwicklung konzeptionell gegenüber. Im Anschluss an bisherige Annahmen geht die Exploration im Prinzip von *indirekten* Wirkungsmechanismen des Einflusses des Flughafens auf die Entwicklung der Sozialstruktur von Kommunen und der Teilgebiete aus. Wie in der Einleitung des Modulberichts 3/4 ausführlicher dargelegt, wird angenommen, dass solche Flughafeneffekte über die Bevölkerungsentwicklung, lokale und regionale Wohnungsmärkte und sozial selektive Fort- und Zuzüge vermittelt werden und auch andere verstärkende oder gegenläufige Einflüsse vor allem hierüber auf die variierenden Sozialstrukturen einwirken. Im Folgenden werden methodologisch kritisch die Möglichkeiten und Grenzen diskutiert, mit den derzeit verfügbaren und analysierten Aggregatdaten die Wirkung des Flughafens von den übrigen Einflüssen, die für die Entwicklung in der Region maßgeblich sind, zu differenzieren.

Gebietsmerkmale, die residenzielle Segregation² widerspiegeln, sind „analytische“ Gebietsmerkmale (Lazarsfeld/Menzel 1961; Engel 1998: 31 f.). Dies trifft auf die meisten der empfohlenen Indikatoren für die Sozialstruktur der untersuchten Kommunen und Teilgebiete zu: Solche Kennzahlen ergeben sich durch eine statistische Zusammenfassung (Aggregation) von Individualdaten der Bevölkerung im jeweiligen Gebiet. Bei der Interpretation solcher Kollektivmerkmale ist aber stets zu berücksichtigen, dass sie lediglich Mittelwerte der einbezogenen Gebiete vergleichen. Würden die zugrunde liegenden Individualdaten analysiert, könnten sich andere Verteilungen und andere statistische Beziehungen zwischen Merkmalen, wie etwa zwischen Arbeitslosigkeit und Fluglärmbelastung, ergeben als auf der Aggregatebene. Generell gelten daher für ein raumbezogenes Sozialmonitoring zwei Beschränkungen: 1) Die verfügbaren und hier analysierten statistischen Gebietsmerkmale können nicht durch Einzeldaten über die Lage oder das Verhalten von Individuen und Gruppen erklärt werden. 2) Statistische Zusammenhänge zwischen den Gebieten lassen sich nicht auf Beziehungen zwischen Individuen und Gruppen in einem Gebiet übertragen („ökologischer Fehlschluss“, vgl. Lauth u. a. 2015: 205 ff.; Engel 1998: 36). Fällt etwa in einem Gebiet eine starke Fluglärmexposition mit einer hohen Konzentration von Armutsbevölkerung zusammen, könnten es gerade die Bevölkerungsgruppen in gesicherter materieller Lage sein, die eine starke Lärmbelästigung empfinden. In der Ergebnisdarstellung wird diese Begrenzung deutlich gemacht und Schlüsse von Gebietsmittelwerten auf das Verhalten von Individuen und Gruppen werden vermieden. Denn ein raumbezogenes Sozialmonitoring ist nicht geeignet, die beobachteten Gebietsmerkmale – ‚aggregierte Outcomes‘, die durch Zusammenwirken vieler Einzeleinflüsse zustande

² Segregation wird hier als „Manifestation sozialer Ungleichheiten im Raum durch die Konzentration der Wohnstandorte einzelner Gruppen“ verstanden (Dangschat/Alisch 2012: 28).

kommen können – kausal direkt zu erklären oder eindeutig auf einen bestimmten Einflussfaktor, wie Fluglärm oder flughafenbezogene Beschäftigungsimpulse, zurückzuführen.³

Der Vergleich zwischen Gebieten zu einem Zeitpunkt und der Vergleich von Veränderungen über die Zeit ist ein Ansatz, um statistische Beziehungen zwischen Flughafeneinflüssen und anderen im Sozialmonitoring beobachteten Gebietsmerkmalen festzustellen. Für Kommunen oder Teilgebiete mit unterschiedlich starken Ausprägungen dieser Einflussgrößen wurde im Rahmen der Exploration geprüft, ob sie sich untereinander nach weiteren sozioökonomischen und soziodemografischen Merkmalen unterscheiden, also ob etwa die Bevölkerungsentwicklung in von Fluglärm belasteten Gebieten anders verläuft als in vergleichbaren anderen Gebieten. Neben Korrelationskoeffizienten wird hier zum Teil der allgemeine Gebietsdurchschnitt mit dem der unmittelbar an den Frankfurter Flughafen angrenzenden Kommunen verglichen. Solche statistischen Zusammenhänge können zweierlei bedeuten.

Ein kausaler Zusammenhang bestünde, wenn die Flughafeneinflüsse selbst bestimmenden Einfluss auf sozioökonomische Merkmale und Entwicklungen von Kommunen und Teilgebieten nähmen. Gehen bestimmte messbare Flughafeneinflüsse im Sinne von Gebietsmerkmalen auch in auffälliger Weise mit anderen Unterschieden in der Sozialstruktur von Kommunen oder Teilgebieten oder deren Entwicklung einher, könnten diese auf vermittelte Wirkungszusammenhänge hinweisen. Solche Korrelation sollten auf wahrscheinliche Scheinkorrelationen überprüft werden, wie es in Modulbericht 3/4 auch umgesetzt wurde. Wenn davon ausgegangen wird, dass der Flughafen nicht direkt Arbeitslosigkeit verursacht, ist eine positive Korrelation zwischen lokaler Fluglärmbelastung und Arbeitslosigkeit zumindest dahingehend multivariat zu überprüfen, ob sie Bestand hat, wenn man nur Gebiete mit einem ähnlichen Urbanisierungsgrad miteinander auf den Fluglärmbezug hin vergleicht. Besteht dann keine relevante statistische Beziehung mehr zwischen Fluglärm und Arbeitslosigkeit, gilt eine entsprechende Zusammenhangsvermutung als vorläufig falsifiziert. Bleibt sie ganz oder teilweise bestehen, sollte ihr in vertiefende Analysen, etwa durch eine eigene Erhebung von Individualdaten, nachgegangen werden.

Ergibt der Vergleich für Kommunen und Teilgebiete mit unterschiedlich starken Flughafeneinflüssen keine abweichenden Verteilungen für sozioökonomische Gebietsmerkmale, sind Annahmen über deren Wirksamkeit noch nicht endgültig widerlegt. In einem künftigen Sozialmonitoring können sich mit längeren Zeitreihen Hinweise auf Wirkungszusammenhänge zwischen Sozialstruktur und Flughafeneinflüssen ergeben, die sich gegenwärtig noch nicht zeigen. Auch wenn es zukünftig möglich wäre, sachlich und räumlich tiefer gegliederte Kennzahlen als die hier ausgewerteten zu generieren, könnten flughafenbezogene Zusammenhänge empirisch messbar werden.

Aber selbst wenn flughafenunabhängige Siedlungsstrukturen zum Teil eine Assoziation von flughafenbezogenen mit anderen Gebietsmerkmalen erklären, bedeuten jene Zusammenhänge auf der Aggregatebene von Kommunen, dass die entsprechenden Bevölkerungen doch von der Kumulation positiver oder negativer Flughafeneinflüsse und einer vorteilhaften oder nachteiligen Sozialstruktur geprägt sind. Von einer ungleichen „sozialen Verteilung“ (Mielck u. a. 2009) der Flughafenwirkungen ist dann zu sprechen, wenn sich in spezifischen Gebieten Benachteiligungen oder Vorteile kumulieren (Preisendörfer 2014: 35 ff.). Zeigt sich bei der Fluglärmbelastung ein „Sozialgradient“ (Preisendörfer 2014: 28), ist also z.B. die Armuts- oder Migrationsbevölkerung relativ stärker betroffen als Vergleichsgruppen.

³ Zum Teil werden in der Literatur Nettowirkungen, die auf eine Einflussgröße zurückzuführen sind, als Impacts bezeichnet, die Bruttowirkungen (d. h. die Summe aller beobachteten Veränderungen) dagegen als Outcomes. (Kehl u. a. 2016: 23, dagegen European Commission 2015: 58)

Mit dem historisch variablen gesellschaftlichen oder sozioökonomischen Kontext kann sich auch die Rolle ändern, die der Flughafen für die regionale Raumstruktur spielt. Z. B. kann die Fluglärmbelastung bei einem ausgeglicheneren Wohnungsmarkt zukünftig zu Fortzügen führen, die sich derzeit nicht beobachten lassen. Auch die Akzeptanz der Bevölkerung für Luftverkehr und ihr Belästigungsempfinden verändern sich über die Zeit. Zusammen mit der Frühwarnfunktion von Sozialmonitorings unterstreicht dies die Notwendigkeit, ein flughafenbezogenes Sozialmonitoring langfristig anzulegen.

1.3.3 Abgrenzung des Monitoringgebietes und Gebietsgliederung

Für viele Ansätze des Sozialmonitorings ergibt sich bereits aus dem Auftrag, welches Gebiet in welcher räumlichen Tiefe beobachtet werden soll. In dieser Untersuchung ist die Prüfung des räumlichen Bezugssystems, das den Fragestellungen eines Monitorings zum Flughafen Frankfurt und der Region angemessen ist, selbst Teil der Exploration. Da ökonomische Einflüsse des Flughafens auf lokale Arbeitsmärkte und Wirtschaftsstrukturen teils aus Datengründen, teils der Sache nach auf Gemeindeebene beobachtet werden müssen, während sich die Fluglärmbelastung kleinräumig unterschiedlich verteilt, sah der Untersuchungsauftrag vor, Daten sowohl für die Gemeindeebene wie für innerörtliche Teilgebiete zu erheben und zu analysieren. Das in die Exploration einbezogene Gebiet soll Kommunen mit starker oder schwacher ökonomischer Verbindung zum Flughafen und Teilgebiete innerhalb wie außerhalb einer weit gefassten Fluglärmkontur umfassen und dabei die innerregionale Verflechtung abbilden. Die Gebietszuschnitte für das Monitoring der Metropolregion und des Regionalverbands FrankfurtRheinMain sind hierfür nicht ausreichend. Für die Städte und Gemeinden unter der Fluglärmkontur gab es bisher kein gemeinsames und geeignetes sozialräumliches Beobachtungsinstrument. Beschäftigungswirkungen des Flughafens und Fluglärm erfassen unterschiedlich große Teile der Region.

Das Rhein-Main-Gebiet ist „noch kein selbstverständlicher Begriff auf der Landkarte“, sondern eher eine „diskutierte Region“ (Robischon 2012: 9). Eine Folge der fragmentierten Verwaltungsstrukturen und der anhaltenden Spannung zwischen Polyzentralität und administrativer Neuordnung sind unterschiedliche Vorstellungen davon, „wo genau Frankfurt Rhein-Main anfängt und aufhört“ (Keil 2012: 71; vgl. Ronneberger 2012). Die spezifische Aufgabenstellung, für die Einflüsse des Frankfurter Flughafens einen Analyserahmen zu schaffen, gab den Ausschlag dafür, auch in diesem Projekt eigene Abgrenzungen zu verwenden, die nicht der Europäischen Metropolregion FrankfurtRheinMain oder dem Verbandsgebiets des Regionalverbands entsprechen⁴. Eine weite Abgrenzung ist nötig, da die regionalökonomischen Einflüsse des Flughafens über dessen unmittelbare Nachbarschaft hinausreichen, aber nicht vorab absehbar war, wie weit sie räumlich ausgreifen. Eine zweite, engere Abgrenzung schien sinnvoll, um einen Bezug zur Fluglärmkontur und zum Forum Flughafen und Region herzustellen.

In der weiten Abgrenzung umfasst die in die Untersuchung einbezogene – im Folgenden „weiteres Monitoringgebiet“ genannte – Region 37 Landkreise und 14 kreisfreie Städte in vier Bundesländern. Es ist größer als die Metropolregion FrankfurtRheinMain (die sich in Südhessen mit der Metropolregion Rhein-Neckar überschneidet). Da zu Beginn der Exploration keine Analysen zu Pendelverflechtungen vorlagen, bildete die zeitliche Erreichbarkeit des Flughafens das zentrale Kriterium für die Abgrenzung. In einer Distanzlinie von 100 km um den Flughafen liegen die vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) ausgewiesenen Reisezeiten für Fahrten mit dem Auto unter einer Stunde; der

⁴ Für diese Gebiete führt der Regionalverband FrankfurtRheinMain bereits ein regionales Monitoring durch (zuletzt: Regionalverband FrankfurtRheinMain 2015, 2016).

Grenzverlauf der einbezogenen Landkreise bildet die Außengrenze des weiteren Monitoringgebietes. Für dieses Gebiet werden in den Modulen 1 und 2 vor allem die regionalökonomische Verflechtung analysiert, und Daten werden bis zur Kreisebene regionalisiert, da sie hierfür in tieferer fachlicher Gliederung verfügbar sind. Indikatorwerte für dieses Gebiet können mit der Metropolregion FrankfurtRheinMain und anderen Metropolregionen verglichen werden.

Für den Einbezug in das sogenannte engere Monitoringgebiet waren vom UNH die 80 Kommunen vorgesehen worden, die mindestens mit Teilen ihres Gebiets unter der Fluglärmkontur von 50 dB ($L_{Aeq\ Tag}$) bzw. 45 dB ($L_{Aeq\ Nacht}$) lagen. Ergänzend wurden die Kommunen und Landkreise mit Mitgliedschaft im Konvent des Forums Flughafen und Region FFR, die Erreichbarkeit des Flughafens (Fahrzeiten unter 30 Minuten) und das Umland der Großstädte einbezogen. Für die Erfassung und Analyse von Gemeindemerkmale wählten die beauftragten Institute schließlich auch mit Blick auf die regionale Verflechtung 112 Städte und Gemeinden in Hessen und Rheinland-Pfalz aus, darunter die fünf kreisfreien Städte Darmstadt, Frankfurt am Main, Mainz, Offenbach am Main und Wiesbaden; sechs Landkreise sind vollständig einbezogen, drei weitere mit einigen kreisangehörigen Gemeinden.

Bezüge zwischen Themen unterschiedlicher Module lassen sich umso eher herstellen, je mehr Daten nicht nur für eine räumliche Gliederungsebene verfügbar sind, sondern für mehrere Raumbezugssysteme vorliegen – von den Kreisen über die Städte und Gemeinden bis zu kleinräumigeren innerörtlichen Teilgebieten. Die räumliche Differenzierung des Monitoringgebietes wird sowohl in den Modulen 1 und 2 zu ökonomischen Wirkungen als auch in 3 und 4 zu Wirkungen auf die Sozialstruktur immer *mindestens auf Gemeindeebene* analysiert. In den bundesweiten Vergleich mit den Metropolregionen, der Daten auf Kreisebene erfordert, gehen die Daten der nur teilweise einbezogenen Kreise vollständig ein. Abgrenzung und Zusammensetzung dieses engeren Monitoringgebietes werden im Bericht zu den Modulen 3 und 4, der sich auf diesen Raum bezieht, näher dargestellt. Die Wahl der Gemeindeebene als besonders zentrale Analyseebene ist zum einen auf die themengebundene Teilbarkeit des Gebietes zurückzuführen, d. h. amtliche Statistiken sind für die Städte und Gemeinden in deutlich größerem Umfang erhältlich als für die kleinräumigen Teilgebiete. Zum anderen ist die Gemeindeebene für bestimmte thematische Felder des Modulberichts 3/4, insbesondere für die der politischen Teilhabe in Form der Beteiligung an Kommunalwahlen und für das Thema der Kommunalfinanzen sowie für kommunalpolitische Entscheidungen konzeptionell die sinnvollste.

Aus ökonomischer Sicht ist eine Region, die einen Arbeitsmarkt abgrenzt, wegen der Pendelbewegungen weitaus größer. So teilen Kropp und Schwengler (2011) Deutschland in nur 50 Arbeitsmarktregionen ein. Auch sind regionale ökonomische Zusammenhänge (z. B. Daseinsvorsorge und Bevölkerung) auf der Ebene von Teilgebieten von Kommunen nicht sinnvoll beurteilbar. So ist die ökonomische Differenzierung nach Branchen bereits auf der Ebene der Gemeinden sehr gering. Ferner gibt es Indikatoren, wie die Kaufkraft der Haushalte, die in ihrer Wirkung auf ein Teilgebiet deutlich überschätzt werden. Mit Blick auf die Entwicklung der Sozialstruktur der Gebiete in der untersuchten Region ist eine tiefere Gliederung der Region unbedingt sinnvoll. Erst ab der Gemeindeebene werden Aspekte residenzieller Segregation sichtbar. Die Ebene der Kommunen wird also insofern als modulübergreifender Standard gewählt, weil auf dieser Ebene soziale und ökonomische Indikatoren zusammen dargestellt werden können. Tiefer geht es aus ökonomischer Sicht nicht und höher aus sozialstruktureller nicht.

Gerade weil Fluglärm auch kleinräumig stark variieren kann, werden im Modulbericht 3/4, wann immer kleinräumige Daten verfügbar sind, diese auch untersucht und präsentiert: So ergibt sich ein drittes, noch engeres räumliches Bezugssystem für die 40 Städte und Gemeinden, die ihre Teilnahme an der Exploration beschlossen haben und das Vorhaben mit eigenen kleinräumigen Daten unterstützen. Um die räumliche

Differenzierung in der Region unterhalb der Gemeindeebene in einem Satz überörtlicher Aggregatdaten zu erfassen, muss für diese Kommunen eine kleinräumige Gebietsgliederung hergestellt werden. Während Segregationsstudien und Verfahren der innerstädtischen Raumb Beobachtung städtisch geprägt sind, werden hier sehr unterschiedliche Stadt- und Gemeindetypen gemeinsam beobachtet. Die kleinste teilnehmende Kommune hat eine Bevölkerung von 6.000 Personen; in der Stadt Frankfurt wohnen 730.000 Menschen. Da die Spannweite statistischer Gebietsmerkmale ab- und die sozialstrukturelle Heterogenität von Gebietseinheiten zunimmt, je größer der Maßstab für die Gebietsgliederung ausfällt, dürfen sich innerörtliche Teilräume nach ihrer Bevölkerungsstärke nicht zu sehr unterscheiden. Unter Berücksichtigung der Ausgangssituation wurde ursprünglich ein Gebietsmaßstab mit Bevölkerungszahlen zwischen 5.000 und 15.000 angestrebt. In Kommunen mit einer Bevölkerung unter 15.000 kann so auf die Neuabgrenzung von Teilgebieten verzichtet werden. Von den 289 Teilgebieten, für die in den Modulberichten 3/4 und 5 kleinräumige Daten dargestellt werden, liegen 56 noch außerhalb des angestrebten Größenbereichs, was ihre Vergleichbarkeit einschränkt. Vorgehensweise und Probleme bei der Entwicklung einer innerstädtischen Gebietsgliederung werden in diesen beiden Modulberichten eingehend erörtert. Einige Kommunen, die im Rahmen der Exploration bei der Nutzung von Arbeitsmarktdaten in kleinräumiger Gliederung unterstützt wurden, haben hierfür Teilgebiete weiter untergliedert. Eine optimierte kleinräumige Gliederung für die 40 aktiv teilnehmenden Städte und Gemeinden wird mit Empfehlung zur Fortführung übergeben. Für ein künftiges Sozialmonitoring werden auch die erweiterten Möglichkeiten zu diskutieren sein, die georeferenzierte Einzeldaten oder Rasterdaten künftig für kleinräumige Analysen bieten: Auf ihrer Grundlage könnten Raumbezüge je nach Fragestellung flexibel definiert werden.

Für alle drei Raumbezugsebenen wurden Geometrien erfasst und in ein Geografisches Informationssystem (GIS) eingepflegt. In den abschließenden Empfehlungen (Modul 8) für eine Verstetigung werden die verwendeten Raumbezüge kritisch überprüft.

1.3.4 Datengrundlage

Ein auf Dauerbeobachtung angelegtes Sozialmonitoring erfordert statistische Daten, die regelmäßig für relativ stabil abgegrenzte Gebietseinheiten regionalisiert dargestellt werden können. Datenzugangswege für die räumlichen Ebenen von Kreisen über Kommunen bis zu kleinräumigeren innerörtlichen Teilgebieten unterscheiden sich grundlegend.

Die Raumb Beobachtung bis zur Gemeindeebene stützt sich wesentlich auf Daten der Statistischen Ämter der Länder Hessen und Rheinland-Pfalz sowie des Bundes und der Statistik/Arbeitsmarktberichterstattung der Bundesagentur für Arbeit (BA-Statistik). Um Berechnungen durchführen zu können, werden die unterschiedlich strukturierten Daten möglichst weitgehend standardisiert. Eine Reihe der Daten, die analysiert werden, bietet die amtliche Regionalstatistik (Regio-Stat) zwar für Landkreise und kreisfreie Städte, nicht jedoch für die Gemeindeebene oder nicht in ausreichender fachlicher Gliederung. In diesen Fällen waren Sonderauswertungen zu beantragen, die für eine Dauerbeobachtung regelmäßig zu erneuern wären.

Unterhalb der Gemeindeebene weisen die Statistischen Ämter und die BA-Statistik standardmäßig keine Daten aus. Ein interkommunales Sozialmonitoring für innerstädtische Teilgebiete ist daher zwingend auf kommunale Verwaltungsdaten angewiesen. Die fünf Großstädte Darmstadt, Frankfurt, Offenbach, Wiesbaden und Mainz konnten ihre Daten des Meldewesens und weitere Daten aus dem BBSR-Kooperationsprojekt „Innerstädtische Raumb Beobachtung“ (IRB) in einer einheitlichen fachlichen Gliederung und Datenstruktur nach Stadtteilen zur Verfügung stellen. Für die Meldedaten der

kreisangehörigen Gemeinden gab es keine zentrale Lösung. Sie mussten entweder vom beauftragten Rechenzentrum oder von den Kommunen selbst bezogen werden. Von der Möglichkeit, über die BA-Statistik die vierteljährliche Lieferung von Arbeitsmarktdaten in kleinräumiger Gliederung für über ein Straßenraster definierte Gebietseinheiten zu beziehen, machte im Projektverlauf etwa die Hälfte der teilnehmenden Kommunen Gebrauch; das UNH übernahm die Kosten.

Da kreisangehörige und kreisfreie Städte für die Bereitstellung von Daten ungleiche personelle und sachliche Voraussetzungen mitbringen und der zusätzliche Aufwand für die Kommunalverwaltungen nicht gedeckt war, gehört es zu den wesentlichen praktischen Aufgaben der Exploration, Ansätze für zentrale Lösungen zu prüfen (so lautete schon eine Empfehlung aus der Pilotphase, vgl. oben: 1.3). Letztlich entscheiden solche Lösungen über den Merkmalsraum für ein kleinräumiges Monitoring. Zusätzlich wurden sowohl für einige Analysen auf Gemeindeebene wie für die Prüfung kleinräumiger Kennzahlen Daten privatrechtlicher und kommerzieller Anbieter bestellt und ausgewertet.

Für die Arbeiten in den Modulen 1 und 2 sowie 3 und 4 sind zwei Datenbanksysteme aufgebaut worden. Die für das Projekt beschafften Daten werden mit Projektabschluss für eine weitere Nutzung bereitgestellt.

1.3.5 Methodische Vorgehensweise und Untersuchungsschritte

1.3.5.1 Indikatorenauswahl

Mögliche Kennzahlen für die Darstellung der Sozialstruktur in ihrer soziodemografischen, sozioökonomischen und soziokulturellen Differenzierung⁵ in der Rhein-Main-Region lagen teils bereits aus der Pilotphase und anderen vorausgegangenen Studien vor, teils als Vorschlagsliste des UNH. Weitere ergaben sich aus Berichten und Analysen der Städtestatistik und anderen Monitoring-Ansätzen in der Region. Ziel ist es, in den Modulen 1 bis 4 möglichst für alle Dimensionen räumlich ungleicher Entwicklung, auf die Flughafeneinflüsse wirken könnten, Kennzahlen zu prüfen und eine begrenzte Zahl von Indikatoren für eine künftige Dauerbeobachtung zu empfehlen.

Wie in Übersicht 2 dargestellt, werden einige einbezogene Themen in den Modulen 1 bis 5 unter verschiedenen Perspektiven bearbeitet. Die nach Themenfeldern geordneten Indikatorvorschläge erfassen sechs grundlegende Dimensionen räumlicher Differenzierung: Siedlungsstruktur, regionale Verflechtung, Soziodemografie und residenzielle Segregation, lokale Wohnungs- und Arbeitsmärkte und kommunale Daseinsvorsorge. Der gegenüber den Vorstudien erweiterte Gegenstandsbereich hat daher zur Folge, dass sich die Berichte zu den Modulen 1 bis 4 sowohl nach Themenschwerpunkten wie nach ihrem Raumbezug unterscheiden. Die rechte Spalte von Übersicht 2 weist aus, welche räumliche Gliederung für die Beobachtung der jeweiligen Dimension anzustreben ist. Die vorangegangenen Abschnitte haben bereits die methodischen Gründe für die Zuordnung unterschiedlicher Sachverhalte auf die drei Analyseebenen Kreise, Kommunen und Teilgebiete skizziert.

⁵ Die Regionalforschung bezeichnet räumlich ungleiche Entwicklungen dann als Disparitäten, wenn diese das Gebot gleichwertiger Lebensverhältnisse verletzen oder Ansprüche auf Ausgleichsmaßnahmen begründen (z. B. Kersten u. a. 2015; Maretzke 2006).

Übersicht 2: Dimensionen räumlich ungleicher sozioökonomischer Entwicklung

Themenstruktur der Projektmodule	Dimensionen räumlicher Differenzierung	Raumbezug
Siedlungsstruktur (Module 1, 3, 4) Mobilität (Modul 1)	Siedlungsstruktur	Stadt/Gemeinde, Teilgebiete
Bevölkerung (Module 1, 3, 4)	Demografie (Struktur und Dynamik)	Kreis, Stadt/Gemeinde, teilweise Teilgebiete
Beschäftigung (Module 1, 2, 3, 4) Einkommen (Modul 1) Unternehmen (Modul 2) Mobilität (Modul 1) Kommunalfinanzen (Modul 1)	Regionalökonomische Verflechtung	Kreis, Stadt/Gemeinde, Standort Flughafen
Bevölkerung (Module 3, 4) Beschäftigung (Module 2, 3, 4) Einkommen (Module 2, 3, 4) Bildung (Module 3, 4) Politische Teilhabe (Module 3, 4) Wohnen (Module 3, 4)	Residenzielle Segregation, Soziodemografie	Teilgebiete, teilweise Stadt/Gemeinde
Beschäftigung (Module 1, 3, 4) Einkommen (Module 1, 3, 4) Wohnen (Module 1, 3, 4) Mobilität (Modul 1)	Lokale Wohnungs- und Arbeitsmärkte	Kreis, Stadt/Gemeinde
Bildung (Module 3, 4) Wohnen (Module 3, 4) Kommunalfinanzen (Module 3, 4)	Kommunale Daseinsvorsorge	Kreis, Stadt/Gemeinde, teilweise Teilgebiete

▲ Quelle: SOFI/GWS, eigene Darstellung

Kern eines Vorschlags für ein künftiges regionales Sozialmonitoring muss eine überschaubare Zahl von Indikatoren für eine Dauerbeobachtung sein. Dazu werden in den Berichten der Module 1 bis 4 geeignete Indikatoren schrittweise aus der großen Zahl möglicher Kennzahlen ausgewählt, die entweder bereits zu Beginn der Exploration zur Prüfung vorgeschlagen wurden oder die sich im Zuge der Erhebungen und Analysen – auch unter Berücksichtigung anderer Studien, bestehender Berichtssysteme und Monitoring-Ansätze oder externer Expertise – zur Prüfung anbieten. Die auszuwählenden *einzelnen Indikatoren* sollen u.a. aussagekräftig, vergleichbar, robust gemessen, gut verfügbar, zu regionalisieren und konzeptionell überzeugend sein:

- Aussagekräftig ist ein Indikator, wenn er eine Dimension räumlicher Differenzierung inhaltlich passend, also valide, abbildet. Die Kennzahlen müssen sich gut interpretieren lassen, d.h. in einer klaren Beziehung zu einer theoretisch konstruierten Gebietseigenschaft stehen und somit sie valide operationalisieren.
- Das Kriterium der Vergleichbarkeit berücksichtigt, welche Indikatoren in bestehenden Berichts- und Monitoringsystemen auf Bundesebene und in der Region bereits verwendet werden, so dass sich Ergebnisse zueinander in Beziehung setzen lassen. Die breitere Verwendung eines Indikators sollte bereits auf einem fachlichen Konsens über seine Aussagekraft beruhen.

- Robust ist ein Indikator, wenn er Wirkungen abbilden kann, ohne durch Veränderung von Definitionen oder Schwellenwerten leicht manipulierbar zu sein.
- Für die Empfehlung eines Indikators ist es wesentlich, dass dieser im Rahmen der derzeit zugänglichen Dateninfrastruktur und mit vertretbarem Aufwand regelmäßig auf die gleiche Weise im gesamten Monitoringgebiet ausgewertet werden kann. Da es auch für ein künftiges Sozialmonitoring darauf ankommen wird, den Aufwand für die beteiligten Kommunen zu begrenzen, sind vorrangig zentrale Datenzugänge zu nutzen.
- Indikatoren der Raumb Beobachtung müssen sich regionalisiert darstellen lassen. In diesem Fall gilt die zusätzliche Anforderung, dass sie in gleicher fachlicher Gliederung flächendeckend und überschneidungsfrei für mehrere räumliche Gliederungsebenen verfügbar sein sollten, d. h. mindestens für Landkreise und Städte und Gemeinden, möglichst aber auch für kleinräumigere innerörtliche Teilgebiete.
- Aus statistischer Sicht ist es notwendig, dass Kennzahlen ein Mindestmaß an Varianz zwischen Gebieten aufweisen, um diese auf einen Zusammenhang mit anderen Gebietsmerkmalen untersuchen zu können.
- Für ein langfristig angelegtes Monitoring sind nur solche statistischen Informationen als Indikatoren zu bezeichnen, die sich prinzipiell historisch ändern können.
- Aus der spezifischen Fragestellung der Exploration folgt als Prüfkriterium, ob es wenigstens plausible Annahmen darüber gibt, wie sich Flughafeneinflüsse auf die Messwerte auswirken könnten. Bezogen auf die Sozialstruktur von Gebieten beispielsweise werden entsprechende konzeptionelle Überlegungen u. a. in Kapitel 2, der Einleitung des Modulberichts 3/4, dargelegt.

Um praktische Fragen der Messung bewerten zu können, bezieht die Exploration die fachliche Expertise der Kommunalstatistik, der planenden Verwaltung und fachspezifisches Expertenwissen ein. Um zu gewährleisten, dass die normative Bedeutung der Indikatorvorschläge und kritische Schwellen klar sind und allgemein geteilt werden, müssten diese projektbegleitend bzw. im Anschluss an die Exploration in einem diskursiven Verfahren mit regionalen Akteuren beraten und bewertet werden. Sowohl wegen der normativen als auch wegen der praktischen Fragen der Messung ist die Entwicklung guter Indikatoren auch ein sozialer Prozess, sie erfordert einen „fachübergreifende(n) Diskussions- und Begründungsprozess“ (Pohlan/Pohl 2010: 10), und die „Beteiligung von Fachexperten, Praktikern und Stakeholdern“ (Meyer 2004: 24).

Ergebnis der Exploration sind nicht nur einzelne Indikatoren, sondern es wird ein in sich konsistenter Satz an Indikatoren für eine künftige Dauerbeobachtung empfohlen. Ein solches „Portfolio“ (vgl. z. B. Atkinson u. a. 2002: 24 ff.) soll folgende weitere Kriterien erfüllen:

- Der Indikatorsatz sollte verschiedene Dimensionen räumlicher Differenzierung etwa gleichgewichtig berücksichtigen. Unter Berücksichtigung der spezifischen Fragestellung der Exploration sollte der Vorschlag einen Satz von Indikatoren umfassen, die Flughafeneinflüsse messen, und einen zweiten Satz, der die aggregierten ‚Outcomes‘ sozioökonomischer Differenzierung erfasst.
- Die sozioökonomischen Indikatoren sollten etwa gleiches Gewicht für die Raumstruktur haben, d. h. nicht zu spezialisierte Merkmale erfassen.
- Ausgewählte Indikatoren sollten miteinander vereinbar, aber voneinander unabhängig sein, also nicht hoch korreliert. Es bleibt aber zu diskutieren, ob gewisse Indikatoren trotz einer höheren Korrelation untereinander aus inhaltlichem Interesse berichtet werden sollen.
- Die Auswahl ist transparent zu begründen und muss für Akteure in der Region verständlich und vermittelbar sein. Dies hat sich der vorliegende Bericht zum Ziel gesetzt.

1.3.5.2 Quantitative Auswertungsmethoden

Die Ergebnisse der statistischen Analysen werden zum einen in Form uni- und bivariater Verteilungen von Querschnittsdaten (z. T. in Form bivariater Grafiken) und mittels Korrelationskoeffizienten präsentiert. In kartografischen Abbildungen von ausgewählten Gebietsmerkmalen in der untersuchten Region sind auf solchen Karten die Fluglärmkonturen eingezeichnet, so dass ein erster bildlicher Eindruck vom Zusammenhang ausgewählter Kommunen- oder Teilgebietscharakteristika mit der Fluglärmbeeinträchtigung vermittelt wird. Zum anderen setzt diese Exploration gegenüber Vorgängerstudien auf neue statistische Auswertungsmethoden und Darstellungsformen:

- Zeitreihenanalyse: Einige Merkmale werden auch im zeitlichen Verlauf beobachtet, um sich der Frage nach der Entwicklung der sozioökonomischen Situation in den untersuchten Gebieten anzunähern.
- Drittvariablenkontrolle: Indikatoren werden mittels multivariater Regressionsschätzungen unter Kontrolle anderer einschlägiger Gebietsmerkmale (die z. B. den Urbanisierungsgrad messen) überprüft, um mögliche Scheinkorrelationen mit flughafenbezogenen Merkmalen aufzudecken.
- Typisierung von Gebieten auf Basis eines multivariaten Ansatzes, d. h. es werden Indikatoren aus verschiedenen Themenbereichen kombiniert.
- Modellierung: Mittels Wirkungsrechnungen werden Beschäftigungsimpulse des Flughafens isoliert, wenn auch mit einer stets bestehenden Irrtumswahrscheinlichkeit. Die Ergebnisse ermöglichen aber einen Blick auf Zusammenhänge, die nicht unmittelbar sichtbar werden, sondern sich indirekt ergeben.

1.3.5.3 Ergänzung durch qualitative Untersuchungsmethoden

In Ergänzung zu der quantitativ-statistischen Vorgehensweise der Module 1 bis 5 werden im Modul 6 qualitative Untersuchungsmethoden eingesetzt. Auch bereits etablierte Ansätze des Sozialmonitorings setzen auf entsprechende qualitative Vorgehensweisen wie Beobachtungen, (Gruppen-) Gespräche und Interviews, wo die Raumbefragung mit Aggregatdaten an Grenzen stößt. Es liegt daher nahe, bei den vorbereitenden Arbeiten für ein flughafenbezogenes Sozialmonitoring auf eine Kombination quantitativer Analysen und indikatorgestützter Beobachtung mit qualitativen Verfahren zu setzen. Solche vertiefenden Untersuchungsschritte finden im Modul 6 statt. Im Unterschied zur Pilotphase wurde darauf verzichtet, eigene repräsentative Individualdaten zu erheben, auch wenn die eigenen Ergebnisse durchaus Empfehlungen für eine solche zukünftige, repräsentative Primärdatenerhebung einschließen. Die qualitative Empirie hat vor allem die Funktion, durch Interviews mit Expertinnen und Experten und auf individueller Ebene Wirkungsmechanismen, Zusammenhänge und quantitativ nicht messbare Aspekte aus unterschiedlichen Perspektiven zu identifizieren, die sich mit statistischen Analysen von Aggregatdaten nicht ermitteln lassen.

1.3.6 Module und Berichte

Die Ergebnisse der *Module 1 bis 6* werden in einzelnen Berichten dargestellt und im Folgenden kurz resümiert. Der Bericht zu *Modul 8* leistet eine Synthese aller empirischen Ergebnisse aus den Modulen 1 bis 6 und leitet aus den Erfahrungen in diesen Modulen Empfehlungen für ein „Verstetigungspaket“ ab.

1.3.6.1 Arbeitsmarktliche Verflechtung und Branchenstruktur (Modul 1)

In Modul 1 wird zum einen die Verflechtung der Kommunen untereinander über die Pendelbewegungen analysiert. Dabei wird der Datensatz soweit wie möglich auf die Pendelverkehre zum Flughafenstandort ausgerichtet. Ferner werden mögliche Determinanten von Pendelverkehren benannt und soweit

empirisch möglich dokumentiert. Zum anderen wird die Branchenstruktur der Kreise, kreisfreien Städte und Gemeinden ausgewertet. Auch hier wird eine Zuspitzung auf Branchen, die zum Flughafenstandort in Beziehung stehen, vorgenommen. Ein Vergleich mit Metropolregionen stellt auf den Unterschied zwischen dem möglichen Monitoringgebiet und anderen Metropolen ab.

Die in Modul 1 definierten Indikatoren charakterisieren die Städte und Gemeinden der Region nach ihrer Stellung in der regionalen Ökonomie. Das Modul vergleicht die Entwicklung von Arbeitskräftebedarf am Arbeitsort und lokaler Bevölkerung, stellt Strukturinformationen zur Beschäftigung am Arbeitsort dar und analysiert als Leitindikator für die wirtschaftliche Verflechtung zwischen den Kommunen in der Region die Pendelbewegungen zwischen Wohn- und Arbeitsorten, unter anderem auch im Vergleich mit anderen Metropolregionen. Weitere Gemeindemerkmale werden als mögliche Bestimmungsgrößen für Pendelverflechtungen in die Analyse einbezogen. Kennzahlen und Indikatoren beziehen sich auf die Kreis- und Gemeindeebene. Der Anteil sozialversicherungspflichtig Beschäftigter, die zu Arbeitsplätzen in der Branche „Verkehr und Lagerei“ nach Frankfurt einpendeln, dient als Indikator für den direkten Beschäftigungseffekt des Flughafens auf die lokalen Arbeitsmärkte. Zeitdistanzen der Kommunen zum Flughafen werden aufgrund der nominalen Fahrzeiten mit dem PKW und mit der S-Bahn geschätzt.

1.3.6.2 Beschäftigung, Wertschöpfung, Arbeitsstättenenerhebung (Modul 2)

Modul 2 nutzt zeitreihenanalytische Methoden, um eine Verbindung zwischen dem Flughafen und der Region herzustellen. Es wird ein Modellsystem erstellt, mit dem Wirkungsanalysen eines geänderten Flugaufkommens durchgeführt werden können. Angesichts des vorhandenen Datenmaterials wird damit ein sehr ambitionierter Ansatz gewählt. Dieser wirkungsanalytische Modellansatz, der sich unter anderem auf eine eigens hierfür erstellte Input-Output-Tabelle für Hessen stützt, ermöglicht die Schätzung direkter, indirekter, induzierter und katalytischer Wirkungen auf die lokale Beschäftigung. Ein weiterer generierter Indikator weist Beschäftigtenanteile in für den Flughafenstandort typischen Berufen und stark mit dem Flughafenstandort verbundenen Branchen aus. Das Verfahren der statischen Shift-Share-Analyse dient darüber hinaus zur beschreibenden Darstellung des unterschiedlichen Gewichts von Standort- und Strukturfaktoren im Hinblick auf die Beschäftigungsentwicklung von Kreisen und Kommunen der Region. Analysen und Indikatoren liegen in räumlicher Gliederung für Landkreise und Städte und Gemeinden vor. Ferner wird die Arbeitsstättenenerhebung auf dem Gelände des Flughafens Frankfurt in der Regie des Projektteams mit Unterstützung der Fraport AG durchgeführt.

1.3.6.3 Sozioökonomische Teilhabe/Kommunale Finanzen (Modul 3) und Soziodemografie/Bildungsteilhabe (Modul 4)

Der Bericht zu den Modulen 3 und 4 startet mit konzeptionellen Überlegungen zu potenziellen direkten und indirekten Wirkungen der beschäftigungs- und vor allem fluglärmbezogenen Flughafeneffekte auf die Sozialstruktur von Kommunen und Teilgebieten im Monitoringgebiet. Im Bericht werden auch die möglichen und wahrscheinlichen regionalen Entwicklungen – insbesondere Bevölkerungszuwachs und die damit einhergehende Anspannung des Wohnungsmarktes – diskutiert, die die genannten Flughafeneffekte überlagern oder beeinflussen können.

Während die Indikatoren zu Beschäftigungsimpulsen des Flughafens aus den Modulen 1 und 2 übernommen werden, um deren Zusammenhang mit Einzelindikatoren der Sozialstruktur von Kommunen und Teilgebieten zu untersuchen, entwickeln die Module 3 und 4 Kennzahlen zur Fluglärmbelastung für die kleinräumige Analyseebene sowie aggregiert für die Kommunen. Die vom UNH berechneten Fluglärmkonturen werden geometrisch mit Stadt- und Teilgebieten verschnitten. Aus der Expositions-

Wirkungs-Kurve aus der Lärmstudie NORAH des UNH werden so als regionalisierte Wirkungsgröße die Anteile hoch belastigter Bevölkerung für Städte und Gemeinden und deren Teilgebiete abgeleitet und ausgewertet.

In diesen Modulen werden für insgesamt acht Themenfelder Indikatoren selektiert bzw. neu entwickelt und ausgewertet, die unterschiedlichen Dimensionen der – in einem weiten Sinne – sozialen Struktur von Kommunen und teils von Teilgebieten abbilden: Siedlungsstrukturen (1) sind grundlegend für die Beobachtung räumlicher Unterschiede. Kennzahlen zu Bevölkerung (2), Wohnen (3), Beschäftigung (4), Einkommen (5), Bildung (6) und politische Partizipation (7) bilden soziodemografische, sozioökonomische und soziokulturelle Differenzierungen und Ungleichheiten zwischen Gebieten ab. Unterschiede in der Finanzkraft (8) bestimmen kommunale Spielräume der Stadtentwicklung und der Daseinsvorsorge. Entsprechende Varianzen zwischen den beobachteten Kommunen und zwischen Teilgebieten geben Hinweise auf unterschiedliche Ausmaße einer residenziellen Segregation der Wohnbevölkerung und werden statistisch in Beziehung zu flughafenbezogenen Gebietsmerkmalen gesetzt. Hierzu werden hauptsächlich bivariate Korrelationen ausgewertet, teilweise wird auch für Drittfaktoren kontrolliert. Aus der Menge der untersuchten Indikatoren wird kriteriengeleitet eine Auswahl von Indikatoren für die Dauerbeobachtung der Region vorgeschlagen. Wichtige Kriterien sind Datenverfügbarkeit, soziale Relevanz und ein plausibilisierter Flughafen- bzw. Luftverkehrsbezug. Das Set an empfohlenen Kennzahlen wird abschließend um weitere Entwicklungsthemen und mögliche zukünftige Indikatoren (z.B. eine sozioökonomische Differenzierung von Zu- und Fortzügen) ergänzt, die u.a. eine direktere Überprüfung der angenommenen Wirkmechanismen zwischen Flughafen und der Entwicklung der Sozialstruktur ermöglichen würden.

1.3.6.4 Sozioökonomische Gebietstypisierung (Modul 5)

Modul 5 hat eine Synthesefunktion in Bezug auf die zuvor erarbeiteten und empfohlenen Indikatoren zu flughafenbezogener Beschäftigung und Wirtschaft (Module 1 und 2) sowie zu Fluglärm und zu verschiedenen Merkmalen der Sozialstruktur (Bericht zu den Modulen 3 und 4), die mit dem Flughafen bzw. Luftverkehr in Verbindung stehen. Ziel des Moduls ist es, auf Basis dieser Indikatoren einen Vorschlag für eine multidimensionale Beschreibung der Gebietseinheiten im Monitoringgebiet zu erarbeiten, die eine dauerhafte Beobachtung ihrer Stellung zum Frankfurter Flughafen bzw. Luftverkehr ermöglicht. Wesentlicher Bestandteil dessen ist die Typisierung bzw. Klassifizierung der Gebietseinheiten auf Basis einerseits flughafen-/luftverkehrsbezogener und andererseits soziodemografischer und sozioökonomischer Merkmale. Methodisch basiert der zu erarbeitende Vorschlag auf einer umfassenden Sichtung und Diskussion der in einschlägigen Studien und Monitorings verwendeten Ansätze, deren Übertragbarkeit auf die Zwecke und Bedingungen eines flughafen-/luftverkehrsbezogenen Monitorings im Rhein-Main-Gebiet geprüft wird. Die angestellten Überlegungen werden mit den zum Zeitpunkt der Exploration vorhandenen Daten versuchsweise umgesetzt. Des Weiteren folgen aus Modulbericht 5 Hinweise für nachfolgende Modulberichte des Projekts, etwa indem auf Grundlage der Typisierung Gebiete oder Fragestellungen für die qualitativen Erhebungen vorgeschlagen werden.

1.3.6.5 Vertiefende qualitative Analysen (Modul 6)

Die vertiefenden qualitativen Analysen des Moduls 6 dienen vor dem Hintergrund der Ergebnisse aus den Modulen 1 bis 5 der Erschließung zusätzlicher Deutungsressourcen für die Wirkungszusammenhänge zwischen der Luftverkehrsanbindung, der Entwicklung der Kommunen und den Einwohnerhaushalten.

Problemzentrierte Interviews mit Expertinnen und Experten stellen darauf ab, wissensbasierte Deutungsangebote zu wesentlichen Einflussfaktoren auf das wirtschaftliche und soziale Geschehen in der Flughafenregion zu identifizieren. Gruppeninterviews mit Stakeholdern zielen auf die Erhebung und Rekonstruktion von Wirkungsannahmen über den Zusammenhang zwischen Flughafen bzw. Luftverkehr und Regionalentwicklung, die unterschiedliche relevante Akteur*innen ihrem Handeln zugrunde legen. Themenzentrierte Fachgespräche knüpfen einerseits an Befunde und erste Auswertungen aus den quantitativen Modulen an, andererseits dienen sie dazu, Hypothesen und Leitfragen für Fallstudien und Interviews mit Bewohnerinnen und Bewohnern zu generieren. Die Auswertung führt die Befunde aus den drei methodischen Erhebungsformaten zusammen.

Einen sozialräumlichen Bezug haben drei Fallstudien, bei denen es jeweils um die Frage geht, wie sich der Zusammenhang zwischen situativen Gelegenheitsstrukturen, verfolgten Intentionen und erreichten Effekten für die unterschiedlich Beteiligten darstellt. Dabei steht das Gewerbegebiet „MainLog“ in Neu-Isenburg (Fallstudie 1) für die wirtschaftlichen Verflechtungen des Flughafens Frankfurt insbesondere mit der Branche Verkehr und Lagerei und ihre wirtschaftlichen Implikationen sowie Beschäftigungsimplicationen. Interviews werden mit kommunalen Fachleuten, Unternehmen und Beschäftigten geführt. Wie Fluglärm in die Teilhabebilanzen eingeht, die Ansiedlungs-, Bleibe- oder Wegzugsentscheidungen von Haushalten motivieren, steht im Fokus der beiden anderen Fallstudien. Fallstudie 2 hat zwei nach siedlungs- und sozialstrukturellen Merkmalen vergleichbare Mainzer Teilgebiete zum Gegenstand, von denen eines schon vor dem Bau der Nordwestbahn von Fluglärm betroffen war, und das andere seit 2011 neu von Fluglärm betroffen ist. Der Fokus liegt hier auf der jeweiligen Wahrnehmung von Fluglärmbelastung bei den dort Wohnenden sowie auf kleinräumigen Segregationseffekte infolge der Zunahme von Fluglärm. In Fallstudie 3 schließlich wird auf der Grundlage themenzentrierter Interviews mit Bewohner*innen und flankierenden Expertengesprächen untersucht, welche Motive die neu zugezogenen Haushalte dazu bewogen, eine Wohnung oder ein Haus in einer fluglärmbelasteten Neubausiedlung zu bauen, zu erwerben oder zu beziehen.

1.3.6.6 Interviews in ausgewählten Gebieten (Modul 7) – Gründe der Nicht-Realisierung

Um die Auswirkungen der Luftverkehrsanbindung und des Flughafenbetriebs im Monitoringgebiet auch auf der Individualebene zu untersuchen, wurde für Modul 7 eine teilstandardisierte Befragung von Bewohner*innen in ausgewählten Teilgebieten ins Auge gefasst. Die Befragung sollte Hinweise darauf geben, wie der Luftverkehr am Flughafen Frankfurt die Teilhabe und die Lebensqualität von Personen und Haushalten in der Region direkt und indirekt, also vermittelt über Einflüsse auf Siedlungs- und Sozialstruktur von Kommunen und Stadtteilen, beeinflusst. Eine solche Erhebung kam dann – zumindest mit jener Intention – unter dem Eindruck der Coronavirus-Krise schon aus methodologischen Gründen nicht mehr in Betracht, selbst wenn man rein praktische Erhebungsprobleme außer Acht lässt. Es fehlt wegen des bis März 2020 unvorstellbaren Bruchs, ausgelöst durch die Anti-Coronavirus-Maßnahmen (shutdown der Reisetätigkeit privat und geschäftlich), die Grundlage für plausible Kontinuitätsunterstellungen, ohne die Wirkungsannahmen der anvisierten Art nicht herauszuarbeiten sind. Unter den gegebenen Umständen (aktuelle Wirkungen z. B. der globalen Reisewarnungen und der mittelfristig zu erwartenden veränderten Verhaltensweisen bezogen auf Geschäfts- und Pauschalreisen) erscheint es plausibler, den Kontinuitätsbruch als solchen zum Thema zu machen, auf der Grundlage einerseits quantitativer Analysen zu unmittelbaren und modellierbaren ökonomischen Effekten, andererseits auf der Basis von Expertengesprächen mit Stakeholdern, deren Vorkrisenpositionen bereits erhoben wurden und vorliegen. Wegen der besonderen Schwere des Bruchs, gerade für den Flughafen und die Region, bedarf es auch ergänzender Expertengespräche, um die Folgen der Pandemie für den

Flughafen, die Airlines, die verbundenen Unternehmen und insbesondere die Beschäftigten und die Kommunen sichtbar zu machen. Das Sozialmonitoring kann so auf den „neuen Pfad“ geführt werden, der zumindest für die mittlere Frist keine Rückkehr zu dem alten, bisher als wahrscheinlich eingeschätzten Pfad (kontinuierliche Steigerung der Fluggastzahlen) erwarten lässt. Die Ungleichzeitigkeit der weltweiten Ausbreitung des Virus, die bis zur Verfügbarkeit eines Impfstoffes bleibenden Distanzierungsgebote für den Flugverkehr und die aktuell bereits beschlossenen Flottenstillegungen weisen auf diesen „neuen Pfad“ hin. Aus Sicht des „Sozialmonitorings Flughafen Frankfurt und Region“ gilt es die Aussagekraft des Indikatorensets zu prüfen, gegebenenfalls dieses zu justieren und den Betroffenen zielgerichtet Informationen für Entscheidungen zukommen zu lassen. Über eine Anpassung des Moduls 7 konnte zwischen Auftraggeber und SOFI/GWS keine Einigung erzielt werden.

1.3.7 Beteiligung und Kommunikation

Vor Beginn des Projekts hatte das UNH zunächst rund 80 Kommunen, die in den verkehrsreichsten sechs Monaten des Jahres 2015 mit Teilen ihres Gebiets unter der Fluglärmkontur des Pegels von 50 dB ($L_{Aeq\,Tag}$) bzw. 45 dB ($L_{Aeq\,Nacht}$) liegen, zur Teilnahme an der Exploration eingeladen. Das SOFI und die GWS stellten das Vorhaben in 42 Städten und Gemeinden und in den einbezogenen Landkreisen im engeren Monitoringgebiet vor, die ihre Absicht zur Teilnahme bekundet hatten, und klärten die örtlichen Erwartungen und Voraussetzungen für eine Teilnahme. Fünf Großstädte und 35 kreisangehörige Kommunen in der weiteren Nachbarschaft des Flughafens beschlossen daraufhin eine aktive Beteiligung an der Exploration und unterstützen das Vorhaben seither auch mit eigenen Daten.

In einem Arbeitskreis Sozialmonitoring beim UNH sind ausgewählte Akteure aus der Region an Vorbereitung und Durchführung der Exploration beteiligt. Berichte wurden zunächst in einer projektinternen Arbeitsfassung vorgelegt und durch ein Begleitgremium extern qualitätsgesichert. Ebenso werden die Gremien des Forums Flughafen und Region über Projektverlauf und Ergebnisse informiert.

Zugleich werden Projektarbeiten und Ergebnisse bereits während der Projektlaufzeit dokumentiert. Nach einer fachöffentlichen Auftaktveranstaltung im Januar 2017 fand im April 2018 eine projektbegleitende Regionalkonferenz statt, eine zweite Regionalkonferenz ist zum Abschluss der Exploration vorgesehen. Eine Projektwebsite (www.sozialmonitoring.de) unterstützt die Kommunikation zum Projekt.

Neben den im Projektdesign definierten Beteiligungsformaten kooperieren die Institute mit den beteiligten Kommunen vor allem zu Datenfragen. Auch einige der Erhebungen in Modul 6 bieten eine Möglichkeit, kommunale Akteur*innen weiter in die Einrichtung des Sozialmonitorings einzubeziehen. Daten und Indikatoren werden für die teilnehmenden Kommunen in Gemeindedossiers aufbereitet.

1.4 Abgrenzung der Exploration von den NORAH-Studien

Die vorliegenden Modulberichte 1 bis 6 beziehen sich auf die Arbeiten der NORAH-Studie zu den Wirkungen der Flugverkehrsgeräusche im Umfeld des Frankfurter Flughafens in verschiedener Art und Weise. Sie greifen einerseits die auch in der NORAH-Studie verwendete Expositions-Wirkungs-Beziehung der Fluglärmbelastung auf, um anhand der flugverkehrsbedingten Geräuschbelastung denkbare mögliche Nachteile, die mit dieser Belastung statistisch assoziiert sein könnten, zu erkunden. Andererseits entwickeln sie in diesem Rückgriff einen eigenen, auf die Geräuschbelastung zurückzuführenden Indikator (Index), der es gestatten soll, die Auswirkungen der Geräuschbelastung mit anderen Faktoren als in der NORAH-Studie zueinander in Beziehung zu setzen.

Zur Messung und Bewertung der geräuschbedingten Flughafeneinflüsse wurde die durch Fluglärm ausgelöste mögliche Belastung der Bevölkerung, die sich aus der relativen Nähe zum Flughafen oder/und der Verortung unter An- und Abflugrouten ergibt, daher mit einem spezifischen Index abgebildet, der Belastung gebietsbezogen anhand von durch Fluglärm hoch belastigter Bevölkerung ausdrückt. Dieser Index soll in Teilgebieten vor Ort und in Zusammenhang mit anderen, nicht geräuschbedingten Auswirkungen des Flughafens eigene Aussagen zur Bedeutung von Fluglärm und Fluglärmbelastigung ermöglichen – auch mit Rückschlüssen auf die mögliche Beeinträchtigung der Gesundheit (u. a. Modulbericht 3/4, Abschnitt 3.4.3). Die Exploration weist also Gebiete mit Anteilen stark fluglärmbelastigter Bevölkerung aus, die wiederum in Beziehung gesetzt werden zu anderen Beobachtungen wie Bevölkerungsdichte oder -wachstum, kommunalen Steuereinnahmen und weiteren sozialstrukturellen Faktoren.

Die fluglärmbelastigte Bevölkerung wird für den Index in der Exploration in ihrem Gebietsbezug eigenständig ermittelt, indem man ihren Umfang auf Gebiete bestimmter Geräuschbelastung zurückführt. Durch diese nicht auf konkret befragte Personen bezogene Methodik ist eine eindeutige Beziehung zwischen Exposition und Wirkung, wie sie in NORAH verwendet werden konnte, nicht gegeben. Und damit lassen sich auch die in NORAH auf der Grundlage von Erhebungen ermittelten weiterführenden Zusammenhänge zwischen Fluglärm und Belastigung nicht auf die mit dem Index der Exploration festgestellten Bezüge zwischen Indikatoren übertragen.

Folglich lehnen sich diese in der Exploration ermittelten Bezüge zwar hinsichtlich ihrer Akustik im Grundsatz (z. B. bzgl. der Wahl des Untersuchungsraumes ab einem Pegel von 45 dB(A) „Umhüllende“) an die akustischen Grundlagen der NORAH-Studie an und nutzen insoweit die dort gewählte Expositions-Wirkungs-Beziehung. Sie erlauben aber keinen Vergleich mehr mit den in NORAH empirisch erfassten Daten zu Belastigungs- und Gesundheitswirkungen und den in der NORAH-Studie insgesamt diskutierten Zusammenhängen. Aussagen zu Gesundheit und gesundheitlichen Wirkungen in der Untersuchungsregion auf Grundlage des Index werden in der Exploration daher sachlich unabhängig von den aus NORAH bekannten Ergebnissen getroffen. Exploration und NORAH-Studie können in ihren Ergebnissen und Interpretationen zu den möglichen Wirkungen von Fluglärmbelastigung abweichen, was auch bedeutet, dass sie sich nicht wechselseitig validieren. Denn diese Studien bewegen sich auf unterschiedlichen Analyseebenen. Die Analyse der Exploration schätzt, anders als NORAH, keine Wirkungen auf Individuen, sondern fokussiert die Ebene von (flughafen-, wirtschafts- und bevölkerungsbezogenen) Eigenschaften von Gebieten.

2 Modulspezifische Einleitung

Zweck des Moduls 6 ist eine Vertiefung der quantitativen Analysen der vorangegangenen Module 1 bis 5 mit dem Mitteln qualitativer Sozialforschung. Die Module 1 bis 5 (GWS/SOFI 2019, 2020; SOFI/GWS 2020a, b) analysieren quantitativ fassbare Zusammenhänge zwischen Flughafen- und regionaler Strukturentwicklung. Zugrunde gelegt wird dabei ein komplexes Wirkungsmodell aus Mechanismen, von denen aufgrund theoretischer und methodologischer Überlegungen begründet angenommen werden kann, dass sie zwischen unterstellten Flughafeneffekten und sozioökonomischen Strukturen im Erhebungsgebiet auf lokaler Ebene vermitteln (vgl. SOFI/GWS 2020a, Abbildung 1). Dabei fungieren vom Flughafen ausgehende Beschäftigungsimpulse und Fluglärm als diejenigen Faktoren, über die der Flughafen und seine Entwicklung auf die lokalen und regionalen Strukturen Einfluss nehmen. Allgemeine Bevölkerungsentwicklung sowie Wohn- und Immobilienkosten im Rhein-Main-Gebiet werden als Faktoren einbezogen, die jene unterstellten Flughafenwirkungen modifizieren oder konterkarieren können, und zu denen sie entsprechend ins Verhältnis gesetzt werden. Die Begrenzung auf dieser Grundlage erstellbarer Analysen besteht darin, dass sie Wirkungszusammenhänge zwischen Flughafeneffekten und sozioökonomischen Strukturen und ihrer Entwicklung zwar identifizieren, nicht aber kausal erklären können, und zwar im Prinzip auch dann nicht, wenn aktuelle Grenzen des Datenzugangs überwunden und die quantitative Analyse von Wirkungszusammenhängen auf dieser Grundlage weitergetrieben werden könnte⁶.

Gegenstand der quantitativen Analysen sind komplexe Zusammenhänge, ihre Resultate statistische Korrelationen von Aggregatdaten. Dass bestimmte Zusammenhangsannahmen durch die Analysen bestätigt oder nicht bestätigt wurden, bedeutet für sich genommen noch nicht, dass die ihnen unterlegten Annahmen über Interessen und Handlungsorientierungen sozialer Akteure tatsächlich bestätigt oder widerlegt wären. Das gälte nur dann, wenn auf der Grundlage von Aggregatdaten erfasste Strukturen und Entwicklungen unmittelbar auf das entsprechend gerichtete individuelle Handeln von Akteuren zurückgeführt werden könnten, eine in den Sozialwissenschaften seit Robinson (1950) als ökologischer Fehlschluss rubrizierte Fehlleistung. Erklärungen von Strukturen und Entwicklungen auf der Aggregat- bzw. Makroebene tragen – hier ist Colemans (1990) grundlegender Argumentation zu folgen – nur in dem Maße, in dem sie durch empirische Erklärungen auf der Akteurs- bzw. Mikroebene gestützt werden können. Denn es sind letzten Endes die Handlungen von Individuen bzw. Haushalten, aus deren Mit- und Gegeneinander jene komplexen Wirkungszusammenhänge hervorgehen, die sich zu gesellschaftlichen Entwicklungen und Strukturen auf der Makroebene verdichten, die dann freilich im Sinne ermöglichender oder beschränkender Rahmenbedingungen auf die Ebene von Individuen und Haushalten zurückwirken. Für Analysen von Wirkungszusammenhängen auf der Akteursebene bedarf es eines qualitativen Zugriffs, der den Fokus auf Deutungen und Handlungsorientierungen von Akteurinnen und Akteuren im Kontext situativer Gelegenheitsstrukturen legt mit dem Ziel kausaler Erklärungen im Rahmen von Strukturen begrenzter Reichweite (Kelle 2008a; 2008b: 57-80). Mit der Kategorie situativer Gelegenheitsstrukturen, die ursprünglich für die Analyse der Entstehungsbedingungen sozialer Bewegungen entwickelt wurde (Kitschelt 1986; Opp 1996), tragen wir dem Sachverhalt Rechnung, dass Handeln immer in konkreten Situationen stattfindet, die manche Perspektiven eröffnen oder nahelegen, anderen ferner legen oder gar nicht in den Blick kommen lassen. Akteurshandeln ist deshalb – wie die pragmatische Handlungstheorie gezeigt hat (Dewey 1915; Joas 1996; Beckert 2009) und wie insbesondere Ansiedlungs- und

⁶ Das beträfe insbesondere die Möglichkeit, Beschäftigungsdaten der Fraport AG nach Struktur und Wohnsitz zu analysieren, oder die in Modul 3-4 und in den Empfehlungen in Modul 5 vorgeschlagene Einbeziehung eines eigenen Survey in ein Monitoring.

Bleibeentscheidungen der Fallstudien 2 und 3 (vgl. unten Kapitel 6 und 7) beispielhaft verdeutlichen – angemessen nicht als mehr oder weniger gelungene Umsetzung vorab feststehender Ziele zu begreifen, sondern als Prozess, in dem auch die Ziele immer wieder im Lichte gegebener Umstände und wahrgenommener Gelegenheiten revidiert und neu bestimmt werden können. Entsprechend stellen wir, anders als Coleman, in den nachfolgenden Analysen nicht auf das Abstraktum zweckrational handelnder Individuen im Sinne des methodologischen Individualismus ab, sondern auf individuelle oder korporative Akteurinnen und Akteure in konkreten, empirisch fassbaren Situationen und Gelegenheitsstrukturen.

Mit der zunehmenden Polarisierung zwischen wachsenden, wirtschaftsstarken Metropolregionen und zunehmend abgehängter „Provinz“ und dem allgemeinen Bevölkerungsdruck auf die Rhein-Main-Region als polyzentrischem Verdichtungsraum sowie den Konzepten von „Zwischenstädten“ und „Schwarmstädten“ in der „postsuburbanen Metropolregion“ sind in Modulbericht 3-4 (vgl. SOFI/GWS 2020a, Kap. 2.2) Konzepte für die Erklärung allgemeiner siedlungsstruktureller Trends und deren Wirksamkeit in der Rhein-Main-Region ins Spiel gebracht worden, in deren Rahmen der Flughafen Frankfurt und Flughafeneffekte als mögliche Einflussfaktoren unter anderen in den Blick kommen, in keinem Fall als die dominanten. Die quantitativen Analysen der Module 1 bis 5 haben diese Effekte und ihre Wirkungen soweit auf der Grundlage verfügbarer Daten möglich analytisch isoliert. Ausgehend von den Ergebnissen beinhalten die hier präsentierten qualitativen Analysen eine Rekontextualisierung von Flughafeneinflüssen. Deren Bedeutung für Akteurinnen und Akteure – so die zugrundeliegende Prämisse – erschließt sich erst im Rahmen situativer Handlungskontexte und Gelegenheitsstrukturen. Dabei geht es nicht allein um die Abwägung unterschiedlicher Gesichtspunkte und Interessen gegeneinander, sondern auch um deren mögliche wechselseitige Verstärkung. Flughafeneinflüsse werden hier deshalb als eine Dimension unter anderen in den Zusammenhang der situativen Gelegenheitsstrukturen gestellt, in deren Rahmen und auf die bezogen korporative Akteurinnen und Akteure und Individuen in Haushalten ihr Handeln orientieren. Und sie werden damit zu jenen anderen Dimensionen in Beziehung gesetzt und relativiert. Im Rahmen der Module 1 bis 5 aufgezeigte Zusammenhänge bzw. nicht bestätigte oder nicht eindeutig beantwortete Zusammenhangsannahmen bilden den Ausgangspunkt dafür, Urteile und Realitätsdeutungen von Expertinnen und Experten und Stakeholdern bzw. die Realitätswahrnehmung und Interessenabwägungen von Beschäftigten oder Bewohnerinnen und Bewohnern zu analysieren, die auf sie bezogen werden können.

Die betreffenden Einschätzungen von Expertinnen und Experten in Gruppengesprächen oder Aussagen von Bewohnerinnen und Bewohnern bzw. Beschäftigten im Rahmen von Fallstudien können handlungsrelevante Erklärungsansätze sowohl dort liefern, wo die Analysen der Module 1 bis 5 auf der Makro- und Mesoebene von Kommunen und Teilgebieten Zusammenhänge zwischen deren Entwicklung und ihrer Stellung zum Flughafen gezeigt haben, als auch dort, wo sich Annahmen über solche Zusammenhänge auf dieser Ebene nicht bestätigt haben. Wichtig dabei: Die qualitativen Analysen „vervollständigen“ die quantitativen Analysen nicht in dem Sinne, dass sie dort offen gebliebene Fragen abschließend beantworteten. Sie bieten vielmehr „vertiefende“ Erklärungsansätze und Deutungsangebote in dem Sinne, dass sie Bedingungen mehr oder weniger gelingender Teilhabe so in den Blick nehmen, wie sie von Individuen bzw. Haushalten unmittelbar wahrgenommen werden und als Ausgangspunkt für politisches Handeln in Rechnung gestellt werden müssen. Und sie eröffnen damit – der im Rahmen eines Monitorings vielleicht wichtigere Aspekt – die Möglichkeit, das Verhältnis zwischen Flughafenwirkungen auf der Akteurs- und der Aggregatebene als Gegenstand sozialer Aushandlung und Gestaltung informierter in den Blick zu nehmen.

3 Methodischer Bericht

3.1 Fragestellungen

Im Rahmen der Module 1 bis 5 aufgezeigte Zusammenhänge bzw. nicht bestätigte oder nicht eindeutig beantwortete Zusammenhangsannahmen bilden im vorliegenden Bericht den Ausgangspunkt dafür, Urteile und Realitätsdeutungen von Expertinnen und Experten und Stakeholdern bzw. die Realitätswahrnehmung und Interessenabwägungen von Beschäftigten und Anwohnern zu analysieren, die auf sie bezogen werden können. Wichtig dabei: Alltagsweltliche Urteile und Realitätsdeutungen kommen hier nicht als bloße „Meinungen“ ins Spiel, die es durch wissenschaftliche Analyse zurechtzurücken gälte. Im Gegenteil: Sie gelten als praktisch begründetes und bewährtes Handlungs- und Erfahrungswissen, das als Deutungsressource schon deshalb ernst zu nehmen ist, weil es den betreffenden Handlungen – und damit den aus ihnen hervorgehenden gesellschaftlichen Wirkungen – effektiv zugrunde liegt. Auf dieser Grundlage beziehen sich die qualitativen Analysen dieses Moduls auf die folgenden Fragenkomplexe:

- Nachgegangen wird zum einen der bereits im Rahmen des Mediationsprozesses zentralen Frage nach möglichen Auswirkungen von Fluglärm auf lokale und kommunale Sozialstrukturen. Die quantitativen Analysen weisen hier auf der Ebene von Kommunen einen Zusammenhang zwischen hohen Anteilen fluglärmbelastigter Bevölkerung und unterdurchschnittlicher sozioökonomischer Lage und Entwicklung aus, der aber lediglich deskriptiv, als faktische Entsprechung interpretiert werden kann, und der – wichtiger noch – bei kleinräumigen Analysen unterhalb der Kommunalebene in dieser Eindeutigkeit verschwindet. Vor diesem Hintergrund fragen die qualitativen Analysen zum einen nach Hinweisen auf Gelegenheitsstrukturen und Motivlagen, die Wegzugs-, Zuzugs- und vor allem Bleibeentscheidungen von Haushalten unter den Bedingungen von Fluglärmbelastung und -belästigung zugrunde liegen. Und sie fragen zum anderen danach, wie kommunale Akteure mit unterschiedlichen Situationen der Lärmbetroffenheit umgehen bzw. ob und wie ggf. nicht betroffene Kommunen diese Situation strategisch nutzen und nutzen können. Einen besonderen Aspekt bildet in diesem Zusammenhang die Frage, ob und wie fluglärmbedingte Siedlungsbeschränkungen Handlungsmöglichkeiten auf der kommunalen Ebene beeinflussen, welche Handlungsressourcen betroffene Kommunen im Umgang damit nutzen bzw. welche Handlungsperspektiven sie verfolgen.
- Gefragt wird zum zweiten nach dem Zusammenhang zwischen flughafenbedingten Beschäftigungsimpulsen und sozioökonomischer Entwicklung auf der kommunalen Ebene. Die quantitativen Analysen ergeben, dass besonders starke dem Luftverkehr zuschreibbare Beschäftigungsimpulse mit einer eher unterdurchschnittlichen sozioökonomischen Entwicklung der betreffenden Kommunen einhergehen. Besonders geringfügige dieser Beschäftigungswirkungen gehen demnach mit einer durchschnittlichen, durchschnittliche mit einer eher überdurchschnittlichen sozioökonomischen Entwicklung einher. Das weist auf unterschiedliche, gegebenenfalls auch gegenläufige Wirkungen der mit dem Flughafen verknüpften Beschäftigungsimpulse hin. So können diese alternative wirtschaftliche und Beschäftigungswirkungen auch behindern, und sie können dort, wo sie besonders groß sind, strukturelle Abhängigkeiten und Pfadabhängigkeiten begründen, die mit Blick auf kommunale Gestaltungsmöglichkeiten durchaus problematisch sein können. Entsprechend können kommunale Akteurinnen und Akteure sich in unterschiedlicher Weise auf tatsächliche oder mögliche Beschäftigungsimpulse des Flughafens beziehen. Qualitative Analysen stellen darauf ab, empirische Voraussetzungen für die Identifizierung solcher unterschiedlichen Wirkungszusammenhänge zu gewinnen, indem sie das Zusammenspiel zwischen Flughafeneinfluss, Beschäftigung und

Kommunalentwicklung auf der Ebene analysieren, auf der es sich den unterschiedlichen Akteurinnen und Akteuren als praktisches Problem stellt, mit dem sie irgendwie umgehen (müssen).

- Ein besonders wichtiger Aspekt der allgemeinen Frage nach dem Zusammenhang von flughafenbedingten Beschäftigungsimpulsen und sozioökonomischer Entwicklung betrifft den zwischen Beschäftigungs-, Arbeitsmarkt- und Siedlungsstruktur. Im Rahmen eines insgesamt „komplexe[n] und bisweilen uneinheitliche[n]“ (SOFI/GWS 2020b, 238) Bildes weisen die quantitativen Analysen beträchtliche sozialstrukturelle Gemeinsamkeiten zwischen Gebieten mit besonders starken und besonders schwachen gegenüber solchen mit durchschnittlichen flughafenbedingten Beschäftigtenimpulsen aus sowie das höchste Medianentgelt dort, wo wenig flughafenbedingte Beschäftigungsimpulse mit hoher Fluglärmbelastung einhergehen. Als eine mögliche Erklärungsdimension kommt die Unterscheidung zwischen Wohn- und Arbeitsort in Betracht, zumal besonders stark und besonders wenig von flughafenbezogenen Beschäftigungsimpulsen betroffene Kommunen überwiegend einen hohen Auspendlersaldo aufweisen. Dabei kann sich Auspendeln sowohl als mit Blick auf Wohnqualität wahrgenommene Option oder als unter Wohnkostengesichtspunkten in Kauf genommene Notwendigkeit darstellen. Qualitative Analysen stellen darauf ab, n.
- Wie Beschäftigungsimpulse im Raum wirksam werden, hängt schließlich ab von Lage und Erreichbarkeit möglicher Beschäftigungsorte, und damit von Art und Qualität der Verkehrsinfrastruktur. Das gilt entsprechend auch für die Optionen, die sich ausgehend von einer gegebenen Beschäftigung im Hinblick auf eine gewünschte Wohnansiedlung bieten. Gegenstand der qualitativen Analysen sind vor diesem Hintergrund alltagspraktische Mobilitätsmöglichkeiten und -restriktionen, die mit der Verkehrsinfrastruktur im Monitoring-Gebiet verbunden sind und Beschäftigungs- und Ansiedlungsoptionen beeinflussen. Dieser Zusammenhang wird in den quantitativen Analysen eher provisorisch mit der Fahrzeit mit dem Pkw zum Flughafen indiziert. Die Vielfalt und Komplexität empirischer Handlungskonstellationen wird damit nur sehr unvollständig erfasst. Das betrifft insbesondere die Bedeutung anderer Verkehrssysteme, insbesondere die des ÖPNV. Wer auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen ist, hängt von deren Zugänglichkeit, Frequenz und Verbindungsqualität sowie ihrer Zuverlässigkeit ab. Und das letztere Problem kann in der Form stauanfälliger Strecken auch für Pkw-Nutzerinnen und -Nutzer ein Handicap darstellen und entsprechend Beschäftigungs- oder Ansiedlungsoptionen beeinflussen. Wie sehr und für wen das im Einzelnen der Fall ist, hängt in hohem Maße von situativen Gelegenheitsstrukturen ab, insbesondere der Rigidität oder Flexibilität individueller Arbeitszeitregimen und deren Zusammenspiel mit der Arbeitsteilung im Haushaltskontext.

3.2 Forschungsdesign

Im Hinblick auf das Forschungsdesign gilt es zwischen der im Vorliegenden dokumentierten Exploration und dem Stellenwert quantitativer und qualitativer Analysen im Rahmen gegebenenfalls zukünftig realisierter Monitoringroutinen zu unterscheiden. Für den letzteren Fall könnte ein eindeutig sequenzielles Projekt- bzw. Vertiefungsdesign immerhin erwogen werden: Qualitative Analysen würden unternommen, um die Resultate vorangegangener quantitativer Analysen besser zu verstehen (Kuckartz 2014: 78-81). Auffälligkeiten bei den quantitativen Ergebnissen, die als klärungsbedürftig angesehen werden, begründen dann ein Erhebungs- und Auswertungsprogramm, das der „Analyse der dahinter stehenden Prozesse, Praktiken oder alltagsweltlichen Sichtweisen der beteiligten Akteure sowie der Aufklärung unplausibler quantitativer Ergebnisse“ (Hense/Schork 2017: 364) dient. Die Mehrdeutigkeit vieler quantitativer Korrelationen angesichts der Komplexität der ihnen unterliegenden Handlungs- und

Wirkungszusammenhänge spricht gleichwohl dafür, auch im Rahmen eines verstetigten Monitorings auf eigenständige qualitative Analysen zu setzen.

Die Zielsetzung, unklare oder mehrdeutige Ergebnisse der quantitativen Analysen weiter aufzuklären, lag als ein wesentlicher Aspekt auch den qualitativen Analysen im Rahmen der Exploration zugrunde, allerdings auf der Grundlage einer Kombination von parallelem und sequenziellem Design. Die qualitativen Studien waren hier auf Komplementarität angelegt: Auf der Grundlage der übergeordneten Projektfragestellung, insbesondere der bereits im Mediationsverfahren festgelegten Prioritäten, wurde ein qualitatives Erhebungsprogramm realisiert, um Informationen, Wissensbestände und Deutungsressourcen zu erschließen, von denen auch ohne bereits vorliegende Ergebnisse der quantitativen Analysen plausibel angenommen werden konnte, dass sie für die Ergänzung und Interpretation der quantitativen Befunde notwendig bzw. von Nutzen sein würden. Adressaten unter dieser Perspektive waren zum einen Akteure im Monitoringgebiet, denen aufgrund ihrer jeweiligen Rolle und Position der Status von Bereichsexperten bzw. -expertinnen zugeschrieben werden konnte, zum anderen Fachexperten und Fachexpertinnen für spezifische Aspekte des Monitoringsprogramms (vgl. unten unter 3.2.1). Zur Erhebung der Bereichsexpertise zählten insbesondere auch erste qualitative Erhebungen in der Form narrativer Interviewpassagen, die bereits in die Auftaktgespräche mit Kommunalverantwortlichen im Frühjahr 2017 eingebaut wurden (vgl. unten unter 3.3.1), vor allem auch, um wesentliche Voraussetzungen der Arbeiten an den quantitativen Modulen 1 bis 5 zu klären. Das eigentliche Erhebungsprogramm wurde 2018 auf der Grundlage von Fragestellungen festgelegt und umgesetzt, die bereits bei Auftragsvergabe bestanden bzw. die sich vor Abschluss der Arbeiten an den Modulen 1 bis 5 ergeben hatten. Dabei wurden die Erhebungen zeitlich so gestaffelt, dass Expert*inneninterviews und Gruppendiskussionen im weiteren Sinne vor den Erhebungen zu den Fallstudien stattfanden, damit sie für deren Anlage genutzt werden konnten. Und die Gruppendiskussionen wurden mit Blick auf die Verschränkung quantitativer und qualitativer Module so angelegt, dass auf Seiten des Monitoringteams Forscherinnen und Forscher mit Mixed-Methods-Kompetenz beteiligt waren, die in beiden Modulbereichen tätig waren. Anregungen aus den Gruppendiskussionen konnten für die Modifikation bzw. Ergänzung des quantitativen Indikatorenprogramms genutzt werden. Die darüber hinaus gehende Intention, quantitative und qualitative Module über (Zwischen-)Ergebnisse im Zuge von Erhebungen und Auswertungen wechselseitig auf einander zu beziehen, konnte nur in Ansätzen verwirklicht werden, indem Daten und Zwischenergebnisse aus den quantitativen Modulen für die qualitativen Analysen genutzt wurden. Neben Inputs für die Interviewleitfäden betraf das etwa die Identifizierung des Gebiets für die Fallstudie 1 sowie die Beschreibung der drei Fallstudiengebiete im jeweiligen kommunalen Kontext. Demgegenüber konnte die Nutzung von Ergebnissen der qualitativen Analysen als Impuls für die quantitativen Module nicht realisiert werden, aufgrund von Verzögerungen, die bei der Fertigstellung der letzteren eingetreten waren, sowie der daraufhin erfolgten Festlegung auf eine sequenzielle Bearbeitung.

Die Auswertung der Befunde folgt insofern einem Vertiefungsdesign, als mit den eingangs formulierten Fragekomplexen selektiv auf Befunde der quantitativen Analysen Bezug genommen wird. Methodisch stützen sich die Analysen zum einen auf die multiperspektivische Erschließung einschlägigen Expertenwissens mit dem Ziel, im Lichte der Explorationsfragestellung relevante Einschätzungen und Problem Diagnosen herauszuarbeiten, die in der Untersuchungsregion virulent sind, einschließlich darüber bestehender Differenzen und Kontroversen sowie dahinterstehender Interessenlagen. Sie stützen sich zum andern auf Fallstudien, in deren Rahmen zentrale Fragestellungen der Exploration exemplarisch vertieft werden, hier Gründe und Implikationen von Ansiedlungs- bzw. Bleibeentscheidungen im wirtschaftlichen und privaten Bereich.

3.2.2 Interviews und Gruppendiskussionen mit Expertinnen und Experten

Eine wesentliche Datenquelle für die Analysen dieses Modulberichts sind Interviews und Gruppendiskussionen mit Expertinnen und Experten, definiert als „Personen, die über ein bestimmtes Rollenwissen verfügen, solches zugeschrieben bekommen und eine darauf basierende Kompetenz für sich selbst in Anspruch nehmen“ (Przyborski/Wohlrab-Sahr 2010: 133), und die „als Spezialisten für bestimmte Konstellationen befragt werden“ (Hopf 1993: 15). Dieses Rollenwissen geht über das professionsbasierte Wissen von wissenschaftlichen oder Fachexperten hinaus und schließt insbesondere „Insiderwissen über institutionelle Abläufe [...] oder Wissen über Hintergründe und Kontexte von sonst schwer zugänglichen, kleinräumigen Erfahrungsbereichen“ (Helfferich 2014: 571) ein. Bei den Erhebungen wurden drei Formate unterschieden (für eine Übersicht vgl. Tabelle 1 am Ende dieses Unterkapitels, für die spezifischen Positionen und Expertisen der Interviewten das folgende Unterkapitel 3.3):

- Einzelinterviews mit Expertinnen und Experten bilden eine spezifische Form leitfadengestützter Interviews, bei der der oder die Interviewte nicht als individuelle Person, sondern als Trägerin bzw. Träger von Rollenwissen im angegebenen Sinne angesprochen wird (vgl. Flick 2011: 214-219; Gläser/Laudel 2010: 111-116; Liebold/Trinczek 2009: 35). Sie erschlossen institutionell verfügbares Expertenwissen zu Analysen und Schwerpunkten der quantitativen Module (z. B. zu katalytischen Effekten, Siedlungsstrukturen, Segregation, Luftverkehrswirtschaft etc.) und trugen dazu bei, Einflussfaktoren auf das wirtschaftliche und soziale Geschehen in der Flughafenregion zu identifizieren. Als spezifische Form von Expert*inneninterviews fungierten einleitende narrative Gesprächssequenzen, zu denen Kommunalverantwortliche im Rahmen der Auftaktgespräche angeregt wurden. Weitere Einzelinterviews wurden mit Personen geführt, die an Gruppenveranstaltungen nicht teilnehmen konnten, deren Expertise jedoch einbezogen werden sollte. Auch in drei Fallstudien waren Interviews mit Expertinnen und Experten Teil des Erhebungsprogramms (zu den jeweiligen Schwerpunkten vgl. Abschnitte 3.3.2, 5.2.5, 6.2.4, 7.2.4).
- Gruppendiskussionen, von einigen Autorinnen bzw. Autoren auch als „Gruppeninterviews“ apostrophiert (vgl. Flick 2011: 249-250; Gläser/Laudel 2010: 168; Bohnsack 2010: 105), stellen ebenfalls auf die jeweils individuelle Expertise einzelner Expertinnen und Experten ab, jedoch unter Nutzung positiver Effekte der Mehrpersonenkonstellation: „Die Aussagen eines Interviewpartners werden zu [sic] Erzählanregung für den anderen [...] und man gelangt zu einer größeren Tiefe und Auslotung von bestimmten Problemen“ (Gläser/Laudel 2010: 168-169). Gruppendiskussionen dieses Formats wurden mit ausgewählten Vertreterinnen und Vertretern bestimmter „Funktionsgruppen“ geführt, um themenzentriert-multiperspektivisch Wissen zu Einflussfaktoren des Flughafens bzw. des Luftverkehrs zu erschließen, die besonders auf die kommunalen Gestaltungsspielräume und die Teilhabebedingungen der Wohnbevölkerung wirken.
- Eine besondere Form von Gruppendiskussionen waren die Fokusgruppen mit Stakeholdern. Sie zielten auf die Erhebung und Rekonstruktion von Wirkungsannahmen zum Zusammenhang zwischen Flughafen bzw. Luftverkehr und Regionalentwicklung aus der jeweils spezifischen Akteursperspektive einflussreicher Interessengruppen. Fokusgruppen „can reveal underlying cognitive or ideological premises that structure arguments, the ways in which various discourses rooted in particular contexts and given experiences are brought to bear on interpretations, the discursive construction of social identities, and so forth“ (Lunt/Livingstone 1996: 96). Der Expertenstatus, der den einbezogenen Stakeholdern dabei zugeschrieben wird, gründet hier in erster Linie auf ihrer Rolle und ihrer Vernetzung in bestimmten Interessengruppenmilieus und auf der darin begründeten Unterstellung, dass sie bei der fokussierten Diskussion für die betreffenden Interessen zentraler Themen auf kollektiv geteilte Deutungsressourcen zurückgreifen, was deren Variation nicht

ausschließt. Zugleich müssen sie aber auch als Träger von Expertenwissen im obigen Sinne ins Auge gefasst werden. Entsprechend werden die Gespräche auch unter dieser Perspektive ausgewertet.

Bis auf wenige Ausnahmen, in denen die Interviewpartnerinnen und -partner nicht mit einer Audioaufzeichnung einverstanden waren, wurden alle Interviews und Gruppenveranstaltungen mit einem Aufnahmegerät digital aufgezeichnet. Ihre Eindrücke von den Interviews und Diskussionen protokollierten die Interviewerinnen und Interviewer unmittelbar im Anschluss außerdem in einem Memo. Um den Einfluss von Settingfaktoren kontrollieren zu können, enthielt jedes Memo eine kurze Beschreibung der Interviewsituation und hielt zudem fest, „was nicht aufgezeichnet wurde“ – Störungen, Unterbrechungen, nonverbale Signale oder Informationen aus dem Smalltalk der Vor- und Nachgespräche. Eine kurze Reflexion der Gesprächssituation gab den Interviewenden die Möglichkeit, subjektive Eindrücke – z. B. zur Interaktion der Teilnehmenden untereinander-, Einschätzungen und Fragen festzuhalten. Darüber hinaus wurden spontane Ideen und erste Überlegungen zur Auswertung notiert. Fehlte die Zustimmung zur Audioaufzeichnung, wurden die Gesprächsmitschriften im Anschluss an die Interviews zu längeren Memos verdichtet.

Die Audioaufzeichnungen wurden auf einen gesicherten Server des SOFI übertragen, extern transkribiert und am SOFI für die weitere Auswertung pseudonymisiert.

3.2.3 Fallstudien

Die zweite Datenquelle dieses Modulberichts bilden drei Fallstudien, in denen Fragen zu Branchen- und Beschäftigungswirkungen sowie zum Zusammenhang von Fluglärmbelastung, Fluglärmbelästigung, Wohnsituation und Siedlungsverhalten exemplarisch vertieft werden. Methodologisch folgen sie dem Fallstudienkonzept von Yin (Yin 2003), das als international breit akzeptierter Standard von Fallstudienempirie gelten kann. Demnach sind Fallstudien dort das Mittel der Wahl, wo „wie- oder warum-Fragen gestellt werden, der/die Forschende wenig Kontrolle über das Geschehen hat und ein aktuelles Phänomen in alltäglichem Kontext in den Blick genommen wird“ (Yin 2003: 1, eigene Übersetzung)⁷. Die Einbeziehung des alltagsweltlichen Kontexts und der damit verbundene Verzicht auf Kontrolle der Untersuchungsanordnung wird dabei nicht notgedrungen in Kauf genommen, sondern bewusst angestrebt: „Man nutzt die Methode der Fallstudie, weil man Kontextbedingungen ganz bewusst einbeziehen will – in der Überzeugung, dass sie hochgradig bedeutsam für den unmittelbare Untersuchungsgegenstand sind“ (Yin 2003: 13, eigene Übersetzung)⁸. Wie- und Warum-Fragen zu menschlichem Verhalten lassen sich – so die zugrundeliegende Prämisse – nur im Zusammenhang des alltagsweltlichen Kontextes verfolgen, in dem sich dieses Leben abspielt.

Neben dem Kontextbezug sind Multiperspektivität, Methodenkombination und Offenheit die wesentlichen Charakteristika der Fallstudienmethodologie: Es werden „die Erfahrungs- und Handlungsperspektiven verschiedener Akteurinnen und Akteure (oder Akteursgruppen) systematisch erfasst und interpretiert“, unterschiedliche Erhebungs- und Auswertungsverfahren werden kombiniert, und „[d]as Forschungsdesign bleibt offen für Variationen [...] an geeigneter Stelle (und ohne Verlust an analytischer Stringenz), um Kontextfaktoren, deren Bedeutung erst der empirische Forschungsprozess erweist, noch systematisch in die Analyse einbeziehen zu können“ (Pflüger u. a. 2010: 31).

⁷ Im Original: „‘how’ or ‘why’ questions are being posed, when the investigator has little control over events, and when the focus is on a contemporary phenomenon within some real-life context“

⁸ Im Original: „you would use case study method because you deliberately wanted to cover contextual conditions – believing that they might be highly pertinent to your phenomenon of study“

Das Gewerbegebiet „MainLog“ in Neu-Isenburg (Fallstudie 1) steht für die wirtschaftlichen Verflechtungen des Flughafens Frankfurt insbesondere mit der Branche Verkehr und Lagerei und ihre wirtschaftlichen und Beschäftigungsimplikationen. Im Hintergrund stand die Frage, ob und inwieweit die Entwicklung dieses relativ neuen Gewerbegebiets als Ausdruck von Tendenzen interpretiert werden kann, wie sie unter dem Konzept von Airport Cities diskutiert werden. Fallstudie 2 hat zwei nach siedlungs- und sozialstrukturellen Merkmalen vergleichbare Mainzer Teilgebiete zum Gegenstand, von denen eines schon vor dem Bau der Landebahn Nordwest am Flughafen Frankfurt von Fluglärm betroffen war und das andere seit 2011 neu von Fluglärm betroffen ist. Der Fokus liegt hier auf der jeweiligen Wahrnehmung von Fluglärmbelästigung bei den dort Wohnenden sowie auf der Frage nach kleinräumigen Segregationseffekten infolge der Zunahme von Fluglärm. Demgegenüber bezieht sich Fallstudie 3 auf ein von vornherein fluglärmbelastetes Neubaugebiet in Mörfelden-Walldorf. Entsprechend stellen sich die Fragen nach dem Zusammenhang von Fluglärmbelastung und Fluglärmbelästigung sowie möglichen Segregationseffekten hier unter der Voraussetzung, dass Zuzugsentscheidungen unter Lärmbedingungen getroffen worden sind bzw. getroffen werden mussten. Für die Auswahl der Fallstudiengebiete wurden, neben Daten- und Dokumentenrecherchen, Hinweise aus den eingangs angesprochenen und unter 3.3.1 näher charakterisierten Auftaktgesprächen mit Kommunalverantwortlichen genutzt. Bei Fallstudie 1 kamen Zwischenergebnisse der Analysen aus Modul 2 hinzu (für Details zur Gebietsauswahl vgl. die einleitenden Passagen der Fallstudienkapitel (5.2.1, 6.2.1, 7.2.1).

Das zentrale Erhebungsinstrument der Fallstudien waren Interviews mit Unternehmensvertreterinnen und -vertretern sowie mit Arbeitskräften einzelner Unternehmen im Untersuchungsgebiet (in Fallstudie 1) sowie mit Bewohnerinnen und Bewohnern auf Haushaltsebene (in den Fallstudien 2 und 3). Sie waren als problemzentrierte Interviews im Sinne Witzels (Witzel 2000) konzipiert. Auf der Grundlage einer dichten, auf anderweitig zugängliche Quellen gestützten Informationsbasis über den situativen Kontext ist diese Interviewform darauf angelegt, durch das Setzen narrativer Impulse und den Primat immanenter vor exmanenten Nachfragen eine Gesprächssituation zu schaffen, bei der die Interviewten ihre eigenen Relevanzen zur Geltung bringen. Der Leitfaden dient von daher vor allem als „Gedächtnisstütze und Orientierungsrahmen zur Sicherung der Vergleichbarkeit der Interviews“ (Witzel 2000: 8).

Alle Interviewpartnerinnen und -partner in den Fallstudien waren mit einer Aufzeichnung der Gespräche einverstanden. Memos, die auch hier unmittelbar nach den Interviews angefertigt wurden, dienten dazu, erste Eindrücke, Fragen, Hypothesen oder Merkpunkte für die spätere Auswertung festzuhalten (vgl. oben: 3.2.2). Auch diese Audioaufzeichnungen wurden auf einen gesicherten Server des SOFI übertragen, extern transkribiert und am SOFI für die weitere Auswertung pseudonymisiert.

Tabelle 1: Umfang der Erhebungen im qualitativen Vertiefungsmodul 6

	Anzahl Interviews / Gruppendiskussionen	Anzahl einbezogene Personen
Auftaktgespräche mit Untersuchungsgemeinden	41	105
Einzelinterviews mit Expertinnen und Experten	21	22
Fokusgruppen (GD) Stakeholder	6	39
Themenzentrierte Gruppendiskussionen (GD)	9	59
Fallstudie 1	15	16
Fallstudie 2	18	24
Fallstudie 3	29*	25
Gesamt	139	290

Quelle: SOFI-Statistik zum Erhebungsprogramm in Modul 6 des Sozialmonitoring Flughafen Frankfurt und Region (Stand: Juni 2020); * Aufgrund einer Wiederholungsbefragung von Bewohnerinnen und Bewohnern wurden mehr Interviews als interviewte Personen gezählt.

3.3 Vorbereitung und Durchführung der Erhebungen

In den folgenden Ausführungen gehen wir in den Abschnitten 3.3.1 bis 3.3.4 auf Vorbereitung und Durchführung der Auftaktgespräche in den Untersuchungsgemeinden, der Interviews und Gruppendiskussionen mit Expertinnen und Experten sowie der Fokusgruppen mit Stakeholdern ein. Die entsprechenden Erläuterungen für die Fallstudien erfolgen – soweit nicht der unmittelbare Zusammenhang zwischen den hier behandelten Erhebungsformaten und den Fallstudien angesprochen ist – in den einleitenden Abschnitten der betreffenden Kapitel 5 bis 7.

3.3.1 Auftaktgespräche in den Untersuchungsgemeinden

Zwischen Anfang März und Mitte Mai 2017 führte das Monitoring-Team Auftaktgespräche in 41 Städten und Gemeinden, die dem Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) ihre Absicht signalisiert hatten, am Sozialmonitoring teilzunehmen. Für diese ersten Besuche bildeten die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler Tandems, die in der Regel mit je einer Vertreterin bzw. einem Vertreter der GWS und des SOFI besetzt waren. In den Städten und Gemeinden nahmen 105 Personen aus Verwaltungsspitzen und der Kommunalverwaltung teil, darunter ein Landrat, 27 Bürgermeisterinnen und Bürgermeister und weitere acht Stadträtinnen, Stadträte oder Beigeordnete – dies spricht für die hohe Bedeutung, welche die Kommunen dem Projekt beimaßen. Die weiteren Gesprächspartnerinnen und -partner kamen aus der Umweltverwaltung (1), aus der Stadt- und Sozialplanung (9), aus der Sozialverwaltung (9), oder sie hatten Stabsstellen inne (9).

Die zentrale Funktion der Gespräche war eine praktische: Die Teilnahmebereitschaft der Städte und Gemeinden im Untersuchungsgebiet und ihre Erwartungen an ein Sozialmonitoring waren zu erfragen und Verabredungen zur künftigen Kooperation zu treffen. Eine Bestandsaufnahme zu Datenfeldern und Datengrundlagen für das Monitoring (kleinräumige Analysen, Gebietseinheiten, Geodaten, Meldedaten, Beschäftigung und Arbeitsmarkt, Wohnungsmarkt, Bildungsbeteiligung, andere Daten) trug zur Klärung der Voraussetzungen für die Arbeiten in den Modulen 1 bis 5 bei. Eine spezifische Funktion bestand darüber hinaus darin, Anhaltspunkte für die Auswahl von Gebieten für die Fallstudien zu gewinnen.

Dem Monitoring-Team verschafften die Besuche darüber hinaus die Gelegenheit, viele der handelnden Akteurinnen und Akteure persönlich kennenzulernen und sich einen ersten Eindruck von den Gegebenheiten in den Kommunen der Untersuchungsregion zu verschaffen. Der Leitfaden für die Auftaktgespräche enthielt deshalb eine erzählgenerierende Frage, die ins Gespräch einführen und deutlich machen sollte, dass es in diesem ersten Besuch nicht allein um organisatorische Absprachen gehen musste: „Wie würden Sie die Stellung der Gemeinde in der Region Rhein-Main beschreiben? Was sind große Themen für die Entwicklung der Gemeinde?“ Wie sich zeigte, entstanden daraufhin ausführliche 10- bis 40-minütige Erzählungen der Kommunalvertreterinnen und -vertreter mit unterschiedlichen thematischen Schwerpunkten. Unter anderem gingen sie mehr oder weniger ausführlich auf die Bevölkerungsentwicklung, die Stadt- und Quartiersentwicklung, die wirtschaftliche Entwicklung, die Kommunalfinanzen, ihre Beziehung zum Flughafen, den Nutzen des Flughafens, Siedlungsbeschränkungen, die Fluglärmbeeinträchtigung der Bevölkerung oder Verkehrsprobleme ein.

Da der überwiegende Teil der Gespräche durch eine Audioaufzeichnung gesichert war, konnten diese Passagen transkribiert werden. Wesentliche Gesprächsinhalte und wichtige Informationen aus den Auftaktgesprächen wurden für die interne Weiterarbeit anschließend in einem tabellarischen Inventar zusammengeführt.

3.3.2 Einzelinterviews mit Expertinnen und Experten

Die ersten Interviews mit 21 einbezogenen Expertinnen und Experten fanden im August 2017 statt, das letzte wurde im Juni 2018 geführt. Sie dauerten jeweils zwischen einer und eineinhalb Stunden.

Dem Monitoring-Team der GWS und des SOFI boten diese Interviews erstens die Möglichkeit, externe und spezialisierte Expertise zu konzeptionellen und methodologischen Detailfragen für das Monitoring zu erschließen. Und sie waren zweitens darauf angelegt, eine besser fundierte Informationsgrundlage sowie zusätzliche Gesichtspunkte und Relevanzkriterien für die Durchführung der Fallstudien zu gewinnen.

Aufbau eines (kleinräumigen) Flughafenmonitorings/Abgrenzung zu bestehenden Monitoring-Verfahren

- Ein kommunaler Experte für Sozialplanung sowie ein Vertreter des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain gaben Auskunft über den Aufbau bereits bestehender regionaler und kommunaler Monitoring-Verfahren; sie wurden insbesondere zur inhaltlichen, räumlichen und methodischen Abgrenzung eines künftigen Sozialmonitorings zum Monitoring des Regionalverbands und anderer kommunaler Monitoring-Systeme befragt.

Ökonometrische Analysen (Modul 2)

- In Modul 2 des Sozialmonitorings zielten ökonometrische Analysen auf die Isolation direkter, indirekter oder über weitere Wirkungsketten induzierter Flughafenwirkungen (GWS/SOFI 2020: Kapitel 5.4). Es war zu klären, ob sich auch katalytische Effekte des Flughafens in dem später gewählten Modell der „Wirkungsklassen“ abbilden ließen. Ein Experte der TU Chemnitz wurde zu methodischen Fragen der Messung solcher Wirkungen und der Nutzung von Input-Output-Tabellen für die Analysen befragt.

Themenfelder Siedlungsstruktur und Wohnen (Modul 3-4)

- Wie die „raumwirksamen Einflüsse der Luftverkehrsanknüpfung mit übergreifenden Entwicklungslinien räumlicher Differenzierung zusammentreffen“ (SOFI/GWS 2020a: 21), wurde mit Expertinnen und Experten unterschiedlicher Spezialisierung erörtert: Ein Experte des Instituts Wohnen und Umwelt (IWU) gab Auskunft zu Siedlungsstrukturen, Wohnraumbedarfen in der Region,

Wohnungsmarktprognosen und der Erarbeitung sog. schlüssiger Konzepte bzw. Mietspiegel im Rahmen der Grundsicherung. Ein Vertreter der Landesarbeitsgemeinschaft (LAG) Soziale Brennpunkte Hessen trug Expertenwissen über die kleinräumige kommunale Stadtentwicklung und die Hessische Gemeinschaftsinitiative Soziale Stadt (HEGISS) bei. Mit einer kommunalen Expertin für das Konzept der Airport City wurde vor dem Hintergrund heterogener quantitativer Befunde auf qualitativem Weg die Frage vertieft, ob „im Flughafenumfeld ein besonderes Siedlungsmuster entsteht“ (SOFI/GWS 2020a: 124).

Themenfeld Kommunalfinanzen (Modul 3-4)

- Interviews mit drei Kommunalvertreterinnen und -vertretern erhoben die wahrgenommenen Handlungsspielräume von „Schutzschirm“-Kommunen und kommunale Einschätzungen zu Regelungen des interkommunalen Finanzausgleichs, zu doppischer Haushaltsführung, Schuldenbremse und „Hessenkasse“. (vgl. SOFI/GWS 2020a: 355 ff.). Teile der Interviews galten der Frage, wie der Flughafen in diesem Feld auf die Kommunen und ihre Infrastrukturinvestitionen wirkt.

Fallstudien 2 und 3, Vorbereitung von Vertiefungen in Modul 7

- Parallel zur Explorationsphase des Sozialmonitorings führten die Universitäten Göttingen und Mainz das Forschungsprojekt „Umweltgerechtigkeit – Soziale Verteilungsmuster, Gerechtigkeitseinschätzungen und Akzeptanzschwellen lokaler Umweltbelastungen“ durch. Interviews mit den Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern, die diese Studie verantworteten, zielten auf die Klärung methodologischer Fragen: z.B. der Operationalisierbarkeit von Gerechtigkeitseinschätzungen oder der Bewertung von Lärm. Ein Experte der Universitätsklinik Mainz wurde mit ähnlichem Ziel befragt: Wie lassen sich Erzählungen und subjektive Bewertungen von Annoyance und Lärmbelastung analytisch fassen?

Ein Teil der Interviews wurde genutzt, um Expertinnen und Experten zu befragen, die an Gruppeninterviews entweder nicht teilnehmen konnten, oder die spezialisierte Expertise zu solchen Fragen besaßen, die im Rahmen der Gruppendiskussionen aufgeworfen, aber nicht zufriedenstellend geklärt werden konnten. Als Expertinnen und Experten waren einbezogen:

- ein Vertreter der Fraport AG (zur Ergänzung der einschlägigen Stakeholder-Gruppendiskussion Luftverkehr)
- eine Vertreterin und ein Vertreter der „Bürgeraktion PRO Flughafen e.V.“ (zur Ergänzung zur einschlägigen Stakeholder-Gruppendiskussion);
- ein Vertreter der IHK Frankfurt, eine Vertreterin der Wirtschaftsförderung des Kreises Mainz-Bingen sowie ein Vertreter des Kreises Groß-Gerau zur Frage von Flughafeneinflüssen auf die wirtschaftliche Entwicklung im Rhein-Main-Gebiet und im Monitoring-Gebiet in Rheinland-Pfalz (zur Ergänzung zu Stakeholder-Diskussion Wirtschaft)
- ein Experte der Arbeitsgruppe Nachhaltiges Wirtschaften bei der IHK Frankfurt zu nachhaltiger Regionalentwicklung (Ersatz für ausgefallene Gruppendiskussion Nachhaltigkeit)
- ein Experte der Hochschule Darmstadt und ein Experte der Hochschule für Gestaltung in Offenbach zur Verkehrsinfrastruktur in der Monitoring-Region, aktuellen Verkehrskonzepten und nachhaltiger Mobilität (zur Ergänzung des Fachgesprächs „Verkehr“)
- ein Vertreter einer regionalen Wohnungsbaugenossenschaft, der am Fachgespräch „Wohnen“ nicht teilnehmen konnte, zu den dort angesprochenen Themen.

3.3.3 Fokusgruppen mit Stakeholdern

Auf Vorschlag des Umwelt- und Nachbarschaftshauses wurden vier Gruppendiskussionen mit Stakeholdern als Fokusgruppen geplant: je eine mit Vertreterinnen und Vertretern der Landesverwaltungen Hessen und Rheinland-Pfalz, der Kommunen aus dem Monitoring-Gebiet, der Wirtschaft sowie der Bürgerinitiativen gegen Fluglärm. Das UNH stellte dazu eine kurze Liste exponierter Personen zur Verfügung, die in das Interviewprogramm einbezogen werden sollten. Eine Gruppe mit Vertreterinnen und Vertretern der Luftverkehrswirtschaft und eine mit Vertreterinnen und Vertretern der Träger sozialer Leistungen wurden auf Vorschlag des Monitoring-Teams ergänzt.

Die Gruppendiskussionen (Fokusgruppen) fanden im Januar und Februar 2018 an zentral gelegenen Veranstaltungsorten in Frankfurt (Nähe Hauptbahnhof) und Wiesbaden statt; sie dauerten jeweils 120 bis 150 Minuten.

Ein fokussierender Input durch die Mitglieder des Monitoring-Teams griff die Zusammenhangsannahmen auf, die das Mediationsverfahren und die Diskussion um einen Flughafenausbaubau 1998 bis 2000 geprägt hatten (darunter positive Beschäftigungseffekte durch einen Ausbau des Flughafens, Zunahme von Verkehr, höhere Lärmbelastung/-belästigung der Bevölkerung, Veränderung der Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur aufgrund der Zunahme von Lärm und erhöhte Schadstoffemissionen) und die im Regionalen Dialogforum dazu geführt hatten, dass das Sozialmonitoring verabredet wurde: „Anlass war die Befürchtung bzw. Beobachtung von Gemeinden, dass sich die Sozialstruktur vor allen Dingen wegen der Lärmbelastung durch Zu- und vor allem Wegzüge in verlärmten Gebieten negativ verändert.“ (Wörner 2008: 117)

Mit den Teilnehmenden wurde daran anschließend diskutiert, wie die regionale Entwicklung seit 2012 aus ihrer Sicht verlaufen war, wie sie die Entwicklung erklärten, welche Schwerpunkte sich daraus für ihre aktuelle Tätigkeit ergaben und welche Erkenntnisbedarfe daraus für ein Sozialmonitoring Flughafen Frankfurt und Region folgten. Auch diese Gespräche wurden genutzt, um die Fragestellungen für die Fallstudien zu schärfen.

An der Stakeholder-Fokusgruppe „Land“ nahmen je ein Vertreter bzw. eine Vertreterin der Hessischen Staatskanzlei, des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, des Hessischen Ministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, des Hessischen Landesamts für Naturschutz, Umwelt und Geologie, des Hessischen Ministeriums für Soziales und Integration sowie – stellvertretend auch für die übrigen Ressorts der rheinland-pfälzischen Landesregierung – des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz teil.

Zur Stakeholder-Fokusgruppe „Kommunen“ waren einerseits Umwelt- und Sozialdezernentinnen und -dezernenten von Städten und Gemeinden im Untersuchungsgebiet eingeladen worden, andererseits einige kommunale Expertinnen und Experten, die bereits an der „AG Siedlung und Soziales“ im Mediationsverfahren beteiligt gewesen waren. Diese Mischung wurde zwar erreicht, jedoch blieb die Runde wegen einer Grippewelle klein. Einige Einzelinterviews ließen sich später nachholen.

Gleiches gilt für die Stakeholder-Fokusgruppe „Wirtschaft“, an der trotz breit gestreuter Einladungen und ausreichender Zusagen schließlich nur drei Experten – aus einer kommunalen Abteilung für Wirtschaftsförderung, aus einer Marketing-Agentur für die Region und aus der Wirtschaftsinitiative RheinMain – teilnahmen. Mit einigen der verhinderten Teilnehmenden konnten später jedoch Einzelinterviews realisiert werden.

Zur Vorbereitung der Stakeholder-Fokusgruppe „Bürgerinitiativen“ waren seit Oktober 2017 mehrere persönliche Vorgespräche mit Vertreterinnen von Bürgerinitiativen bzw. dem Sprecherkreis des Bündnisses der Bürgerinitiativen (BBI) gegen Fluglärm geführt worden. Das Bündnis lehnte zwar nach längeren Beratungen ab, sich mit offiziellen Vertreterinnen und Vertretern an der Gruppendiskussion zu beteiligen. Einzelnen Vertreterinnen und Vertretern der angeschlossenen Bürgerinitiativen stand eine Beteiligung jedoch frei. Schließlich kam eine größere Runde mit 12 Expertinnen und Experten zustande, die sich in acht Bürgerinitiativen in Hessen und Rheinland-Pfalz gegen Fluglärm engagierten. Ein Doppelinterview (s. o.: 3.3.2) mit Vorstand und Geschäftsführung der Bürgeraktion „Pro Fra“ bezog auch deren gegensätzliche Perspektive mit ein.

An der Stakeholder-Fokusgruppe „Luftverkehrswirtschaft“ nahmen Vertreterinnen und Vertreter der Fraport AG, der Deutschen Flugsicherung GmbH und der Lufthansa teil. Einzelne Themen aus dieser Diskussion wurden in Einzelinterviews später noch vertieft.

Zur Stakeholder-Fokusgruppe „Wohlfahrt“ waren sowohl lokale Wohlfahrtsverbände als auch Dachorganisationen auf Landesebene, und sowohl konfessionell gebundene als auch nicht-konfessionelle Verbände eingeladen worden. Es nahmen teil Vertreterinnen und Vertreter des Zentrums Gesellschaftliche Verantwortung der Evangelischen Kirche von Hessen-Nassau, der Katholischen Kirchengemeinde St. Jakobus aus Frankfurt, des PARITÄTISCHEN Hessen, des AWO Bezirksverbands Hessen-Süd e.V., des Diakonischen Werks für Frankfurt am Main und des Diakonisches Werk in Hessen und Nassau und Kurhessen-Waldeck e.V.

3.3.4 Themenzentrierte Gruppendiskussionen

Mit dem Erhebungsformat griff das Monitoring-Team den Vorschlag des UNH (Februar 2017) auf, „thematisch zentrierte“ Gruppen mit Expertinnen und Experten durchzuführen. Die Gruppen behandelten u. a. Spannungsthemen, die in Auftaktgesprächen mit Kommunen z. Tl. kontrovers diskutiert worden waren (z. B. Flächennutzungsplanung, Wirkung der Lärmschutzbereiche, Bevölkerungswachstum durch Zuwanderung), oder die Schwerpunkte setzten, von denen Kontextinformationen für die Interpretation quantitativer Befunde erwartet wurden (z. B. Arbeitsmarkt, Gründe für Ansiedlungen oder Wegzug von Unternehmen bzw. Unternehmensteilen).

Zur Vorbereitung des Interviewprogramms wurden Kommunal-Inventare und Transkripte nach Hinweisen auf einzubeziehende Gesprächspersonen bzw. Akteursgruppen gesichtet. Eine Reihe von Expertinnen und Experten waren von den lokalen Akteurinnen und Akteuren bereits namentlich benannt worden und weitere Hinweise kamen aus dem Arbeitskreis Sozialmonitoring.

An den neun Gruppendiskussionen, die daraufhin im Januar und Februar 2018 zustande kamen und die durchschnittlich zweieinhalb Stunden dauerten, nahmen insgesamt 59 Personen teil. Expertinnen und Experten, die nicht teilnehmen konnten, übersandten dem Monitoring-Team zum Teil Materialien, zum Teil boten sie Einzelinterviews an. Drei Interviews konnten kurzfristig telefonisch realisiert werden. Ein Fachgespräch zum Thema „Nachhaltigkeit“ ließ sich aus verschiedenen Gründen nicht realisieren.

- Zum Fachgespräch „Arbeitsmarkt“ kamen Vertreterinnen und Vertreter der Arbeitsverwaltung aus Arbeitsagenturen und Jobcentern sowie Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus der regionalen Arbeitsmarktforschung. Ein thematischer Schwerpunkt galt strukturellen Fragen des regionalen Arbeitsmarktes (Branchen, Arbeitskraftangebot und -nachfrage), ein zweiter dem Arbeitskräftebedarf der Unternehmen am Flughafen Frankfurt und der Einschaltung der Arbeitsverwaltung bei Stellenbesetzungsvorgängen. Dabei interessierten auch räumliche Muster: Wie

erklärten sich hohe Einpendelquoten bei gleichzeitiger Unterbeschäftigung in bestimmten Monitoring-Kommunen? Wie wirken sich Pendeldistanzen auf die Möglichkeit von Geringverdienenden aus, am Flughafen Arbeit aufzunehmen?

- Sieben Expertinnen und Experten nahmen am Fachgespräch „Logistik“ teil: Vertreterinnen und Vertreter eines flughafenbezogenen Logistikunternehmens, eines Logistikverbandes, einer berufsbildenden Fachschule Logistik, außerdem ein für Logistik zuständiger Gewerkschaftsvertreter sowie ein zur Branche forschender Wissenschaftler. In der Diskussion ging es um die Beschäftigungsnachfrage der Branche Lager und Logistik, die Bedeutung des Flughafens Frankfurt als Standort und Fragen der wirtschaftlichen Verflechtung.
- Das geplante Fachgespräch zu weiteren „Branchen“, in denen sich katalytische Effekte des Luftverkehrs zeigen konnten, reduzierte sich angesichts kurzfristiger, krankheitsbedingter Absagen zu einem Doppelinterview mit zwei Vertreterinnen und Vertretern von Unternehmen aus dem Beherbergungs- und dem Gesundheitssektor. Eine Reihe von Einzelinterviews sowie Fallstudie 1 trugen jedoch ebenfalls zur Vertiefung bei.
- Die Regionalentwicklung, zu der auch die ökonomischen Wirkungen des Flughafens gehören, wird über die Verkehrsinfrastruktur vermittelt. Kommunen mit guter Verkehrsanbindung sind z.B. als Logistikstandorte attraktiv und bieten Pendlerinnen und Pendlern bessere Bedingungen. Diese Zusammenhänge nahmen in den Auftaktgesprächen mit Kommunen sehr viel Raum ein und sie wurden daher im Fachgespräch „Verkehr“ vertieft. An der Diskussion nahmen zehn Expertinnen und Experten teil: Vertreterinnen des Regierungspräsidiums Darmstadt, der ÖPNV-Verantwortliche einer Großstadtkommune, ein für Verkehrsfragen zuständiger Vertreter einer IHK, Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Verkehrsverbände sowie zwei einschlägige Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler.
- Ein zweiter wesentlicher Faktor, über den Flughafenwirkungen vermittelt werden, ist der Wohnungsmarkt, dessen Bedingungen in allen Auftaktgesprächen mit Kommunen ein beherrschendes Thema waren. Im Fachgespräch „Wohnungsmarkt“ ging es um gegenwärtige und künftige Wohnungsbedarfe, um die Ausdifferenzierung der Wohnungsmärkte in der Monitoring-Region, den Einfluss der Märkte auf Segregation sowie um die Wohnungspolitik der Kommunen. An dem Gespräch nahmen Vertreterinnen und Vertreter von Unternehmen im Bereich der Stadt- und Immobilienentwicklung, eines großen regionalen Wohnungsunternehmens, des Hessischen Mieterbundes sowie des Regionalverbandes FrankfurtRheinMain teil.
- Das Fachgespräch „Siedlungs- und Regionalentwicklung“ vertiefte die Perspektive von Stadtplanerinnen und -planern der Kommunen, der zuständigen Landesbehörden (Regierungspräsidium Darmstadt) und der in der Region tätigen Wohnungsunternehmen auf Fragen der Flächennutzungsplanung in der Rhein-Main-Region, mögliche Zielkonflikte um die Bereitstellung von Siedlungsflächen entsprechend dem Bedarf, der gewünschten Flächenmobilisierung für den Wohnungsbau und der Begrenzung einer zusätzlichen Flächeninanspruchnahme sowie die Berücksichtigung von Luftverkehr und Verkehrs- bzw. Fluglärm bei der Regionalplanung.
- Ein Auftrag für die Exploration, aber auch für ein künftiges Sozialmonitoring besteht darin, kleinräumige Segregationstendenzen zu identifizieren und zu prüfen, inwiefern sich darin Flughafeneffekte abbilden. Diese müssen jedoch von anderen Kontext- und Quartiereffekten (vgl. Friedrichs 2014: 291) unterschieden werden. Im Fachgespräch „Sozialraum“ mit Expertinnen und Experten aus fünf Projekten, die im Programm „Soziale Stadt“ für die Quartiersarbeit in sozialen Brennpunkten verantwortlich waren, sowie der HEGISS-Geschäftsstelle des Landes, wurde daher die Frage vertieft, wie Quartiere auf die Teilhabechancen der dort lebenden Bewohnerinnen und

Bewohner wirken und welche Beobachtungen zu Zuzug- und Wegzug die Expertinnen und Experten in den Sozialräumen machten.

- Die am Sozialmonitoring beteiligten Kommunen hatten sich mit einer dynamischen Bevölkerungsentwicklung auseinanderzusetzen, und die grenzüberschreitende Zuwanderung in der Phase der Exploration schloss sowohl die sog. „High Potentials“ als auch Geflüchtete aus Krisenregionen und Arbeit suchende EU-Bürgerinnen und -Bürger ein. Im Fachgespräch „Migration“ diskutierten drei für Migrationsfragen zuständige Expertinnen und Experten aus Kommunen, der Migrationsbeauftragte einer Landesbehörde sowie der Vertreter eines Bildungsträgers über ethnische Segregation: Wie setzte sich die Bevölkerung mit Migrationshintergrund zusammen und gab es ethnisch geprägte Quartiere? Wo versorgten sich zuziehende Migrantinnen und Migranten mit Wohnraum, und welche Rolle spielte der Flughafen für ihre Arbeitsmarktchancen?
- Ein Fachgespräch „Bildung“ war im Rahmen der Regionalkonferenzen angeregt worden, da kommunale Vertreterinnen und Vertreter die Frage bewegte, welche Segregationseffekte dadurch entstehen, dass Eltern ihren Kindern bestmögliche Bildungsvoraussetzungen bieten wollen. Die Wahl der Bildungseinrichtungen (Schule, Kita) hätte dann Einfluss auf Wohnortwahl und Pendelentscheidungen, ausdifferenzierte Bildungsangebote wären wichtige Standortfaktoren für die Attraktivität von Kommunen. Diese Fragen wurden mit Vertreterinnen und Vertretern dreier Kommunen bzw. Kreise, eines Schulaufsichts- und eines Gesundheitsamtes diskutiert, die für Schulplanung und Kinderbetreuungseinrichtungen zuständig waren.

Der gesamte Untersuchungsteil knüpfte im Sinne eines sequenziellen QUAN→qual-Forschungsdesigns (Schoonenboom/Johnson 2017: 117 ff.) einerseits unmittelbar an Befunde und erste Auswertungen aus dem quantitativen Monitoringteil an. In den Gruppendiskussionen wurden u. a. interpretationsbedürftige Befunde zur Diskussion gestellt: für den Arbeitsmarkt etwa das gleichzeitige Vorkommen von Einpendlerüberschüssen und Unterbeschäftigung in bestimmten Kommunen.

Andererseits dienten die Runden dazu, Hypothesen und Leitfragen für die vertiefenden qualitativen Untersuchungen (insbesondere die Fallstudien in Modul 6 und die geplanten Interviews mit Bewohnerinnen und Bewohnern in Modul 7) zu generieren. In allen Fachgesprächen waren die Expertinnen und Experten aufgefordert, auf den thematischen Rahmen bezogene Einschätzungen zur weiteren Entwicklung der Region abzugeben (z. B.: Werden sich Arbeits- und Wohnorte weiter entflechten?) und Monitoringbedarfe zu benennen: Welche kleinräumigen Kennzahlen zur Bildungsbeteiligung werden für ein Sozialmonitoring benötigt? Wie lassen sich Arbeitsmarkteffekte am besten räumlich beobachten? Welche Kennzahlen eignen sich zur Messung benachteiligender Quartiereffekte? Wichtig für die Einordnung der Befunde ist hierbei natürlich auch, dass die qualitativen Erhebungen in 2018 abgeschlossen waren und den damaligen Wissensstand der Interviewten wiedergeben.

3.4 Auswertung

Die Auswertung der transkribierten Audioaufzeichnungen von Interviews und Gesprächsprotokollen erfolgte zunächst inhaltsanalytisch auf der Grundlage der von Mayring (2015) und Kuckartz (2013) entworfenen Verfahren qualitativer Inhaltsanalyse unter Einsatz von MAXQDA als Auswertungssoftware. Das Material wurde in fünf Auswertungsprojekten gehalten: einem zu den Auftaktgesprächen, einem zu allen Interviews und Gruppendiskussion mit Expertinnen und Experten und je einem pro Fallstudie.

Die Transkripte der markanten Erzählungen zu Beginn der Auftaktgespräche wurden als exploratives Gesprächsmaterial induktiv offen/thematisch codiert, strukturiert und ausgewertet. Zu den

Auswertungsdimensionen gehörten: Zusammenhangsannahmen und Bewertungen zu den Wirkungen des Flughafens/Luftverkehrs auf die Stadt/Gemeinde bzw. die hier lebende Bevölkerung, Selbsttypisierungen der Kommunen, kommunale Handlungsspielräume und Strategien (z.B. bezogen auf Fluglärm, Segregation, ökonomische Entwicklung). Memos, Inventare und MAXQDA Projekt wurden dazu verwendet, Informationen zur Datenverfügbarkeit zu systematisieren. Auf ihrer Grundlage konnte auch eine Liste von Neubauvorhaben der Kommunen für Fallstudie 3 zusammengestellt werden. Sie wurden genutzt, um Personen zu identifizieren, die von Kommunen für Experten-Interviews vorgeschlagen worden waren. Anonymisierte Aussagen aus den Auftaktgesprächen wurden in Gruppendiskussionen als Erzählanreize und Diskussionsimpulse genutzt. Die Befunde fließen in die folgenden Analysen ein.

Die Codierung der übrigen Interview- und Gesprächsmaterialien erfolgte jeweils in zwei Stufen. Die Erstkodierung ging aus von den theoretischen Vorannahmen, die die Erhebung angeleitet hatten sowie den daraus abgeleiteten Leitfragen und Strukturierungsimpulsen der Gruppendiskussionen, thematisch ergänzt auf der Grundlage von Vermerken und Kurzprotokollen von zwei Beteiligten des Monitoring-Teams. Danach wurden im Umlaufverfahren alle Transkripte offen recodiert, d. h. die Codestruktur wurde um weitere Kategorien ergänzt, die sich aus dem Material ergaben.

Alle Interviews und Gruppendiskussionen mit Expertinnen und Experten wurden in einem gemeinsamen MAXQDA-Projekt zusammengeführt und ausgewertet. Das codierte Material ließ sich in diesem Rahmen – wahlweise differenziert nach Akteursgruppen oder akteursgruppenübergreifend – in unterschiedlichen Dimensionen weiter auswerten, bezogen etwa auf die Themenschwerpunkte der Modulberichte 1–4 (z. B. ökonomische Verflechtungen, Arbeits- und Wohnorte, Pendelmuster, sozialräumliche Segregation, kommunale Finanzen etc.), überwiegend qualitativ vertiefte Themen wie Mobilität, Zuwanderung oder Umweltgerechtigkeit, Instanzen, die Wirkungen von Flughafeneinflüssen auf die Region vermitteln (z. B. Verkehr, Wohnungsmarkt), Deutungsmuster der befragten Expertinnen und Experten/Stakeholder bei der Herstellung von Flughafenbezügen oder der Beschreibung von Effekten, Erwartungen an ein künftiges Sozialmonitoring für die Flughafenregion. Durch die zusammenhängende Auswertung wurden Querbezüge zwischen den Aussagen der in unterschiedlicher Funktion befragten Expertinnen und -experten möglich und die Identifizierung übergreifender Diskursfiguren und Fragestellungen begünstigt, die bei getrennter Analyse nicht so deutlich hervorgetreten wären.

Für die einzelnen Fallstudien wurden jeweils Beschreibungen der Fallstudiengebiete im Kontext der betreffenden Kommunen erstellt. Dazu wurden auf der Grundlage von Daten aus den Modulen 1 bis 5 statistische Gebietsmerkmale tabellarisch zusammengestellt. Die Codierung der transkribierten Interviews folgte dem oben allgemein erläuterten Schema: Erstkodierung auf der Grundlage der Untersuchungsfragen (vgl. die betreffenden Übersichten zu Beginn der Kapitel 5, 6 und 7), Ausdifferenzierung und Erweiterung des Codesystems durch offene Zweitcodierung am Interviewmaterial. In Fallstudie 1 wurden dabei zwei Konstellationen von ansässigen Unternehmen herausgebildet und untersucht: Zum einen die Unternehmen, die in enger Verbindung zum Flughafenstandort stehen („luftfahrtverbundenes“ Lagergewerbe) und zum anderen solche Unternehmen, die keinen direkten wirtschaftlichen Zusammenhang zum Flughafenstandort haben („nicht-luftfahrtverbundenes“ Lagergewerbe). Zudem wurde ein Fokus auf die Gegenüberstellung der Arbeitgeber- und der Arbeitnehmerseite gelegt. In den Fallstudien 2 und 3 wurde nach der Erstkodierung zu jedem befragten Haushalt eine Fallskizze angelegt und die Fallskizzen (die Fälle sind hier die Befragten) in Übersichten („Inventaren“) fallvergleichend zusammengestellt. Dies ermöglichte eine Gruppierung der Befragten nach für die Fragestellung wesentlichen Gesichtspunkten. Aus diesen Übersichten ergab sich die Ordnung des Materials und die endgültige thematische Struktur für den Text der Fallstudien. Die

Darstellung im Text stützte sich sowohl auf die Codings der Zweitcodierung als auch auf die erstellten Fallübersichten.

3.5 Leitende Gesichtspunkte zur Darstellung der Ergebnisse aus den qualitativ basierten Einzelgesprächen und Gruppendiskussionen

In den Befunden zu den Gruppendiskussionen mit den Stakeholder-Fokusgruppen sowie mit Expertinnen und Experten, die im folgenden Abschnitt 4 dargestellt werden, konnten die inhaltlichen Fragestellungen, wie sie in diesem Abschnitt eingangs skizziert wurden, jeweils nicht in voller Breite „abgearbeitet“ werden, weil dies den maximalen Zeitrahmen für Gruppendiskussionen – etwa drei Stunden – gesprengt hätte. So ergaben sich in den Gruppengesprächen thematische Schwerpunkte je nach Interessenlage und fachlicher Expertise bzw. Erfahrung. Diese Schwerpunkte wurden als systematischer Leitfaden für die Darstellung der Befunde aus den Gruppendiskussionen auch der Lesbarkeit wegen gewählt, denn die denkbare Alternative einer zunächst auf Einzelauswertung von Auftaktgesprächen, Expert*inneninterviews sowie Gruppendiskussionsrunden gerichtete Darstellung, hätte zu sehr großer Redundanz des Modulberichts 6 geführt.

Wir haben – abschließend – in der Darstellung der Befunde auch die zunächst der Auftragskonzeption folgende Trennung von Gruppendiskussionen mit Stakeholder-Vertreterinnen und -Vertretern einerseits und mit Expertinnen und Experten andererseits nicht zur Grundlage der Ergebnisdarstellung gemacht, wiederum um Redundanzen zu vermeiden, zudem auch deswegen, weil die jeweiligen Teilnehmerinnen und Teilnehmer in den Gesprächsrunden selbst nicht durchgängig eine entsprechende Rollenzuschreibung akzeptiert bzw. durchgehalten haben.

4 Die Ergebnisse aus Gesprächsrunden mit Vertreterinnen und Vertretern von Stakeholdern und mit Expertinnen und Experten

4.1 Unveränderte, grundlegende Interessendivergenzen zwischen Flughafenprotagonisten und Flughafengegnerinnen und -gegnern

4.1.1 Die Position(en) der Bürgerinitiativen und der Wohlfahrtsverbände

Vertreterinnen und Vertreter der Bürgerinitiativen stellten nach eigenem Bekunden nicht den Flughafen als solchen infrage, sondern „dessen ungesettelten Ausbau“. Dahinter stand die Kritik an einer Expansionsstrategie der Luftfahrtunternehmen, die in der Konkurrenz mit anderen Flughäfen auf die Hub-Funktion des Frankfurter Flughafens, also auf seine Funktion als globales Luftverkehrsdrehkreuz setze, auf dem vor allem umgestiegen und weitergeflogen werde:

„Von dieser Hub-Funktion hat die Region überhaupt nichts, und das Konkurrenzverhalten zwischen den Flughäfen bringt nur Last nach Frankfurt und keinen Gewinn. Und jedes Flugzeug, dass aus Deutschland und dem nahen europäischen Ausland kommt, bringt jeweils zusätzlich Bewegung.“ (GD Bürgerinitiativen)

Auch die Planung eines neuen Terminals, der vor allem dazu diene, „Billigflieger anzulocken“, liefe – so ein weiterer Kern der Argumentation – auf eine Expansionslogik hinaus, die für die Region selbst keinen wirtschaftlichen Nutzen erbringe.

Als Hauptbeispiel wurde hierfür die Expansion der Logistikbranche im Zusammenhang mit der Flughafenentwicklung angeführt. Die Ansiedlung von Logistikunternehmen sei mit hohem Flächenverbrauch bei geringer Wertschöpfung verbunden. Und die eher gering entlohten Beschäftigungsverhältnisse führten zu „noch mehr Wohnraumdruck auf preiswerte Wohnungen, der nicht funktionieren kann, weil kein Gebiet mehr da ist, wo ordentlich gebaut werden kann“, denn – so die dahinter stehende Logik – Flächen, die für preiswerten, insbesondere auch sozialen Wohnungsbau infrage kämen, seien verlärmte und nur noch für Logistikhallen zu gebrauchen, während die innerörtlichen Areale, die noch bebaubar wären, für kostengünstigen Wohnungsbau nicht mehr infrage kommen.

In diesem weiter gesteckten Rahmen wurden Fluglärmbelastung und -belästigung nichtsdestoweniger als eine zentrale Beeinträchtigung der Bevölkerung angesehen. Und in diesem Punkt fiel die Beurteilung der realen Entwicklungen ausgesprochen negativ aus. Neben gravierender Neuverlärmung einzelner Gebiete infolge geänderter Flugrouten und Anflugtechniken, die gerade bodennah besonders lärmintensiv seien, bezog sich die Kritik vor allem auf zwei Aspekte: auf Verfahren der Berechnung von Lärmbelastung, die der Realität von Lärmbelastung und der mit dieser verbundenen Lärmbelästigung in einer lebenspraktischen Perspektive nicht gerecht würden, sowie auf die mutmaßliche Ausweitung der tatsächlich überflogenen Gebiete.

Beim ersten Punkt ging es um den Dauerschallpegel als einer Größe, die bei der amtlichen Berechnung von Lärmbelastung zugrunde gelegt wird:

„Wir sprechen hier immer bloß von Durchschnittsschallpegeln. Nach irgendeiner verrückten Formel. (...) Das muss man sich einfach mal vorstellen! Man mischt Lärm und Lärmpausen zusammen zu einem Faktor. Der mit den Menschen überhaupt nichts zu tun hat.“ (GD Bürgerinitiativen)

Dadurch würden wichtige Fragen der Lärmverteilung ausgeblendet, etwa die Tatsache, dass ein gesteigertes Aufkommen besonders lauter Abflüge und Landungen an den Rändern des Nachtflugverbots anfiel. Und insgesamt hätte sich bei den für das Lärmempfinden besonders kritischen Einzelschallereignissen nur wenig getan:

„Wir hatten nach 2001, hatten wir Lärmpegel. Die gingen bis auf 80, 85, 90 Dezibel hoch. Inzwischen ist ein bisschen niedriger geworden. Ja, das stimmt! Aber ich sage mal, wenn wir jetzt ein bisschen näher an Frankfurt rangehen. Dann Flörsheim, Frankfurter Süden. Da finden wir immer noch Einzelschallpegel von bis zu 90 Dezibel. Wir haben letztens einen Vergleich gemacht. Da habe da ich jetzt das Jahr 2012 mit 2015 verglichen. Da hat sich nichts getan. Ganz im Gegenteil. Es ist eventuell sogar lauter geworden, im Gesetz steht aber nur der Dauerschallpegel.“ (GD Bürgerinitiativen)

Unter dem zweiten Punkt, der Ausweitung überflogener Gebiete, wurde beklagt, dass zunächst relativ eng gelegte Flugrouten wegen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens seit Inbetriebnahme der neuen Landebahn auseinandergelegt würden mit der wahrgenommenen Konsequenz:

„ganz schlimm ist, wir haben jetzt eine neue Lärmverteilung. Das heißt die DFS kann ja ihre Routen selbst festlegen. Das heißt, sie fliegt jetzt nicht mehr die im Planfeststellungsverfahren festgelegten Routen, sondern sie verteilt den Lärm.“ (GD Bürgerinitiativen)

Eine besonders kritisierte Konsequenz dieser Entwicklung sahen Vertreterinnen und Vertreter der Bürgerinitiativen darin, dass damit Gebiete de facto verlärmte würden, deren Bewohnerinnen und Bewohner nach den geltenden Regularien noch nicht einmal Anspruch auf die Förderung passiven Lärmschutzes hätten.

Die ausgesprochen skeptische Perspektive, die die Vertreterinnen und Vertreter der Bürgerinitiativen gegenüber der Entwicklung des Flughafens sowie gegenüber dem Umgang der zuständigen Instanzen mit negativen Wirkungen dieser Entwicklung einnahmen, wurde auch auf das geplante Monitoring übertragen. Dieses stellten sie unter den Verdacht, vordergründiger Akzeptanzsicherung zu dienen.

Im Hinblick auf den Sinn eines Monitorings war die Sicht der Vertreterinnen und Vertreter von Bürgerinitiativen von einer weiten Perspektive bestimmt: Nicht nur fluglärmbedingte Fortzüge und deren sozialstrukturelle Implikationen sollten in den Blick genommen werden, sondern Lebensqualität der im Monitoring-Gebiet ansässigen und arbeitenden Bevölkerung:

„Aber das wesentliche Thema sind doch die, die dort wohnen. Die die Lebensqualität eingeschränkt bekommen und die, die gesundheitlich beeinträchtigt werden mit den Ergebnissen aus der NORAH-Studie. Und das ist doch der Hauptanteil der Bevölkerung. Dieses ist hier ein Beiprodukt, wie ich das sagen würde in Ihrer Forschung, was der Extremstfall ist.“ (GD Bürgerinitiativen)

Von einer Engführung auf den Lärmfokus wurde zudem gesprochen, weil der Umzug in nicht verlärmte Gebiete für die meisten Anwohnerinnen und Anwohner als wenig praktikable Möglichkeit angesehen wurde. Zudem definierte sich Lebensqualität „nicht dadurch, ob ich nur mehr Fluglärm habe oder nicht“. Gegenüber einer auf diesen Aspekt fokussierten Perspektive gälte es Beeinträchtigungen der Lebensumstände in einer umfassenderen Perspektive in den Blick zu nehmen:

„(...), dass immer mehr Fläche verloren geht. Dass Bannwald abgeholzt wird. Dass es keine Naherholungsgebiete gibt und dass die Möglichkeiten sich zu regenerieren, dass die immer geringer werden, je weiter sich der Flughafen ausdehnt. Deswegen ist ja auch die Argumentation von den Städten und Gemeinden: Der Flughafenausbau ist unverträglich. Und jetzt kommen die gesundheitlichen Aspekte. Also wer hier in der Rhein-Main-Region um den Flughafen lebt, der ist Fluglärm ausgesetzt, der ist der

Schadstoffbelastung ausgesetzt und damit einher gehen eine ganze Menge Stressfaktoren.“ (GD Bürgerinitiativen)

Eine noch grundsätzlichere Kritik an einem Sozialmonitoring, das Fluglärm und Flughafenbezüge in den Mittelpunkt stellt, kam von Vertreterinnen und Vertretern aus Kirchen und Wohlfahrtsverbänden. Ihnen ging es zum einen um eine vermutete falsche Ausrichtung sozialer Planung nach den ökonomischen Imperativen des Flughafens bzw. des Luftverkehrs und deren Folgen:

„Aber in dieser Fragestellung sind Fehler drin. Die richten sich nach dem Fluglärm? Das kann nicht sein. Im Sozialmonitoring müsste eigentlich grundsätzlich Voraussetzung sein, dass unter einem sogenannten Nachhaltigkeitsdreieck soziale Fragen gleichbedeutend sind mit ökologischen und ökonomischen Fragen. Also mindestens gleichbedeutend. Man kann sich dann unterhalten, wie dieses ökologische Dreieck gewichtet ist. Die Frage muss komplett anders gestellt werden. Es geht nicht darum, dass nach dem Fluglärm geplant wird. Sondern der Fluglärm hat im Grunde genommen/ also die ökonomischen Bedingungen, die Frankfurt Fraport erzielen will mit dem Flughafen, dürfen keinen Vorrang vor den sozialen Investitionen haben, die sonst im Umfeld getätigt werden. Das ist ein völliges Missverständnis, wenn man meint, man dürfte nur planen, was der Flughafen anfordert.“ (GD Wohlfahrt)

Vermisst wurde vor allem eine normative Ausrichtung, deren Maßstab nicht die Unterschreitung bestimmter Zielwerte - z. B. weniger Menschen in hoch lärmbelasteten Zonen - sein sollte, sondern die an der Tatsache anzuknüpfen hätte, dass weiterhin eine Menge an Menschen in den entsprechenden Wohngebieten unzufrieden seien.

Ein zweiter Kritikpunkt bezog sich auf eine nur unzureichende Konzeptionierung von Lärmbelästigung. Zum einen würden die Lärmlasten und -belästigungen von Bahn- und Autobahnverkehr nicht einbezogen. Zum andern würde mit den verwendeten Lärmkonturdaten, die als „Pi-mal-Daumen-Karten“ apostrophiert wurden, die Einflüsse von Einzelschallereignissen unberücksichtigt gelassen, die das wären, was „die Menschen aus dem Schlaf holt oder was sie da besonders stört“. Verwiesen wird auf einschlägige, längst bekannte Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation, die „in keiner Weise berücksichtigt“ würden. Demgegenüber versuche man aktuell nur, „das schlechte Maß nach unten zu bringen, hat aber keine Idee davon, wo man eigentlich sein sollte.“ (GD Wohlfahrt)

Aus Sicht der Diskussionsteilnehmerinnen und -teilnehmer galt die „Wohnungsfrage“ als „zentrale Frage“ oder als eigentliche „Schlüsselfrage“ für die Region. Mieten seien so hoch (u. a. getrieben von den „Werktags-Frankfurtern“), dass es kaum noch erschwinglichen Wohnraum gebe. Das hänge sicherlich auch („ein Stück“) am Flughafen, der allerdings für manche auch nicht attraktiv wäre. Entscheidend sei vielmehr:

„Die Region ist im Moment interessant, Frankfurt und Umgebung, weil es eine relativ familienfreundliche Region ist, weil es in der Tat noch einen guten Ausbau im Schnitt gibt in der Kinderbetreuung, auch null bis drei und darüber hinaus, auch Ganztagsbetreuung. Das wird sowieso auch stärker noch ausgebaut. Und es ist auch eine Attraktivität für ältere Menschen mittlerweile, weil das kriegen wir schon auch mit, dass ältere Menschen stärker wieder in die Stadt zurückziehen, weil sie einfach dort eine gute ärztliche Versorgung haben und aber, und ich denke, das spielt bei vielen älteren Menschen heutzutage auch eine Rolle, einfach die kulturellen Angebote besser sind als in ländlichen Gebieten.“ (GD Wohlfahrt)

Diese Entwicklung sei dadurch bedroht, dass durch die Wohnungssituation die Betreuung von Kindern und Alten immer schwieriger sichergestellt werden könnte:

„Wo wir an Grenzen stoßen, ist bei der Betreuung von Menschen. Und das sind nicht nur Kinder, Kleinstkinder, sondern auch ältere Menschen, aber auch in der Pflege. Also es gibt schon Kitas, die eben Gruppen nicht

eröffnen können, weil sie keine Mitarbeiterinnen haben. Und so gibt es auch in Pflegeeinrichtungen Mitarbeiterinnen, die eingesetzt werden, obwohl sie eigentlich gar keine Pflegekräfte sind. Weil einfach keine Menschen mehr da sind, die diese Ausbildung haben. Wir haben einen hohen Fachkräftebedarf.“ (GD Wohlfahrt)

Der unbestreitbare Fachkräftemangel gehe nicht allein darauf zurück, dass nicht genügend ausgebildet würde, sondern auch darauf, dass die Wohnkosten sehr hoch seien und sich etwa eine Erzieherin das Wohnen am Arbeitsort mit ihrem Gehalt nicht leisten könnte. In Frankfurt mache höhere Bezahlung zwar das Einpendeln aus dem Umland attraktiv. Aber auch das hätte Grenzen. Der Flughafen mit den von ihm ausgehenden Siedlungsbeschränkungen, deren Sinnhaftigkeit unter den gegebenen Bedingungen niemand aus diesen Runden infrage stellte, wurde indirekt eher als ein limitierender Faktor bei der Lösung dieser Probleme, denn als Verursacher gesehen.

Spezifische Hinweise gab es schließlich im Hinblick auf die Rekrutierung von kirchlichem Personal. Hier beschleunige der Fluglärm die „kirchliche Erosion“, weil junge Pfarrerinnen und Pfarrer freiwillig keine Gemeinden in sozialen Brennpunkten oder mit Fluglärm übernehmen.

Die Kritik an einem Belastungskonzept des Monitorings, das einseitig auf Fluglärm abstellen würde und andere Belastungsfaktoren wie Verkehrslärm von Bahn und Straße sowie von Umweltbelastungen, wie Feinstaub und Belastungswirkungen (physische und psychische Gesundheit) ausblende, verband sich mit der Forderung nach einer grundsätzlich anderen Prioritätensetzung. Nach Ansicht der Kirchen- und Wohlfahrtsvertreterinnen und -vertreter sollte das Thema „bezahlbarer Wohnraum“ ganz oben auf der Agenda eines Sozialmonitoring stehen.

4.1.2 Die Position(en) der Luftverkehrswirtschaft

Die Vertreterinnen und Vertreter der Luftfahrtunternehmen sahen den Flughafen bis auf weiteres im Wachsen begriffen, was das Flugaufkommen angeht. Als Basis seiner Stellung und Dynamik wurde die Hub- oder Drehkreuzfunktion herausgestellt, auf die rund sechzig Prozent der Flugereignisse entfielen. Als wesentliche Grundlage für diese Funktion wurde die Zunahme des Flugverkehrs auf kürzeren, innerdeutschen und innereuropäischen Distanzen hervorgehoben, die in Frankfurt gebündelt würden. Diese Bündelung wiederum sei – im Gegensatz zu der etwa von Bürgerinitiativen vorgebrachten Kritik – regionalwirtschaftlich durchaus von Bedeutung, weil es ohne sie das notwendige Flugaufkommen für eine Vielzahl interkontinentaler Direktverbindungen nicht gäbe. Zu dieser Expansion trügen insbesondere auch die Billigfluglinien bei, durch die das Fliegen – auch für Luftfahrtakteure unerwartet – zu einer Grundlage von Massenmobilität geworden sei. Im Verlauf der nächsten fünf Jahre würde das ursprünglich eingeräumte Volumen von 701.000 Flügen eher nicht erreicht, abrupte Sprünge – etwa „wenn Ryanair kommt“ – seien aber denkbar. Insgesamt sei die Wachstumsperspektive offen, auch weil bei vermindertem Lärmaufkommen pro Flug größere Zahlen möglich wären. Eine Beeinträchtigung könne sich perspektivisch aus dem Verfall der als herausragend angesehenen Hub-Funktion ergeben, wegen der Konkurrenz anderer, flächenmäßig weniger limitierter neuer Flughäfen sowie der Zunahme von Direktflügen. Diese Möglichkeit wurde aber eher abstrakt erwogen. Bis auf weiteres gingen die Vertreterinnen und Vertreter der Luftfahrtunternehmen von einem Wachstumspfad aus, der dadurch, dass der Flughafen geografisch nicht weiter expandieren könne, erst einmal als nicht beeinträchtigt eingestuft wurde.

Im Gegensatz zu Vertreterinnen und Vertretern der Bürgerinitiativen kamen die Expertinnen und Experten der Luftverkehrswirtschaft somit zu dem Ergebnis, „dass eigentlich alles sich zum Positiven entwickelt hat“. Das eingetretene Passagierwachstum könne „mit annähernd fast den gleichen

Bewegungszahlen bewältigt werden, und technologische Sprünge bei den Flugzeugen hätten dazu geführt, dass diese „heute im Einzelschallereignis viel, viel leiser“ seien, als im Rahmen der Planungs- und Genehmigungsverfahren noch zugrunde gelegt wurde.

„Das heißt, Sie haben den Umstand, dass Sie die gestiegene Nachfrage, ja, die einfach da ist in Bezug auf die Mobilität mit annähernd konstanten, eigentlich im Verhältnis niedrigeren Bewegungsaufnahmen abbilden können, so dass in der Gesamtzahl die Lärmentwicklung noch deutlich unter dem ist, was man damals angenommen hat.“ (GD Luftverkehrswirtschaft)

Das von dieser Stakeholdergruppe nicht erwartete Ergebnis der NORAH-Studie, dass Lärmbelastigung überproportional zugenommen habe, stünde dem nicht entgegen, sondern bestätige den als bekannt vorausgesetzten Tatbestand, dass „die Fluglärmbelastigung nur sehr bedingt was mit dem Fluglärm zu tun (hätte). Dass müsse man einfach wissen“.

„Und wir sagen immer, das Belastigungsurteil hängt ungefähr zu einem Drittel überhaupt nur von der physischen, physikalischen Welt ab. Also, zu einem Drittel wird es ungefähr vom Pegel bestimmt, so, und im weiteren Drittel von Sachen, die man auch erklären kann. Und das letzte Drittel kann man einfach überhaupt nicht erklären.“ (GD Luftverkehrswirtschaft)

Ein Teil der Erklärungsangebote sei rein psychologischer Natur. So stünde etwa das Bild von „gesehenem Fluglärm“ für die Annahme, dass allein die Tatsache, „dass ein Flugzeug am Himmel ist, (...) bei Menschen schon mal eine Art Unbehagen aus(löst)“. Die Klage über Fluglärmbelastigung fungiere zudem als Ventil für unspezifisches bzw. allgemeines Stressempfinden. In diesem Punkt wurde dem Aufwerfen des Fluglärmproblems, gerade auch durch einschlägige Studien, eine Mitverursachung für subjektives Fluglärmempfinden zugeschrieben, das mit objektiver Lärmbelastung eigentlich nicht zu erklären wäre.

Mit Blick auf die von unterschiedlichen Beteiligten gegensätzlich interpretierte NORAH-Studie hieß es in diesem Kontext:

„Aber auch darüber wurde ja dann sehr viel berichtet, und dadurch bleibt das (...) Feuer auch am Köcheln und die Themen kommen immer wieder auf. Und es gibt ja auch Nachfolgeforschung. Also, so gut das ja ist, (...) ich finde es großartig, wenn viel geforscht wird. Aber es hat definitiv auch, ja, seine negativen Seiten.“ (GD Luftverkehrswirtschaft)

Das Drittel, das bei der Erklärung von subjektiv empfundener Fluglärmbelastigung der physikalischen Welt zugerechnet wurde, betreffe – in diesem Punkt bestand Übereinstimmung mit der Perspektive von Bürgerinitiativen – zum einen die Rolle von Einzelschallereignissen:

„Da geht man davon aus, habe ich ein ganz lautes Einzelereignis oder habe ich ganz viele nicht ganz so laute mehrere Ereignisse. Also, wir rechnen ja den Fluglärm oder wir berichten ja über den Fluglärm immer in einem gemittelten Maß. So, dahinter können sich ja einzelne laute oder viele leise Ereignisse verbergen. Da wird so ein bisschen überlegt, kann es damit zusammenhängen.“ (GD Luftverkehrswirtschaft)

Ein zweiter Punkt, der eingeräumt wurde, betraf Diskrepanzen zwischen der Klassifizierung von Flugzeugen nach lärmbezogenen Kapiteln und der Einteilung in Lärmklassen für Lärmbelastung am Boden. Da Flugzeuge jeweils innerhalb ihrer Größenklasse als laut oder leise klassifiziert würden, führe das ungeachtet der Einhaltung aller Vorschriften zum Empfinden von Lärmbelastigung, etwa wenn – wie insbesondere an den Rändern des Nachflugverbots – gehäuft leise, aber große Maschinen im Interkontinentalverkehr starten und landen.

Ein dritter, gleichsam objektiver Aspekt des Problems subjektives Lärmempfinden wurde nicht in der Luft, sondern am Boden gesehen, d. h. in dem starken Zuzug von Menschen, die sich vor ihrer Entscheidung nicht hinreichend darum gekümmert hätten, was es bedeute, an einem Weltflughafen zu wohnen. Wenn Menschen sich Fluglärmbelästigung aussetzen, indem sie sich in Städten wie etwa Rüsselsheim niederlassen, so das hier transportierte Argument, liege das allein in ihrer Verantwortung und sei in diesem Sinne selbst gewählt.

„Das heißt, mehr Fluglärm gibt es gar nicht. Das gibt es gar nicht, mehr Fluglärm. Was eigentlich passiert, ist unten am Boden. (...) Das heißt, was passiert ist, dass wir da eigentlich mit weniger Flugbewegungen am Himmel, die einzeln leiser sind, auf immer mehr Menschen am Boden treffen.“ (GD Luftverkehrswirtschaft)

Tatsächlich räumten die Vertreterinnen und Vertreter der Luftfahrt ein, dass das nicht die ganze Wahrheit sei. Sie gingen davon aus, dass sich „eine sehr große Anzahl von Menschen (...) mit dem, was erreicht wurde, ich nenne das mal Mediationsergebnis, nicht abgefunden, aber arrangiert (haben)“. Und sie räumten ein, dass mit der Frage, wer in welchem Umfang mit Fluglärm belastet werde, auch Gerechtigkeitsfragen jenseits der individuellen Eigenverantwortlichkeit aufgeworfen würden. Mit Blick auf den Verlauf von Flugrouten bzw. deren möglicher Verlegung mit dem Ziel, besonders belastete Gemeinden zu entlasten, hieß es:

„Genau das sind die Argumente der Bürger, die in den (...) betroffenen Kommunen leben, die schon auch sagen, Na ja, wir hätten es aber auch mal verdient, dass wir mal dran sind. Das ist richtig. Aber da geht es um normative Setzungen, und da muss weder eine Lufthansa, noch eine DFS, noch ein Flughafen diese Entscheidungen treffen oder auch vertreten. Das würde ich mir eigentlich von anderen Institutionen wünschen, die dann auch die Flagge zeigen oder das Gesicht in den kalten Wind legen und sagen, wir haben das so und so entschieden.“ (GD Luftverkehrswirtschaft)

Während Vertreterinnen und Vertreter der Bürgerinitiativen ein zentrales Defizit der Lärmregulierung gerade in dem weiten Handlungsspielraum ausmachten, der den Luftverkehrsakteuren, konkret der Deutschen Flugsicherung (DFS), de facto eingeräumt werde, erklärten sich Vertreterinnen und Vertreter der Luftverkehrswirtschaft unter Verweis auf staatliche Normsetzung für unzuständig, und das mit Vehemenz. Hier seien Parlamente und Regierungen zuständig und müssten ihre Verantwortung wahrnehmen. Es gehe dabei um „um gesellschaftliche Regeln. Was mute ich wem zu? Und da (wäre) einfach die Luftverkehrsseite jetzt die falsche, die das entscheiden sollte“. (GD Luftverkehrswirtschaft)

Alles in allem präsentierten sich die Vertreterinnen und Vertreter des Luftverkehrs als Protagonisten des dynamischen Zentrums der Ökonomie der Rhein-Main-Region, dem wirtschaftliche Dynamik und Beschäftigungswachstum in der Region maßgeblich zuzurechnen seien. Dabei bewegten sie sich nach fester Überzeugung im Rahmen gesetzter Normen, die sie nach eigenem Urteil nicht nur erfüllten, sondern übererfüllten. Innerhalb dieses Rahmens sei man durchaus bestrebt, Belästigungen zu vermindern. Das geschehe situativ, indem man im Rahmen eines Beschwerdemanagements auf die Einhaltung vereinbarter bzw. festgesetzter Regeln hinwirke. Verwiesen wurde in diesem Kontext auf das Casa-Programm, in dessen Rahmen verkaufswilligen Hausbesitzern in neuverlärnten Gebieten ihre Häuser abgekauft wurden. Und strategisch würde die Weiterentwicklung von aktivem und die Unterstützung von passivem Lärmschutz betrieben. Soweit aber darüber hinaus negative soziale Wirkungen auftreten, seien sie nicht dem eigenen Sektor, sondern den Instanzen zuzuschlagen, die für die Normsetzung verantwortlich sind.

Auch die Flughafenvertreterinnen und -vertreter äußerten ein nachdrückliches Interesse am Sozialmonitoring in einer Form, die nicht einseitig auf den Flughafen fokussiert, sondern die Spezifika wirtschaftlicher und sozialer Verflechtungen innerhalb der Metropolregion in den Blick nimmt, mit dem

Flughafen als nur einem Bezugspunkt unter anderen. Bei engerem Flughafenbezug hätte es darum zu gehen, in welchem Umfang der Flughafen von Bewohnerinnen und Bewohnern der anliegenden Kommunen genutzt wird. Der Hauptakzent sollte aber auf einer weiteren Perspektive liegen:

„Was mir an Ihrer Studie sehr gefällt und wo ich sage, da ist wirklich Potenzial drin, das ist all das, was Sie dargestellt haben mit den Verflechtungen. Auch mit den kommunalen, wie das in den Kommunen so weit aussieht. Und ich glaube, auch diese Frage dann darzustellen, wie stehen die Kommunen wirklich da? Wie ist das, wie ist die soziale Struktur? Und das ist, ich halte das für einen sehr großen Wissensschatz. Und zwar unabhängig von der Frage: Flughafen, ja oder nein? Sondern nämlich im Sinne einer regionalplanerischen Entwicklung.“ (Exp134)

4.1.3 Die Reklamation einer Mittler-Position durch Gesprächspartnerinnen und -partner aus den Länderregierungen

Was die Entwicklungen des Luftverkehrs und seiner Folgen anbelangt, so hielten die Ländervertreterinnen und -vertreter vor allem fest, dass „es heute weniger Verkehr gibt als in der Mediation angenommen“, dass der Luftverkehr aber weiterwachsen, so dass die angenommenen Werte voraussichtlich verzögert erreicht würden. Gleichzeitig gewinne man Zeit, so dass technologische Entwicklungen unter anderem im Flugzeugbau voranschreiten und daher Verkehrsanstieg von Lärmentstehung besser entkoppelt werden könnten. Nach dem Fraport-Gutachten zu Terminal 3 würden erst 2035 die im Planfeststellungsverfahren unterstellten prognostizierten 701.000 Flugbewegungen erreicht.

Die Wahrnehmung der eigenen Rolle kontrastierte stark von der, die dem Land von Vertreterinnen und Vertretern der Luftfahrtindustrie zugeschrieben wurde:

„Der Einfluss des Landes ist letztlich beschränkt, vor allem dann, wenn einmal ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss erlassen wurde. Zwar bleibe das Land neben der Rolle als Exekutive im Gesetzesvollzug natürlich ein wichtiger politischer Akteur und Mittler, den Standort möglichst erfolgreich zu entwickeln und die Einhaltung wichtiger Ziele zum Beispiel beim Lärmschutz zu unterstützen. Die wesentlichen Rechtsgrundlagen, nach welchen Regeln und Grenzwerten der Flugverkehr abzuwickeln ist oder mit welchen spezifischen Steuern o.Ä. er verbunden ist, liegen aber in der Zuständigkeit von EU und Bund. Neben solchen übergreifenden Rahmensetzungen durch übergeordnete staatliche Institutionen, hängt die Frage, inwieweit damalige Prognosen zur mengenmäßigen Entwicklung des Luftverkehrs und dessen wirtschaftlichem Umfelds tatsächlich Realität werden, ganz wesentlich von überregionalen bzw. internationalen gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen und strategischen Entscheidungen vor allem der Airlines ab.“ (GD Land)

Man könnte wohl politische Rahmenbedingungen verändern. Tatsächlich aber hinge das Wachstum des Flughafens von politisch nicht oder kaum zu beeinflussenden Entwicklungen ab, die – so die unterlegte Botschaft – den Rahmen jener Veränderbarkeit maßgeblich bestimmen. Denn dass die Entwicklung des Flughafens gefördert und nicht gebremst werden sollte, daran gebe es wenig Zweifel.

„Das Ziel des Landes ist, die weitere Entwicklung des Flughafens im Rahmen dessen, was im Planfeststellungsverfahren angenommen wurde. Ein zentrales Element ist der Erhalt der Drehkreuzfunktion und die hohe internationale Konnektivität, so dass zum Beispiel eine Verringerung oder Beschränkung der Bewegungszahl nicht erwogen wird. Diese Entwicklung soll aber so verträglich für die Region wie möglich gestaltet sein. So gibt es neben den geltenden Betriebsbeschränkungen zum Beispiel im Landesentwicklungsplan Elemente, die sich auf die Verringerung von Umweltbelastungen und Klimabelastungen beziehen wie zum Beispiel Verlagerungen von vermeidbaren Flügen auf andere Verkehrsträger oder die im Landesentwicklungsplan verankerte Lärmobergrenze.“ (GD Land)

Unter diesen Voraussetzungen sahen sich Ländervertreterinnen und -vertreter als Mittler zwischen Wirtschaft, kommunalen Verwaltungen und Bürgerinnen und Bürgern in einer defensiven Position, in der staatlich gesetzte Rahmenbedingungen mit dem „unausgesprochene(n) Vorwurf“ der Kommunen konfrontiert seien, im Umgang mit dem Instrument lärmbedingter Siedlungsbeschränkungen zu restriktiv zu verfahren. Von daher bestimmte sich auch das durchaus virulente Interesse an der vorliegenden Monitoring-Studie:

„Ist es sinnvoll, nach wie vor diesen Schutzmechanismus restriktiv zu handhaben oder sollte man eher sozusagen das gesetzliche Ermessen ausnutzen, um Siedlungsbeschränkung auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Da gibt es ja auch divergierende Auffassungen jeweils bei allen handelnden Personen. Und da wäre es natürlich hilfreich zu erkennen, gibt es einen Wirkzusammenhang zwischen Siedlungsbeschränkung und Nicht-Siedlungsbeschränkung?“ (GD Land)

Dieser Aspekt sei ein „großes Thema“, und die damit verbundene Fragestellung sollte „nicht nur irgendwo im Hinterkopf bleiben“, sondern im Sinne „der Akzeptanz dieser Studie und Verwertbarkeit (..) tatsächlich mit beantwortet werden.“ Dabei wurden frühzeitige Adressatenorientierung und ein pragmatisches Vorgehen angemahnt:

„Neutrale wissenschaftlich erarbeitete Grundlage unter frühzeitigem Einbezug der Praxisakteure, das ist schon ein eigenes Asset. Ich kann nur raten, nicht zu versuchen, alle denkbaren Aspekte in einem Monitoring hinzukriegen, sondern lieber für alle Akteure zentrale Kernthemen zu adressieren. Also eher zu versuchen, erstmal siebzig Prozent dessen, was man machen kann, auch tatsächlich mit guter Qualität hinzukriegen und von da an dann weiterzugucken.“ (GD Land)

Vor diesem Hintergrund wurden Vergleichsparameter wie Fluglärmbelästigung in doppelter Perspektive eher kritisch diskutiert. Zum einen unter Verweis auf die damit verbundene schwierige Dimension subjektiven Lärmempfindens, die hier allerdings nicht – wie etwa bei den Vertreterinnen und Vertretern der Luftfahrt – psychologisch, sondern als Ausdruck sozialer und situativer Differenzierung interpretiert wurde, zwischen Älteren, Jüngeren, Rentnern, lärmungewohnten Wohlhabenden, lärmgewohnten Bewohnern von Arbeitervierteln, Migrantinnen und Migranten usw. Zum anderen wurde auf die mit der Konzentration auf Fluglärm verbundenen Nichtberücksichtigung anderer Quellen der Gesamtlärmbelastung verwiesen, die der subjektiv empfundenen Lärmbelastung zugrunde liege.

Die Konsequenz daraus wäre allerdings kein erweiterter und ausdifferenzierter Fokus auf Lärmbetroffenheit, sondern die Konzentration auf ein Niveau von Fluglärmbelastung, bei dem die negativen Auswirkungen gleichsam entsubjektiviert würden:

„Ich plädiere dafür, dass man bei der Eingrenzung möglicher Untersuchungsgebiete auch die aktuell vorhandenen gesicherten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung zu gesundheitlichen Effekten mit einbezieht. Bei den Herz-Kreislauf-Erkrankungen sieht man zum Beispiel schon, und das gilt für alle Verkehrslärmarten, die untersucht worden sind, dass ab einem Dauerschallpegel am Tag von ca. 60 dB(A) wirklich die Werte erstens statistisch signifikant werden und die Krankheitsrisiken zweitens auch sichtbar hochgehen. Also es gibt da einen Sprung, wo irgendwann aus der möglicherweise subjektiv wahrgenommenen Betroffenheit definitiv auch eine objektive Betroffenheit wird. Wir wissen, dass bei erhöhter Lärmbelastung gesundheitliche Auswirkungen auch bei Personen entstehen können, die sich subjektiv nicht stark beeinträchtigt sehen und wir wissen ebenso, dass es einen Zusammenhang geben kann zwischen subjektiv wahrgenommener Beeinträchtigung und gesteigerten Krankheitsrisiken, hier aber Abgrenzungen schwieriger sind. Wenn man bei einem Sozialmonitoring Schwerpunkte setzen muss, dann sollte in jedem Fall sichergestellt werden, dass zumindest die Gebiete umfasst sind, in denen Lärmwerte regelmäßig erreicht werden, für die nachgewiesenermaßen das Risiko gesundheitlicher Auswirkungen erhöht ist. Oder anders

gesagt, bei der Auswahl der in einem Sozialmonitoring speziell vertieft betrachteten Gebiete sollte ein zentrales Kriterium das Ausmaß der Belastung mit Fluglärm sein.“ (GD Land)

Dass es dabei vor allem um als realistisch angesehene Handlungsspielräume ging, wird an der Fortsetzung der betreffenden Passage deutlich:

„Was nicht heißt, die Lärmfolgen vollständig wegzulassen, die in weiteren Bereichen mit geringeren Pegeln vorhanden sind. Auch hierzu wären Erkenntnisse aus dem Sozialmonitoring hilfreich. Aber in jedem Fall sollte eben dieser Kernbereich enthalten sein, gerade auch mit Blick auf die Handlungsoptionen, wo das Land Schwerpunkte setzen sollte, weil nicht die gesamte Rhein-Main Region in der Fläche gleichzeitig adressiert werden kann.“ (GD Land)

4.1.4 ... und die Akteurinnen und Akteure der kommunalen Ebene

Eine für das Monitoring zentrale Interessengruppe bilden Vertreterinnen und Vertreter der betroffenen bzw. beteiligten Kommunen. Als die maßgeblichen Akteure vor Ort sind sie zum einen primär Adressaten, ihre Informationsbedürfnisse damit pragmatisch von besonderer Bedeutung. Zum andern obliegt ihnen die Überführung der heterogenen Interessen und Teilhabeansprüche in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen in trag- und mehrheitsfähige Entwicklungsperspektiven und Handlungsprogramme. Die dabei zugrunde gelegten Deutungen und Prioritätensetzungen reflektieren, welche Ansprüche und Probleme der jeweiligen Bevölkerung wichtig genommen werden (müssten) und welche Rolle der Flughafen und ihm zugeschriebene Wirkungen dabei spielen. Diese Deutungen und Prioritätensetzungen zeichnen sich vor dem Hintergrund unterschiedlicher Profile und Gelegenheitsstrukturen in den einzelnen Kommunen durch ein hohes Maß an Heterogenität bis hin zur Gegensätzlichkeit aus (vgl. hierzu den Abschnitt 4.5).⁹

Dass der Frankfurter Rhein-Main-Flughafen eine wichtige Voraussetzung für wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Region und ihrer Kommunen und insofern grundsätzlich positiv zu bewerten wäre, war Common Sense unter den Kommunalverantwortlichen. Dabei standen direkte und indirekte Beschäftigungswirkungen im Vordergrund. Von vereinzelt Ausnahmen abgesehen gingen die Gemeindevertreterinnen und -vertreter davon aus, dass der Flughafen und dort angesiedelte Unternehmen wichtige Arbeitgeber für die Bevölkerung der jeweiligen Kommunen seien, und dass indirekte Beschäftigungswirkungen über Kaufkrafteffekte der direkten hinzukämen. Dabei ging die Überzeugung, dass diese positiven Effekte tatsächlich wirksam waren, mit einer Unsicherheit über den genauen Umfang und die Struktur einher.

„Bekenntnis zum Flughafen – ja. Ohne Wenn und Aber. Wobei ich die 40.000 Arbeitsplätze auch gerne immer einmal sehen würde, die uns da versprochen wurden, und in welchem Lohnsektor sie kommen.“ (Auftakt Kommunalgespräche)

„Ansonsten ist die Bevölkerung dem Frankfurter Flughafen aus meiner Sicht positiv aufgeschlossen, das ist Gesetz. Wir sind mit dem Flughafen gewachsen, außer ein paar Neubürgern stört sich daran keiner, wir sind alle stolz auf den Flughafen, das ist, denke ich mal, auch politisch bis bei den Grünen, die ja sehr fundamentalistisch unterwegs sind, auch gesetzt.“ (Auftakt Kommunalgespräche)

⁹ Die folgenden Ausführungen stützen sich auf die einleitenden narrativen Gesprächssequenzen, zu denen Kommunalverantwortliche im Rahmen der Auftaktgespräche angeregt wurden, und auf die Gruppendiskussion mit kommunalen Stakeholdern.

Den Gegenpol zu dieser positiven Sicht auf den Flughafen bildeten einige stark von Fluglärm betroffene Kommunen, die unter Verweis auf den Fluglärm über die Jahre hinweg alle Rechtsmittel gegen die Erweiterung des Flughafens ausgeschöpft und auf diesem Wege etwa das Nachtflugverbot zwischen 23:00 und 05:00 durchgesetzt hatten. Zum Erhebungszeitraum versprachen sich jedoch auch die Vertreterinnen und Vertreter dieser Kommunen von einem Weiterverfolgen der juristischen Schiene nichts mehr. Einige der einbezogenen Kommunalverantwortlichen schilderten ihre ambivalente Haltung mit der Formel von „Fluch und Segen“:

„Er ist Fluch und Segen der Region. Also man erkaufte sich den Wohlstand mit Lärm. Aber wenn wir ihn nicht hätten ...“ (Auftakt Kommunalgespräche)

Das Dilemma, für das dieses Bild stehen soll, machte der Betreffende deutlich, wenn er der Feststellung eines Flughafenverantwortlichen, Fraport sei Jobmotor für 80.000 Beschäftigte, entgegenhielt, „aber dafür haben Sie auch 800.000 lärmgeplagte, potenziell kranke Menschen“, und schließlich doch zu dem Ergebnis kam, dass es die Wahrung der internationalen Konkurrenzfähigkeit des Flughafens im Auge zu behalten gelte.

Auch dort, wo Lärm als gravierendes Problem für weite Teile der Bevölkerung wahrgenommen wurde, bestimmte der Grundsatz, irgendwie mit dem Flughafen zurechtkommen zu müssen und zu wollen, die Maxime kommunalen Handelns. In diesem Sinne verband ein Vertreter einer Kommune, deren hochgradige Lärmbelastung unstrittig war, und von der er im Auftaktgespräch vermerkte,

„dass im Hinblick auf die Bevölkerungsstruktur der Fluglärm – also der Fluglärm, der durch den Flughafen verursacht wird, sich hier ganz negativ auswirkt und damit auch die Tätigkeit des Flughafens hier an dieser Stelle sich negativ auswirkt“ (Auftakt Kommunalgespräche),

diese Feststellung mit dem Bekenntnis zu einer realpolitischen Wende im Verhältnis zum Flughafen:

„Also, Gemeinde 7 war durchaus jahrzehntelang eigentlich nur der Benachteiligungssituation ausgesetzt durch den Flughafen, weil in der Vergangenheit das nicht direkt betrieben wurde, gewerbliche Flächenentwicklung und Ansiedlung von Unternehmen. Man hat quasi dann eben nur den Fluglärm gehabt, die negativen bevölkerungsstrukturellen Entwicklungen, aber keine (...) Man hat daraus noch nichts gemacht. Man hat eigentlich nur die Lasten gehabt, nicht die Vorteile. Und im Moment sind wir dabei (klopft einmal mit Handfläche), eben auch die Vorteile zu generieren.“ (ebd.)

Beim Kampf gegen Fluglärmbelästigung zählten in dieser Perspektive kommunaler Handlungsträger mittlerweile pragmatische Ergebnisse, die in einen so abgesteckten Rahmen passten: neben Förderung des passiven Lärmschutzes betraf das vor allem die Durchsetzung des Nachtflugverbots, die entsprechende Gestaltung oder Modifizierung von An- und Abflugrouten und – auf längere Sicht – die Entwicklung leiserer Flugzeuge. Soziale Segregationswirkungen, die es unter diesen Bedingungen gebe, würden notgedrungen in Kauf genommen. In dieser Konstellation ging es darum, Fläche für die Attraktion einer Klientel mit gehobenen Einkommen und Ansprüchen bebaubar und lärmfrei zu bekommen und Fluglärmbeeinträchtigung gegebenenfalls bei anderen Kommunen zu konzentrieren, wo sie ohnehin bereits anfiel. Hier werden manifest gegensätzliche Interessenlagen und Handlungsperspektiven auf der kommunalen Ebene deutlich (vgl. unten 4.3 und 4.5).

Zusammengefasst: Wo Fluglärmbelastung anfällt, waren Fluglärmbelästigung und die Klagen darüber für die kommunalpolitisch Verantwortlichen kontinuierlich ein wichtiges Thema. In welcher Weise und mit welchem Gewicht es für sie handlungsrelevant wurde oder blieb, hing zum einen davon ab, wie eng die Abhängigkeit der wirtschaftlichen, sozialen und insbesondere der Beschäftigungsentwicklung in der

Kommune vom Flughafen und seiner Entwicklung gesehen wurde. Je ausgeprägter sie diesen Zusammenhang sahen, desto eher waren Kommunalverantwortliche geneigt, Lärmbelastung als etwas wahrzunehmen, mit dem sich ihre Bürger arrangieren bzw. bereits gewohnheitsmäßig arrangiert hatten. Entsprechend der Wichtigkeit insbesondere des Beschäftigungsmotivs wurden detailliertere Informationen über Ausmaß und Struktur von Beschäftigungswirkungen als eine vorrangige Erwartung für ein Monitoring formuliert. Zum andern hing die Bedeutung des Fluglärmthemas davon ab, wie und auf welche Weise es die wohn- und siedlungspolitischen Zwänge berührte, denen die Kommunen unterlagen (vgl. hierzu 4.3). In dieser Verknüpfung kann eine Tendenz zu fluglärmbezogener sozialer Segmentierung angelegt sein, die Kommunalverantwortlichen durchaus bewusst ist. Vor diesem Hintergrund war die wissenschaftlich fundierte Analyse solcher Segmentationsprozesse gerade bei solchen Kommunalverantwortlichen ein dringendes Anliegen an ein Sozialmonitoring, die ihre Kommune „gefühl“ negativ davon betroffen sahen.

4.2 Der Flughafen und seine Bedeutung für die Entwicklung der Region Rhein-Main und den regionalen Arbeitsmarkt

4.2.1 Grundlegende Einschätzungen zur Relevanz des Flughafens

Es gibt eine hohe Übereinstimmung in der Einschätzung, dass der Flughafen eine zentrale positive Funktion für die Gesamtentwicklung der Rhein-Main-Region hatte und weiter haben würde.¹⁰ So wurde dem Flughafen zugeschrieben, dass sich Unternehmen aus diversen Branchen sowie national und international geförderte Forschungseinrichtungen in der Region angesiedelt haben. Verbunden sei damit ein kontinuierlicher Anstieg von Arbeit und Beschäftigung in mehr oder weniger allen Qualifikationssegmenten, angefangen von weniger anspruchsvollen Helfertätigkeiten bis hin zu hochqualifizierten Jobs in Forschung und Entwicklung sowie in diversen unternehmensbezogenen Dienstleistungsfeldern. Exemplarisch für (hoch-)qualifizierte Angestelltentätigkeiten (HQA) stand die Expansion des Wissenschafts- und IT-Standortes Darmstadt und des Finanzdienstleistungszentrums Frankfurt.

Als Belege für die zentrale Funktion des Frankfurter Flughafens wurden benannt:

International agierende Konzerne hätten rund um den Flughafen Headquarter zur Steuerung aller Europaaktivitäten eingerichtet, Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen würden hier gebündelt und nicht zuletzt wäre es zu einem starken Ausbau von Wirtschafts- und Rechtsberatungsgesellschaften bzw. -Abteilungen gekommen, die u. a. die Vertragsgestaltung und die Absicherung von internationalen Geschäftsbeziehungen gewährleisteten – bis hin zur Abwicklung von Streitfällen vor Gericht. Zu den international ausgerichteten Konzernen zählten u. a. Unternehmen der IT- und Softwarebranche, die Standorte in Darmstadt, Eschborn etc. ausgebaut hatten, weil der Flughafen mit seinen vielfältigen internationalen Flugverbindungen die Gewähr böte, schnelle persönliche Kontakte zu den vor allem in den USA, China und Indien tätigen Partnerfirmen zu realisieren. Und gleiches gelte für Forschungsinstitute, so z. B. der Fraunhofer-Gesellschaft, von denen allein fünf ihren Sitz in Darmstadt hätten.

„Was die Grafik natürlich nicht zeigt, ist, dass Darmstadt wahnsinnig stark vom Flughafen dadurch profitiert, dass wir viele international tätige Softwarekonzerne haben, die natürlich extrem davon profitieren, dass der Flughafen so nah ist. Sind sie schnell im Silicon Valley oder in China oder in Indien oder so. Alleine unsere fünf

¹⁰ Abweichende Meinungen bzw. skeptischere Bewertungen finden sich in den Gesprächsrunden mit Vertreterinnen und Vertretern der Bürgerinitiativen und der Wohlfahrtsverbände (vgl. 4.1)

Fraunhofer-Institute, die weltweit verknüpft sind und weltweit Projekte haben, die sind natürlich froh, dass sie so nah am Flughafen sind.“ (GD Kommunen)

Als weitere Schlaglichter zur zentralen Rolle des Flughafens für die regionale Wirtschaft und den regionalen Arbeitsmarkt wurden benannt:

Vielfältige Vertragsverhandlungen für internationale Geschäftsabschlüsse direkt am Flughafen, aus denen auch Streitfälle entstehen könnten, was sich u. a. daran ablesen lasse, dass das Amtsgericht Frankfurt mit Abstand die meisten internationalen Vertragsstreitigkeiten verhandeln würde; kein anderes Amtsgericht komme bundesweit auf ähnlich hohe Fallzahlen. Zudem spiegele ein wachsender Anteil internationaler Schulen in der Region den kontinuierlichen Zuzug von qualifizierten Angestellten aus vielen Regionen Europas und Asiens wider.

Es sind anscheinend nicht nur die (Groß-)Konzerne, die von dem Boom der IT- und Softwarebranche profitiert haben, sondern auch Firmen aus den sogenannten Altindustrien, die sich in der Region rund um den Flughafen (neu) angesiedelt haben und dieses Mobilitätskreuz, wie auch die schon lange in der Region etablierten Megaplayer der Chemie- und Bauindustrie, BASF und Bilfinger, gleichsam als Firmenflughafen betrachten und nutzen würden.

„Da müssen sie halt auch weitergehen. Ich sage jetzt mal, wenn wir tatsächlich über Headquarterfunktion reden. Ich sage mal der Flughafen einer BASF ist der Frankfurter Flughafen. Der Flughafen einer Bilfinger ist der Frankfurter Flughafen. Von Mannheim, das ist natürlich klar. Die fahren nicht nach Stuttgart, um, ich weiß nicht, nach New York oder sagen wir mal Moskau zu fliegen. Sondern, solche Konglomerate, die auch unglaublich viel Verkehr generieren, die muss man dann natürlich auch mit im Blick haben.“ (GD Wirtschaft)

Geschildert wurden zudem Sanierungsfälle im Feld der Altindustrien, bei deren Reorganisation der Frankfurter Flughafen für das Erschließen neuer Geschäfts- und Technologiefelder eine wichtige Funktion habe, da potenzielle Neukunden sich nach dem Anflug ohne weitere lange Wege vor Ort informieren und gebaute Maschinen auf kurzem Weg zu Kunden transportiert werden könnten.

Vereinzelt wurde in diesem Zusammenhang die Hoffnung geäußert, dass die mit dem Flughafen verbundenen positiven Beschäftigungsimpulse der letzten Jahrzehnte zukünftig zu erwartende Strukturveränderungen mit der Folge von Beschäftigungsabbau in der Automobilwirtschaft würden kompensieren können.

„Aber die Strukturveränderung der Industrie. Das hatte ich am Anfang angesprochen bei meiner Vorstellung. Opel geht den Bach runter. Da sind wir uns relativ sicher, ist kein Geheimnis. Man nimmt das ja nie so an, dass es tatsächlich so wird. Aber in Bochum hat auch keiner gesagt: Die machen uns zu. Die Franzosen werden das Ding platt machen. Und noch glaub ich arbeiten da elf, oder zwölf Tausend. Bin mir nicht ganz sicher. Und da ist der Flughafen auch so ein Staubsaugermagnet für diese, sagen wir mal, relativ einfachen Arbeitsplätze. Suchen ja jetzt auch schon wieder jede Menge Kofferträger da am Flughafen.“ (GD Kommunen)

Die Drehscheibenfunktion des Frankfurter Flughafens brächte in Verbindung mit den im internationalen Kontext vergleichsweise günstigeren Arbeits- und Lebenshaltungskosten in der Rhein-Main-Region auch Wettbewerbsvorteile gegenüber ähnlichen Zentren in Europa wie Greater London, wenn es um die Ansiedlung europäischer Firmenzentralen bspw. von asiatischen Konsumgüterkonzernen ginge.

„Aber es ist völlig klar: Ohne den Flughafen, da wären wir überhaupt auf keine Shortlist gekommen.“ (GD Wirtschaft)

Zudem haben anscheinend weitere Branchen vom Flughafen profitiert, die auf den ersten Blick gesehen in keinem Zusammenhang mit der Leistungserstellung des Flughafens stehen. Dieses würde auf einen

katalytischen Effekt hindeuten (vgl. GWS/SOFI 2020). Die Branchenexpertinnen und -experten sahen diesen Effekt als vorhanden an und nannten Beispiele wie den Medizintourismus, bei dem ausländische Patientinnen und Patienten über den Frankfurter Flughafen zur Krankenhausbehandlung in der Region einflögen – oft in spezialisierte Privatkliniken – und ihre Familie mitbrächten, die wiederum für Nachfrage im Handel und in der Hotellerie sorgen.

Schließlich wurde auf die Expansion der Logistik-Branche in der Region verwiesen, die in einem engen Zusammenhang mit den Leistungsangeboten des Flughafens gestellt wurde. Schwerpunkte der Logistik-Branche bündelten sich oftmals an den Flüssen und Autobahnen der Region sowie in der Nähe des Flughafens. Die Expertinnen und Experten aus der Logistik-Gruppendiskussion begründeten dies so, dass die Flughafennähe für die Unternehmen aus der Logistikbranche erhebliche Standortvorteile mit sich bringe. Insbesondere wenn die Geschäftstätigkeit auf Luftfracht ausgerichtet sei, profitierten die Unternehmen von der internationalen Anbindung über den Flughafen. Auch der Transport über die Straße – dem wichtigsten Verkehrsweg der Branche – gelinge mit der Nähe zum Frankfurter Kreuz und den übrigen Autobahnen besser als andernorts. Innerhalb der ansässigen Logistik-Branche kristallisiere sich eine Gruppe von Unternehmen heraus, die wegen ihres Luftfrachtgeschäfts sehr eng mit dem Flughafengeschäft verbunden sei, sowie eine zweite Gruppe, welche die gute Verkehrsanbindung in der Region schätze (vgl. Fallstudie 1; 0):

„Es sind zwei Schritte, die dahinterstecken. Das eine sind quasi die, die direkt Luftfracht machen. Die sind direkt auf dem Flughafengelände, in Kelsterbach, Mörfelden-Walldorf, Raunheim und so weiter zu finden, weil auf dem Flughafengelände ein Zollbereich ist und sie Luftfracht von da aus schnell rein- und rausbekommen. Das andere sind die Speditionen, die mehrere Sachen machen, und für die es interessant ist, in der Nähe ihres Luftfracht-Hubs zu sein, von da aus die Luftfrachtketten und gleichzeitig aber auch andere Ketten zu bespielen. Und da ist eben das Autobahnkreuz oder die insgesamt gute Verkehrsanbindung in Frankfurt – trotz unseres täglichen Schmerzes damit.“ (GD Logistik)

Neben einer verkehrsgünstigen Lage suchten Logistik-Unternehmen bei ihrer Standortwahl auch die direkte Nähe zum Kunden oder Kundin, da sie häufig einen großen – meist industriellen – Auftraggeber hätten. Kundinnen und Kunden aus der Industrie im Rhein-Main-Gebiet, die hochwertige Ware wie Pharmaprodukte oder Spezialchemie per Luftfracht verschicken, schätzten die sehr hohe Verbindungsqualität durch den Flughafen. Auch der wachsende E-Commerce, der über den Flughafen abgewickelt werde, steigere die Nachfrage der Logistik-Unternehmen nach Flächen in Flughafennähe. Das Wachstum des E-Commerce sei entscheidend für die hohe Beschäftigungsnachfrage in der Logistik-Branche.

„Der E-Commerce ist drastisch gestiegen und wird auch noch weiterhin steigen. Bei DHL sucht man verzweifelt Zusteller. Dann kommt es im Endeffekt anscheinend auch nicht mehr so darauf an, ob man nun wirklich Deutsch spricht. Es werden dringend Leute gesucht, weil eben auch der E-Commerce so enorm gestiegen ist.“ (GD Logistik)

Zusammengefasst: Viele Firmenansiedlungen, der Ausbau von Forschungseinrichtungen und Wirtschaftsberatungsgesellschaften u.v.a.m. wären ohne das zentrale Mobilitätskreuz Frankfurter Flughafen nicht erfolgt. In der Vergangenheit sei der Flughafen (nachweislich) einer der Faktoren gewesen, die für die Ansiedlung von Unternehmen und Organisationen entscheidend war. Die „Konnektivität“ (direkt, indirekt, Hubfunktion) sei beim Flughafen Frankfurt herausragend (GD Kommunen, GD Luftverkehrswirtschaft), auch wenn weitere Einflussfaktoren wie gute Anbindungen an andere Verkehrswege – Bahn, Schifffahrt, Straßennetz – oder auch Frankfurt als internationaler Messestadt zu einer insgesamt positiven wirtschaftlichen Entwicklung der Rhein-Main-Region

beigetragen hätten. Ob und wie die zentrale Rolle des Flughafens begrifflich zu fassen wäre, ob also von katalytischen Effekten oder von Agglomerationseffekten gesprochen werden solle, darüber stritten einige Expertinnen und Experten. Was sie jedoch einte, war die Feststellung, dass die Bedeutung des katalytischen Effekts eines Flughafens nicht überbewertet werden sollte.

„Diese katalytischen Effekte (...) sind eigentlich ein Marketingbegriff der Luftverkehrsindustrie, weil sie im Grunde eigentlich auch mit den Kategorien der Agglomerationseffekte ausreichend belegt sein können.“
(Exp099)

4.2.2 Spezifische Rekrutierungsprobleme auf einem weitgehend leergefegten Arbeitsmarkt

Aufgrund der Expansion von Industrie- und Dienstleistungsfirmen sowie von Forschungseinrichtungen wurde der regionale Arbeitsmarkt als weitgehend „leergefegt“ eingestuft. Besondere Engpässe wurden dabei für das Segment „Helfertätigkeiten“ registriert. Die ebenfalls kontinuierlich steigende Nachfrage nach (hoch-)qualifizierten Personen für Forschung und Entwicklung sowie für Wirtschaft, Recht und Weiterbildung könnte offenbar im Prinzip befriedigt werden – allerdings immer wieder neu unter der Bedingung, dass entsprechender Wohnraum zur Verfügung stünde, was als größte Herausforderung für Stadt- und Regionalplanerinnen und -planer eingestuft wurde (zu Engpässen auf dem Wohnungsmarkt vgl. Abschnitt 4.3).

(Hoch-)Qualifizierte Arbeitskräfte wurden bundesweit und zunehmend international angeworben, wobei in den letzten Jahren insbesondere Personen aus Südeuropa sowie aus dem asiatischen Raum und dem indischen Subkontinent zugewandert waren.

„Wir haben ja einen extremen Zuwachs an Einwohnern, das gilt für Frankfurt genauso wie für Darmstadt, wir sind ja in Deutschland mit die Topstädte, also in Bezug auf Einwohnerzuwächse. Wenn man mal ein bisschen absieht von München und Stuttgart, die ähnliche Effekte haben. Frankfurt und Darmstadt waren glaube ich (...), unter den drei Städten, die am stärksten gewachsen sind. Und das hängt eindeutig damit zusammen, dass wir in beiden Städten aber auch im Umfeld sehr moderne Dienstleistungen haben, sehr viel Software, IT, in verschiedenster Form. Dass wir sehr viele Forschungseinrichtungen haben hier wie da. Wir haben, wir sind sozusagen das Houston Europas mit der ESA/ESOC. Wir haben diese GSI, die es sonst nur noch im CERN in Genf gibt. Ja, also so ein riesiges Physik-Forschungslabor, die da Neutronen und Protonen aufeinander knallen lassen. Allein 3.500 Wissenschaftler, die dann alle noch ihre Frauen, Kinder und Geliebten mitbringen. (...) Alleine in Darmstadt: 25 Prozent aller Beschäftigten haben mindestens einen Hochschulabschluss. Frankfurt ist noch relativ ähnlich, da sind wir auch von der Struktur her relativ ähnlich. Also es (ist) ein Haufen hoch kompetenter, gut ausgebildeter Frauen und Männer (...) die in diese arbeitsmarktpolitisch hochinteressante Region ziehen und versuchen, da Wohneigentum zu bekommen (...)

Also auch da haben wir noch einen ganz, ganz starken Zuzug aus Europa. Und natürlich wahnsinnig viele Wissenschaftler aus ganz Europa und teilweise auch Japan, China, Russland, USA, die in diesen internationalen Forschungseinrichtungen arbeiten. Also ich könnte das gleich jetzt für Frankfurt genauso erzählen. Grade im Banken- und Versicherungsbereich ist es da praktisch genauso.“ (GD Kommunen)

Eine besondere Herausforderung für diejenigen Planerinnen und Planer, die sich mit den Wohnbedürfnissen von (hoch-)qualifizierten Arbeitskräften befassten, entstand dadurch, dass ein gewisser Anteil immer nur für begrenzte Zeiträume, d. h. z. B. einen Block von vier bis sechs Monaten eingeflogen kommt, um in einem Unternehmen oder einer Forschungseinrichtung an einem zeitlich limitierten Projekt mitzuarbeiten. Auch diese Gruppe suche privaten Wohnraum, wolle diese begrenzten, zeitlichen Spannen nicht in Hotels verbringen.

Die gesamte Region und der Frankfurter Flughafen benötige neben den Jobs für Hochqualifizierte in wachsendem Umfang sogenannte Helfertätigkeiten, wobei insbesondere die Arbeitsplätze zur Gewährleistung von Sicherheit mit Kompetenzanforderungen verbunden wären, die in Arbeitsmarkt- und Beschäftigungsstatistiken normalerweise nicht mit typischen Helfertätigkeiten verbunden werden. Auf dieses Phänomen verwiesen insbesondere die Arbeitsmarktexpertinnen und -experten. So entspreche das Tätigkeitsprofil einer Sicherheitskraft zwar dem einer Helfertätigkeit, setze aber eine mehrmonatige, zertifizierte Weiterbildung sowie als Zugangsvoraussetzung eine abgeschlossene Berufsausbildung voraus. Die entsprechenden Dienstleistungsfirmen übernahmen die Weiterbildung/Qualifizierung überwiegend selbst.

Flughafenfirmen wurde ein Wettbewerbsvorteil beim Anwerben von Helferinnen und Helfern¹¹ zugesprochen, da diese Tätigkeiten am Flughafen vergleichsweise besser als anderswo bezahlt würden, als langfristig sicher gälten etc. Bei den am Flughafen vorfindbaren Helfertätigkeiten wurde in einer Diskussionsrunde sogar vom „Adel“ unter den Beschäftigten gesprochen.

„Wenn ich am Flughafen arbeite, ist es ja schon mit so einer gewissen/ so einem gewissen Status verbunden. Es hat auch nachgelassen in meiner Beobachtung diese Bedeutung. Es hängt eben auch mit dieser Regel 365 Tage Beschäftigung zusammen und den Kunden fast 24 Stunden am Tage, das haben ja fast alle Berufsgruppen. Weil die bezahlen alle über Tarif, oder im Wesentlichen über Tarif. Das geht zulasten der Betriebe weiter draußen, wenn es um Fachkräfte geht. Und dann um die Konkurrenz zu den Betrieben in der Umgebung. Der kriegt am Flughafen mehr jetzt ein Stückweit, als der, der von seiner außen angesiedelten Firma an den Flughafen geschickt wird. Und dann gibt es durchaus Firmen, die dann so Spezialaufträge quasi (ausführen). Die reparieren Sachen, muss ja auch gemacht werden. Die Tankanlagen, die ja notwendig sind, um das Flugzeug zu betanken, wenn, was weiß ich, eine Pumpe kaputtgeht, dann ist es in der Regel eine Firma, die in Rüsselsheim, in Bad Homburg oder wo auch immer, ihren Sitz hat.“ (GD Arbeitsmarkt)

Neben der nach Expertensicht vergleichsweise privilegierten Beschäftigungssituation am Flughafen – bezogen auf Bezahlung und Arbeitsplatzsicherheit – wurde gleichwohl eine tendenziell konfliktträchtige Arbeitsmarktrealität mit unterschiedlichen Löhnen für gleiche Arbeiten am Flughafen geschildert, festgemacht etwa am Beispiel von Speditionsangestellten, deren Monatsgehälter je nach Standort ihrer Firma – flughafennah oder in der Peripherie – höher oder niedriger ausfallen.

Bezogen auf die Erfassung von „flughafenverbundener Beschäftigung“ wurden solche Beispiele herangezogen, um Unzulänglichkeiten in den aufbereiteten, offiziellen Statistiken zu kritisieren, in denen die Beschäftigten aus in der Peripherie angesiedelten Firmen, die häufig nur für kürzere Zeitintervalle am Flughafen tätig werden, nicht erfasst würden.

Dass Flughafenfirmen bei der Rekrutierung von Beschäftigten für Helfertätigkeiten auf übertarifliche Bezahlung oder auf Sonderzuwendungen wie Tickets, Gratisparkplätze, verbilligtes Tanken usw. zurückgreifen müssten, hänge zum einen damit zusammen, dass die unzulängliche Verkehrsinfrastruktur ein gewichtiges Anwerbehindernis darstellt (siehe Abschnitt 4.4). Hinzu komme, dass ihnen von anderer Seite zusätzliche Konkurrenz auf dem Arbeitsmarkt erwachse. So seien die Rekrutierungsprobleme bei Helferjobs in jüngerer Zeit (bis in das Jahr 2019 hinein) für Flughafenfirmen größer geworden, weil im Handwerk neue Strategien für das dort ebenfalls dringend benötigte Fachpersonal verfolgt würden. Wer dort den Anforderungen einer Fachkräfteausbildung nicht genüge, würde zunehmend auf Helferbasis

¹¹ Helfertätigkeiten an und rund um den Flughafen seien bei Migrantinnen und Migranten begehrt, so ein spezifischer Hinweis der Arbeitsmarktexpertinnen und -experten, da sie diesen in gewissem Umfang die Möglichkeit der Qualifizierung und damit bessere Aufstiegsoptionen böten.

eingestellt und zunächst für Teilaufgaben qualifiziert, durchaus mit der Perspektive, später zu einem regulären Berufsabschluss gebracht zu werden. Aufgrund der durchgängig als katastrophal eingestuften Verkehrssituation in der Region – lange Anfahrtswege zum Flughafen aus entfernten Gebieten (s.o.) – begannen sich auf Helferjobs orientierte Arbeitssuchende in Richtung Handwerk umzuorientieren, so die Erfahrungen der Arbeitsmarktexpertinnen und -experten.

Den Engpässen im Bereich von Helfertätigkeiten am Frankfurter Flughafen und den zugeordneten Unternehmen, insbesondere der Logistikbranche, könnte zukünftig durch eine verstärkte Digitalisierung und damit möglichen Schritten zur (weiteren) Automatisierung einzelner Prozessabläufe begegnet werden, so die Erwartungen bzw. Hoffnungen befragter Expertinnen und Experten der Logistikbranche. Digitalisierungspotenzial sahen die Logistik-Expertinnen und -Experten insbesondere in der Automatisierung von Fahrten: (Teil-)autonome Systeme übernahmen etwa die innerbetrieblichen Transporte und menschliche Fahrzeugführerinnen und -führer verantworteten nur noch die Wege außerhalb des Betriebsstandorts. In diesem Bereich bestehe ein Anreiz zur Digitalisierung für die Firmen, weil Arbeitskräfte in der Fahrzeugführung knapp wären (GD Logistik, Exp085). Administrative Prozesse in den Büros seien zudem stark papierbasiert und personalintensiv, weshalb langfristig mit einer Überführung der Arbeiten in digitale Systeme und einer Reduzierung des Personalbestands gerechnet werde (Exp134). Hier kämen allerdings noch viele offene Fragen ins Spiel, z.B. ob der 3D-Druck Logistikdienstleistungen überflüssig machen, oder wie schnell die Digitalisierung stattfinden würde (der aktuelle Entwicklungsstand wurde als noch am Anfang stehend eingestuft) und wie sich auftretende rechtliche Fragen lösen ließen.

„Ich denke mir, dass die Digitalisierung kommen wird, sodass dieser Helferanteil irgendwann vielleicht zurückgehen wird. Aber ich sehe es auch weit in der Ferne. Drohnen sind ein großes Thema. Die Logistik ist eigentlich soweit, die Technik ist soweit, aber das Ganze hat jetzt einfach rechtliche Barrieren – Sicherheit, die gewährleistet sein muss.“ (GD Logistik)

Von den (Arbeitsmarkt-)Expertinnen und Experten wurde schließlich kritisiert, dass mit Helfertätigkeiten gelegentlich unangemessene Kompetenz-Zuschreibungen verbunden würden, in dem Sinne, dass es sich um Un- oder Anlernertätigkeiten bzw. Allerweltsjobs handele, die ohne große Qualifikationen wahrgenommen werden könnten. Sowohl die Hinweise auf spezifische Anforderungen an Sicherheitskräfte als auch die benannten Kompetenzen für Reparaturkräfte verwiesen auf einen neuralgischen Punkt aller Arbeiten rund um den Flugverkehr: Sie müssten fehlerfrei und damit zu 100 Prozent verlässlich ausgeführt werden, schon die kleinste Unaufmerksamkeit oder minimale Reparaturfehler könnten dem spezifischen Dienstleistungsangebot der Luftfahrtbranche Image- und realen Schaden zufügen.

4.2.3 „Randbezirke“ des Arbeitsmarktes

So vorteilhaft die Arbeitsmarktsituation in der Region selbst für Helfertätigkeiten am Flughafen eingeschätzt wurde, so wenig sollte darüber aus Sicht der Expertinnen und Experten der Blick auf teils extreme Schattenseiten im Bereich einfacher Beschäftigungen verloren gehen.

Zu diesen Schattenseiten zählten vielfältige Unternehmensverschachtelungen insbesondere in der Logistikbranche, deren einziger Sinn darin bestehe, Lohndumping in großem Stil zu befördern.

Bereits die Befunde des Modulberichts 2 (GWS/SOFI, 2020) sprechen für eine kleinteilige Aufspaltung der Prozesse in der Logistik-Wirtschaft, was die Expertinnen und Experten der Logistik-Gesprächsrunde bestätigten und ergänzten. Dass sich so viele Logistik-Firmen mit Arbeitsstätten rings um den

Flughafenstandort konzentrierten, sei Folge des Outsourcing-Prozesses, der in der Logistik-Branche (generell) stattfindet und der für eine organisatorisch stark zersplitterte Unternehmenslandschaft Sorge. Die Expertinnen und Experten aus der Logistik-Runde berichteten, dass die Arbeiten in den Hallen, im Transport und in der Warenabfertigung durch Dienstleistungsfirmen erbracht würden, welche wiederum weitere Subunternehmen beauftragten. Auch Zeitarbeitsfirmen gehörten dazu, deren Verhältnisse untereinander als ebenfalls verschachtelt beschrieben wurden.

Auch das Thema der Schwarzarbeit und der unangemeldeten Beschäftigung wurde angesprochen und sollte neben den verwendeten offiziellen Zahlen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung im Monitoring beachtet werden, wie eine Expertin aus der Logistik-Gruppendiskussion hervorhob:

„Sie schreiben Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Was darin nicht steckt, ist, dass wir eine hohe Anzahl an Menschen haben, die in diesem Bereich so genannt schwarzarbeiten. Der Zoll kommt nicht nach. Es gibt sehr, sehr viele Leute, die insbesondere auch von kleinen Logistikunternehmen beschäftigt werden, ohne dass Sozialversicherungspflichtbeiträge abgeführt werden.“ (GD Logistik)

Diese Aussage zum hohen Vorkommen von Schwarzarbeit blieb in der Logistik-Gesprächsrunde nicht widerspruchsfrei; Einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer relativierten sie dahingehend, dass oftmals ein geringer Stundenumfang etwa auf 450-Euro-Basis angemeldet würde, um die nötigen Zutrittspapiere für das Flughafengelände zu bekommen. Ein größerer Teil der Stunden würde darüber hinaus aber schwarz erbracht und in bar bezahlt.

Unbestritten war bei den Logistik-Expertinnen und Experten, dass Auftraggeberinnen und Auftraggeber wie Airlines und Speditionen immer wieder versuchten, eigenes Personal einzusparen, weshalb sie häufig wechselnde Logistik-Dienstleistungsunternehmen einsetzen und für ein sehr wettbewerbsintensives Umfeld mit niedrigen Preisen sorgen:

„Wir haben solche Verhältnisse am Frankfurter Flughafen. Nicht alle, aber ganz viele, wo einzelne kleine Unternehmen ihre Dienstleistung anbieten. Alle zwei Jahre werden sie ausgeschrieben und es gibt einen riesigen Unterbietungswettbewerb. (...) Man muss es sich so vorstellen, dass am Flughafen 200 Schuhgeschäfte nebeneinander sind, die sich gegenseitig Konkurrenz machen.“ (GD Logistik)

Zu den Randbezirken des Arbeitsmarktes wurden schließlich auch jene Hilfskräfte gezählt, die in Branchen wie der Bauindustrie oder dem Pflegesektor zu Niedriglöhnen oder ebenfalls schwarz beschäftigt wurden.

„Und dann haben wir noch ein ganz besonderes Phänomen, haben Sie vorhin auch schon angedeutet, ein doppeltes: Auf der einen Seite haben wir wahnsinnig viele Spanier und Portugiesen und Griechen, in der Regel gut ausgebildet, die Englisch sprechen, irgendwo in den Frankfurter oder Darmstädter oder auch Wiesbadener Firmen und Softwareeinrichtungen unterkommen und da nicht unbedingt jetzt Deutsch lernen müssen. Und wir haben einen ganz hohen Anteil an polnischen Hilfskräften, die im Pflegebereich arbeiten, bulgarische, rumänische Bauarbeiter, die auch in einem bestimmten Stadtteil von Darmstadt wohnen. Also es sind sozusagen eher die sozial Schwächeren. Das kann man aber noch relativ gut abbilden, zumindest in Darmstadt können wir das relativ gut abbilden.“ (GD Kommunen)

Verwiesen wurde hier auf eine Welt, „die wir nicht kennen und die in den Statistiken auch nicht abgebildet wird“ (GD Kommunen). Gesprochen wurde auch hier von einem erheblichen Anteil illegaler Beschäftigung (Schwarzarbeit) in den Bereichen Pflege und Bauhilfstätigkeiten. Sowohl die illegal Beschäftigten als auch die mit legalen Arbeitsverträgen Ausgestatteten würden zu einem erheblichen Teil aus Ost- und Südosteuropa angeworben (Polen, Rumänien, Bulgarien) und zudem von Sub-Unternehmen eingesetzt, um

alle Tricks des Lohndumpings auszureizen. Und nicht nur dies: Auch die Wohnungsunterbringung folgte frühkapitalistischen Ausbeutungsmustern in und nach der Arbeit, d. h. z.B. der Unterbringung in Wohncontainern und problematischen, abgewirtschafteten Mietskasernen (wie im Frühsommer 2020 auch für die Fleischindustrie offengelegt).

„Ich habe immer die Fragestellung gehabt unterhalb der sichtbaren Welt. Also unterhalb der Welt, die sich in den Daten der Statistiker, beziehungsweise der BA und der ausdrückt, gibt es eine Welt, die kennen wir nicht. Die kennen die Betroffenen. Aber weder die Politiker, die kennen aber vielleicht den Vermieter zum Beispiel in den Kommunen um den Flughafen herum. Nämlich wie viele polnische Wanderarbeiter sie in eine Wohnung reintun. Und wie viele bulgarische Reinigungskräfte sie in eine Wohnung reintun. Und das Problem ist nicht so klein, wie man annimmt. Wir gucken weg. Wenn Sie um den Flughafen rumfahren zum Beispiel und die ganzen Minitransporter sehen mit polnischen, oder auch deutschen Kennzeichen. Die Sub-Sub-Subunternehmer irgendwelcher Logistikunternehmer am Frankfurter Flughafen, die nirgendwo auftauchen als Teil der Sozialstruktur. Da weiß ich nicht, ob und wie Sie drankommen. Das (sind) ganz brutale Lebensbedingungen. Also kommen aus irgendeinem Ort in Polen am Sonntagabend. Stehen am Wald an der ein oder anderen Stelle im Rhein Main Gebiet. Wohnen in dem Ding. Ohne Heimfahren dann in den zwei Wochen. Und zwischendurch als Tagelöhner für irgendeinen der Logistiker arbeiten. Ich weiß nicht, wie groß diese Menge ist. Wir sind nie dahintergekommen. Sie kommen niemals dahinter rauszufinden, wer sind die Treiber bei den Aufstockern. Was ein Riesenproblem bei den Jobcentern ist. (...) Es gibt keinen Mechanismus rauszufinden, wo da die Arbeitgeber sitzen.“ (GD Kommunen)

Einige dieser negativen Entwicklungen im Segment einfacher Helfertätigkeiten wurden in einem kausalen Zusammenhalt mit der Flughafenexpansion gesehen, so der wachsende Bedarf von Bauhilfsarbeitern, der auf Baumaßnahmen nach erfolgreichen Ansiedlungs- und Internationalisierungsstrategien von Konzernen und Forschungseinrichtungen folge. Eine weitere Ursache des Anstiegs von europäischen „Wanderarbeiterinnen und -arbeitern“ kann dagegen mit dem Flughafen eher nicht in Verbindung gebracht werden, soll heißen, die Expansion von Pflegekräften wurde primär auf den demografischen Wandel in der Bevölkerungsstruktur zurückgeführt.

4.3 Der Wohnungs- und Immobilienmarkt (incl. Segregation)

4.3.1 Einschätzungen der Situation

Beim Blick auf den Zustand und die Entwicklung des Wohnungs- und Immobilienmarktes in der Rhein-Main-Region benannten die befragten Expertinnen und Experten eine Vielzahl von Veränderungen und Herausforderungen, für die ein komplexes Bündel von Ursachen benannt wurde – mit dem Grundtenor, der Fluglärm spiele für die Bevölkerungsentwicklung, die Wohnentscheidungen und damit auch für die Sozialstruktur „keine große Rolle. Die Leute nehmen die Wohnungen, die sie kriegen, unabhängig vom Fluglärm“ (GD Wohnungsmarkt). Für den Wohnungs- und den Immobilienmarkt wurden Engpässe „ohne Ende“ benannt, die zu solchem Wahlverhalten privater Haushalte führen und die alle Kommunen stets aufs Neue zwingen, sich mit dem Thema einer angemessenen Wohnraumentwicklung auseinanderzusetzen, das in engem Zusammenhang mit einer weiter prosperierenden Wirtschaftsentwicklung gesehen wurde (vgl. 4.2). Der „enorme Siedlungsdruck“ im Rhein-Main-Gebiet wurde dabei nicht allein dem Phänomen „Boomregion“ zugeschrieben, auch die stark veränderten Ansprüche privater Haushalte an die Ausweitung der pro Person verfügbaren Wohnfläche befeuerten diese Engpässe auf dem Wohnungs- und Immobilienmarkt.

Angesichts einer weitestgehend ausgereizten Innenstadtentwicklung in den größeren Zentren der Region, in denen neuer Wohnraum kaum noch durch Verdichtungskonzepte geschaffen werden könne, richteten viele Kommunen ihre Suche auf bisher für den privaten wie den gewerblichen Wohnungsbau noch nicht erschlossene Flächen – hier kommt der Flughafen originär „ins Spiel“ –, wobei sich die Blicke von Planerinnen und Planern dabei zunehmend auch auf lärmbelastete Flächen richteten, die in den An- und Abflugschneisen des Frankfurter Flughafens liegen und für die die Vorgabe der Siedlungsbeschränkung (noch) gelte. Zugespitzt wurde deshalb mehrfach formuliert:

„Wir können gar nicht anders als unter Lärm zu bauen, also müssen wir unter Lärm bauen. Man müsse also den Lärm als Gegebenheit nehmen. Suchende haben keine Wahlfreiheit.“ (GD Wohnungsmarkt)

Die Engpässe auf dem Wohnungs- und Immobilienmarkt zogen – wie alle Marktengpässe – einen Anstieg von Grundstücks- und Mietpreisen nach sich und führten – wie in einem früheren Monitoringkontext prognostiziert (Cischinsky u.a. 2008) – zu einer Entmischung unterschiedlicher sozialer Schichten. Es wurden dabei nicht nur sozialstrukturelle Entmischungsprozesse registriert, es wurden solche gleichermaßen für Wirtschaftsbranchen fertiggestellt, mit wiederum nicht einfach zu handhabenden Folgeproblemen in den Beschäftigungsstrukturen, wobei vor allem auf die Konzentration von Büroarbeitsplätzen für qualifizierte Beschäftigungssegmente in den boomenden Zentren wie Frankfurt und Darmstadt verwiesen wurde. Dies wiederum habe zu verstärkten Ansprüchen an eine Verkehrs- und Mobilitätsinfrastruktur geführt, in dem Sinne, dass solche Beschäftigungsgruppen an möglichst kurzen Wegezeiten zwischen Arbeitsplatz und Wohnung interessiert seien.

Die Aussagen aus Gruppendiskussionen lassen sich zu den folgenden Dimensionen bündeln:

1. Entmischung von Wirtschaftsbranchen
2. Segregation der Wohnbevölkerung: Die Inkaufnahme von Fluglärm bei der Wahl des privaten Wohnraums
3. Die spezifische Situation von Migrantinnen und Migranten

Zu 1: Die Expertinnen und Experten sahen die Entmischung von unterschiedlichen Branchen und Tätigkeitssegmenten eng verknüpft mit der Entmischung von Wohngebieten mit langjähriger heterogener Sozialstruktur. Die Neukonfiguration von Arbeitsplätzen wurde vor allem für die Segmente der industriellen Produktionsarbeit im verarbeitenden Gewerbe, Büroarbeit im Finanzsektor und Handwerkertätigkeiten beschrieben. Bestätigt wurden hier erste Übersichten des SOFI und der GWS, die den enormen Ausbau von Industriegebieten bspw. in Wetterau, im Kreis Offenbach und in Darmstadt-Dieburg einerseits und das fast vollständige Verschwinden des produzierenden Gewerbes in Frankfurt zeigen (vgl. GWS/SOFI 2019). Ein besonderes Augenmerk wurde dabei auf das Handwerk gerichtet, das in der Regel keinen großen Flächenanteil benötigte, das aber die inzwischen enorm gestiegenen Mietpreise insbesondere in den Metropolen der Region nicht mehr tragen könne oder aber eigenen Grundbesitz verkauft habe; beides mit dem Effekt, dass Handwerksbetriebe in die Peripherie abgedrängt würden bzw. zögen, wodurch Anfahrtswege zu den Orten, wo Handwerksleistungen erbracht werden, größer würden und das Verkehrsaufkommen zugenommen habe.

„Und wir haben eine Entmischung bezüglich der Art der Arbeitsplätze.“ (GD Verkehr)

„Das ist ja relativ einfach. (...) Wenn Sie hier ein Grundstück haben in Frankfurt, ja, wenn Sie das absolut (...) vermarkten, dann ist das eine Goldgrube. Aber wenn Sie da einen Gewerbebetrieb errichten wollen, das kann ein normaler einzelner Handwerker oder was, unmöglich finanzieren und bezahlen.“ (GD Verkehr)

„Also, die Optimierung bezüglich des Grundstückspreises gilt sowohl für die Wohnungen als auch für die Arbeitsplätze (...) Also, einen Bürojob kann man hier übereinanderstapeln bis zu 50 Stockwerke und jeder hat hier genauso viel Platz, wie wir hier haben. Wenn jemand Schreiner ist, dann kann er auf dieser Fläche nicht sein Gewerbe ausbreiten. Das heißt, er braucht viel Fläche und kann den Mietpreis, den der zahlen muss in Frankfurt, nicht erwirtschaften auf der Fläche. Sondern er muss nach draußen gehen, sonst hat er einen negativen Kosten-Nutzen-Index. Und das ist der Effekt hier im Rhein-Main-Gebiet.“ (GD Verkehr)

„Der moderne Geschosswohnungsbau in Frankfurt heißt, (...) Kaufpreise von 7500 Euro pro Quadratmeter und mehr, das sind Regionen, die kann sich ein normaler Arbeitnehmer mit dem durchschnittlichen (Arbeitseinkommen) schlicht und ergreifend nicht leisten. Der muss dann woanders hingehen, oder er hat das Glück und ist jetzt alteingesessen in einem der alten Viertel in einer alten Wohnung mit alten Verträgen. Sonst klappt das einfach nicht. Und dann ist natürlich das Bauen von hochwertigen Büros und Wohnungen deutlich günstiger oder besser verzinst und lukrativer als, wie [Name] gesagt hat, hier irgendwo große Flächen zu verbrauchen für Industrie oder produzierendes Gewerbe.“ (GD Verkehr)

Zu 2.: Dass der kontinuierliche und häufig auch kräftige Anstieg von Grundstücks-, Immobilien- und Mietpreisen die sozialstrukturelle Zusammensetzung zumindest einzelner Stadtteile und Gemeinden stark verändert habe, darüber waren sich die befragten Expertinnen und Experten in Großen und Ganzen einig. Beispiele wie im Folgenden zitiert, wurden hierfür benannt. Gleichwohl: Besondere Zuspitzungen der sozialen Segregation konzentrierten sich insbesondere auf Frankfurt und einige weitere Städte und Gemeinden, in anderen Städten und Gemeinden fanden dagegen ähnlich gravierende „Neusortierungen“ von Stadtvierteln und Wohnquartieren kaum statt; vor allem wurde dies für Darmstadt und viele der sogenannten Taunusstädte und -gemeinden so benannt.

„Und die dann auch in so einen Stadtteil wie in diesem nördlichen, am Rand sitzenden Stadtteil, also sowohl Wixhausen als auch dann halt ein Neubaugebiet, wo man halt für 250.000, 280.000 noch ein Reihenhaus bekommt, dann dahin ziehen. Und dort ihre Familie gründen und dann in Frankfurt oder in Darmstadt arbeiten. Und die ziehen aber nicht 15 Kilometer weiter nach Reinheim oder nach Crumstadt, vielleicht noch nach Crumstadt. Aber das ist dann schon die Schmerzgrenze. Das heißt also, wir haben, wenn wir das demografisch sehen, einen relativ engen Gürtel von interessanten Wohnorten für hochqualifizierte Zuziehende.“ (GD Kommunen)

Diese Einschätzung wurde in mehreren Gesprächsrunden geteilt, so auch von den befragten Sozialraum-Expertinnen und Experten, die sich vertiefend mit den Fragen – „Entstehen neue Konflikte? Gibt es soziale Selektionen durch Zu- und Wegzüge?“ – auseinandergesetzt hatten. Als Befürchtung wurde unterstellt, dass die Sozialstruktur wegen der Lärmbelastung durch Zu- und Wegzüge sich negativ verändern könnte (vgl. 4.1). Der Verlauf und die Folgen dieser sozialstrukturellen Entmischung in einer Reihe von Stadtteilen und Gemeinden wurden dagegen von den Expertinnen und Experten, die mit Planungsprozessen zu tun hatten, inzwischen als weniger drastisch eingestuft, als zu Beginn der 2000er Jahre von vielen beteiligten Akteuren angenommen worden war. Dies heißt nicht, dass in den Gesprächsrunden keinerlei Beispiele für eine spezifische fluglärmbedingte Segregation benannt wurden.

So wurde – wie bereits angedeutet – durchaus auf entsprechend motivierte Wegzüge oder auch abgewertete Wohnviertel in der einen oder anderen Kommune verwiesen (Raunheim wurde (siehe unten) als ein Beispiel in der Gesprächsrunde Kommunen benannt).

Darmstadt hingegen wurde in der Gesprächsrunde Kommunen als Beleg dafür aufgeführt, dass es nicht zu den seinerzeit vermuteten fluglärmbedingten Segregationsprozessen gekommen sei.

„Für Darmstadt kann ich das so nicht sagen, also da sind die, obwohl wir drei Stadtteile haben, die teilweise wirklich extrem unter dem Fluglärm leiden, ist es nicht passiert, dass da im großen Maßstab sozial Schwächere hingezogen wären. Also wenn man den belastetsten Stadtteil anguckt, Wixhausen, das ist eine überalterte Bevölkerung, die sich auch furchtbar ärgert über den Fluglärm, aber die sind da nicht weggezogen. Im Gegenteil, wir haben jetzt Im Appensee, ein neues Wohnbaugebiet, wo ganz junge Familien sind, und die randalieren gerade in der Stadtpolitik wegen dem Fluglärm. Aber die sind da hingezogen, weil es günstige Grundstücke gab, weil es leicht war ein Haus zu bauen in der sowieso schon schwierigen Situation in Darmstadt. Die haben sozusagen gesagt: Okay, wir nutzen diesen ökonomischen Vorteil, günstige Baumöglichkeit, und nehmen den Lärm in Kauf.“ (GD Kommunen)

Es war nach mehrheitlicher Einschätzung in den Gesprächsrunden nicht primär der Fluglärm, der zu signifikanten Veränderungen geführt habe. In Bezug auf die Lärmproblematik beobachte man zum einen, dass sie vor fünf Jahren relevanter war als heute, zum anderen, dass Lärm nicht nur aus Fluglärm bestehe und sich diese Belastung eher relativiert habe. Und zum Dritten sei die Lärmfrage inzwischen eine absolut nachgeordnete gegenüber arbeitsplatz- und wohnungsbezogenen Problemen der Stadtentwicklung. Gerade für die damit auftretenden Probleme in Bezug auf die Ausländer- und Migrationsfrage seien die durch den Flugverkehr mit bedingten Segregationsprozessen kaum mehr von besonderer Relevanz.

Die Relation zwischen Wohnbedarf und Fluglärm wurde von einigen Expertinnen und Experten so zugespitzt: Je größer der Wohnbedarf, umso unwichtiger werde die Fluglärmfrage. Die Leute nähmen die Wohnungen, die sie kriegen könnten, unabhängig vom Faktor Fluglärm. Das hieße auch, dass diese Frage sehr von der Entwicklung der Wohnungsmärkte abhänge und die sei in dieser Region insgesamt durch wachsenden Wohnbedarf gekennzeichnet. Diese Entwicklung zeige sich auch bei den Immobilienpreisen: Fluglärm wäre kein Nachteil mehr.

„Bis auf die Frankfurter Oberbürgermeister-Villa. Die ist preiswerter geworden, nachdem die Flugzeuge über Sachsenhausen laufen.“ (GD Kommunen)

Schließlich wurde auf Bevölkerungsgruppen verwiesen, insbesondere jüngere Familien, aber auch bestimmte Migrantengruppen – u.a. türkische Familien –, in deren Alltagsleben Belastungen durch Flug- und anderen Lärm offenbar nicht mehr den Stellenwert hätte wie für ältere Generationen. Man müsse auch den Generationswechsel berücksichtigen.

„Da ziehen auch wieder jüngere Familien ein, obwohl es in der Einflugschneise liegt“. (GD Kommunen)

Der Druck und die individuelle Betroffenheit wären eben unterschiedlich.

„Es gibt Leute die sagen, okay, der Fluglärm ist da. Ich nehme das hin.“ (GD Kommunen)

„Jedenfalls der Punkt, den wir damals diskutiert haben, war sehr stark geprägt davon, dass wir gesagt haben: Es wird unter dieser Lärmkeule zu vielleicht sogar drastischen sozialstrukturellen Veränderungen kommen. Also es hat starke Auswirkungen auf die Sozialstruktur in den Gebieten und wir haben das vor allem am Beispiel Raunheim dann auch diskutiert, wo wir gesagt haben, da wird sich dann ganz viel ändern. Deutsche, ältere Deutsche werden da wegziehen und es werden andere, sozial Schwächere, da hinziehen. Ich denke, würde vermuten, das ist sogar genauso eingetreten. Also das was man mir erzählt hat, da sind ganz viele türkische Familien dahin gezogen, haben die Häuser aufgekauft oder auch im Neubaugebiet. Also Leute, die, ich will jetzt nicht sagen, leichter mit dem Fluglärm umgehen, aber die das einfach hinnehmen dadurch, dass sie dort ein kostengünstigeres Haus oder Wohneigentum erwerben können.“ (GD Kommunen)

Vor allem in der Zeitdimension wurde betont, dass Entwicklungen, die man vor einiger Zeit noch erwartet bzw. die man damals befürchtet hatte, so nicht eingetreten seien. Die Fluglärmfrage hätte sich nie in den

Vordergrund gestellt. Wichtiger sei immer gewesen, dass es Wohnraum gibt, der „schlichtweg nicht angemessen zum Wohnen“ ist. Dafür war dann aber das Beispiel nicht der Fluglärm, sondern die Bahntrasse.

„Der Wohnraum ist entlang der Bahn, aber wirklich unter menschenunwürdigen Bedingungen leben die da.“

(GD Sozialraum)

Man müsse bei der Erörterung der Lärmfrage auch andere Dimensionen berücksichtigen, z. B. den Bewohnerlärm. Das hieße, „der globale Lärm der zum Leben noch dazu gehört. Das ist eben auch ein Störfaktor, weswegen auch Leute angeblich wegziehen, wieder aus diesen Gebieten.“ (GD Kommunen)

Generell wäre darüber hinaus festzuhalten, dass es außerordentlich schwerfallen wird, faktoriell die verschiedenen Einflüsse auf Wegzugs- und Zuzugsentscheidungen, noch dazu zeitversetzt, genauer herauszuarbeiten und zu beschreiben.

„Diese Entwicklung in Bezug auf die Wohnquartiere, das ist ja eine geschichtlich von allen möglichen Faktoren her beeinflusste Entwicklung. Und das andere ist ja jetzt der Flughafen als Quelle, etwa für Wegzug. Auch das ist allenfalls zeitversetzt zu erörtern. Diese Entwicklungen sind ja dann, wenn man eine Autobahn dazu nimmt oder auch der Fluglärm steigt, und dann kommt das dazu und das dazu, dann ziehen Menschen weg, andere Menschen ziehen hin. Dann schlägt es sich in der Schule nieder, und dann ziehen wieder welche weg, also diese Entwicklung, wie sich Quartiere verändern ist ja nicht monokausal. Sondern ich denke, das in Zahlen zu zeigen, genau zu sagen, das ist wahnsinnig, also das wird schwer sein, da die Zusammenhänge darstellbar zu machen.“

(GD Sozialraum)

Auch die Bilanz von Gewinnern und Verlierern dieser Prozesse der Entmischung fiel offenbar differenzierter aus, als lange Zeit im Streit um eine Flughafenerweiterung angenommen wurde.

Als Verlierer wurden u. a. benannt: Ältere Menschen mit Wohneigentum in lärmbelasteten Ein- und Abflugschneisen, die nicht (mehr) die Preise etwa für Einfamilienhäuser erzielen könnten, die ihnen einen problemlosen Umzug in kleinere, altersgerechte Wohnungen und in bevorzugte Wohnviertel ihrer vertrauten Stadt bzw. Gemeinde gewährleisten - allerdings kontrovers diskutiert, in dem Sinne, dass mit Einfamilienhäusern in Frankfurt durchaus gute Preise zu erzielen wären (GD Kommunen).

Klare Verlierer seien darüber hinaus solche Bevölkerungsgruppen, die aufgrund niedriger Einkommen auf Angebote im sozialen Wohnungsbau angewiesen waren. Das allerdings habe nichts mit den Dynamiken rund um den Flughafen zu tun, sondern beruhe auf den Entscheidungen der leitenden Amtsträger in Städten und Gemeinden – keineswegs nur regional, sondern bundesweit –, den sozialen Wohnungsbau (als Geschossbau) massiv zurückzufahren.

In der Gesprächsrunde mit Bildungsexpertinnen und -experten wurde ebenfalls unterstrichen, dass schulische Sozialisationsprobleme weitestgehend unabhängig von fluglärmbedingten Beeinträchtigungen mancher Wohnquartiere zu sehen wären. Es wurde ein einziger Bezug hergestellt mit dem Verweis auf bauliche Lärmschutzmaßnahmen in Kindertagesstätten und Schulen, damit die Konzentration von Kindern möglichst wenig durch überfliegende Maschinen beeinträchtigt würde.

„Bei den Grundschulen, wie gesagt, geht es immer um Lärmschutzmaßnahmen und natürlich auch um förderliche Bedingungen an den Schulen. Also Konzentrationsschwächen auszugleichen.“ (GD Bildung)

Unter den Gesichtspunkten der Schulwahl hätten andere Parameter ein sehr viel bedeutenderes Gewicht als Lärmbeeinträchtigungen. Generell müsse man einfach festhalten, dass

„diejenigen, die zu den sozial benachteiligten Bevölkerungsgruppen gehören, in Gegenden wohnen, die billig sind. Und billig sind die, die natürlich auch lärmbelastet sind. Und damit finden die sich, haben die sich nicht gewählt, sondern das sind die, die auch an der Stelle keine andere Möglichkeit hatten. Dann finden die sich in Ecken, in denen es eine erhöhte Lärmbelastung gibt. Und dann sind die natürlich betroffen und beeinträchtigt. Und ich denke, das ist erwiesen, dass man es schöner haben kann, als in einer sehr stark lärmbelasteten Schule.“ (GD Bildung)

Gleichzeitig wurde aber betont, als politische Thematisierung trete die Frage der Lärmentwicklung eigentlich nur bei den Bürgerinnen und Bürgern in den bürgerlichen Vororten auf. Da sei der Lärm, der gleiche Lärm, hochrelevant.

Die Quintessenz dieser Gesprächsrunde Bildung ist: Natürlich gebe es das Lärmproblem an den Bildungseinrichtungen, aber es würde nur sehr begrenzt vergrößert durch die Dimension Fluglärm und sei insgesamt von sehr viel geringerer Relevanz als andere für schulische Sozialisation ausschlaggebende Faktoren.

Zu 3.: Auf die Situation der Migrantinnen und Migranten ist eine Runde von Expertinnen und Experten gesondert eingegangen, mit folgenden Ausgangsfragen: Hat der Fluglärm Auswirkungen auf das Verhalten von Menschen mit Zuwanderungsgeschichte bei der Wohnungssuche, bei Umzügen, bei Abwanderungen? Hat der Faktor Fluglärm für die Historie der Ausländerwohnunterbringung irgendeine Bedeutung? Hier überwog bei den Expertinnen und Experten die Einschätzung, dass in Bezug auf die historisch gewachsene Ghettobildung das absolute Hauptkriterium die Bezahlbarkeit der Wohnungen sei. Zuwanderer suchten billigen Wohnraum. Das führte zu Schwerpunktbildungen (im Kontext des sozialen Wohnungsbaus). Als besonders wichtig für die Wohnlage wurde zudem die Nähe zu Behörden und Dienstleistungseinrichtungen, die die Integration fördern, hervorgehoben:

„Die wollen wie wir wirklich in die City. Das heißt, Lärm interessiert sie dabei überhaupt nicht. Die wollen in der City wohnen, weil sie dort schnelle Wege nach Frankfurt oder Wiesbaden haben, weil dort ihre Grund- und ihre Erstaufnahmequartiere liegen, da kennen sie sich aus, da wissen sie, wo die Ärzte sind, wo die Schulen sind, wo die Kindergärten sind und wollen ganz wenig weg.“ (GD Migration)

Bei der Wohnungssuche gelte einfach:

„Zum größten Teil sind sie froh, wenn sie etwas bekommen können. Ich denke, die Ansprüche sind am Anfang nicht so hoch. Wenn jemand spezielle Bedürfnisse hat, wir versuchen, es den Leuten halt immer auszureden. Nicht mit Balkonen und nur mit Aufzug und nur in diese Etage und nur dieser Stadtteil. Wenn man so einen Wohnungsantrag ausfüllt, dann macht man am besten das Kreuz, ich akzeptiere Stadtteile und ich habe keine Extrawürste.“ (GD Migration)

Beim Urteil über den Ausbau des Flughafens spielte offenkundig auch eine große Rolle, dass Migrantinnen und Migranten dort zu einem erheblichen Teil Beschäftigung fänden. Das heißt, „sie müssen damit leben, sie können auch nicht gegen eigene Arbeitgeber auf die Straße gehen.“ (GD Migration) Insgesamt kam in dieser Gesprächsrunde zum Ausdruck, dass die Gesamtsituation von Migrantinnen und Migranten so prekär sei, dass sich das Thema „Fluglärm“ wie das Thema „Lärm“ insgesamt auch für diesen Kreis einfach marginalisiere.

„Also in der Beratung wird das Thema eigentlich gar nicht problematisiert. Also das war bisher, da hat sich noch nie jemand beklagt. Über zu viel Fluglärm [lacht]. Und überhaupt über Verkehrslärm. Das ist kein Thema für die Migranten. Sie haben schwerwiegendere Probleme zu bewältigen als Fluglärm. Und sie sehen insgeheim kaum Chancen bei ihren Wohnentscheidungen solche Faktoren ins Spiel zu bringen.“ (GD Migration)

4.3.2 Die Forderung nach Aufhebung der Siedlungsbeschränkungen als einer Lösungsstrategie für die Engpässe

Als Wachstumshemmnisse für die gesamte Region wurden in nahezu allen Gruppendiskussionen ein „katastrophaler Zustand des ÖPNV“ (vgl. Abschnitt 4.4) sowie die mit Blick auf Fluglärmbelastungen verfügbaren Siedlungsbeschränkungen benannt. „Können wir uns letztere noch leisten?“, so die Frage und fast auch schon das Votum von Wirtschaftsexpertinnen und -experten und (Stadt-)Planerinnen und Planern. Unternehmen, die auf Forschung und Entwicklung setzten und die in der neuen Schlüsselbranche IT/Softwareentwicklung tätig seien, hätten hohen Flächenbedarf, u.a. wegen der „Renaissance der Fühlungsnahme in vielen Branchen, (...) die IT-Industrie skypt nicht nur“ (GD Wirtschaft), dort wollten und müssten die Beschäftigten in Projektgruppen an Innovationen arbeiten, was offenbar als effizienter eingestuft würde, wenn man an einem gemeinsamen Ort tätig war.

In diesem Kontext kamen fluglärmbedingte Siedlungsbeschränkungen ins Spiel, weil sie seitens der Expertinnen und Experten für die Ansiedlung weiterer internationaler Unternehmen und den Ausbau von Forschungseinrichtungen als eine inzwischen spürbare Restriktion eingestuft wurden.

„Also wir sind auf die Aufhebung der Siedlungsbeschränkungen angewiesen, ich sage es einfach so, wie es ist. Wir sind wirklich darauf angewiesen.“ (GD Wirtschaft)

Vor diesem Hintergrund war es nur konsequent, wenn die befragten Wirtschaftsförderer einer Perspektive auf Beeinträchtigung von Lebensqualität durch Lärmbelästigung und entsprechenden Indikatoren mit großer Skepsis gegenüberstanden, solange die Betroffenen daraus keine effektiven Konsequenzen zögen oder ziehen könnten.

„Aber wenn ich subjektive Meinungen heranziehe, dann habe ich natürlich auch viel Sankt Florian dabei, wie auch immer. Dann geht es mir natürlich auch besonders schlecht mit meiner Belastung. Also ich finde immer, wenn man diese subjektive Bewertung damit hinzunimmt, ist es schwierig. Die Leute kommen ja trotzdem, weil sie sehen, hier entwickelt sich was. Hier ist eine prosperierende Region. Also da nimmt man vielleicht eher diesen Indikator dann in Kauf.“ (GD Wirtschaft)

Die Vorgabe der Siedlungsbeschränkung wurde darüber hinaus kritisiert, weil damit durchaus vorhandene Flächen für neue Wohnquartiere zu nicht mehr nutzbaren wurden, obwohl – so insbesondere Kritik von Expertinnen und Experten aus Darmstadt – noch Mitte der 1990er Jahre im Zuge des S-Bahnausbaus für solche Flächen Bahnstationen gebaut worden seien.

„Wir haben 1995 im Zuge des S-Bahn-Ausbaus, jetzt weiß ich nicht, in Darmstadt neue Flächen an den S-Bahnhaltepunkten ausgewiesen, (da) gab es sehr große Flächen über 100 Hektar, weil man eben sagte, die Verkehrsinfrastruktur wird geschaffen, aber im Zuge der Ausweisung des Siedlungsbeschränkungsgebietes im 2000-Plan sind diese Flächen komplett rausgefallen. Das heißt, man hat dort jetzt S-Bahnhaltepunkte, die, naja, ich sage mal, noch nicht ausgelastet sind durch Wohnbebauung. Diese Wohnbebauung kann eben heute zumindest nicht kommen, weil das (...) Siedlungsbeschränkungsgebiet eine Wohnbebauung dort verhindert. Also diese Flächen sind dort komplett rausgefallen, wie auch Flächen beispielsweise in Oberrad Süd, in Frankfurt Sachsenhausen Süd, es waren auch Planungsflächen, die sind alle rausgefallen.“ (GD Siedlungs- und Regionalentwicklung)

4.4 Die Achillesferse Verkehr: Große Defizite im ÖPNV als Restriktion für weitere Wirtschaftsexpansion in der Region

4.4.1 Die Einschätzung des Status quo und der Handlungsbedarfe

Wie immer differenziert die vorgegebenen Stichworte für die Expertinnen- und Experten-Runden waren und wie breit auch immer aus den Runden weitere Aspekte zur Entwicklung im Rhein-Main-Gebiet beigesteuert wurden, in irgendeiner Form wurde mehr oder weniger in allen Gesprächsrunden auf die großen Defizite in der Verkehrsinfrastruktur hingewiesen, für die, auch hier gab es große Einigkeit, längst nicht die Konzepte und Lösungen absehbar seien, die nötig wären, um auch weiterhin eine positive Dynamik von Wirtschaft und Bevölkerung erwarten zu können. „Im katastrophalen Zustand des ÖPNV“, so die Zuspitzungen, sei das Wachstumshemmnis schlechthin für die gesamte Region zu sehen. Diese Probleme der Verkehrsinfrastruktur verstärkten zudem, so die These u. a. der Arbeitsmarktexpertinnen und -experten, die Rekrutierungsprobleme von Personal für am Flughafen offene Stellen (vgl. oben: 4.2). Als größte Defizite wurden benannt:

1. Die Vollausslastung der ÖPNV-Kapazitäten
2. Die sternförmige Struktur und die mangelnde Verlässlichkeit des ÖPNV
3. Die unzureichende Berücksichtigung des „Fahrzeugs Fahrrad“

Zu 1.: Als Hauptnenner wurde hier benannt: Eine Vollausslastung der existierenden ÖPNV-Kapazitäten, Fahrgastzahlen könnten beim Status quo kaum noch gesteigert werden und das verfügbare Schienennetz sei ebenfalls am Limit.

„Also Eschborn wächst weiterhin, ich kann es nicht verstehen, weil Eschborn kollabiert am Verkehr morgens und abends. Aber es wächst weiter. Also SAP baut da gerade wieder ein neues Hochhaus hin, wo mehrere 100 Mitarbeiter dort demnächst ihre Tätigkeit aufnehmen. LG ist dort hingezogen mit ihrem Europa Headquarter, Vodafone ist dort. Also die deutsche Börse ist dort, Ernest & Young ist dort. Es sind viele, viele Unternehmen dort, aber die Infrastruktur ist völlig überlastet. Jetzt haben die die Chance, die Regionaltangente West soll ja kommen, ja, da soll Eschborn drei neue Haltestellen bekommen. Aber die Frage wird halt dort sein, wie (...) die Wirtschaft das halt auch annimmt und insbesondere auch, ab wann die endlich in Betrieb genommen wird. Urbane Qualität hat Eschborn auch, das ist eine ganz zweigeteilte Stadt eigentlich. Es gibt da sozusagen einen ganzen Businessdistrikt, und es gibt fast ein ländliches Gebiet. Und die haben eigentlich mit sich kaum etwas zu tun.“ (GD Wirtschaft)

Die Überlastung der Straßen und Bahntrassen wurde durchgängig als drängendes Problem wahrgenommen. Zwar führt ein Experte dem überregionalen Verkehr auf einer der Hauptverkehrsachsen Europas ebenfalls als Grund für Überlastungen an. Häufiger jedoch wurde der Pendlerverkehr als ausschlaggebend genannt.

„Das sind die Herausforderungen, vor denen man steht. Um einfach diesen Kollaps, der sonst denkbar ist, zu vermeiden. Weil von dem hat am Ende des Tages keiner was von. Wir wollen ja nicht Situationen haben wie beispielsweise Mexiko City, wo Sie dann morgens drei Stunden im Auto sitzen, um zur Arbeit zu kommen für relativ kurze Strecken. Das heißt, da wird man Intelligenz reinstecken müssen. Aber auch das ist wieder ein gesamtregionales Problem.“ (Exp134)

Vor allem der tägliche Pendlerverkehr erzeuge die zeitlichen Spitzen im Tagesverlauf. Dies könnte auch ein Ansatzpunkt für eine Verbesserung sein. Die Verschiebung der Hauptverkehrszeiten durch flexiblere Arbeitszeiten könnte zu einer Entlastung ohne Erweiterung von Straßen führen.

„Ich glaube, da muss auch eine Veränderung in die Köpfe rein, dass wir sagen, ok, wir müssen mal überlegen, können wir auch ein bisschen was an den Hauptverkehrszeiten verschieben.“ (Exp012)

Zu 2.: Als weiteres Zentralproblem wurden die Ausrichtung vieler ÖPNV-Angebote auf das Zentrum Frankfurt, d.h. die sternförmige Struktur des ÖPNV, sowie mangelnde Abstimmungen zwischen den ÖPNV-Trägern benannt, mit der Folge, dass viele potenzielle ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer auf einen Umstieg verzichten, weil Busse oder unterschiedliche Bahnen in der Region ihre Fahrzeiten zu wenig aufeinander abgestimmt hätten und damit den Kundinnen und Kunden hohe Zeitverluste drohten.

Ein besonders großer Handlungsbedarf wurde hier speziell bei der S-Bahn gesehen. Der ÖPNV-Knotenpunkt Frankfurt müsse entlastet werden, denn obwohl das Rhein-Main-Gebiet eine polyzentrale Struktur aufweise, sei der ÖPNV monozentral. Fast alle S-Bahnlinien führen durch einen Tunnel im Zentrum Frankfurts. Eine Störung in diesem Bereich führte zu großen Verspätungen im gesamten Gebiet. Eine Entlastung über Tangentialverbindungen sei in Form von beispielsweise der Regionaltangente West bereits geplant. Auch im Süden, Osten und Norden gebe es hierzu Planungsprojekte. Diese Querverbindungen wurden vielfach als dringend notwendig erachtet, um die Resilienz des Verkehrssystems zu verbessern. Gerade bei der Planung der Tangenten zeige sich jedoch, dass der Aus- oder Umbau des ÖPNV ein interkommunales Projekt sei, das durch Partialinteressen häufig nicht vorankomme. Die Führung neuer S-Bahn-Linien richte sich ein stückweit nach den Vorstellungen der Kommunalverantwortlichen und dadurch drohe eine geringere Effizienz für die Region insgesamt. Im regionalen Nahverkehrsverbund hätten alle Kommunen ein Stimmrecht, so dass Einzelinteressen in aufwändigen Verfahren abgestimmt werden müssten. Es fehle eine integrierte Verkehrsplanung, so dass sich mit dem Überschreiten der Gemeindegrenze das „optimale“ Verkehrsmittel ändere.

„Und [die Stadt Frankfurt] hat auch immer wieder Angebote zum Beispiel gemacht in das Umland, S-Bahn-Linien zu verlängern. (...) Und dann ist aber häufig die angrenzende Kommune nicht bereit, dann die Kosten auf ihrer Seite zu tragen. Und deswegen haben wir natürlich schon auch diesen Effekt durch die kommunale Planungshoheit, dass das Umland gerne irgendwelche Einfamilienhäuschen plant. Und dann eine Kreisstraße baut, die den Verkehr in den Ballungsraum reinkippt. Und dann muss man gucken, wie das dann da weitergeht.“ (GD Verkehr)

Die Zersplitterung der Kompetenzen für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Rhein-Main-Gebiet wurde in den Gesprächsrunden vielfach beklagt. Dabei wurde häufig dieser Bezug bemüht: Man habe eben leider nicht die Bedingungen einer Stadt wie Berlin, die mit ihrer Ausdehnung in etwa mit der hiesigen Region vergleichbar sei; allerdings nicht in Sachen Verkehrsplanung, dort sei es ein Senat und hier seien es eine Vielzahl von Städten und Gemeinden mit je spezifischen „Kirchturm“-Interessen (vgl. hierzu 4.5).

Aufgrund der monozentrischen Struktur müssten ÖPNV-Fahrerinnen und -Fahrer mit steigender Entfernung von Frankfurt und den Hauptachsen der S-Bahn große Umwege und mehrere Umstiege in Kauf nehmen. In der Konsequenz steige die Abhängigkeit vom Auto in den ländlicheren Regionen, denn man komme nicht in einer angemessenen Zeit zum nächsten Bahnhof. In der Vergangenheit seien zudem auf dem Land immer wieder Busverbindungen eingeschränkt oder gestrichen worden.

„Aber jetzt spielen wir mal weiter: Aus irgendeinem Grund fällt das Auto weg. Da kommen Sie aus vielen Regionen, wie ich eben schon versucht habe zu beschreiben, einfach gar nicht raus. Sie kommen nicht mal zum nächsten Bahnhof in angemessener Zeit, das habe ich auch mal versucht. Das macht es auch noch einmal schwieriger. Ich denke, wenn man im Umland in Richtung Arbeitslosengeld II rutscht, ist das nochmal

schwieriger, weil der soziale Druck im Dorf ein viel größerer ist, das ist jetzt Empfindung von mir. Da mögen mich Zahlen korrigieren.“ (GD Arbeitsmarkt)

Eine Rolle spielte in diesem Kontext offenbar zudem die mangelnde Verlässlichkeit des ÖPNV, die den Umstieg vom Individualverkehr verhinderte, d. h. hier – wie im bundesweiten DB-Zugverkehr – fielen viele Züge aus, sodass Arbeitsstätten nicht rechtzeitig (oder gar nicht) erreicht werden konnten.

„Ich meine, das war auch hier schon der weiße Fleck auf der Landkarte. Ich muss über diese Brücke, ich komme aus Friedrichsdorf und muss durch das ganze Geecksel rüberfahren. Sodass wirklich auch viele sagen, ganz ehrlich, bei uns fällt jeder zweite Zug aus. Das ist gar kein Witz. Ich habe auch selber, wir haben viel mit Auszubildenden zu tun, wo verzweifelte Auszubildende anrufen und sagen, ich verliere jetzt meinen Job, es fährt schon wieder kein Zug wegen einem Ast auf der Straße. Wir haben Sturm, wir haben alles Mögliche, es ist der Knüller, oder die Bahn fällt einfach so aus. Haben wir genauso, und ich muss sagen, am Anfang habe ich gedacht, ne, Ausreden. Ich bin jetzt so lange dabei, ich habe so viel live miterlebt, es ist verkehrstechnisch, also öffentlich ist bei uns eher eine Farce. Für alles, was aus der Region kommt, ist das peinlich.“ (GD Arbeitsmarkt)

Neue Angebote im Bereich des öffentlichen Verkehrs sollten diesen attraktiver machen, damit das Auto häufiger stehen gelassen werde. Neben den Zeittickets gäbe es den „Airliner“ von Darmstadt zum Frankfurter Flughafen, aber auch „Call a Bike“ in Kooperation mit der Bahn. Es überwog jedoch die Einschätzung, dass der ÖPNV in der Region insgesamt zu teuer und die Verbindungen für viele Gebiete nicht attraktiv genug seien. In den Zentren des Ballungsraums wiederum stoße der ÖPNV an seine Kapazitätsgrenzen.

„Im öffentlichen Verkehr, da stoßen wir hier in der Region schon ganz stark an die Grenzen. Beziehungsweise wir sind auch an der Kapazitätsgrenze schon angestoßen und schon vorne weg, weil wir die Leute einfach gar nicht mehr bewegt bekommen. Da gehen einfach streckenweise nicht mehr Züge oder Straßenbahnen auf die Schienen drauf. Und dann muss man auch irgendwo gucken, wie das weitergeht.“ (GD Verkehr)

Schließlich seien Fahrpläne nicht genug auf die Bedarfe unterschiedlicher Berufsgruppen (Pendlerinnen und Pendler) ausgerichtet; am deutlichsten wurde dies für Beschäftigte am Flughafen moniert, die im Dreischichtbetrieb arbeiteten, nachts aber kaum mehr ohne Rückgriff auf ein individuelles Verkehrsmittel vom Flughafen wegst kämen.

Zu 3.: Eher als Einzelposition denn als Mehrheitsmeinung wurde herausgestellt, dass das Fahrrad in seiner potenziellen Mobilitätsfunktion nicht angemessen wahrgenommen würde, d. h. in Bezug auf Fahrradwege, die den Berufsverkehr entlasten könnten, stehe man gerade einmal am Anfang entsprechender Planungen.

„Das geht natürlich relativ gut beim Individualverkehr, weil die Straßen schneller gebaut werden als Schienen. Das kennen wir. Da gehen einfach streckenweise nicht mehr Züge oder Straßenbahnen auf die Schienen drauf. Und die Leute alle auf das Fahrrad zu setzen, das funktioniert leider auch nicht so, wie wir das gerne hätten. Halt für diese kurzen Pendlerstrecken wäre es ja ein angenehmer Effekt. Also, diese Fahrradnutzung ist noch lange nicht wirklich angekommen sozusagen. Wenn wir uns nur anschauen, der Radius, da wir beim Flughafen sind, 10, 15 Kilometer rund um den Flughafen, da gibt es schon ein großes Potenzial von Leuten, die das Fahrrad nutzen könnten. Wenn nicht das ganze Jahr über, so doch über Teile des Jahres. Dass das nicht geschieht. Ich glaube, nur zwei, drei Prozent der Fraport-Mitarbeiter nutzen das Fahrrad. Aber von der Entfernung her, also wenn wir jetzt zehn Kilometer mal so Pi mal Daumen nehmen, wenn wir die Elektromobilität/ also Elektrofahräder/. Zehn können wir vielleicht noch ein bisschen erweitern und so weiter, dann scheitert diese Wahlmöglichkeit, also es gibt eigentlich gar keine richtige Wahlmöglichkeit. Also, diese Freiheit, ich wähle, welches Verkehrsmittel ich nutzen will, besteht hinsichtlich des Fahrrads nicht. Weil einfach die Infrastruktur, nämlich Zufahrten, Zuwege zum Flughafen noch nicht so gut sind, wie sie sein könnten. Erfreulich ist immerhin, dass die Kommunen, Frankfurt, Mörfelden, dass Verbände, wie der Regionalverband

Frankfurt am Main, das Land und so weiter schon versuchen, über verschiedene Projekte zu schauen: Wie können wir die Verbindung verbessern? Dass man in dieser Richtung arbeitet. Immerhin. Das Problem ist durchaus erkannt.“ (GD Verkehr)

4.4.2 Positive Vorzeichen für eine Verbesserung der Verkehrssituation

Zusammengefasst: Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur blieb weit hinter der Expansion von Wirtschaft und Bevölkerung zurück. Am ehesten schafften das Land und die Kommunen eine Anpassung der Straßen für den Individualverkehr, aber auch da fehle es an Abstimmung zwischen „draußen und drinnen“. Was nütze es, wenn Pendlerinnen und Pendler in die boomenden Geschäftszentren dank besserer Straßen bis an den Rand von Städten wie Frankfurt, Eschborn und Darmstadt kommen, dann aber im Stau steckenbleiben, so ein Kernstatement.

„Durch den Brexit haben wir ja sehr viele (...) Finanzdienstleister, die sich jetzt überlegen, (...) hier zumindest mal in Frankfurt sich anzusiedeln. Und für die ist ganz klar, die wollen nicht nach draußen. Das heißt, das kann man sogar, was weiß ich, auf den Hundertstel-Meter ausrechnen. Die wollen alle in den Bankingdistrikt. So, also das heißt, hier wird eine sehr, sehr große Konzentration sein, und da werden wir das Riesenproblem haben. Weil da sind die Straßen so wie sie sind. Da ist die S-Bahn/ Also die S-Bahnstation Taunusanlage bleibt die S-Bahnstation Taunusanlage. Da kann jede Minute eine dreispännige S-Bahn anhalten. Wenn da jetzt wieder neu, zwei neue Türme entstehen, mit 20.000 neuen Mitarbeitern, ändert sich aber an der ÖPNV und auch an der Straßeninfrastruktur nichts. Und das sind tatsächlich dann die Fragen, die man angehen muss. Wie will man das tatsächlich dann handeln. Und ich glaube mit diesem Thema beschäftigt sich keiner. Weil das irgendwie ganz unangenehme Fragen aufwirft. Aber (...) jeder weiß es, ja. Also, wie gesagt, in den nächsten Jahren kommen 15 neue Hochhäuser hier nach Frankfurt. Mit mehreren 10.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Und die Infrastruktur bleibt leider die gleiche.“ (GD Wirtschaft)

Einige Gesprächspartnerinnen und -partner verwiesen in diesem Kontext darauf, dass die Voraussetzungen für einen sinnvollen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nicht nur negativ zu sehen seien. So habe die Rhein-Main-Region gegenüber anderen vergleichbaren Zentren wie München immerhin durchaus den Vorteil eines „polyzentrischen Verdichtungsraums“.

„Da sind wir in einem polyzentrischen Verdichtungsraum in der günstigeren Situation. Das ist ein großer Vorteil. Vielleicht sehen wir aber auch die Probleme, weil wir auf mehrere Zentren schauen, nicht ganz so stark. Wenn in München die Stammstrecke eins der S-Bahn ausfällt, dann ist die Stadt tot. Das haben wir so nicht. Wenn in Frankfurt ein zentraler Fehler im U-Bahnnetz ist, dann ist das so wichtig für Wiesbaden, wie als ob ein Sack Reis umfällt. Das ist der große Vorteil. Das heißt: Einerseits sind wir, funktioniert es durch die Polyzentralität besser. Andererseits werden natürlich auch Problemsituationen ein Stück weit von so einem Nebel überdeckt. Aber für mich ist es ein Stück weit so, wir hätten, der Wohnungsmarkt oder die Flächenverfügbarkeit müssten kein Entwicklungshemmnis sein, wenn wir im ÖPNV-Ausbau besser vorankommen würden. Das ist jetzt aber ein anderes Thema, warum das nicht funktioniert. Da müssten wir über das Gemeindeverkehrswegefinanzierungsgesetz und so weitersprechen, wollen wir aber alles nicht. Aber die Möglichkeiten sind eigentlich da. Und das Problem ist, dass das Verkehrsnetz nicht hinterherkommt. Was ich sagen will ist: Problematisch wird es für uns in der Region eigentlich erst, wenn die Flächenverfügbarkeit, Wohnungsmarktentwicklung und ÖPNV-Entwicklung nicht zusammenpassen.“ (GD Wirtschaft)

Abhilfe für die benannten Engpässe wurden in vielfacher Hinsicht und quer durch die Gruppendiskussionen gesehen, so z. B. in einer besseren Anbindung von Peripheriegebieten auf aktuellem Anspruchsniveau an moderne Schienenverkehrsnetze. Als Leuchtturmprojekt mit bester Zukunftsperspektive wurde auf die sogenannte „Odenwaldbahn“ verwiesen, vorausgesetzt, die Nutzungsbedingungen wie z. B. Zweigleisigkeit, Elektrifizierung würden verbessert.

„Ich bin heute früh, als Beispiel bin ich mit der VIAS, im Volksmund Odenwaldbahn genannt, gekommen, die aus dem hinteren Odenwald eine nahezu Direktverbindung zum Frankfurter Flughafen anbietet. Das ist eigentlich eine pure Sensation in Bezug auf eine punktaxiale Siedlungsentwicklung in diesen relativ ländlichen Raum hinein. Aber da sehen wir es, diskutieren wir nur mal an dieser Stelle über eine Zweigleisigkeit, Elektrifizierung und so weiter. Das ist ein Jahrhundertprojekt. Und so können wir an verschiedenen Stellen hier sozusagen von den urbanen Zentren nach außen gehen. Oder vom Flughafen nach außen gehen. Und sehen eigentlich, Flächenverfügbarkeit müsste kein Entwicklungshemmnis sein, wenn wir nicht im Moment eigentlich eher das Entwicklungshemmnis hätten, dass die Verkehrsträger, insbesondere der ÖPNV, es nicht merkt.“ (GD Wirtschaft)

4.4.3 Normative Orientierungspunkte

Alles in allem ist folgender Tenor in den Gruppendiskussionen dominant: Interessengegensätze in der Region führten dazu, dass man bei den beschriebenen Engpässen auf dem Wohnungs- und Immobilienmarkt und auch im Verkehrsbereich suboptimal vorankäme, obwohl die objektiven Gegebenheiten große Würfe zur Lösung der Engpässe zuließen und obwohl auch im Vergleich zu anderen Metropolregionen (in Europa) günstige Entwicklungsbedingungen gegeben seien, vor allem was verfügbare Flächen angehe. Die Bauland-Initiative als ein Ansatz, heterogene Interessen von politischen Institutionen in der Region aufzunehmen und wenigstens in Ansätzen zu integrierten Konzepten für Flächennutzung und Plänen für Neubaugebiete zu kommen, sei noch zu wenig umgesetzt worden.

In den Gruppendiskussionen wurde schließlich nach normativen Orientierungspunkten für die weitere, regionale (Verkehrs-)Entwicklung gefragt. Ob etwa die Herstellung gleichwertiger Mobilitätschancen ein sinnvolles Ziel sei. Eine Gruppe von Personen hielt die Erreichbarkeit für ein geeignetes Kriterium, die auch gemessen werden könne. Es wurde dabei hervorgehoben, dass es nicht nur um die Anbindung gehen dürfe, sondern dass verkehrsträgerspezifische Reisezeiten (inkl. Zeit im Stau) erfasst werden müssten. Auch die Differenzierung nach sozialen Gruppen wurde für möglich und zielführend gehalten. Eine andere Gruppe von Personen bezog sich sehr stark auf die Qualität der Verbindungen für die Definition einer Gleichwertigkeit und zweifelte an, dass Mobilitätschancen messbar seien. Es wurde für wichtig erachtet, dass „keiner abgehängt wird“.

„Aber ich denke, darum geht es ja. Dass man überhaupt Mobilitätschancen hat. Und nicht irgendwo total abgehängt ist. Also, gleichwertig kann auch gleich schlecht sein. Und, sage ich mal, außerhalb des Ballungsraums, da hapert es an ÖPNV.“ (GD Verkehr)

Zu diesem Kontext wurde auf die Diskussion zu „gleichwertigen Lebensverhältnissen“ in der Raumplanung verwiesen. Denn der gleiche Wert an Lebensqualität könne durch unterschiedliche Konstellationen erreicht werden.

„Also, ich habe hier den Begriff gleichwertige Mobilitätschancen. Der ist schwierig, weil er eine Bewertung voraussetzt. Und ich kenne das eigentlich eher aus der Regionalplanung, wo man von gleichwertigen Lebensbedingungen spricht. Und das bedeutet für mich nichts anderes, als dass man sagt: Jemand, der auf dem Land wohnt, der hat eben die Natur, der hat Platz, der kann sein Auto vor die Haustür stellen, der hat aber jetzt nicht irgendwie S-Bahn-Station und das Kaufhaus direkt vor der Haustür. Und umgekehrt, jemand, der in der Stadt wohnt, hat diese Nähe, diese Erreichbarkeit, aber eben nicht die grüne Natur. Und das ist (in) der Gesamtabwägung gleichwertig. So, setzt voraus, dass man das auch so beurteilt.“ (GD Verkehr)

Um die Straßen entlasten und um Klimaschutzziele erreichen zu können, müssten mehr Menschen im Alltag auf den ÖPNV oder das Fahrrad umsteigen. Verhaltensänderungen seien nach Ansicht vieler Experten jedoch schwer zu erreichen.

„Aber das Thema mit den technischen Maßnahmen wird, glaube ich, eine größere Rolle spielen. Weil bis die Leute ihr Verhalten ändern, das dauert lange. Der Mensch ist ein bequemes Wesen. Und der wird den bequemsten Weg zu gehen.“ (GD Verkehr)

Welche Anreize und Maßnahmen für eine Verhaltensänderung hin zu umwelt- und sozialverträglicher Mobilität gesetzt bzw. gewählt werden müssten, darüber wurde ebenfalls kontrovers diskutiert. Mehrere Expertinnen und Experten verdeutlichten, dass der motorisierte Individualverkehr nicht angemessen an den Kosten für die Allgemeinheit beteiligt werde.

„Also das heißt, von dem Pendler, der nach Frankfurt reinfährt mit dem ÖPNV, verlangen wir fünf Euro 30. Oder über die Tarifzone noch mehr. Von dem Pendler, der mit dem Auto hier reinfährt, verlangen wir gar nichts. Der eine hat zwei Tonnen Stahl dabei und zehn Quadratmeter verbraucht der. Und der andere hat seine 75 Kilo und sitzt irgendwo. Also diese Diskrepanz, dass wir vom Autoverkehr nichts verlangen, und vom ÖPNV was verlangen, führt jetzt dazu, dass jetzt, zumindest, was die Pendler im Umland sind, 80 Prozent der Leute mit dem Auto fahren. Das ist eine wirtschaftliche Geschichte.“ (GD Verkehr)

Wenn die Kosten bei jedem Verkehrsmittel richtig umgelegt würden, würde der Verkehrsteilnehmer auch bewusster entscheiden. Um diese Kostenwahrheit herzustellen, müsste eine streckenbezogene Maut eingeführt werden. Auch bei den Kosten für Stellplätze in den Zentren könnte angesetzt werden, um zu berücksichtigen, dass Fläche in Ballungsräumen knapp sind und daher Pkw-Fahrten zu reduzieren wären. Bei einer Maut wäre es wichtig, dass jene Personen, die dennoch mit dem Auto fahren, auch merken, dass die Einschränkungen (Staus) sich verringern. Die Einführung größerer Zonen mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit würde den Verkehrslärm in Wohngebieten reduzieren und Alternativen zum Pkw im Vergleich attraktiver machen. Jedoch gab es auch deutliche Skepsis und Gegenargumente zur Wirkung oder Zweckmäßigkeit der Kostenwahrheit und stärkerer Regulierung.

„Die Erhöhung irgendwelcher Preise, die dazu führen würde, in Anführungsstrichen, dass sich nur noch Geldsäcke ein Auto leisten können und dann wieder rumfahren können, während sozusagen die städtische Armut wieder zu Fuß gehen muss oder Fahrrad fahren muss. Und nicht möchte. Sondern muss. Also diesen Weg würde ich weder für wünschenswert erachten, noch für gangbar.“ (GD Verkehr)

„Also Kostenwahrheit im Verkehr führt nicht zwangsläufig dazu, dass der Verkehr sich dann auch anders verteilt.“ (GD Verkehr)

Abschließend: In den Gesprächsrunden wurden, wie gezeigt, durchaus Ansätze zur Lösung der Verkehrsengpässe benannt, z. B. die „Odenwaldbahn“ und die Regionaltangente West für den ÖPNV, mit deren (Aus-)Bau ein zentraler Beitrag zur Entzerrung der bisherig sternförmigen Struktur des ÖPNV-Netzes geleistet werden soll, oder auch der Umbau der Fahrradwege. Etliche der Teilnehmerinnen und Teilnehmer an den Gesprächsrunden kritisierten gleichwohl, dass es mit solchen (Groß-)Projekten zu langsam vorangehe oder, wie am Beispiel der Odenwaldbahn zu sehen, neue konzeptionelle Halbherzigkeiten wie fehlende Elektrifizierung und Zweigleisigkeit die Nutzungspotenziale reduzierten. Dies alles habe wesentlich mit sehr unterschiedlichen Interessen der in der Wirtschafts- und Verkehrsplanung beteiligten Institutionen und Amtsträger zu tun, auf die im folgenden Abschnitt eingegangen wird.

4.5 Gegensätzliche kommunale Interessen, schwache Verbundstrukturen und die Hase-Igel-Konstellation im Verhältnis privater Investoren und öffentlicher Planung

4.5.1 Die Einschätzung der aktuellen, historisch gewachsenen Situation

So sehr sich Kommunen, Landesregierung, Flughafenbetreiber, Arbeitsmarktberaterinnen und -berater und diverse politische Mandatsvertreterinnen und -vertreter und die in Bürgervereinigungen engagierten Menschen in der Feststellung einer unzulänglichen Verkehrsinfrastruktur einig waren, so wenig kann bisher nach den Einschätzungen der Befragten von bereits ausreichenden gemeinsamen Konzepten zu deren Verbesserung gesprochen werden. Und ebenso wenig zeichneten sich gemeinsam abgestimmte Strategien zur Entwicklung der gesamten Region ab, die, auch hier gibt es eine breite Übereinstimmung, ohne massiven Ausbau von Wohnraum ins Stocken geraten würde. Es werde von allen Beteiligten zu wenig an einem Strang gezogen, auch deswegen, weil die jeweiligen Interessenlagen der beteiligten Kommunen weit auseinander lägen und zudem auch die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen Abstimmungsbedarfe und -potenziale nicht konsequent ausschöpfen würden. In der Zusammenschau der unterschiedlichen Sichtweisen und Kritiken lassen sich eine ganze Reihe nicht einfach zu überwindender Problemlagen identifizieren: Begrenzter regionaler Zusammenhalt – fehlende Strukturen und fehlendes geteiltes Wissen um Gegebenheiten; Interessengegensätze zwischen sozialstrukturell unterschiedlich geprägten Gemeinden (Wohlhabende, (hoch-)qualifizierte Beschäftigte gegenüber anderen Bevölkerungsgruppen); unterschiedliche Interessen zudem zwischen den Großstädten als hauptsächlichen „Gewinnern“ beim Ausbau gewerbesteuerrelevanter Wirtschaftseinheiten und kleineren Randgemeinden, die Wohnflächen für wachsende Nachfrage ausweisen sollen und ggfs. deren Infrastruktur finanzieren müssen, ohne mit wachsenden Gewerbesteuerereinnahmen rechnen zu können. Bei den Abstimmungsdefiziten könne man „oben“, d. h. auf Länderebene beginnen. So gebe es kein zwischen den Nachbarländern abgestimmtes Konzept für den Umgang mit dem wachsenden Anteil sogenannter Billigflieger am Flugaufkommen. Solche sollen jetzt auch noch verstärkt nach Frankfurt geholt werden, gleichzeitig gebe es defizitäre Entwicklungen bei den Flughäfen Hahn in Rheinland-Pfalz und Calden im Norden Hessens.

Individualinteressen einzelner Kommunen zeigten sich deutlich in der Baupolitik, so etwa in der klaren Ablehnung von Geschossbauten in vielen Taunusgemeinden, die mit dem Beharren auf Individualbauten verhindern wollten, dass ihre vergleichsweise homogene Sozialstruktur mit einem hohen Anteil von Besserverdienerinnen und Besserverdienern und Einkommensmillionärinnen und Einkommensmillionären aufgeweicht werde. Andere Gemeinden, eher im Südwesten Frankfurts gelegen, hätten ebenfalls kaum Interesse, neue Wohngebiete auszuweisen, weil sie im Verhältnis zu den vom Beschäftigungsboom insbesondere profitierenden Großstädten kaum Ressourcen gewannen, da neu angesiedelte oder expandierende Unternehmen dort ihre Gewerbesteuer zahlten, während an den kleineren Gemeinden die Folgeinvestitionen neuer Wohngebiete für Kindertagesstätten und Schulen „hängenblieben“.

„Der Wohnbedarf ist extrem hoch, bis 2030 allein in Frankfurt circa 90.000 Wohnungen, die geschaffen werden müssten. Wir haben ja in der Regionalplanung eine Berechnungsgrundlage, was bedeutet das in Hektar? Also, wenn man das dann umrechnet, würde das für die Stadt Frankfurt rund 1.500 Hektar an Fläche bedeuten. Da sind alleine die diskutierten und stark umstrittenen 190 Hektar im Nordwesten von Frankfurt, die reichen da natürlich auch bei weitem nicht aus. Und es kommt hinzu, dass eben auch immer jährlicher Nachholbedarf anfällt, weil einfach nicht die Wohnungen geschaffen werden, die geschaffen werden müssten voran dem jährlichen Bedarf allein. Dann verlagert sich (...) dieser Bedarf natürlich auch in die

Umlandgemeinden, wobei es (...) Gemeinden gibt, die gar nicht bauen möchten oder kein Wohnbauland unbedingt ausweisen möchten. Es gibt Arbeitskreise in der Regionalversammlung zusammen mit dem Regionalverband, und da hat der Bürgermeister der an Frankfurt angrenzenden Stadt Steinbach (...) einen Vortrag gehalten über die Folgekosten. Da ist einfach klargeworden, allein was wir an Kindergartenleistungen, an Grundschulleistungen leisten müssen. Das kommt durch ein Wohngebiet (...). Also, wenn man einfach so eine Kosten-Nutzen-Rechnung aufstellt, insofern werden sich auch schon viele ländliche Gemeinden fragen, warum soll ich Wohngebiete ausweisen mit allen Folgekosten, die mir letztlich für das Steueraufkommen in der Gemeinde gar nicht so viel bringen.“ (GD Siedlungs- und Regionalentwicklung)

In einer Richtung hätten allerdings viele Kommunen Einigkeit demonstriert, wenn auch weitestgehend unabgesprochen, und zwar im starken Zurückfahren des sozialen Wohnungsbaus.

4.5.2 Die Ohnmacht mancher Kommunen bei der Realisierung von Bauvorhaben

Die mit der Stadt- und Regionalplanung befassten Expertinnen und Experten sahen die Kommunen als Instanzen, die über Flächennutzung und Baupläne entscheiden, mehrheitlich in einem klaren Nachteil gegenüber den schlussendlich mit konkreten Bauplanungen und -maßnahmen beauftragten privaten Planungsbüros und Baugesellschaften – von den Kommunen, deren Bauämter aufgelöst wurden –, ganz zu schweigen.

„Aber Sie können halt wesentliche Fragen, wie verpflichte ich letztlich die Kommunen dazu, sich im Kontext bezahlbaren Geschosswohnungen so raus zu positionieren letzten Endes. Das Geld sucht sich seinen Weg, also wir haben wenig Mittel zur Verfügung. Die Daseinsversorgung muss geregelt werden über die Kommune, aber bislang verdienen eigentlich immer zwei Parteien an der Gebietsentwicklung. Das sind meistens die Eigentümer, die hohe Wertabschöpfungen (...) haben und auf der anderen Seite sind es die Projektentwickler, die mit 10 Prozent Rendite auf der anderen Seite rechnen, das heißt, es ist völlig klar, warum es nicht funktioniert und da müsste man mehr über die Verpflichtung der Kommunen nachdenken.“ (GD Siedlungs- und Regionalentwicklung)

Die eigentlichen „Macher“ bei der Baulanderschließung und beim Bauen, Projektentwicklungs- und Baufirmen, befänden sich gegenüber Gemeinden auch deshalb im Vorteil, weil sie bei der Projektentwicklung auf kommerziell erhobene Daten und Informationen zurückgriffen, die als Teil ihres Geschäftsmodells für andere Akteurinnen und Akteure wie Kommunen und Regionalplanerinnen und -planer zunächst nicht offengelegt, sondern als Unternehmensgeheimnis betrachtet würden. Es handele sich um Modellrechnungen zu Markt- und Standortanalysen, wobei ein Teil des dabei einbezogenen Materials aus bebauungsamtlichen Statistiken stamme, ein anderer Teil aus eigenen oder Erhebungen Dritter.

„Es gibt ja auch Datensätze, GIS-Datensätze oder was weiß ich, was Sie kaufen können. Da wissen Sie auch nicht, wo es herkommt. Man muss dann für sich selber ein Produkt entwickeln und überlegen. Also wir als Unternehmen machen das ja auch immer so in unserer Portfolio-Strategie, wenn wir bauen. Wie bauen wir und wie letztlich machen wir eine Markt- und Standort-Analyse, um zu bewerten, ob wir da bauen? Und: Ob diese Bedarfe dann auch funktionieren? Und da bedienen wir uns natürlich an so einem gewissen Komplex an Daten, wo wir denken, dass das in den letzten Jahren gut funktioniert hat. Das machen wir inhouse, das kann ich ihnen natürlich jetzt nicht weitergeben, wie wir das machen. Aber wir versuchen das natürlich an die Kommunen weiterzugeben, unsere Markt- und Standortanalyse.“

Die (Entwicklungsingenieure in unserem Haus) machen also die Markt- und Standort-Analysen und haben da verschiedene Werkzeuge zu Hand. (...) Da kann ich Ihnen gar nicht so eine komplette Aussage sagen, was da jetzt für Daten zusammenkommen. Ich weiß, es sind unterschiedliche Datensätze, die dann miteinander (...)

verglichen wurden. Und dann kommt man da zu einem Ergebnis. Aber das ist natürlich dann auch ein Unternehmensgeheimnis.“ (GD Siedlungs- und Regionalentwicklung)

4.5.3 Das Streitpotenzial der Forderung nach Aufhebung der Siedlungsflächenbeschränkung

Es gibt Kommunen, die ihre weiteren Entwicklungsperspektiven massiv durch die gültige Vorgabe des Landes zur Siedlungsbeschränkung gefährdet sahen und die deshalb auf deren Aufhebung drängten. Mitunter könnten Neubaugebiete in nennenswertem Umfang nur noch in durch die Siedlungsbeschränkung gesperrten Arealen ausgewiesen werden. Wollte man mehrheitlich dorthin expandieren, um u. a. für (hoch-)qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die IT- und Softwarebranche arbeitsplatznahen Wohnraum anzubieten, im Sinne einer wichtigen Variablen für eine gute Work-Life-Balance, so müsse für diese Areale die Siedlungsbeschränkungs Vorgabe fallen. In einem Kommentar wurde das Dilemma klar benannt. Man halte als Stadt an allen Verabredungen in der Region zur Eindämmung von Lärmbelastungen fest, und das heißt auch an der Siedlungsbeschränkung. Andererseits könne es aus Gründen der Schaffung von Wohnraum aber auch sinnvoll sein, bei den Beschränkungen zu Lockerungen zu kommen..

„Und dann haben wir noch eine ganz andere Debatte, eine Diskussion darüber, wie sozusagen die neuen Flugbahnen sein sollen ausgehend vom Flughafen. (...) Wir haben im Süden zwei große Gebiete, die wir jetzt stückweise bebauen, (...) die wir gerade komplett mit Wohnungen bebauen.(...) Also wir haben jetzt schon relativ viel Potenzial, aber es ist der ganz klar politisch geäußerte Wunsch, die Siedlungsbeschränkung aufzugeben, (...)“

Nachfrage SOFI/GWS: „Die Diskussion wird auch unter dem Gesichtspunkt geführt, es ist wichtig neue Siedlungsflächen zu gewinnen und dazu muss die Siedlungsbeschränkung aufgehoben werden?“

„Nach außen absolut nicht. Nach außen wird die Diskussion geführt, wir sind vom Fluglärm belastet. Und nicht: wir wollen Luft für Siedlungsflächen kriegen. (...) Aber unabhängig davon stimmt das schon, dass durch neue Möglichkeiten in Flugverfahren, gerade die (...) Geschichten, dass da auch nochmal durchaus durch diese technische Möglichkeiten Bewegung in die Sache kommen kann. Und was ja auch immer mehr im Raum steht: Naja, es gibt ja jetzt eine Lärmobergrenze, es wird ja alles nicht so schlimm, wie es mal angekündigt ist. Die Entwicklung macht auch Fortschritte. Deshalb könnte man ja auch an diese Siedlungsbeschränkungszone nochmal rangehen. Also dieser Druck ist schon wahnsinnig groß, dass man es auf allen verschiedenen Möglichkeiten versucht daranzugehen.“ (GD Siedlungs- und Regionalentwicklung)

Das Konfliktpotenzial der Forderung nach Aufhebung der Siedlungsflächenbeschränkungen aus einigen Kommunen markiert ein zentrales Dilemma, mit dem sich die Kommunen in der Rhein-Main-Region auseinandersetzen müssen. In diesem Dilemma zeigt sich gleichsam exemplarisch, wie sehr Kommunen darum ringen müssen, die sehr heterogenen Interessen und Teilhabeansprüche in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen in trag- und mehrheitsfähige Entwicklungsperspektiven und Handlungsprogramme zu überführen (wir kommen in unserem Resümee in Kap. 8 auf diesen Punkt zurück).

5 Fallstudie 1: Gewerbegebiet MainLog Gehespitz

Im Folgenden wird die für diesen Bericht durchgeführte Fallstudie 1 beschrieben. Aus den Ergebnissen der Arbeitsstättenerhebung sowie weiteren Untersuchungen aus den Modulberichten 1 und 2 (GWS/SOFI 2019, 2020) ergeben sich Anknüpfungspunkte, die sich für eine tiefergehende qualitative Untersuchung anbieten. Die leitenden Forschungsfragen stellt der nächste Abschnitt dar, denen im Rahmen von

Betriebsfallstudien auf qualitativem Weg nachgegangen wurde. Für die Untersuchung wurde ein Gewerbegebiet gewählt, das mit dem Flughafenstandort vergleichbar ist. Warum Neu-Isenburgs „MainLog“ ausgewählt wurde, klärt der zweite Abschnitt. Die Beschreibung des Gebiets, die Darstellung und die Zusammenfassung der Befunde folgen im Anschluss.

5.1 Zu dieser Fallstudie

Die Forschungsfragen

- Welche Motive und Abwägungen bestimmen den Such- und Entscheidungsprozess der Betriebe, der zur Wahl eines flughafennahen Standorts führt? Welche Vorteile des Standorts nehmen sie wahr, welche waren ausschlaggebend für die Standortwahl? Welche Alternativen haben sie in Betracht gezogen?
- Wie ist die ökonomische Verflechtung des Betriebs zum Frankfurter Flughafen und den dort ansässigen Unternehmen? Spielt diese eine Rolle für das Geschäftsmodell des Betriebs? Welche Entwicklungen des Geschäftsmodells gibt es? Mit welchen Branchen und Regionen ist der Betrieb durch seine Lieferkette verflochten?
- Welche Arbeitskräftenachfrage geht von den Betrieben in Bezug auf Berufe und Anforderungen aus? Geht es um verlagerte Arbeitsplätze? Wie ist die Gestaltung der Arbeitsplätze hinsichtlich der Dauer des Beschäftigungsverhältnisses, Sicherheit, Arbeitszeiten und Vergütung? Wie stimmen die Befunde mit den Ergebnissen aus der Arbeitsstättenerhebung am Flughafenstandort überein?
- Welche Chancen sehen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in ihrer Beschäftigung? Welche Vor- und Nachteile gibt es? Welche Alternativen sehen sie? Welche Qualifikationen bringen sie mit?
- Wie beschreiben Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer die Gestaltung der Arbeitsplätze hinsichtlich der Dauer des Beschäftigungsverhältnisses, Sicherheit, Arbeitszeiten und Vergütung? Ist der Verdienst ausreichend unter den Bedingungen der regionalen Wohnungsmärkte?
- Wie ist der Einzugsbereich der Beschäftigten des Betriebs? Welche Pendlerwege werden wie begangen?

In den Modulberichten, insbesondere im Modulbericht 2 (GWS/SOFI 2020), werden die ökonomischen Wirkungen und Zusammenhänge des Flughafens diskutiert. Neben den direkten, indirekten und induzierten Effekten werden auch die katalytischen Effekte (vgl. Modulbericht 2, GWS/SOFI 2020; Kap. 5.4.5) benannt, die einen generellen Standortvorteil durch den Flughafen für Unternehmen beschreiben und die in durchgeführten Modellrechnungen für die Region simuliert werden. Gerade für die Umlandgemeinden (u.a. Neu-Isenburg) deuten die Ergebnisse auf katalytische Wirkungen hin. Diese sollen qualitativ hinterfragt werden, indem die Bedeutung des Flughafens für die Standortwahl und die Geschäftsentwicklung von Betrieben nachvollzogen wird.

Gemäß den statistischen Ergebnissen aus dem Modulbericht 1 (Kap. 4.1; 5.2) (GWS/SOFI 2019) trug die Branche „Verkehr und Lagerei“ in den vergangenen Jahren mit überdurchschnittlich hohem Wachstum zur prosperierenden Beschäftigungsentwicklung der Region bei. Auch anteilig kommt der Beschäftigung der Branche ein hohes Gewicht im engen Monitoring-Gebiet zu. Aus den Ergebnissen der Primärerhebung am

Flughafenstandort – der Arbeitsstättenerhebung in Modul 2 (Kap. 5.1.1.6) – ergibt sich ebenfalls ein positives Bild für die Beschäftigungsentwicklung der Mehrheit der Betriebe vor Ort. Qualitativ ist die Arbeitskräftenachfrage der Betriebe entsprechend detailliert zu hinterfragen, um herauszufinden, welche Arbeitsplätze wie geschaffen und gestaltet werden. Hier ist auch auf die Verlagerung von Arbeitsplätzen zu achten, die laut den Ergebnissen der Arbeitsstättenerhebung einige große Betriebe am Flughafenstandort zulasten anderer Orte vorgenommen haben. Auch kann der Frage nachgegangen werden, ob die Flughafennähe siedlungsstrukturell prägend für eine Anrainerkommune ist. Dahinter steht der Begriff der Airport City, der im Modulbericht 3-4 (SOFI/GWS 2020a) diskutiert wird.

Darüber hinaus ergaben die Auswertungen des Modulberichts 2 (GWS/SOFI 2020: Kap. 4.2), dass die Zahl der Betriebe in der Branche „Verkehr und Lagerei“ in den vergangenen Jahren seit 2008 einem stetigen Abwärtstrend unterlag. Sie schrumpfte im engeren Monitoring-Gebiet um rund 5 Prozent, während die Zahl aller Betriebe in der Region stabil blieb. Daran schließen sich Fragen nach der Wettbewerbssituation sowie nach veränderten Geschäftsmodellen an, die in der Fallstudie untersucht werden sollten. Dies steht vor dem Hintergrund, dass die Globalisierung zu Veränderungen in der Logistikbranche führt, die höhere Anforderungen an die Rationalisierung der Prozesse und an die Optimierung der Gesamtlieferketten stellen (Buss 2018). Auch die Länge der Lieferketten, die den Zusammenhang zum Flughafenstandort für die Betriebe zunehmend schwerer nachvollziehbar machen, sind zu befragen (vgl. GWS/SOFI 2019: Abs. 6.2).

Aus dem Modulbericht 2 (GWS/SOFI 2020: Kap. 5.1.1) liegen zudem die Ergebnisse aus der Arbeitsstättenerhebung am Flughafenstandort vor, welche die Beschäftigungssituation in den ansässigen Betrieben am Flughafenstandort untersuchen. Da der Fragebogen zentral vom Betrieb – oft von der Personalabteilung oder der Geschäftsführung – mit den Daten der Beschäftigten ausgefüllt wurde, fehlt die individuelle Sicht der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Die Motivation der Beschäftigten sowie ihre Wahrnehmung der Arbeitsplätze und der Arbeitsbedingungen konnten demnach nicht erfragt werden und sollen mit der Fallstudie berücksichtigt werden.

Aus der Arbeitsstättenerhebung im Modulbericht 2 (GWS/SOFI 2020: Kap. 5.1.1.2; 5.1.1.5) ist bekannt, dass viele Beschäftigte in einem sozialversicherungspflichtigen und langjährigen Arbeitsverhältnis stehen, regelmäßig Abend- und Wochenendarbeit leisten und vielfach Verkehrs- und Logistik- sowie Tourismus-, Hotel- und Gaststättenberufe ausüben. Neben der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung ist Leiharbeit am Flughafenstandort verbreitet. Ausgewertete Sekundärquellen im Modulbericht 1 (GWS/SOFI 2019: Kap. 5.2.1.5) zur Branche „Verkehr und Lagerei“ zeigen ebenfalls ein überdurchschnittlich hohes Vorkommen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung, während die ausschließlich geringfügige Beschäftigung nur durchschnittlich häufig vorhanden ist.

Aussagen aus der Arbeitsstättenerhebung (GWS/SOFI 2020: Kap. 5.1.1) zum Anforderungsniveau der ausgeübten Tätigkeiten, der Qualifikation und zur Höhe der Entgelte sind jedoch nicht ausreichend gesichert und bedürfen der Prüfung. Statistische Ergebnisse aus dem Modulbericht 2 (GWS/SOFI 2020: Kap. 4.3), die sich auf die Bundesebene beziehen, weisen nach, dass die Branche „Verkehr und Lagerei“ unterdurchschnittliche Löhne zahlt und in den vergangenen Jahren auch vergleichsweise geringe Lohnsteigerungen hatte. In Anbetracht der untersuchten, hohen Mietpreise in der Region war die Frage nach der Vergütung qualitativ weiter zu verfolgen. In den Auftaktgesprächen, die mit Kommunen in der Region geführt wurden, hatten kommunale Vertreterinnen und Vertreter Vermutungen über eine hohe Zahl sogenannter „Aufstocker“ geäußert, Personen, die ein so niedriges Einkommen aus Erwerbsarbeit erzielen, dass sie zur Existenzsicherung auf aufstockende Leistungen nach dem SGB II angewiesen sind. Auch das Anforderungsprofil der Arbeitsplätze und die nötige Qualifikation der Beschäftigten waren zu

erheben, um den Zugang zu diesem Arbeitsmarkt zu klären. Eventuell waren auch das Substitutionsrisiko und eine mögliche Digitalisierung relevant, wenn es sich bei den Tätigkeiten in der Lagerwirtschaft tatsächlich um Einfacharbeit handelte, wie teilweise angenommen wird (Ortmann/Walker 2008).

Im engeren Monitoring-Gebiet wie auch bundesweit zeichnet sich die Branche „Verkehr und Lagerei“ durch überdurchschnittlich hohe Pendlerzahlen aus, wie die bisherigen Untersuchungen im Modulbericht 1 ergeben (GWS/SOFI 2019: Kap. 5.3.1.3; 2.3.2). Die Motive können divers sein und gehen in der Theorie auf die Struktur des Arbeitsmarkts, die Arbeitsbedingungen oder die Wohnkosten zurück (vgl. GWS/SOFI 2019: Kap. 2.1). In der Arbeitsstättenerhebung am Flughafen waren die Pendlerwege der Beschäftigten nur in einem groben Detailgrad erhebbar und legten einen starken Einzugsbereich in den Umlandgemeinden nahe. Die Fallstudie ermöglichte, der Frage nach Pendlerwegen und Motiven nachzugehen.

5.2 Zur Vorgehensweise

5.2.1 Gebietsauswahl

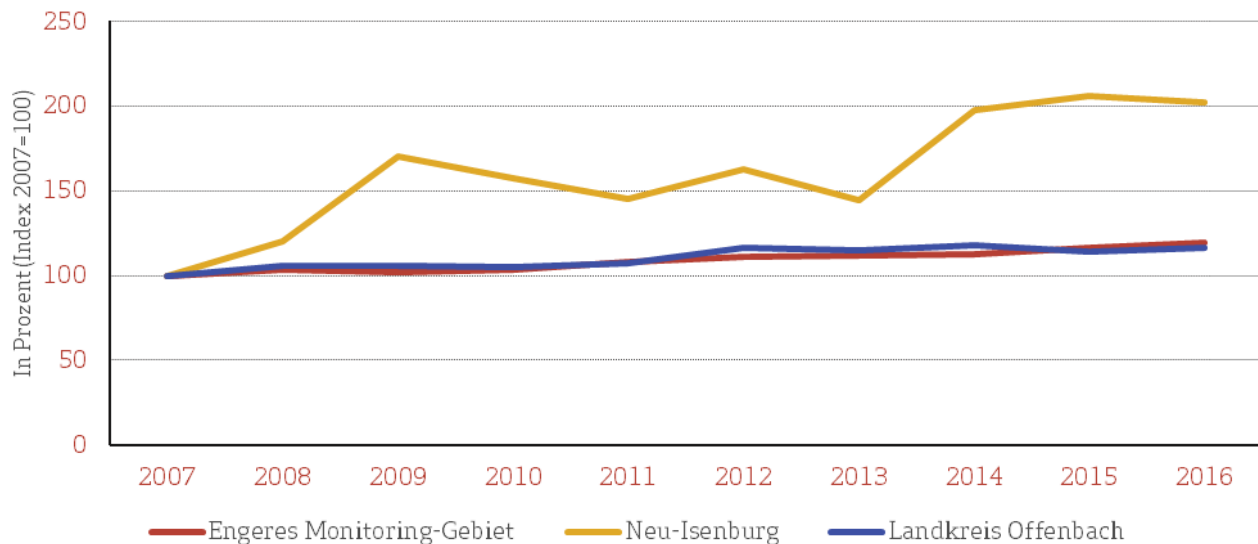
Für die Fallstudie wurde ein Ort gesucht, der ähnliche Strukturen aufwies wie etwa die Cargo City Süd auf dem Flughafengelände, damit der Standort exemplarisch für Flughafenwirkungen untersucht werden konnte.

Der Großteil der ansässigen Betriebe im Neu-Isenburger Gewerbegebiet MainLog ist in der Branche „Verkehr und Lagerei“ tätig. Viele dieser Betriebe unternehmen Transport- und Logistikleistungen. Andere bieten unternehmensnahe Dienstleistungen an, sind im Gastgewerbe oder in der Immobilienwirtschaft tätig. Aufgrund des vorhandenen Branchenbesatzes ist die ökonomische Verbindung und Ähnlichkeit zum Flughafen vermutlich eng. Dies sprach für MainLog als Fallstudienort, zumal das Gewerbegebiet noch jung ist und Standortentscheidungen damit hinterfragbar sind.

Diese Eigenschaften trafen auch auf vergleichbare Gewerbegebiete im Umfeld zu, wie etwa auf das Mönchhof-Gelände auf Kelsterbacher und Raunheimer Gemarkung, mit ebenfalls ausgeprägtem Logistik-Schwerpunkt. Letzteres ist sogar größer als MainLog, steht aber in größerer Abhängigkeit zum Flughafenbetreiber, da die Fraport AG mit ihrer Tochterfirma als einzige Vermieterin und Vermarkterin auftritt.

Für die Wahl des MainLog-Gewerbegebiets als Fallstudienort sprachen die Ergebnisse aus dem Modulbericht 2 (GWS/SOFI 2020). Neu-Isenburg fällt bei der Analyse der direkten und indirekten Wirkungszusammenhänge in die höchste Kategorie und erfüllt somit die Voraussetzung einer starken ökonomischen Bindung an den Flughafen. Folglich hat Neu-Isenburg nicht nur viele Betriebe im Bereich „Verkehr und Lagerei“, sondern auch in den übrigen Branchen wie den unternehmensnahen Dienstleistungen und Teilen des verarbeitenden Gewerbes, die in Geschäftsbeziehungen mit dem Flugverkehr stehen.

Abbildung 1: Indexierte Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Branche „Verkehr und Lagerei“) in Neu-Isenburg, dem Landkreis Offenbach und dem engeren Monitoring-Gebiet 2007–2016 in Prozent



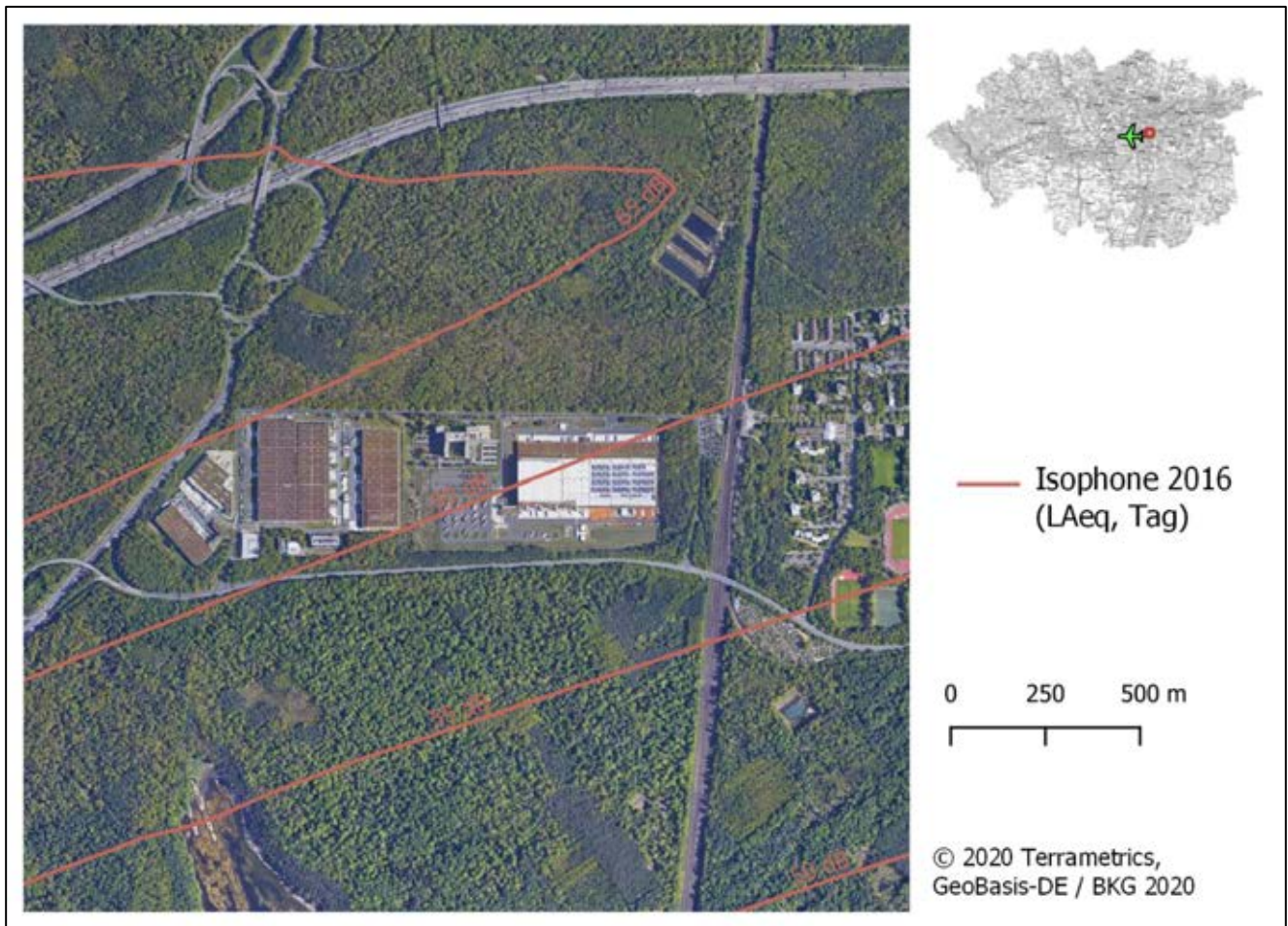
Quelle: BA 2017.

In Neu-Isenburg liegt der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Branche „Verkehr und Lagerei“ mit rund 5 Prozent bislang zwar unter dem Durchschnitt des engeren Monitoring-Gebietes von 8 Prozent. Allerdings zeigt die in Abbildung 1 oben dargestellte indexierte Entwicklung der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zwischen 2007 und 2016, die dieser Branche zuzuordnen sind, dass diese Beschäftigtengruppe in den letzten zehn Jahren einen immensen Zuwachs von 102 Prozent erfahren hat. Ein nicht unbedeutender Teil des Wachstums dürfte auf das in dieser Zeit neu angelegte Gewerbegebiet MainLog zurückgehen. Unter den genannten Alternativen stach Neu-Isenburgs MainLog aufgrund der beschriebenen Merkmale als geeigneter Untersuchungsort hervor und wurde daher für die Durchführung der Fallstudie ausgewählt.

5.2.2 Begehungen des Gebiets

Das Monitoring-Team besuchte das Gewerbegebiet sechsmal in der Zeit zwischen Februar und Juni 2018, sowohl per Pkw als auch via S-Bahn und Bus. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln wird MainLog aus östlicher Richtung erreicht und von dort erstreckt es sich zunächst gut einen Kilometer entlang der schnurgeraden Straße „An der Gehespitz“.

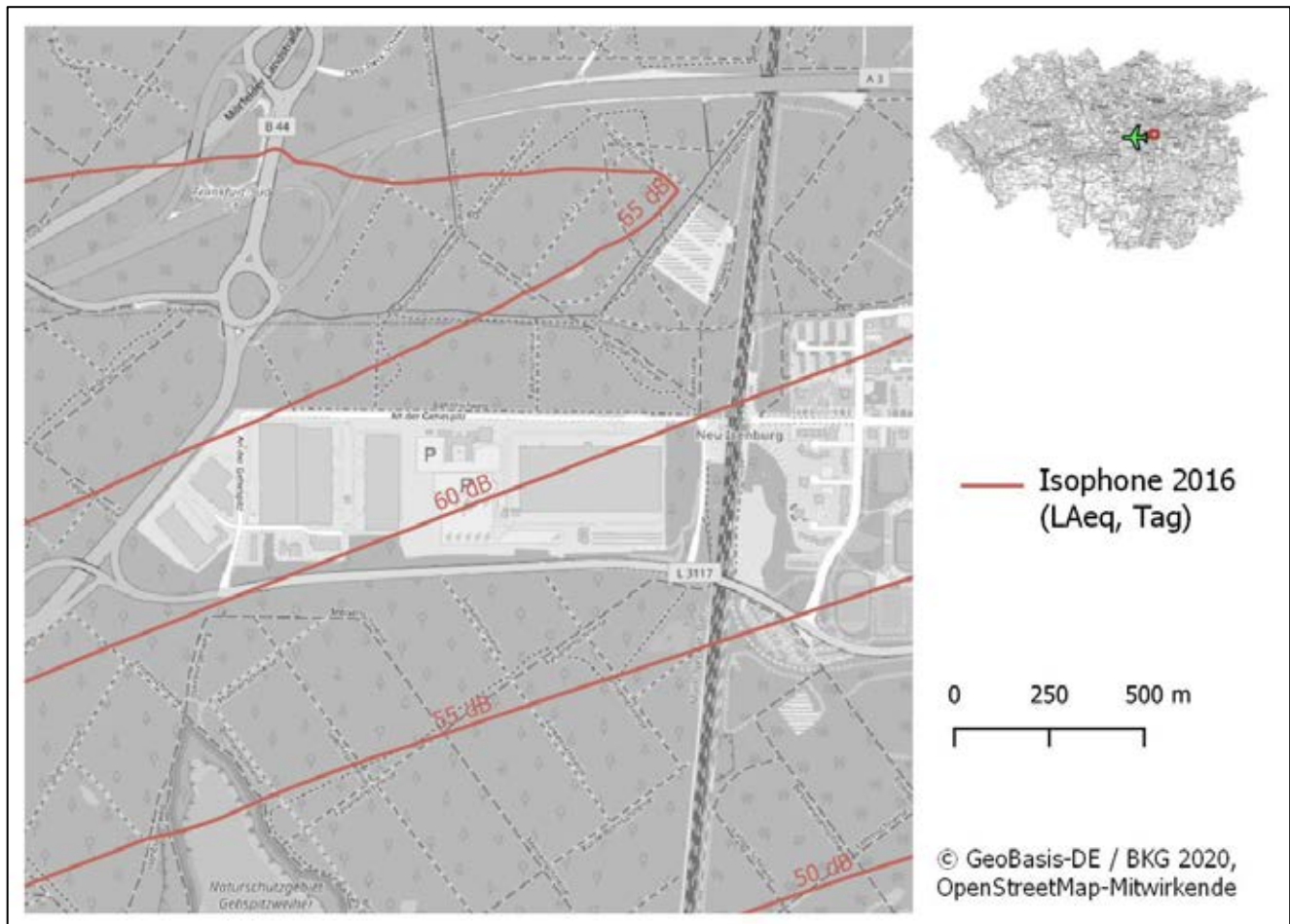
Abbildung 2: Gewerbegebiet MainLog in Neu-Isenburg, Satellitenbild



Quelle: SOFI/GWS, eigene Darstellung.

Auf der vordersten Fläche steht auf diesem Weg das nur wenige Jahre alte Logistikzentrum eines Lebensmitteleinzelhändlers, im Anschluss folgen Parkplätze und ein ehemaliges Bürogebäude des Holzmann-Konzerns, in dem nun mehrere Dienstleister ansässig sind (vgl. Abbildung 2 und Abbildung 3). Bevor die Straße in südlicher Richtung abknickt, erheben sich zwei große Logistikhallen zur linken Seite, die über jeweils mehrere Gebäudeabschnitte und Eingänge verfügen und durch mehrere Logistikfirmen genutzt werden. Bis die Straße „An der Gehespitz“ im Süden auf die L3117 stößt, erstrecken sich auf knapp 500 Metern weitere Logistik- und Büroimmobilien zur westlichen Seite sowie Gastro- und Parkplatzflächen im Osten.

Abbildung 3: Gewerbegebiet MainLog in Neu-Isenburg unter der Fluglärmkontur (2016)



Quelle: SOFI/GWS, eigene Darstellung.

5.2.3 Die Unternehmen am Fallstudienort

In einer frühen Phase der Fallstudie wurde ein Interview mit der kommunalen Wirtschaftsförderung geführt, in dem diese, neben vielen anderen Einblicken, die Entwicklung und den Branchenmix des Gewerbegebiets detailliert erörterte. Vonseiten der Wirtschaftsförderung wurde im Anschluss der Kontakt zu dort angesiedelten Betrieben hergestellt.

Im Jahr der Erhebung der Fallstudie 2018 waren die folgenden zwölf Arbeitsstätten – teilweise mit mehreren Tochtergesellschaften – in MainLog ansässig:

- Es waren sechs internationale Logistikdienstleistungsunternehmen mit je rund 50 bis 200 Arbeitsplätzen angesiedelt. Der Schwerpunkt der Tätigkeiten lag im Lagerbetrieb, im Speditionswesen und in der Luftfracht. Der Großteil der Arbeitsplätze war in den Logistikhallen.
- Der Betrieb eines nationalen Zentrallagers eines Lebensmitteleinzelhändlers mit rund 600 Arbeitsplätzen war vor Ort.
- Die Verwaltung eines Dienstleistungsunternehmens der Immobilienbranche war mit ihrem Deutschlandsitz sowie mehreren Gesellschaften und mehreren Hundert Arbeitsplätzen hier ansässig.
- Eine Zeitarbeits- und Weiterbildungsfirma mit dem Schwerpunkt Logistik und rund 100 Beschäftigten hatte ihren Sitz im Gewerbegebiet.

- Ein Dienstleistungsunternehmen mit dem Schwerpunkt der Projektentwicklung für Logistik-Gewerbebauten hatte rund 15 Büro-Arbeitsplätze in MainLog.
- Ein Veranstaltungs- und Konferenzhotel wurde mit rund 20 Beschäftigten betrieben.
- Ein Dienstleistungsunternehmen, das in Fragen der Luftfracht kontrolliert und berät, war mit einer geringen Zahl an Arbeitsplätzen angesiedelt.

Das Monitoring-Team war bei der Zusammensetzung des Samples darauf bedacht, den Mix flughafenstandortverbundener Branchen entsprechend der Ergebnisse aus Modulbericht 2 (GWS/SOFI 2020, Kap. 5.5) abzubilden. Der Schwerpunkt lag daher im Bereich der Logistik und umfasste auch eine Zeitarbeitsfirma, die ausschließlich in der Logistik tätig war, sowie einen Unternehmensdienstleister, der sich auf die Entwicklung von Logistik-Gewerbebauten spezialisiert hat. Zudem wurde ein Hotel, welches ehemals zum Holzmann-Konzern zugehörig war, besucht. Im Folgenden werden die insgesamt sechs einbezogenen Betriebe kurz vorgestellt.

5.2.4 Beschreibung des Samples: die einbezogenen Unternehmen

Bei dem sowohl von der Fläche als auch von der Zahl der Beschäftigten (zum Zeitpunkt des Interviews rund 600 Personen) her größte Betrieb LOG1, handelte es sich um ein nationales Zentrallager eines Lebensmitteleinzelhändlers. In diesem Lager wurden sogenannte „Langsamdreher“, also Artikel mit einer niedrigen Umschlaghäufigkeit, für die Regionallager und die Märkte kommissioniert. Der Warenausgang des Betriebes wurde über ein Subunternehmen abgewickelt, sodass der Fokus von LOG1 auf Lagertätigkeiten lag. Der Standort war 2013 mit anfangs 300 Beschäftigten neu gegründet worden, hatte also binnen fünf Jahren eine Verdoppelung der Beschäftigtenzahl zu verzeichnen.

Ebenfalls seit 2013 war der im Transportmanagement tätige Betrieb LOG2 am Standort ansässig. Der neu angesiedelte Betrieb in Neu-Isenburg hatte zwei vorherige Standorte in Mörfelden-Walldorf und Wiesbaden ersetzt. Die Schwerpunkte waren die Luft- und Seefracht und mit einem geringeren Anteil die Lagerverwaltung. Eine Vielzahl der rund 120 Beschäftigten arbeitete im Bereich der Spedition. Die Arbeitskräfte in dem angeschlossenen Lager waren zum Großteil bei einem Subunternehmen angestellt.

Der Betrieb LOG3 war in der Lagerverwaltung tätig und zählte rund 220 Beschäftigte am Standort, darunter solche aus der Arbeitnehmerüberlassung. Der Betrieb war 2007 hergezogen, ersetzte seither zwei frühere Standorte in Dietzenbach und Heusenstamm und übernahm die Logistik für Ersatzteile, Neuware und den Retourenbereich (zurückgesendete Artikel beruflicher Abnehmer) für eine einzelne Auftraggeberin bzw. einen einzelnen Auftraggeber. Für diesen Betrieb war eine schnelle Abwicklung der Auftragseingänge von besonderer Bedeutung, und der Großteil der Ware wurde per Luftfracht verschickt. Angestellt waren vor allem Lageristen und Fachlageristen.

Seit rund acht Jahren war Betrieb LOG4 am Standort angesiedelt, der zum einen Weiterbildungsmaßnahmen für Geringqualifizierte im Bereich Logistik und zum anderen Leistungen der Arbeitnehmerüberlassung anbot. In der Arbeitnehmerüberlassung waren zum Zeitpunkt des Interviews rund 100 Personen beschäftigt.

Betrieb LOG5 war im Geschäftsfeld der Entwicklung, Vermietung und Vermarktung von Logistik-Gewerbeflächen tätig. Das Unternehmen war 2008 in Mörfelden-Walldorf gegründet worden und hatte seine Zentrale mittlerweile nach MainLog verlegt. Ein weiterer Standort wurde in München eröffnet. Beide Standorte befanden sich in der Nähe eines Flughafens. Das Unternehmen zählte rund 15 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Projektleiterinnen bzw. -leiter waren selbstständig und hatten zum Großteil einen akademischen Abschluss.

Der letzte Betrieb, der im Rahmen der Fallstudie befragt wurde, war ein ansässiges Hotel (HOTEL), welches vom Holzmann-Konzern genutzt worden und erhalten geblieben war. Es gehörte zu einem Konzern, der aus der Holzmann-Insolvenz hervorgegangen war. Genutzt wurde es für konzerninterne Seminare und andere Hotelgäste. Vermarktet wurde es mit seiner Nähe zum Flughafen sowie als Veranstaltungs- und Konferenzhotel.

5.2.5 Die Interviews: Anbahnung und Ablauf

Ziel des Monitoring-Teams war es, zu jedem in der Fallstudie einbezogenen Betrieb mindestens zwei Personen zu interviewen, die zur Geschäfts- bzw. Standortleitung einerseits, zur Gruppe der abhängig Beschäftigten andererseits zählen. Wie eingangs beschrieben, wurde die Kontaktaufnahme zu den ansässigen Betrieben und ihren Leitungsebenen über die Wirtschaftsförderung in Neu-Isenburg realisiert. Für die Ansprache der abhängig Beschäftigten wurden zusätzlich zu Empfehlungen der Betriebsleitungen weitere Wege gewählt: Neben direkten Ansprachen und Aushängen an zentralen Orten im Industriegebiet beziehungsweise in den Betrieben wurde Kontakt zu den innerbetrieblichen Arbeitnehmervertretungen sowie zur lokal zuständigen Gewerkschaft aufgebaut.

Tabelle 2: Überblick über die Fallstudienbetriebe und die durchgeführten Befragungen

	Jahr der Ansiedlung	Größe (Anzahl Beschäftigte)	Anteil Zeitarbeit	Befragte Management	Befragte Beschäftigte
LOG1	2013	600	Rd. 15 Prozent, um Spitzen abzudecken	Unt079, Betriebsleitung	AN140 (Betriebsrat)
LOG2	2007	120	Bis zu 30 Prozent	Unt015, Management	AN121
LOG3	2007	220	Rd. 15 bis 18 Prozent	Unt014, Standortleitung	AN124, AN089 (Betriebsrat)
LOG4	2010	100	Großteil, Zeitarbeiter werden speziell geschult	Unt078, Geschäftsführung	-
LOG5	Ca. 2012	15	keine	Unt080, Geschäftsführung	AN133
HOTEL	Unbekannt	Ca. 20	Rd. 10 bis 15 Prozent	Unt082, Geschäftsführung, Unt142, Direktion	AN141
Wirtschaftsförderung Neu-Isenburg				Exp075	

Quelle: Fallstatistik, GWS 2018.

Insgesamt wurden im Zuge dieser Fallstudie 13 Interviews durchgeführt, an denen insgesamt 15 Befragte teilnahmen: sieben Interviews mit Managerinnen und Managern, fünf Interviews mit Beschäftigten bzw.

Betriebsratsmitgliedern sowie ein ergänzendes Experteninterview in der Wirtschaftsförderung Neu-Isenburgs (vgl. Tabelle 2). Jedes Interview wurde von einer Vertreterin und einem Vertreter des Monitoring-Teams anhand eines Leitfadens geführt. Für die Nachbearbeitung wurden eingangs alle Interviewpartnerinnen und -partner gebeten, eine Legitimation zur Aufzeichnung des Interviews zu unterzeichnen. Die Interviews wurden in Räumlichkeiten des jeweiligen Betriebs in persönlicher Atmosphäre geführt und nahmen durchschnittlich rund 60 Minuten in Anspruch.

Zusätzlich zu den Interviews erfolgte eine Unternehmensbegehung, in der wesentliche Räumlichkeiten und Prozesse sowie dazugehörige Arbeitsplätze in den Betrieben gezeigt wurden. Je nach Zeitkapazität der Befragten wurde die Begehung von einer Person aus dem Kreis der Standortleitung oder aus der Gruppe der abhängig Beschäftigten begleitet.

5.3 Beschreibung des Gebiets

Neu-Isenburg und der Fallstudienort MainLog werden im Folgenden anhand sozioökonomischer, geografischer und verkehrsbezogener Merkmale beschrieben.

5.3.1 Neu-Isenburg

Neu-Isenburg liegt im Nordosten des Landkreises Offenbach und grenzt südlich an Frankfurt. Die Mittelstadt bezieht sich noch heute auf die hugenottische Tradition, die auf die Gründung im Jahr 1699 zurückgeht. 1959 war Baubeginn des Stadtteils Gravenbruch, für den Teil des dortigen Waldes gerodet wurden. 1977 wurde Zeppelinheim in die Stadt Neu-Isenburg eingegliedert. Die drei Ortsteile sind durch Waldgebiete getrennt.

Im Jahr 2016 hatte die Stadt rund 38.900 Einwohnerinnen und Einwohner (Hauptwohnsitz). Die Bevölkerung war zwischen 2011 und 2016 um 6,7 Prozent gewachsen und damit etwas langsamer als im Durchschnitt der 40 direkt an der Exploration beteiligten Kommunen (7,3 Prozent). Die Bevölkerungsdichte war mit 15,5 je Hektar (2016) höher als im regionalen Mittel dieser Kommunen (12,8). Der Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner ohne deutschen Pass lag mit 26,2 Prozent (2016) über dem Durchschnitt des Monitoring-Gebietes (23,1 Prozent). Rund 14.400 Einwohnerinnen und Einwohner waren dort 2016 sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Über ein Zehntel der Wohnbevölkerung (10,6 Prozent) erhielt 2016 Leistungen der Grundsicherung für Arbeitsuchende (SGB II); diese Armutsquote liegt damit etwas über dem Durchschnitt der 42 beteiligten Kommunen.

In Modulbericht 2 werden für die Städte und Gemeinden des Monitoring-Gebietes die ökonomischen Standortfaktoren berechnet (vgl. GWS/SOFI 2020, Kap. 5.3.5). Für Neu-Isenburg ergeben sich im Vergleich zu den Nachbargemeinden insgesamt hohe Werte. Die Beschäftigtenzahlen steigen zudem seit Jahren überdurchschnittlich an. Der Arbeitsplatzbesatz ist hoch und die Gemeinde ist durch einen positiven Pendlersaldo gekennzeichnet. Neu-Isenburg ist damit eine der Gemeinden, die ebenso wie die fünf Großstädte der Region einen Einpendlerüberschuss aufweist und daher auch in die Gruppe jener Gemeinden fällt, die tangentialen Pendelströme auslösen (vgl. GWS/SOFI 2019).

Die Vollzeitbeschäftigung ist in sehr hohem Maße verbreitet, das Medianentgelt liegt regional gesehen aber im durchschnittlichen Bereich. Die Arbeitslosenquote ist regional typisch gering und markiert insbesondere im Landkreis Offenbach mit 4,8 Prozent einen niedrigen Wert, wobei die Quoten im angrenzenden Landkreis Groß-Gerau sowie in der Stadt Frankfurt mit je 6,3 Prozent etwas höher sind.

Im regionalen Vergleich ist in Bezug auf Neu-Isenburg bemerkenswert, dass die Wohnflächen pro Kopf zwar klein sind (40 qm), damit aber gleichwohl über dem Niveau von Frankfurt (37 qm) sowie den anderen Umlandgemeinden liegen. Diese Entwicklung hat sich in den vergangenen Jahren in Neu-Isenburg fortgesetzt und spricht für die Knappheit des Wohnraums vor Ort. Entsprechend ist auch der durchschnittliche Mietpreis in der Stadt höher als im engeren Monitoring-Gebiet insgesamt und die Eigentumsquote ist gering. Somit entspricht Neu-Isenburg in vielen Punkten den Strukturen der fünf Großstädte im Monitoring-Gebiet. Keine Ausnahme bilden die Einnahmen aus der Gewerbesteuer der Gemeinde, denen in Relation zu den Einkommenssteuereinnahmen ein starkes Gewicht zukommt. Entsprechend unterstützt wird dies durch die niedrige Ansetzung des Gewerbesteuerhebesatzes durch die Stadt.

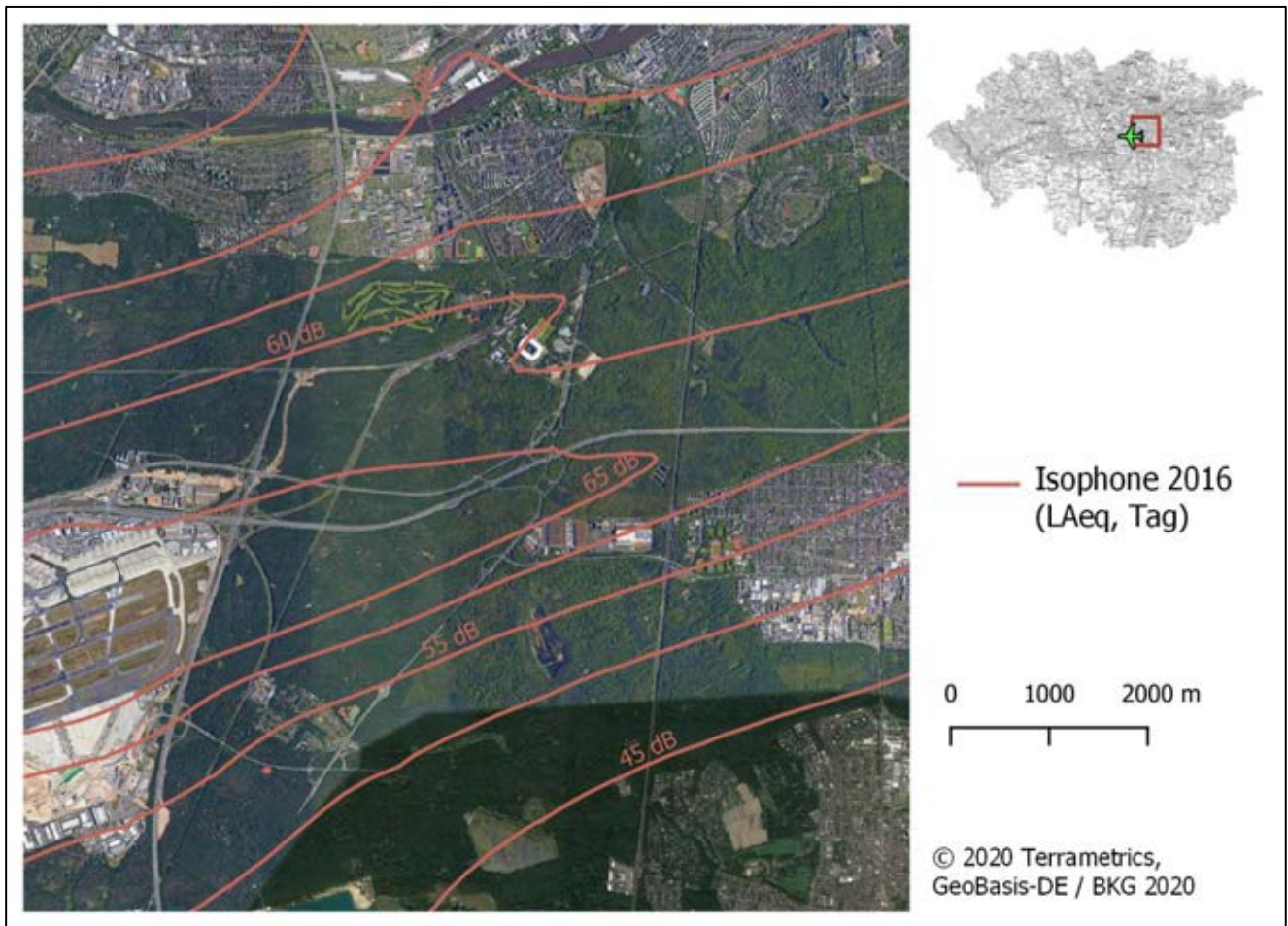
Neu-Isenburg grenzt, getrennt durch einen Wald, östlich an den Flughafen an und ist stark von Fluglärm belastet. Grundlage für die Berechnung von Fluglärmkennzahlen für Kommunen und Teilgebiete¹² war in der Exploration eine weiter gefasste Fluglärmkontur für das Jahr 2016 mit Isophonen von 45dB(A) und mehr (vgl. Modulbericht 3-4 [SOFI/GWS 2020a], Kap. 3 und Anhang III). Neu-Isenburg lag mit nahezu der gesamten Fläche (99,8 Prozent) innerhalb dieser Kontur. Für die Isophone von 50 dB(A) und mehr ergibt sich ein Anteil von drei Vierteln (74 Prozent) fluglärmbelasteter Flächen.

5.3.2 Gewerbegebiet MainLog

Das Gewerbegebiet MainLog in Neu-Isenburg wurde ab dem Jahr 2007 für die Ansiedlung von Unternehmen aus der Logistikbranche entwickelt und ist seit 2015 vollständig belegt.

¹² Zum Berechnungszeitpunkt ließen sich die Fluglärmkennzahlen in räumlicher Gliederung nur nach Ortsteilen, nicht nach Stadtbezirken ausweisen.

Abbildung 4: Gewerbegebiet MainLog (im Zentrum) in Neu-Isenburg mit Umgebung, Satellitenansicht

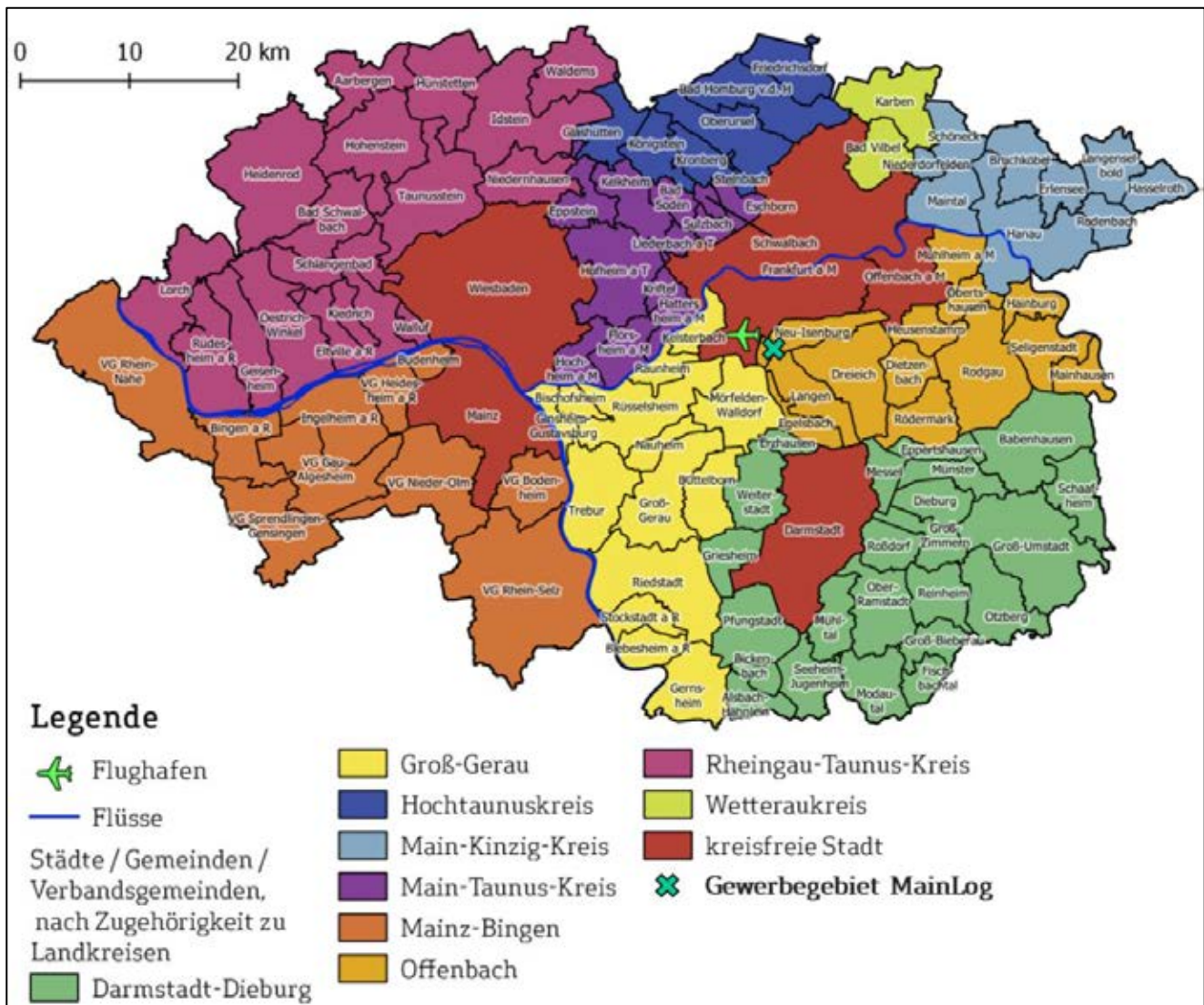


Quelle: SOFI/GWS, eigene Darstellung.

Vor der Neubesiedlung gehörte das Gelände zum ehemaligen Baukonzern Philipp Holzmann und wurde nach dessen Insolvenz ab 2005 von der Stadt Neu-Isenburg gemeinsam mit dem Investor ING Real Estate Investment Management vermarktet. Mit Ausnahme von zwei Gebäuden, die aus dem Bestand des Holzmann-Konzerns stehen geblieben sind, sind daher heute vornehmlich neue Gebäude vorzufinden.

Die zentrale Lage von MainLog im engeren Monitoring-Gebiet und die geringe Entfernung zum Frankfurter Flughafen zeigen Abbildung 4 und Abbildung 5.

Abbildung 5: Lage des Gewerbegebiets MainLog im engeren Monitoring-Gebiet



Quelle: SOFI/GWS, eigene Darstellung.

Tatsächlich sind das Terminal 1 und die Cargo City Süd in etwa acht Minuten per Pkw erreichbar. Aufgrund des westlichen Standorts in Neu-Isenburg befinden sich auch die nördlichen Gemeinden des angrenzenden Landkreises Groß-Gerau, wie z. B. Mörfelden-Walldorf und Raunheim, sowie die südlichen Stadtteile Frankfurts in kurzer Distanz zum Gewerbegebiet. Neu-Isenburg selbst ist nordwestlichster Teil des Landkreises Offenbach, der mit allen zugehörigen Städten und Gemeinden innerhalb des engeren Monitoring-Gebiets liegt, und im Osten an das Land Bayern grenzt. Vom Gewerbegebiet aus betrachtet liegen alle fünf kreisfreien Großstädte des Monitoring-Gebiets (Frankfurt, Offenbach, Darmstadt, Mainz, Wiesbaden) innerhalb eines Radius von rund 20 Kilometern.

Das 46 ha große Gewerbegebiet liegt in Neu-Isenburg direkt westlich des S-Bahnhofs, nördlich der L 3117 und östlich der B 44. Die Autobahnen A3, A5, das Frankfurter Kreuz und der Regional- und Fernbahnhof des Flughafens befinden sich in unmittelbarer Nähe. MainLog wird direkt durch die am Frankfurter Flughafen startenden und landenden Flugzeuge überflogen. Zukünftig wird das Gewerbegebiet auch an die sich derzeit in Planung befindliche Regionaltangente West (RTW) (vgl. Abbildung 6) angeschlossen, die das Schnellbahnnetz des Rhein-Main-Gebiets erweitern soll. Die Zahl der Arbeitsplätze im Gewerbegebiet wird

seitens der Stadt Neu-Isenburg auf insgesamt ca. 2.800 geschätzt. Sie stellen damit circa ein Zehntel der Beschäftigung vor Ort.

Abbildung 6: Gewerbegebiet MainLog an der Gehespitz in Neu-Isenburg mit eingezeichnetem S-Bahnhof und geplantem Verlauf der Regionaltangente West (RTW)



Quelle: Stadt Neu-Isenburg 2018: Lokale Bauleitplanung.

5.4 Darstellung der Fallstudienbefunde

Einige Themen des Leitfadens wurden in den Interviews besonders stark diskutiert oder von den Befragten selbst eingebracht. Insbesondere der Verdienst vor Ort im Verhältnis zum Niveau der Lebenshaltungskosten in der Rhein-Main-Region sowie die Knappheit der Arbeitskräfte wurden angesprochen und werden daher in den nachfolgenden Punkten herausgearbeitet. Auskünfte zu den Geschäftsentwicklungen und den Verflechtungen mit dem Flughafen sowie zu den Pendelwegen konnten ebenfalls gewonnen werden.

5.4.1 Standortentscheidungen und Geschäftsmodelle

Die befragten Unternehmensvertreterinnen und -vertreter verbanden mit dem Gewerbegebiet MainLog verschiedene Standorteigenschaften und unterschiedlich gelagerte Beziehungen zum Flughafen. Zu den diskutierten Standortmerkmalen zählten die geografische Lage in Deutschland, die Qualität der Verkehrsanbindung, die Nähe zum Flughafen sowie die Preise für Boden und die Gewerbesteuern. Diese Merkmale konnten aus Sicht der befragten Unternehmensleitungen sowohl Vor- als auch Nachteile des Standorts für das jeweilige Unternehmen und seine Geschäftstätigkeit darstellen. Grundsätzlich kann man jedoch feststellen, dass für alle befragten Unternehmen die Vorteile des Standorts klar die Nachteile überwogen, weshalb sie ihn auch explizit gewählt hatten: Der Standort wirkte sich nach Meinung aller

Befragten förderlich auf die Entwicklung der Geschäftstätigkeit aus. Wie wir noch sehen werden, wurden die Standorteigenschaften freilich in jeweils spezifischer Weise gewichtet, wobei ein Bündel von Faktoren bei den jeweiligen Standortentscheidungen eine ausschlaggebende Rolle spielte. Nur ein Unternehmen im Sample (HOTEL) hatte den Standort nicht selbst gewählt, weil es aus der Insolvenzmasse des früher dort ansässigen Baukonzerns „Holzmann“ hervorgegangen war.

Es kristallisieren sich zwei unterschiedliche Konstellationen bei der Gewichtung bzw. Relevanzsetzung der (überwiegend vorteilhaften) Standortfaktoren heraus, die im Folgenden als (1) „luftfahrtverbundene“ und (2) „nicht-luftfahrtverbundene“ Konstellationen des Lagergewerbes bezeichnet werden.

Für die Konstellation „luftfahrtverbundenes Lagergewerbe“, der wir drei Betriebe – LOG2, LOG3 und LOG4 – zuordnen können, war die Nähe zum Flughafen das zentrale Argument für die Wahl des Standorts (und den Verbleib dort). In allen drei Fällen war räumliche Nähe entscheidend, weil die Schwerpunkte der Geschäftstätigkeiten in sehr engem Zusammenhang mit dem Flughafen standen: sei es wegen des hohen Anteils von Luftfracht in Logistik und Lagerei, sei es, weil sich die Mehrheit der Kundinnen und Kunden selbst auf dem Flughafenstandort befand. Für die logistischen Abläufe war dabei entscheidend, dass der Verkehrsweg zum Flughafen zeiteffizient zu bewältigen und auch alle übrigen Wege über die nahegelegenen Autobahnen A3 und A5 schnell zu meistern waren. Im Vergleich zu einer direkten Ansiedlung auf dem Flughafengelände wurde der Standort in Bezug auf die Grundstücks- und Mietpreise als die preiswertere Alternative wahrgenommen:

„Weil, außer [LOG1], die haben einfach nur einen großen Standort gesucht, der aber zentral liegt. Das liegt ja hier sehr zentral im Rhein-Main-Gebiet. Fast am Frankfurter Kreuz ja. Alle anderen, die hier sind, sind natürlich schon wegen der Nähe des Flughafens da. Also hier drüben dieses ganze Gebäude, das sind alles Luftfrachtspediteure, die Lagerfläche gesucht haben, die am Flughafen zu teuer ist. Da haben die natürlich gesagt, gut dann gehen wir ein Stück raus. Aber nicht zu weit weg. Das übernächste Gebäude, da ist das weltweite Ersatzteillager von (...) drin. Die brauchen die Flughafenanbindung. Das muss ja alles ganz schnell gehen. Das andere sind auch- (...) Das sind alles Luftfrachtspediteure.“ (Unt078, LOG4)

Ein Befragter brachte die Meinungen der Betriebe zum Standort MainLog mit einem Vergleich zum Brettspiel „Monopoly“ folgendermaßen auf den Punkt:

„Der Inhaber hat mal gesagt bei der Grundsteinlegung: Das ist so die Schlossallee.“ (Unt080, LOG5)

Der im regionalen Vergleich niedrige Gewerbesteuersatz in Neu-Isenburg war nach Meinung der befragten Unternehmen dieser Konstellation demgegenüber kein ausschlaggebendes Kriterium, wurde aber mitgenommen. Aus Sicht der befragten Managerinnen und Manager bestanden gegebenenfalls annehmbare Alternativen zum Standort MainLog lediglich im südlichen Raum von Frankfurt, wie z. B. in Kelsterbach oder Mörfelden-Walldorf oder direkt in der Cargo City Süd. Diese Orte böten eine ebenso vorteilhafte Lage. Aufgrund der Flächenknappheit ist eine hohe Standorttreue wahrscheinlich, wofür auch der außergewöhnlich hohe Eigentumsanteil an den genutzten Räumlichkeiten spricht. Dieser Umstand sei recht ungewöhnlich für die Branche der befragten Unternehmen, da Logistikimmobilien typischerweise gemietet werden.

„Der globale Besitzer hat entschieden, dass er hier Geld investieren möchte und kaufen möchte. Also, was eigentlich eher unüblich ist. Also, Logistikimmobilien werden in der Regel meistens gemietet. Wir haben entschieden, hier wirklich auch mit eigenem Grund und Boden zu bauen.“ (Unt015, LOG2)

Die Betriebe hielten Lagerkapazitäten für eine noch größere Nutzung am Standort vor, oder planten für den Fall, dass in der Fläche nichts mehr verfügbar sein sollte, die Höhen in den bestehenden Lagerhallen mittelfristig intensiver zu nutzen.

Entsprechend waren zumindest in der kurzen Frist die Geschäftserwartungen in der Konstellation „luftfahrtverbundenes“ Lagergewerbe positiv. Allerdings beeinflussten die Volatilitäten des Welthandels die Geschäftsentwicklungen und erschwerten langfristige Prognosen. In den vergangenen Jahren kennzeichneten größtenteils wachsende Verläufe die Geschäftsentwicklung der Betriebe, womit auch der Personalbedarf gestiegen ist. Dazu trug auch bei, dass die Logistikdienstleistungsunternehmen zusätzliche Geschäftsfelder erschließen, was seinerseits eng verbunden ist mit der anhaltenden Tendenz zur Auslagerung von Logistikbereichen und -tätigkeiten auf Seiten der Kunden („Outsourcing“), bei denen es sich meist um Industrieunternehmen aus ganz Deutschland handelt. Die Befragten berichteten von einem sehr intensiven Wettbewerb unter den in MainLog ansässigen Logistikdienstleistungsunternehmen um diese Art von Dienstleistungsverträgen (die zudem mit nur kurzen Laufzeiten ausgestattet sind). Das Hauptproblem im Kostenwettbewerb zwischen den konkurrierenden Logistikunternehmen sei, dass es in den wesentlichen Prozessen kaum Möglichkeiten der Differenzierung gebe.

„Unser Job ist es, irgendwo einen Wettbewerbsvorteil zu haben. In der klassischen Luftfracht ist es nur schwer möglich. Also, muss man jetzt auch sagen. Wir benutzen denselben Trucker, den wahrscheinlich auch unsere Konkurrenz benutzt. Wir benutzen dieselbe Airline, die auch die andere Konkurrenz benutzt. Also, im Grunde genommen sind wir da relativ gläsern. (...) Also, es ist schwierig, da wirklich über eine Abgrenzung zu reden. Kaum eigentlich, kaum möglich.“ (Unt015, LOG2)

Angesichts des intensiven Wettbewerbs war der Anspruch an die Zeit- und Kosteneffizienz im „luftfahrtverbundenen“ Lagergewerbe immens. Der Einsatz von Dienstleistern bzw. Sub-Unternehmen im Logistikprozess war in diesem Zusammenhang typisch: Aufgaben wie etwa in der Lagerbewirtschaftung, im Warenausgang und Transport, in der Anlagenwartung bzw. -instandhaltung und Organisation, wurden an verschiedene – meistens in der Region ansässige – Firmen, Subunternehmen und Zeitarbeitskräfte vergeben.

Auch die Digitalisierung eröffnete die Möglichkeit, Betriebsprozesse effizient zu gestalten, wobei die technischen Fortschritte in den Lagerhallen unterschiedlich ausfallen. Die genauen Motive, die in den Interviews für die Digitalisierungsprojekte angeführt wurden, waren unterschiedlich und reichten von der Erfüllung eigener Wachstumserwartungen, der Vorbereitung auf den demografischen Wandel und das schwindende Arbeitsangebot bis hin zur Umgehung steigender Forderungen, die Beschäftigte stellten. In einem partiell angespannten Arbeitsmarkt verfolgten die Unternehmen auch das Ziel, sich weniger abhängig von menschlicher Arbeitskraft zu machen.

„Und in diesem Zuge ist natürlich auch der Gedanke, was können wir noch automatisieren, damit wir da nicht so abhängig von den Menschen sind, sehr massiv da.“ (Unt014, LOG3)

In der Konstellation „nicht-luftfahrtverbundenes“ Lagergewerbe (der Betrieb LOG1) war die Nähe zum Flughafen hingegen kein ausschlaggebendes Argument für die Wahl des Standorts MainLog, hier lag das Hauptargument in der verkehrsgünstigen Lage in einem zentralen Ballungsraum in Deutschland. Die Nähe zum Frankfurter Kreuz und zu den großen Absatzmärkten im Rhein-Main-Gebiet zählten zu den wichtigsten Standortvorteilen in dieser Konstellation. Der Transportweg zum Kunden oder zur Kundin – der größte ‚Kostentreiber‘ – konnte minimiert werden. Da die Luftfracht keinen Teil der Geschäftstätigkeit bildete, wurde die Flughafennähe eher kritisch gesehen, in der Hauptsache wegen der durch den Flughafen

bedingten baulichen Restriktionen hinsichtlich der Höhe der Lagergebäude und wegen des Preisniveaus für Gewerbeflächen in MainLog:

„Der [Flughafen] ist eher hinderlich, weil er natürlich baurechtlich gewisse Vorgaben gibt. Man kann nicht so hoch bauen, wie woanders, da gibt es Restriktionen. Sie kriegen hier nur schwierig Flächen, also Flächenbedarfe zu decken, ist halt sehr, sehr schwierig, hier noch Grundstücke zu finden, die sind utopisch teuer. All das sind dann so Mitbringsel, die halt auch der Flughafen mitbringt.“ (Unt079, LOG1)

Ähnlich wie im „luftfahrtverbundenen“ Lagergewerbe wurde auch in dieser Konstellation der örtliche Gewerbesteuersatz als kein ausschlaggebendes Kriterium bei der Standortwahl benannt. Es bestand eine langfristige Bindung durch Eigentumsbildung und eine vorausschauende Planung der Kapazitäten am Standort. Schnell veränderliche Standortfaktoren – wie der Gewerbesteuersatz der Stadt – waren insofern von nachrangiger Bedeutung in dieser Konstellation. Es wurde von positiven Wachstumsverläufen in der Geschäftstätigkeit berichtet, die auch für die Zukunft in vergleichbarem Maße erwartet wurden. Auch perspektivisch wurde daher in diesem Betrieb mit einem weiter steigenden Personalbedarf gerechnet. In den Lagerhallen wurde ähnlich wie bei den „luftfahrtverbundenen“ Betrieben auf die Dienste von Zeitarbeitsfirmen zurückgegriffen, um vorübergehende Nachfragespitzen personalpolitisch abzufedern.

Gemeinsam ist beiden Konstellationen, dass sich die Attraktivität des Standorts MainLog aus der verkehrsgünstigen und/oder flughafennahen Lage der für die Geschäftstätigkeit benötigten Hallen und/oder Büroflächen ergibt. Anders stellt sich die Situation für die beiden Betriebe aus dem Bereich der unternehmensnahen Dienstleistungen (LOG5) bzw. – stärker noch – im Gastgewerbe (HOTEL) dar. In diesen Fällen schätzten die befragten Managementvertreter andere Standorte für ihr Geschäft als ebenso attraktiv bzw. als noch attraktiver ein. Die Annahme einer starken Ansiedlung von unternehmensnahen Dienstleistungen konnte zumindest im Gewerbegebiet MainLog nicht bestätigt werden, und so stand vorhandener Büroraum im stark lärmbelasteten Gewerbegebiet leer:

„Gegenüber, die haben eigentlich auch wunderbare Büroräume, da ist jetzt eine Etage - weil sie es einfach selbst nicht brauchen - ich glaube seit drei oder vier Jahren leer.“ (Unt080, LOG5)

Die örtliche Wirtschaftsförderung erklärte es so, dass der Standort wegen der Lautstärke insbesondere für qualifizierte Büroarbeitsplätze nicht geeignet sei. In der Vergangenheit habe es solche Pläne gegeben, die aber wegen der Lautstärke wieder aus dem Blickfeld gerückt waren:

„Deswegen war die Entscheidung, Logistik hier anzusiedeln, auch weil die Flughöhe hier bereits so niedrig ist, dass Wohnbau sowieso ausscheidet. Und auch für eine qualitativ hochwertige Bürobebauung hätte es keinen Bebauungsplan gegeben, glaube ich, der so wirklich Aussicht auf Erfolg gehabt hätte. Es gab mal in ganz, ganz, ganz alten Zeiten, so alt jetzt auch noch nicht, aber trotzdem (lacht), auch mal so Pläne, also hier sollen Büroarbeitsplätze hin, die dann mit einer Bahn hier irgendwie angebunden werden, oder direkt an den Flughafen. Aber das ist zu laut da. Also jeder, der mal diese Route auch geflogen ist, hat ja früher immer das H¹³ hier auf dem Dach gesehen, also für qualifizierte Büroarbeitsplätze nicht geeignet.“ (Exp075)

Das ansässige Hotel spielte eine Sonderrolle in dem Gewerbegebiet. Da es als Bestandsimmobilie aus dem ehemaligen Holzmann-Gelände hervorgegangen war, konnte es mit vergleichsweise geringem Aufwand renoviert und zu geringen Kosten betrieben werden. Die Geschäftsführung sprach daher auch von einer untypischen Entscheidung für den Standort:

¹³ Gemeint ist ein Hubschrauberlandeplatz auf dem Dach.

„Also ist es nicht eine Standortentscheidung, dahin zu ziehen, sondern vielleicht eine Standortentscheidung, dort zu bleiben, (..) aber auch da war es natürlich die Entscheidung der extrem günstigen Lage, zentral im Rhein-Main Gebiet und Flughafennähe und in dem Falle natürlich auch ein relativ günstiger Mietzins, weil das Gebäude natürlich schon, ich sage jetzt mal, schon ein bisschen länger steht. Man hat es zwar revitalisiert, der Eigentümer, aber es ist natürlich am Ende nicht so toll gewesen wie ein Neubau und an anderer Lage (...). Also deswegen die Standortentscheidung klar aufgrund der guten Lage und auch Flughafennähe, natürlich, weil auch für Führungskräfte, die da halt vorrangig sitzen, ist natürlich das Hin- und Wegkommen immens wichtig. Für unseren Hotelbetrieb oder unser Seminarhotel genauso, ich meine, auf der einen Seite ist es ein großer Vorteil, auf der anderen Seite ist es natürlich auch eine Last, also ich meine der Fluglärm. Es ist ein bezahlbares Dreisternehaus, das wird es auch noch mal bleiben, weil Sie an dem Standort nicht sinnvollerweise, auch nicht mit dem Gebäude, nicht viel mehr draus machen können, weil wir haben einfach das Manko, dass es natürlich sehr laut ist.“ (Unt082, HOTEL)

Diskutierte man die in den Interviews mit Unternehmensvertreterinnen und -vertretern genannten Standortbedingungen (Vor-/Nachteile) des Gewerbegebiets MainLog bzw. der Stadt Neu-Isenburg im Kontext der Debatte um die „Airport City“, dann ergaben sich gute Belege, aber keine eindeutigen Schlussfolgerungen. Unter „Airport City“ wird eine mögliche Wirkung eines Großflughafens als Urbanisierungsfaktor auf die umliegende Region diskutiert. Damit gehen spezifische Siedlungsmuster für die gewerbliche Nutzung der Flächen etwa hinsichtlich unternehmensnaher Dienstleistungen, des Einzelhandels und der Logistik einher (vgl. SOFI/GWS, 2020a).

Zweifellos ist die gewerbliche Ausrichtung in MainLog auf den Logistikbereich und dabei im starken Maße auf die „luftfahrtverbundene“ Logistik und mit diesen verbundenen unternehmensnahen Dienstleistungen ausgelegt. Für das Gros der dort angesiedelten Firmen war und ist die Nähe zum Flughafen Frankfurt insofern ein entscheidender, wenn auch nicht der einzige Grund für eine Ansiedlung im Gewerbegebiet. Für die „nicht-luftfahrtverbundenen“ Lagerbetriebe hingegen war die Nähe zum Flughafenstandort eher ein Kauf zu nehmendes Übel, während für sie die zentrale Lage in Deutschland mit der guten Anbindung an die Autobahnen das hervorstechendste Standortmerkmal war. In Gesprächen mit den Unternehmern hat sich gezeigt, dass es vornehmlich die Agglomerationseffekte des Rhein-Main-Gebiets waren, die die wirtschaftliche Stärke der Region ausmachten. Die gute Anbindung auch über den Flughafen war dabei ein wichtiger, aber nicht alleinstehender Faktor.

5.4.2 Arbeitsplätze

Die Arbeitsplätze der sechs einbezogenen Betriebe unterschieden sich aufgrund der verschiedenen Geschäftstätigkeiten mitunter stark voneinander. Bei den großen befragten Arbeitsstätten (LOG1–LOG4) waren viele Arbeitsplätze in den Lagerhallen vorhanden, während in den kleineren Arbeitsstätten (LOG5 und HOTEL) grundlegend andere Dienstleistungen und Tätigkeiten vorherrschten. Entsprechend unterschiedlich waren die benötigten Qualifikationen der Beschäftigten und die Arbeitsbedingungen vor Ort.

Die folgenden Auswertungen beziehen sich vornehmlich auf die zwei Konstellationen, die zwar beide hauptsächlich Tätigkeiten im Lager umfassten, aber in dem einen Fall in enger Verbindung zum Flughafenstandort standen („luftfahrtverbundenes“ Lagergewerbe) und im anderen Fall keinen direkten wirtschaftlichen Zusammenhang zum Flughafenstandort hatten („nicht-luftfahrtverbundenes“ Lagergewerbe).

Lagerarbeit als Sprungbett und Auffangbecken

In den Gesprächen mit Beschäftigten und Managementvertreterinnen bzw. -vertretern zeigt sich übereinstimmend, dass viele der Lagerarbeiterinnen und Lagerarbeiter diskontinuierliche Berufslaufbahnen aufweisen. Viele von ihnen hatten ursprünglich andere Laufbahnen verfolgt, die sie – oftmals aus gesundheitlichen Gründen – nicht weiter beschreiten konnten. Ein Mitglied des Betriebsrats von LOG1 beschrieb die Hintergründe vieler Beschäftigter wie folgt:

„Bei uns schaffen alle Berufe. Vom Bäcker über den Autoschlosser über den Weißbinder, den Fliesenleger. Alle wo irgendwo mal gesagt haben: Wir können nicht mehr, es geht nicht mehr, also machen wir Bandwerk [Anm.: Kommissionierung am Band]. Und haben gewechselt, und wir haben alle Berufsgruppen hier.“ (AN140, LOG1)

Das „Es geht nicht mehr“ stand zudem oftmals für eine mangelnde berufliche Perspektive in einem vorangegangenen Beschäftigungsverhältnis, deren Verlust mit dem Verlust eines regelmäßigen Einkommens einhergegangen war. Zu den von einzelnen Befragten genannten Umständen für einen (berufsfremden) Wechsel in die Lagereitätigkeit in MainLog, zählten auch die konjunkturellen Folgen der Finanzkrise mit den dadurch bedingten Unternehmensschließungen und Arbeitsplatzverlusten. Vor dem Hintergrund des generellen Branchenstrukturwandels und des rückläufigen Bedarfs an Tätigkeiten mit geringen oder mittleren Qualifikationsanforderungen stellten die Arbeitsplätze in der Logistik für viele entweder ein vorübergehendes „Sprungbrett“ in eine besser bezahlte und anspruchsvollere Tätigkeit dar; für etliche war sie aber auch „Auffangbecken“:

„Da hat einer hier bei uns gearbeitet, weil seine Firma zugemacht hat. Da kommen auch so Leute mal hin, die da eigentlich nichts zu können. Die sagen, da gehe ich lieber ins Lager, da kriege ich einen Job, ja ich schaffe halt betriebsfremd, aber so, wie die eigentlich wieder ein Sprungbrett haben. Der eine ist zu Jaguar, der war Schrauber gewesen vorher. Der ist zu Jaguar danach gegangen nach Oberursel. Und der ist auf seinem Beruf wieder. Da können wir nicht mithalten. Da waren halt viele, die haben das halt mal als Überbrückung gemacht zwei, drei, vier Jahre, wie ich vorhin schon gesagt habe. Aber sowie die eine Chance kriegen wieder in ihrem Beruf, da sind die weg. Dann halten die wir nicht mehr. Das hat aber jetzt nicht unbedingt etwas mit negativ zu tun. Sondern da geht es um das, dass sie sagen: Erstmal habe ich ja meinen Beruf gelernt, weil er mir Spaß macht. Gut jetzt hat die Firma zugemacht nach 20 Jahren. Da kann ich ja nichts dazu. Da habe ich mir das hier mal gesucht. Wir haben schon einen Lehrer gehabt hier bei uns. Die haben ein Jahr oder zwei hier als Lehrer geschafft, bis sie wieder eine Stelle hatten.“ (AN140, LOG1)

Eine „Sprungbrett“-Funktion schien die Arbeit eher in der „nicht-luftfahrtverbundenen“ Konstellation zu haben; sie diente als Übergangslösung, auf deren Basis der Weg zurück in eine Beschäftigung im gelernten Beruf erfolgen konnte oder sollte. Die Anstellung wurde als sicher und respektabel angesehen, weil sie bei einem bekannten Unternehmensnamen erfolgte und die Entgeltbedingungen fest niedergeschrieben waren.

Für beide Konstellationen galt jedoch, dass der Tätigkeit im Lager die Funktion eines Auffangbeckens für Beschäftigte zukam, die andernorts keine sozialversicherungspflichtige Beschäftigung mehr fanden. Die Anforderungen der Arbeitsplätze waren aus Managementsicht gering, Bewerberinnen und Bewerber bräuchten keine abgeschlossene Berufsausbildung und könnten auch ohne Qualifikation schnell in die gegebenen Aufgabenfelder eingearbeitet werden. Hier galten vor allem „Sekundärtugenden“ wie Pünktlichkeit sowie deutsche Sprachkenntnisse als Grundvoraussetzungen für die Ausübung der Tätigkeit im Lager. Insbesondere für die sowohl in den „luftfahrtverbundenen“ als auch in den „nicht-luftfahrtverbundenen“ Lagerhallen verbreitet tätigen Leiharbeiterinnen und Leiharbeiter dürfte die „Auffangbecken-Funktion“ eine Rolle gespielt haben. Aus Sicht des Managements jedenfalls handelte es sich in dieser Gruppe überwiegend um am Arbeitsmarkt ansonsten schwer vermittelbare Personen:

„Weil, das muss man ja auch sehen, die Menschen, die heute hierherkommen und neue Perspektiven suchen, die werden immer komplizierter und schwieriger. Weil die einfachen, die haben alle schon Arbeit. Also die, die übrig geblieben sind, muss man mal ganz krass so sagen, die suchen ja jetzt noch irgendwelche Chancen und die sind nicht einfach. Weil, die sind eben auch übriggeblieben, weil sie nicht einfach sind.“ (Unt078, LOG4)

Bei den „luftfahrtverbundenen“ Betrieben kam neben den genannten Grundvoraussetzungen der Beschäftigten als besondere Anforderung das Vorliegen einer Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP) hinzu. Alle Bereiche, die mit dem Flughafen in Verbindung stehen, unterliegen der Luftfahrtsicherheit und müssen den Anforderungen des Luftfahrtbundesamtes genügen. Unter anderem schreibt die ZÜP vor, dass ein polizeiliches Führungszeugnis der Beschäftigten bzgl. der vergangenen Jahre vorliegen muss, was als die entscheidende Anforderung für eine Einstellung galt, so ein Betriebsrat:

„Aber es ist halt eine Regelung und, ja, diese Mitarbeiter, die diese Auflagen erfüllen, die sehen das schon als Qualifikation an, so ein Stück weit. Ich habe eine ZÜP. Obwohl das erst mal gar nichts zur Sache tut, sondern das berechtigt nur den Mitarbeiter, im Prinzip hier zu arbeiten, aber das ist, ja, aufgrund der hohen Anzahl der gesuchten Arbeitnehmer, ist das schon ein Ausschlusskriterium, dass man sagt, ZÜP ja oder ZÜP nein, wie ein anderes Diplom oder ein Zeugnis, was man vorher vorgelegt hat, ist diese ZÜP jetzt.“ (AN089, LOG3)

Die Beschäftigungsverhältnisse in der Lagerlogistik sprachen damit in beiden betrachteten Konstellationen hauptsächlich Geringqualifizierte an; entsprechend war die Gruppe der un- oder angelernten Kräfte die größte unter den Beschäftigten. Geringqualifizierte, die etwa ihre Anstellung verloren und/oder den steigenden Qualifikationsanforderungen vieler Unternehmen nicht mehr gerecht werden konnten, fanden in der Logistik eine Beschäftigungsperspektive und konnten dem Schritt in die Grundsicherung entgehen. Aus Unternehmenssicht erwies sich die Ansiedlung von Logistikunternehmen damit als positiver Effekt der Flughafenstandortnähe, weil sie Arbeitsplätze auch für Geringqualifizierte schaffte:

„Also ich glaube einfach, eine ganz große Chance des Flughafens ist es, ein Arbeitsplatz oder eine Arbeitsstelle zu sein, auch für Menschen, die keine großen Bildungswege gegangen sind. Also, die werden da einfach gebraucht.“ (Unt078, LOG4)

Ansichts der grundsätzlich leichten Ersetzbarkeit der Arbeitskräfte und der vorhandenen Präferenz vieler Beschäftigter für andere Berufswege aufgrund der ursprünglich eingeschlagenen Berufslaufbahn (Logistik als „Sprungbrett“) stellt sich die Frage nach der Fluktuation. Für beide Konstellationen, vor allem aber für die „luftfahrtverbundenen“ Betriebe, war die Personalfluktuations ein Problem in der Personalbewirtschaftung. So seien zahlreiche andere potenzielle Arbeitsstätten von Logistikdienstleistungsunternehmen mit vergleichbaren Arbeitsplätzen in der Region angesiedelt, und die Möglichkeit, ein etwas höheres Einkommen zu erzielen oder auch einer Verkürzung von Fahrtzeiten zur Arbeit treibe die Wechselwilligen an, so der Betriebsrat von LOG3:

„Und wir erleben jetzt, dass Mitarbeiter wechseln wegen 50 Euro allein schon, ja? Oder weil sie einen kürzeren Fahrtweg haben von fünf bis zehn Minuten. Das ist schon ein Argument für die, dass sie sagen, ich suche mir was Neues, da bieten sich neue Chancen. Und aufgrund des Arbeitsmarktes, ja, gibt es da auch wenig Risiko für die Mitarbeiter. Das ist was man in den Gesprächen immer hört. Wenn das da nicht klappt, dann gehe ich halt woanders hin.“ (AN124, LOG3)

Ein wesentlicher Faktor für die Attraktivität eines Beschäftigungsverhältnisses war das Entgelt. Für beide Konstellationen galt, dass die geltenden Tarifverträge im Vergleich zu denen anderer ansässiger Wirtschaftszweige ein niedriges Entgeltniveau aufwiesen, womit ein Wechsel attraktiv sein konnte. Bei einer Vollzeitstelle lag das Einstiegsgehalt üblicherweise zwischen 2100 und 2300 € brutto (vgl. genauer

unten). Zu den dabei berücksichtigten Arbeitsbedingungen zählten auch Lage und Dauer der Arbeitszeiten, die im „luftfahrtverbundenen“ Lagergewerbe regulär auch Wochenendarbeit und flexible Stundenumfänge umfassten, um auf die Anforderungen des Flughafenbetriebs flexibel und umfassend reagieren zu können. Im „nicht-luftfahrtverbundenen“ Lagergewerbe war dagegen die Fünf-Tage-Woche die Regel, weil nicht im Rhythmus des Flughafenbetriebs gearbeitet wurde. Gemeinsam war der Lagerarbeit in beiden Konstellationen, dass die Beschäftigten in einem Zwei-Schicht-System arbeiteten und sie Nachtschichtarbeit auf freiwilliger Basis leisteten.

Mit den Arbeitsbedingungen und der monotonen und vergleichsweise anspruchslosen Arbeit gilt die Tätigkeit im Lagerbereich allgemein hin als wenig attraktiv unter Arbeitssuchenden, wie auch Vertreterinnen und Vertreter der Unternehmensseite in beiden Konstellationen bewusst war:

„Es war viele Jahre so, da hieß es wirklich so in den Ballungsräumen: Wenn ich halt nichts kriege, dann gehe ich kommissionieren. So nach dem Motto. Das lag auch daran, dass die Unternehmen diese Berufsgruppe vielleicht auch nicht attraktiv genug gemacht haben. Muss man dazu sagen.“ (Unt079, LOG1)

Aufgrund der insgesamt unattraktiven Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen in der Lagerwirtschaft einerseits und der niedrigen Arbeitslosigkeit in der Region andererseits, gestaltete sich die Rekrutierung von Arbeitskräften in beiden Fällen schwierig und wurde auch unter Zuhilfenahme von Zeitarbeitsfirmen gelöst. Ob der Personalmangel, der Saisonspitzenausgleich oder der wirtschaftliche Aspekt der eigentliche Grund für den Einsatz von Leiharbeitskräften war, war den Interviews nicht einheitlich zu entnehmen. Mitunter bildete die Arbeitnehmerüberlassung die Hauptquelle für die Rekrutierung neuer Beschäftigter: Um die Eignung der Arbeitskräfte im beruflichen Alltag zu beobachten und die geeigneten Beschäftigten nach einem unterschiedlichen Zeitraum in ein festes Beschäftigungsverhältnis zu übernehmen, setzten die Logistikunternehmen gezielt auf Zeitarbeitsfirmen. Ein Teil der betroffenen Personen gehe in reguläre Arbeitsverhältnisse über, wobei ein Betriebsratsmitglied bei einem konkreten Fall, bei dem rund 30 Leiharbeiter übernommen werden sollten, von einem „langen Kampf“ zu berichten wusste:

„Also, es war immer wieder ein langer Kampf, auch mit dem Arbeitgeber, weil er aufgrund der Rahmenbedingungen und der Konkurrenzfähigkeit eben diese Flexibilität, diese vermeintliche Flexibilität behalten will und, ja, ihn zu überzeugen, dass nur Mitarbeiter, die wirklich mit an Bord sind und sich hier wohl fühlen, auch den Job leisten, den wir brauchen Tag für Tag. Das war, war schwierig. Das waren insgesamt, ja, fast acht Jahre. Aber wir sind weitergekommen und arbeiten noch weiterhin daran.“ (AN124, LOG3)

Aufgrund der Notwendigkeit, Personal zu halten und anzuwerben, bemühte sich der überwiegende Teil der Betriebe darum, die Arbeitsplätze etwas attraktiver zu gestalten. In diesem Zusammenhang wurde auch davon berichtet, dass Bestrebungen um eine Automatisierung bestimmter Tätigkeiten aktuell vorangetrieben würden, um Arbeitsbelastungen zu reduzieren. Nach den Erfahrungen eines Betriebsrats habe die Automatisierung allerdings ambivalente Wirkungen für die Beschäftigten: Während sich die körperliche Belastung zwar mit der Automatisierung einerseits reduziere, vergrößere sich wegen der gestiegenen Wachstumserwartungen und Leistungsvorgaben zugleich aber der Leistungsdruck auf die Belegschaft:

„Die Getränke sind richtige Gewichte, also die körperliche Belastung ist schon hier wesentlich leichter [Anm.: mit der Automatisierung]. Das belegen auch Studien. Das sagen die Leute ja auch, wie wir es jetzt im kommerziellen Bereich gehabt haben. Aber hier ist natürlich auch mehr Leistungsdruck dahinter.“ (AN140, LOG1)

Die Frage nach beruflichen und betrieblichen Entwicklungsperspektiven wird von den Beschäftigten sowohl im „luftfahrtverbundenen“ als auch bei „nicht-luftfahrtverbundenen“ Logistikgewerbe kritisch

bewertet. Nur ausnahmsweise wurde von innerbetrieblichen Möglichkeiten des Aufstiegs, bei denen die Lagerarbeitskräfte mit der Zeit verantwortungsvollere Tätigkeiten anvertraut wurden, berichtet. Größere Unternehmen böten zudem zusätzliche Perspektiven durch einen internen Arbeitsmarkt:

„Wenn wir erweitern und so weiter, dann tun wir immer ausschreiben. Also intern Stellenausschreibung machen wir permanent ja. Das wird auch in Anspruch genommen.“ (AN140, LOG1)

In den Gesprächen wurde jedoch deutlich, dass für die Beschäftigten die größte Perspektive ihres (niedrig entlohnenden) Jobs darin lag, dass es sich um eine zukunftsichere Arbeitsstelle handelt:

„Wir haben dieses Geschäft seit 2001. Also, wir haben lange Laufzeiten [...] was nicht so üblich ist. Am Flughafen wechselt das ja, jedes Jahr gibt es im Prinzip eine neue Ausschreibung. Und, ja, wir haben ja die Erfahrung und wir haben auch das Vertrauen, also die hohe Anforderung vom Kunden, aber auf der anderen Seite auch das Vertrauen. Und wir bilden uns ein, dass wir recht zukunftsicher sind hier mit unserem Geschäft, mit dem großen Kunden, weltweit agierender Konzern, den wir haben.“ (AN124, LOG3).

Verdienststrukturen in der Lagerarbeit

Das Einkommen der Beschäftigten fiel in MainLog je nach Branche, Beruf und Qualifikation sehr unterschiedlich aus. Basierend auf den in dieser Fallstudie geführten Interviews waren lediglich Eindrücke zu gewinnen (für weitere Angaben für Neu-Isenburg vgl. vorigen Abschnitt oder Modulbericht 1 (GWS/SOFI, 2019)). Die folgenden Auswertungen konzentrieren sich auf die Beschäftigten im „luftfahrtverbundenen“ und im „nicht-luftfahrtverbundenen“ Lagergewerbe. Beschäftigten via Zeitarbeit mit nochmals anderen Verdiensten kamen in beiden Fällen vor und werden separat behandelt.

Die in den beiden Konstellationen zur Anwendung kommenden Tarifverträge standen im Vergleich zu anderen Branchen für niedrige Gehälter, und aufgrund der häufig geringen Qualifikation ergaben sich nur vereinzelt Aufstiegschancen in höhere Einkommensklassen. In beiden Fällen hatten die Gehälter im Vergleich zu anderen Branchen und Tätigkeitsfeldern, wie z. B. in der Industrie oder direkt im Flughafenbetrieb, ein geringeres Niveau.

Im „luftfahrtverbundenen“ Lagergewerbe wurden beim Thema Verdienst die Unzufriedenheiten auf Seiten der abhängig Beschäftigten schnell erkennbar. Nach dem geltenden Tarifvertrag „Postdienste, Speditionen und Logistik“ stand einem Lagerarbeiter in Lohngruppe 2 (Arbeiten, die ohne besondere Arbeitskenntnisse nach kurzer Einarbeitung ausgeführt werden) zum Zeitpunkt der Befragung (Sommer 2018) stündlich 12,66 € bzw. monatlich 2141 € brutto zu (Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft [ver.di] (2017b): 6) Damit liegt der Verdienst für diese Lager-Arbeitsplätze niedriger als im ansässigen „nicht-luftfahrtverbundenen“ Lagergewerbe, das dem Handel zuzuordnen ist. Das geringe Entgelt kann die Lebenshaltungskosten in der Region rund um das Industriegebiet nicht abdecken. Im Jahr vor der Erhebung wurde in einem der in MainLog ansässigen Unternehmen deswegen gestreikt: Die Verhandlungsparteien konnten sich zwar auf einen Tarifabschluss einigen, sodass ein Streik zum Zeitpunkt der Befragung bereits beigelegt war. Eine zentrale Forderung der Gewerkschaft – nämlich eine regionale Entgeltkomponente – konnte bei den Verhandlungen aber nicht durchgesetzt werden. Ein betroffener Angestellter schildert es folgendermaßen:

„Das ist alles, hängt alles mit dem Verdienst auch zusammen, dass man da einfach nicht zufrieden ist. Wir haben, wir haben für die Fläche gestreikt für den hessischen Tarifvertrag im Prinzip. Alle anderen Bemühungen oder Vorschläge des Betriebsrats, dass man hier eine Regelung trifft, die die Region berücksichtigt, die wurden abgelehnt vom Arbeitgeber.“ (AN124, LOG3)

Eine wichtige Rolle bei der Diskussion spielte die Verortung im Rhein-Main-Gebiet. Die hohen Lebenshaltungskosten im engeren Monitoring-Gebiet, ausgelöst durch die hohe Bevölkerungsdichte in den zentralen Lagen, führten – so die Botschaft der Interviews – dazu, dass bei vergleichbaren Löhnen nicht die gleichen Lebensverhältnisse erreicht werden könnten wie in anderen Regionen Deutschlands.

Nach der erstmaligen Eingruppierung der Lagerarbeiterinnen und Lagerarbeiter in eine Lohnklasse ergäben sich kaum noch Gehaltssprünge. Dadurch, dass es selten die Möglichkeiten für die Arbeiterinnen und Arbeiter gebe, sich weiterzuentwickeln, verharrten diese häufig in ihrer Position und müssen andere Strategien entwickeln, um ein ausreichendes Einkommen zu erzielen. Häufig wurden neben Überstunden beispielsweise Feiertags- oder Nachtzuschläge genannt:

(AN124): „Ja. Wir starten hier mit knapp 2100 Euro.“

I: „Als Einstiegs-“

(AN124): „Ja, als Anfangsgehalt. Und dann haben wir nach einem Jahr eine Steigerung von vier Prozent glaube ich im Lohn, knapp dreieinhalb. Und danach ist aber aus, dann gibt es keine Steigerung mehr, nur die tariflichen Erhöhungen, die es dann gibt.“

I: „Ach so. Die Inflationsanpassungen so?“

(AN124): „Quasi. Schön gesagt, ja.“ (Lachen)

(AN089): „Genau.“

(AN124): „Die Inflationsanpassungen. Ansonsten gibt es dann keine Möglichkeiten, mehr zu verdienen. Also, dann ist man angewiesen auf Sonderschichten am Wochenende, Rufbereitschaft. Auf Nachtschichten, sehr begehrt.“

(AN089): „Feiertagsarbeiten.“

(AN124): „Feiertagsarbeit. Also, wir haben einen sehr großen Andrang von Kollegen, die in die Nachtschicht wollen, alleine aufgrund der Zuschläge.“

I: „Klar.“

(AN124): „Die dann steuerfrei sind. Und die wissen, dass die Belastung viel höher ist und dass es gesundheitlich nicht gut ist, aber die sagen, ich kann es mir anders nicht leisten.“

Da das Einkommen aus der Lagertätigkeit allein – trotz Überstunden und Zuschlägen – nicht zur Deckung der Lebenshaltungskosten reichte, waren Befragte teilweise auf zusätzliches Einkommen der jeweiligen Partnerin bzw. des jeweiligen Partners angewiesen, teilweise übten die Lagerarbeiterinnen und -arbeiter noch Nebenberufe aus. Andere, so der Betriebsrat von LOG3, müssten ihr Gehalt mit Arbeitslosengeld II nach dem SGB II aufstocken, insbesondere wenn sie als Zeitarbeiterinnen oder Zeitarbeiter am Standort tätig seien:

„Zwei Jobs, drei Jobs. Wir haben aber auch die Fälle, regelmäßig, also es ist nicht so, dass es nur einmal vorkommt, dass Leute am Monatsende anrufen und einfach sagen: Ich komme nicht mehr auf die Arbeit, ich habe kein Geld für den Sprit oder für ein Ticket (...). Das gibt es schon. Oder, dass sie gezwungen sind, aufzustocken im Prinzip. Das haben wir auch, insbesondere bei der Zeitarbeit. Dass die dann trotz Mindestlohn Arbeitslosengeld II beziehen. Und das ist, das geht aus Sicht des Betriebsrats gar nicht! Dass man trotz Arbeit

arm ist, trotz Arbeit. Das ist so ein klassischer Gewerkschaftsspruch. Aber das gibt es doch. Und das ist falsch aus unserer Sicht.“ (AN089, LOG3)

In den Lagerhallen arbeiteten, wie erwähnt, viele bei Personaldienstleistungen bzw. Leiharbeitsfirmen beschäftigte Arbeiterinnen und Arbeiter, die einen nochmals geringeren Lohn erhielten als die direkt bei den Fallbetrieben angestellten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie bekamen in der Regel einen Lohn entsprechend der Tarifvertragsgemeinschaft der Personaldienstleistungen, der etwas oberhalb des gesetzlichen Mindestlohns liegt. Kein Geheimnis unter den Befragten in MainLog war jedoch, dass sich manche Personaldienstleistungsunternehmen am Markt nicht an die tarifvertraglichen Regelungen hielten und ihre Zeitarbeiterinnen und Zeitarbeiter schlechter entlohnten. Der Vertreter eines der befragten Fallstudienunternehmen aus dieser Branche forderte daher strengere Kontrollen:

„Und ich finde, da wird vom Staat zu wenig kontrolliert. Also ich würde mir wünschen, auch als Unternehmer, der in diesem Becken da praktisch tätig ist, (...) im Personaldienstleistungsbereich würde ich mir mehr Kontrollen wünschen. Weil wir arbeiten sehr ordentlich, total nach den Gesetzen, wir zahlen ordentliche Gehälter. Aber wir sind natürlich immer irgendwo dann benachteiligt.“ (Unt078, LOG4)

Im „nicht-luftfahrtverbunden“ Lagergewerbe richtete sich die Entlohnung demgegenüber nach dem Gehaltstarifvertrag/Lohntarifvertrag für Großhandel, Außenhandel, Verlage und Dienstleistungen des Landes Hessen. Laut der zuständigen Gewerkschaft ver.di stand einem Lagerarbeiter in Lohngruppe 2 (Arbeiten, die ohne besondere Arbeitskenntnisse nach kurzer Einarbeitung ausgeführt werden) zum Zeitpunkt der Befragung (Sommer 2018) stündlich 13,97 € zu. Monatlich ergab sich daraus ein Bruttolohn von 2.236 € bei einer Vollzeitstelle (vgl. ver.di 2017b). Im Vergleich zu den „luftfahrtverbundenen“ Betrieben lag damit eine leicht höhere Entlohnung vor. In Anbetracht des sonstigen Lohnniveaus, das andere Branchen in der Region böten, sei der Lohn nach Aussage eines Betriebsrats (der sich dabei die Position der Managementseite zu eigen machte) dennoch nur bedingt konkurrenzfähig:

„Und dann will ich [als beschäftigte Person] auch vernünftig Geld verdienen. Dann haben wir halt das Problem ... - das ist jetzt falsch ausgedrückt, aber da haben wir das Nachsehen. Da hat [Firmenname] ganz klar das Nachsehen. Das ist eine ganz klare Ansage. Also das haben wir jetzt sehr oft gehabt.“ (AN140, LOG1)

Jedoch war es den Beschäftigten in diesem Fall möglich, über betriebliche Regelungen zu Prämien und Sonderzahlungen das Grundgehalt aufzubessern. Nach einer gewissen Zeit und dem Sammeln von Erfahrung in der Lagerarbeit bestünde, so der Betriebsrat im betreffenden Fall, dann durchaus die Möglichkeit, „über die Leistung“ einen ausreichenden Verdienst – „gutes Geld“ – zu erzielen:

„Aber das kann man lernen, und mit jedem Gang kommt dann auch die Geschwindigkeit und über die Prämien. Also, es sind ja Leute, die machen gutes Geld über die Prämien. Über die Prämien kann man über die Leistung ja gutes Geld verdienen.“ (AN140, LOG1)

Die genannten Problemlagen betrafen die Beschäftigungsbedingungen in den beiden Konstellationen des „luftfahrtverbunden“ und „nicht-luftfahrtverbunden“ Lagergewerbes. In anderen Fallbetrieben der Fallstudie waren die Beschäftigten mitunter selbstständig tätig und die Bezahlung folglich erfolgsabhängig. Das Beispiel eines interviewten Speditionskaufmanns mit einem monatlichen Bruttoeinkommen von mehr als 5000 € zeigte, dass im Gewerbegebiet MainLog durchaus auch hochbezahlte Tätigkeiten ausgeübt wurden. Zumindest dieser individuelle Fall illustriert, dass es in der Logistikbranche auch ohne Studienabschluss möglich ist, in diese Entgeltklasse aufzusteigen. Bei diesen kaufmännischen Arbeitsplätzen war teilweise übertarifliche Bezahlungen üblich, da der Wettbewerb um qualifizierte Kräfte hoch sei und das Angebot eines tarifgebundenen Gehalts nicht konkurrenzfähig.

5.4.3 Einzugsbereich und Pendlerwege

Die RheinMain Region ist als großes Ballungszentrum in der Mitte Deutschlands geprägt von einer hohen Bevölkerungsdichte und knappem Wohnraum. Wer über günstigen Wohnraum verfügt, gibt ihn nicht auf, sondern pendelt zum Arbeitsort, und viele der in den Untersuchungsbetrieben Beschäftigten – überwiegend Geringqualifizierte mit niedrigem Einkommen – nahmen weitere Pendelstrecken in Kauf, wie auch das Management beobachtete:

„Also, ich würde jetzt mal sagen, gefühlt hat wahrscheinlich jeder eine halbe bis dreiviertel Stunde Anfahrt. Also, die wenigsten kommen hier wirklich aus Neu-Isenburg. Das ist einfach so. Viele, die am Flughafen arbeiten, ich sage jetzt bewusst am Flughafen, weil wir zählen uns trotzdem noch irgendwo zum Flughafen, arbeiten [richtig: wohnen] drumherum. Rüsselsheim ist immer so ein Klassiker, Mainz, Rüsselsheim, Frankfurt, Offenbach. Das sind eigentlich so die Gemeinden oder die Städte, wo die meisten unserer Mitarbeiter herkommen. Ja, ich würde jetzt 30 bis 45 Minuten sagen. Das ist, glaube ich, das ehrlichste, was ich sagen kann. Morgens und abends jeweils.“ (Unt015, LOG2)

Der Einzugsbereich des Gewerbegebiets erstreckt sich über das gesamte Rhein-Main-Gebiet, wobei ein Schwerpunkt der Wohnorte der Beschäftigten im südlichen Teil des Gebiets (Landkreis Offenbach und angrenzende Gemeinden) auszumachen war, von dem aus Neu-Isenburg verhältnismäßig gut zu erreichen ist. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter kamen teils aus den nahen Umlandgemeinden von Neu-Isenburg, teils aus größerer Entfernung, die bis nach Bayern reichen konnte. Die große Mehrheit pendelte demnach ins Gewerbegebiet und wohnte nicht in Neu-Isenburg. Viele Beschäftigten kamen aus den altindustriell geprägten und von Fluglärm betroffenen Kommunen des näheren Umlands, in einem Unternehmen war es „nur ein ganz geringer Teil, wo jetzt sagen wir mal, von weiter herkommt“ (AN140). Die Entscheidung für die Pendelwege und die Wahl des Verkehrsmittels hing oft eng zusammen mit der Arbeitsstätte, der Tätigkeit dort sowie der Infrastruktur und den Alternativen, die der Wohnungsmarkt bietet. Prinzipiell ermöglichte die gute Anbindung überhaupt erst das Pendeln zum Standort.

In den meisten Interviews zeigte sich ein gewisses Pendlermuster, in dem sich die Unterschiedlichkeiten der Arbeitsplätze der Befragten widerspiegeln. Diejenigen Beschäftigten, die leitende Positionen in den Büros einnehmen und zu den Hauptverkehrszeiten unterwegs waren, bevorzugten oftmals Wohnorte in Frankfurt oder im Norden der Stadt (und konnten sie sich finanziell eher leisten). Diese Orte kennzeichnen eine eher geringe Lärmbelastung. Durch die Gleitzeitmöglichkeiten und die eher kurzen Wege erschienen die Verzögerungen im Verkehr während der Rush-Hour noch erträglich.

Arbeitskräfte, die Pendelzeiten durch einen Umzug einsparen wollten, hatten dazu nur geringe Möglichkeiten. Das betraf sowohl die Lagerarbeiterinnen und Lagerarbeiter im „luftfahrtverbundenen“ als auch im „nicht-luftfahrtverbundenen“ Segment. Die Preise auf dem Wohnungsmarkt in der näheren Umgebung des Gewerbegebiets wurden als nicht erschwinglich für die Gehaltsklasse beschrieben. Mehrere Interviewpartnerinnen und -partner berichteten, dass das Wohnen in der Nähe nur dann möglich sei, wenn bereits ein langes Mietverhältnis bestehe oder Eigentum vorhanden sei. Eine Wohnung z. B. direkt in Neu-Isenburg zu mieten, sei nicht finanzierbar:

„Neu-Isenburg zum Beispiel hat eigentlich fast Frankfurter Mietpreis. Und das muss man einfach sagen, die Stadt Neu-Isenburg ist sogar am Straßenbahnnetz von Frankfurt und ist eigentlich, warum, weiß ich auch nicht so genau, sehr beliebt. Und deswegen ist es natürlich sicher mit, muss man ganz ehrlich sagen, mit durchschnittlichem Lagermitarbeitergehalt schwierig, hier in Neu-Isenburg eine Wohnung zu finden, also geht man dann schon noch weiter weg. Aber nun auch nicht so weit, dass man nun jetzt hier zwei Stunden fährt. Aber wir haben auch Mitarbeiter aus Bayern, Aschaffener Raum, ist ja schon Bayern, die also jeden Tag gekommen sind.“ (Unt014, LOG3)

Aufgrund von Standortverlagerungen aus dem Osten des Landkreises Offenbach nach MainLog kamen in den Fällen LOG2 und LOG3 langjährig Beschäftigte häufig auch aus Orten wie Rodgau und Dietzenbach. Auch insofern wurden Pfadabhängigkeiten deutlich: Im Fall dieses Unternehmens hatte die Standortverlagerung die Pendelwege der Beschäftigten verlängert, die im Unternehmen bleiben wollten, ohne den Wohnort zu verändern. Es habe aber auch Beschäftigte gegeben, die sich daraufhin Arbeit in größerer Nähe zum Wohnort suchten.

Dass die betroffenen Personen die langen Wege auf sich nehmen konnten, hing mit der Anbindung des Standorts an die Autobahnen A3 und A5 sowie ihren Arbeitszeiten in den Lagerhallen zusammen. Dadurch, dass viele Beschäftigte im Schichtsystem mit entsprechenden Arbeitszeiten arbeiteten, konnten sie die Staus auf den Autobahnen umgehen:

„Wenn ich jetzt zu Hauptverkehrszeiten her müsste, dann wäre das keine Option mehr, weil ich dann einfach zu lange da brauche. Aber während dem Schichtdienst geht es ja, mit den Verhältnissen, wenn man auf der Autobahn fährt.“ (AN089, LOG3)

Die Mehrheit der Beschäftigten kam mit dem eigenen Pkw zum Arbeitsplatz. Hoch war jedoch vor allem im größten Unternehmen auch der Anteil der ÖPNV-Nutzenden, wodurch auch Wohnorte wie Hanau für die Beschäftigten erreichbar waren. Nur eine Minderheit nutzte das Fahrrad für die Wegstrecke vom Wohnort zur Arbeit. Außerdem wurde von Beschäftigten berichtet, die Fahrgemeinschaften bildeten, um Kosten zu sparen, oder von Beschäftigten, die mit dem Bus für Pendlerinnen und Pendler kamen.

Ein Unternehmer benannte auch Beschäftigte aus Polen und Tschechien, die für die Arbeitsstelle im Gewerbegebiet nach Deutschland kämen. Den Interviews zufolge handelte es sich sowohl um Wochenendpendlerinnen und -pendler als auch um Personen, die ihren Lebensmittelpunkt komplett nach Deutschland verlagert hatten. Da der Arbeitsmarkt in den dortigen Ländern aber mittlerweile auch prosperiere, sei die Entwicklung zum Erliegen gekommen.

5.5 Zusammenfassung der Befunde

Auf Grundlage des in den sechs kurzen, explorativen Fallstudien gewonnenen Interviewmaterials können einige Schlussfolgerungen in Bezug auf die spezifischen Standortentscheidungen, die Wettbewerbsbedingungen und Personalstrategien sowie hinsichtlich der Art der Arbeits- und Beschäftigungsverhältnisse von Logistikunternehmen im Gewerbegebiet MainLog gezogen werden.

Die Standortbedingungen für die ansässigen Logistik- und Lagereibetriebe wurden allgemein als sehr gut beschrieben, wobei von Betrieben mit reinen Büroarbeitsplätzen oder die in anderen Dienstleistungsbranchen tätig waren, andere Standorte als attraktiver eingestuft wurden. Die Betriebe konnten in zwei Kategorien gruppiert werden. Die „luftfahrtverbundenen“ Betriebe waren aufgrund ihrer Geschäftstätigkeit in der Luftfracht eng mit dem Flughafenstandort verflochten und hatten sich aus diesem Grund für den Standort in Neu-Isenburg entschieden. Hier kam es oftmals zu Verlagerungen von Arbeitsplätzen. Die Standortentscheidung bei den „nicht-luftfahrtverbundenen“ Betrieben war auf andere Faktoren, wie die gute Anbindung an den Straßen-, vor allem Autobahnverkehr und die zentrale Lage in Deutschland, zurückzuführen.

Der Großteil der Betriebe des Samples blickte auf eine positive Geschäftsentwicklung zurück und erwartete – allemal in der kurzen Frist – auch für die Zukunft weiteres Wachstum. Nichtsdestotrotz wurde in der vorrangig vertretenen Branche „Verkehr und Lagerei“ auf das wettbewerbsintensive Umfeld verwiesen. Einzelne Arbeitsschritte wurden von unterschiedlichen Dienstleistern ausgeführt, was für eine

hohe Kleinteiligkeit der Prozesse und eine starke regionale Verzahnung der Betriebe untereinander spricht. Erkenntnisse aus den Modulberichten 1 und 2 (GWS/SOFI 2019, 2020) zur hohen Vernetzung der Logistik-Wirtschaft und zur wachsenden Beschäftigungsnachfrage ließen sich hiermit bestätigen.

Diskutiert man die in den Interviews mit Unternehmensvertreterinnen und -vertretern genannten Standortbedingungen (Vor-/Nachteile) des Gewerbegebiets MainLog bzw. der Stadt Neu-Isenburg im Kontext der Debatte um die „Airport City“, dann ergeben sich keine eindeutigen Schlussfolgerungen. Zweifellos ist die gewerbliche Ausrichtung in MainLog auf den Logistikbereich und dabei in starkem Maße auf die „luftfahrtverbundene“ Logistik und damit in Zusammenhang stehende unternehmensnahe Dienstleistungen ausgelegt: Für das Gros der dort angesiedelten Firmen war die Nähe zum Flughafen Frankfurt ein entscheidender, wenn auch nicht der einzige Grund für eine Ansiedlung im Gewerbegebiet. Für die „nicht-luftfahrtverbundenen“ Logistikbetriebe hingegen war die zentrale Lage in Deutschland mit der guten Anbindung an die Autobahnen das hervorstechendste Standortmerkmal. Insgesamt betrachtet waren es vornehmlich die Agglomerationseffekte des Rhein-Main-Gebiets, die die wirtschaftliche Attraktivität der Region ausmachten; die gute Anbindung auch über den Flughafen war dabei ein wichtiger, aber nicht alleinstehender Faktor.

Aufgrund der Wachstumserwartungen gingen die Fallbetriebe von einem weiteren Anstieg des Personalbedarfs aus, mit der Konsequenz relevanter Rekrutierungsprobleme, ungeachtet der Tatsache, dass es sich um gering qualifizierte, schlecht entlohnte und belastende (Stichwort: Schichtarbeit) „Jedermannsarbeit“ handelte. Der lokale Arbeitsmarkt stelle die erforderlichen Arbeitskräfte nicht in hinreichendem Maße zur Verfügung und die Fluktuation sei teilweise sehr hoch. Einzelne größere Betriebe reagierten darauf mit Investitionen in die Automatisierung körperlich besonders belastender Prozesse.

Aufgrund unterschiedlicher Geschäftstätigkeiten der sechs untersuchten Betriebe waren die jeweils dominierenden Arbeitsplätze (in den Lagerhallen, teils in Büros und im Gastgewerbe) im Hinblick auf Tätigkeiten und Verdienste unterschiedlich gestaltet. Bei den Lagerarbeiten in den Betrieben LOG1-LOG3 waren die Anforderungen niedrig und viele Ungelernte oder Fachfremde mit gebrochenen Berufslaufbahnen beschäftigt. Letztere nutzten die Arbeit häufig zur Überbrückung, bis eine adäquate Anstellung im einmal erlernten Beruf gefunden würde. Für manche Geringqualifizierte, insbesondere Leiharbeiter und Leiharbeiterinnen (etwa in LOG4) konnte die Arbeit Auffangbecken und der Gelegenheit für den Übergang in eine dauerhaftere Beschäftigung sein. Ergebnisse der Nacherhebung aus dem Modulbericht 2 (GWS/SOFI 2020), in dem der Begriff des Auffangbeckens zurückgewiesen wurde, erweitert die Fallstudie um diese Perspektive der Leiharbeitsbeschäftigung. Wahrgenommene Vorteile der Beschäftigung in der Lagerlogistik lagen in ihrer relativen Beschäftigungssicherheit, dennoch war die Fluktuation unter den Beschäftigten hoch. Das Ergebnis der Arbeitsstättenerhebung aus Modulbericht 2 (GWS/SOFI 2020) zu langen Betriebszugehörigkeiten konnte die Fallstudie somit nicht – oder nur in Teilen: etwa LOG3 – bestätigen.

Bei „luftfahrtverbundenen“ Tätigkeiten verschärfte sich die aus Managementsicht als schwierig beschriebene Rekrutierung von Personal dadurch, dass eine Zuverlässigkeitsüberprüfung vom Luftfahrtbundesamt vorliegen muss. Zudem leidet die Logistikbranche insgesamt darunter, dass das Gros der dort angebotenen Arbeitsplätze körperlich stark belastend, schlecht bezahlt und mit nur geringen beruflichen und betrieblichen Entwicklungsmöglichkeiten versehen ist. Mit dem Einsatz von Zeitarbeit wird versucht, dem Arbeitskräftemangel entgegenzuwirken und eine wirtschaftliche Flexibilität im Betrieb zu wahren.

In Anbetracht des lokalen Wohnungsmarktes wurden die Löhne von den Lagerarbeiterinnen und Lagerarbeitern als zu gering betrachtet. Der Tariflohn im „luftfahrtverbundenen“ Lagergewerbe sah bei einer Vollzeitstelle monatlich 2141€ Brutto vor, bei den „nicht-luftfahrtverbundenen“ Handelsunternehmen rund 100€ mehr. Beim Thema Verdienst wurden die Spannungen zwischen der Arbeitnehmer- und Arbeitgeberseite schnell erkennbar. Häufig mussten die Betroffenen durch Zusatzschichten oder Zweitjobs zusätzliche Einkommen erzielen, um die hohen Lebenshaltungskosten in der Region tragen zu können. Auch sogenannte Aufstocker-Fälle, d.h. Fälle, in denen Beschäftigte durch Bezug von Leistungen der Grundsicherung das Gehalt aufbessern müssen, kamen vor und betrafen insbesondere Beschäftigte in der Arbeitnehmerüberlassung. Viele in der Lagerlogistik Beschäftigte wohnten in weiterer Entfernung von MainLog in günstigeren Wohnlagen und nahmen entsprechend längere Pendelwege zur Arbeit auf sich (siehe zu Entscheidungskonstellationen bei der Wohnortwahl auch Fallstudie 3 in diesem Modulbericht). Die Verkehrssituation der umliegenden Autobahnen sei zwar angespannt, sodass sich viele Verzögerungen ergäben, doch konnten Beschäftigte in Schichtarbeit die Hauptverkehrszeiten meiden. Erkenntnisse aus dem Modulbericht 1 (GWS/SOFI 2019) zur hohen Pendelaffinität in der Branche „Verkehr und Lagerei“ bestätigen sich und finden auf qualitativer Grundlage eine zusätzliche Erklärung.

Mit ihnen führte das Evaluationsteam zwischen März und November 2018 problemzentrierte und leitfadengestützte Interviews (Witzel 2000), die mit einem Erzählimpuls (mit „Regieanweisung“; Rosenthal/Loch 2002: 7) eröffnet wurden und – abhängig von der Erzählbereitschaft der Befragten – mit größeren narrativen Anteilen einhergehen konnten (Schütze 1977). Ein Schwerpunkt der Interviews lag auf der Wohn- und Suchhistorie sowie den individuellen Entscheidungskriterien und -prozessen der zugezogenen Haushalte. Außerdem ging es um die Wahrnehmung und die Bewertung ihrer aktuellen Wohnsituation: Was schätzten Interviewpartnerinnen und -partner an ihrem unmittelbares Wohnumfeld und der Nachbarschaft, und wie bewerteten sie den Wohnort Mörfelden-Walldorf? So genau wie möglich wurden Alter und Geschlecht der Haushaltsmitglieder und sozio-ökonomische Daten zu Bildungsabschluss, Erwerbsstatus, Einkommen oder Gesundheit erhoben. Bei Familien mit Kindern galten weitere Fragen der Kinderbetreuung und dem Schulbesuch.

6 Fluglärm in alt und neu betroffenen Gebieten – ein Quartiersvergleich

6.1 Zu dieser Fallstudie

Intensität und Verteilung des Fluglärms in der Rhein-Main-Region haben sich mit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest am Flughafen Frankfurt im Jahr 2011 verändert. Die Kapazitätserweiterung und die veränderten An- und Abflugverfahren haben die Lärmbelastung in der Region insgesamt und in einzelnen Teilgebieten der Region erhöht. Zugleich brachte das Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr eine teilweise Entlastung. Auch der laufende Betrieb des Flughafens im seither bestehenden Bahnsystem kann immer wieder zu Belastungsänderungen führen, etwa durch geänderte Flugrouten. Im Zusammenhang mit Maßnahmen des aktiven Schallschutzes müssen die Verantwortlichen Argumente für eine Konzentration der Lärmbelastung auf möglichst wenige Gebiete und für eine gleichmäßigere Verteilung der Lärmbelastung abwägen.

In der Literatur, insbesondere in der von 2011 bis 2015 durchgeführten Lärmwirkungsstudie NORAH (Noise-Related Annoyance, Cognition and Health), wird als „change effect“ diskutiert, dass Lärmreaktionen der betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner bei Zunahme der Belastung stärker ausfallen, als nach Bestandsdaten zu erwarten sei. Unklar ist jedoch, wie lange ein solcher Effekt anhält und ob sich die Wahrnehmung des Fluglärms und der Grad der erlebten Belästigung in neu verlärmten Gebieten später an die der schon länger belasteten Gebiete angleichen. Expertinnen und Experten, die im Rahmen des qualitativen Projektmoduls befragt wurden, wiesen darauf hin, dass das Beschwerdeaufkommen bei neu belasteten Bewohnerinnen und Bewohnern besonders hoch ist und die Planungssicherheit von Wohnortentscheidungen wesentlich für das Lärmempfinden sei. Andere Expertinnen und Experten betonten, dass auch Gewöhnung und Anpassung die gesundheitlichen Risiken von Lärmbelastung und die Einschränkung der Lebensqualität nicht mindere.

Dem Auftrag für die Exploration eines Sozialmonitorings lag die Annahme zugrunde, dass sich die Sozialstruktur in verlärmten Gebieten durch Verdrängungseffekte des Fluglärms, also durch sozial selektive Wegzüge und nachfolgende Zuzüge von Gruppen mit geringen Wahlmöglichkeiten am Wohnungsmarkt negativ verändert. Ein gebietsbezogenes Monitoring kann nur die soziodemografischen Unterschiede zwischen Teilgebieten und die Veränderungen in Teilgebieten beobachten, die durch Zu- und Wegzüge zustande kommen. Erkenntnisse darüber, in welchem Umfang Flughafeneinflüsse Zu- und Wegzüge veranlassen, sind unsicher (Cischinsky u.a. 2008). Daraus folgt eine doppelte Einschränkung: Der Einfluss der Fluglärmbelastung auf kleinräumige Segregationsmuster lässt sich schwer von anderen Einflüssen abgrenzen und genau bestimmen. Und zugleich bleibt unbeobachtet, dass der Fluglärm nicht nur die Lebensqualität derer schmälert, die er aus einem Wohngebiet verdrängt, sondern auch die derer, die dort mangels Alternativen oder aufgrund ihrer Ortsbindung verbleiben.

Diese Fallstudie ging der Frage nach, wie Bewohnerinnen und Bewohner Fluglärm in ihrem Wohngebiet erleben und bewältigen. Die Interviews in einem 2011 neu belasteten und in einem schon lange belasteten Gebiet sollten zeigen, wie sich die Belastung auf ihre Wohn- und Lebensqualität auswirkte, ob eine Gewöhnung an Fluglärm überhaupt möglich war und ob sich der Grad der Belästigung und alltägliche Bewältigungsroutinen in beiden Quartieren Jahre nach der räumlichen Verlagerung der Fluglärmkontur noch unterschieden. Schließlich sollten sie klären, ob die Lärmbelastung die Befragten zu einer Neubewertung der einmal getroffenen Wohnortentscheidung veranlasste, ob sie sich mit dem Gedanken

an Wegzug trugen und was bisher für ihren Verbleib am Wohnort unter belastenden Bedingungen den Ausschlag gab.

Der nachfolgende Unterabschnitt 6.2 stellt die Vorgehensweise bei der Erhebung vor und diskutiert die verschiedenen Aspekte der Lärmbelästigung. Unter 6.3 werden die beiden Teilgebiete im Kontext der Mainzer Stadtentwicklung beschrieben. Aus den Interviews rekonstruiert Unterabschnitt 6.4 die Wohnortwahl der Befragten und Unterabschnitt 6.5 die erlebte Fluglärmbelästigung. Weitere Unterabschnitte beschreiben die Beeinträchtigung der Lebensqualität (6.6), Abwägungen zwischen Wegzug und Verbleib (0) und die daraus resultierenden Haltungen der Befragten zum Flughafen Frankfurt und zum Luftverkehr (6.8).

Die Forschungsfragen

- Wird der Fluglärm von den Bewohnerinnen und Bewohnern des bereits seit langem betroffenen und des neu betroffenen Quartiers unterschiedlich stark als Belästigung und als Beeinträchtigung von Lebensqualität wahrgenommen?
- Lassen sich sozialstrukturelle Merkmale des seit langem betroffenen Quartiers auf die Fluglärmbelastung zurückführen? Wie ist das Erleben der Bewohnerinnen und Bewohner, bei denen es keine Veränderung gegeben hat? Wer zieht in das Gebiet zu, wer zieht weg, wer bleibt? Aus welchen Motiven?
- Wie wurde die Veränderung des Sozialraums durch die Zunahme des Lärms von den Bewohnerinnen und Bewohnern des seit 2011 betroffenen Gebiets erlebt? Hat sich ihre Bewertung des Quartiers verändert?
- Welche sozialstrukturellen Merkmale des neu betroffenen Quartiers lassen sich auf die Fluglärmbelastung zurückführen? Wer zieht in das Gebiet zu, wer zieht weg, wer bleibt? Aus welchen Motiven? Welche Abwägungen beeinflussen Wegzugspläne oder Bleibeentscheidungen der Bewohnerinnen und Bewohner?

6.2 Zur Vorgehensweise

6.2.1 Gebietsauswahl

Um den gewählten Vergleichsansatz zu realisieren, mussten zwei Untersuchungsgebiete identifiziert werden, von denen eines schon vor dem Bau der Nordwestbahn von Fluglärm betroffen war, das andere jedoch erst seit 2011 eine Fluglärmbelastung aufwies.¹⁴ Nach Fläche und Bevölkerungszahlen sollten die beiden Auswahlgebiete möglichst vergleichbar sein. Die Sozialstruktur der einbezogenen Gebiete sollte ebenfalls ähnlich sein, musste aber nicht einen städtischen Durchschnitt oder den Durchschnitt aller Kommunen im Monitoring-Gebiet repräsentieren; im Gegenteil versprach es sogar mehr Erkenntnisse, wenn etwa einkommensstärkere Bevölkerungsgruppen in den einbezogenen Gebieten überrepräsentiert waren. Sozialräumliche Segregation geht nicht von der Armutsbevölkerung aus, und Wegzugs- oder Bleibeentscheidungen setzen Wahlmöglichkeiten voraus. Es wurde daher nach gewachsenen Gebieten gesucht, in denen die Arbeitslosenzahlen eher gering waren, und in denen nicht überwiegend Haushalte im Transferleistungsbezug lebten, so dass eine größere Chance bestand, Befragungspersonen zu gewinnen,

¹⁴ Gebiete mit einer sehr hohen Lärmbelastung von über 55 db(A) äquivalenten Dauerschalls wurden bei der Auswahl wegen der geringeren Vergleichbarkeit mit dem Rest des Monitoring-Gebietes nicht berücksichtigt.

die bei ihrer Wohnortwahl über einen gewissen materiellen Entscheidungsspielraum verfügten und Fluglärmbelastung nicht einfach mangels Alternativen hinnehmen mussten.

Um abbilden zu können, wie sich die Fluglärmbelastung mit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest im Oktober 2011 in der Region geändert hatte, wurden die vom UNH für 2010 und 2012 bereitgestellten Fluglärmkonturen (Isophone von L_{Aeq} Tag 50 dB(A) und mehr) mit den Verwaltungsgrenzen der 112 Städte und Gemeinden verschnitten, für die im Rahmen der Exploration statistische Daten aufbereitet wurden (sog. „engeres Monitoring-Gebiet“, vgl. SOFI/GWS 2020a, 3.2.1, zum geometrischen Verfahren vgl. ebd., Anhang). Für die 40 teilnehmenden Kommunen aus dem Forum Flughafen und Region konnten die Lärmpegel den für statistische Analysen abgegrenzten innerstädtischen Gebietseinheiten zugeordnet werden. Im Ergebnis verteilten sich die Flächen von 289 statistischen Gebietseinheiten¹⁵ für beide Vergleichsjahre anteilig auf die verschiedenen Fluglärmklassen: 50 dB(A) und mehr, 55 dB(A) und mehr und 60 dB(A). Auf dieser Grundlage ließen sich Gebiete unterscheiden, die durch die veränderten An- und Abflugrouten neu oder zusätzlich belastet bzw. entlastet worden waren.

Die als „neu betroffen“ definierten Gebiete waren 2010 noch frei von Fluglärm >50 dB(A), 2012 dagegen mit mindestens 80 Prozent ihrer Fläche belastet. Nur neun Teilgebiete erfüllten diese Bedingung, und alle vier, deren gesamte Fläche erst ab 2012 von Fluglärm betroffen war, gehörten zu Mainz.¹⁶ Es lag deshalb nahe, eines der Mainzer Gebiete für die Fallstudie zu wählen, zumal es auf diese Weise auch möglich war, den rheinland-pfälzischen Teil des Monitoring-Gebiets bei den vertiefenden Untersuchungen zu berücksichtigen. Eine vorläufige Wahl fiel auf den statistischen Bezirk Lorenz-Diehl-Straße in der Mainzer Oberstadt.

Als „alt betroffen“ kamen alle Gebiete in Betracht, die schon vor 2010 von Fluglärm von mehr als 50 dB(A) betroffen waren und 2012 nicht wesentlich entlastet wurden. Diese Voraussetzung traf auf eine größere Zahl von Teilgebieten zu. Auf Grundlage der Daten zog das Monitoring-Team zunächst einen alt betroffenen Ortsteil in Hanau für den Vergleich in Betracht. Die beiden Teilgebiete Grimmelshausenstraße oder Friedrichstraße liegen in fast identischer Entfernung zum Flughafen wie das Mainzer Gebiet und sind auch von der Größe gut vergleichbar. Bei ersten Begehungen Mitte Januar 2018 erwiesen sich die Gebiete jedoch als siedlungsstrukturell vom Mainzer Gebiet recht verschieden.

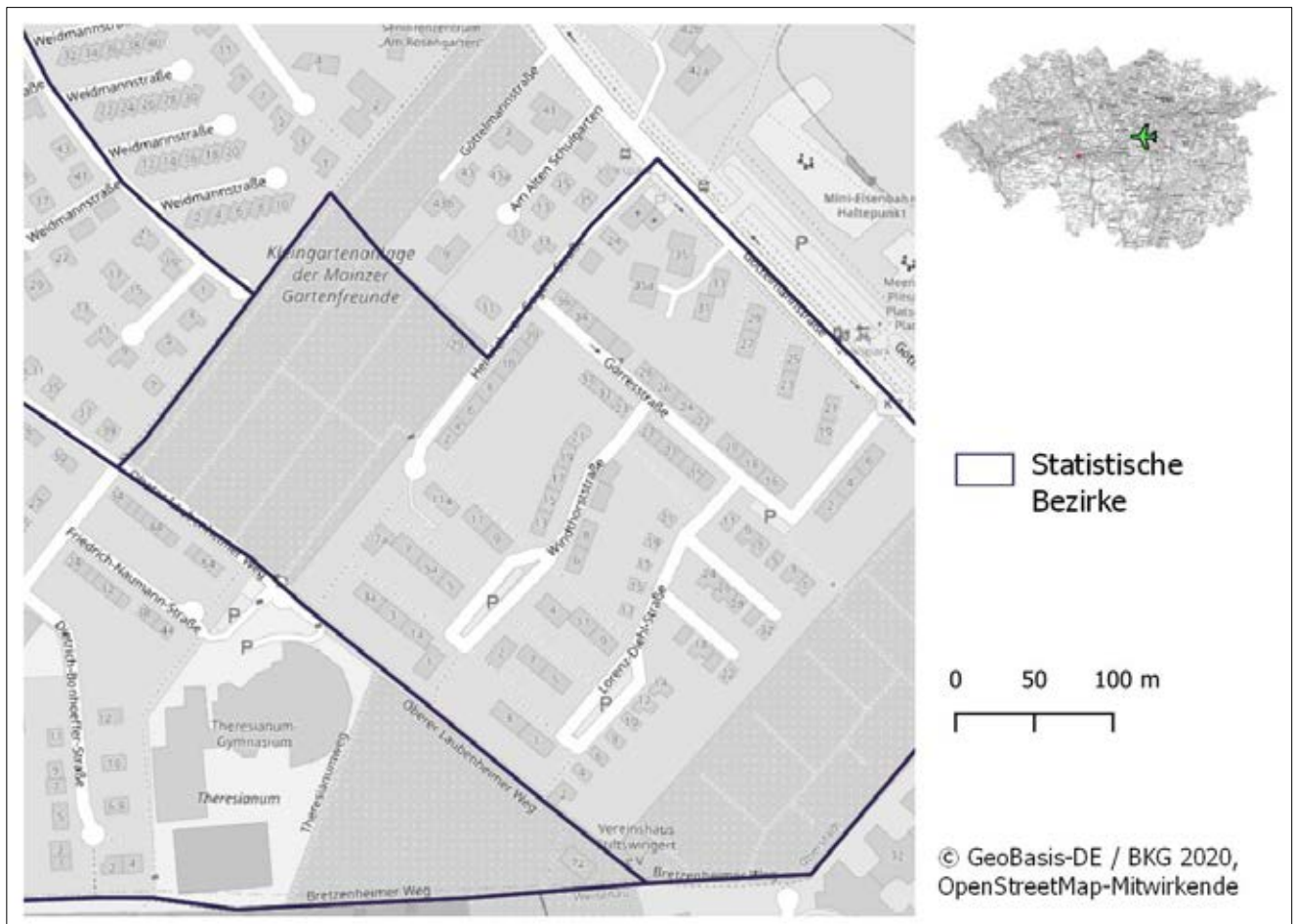
Beim Bezirk Lorenz-Diehl-Straße in Mainz handelt es sich um ein kleineres Wohngebiet, das nur durch die mehrspurige Göttelmannstraße vom Volkspark getrennt und ansonsten von Schrebergartensiedlungen umgeben ist. Das Quartier wird von der in den 1920er Jahren entstandenen und nach dem Krieg wiederaufgebauten genossenschaftliche Siedlung des Gemeinnützigen Ketteler Bauvereins eG Mainz geprägt. Zum Wohngebiet gehören außerdem einige höhergeschossige Blocks und ein Riegel von kleinen Einfamilien-Reihenhäusern aus den 1960er Jahren. Es gibt wenig Durchgangsverkehr und viel Baumbestand. Im Gegensatz hierzu weisen die beiden Hanauer Bezirke eine gemischtere Bebauung auf, zu der neben vielen älteren und unsanierten Wohnblocks aus den 1970er Jahren Altbaubestände aus der Gründerzeit, Gewerbeimmobilien, eine große Kunsthochschule, weitere Schulen, Durchgangstraßen und viel Straßenverkehr gehören. Der Bezirk Grimmelshausenstraße liegt zudem unterhalb eines Bahndamms, der als markante Grenze zwischen der Wohnbebauung und einem Teil des großen Gleisfeldes verläuft, das zum Hanauer Bahnhof gehört und auf dem sich mehrere Strecken kreuzen. Weil anzunehmen war, dass störender Lärm für die Bewohnerinnen und Bewohner dieses Gebiets nicht allein vom Flugverkehr

¹⁵ Die 938 Teilgebiete wurden für statistische Analysen weiter zu 289 Teilgebieten zusammengefasst (vgl. SOFI/GWS 2020a: 3.2.2).

¹⁶ Es handelte sich um die statistischen Gebiete Lorenz-Diehl-Straße, Hechtsheimer Straße und Martin-Luther-Straße in der Mainzer Oberstadt und das Gebiet Hohlstraße im Stadtteil Weisenau.

ausgehen würde, kam ein Vergleich mit dem von Durchgangsverkehr oder Bahnlärm weitgehend verschonten Mainzer Stadtteil nicht in Frage.

Abbildung 7: Statistisches Teilgebiet Lorenz-Diehl-Straße, Mainz



Quelle: SOFI/GWS 2020.

Gegen den Vergleich von Gebieten in Mainz und Hanau sprachen weitere Gründe: Zum einen konnten politische, soziale und ökonomische Unterschiede auf der Ebene der Kommunen das Ergebnis des kleinräumigen Gebietsvergleichs beeinflussen. Vor allem aber waren die Hanauer Gebiete und der Mainzer Bezirk abhängig von der Betriebsrichtungsverteilung am Flughafens Frankfurt unterschiedlich häufig Lärmbelastungen ausgesetzt. Während Hanau im sog. Westbetrieb überflogen wird (BR 25)¹⁷, sind die Mainzer Gebiete bei Ostbetrieb (BR 07)¹⁸ betroffen. In den Jahren 2015 bis 2017 war der Westbetrieb der Regelfall, und dass Hanau bei Landungen auf der Nordwestbahn zwei- bis dreimal häufiger als Mainz überflogen wurde¹⁹, würde sich als Unterschied mit großer Wahrscheinlichkeit auch in den Interviews mit Bewohnerinnen und Bewohnern niederschlagen.

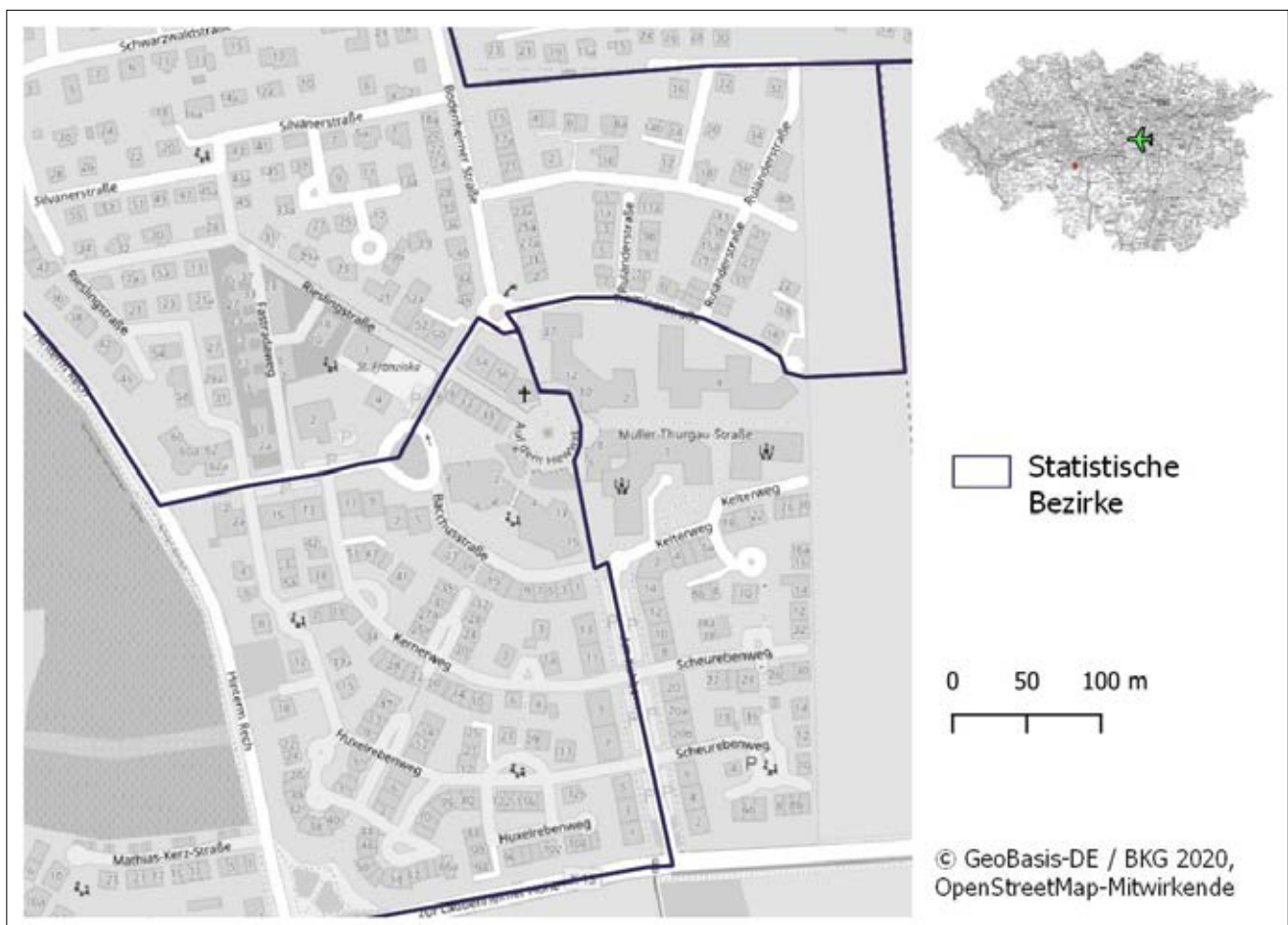
¹⁷ Betriebsrichtung 25 (West): Bei Wetterlagen mit Westwind wird gegen den Wind in Richtung Westen gestartet und gelandet.

¹⁸ Betriebsrichtung 07 (Ost): Bei Wind von Ost wird gegen den Wind von West nach Ost gestartet und gelandet.

¹⁹ Vgl. Hasselbeck 2019: 3 f. Gemessen in Zweistundenintervallen wurde im Ostbetrieb 2015 in 27,0 Prozent, 2016 in 30,9 Prozent und 2017 in 24,5 Prozent der Flugbetriebszeit gelandet und gestartet.

Es schien methodisch sinnvoller, den Vergleich auf zwei Teilgebiete der gleichen Kommune zu beschränken. Vertreterinnen und Vertreter des Mainzer Umweltamtes, mit denen im Januar 2018 ein Expertengespräch zu diesem Thema stattfand, bestätigten die Auswahl des statistischen Teilgebiets Lorenz-Diehl-Straße, da es direkt in der Einflugschneise der neuen Nordwestbahn liege. Als einen alt betroffenen Mainzer Stadtteil schlugen sie auf der Grundlage der kommunalen Lärmdaten einen Bereich in Hechtsheim vor. Das Gebiet an der Frankenhöhe, etwas oberhalb des Hechtsheimer Ortskerns gelegen, sei traditionell stark von Lärm betroffen, seit dem Bau der Landebahn Nordwest jedoch etwas entlastet. Dort hätten auch im Rahmen der Sozialmonitoring-Vorstudie Untersuchungen stattgefunden. Infrage kam das statistische Gebiet Huxelrebenweg, siedlungsstrukturell ähnlich wie das Gebiet Lorenz-Diehl-Straße: ebenfalls gemischt bebaut, jedoch etwas später, nämlich überwiegend in den 1980er Jahren entstanden. In der Nähe befinde sich derzeit eine der Lärmmessstation des UNH.

Abbildung 8: Statistisches Teilgebiet Huxelrebenweg, Mainz



Quelle: SOFI/GWS 2020

Eine Auswertung von Fluglärmbeschwerden auf Ebene der Postleitzahlen (PLZ), welche die Fraport AG als Hintergrundinformation zu Fallstudie 2 zur Verfügung gestellt hatte (Fraport AG 2018; s. Tabelle 3), plausibilisierte diesen Vorschlag. Tatsächlich kamen mit Abstand die meisten Mainzer Beschwerden im Jahr 2010 aus dem PLZ-Bereich, zu dem die Frankenhöhe in Hechtsheim gehört. Zwischen 2010 und 2012 wies die Zahl der Beschwerden in dem PLZ-Bezirk, in dem das Gebiet Lorenz-Diehl-Straße liegt, dann den höchsten Anstieg in Mainz auf. 2012 gab es in der Oberstadt fast dreimal so viel Beschwerdefälle wie in

Hechtsheim. 2017 erreichten Fraport aus den PLZ-Bezirken, in denen die beiden Quartiere liegen, ähnlich viele Beschwerden.

Tabelle 3: Anzahl Fluglärmbeschwerden und Zahl der Beschwerdeführer (in Klammern), 2010–2017, Stadt Mainz und PLZ-Bezirke 55129 und 55131

	2010	2012	2015	2017
Stadt Mainz, gesamt	6.097 (141)	86.442 (973)	29.983 (261)	18.546 (181)
PLZ-Bezirk 55129 (Bretzenheim, Ebertsheim, Hechtsheim)	2.456 (34)	13.747 (115)	3.061 (33)	4.776 (24)
PLZ-Bezirk 55131 (Altstadt, Neustadt, Oberstadt, Weisenau)	20 (13)	40.303 (318)	6.034 (71)	4.941 (47)

Quelle: Fraport AG, 2018.

6.2.2 Das Erhebungsprogramm

6.2.3 Begehungen des Gebiets

Strukturierte Sozialraumbegehungen gehören zum Standardrepertoire der explorativen Erkundung von Stadtteilen und Quartieren (Krisch 2009, Deinet/Krisch 2009, Riege/Schubert 2014). Entwickelt in der partizipativen Arbeit mit Jugendlichen ist der Ansatz vor allem in der sozialräumlich orientierten Praxisforschung gebräuchlich, welche u. a. die Beziehungen zwischen räumlichen Gegebenheiten und der Aneignung von Räumen durch unterschiedliche Gruppen verstehen, „subjektive Nutzungsaspekte des Sozialraums“ erheben (ebd.: 45) und Ansatzpunkte zur Verbesserung von Infrastruktur- und Versorgungsangeboten für die (kommunale) Steuerung und das Quartiersmanagement identifizieren will.

Angelehnt an diese Methode – geplant, wiederholt und dokumentiert – fanden in beiden Untersuchungsgebieten dreimal ab Januar 2018 z.Tl. mehrstündige Rundgänge zu unterschiedlichen Tageszeiten statt, die auch das weitere Umfeld einbezogen. Beobachtungen und kurze Zufallsbegegnungen mit Bewohnerinnen und Bewohnern dokumentierte das Evaluationsteam in Diktaten, mit Skizzen und Fotos unmittelbar vor Ort; und auf dieser Grundlage wurden im Nachgang Memos zu den Begehungen angefertigt. Anders als in Fallstudie 3, wo Begehungen auch dazu genutzt wurden, potenzielle Interviewpartnerinnen und -partner anzusprechen, dienten die Rundgänge in Mainz aber in erster Linie der Erkundung der Untersuchungsgebiete. Als die beiden Teilgebiete im November 2019 zum letzten Mal begangen wurden, suchte das Evaluationsteam außerdem Orte und Plätze auf, die Bewohnerinnen und Bewohner in den Interviews angesprochen hatten – z.B. den Volkspark oder das alte Hechtsheimer Ortszentrum.

6.2.4 Interviews mit Expertinnen und Experten

Hintergrundinformationen zu den beiden ausgewählten Gebieten, ihrer städtebaulichen und sozialen Struktur sowie zu ihrer Lärmbetroffenheit lieferte zu Beginn der Erhebungen das schon angesprochene Expertengespräch mit dem Umweltamt der Stadt Mainz. Den hier befragten Kommunalvertreterinnen

verdanken sich erste detaillierte Beschreibungen der beiden Teilgebiete, bei deren Auswahl sie behilflich waren. Im Nachgang erhielt das Monitoring-Team Tabellen mit den bei der Stadt verfügbaren soziodemografischen Informationen auf Teilgebietsebene.

Gute Kenntnisse des jeweiligen Stadtbezirks und Nähe zu den dort lebenden Bürgerinnen und Bürgern konnten bei den beiden ehrenamtlichen Ortsvorsteherinnen und Ortsvorstehern²⁰ vorausgesetzt werden. Die als Expertin befragte SPD-Politikerin aus der Oberstadt war seit 2009 im Amt, hatte also die Erweiterung des Flughafens in dieser Funktion miterlebt. Der ebenfalls befragte Hechtsheimer CDU-Politiker bekleidete das Amt seit 2014, war aber auch vorher schon im Ortsbeirat aktiv gewesen. Die Interviews konzentrierten sich auf die Entwicklung der Stadtteile bzw. der untersuchten Quartiere in dem Zeitraum, den die Interviewpersonen überblicken konnten. In den Interviews wurden die Anliegen der von ihnen vertretenen Bürgerinnen und Bürgern und ihre Einschätzung der Fluglärmbelastung in der Bevölkerung, zu Wegzügen oder anderen möglichen Segregationseffekten erfragt.

Im Bezirk Lorenz-Diehl-Straße verfügt ein Unternehmen – der Ketteler-Bauverein eG Mainz – seit den 1920er Jahren über einen großen Teil des Mietwohnungsbestandes. Zwei Mitarbeitende der Wohnungsverwaltung, die im Wohngebiet ein Büro unterhält, gaben in einem Expertengespräch Auskunft zum Unternehmen und seinen Liegenschaften, zu Mieterschaft und Bewohnerstruktur, zur Entwicklung der Siedlung, den Qualitäten des Wohngebietes und des Wohnumfeldes sowie zu möglichen (negativen) Veränderungen – Wegzügen, Fluktuation oder Leerständen – seit 2012.

In allen Interviews mit Expertinnen und Experten wurde ein möglicher „change effect“ mit der Frage angesprochen, wie Interviewpartnerinnen und -partner die oben (6.2.1) dargestellten Veränderungen beim Beschwerdeaufkommen zu Fluglärm erklären würden. Da ein Teil der Expertinnen und Experten selbst in dem Gebiet wohnte, zu dem sie befragt wurden, flossen in ihre Schilderungen auch eigene Erfahrungen mit ein.

6.2.5 Interviews mit Bewohnerinnen und Bewohnern

Nach einer auf das Online-Telefonbuch gestützten Recherche von Anschriften für alle Straßen und Hausnummern im Statistischen Bezirk Huxelrebenweg (6163, Abbildung 2) erhielten im April 2018 etwa 300 Haushalte, die in den einbezogenen Gebieten ermittelt werden konnten, einen personalisierten Brief mit der Bitte um Teilnahme an der Untersuchung. Daraufhin meldeten sich eine Reihe von Bewohnerinnen und Bewohnern schriftlich oder per Mail zurück – es war der Weg, über den in beiden Gebieten die meisten Interviews zustande kamen.

Da Haushalte ohne Telefonbucheintrag so nicht erreicht werden konnten und unter den Selbstmelderinnen und -meldern allerdings überwiegend ältere Menschen mit akademischen Abschlüssen waren, wurde der Versuch gemacht, das Sample über andere Zugangswege noch etwas zu erweitern. Kontaktpersonen in der Stadt Mainz – Mitarbeitende der Stadtverwaltung, des Jobcenters, sozialer Institutionen und Privatpersonen sowie die für die Teilgebiete zuständige Ortsvorsteherin in der Oberstadt und der Ortsvorsteher in Hechtsheim – wurden gewonnen, ggf. interessierte Bewohnerinnen und Bewohner auf die Untersuchung hinzuweisen. Aber weder dieser Weg noch Aushänge in allen Kitas und Schulen der Umgebung, mit denen die im Sample unterrepräsentierten jüngeren Haushalte erreicht

²⁰ Ortsvorsteherinnen und Ortsvorsteher nach § 76 Gemeindeordnung (GemO) gibt es in 15 Mainzer Stadtbezirken; sie werden direkt gewählt, sitzen den sog. Ortsbeiräten vor und vertreten ihren Bezirk gegenüber Rat und Verwaltung. Vgl. z.B. Erläuterungen auf der Website der Stadt Mainz: <https://www.mainz.de/verwaltung-und-politik/ortsbeiraete/ortsbeiraete.php>

werden sollten, hatten die gewünschte Resonanz. Auch die Personen, zu denen auf diesem Weg Kontakt hergestellt werden konnte, gehörten zur oben beschriebenen Gruppe.²¹

Diese Zusammensetzung des Samples schränkt einerseits die Verallgemeinerbarkeit der nachfolgend dargestellten Befunde ein, denn was für die Gruppe der nun Befragten galt, muss für Jüngere oder geringer Gebildete keineswegs auch gelten. Doch die Homogenität der Befragungsgruppe begünstigte andererseits die Bearbeitung der Fragestellung: Ein gebietsübergreifender Vergleich eines möglichen „change effect“ ließ sich mit den beiden sehr ähnlichen Teilsamples ausgesprochen gut realisieren.

Übersicht 3: Fallstudie 2 – Sample der befragten Bewohnerinnen und Bewohner: Lorenz-Diehl Straße

	Personen im Haushalt	Haushaltsstruktur	Erwerbstätigkeit	Art der Wohnung/ des Hauses	Miete / Eigentum	Zuzug	Anteil BR 07 im Monat des Interviews Tag/Nacht
HH202 Bew202a Bew202b	2	Paar (82, 82)	Berentet, er teilw. erwerbstätig	Freisteh. Einfamilienhaus	Eigentum	60er Jahre	77,9 %/ 75,3 %
HH203 Bew203	3	Paar (61, 57) mit einem Sohn (23)	beide erwerbstätig	Freisteh. Einfamilienhaus	Eigentum	1997	77,9 %/ 75,3 %
HH207 Bew207	1	Alleinlebende Frau (68)	berentet	Etagenwohnung	Miete	2010	77,9 %/ 75,3 %
HH211 Bew211	2	Geschwister (m, w) (56,53)	erwerbstätig	Reihenhaus	Eigentum	2000	57,8 % 61,6 %
HH212 Bew212a Bew212b	2	Paar (71, 69)	berentet	Etagenwohnung	Miete	1976	57,8 % 61,6 %
HH213 Bew213a Bew213b	3	Paar (53, 50) mit einer erwachsenen Tochter (18)	erwerbstätig	Reihen-eckhaus	Eigentum	2014	57,8 % 61,6 %
HH214 Bew214	1	Alleinlebende Frau (74)	erwerbstätig	Reihenhaus	Eigentum des Sohnes	2014	57,8 % 61,6 %

Quelle: Fallstatistik, SOFI 2018.

²¹ Es ergibt sich ein ähnliches Bild wie bei der Breitenerhebung im Rahmen des Wahrnehmungs-Monitoring von Lärmpausen am Frankfurter Flughafen (Götz u. a. 2016): Von den für diese Untersuchung befragten 1.533 Personen waren mehr als 80 Prozent über 50 Jahre alt, und das Durchschnittsalter der Befragten lag bei 62,6 Jahren (ebd.: 35). Die Altersverteilung kam bei der computergestützten Telefonbefragung (CATI) vermutlich dadurch zustande, dass mehr Ältere bei einem Anrufversuch zu Hause erreicht werden konnten und/oder dass Ältere eher bereit waren, ein Interview zu führen. Auch für die Fallstudie kann angenommen werden, dass zumindest die bereits berenteten Befragungspersonen mehr Zeit für ein Interview hatten als Jüngere.

In beiden Untersuchungsgebieten waren jeweils sieben Haushalte in die Fallstudie einbezogen, in denen insgesamt 28 Erwachsene, darunter drei volljährige Kinder, und keine Minderjährigen lebten. An den 14 Interviews waren 18 Personen beteiligt. In beiden Gebieten meldeten sich je fünf Hauseigentümerinnen und -eigentümer. In der Lorenz-Diehl-Straße wurden zwei Mieterhaushalte befragt, an der Frankenhöhe einer. Zwei der in der Lorenz-Diehl-Straße befragten Haushalte waren erst nach Eröffnung der Landebahn Nordwest, nämlich 2014, zugezogen, einer davon allerdings aus der unmittelbaren Nachbarschaft, ein weiterer Haushalt aus einem anderen Mainzer Stadtteil. Mit dem siebten Fall an der Frankenhöhe konnte ein zurückliegender Wegzug einbezogen werden: Am Huxelrebenweg behielt der interviewte Selbstständige nur sein Büro, nachdem die Familie wegen der Fluglärmbelastung von dort in einen anderen Mainzer Stadtteil gezogen war. Die Haushalte werden nachfolgend mit den Kürzeln HH201 bis HH214 bezeichnet. Die Interviewpersonen im Haushalt erhielten entsprechend die Kürzel Bew201 bis Bew214. Nahmen mehrere Haushaltsangehörige an einem Interview teil, enthält die Kennung einen nachgestellten Kleinbuchstaben „a“ oder „b“.

Übersicht 4: Fallstudie 2 – Sample der befragten Bewohnerinnen und Bewohner: Frankenhöhe

	Personen im Haushalt	Haushalts- struktur	Erwerbs- tätigkeit	Art der Wohnung/ des Hauses	Miete / Eigentum	Zuzug	Anteil BR 07 im Monat des Interviews Tag/Nacht
HH201 Bew201	2	Paar (59, 55)	beide erwerbstätig	Reihen- mittelhaus	Eigentum	1995	77,9 %/ 75,3 %
HH204 Bew204	2	Paar (59, 57)	Mann berentet, tlw. erwerbstätig, Frau erwerbstätig	Reihen- mittelhaus	Eigentum	1986	77,9 %/ 75,3 %
HH205 Bew205	3	Paar (68/60) mit einer erwachsenen Tochter (19)	erwerbstätig	Büro (bis 2011: Freisteh. Einfamilienhaus)	Miete	ca.1993 Wegzug: 2011	77,9 %/ 75,3 %
HH206 Bew206a Bew206b	2	Paar (62/59)	erwerbstätig	Reihen- eckhaus	Eigentum	1987/2003	77,9 %/ 75,3 %
HH208 Bew208	1	Alleinlebende Frau (73)	berentet	Etagen- wohnung	Miete	1989	77,9 %/ 75,3 %
HH209 Bew209	2	Paar (63/63)	erwerbstätig	Mehrfamilienhaus	Eigentum	1985	49,7 %/ 46,7 %
HH210 Bew210	2	Paar (73/59)	Mann berentet, Frau erwerbstätig	Freisteh. Einfamilienhaus	Eigentum	1987	47,3 %/ 52,2 %

Quelle: Fallstatistik, SOFI 2018.

Mit den einbezogenen Bewohnerinnen und Bewohnern in den beiden Untersuchungsgebieten führte das Evaluationsteam zwischen Mai und Oktober 2018 problemzentrierte und leitfadengestützte Interviews (Witzel 2000), die nach der Vorstellung mit einem stimulierenden Erzählimpuls zur Wohnhistorie eröffnet wurden. In den meisten Interviews löste diese Eröffnungsfrage wie gewünscht eine längere Narration (Schütze 1977) aus, die bei den älteren Befragten biografisch z. Tl. weit zurückreichte – in die Zeit der Ausbildung oder der Familiengründung. Nachfragen galten der heutigen Wohnsituation, dem Stadtteil, dem Wohnumfeld und nachbarschaftlichen Beziehungen. Ein Schwerpunkt der Gespräche lag auf dem individuellen Fluglärmleben und Coping-Strategien (vgl. unten: 6.2.6). Vor allem in der Oberstadt wurde die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest angesprochen: Was veränderte sich für die befragten Haushalte durch die Zunahme des Fluglärms? Führte die Veränderung zu Wegzugsüberlegungen oder Bleibeentscheidungen? Daten zu Alter und Geschlecht der Haushaltsangehörigen, zu Staatsangehörigkeit, schulischen und beruflichen Qualifikationen, Einkommen (in 500er-Schritten), in Wohnfläche und Wohnkosten wurden zum Schluss des Interviews erfasst.

Mithilfe der Statistik zur Betriebsrichtung am Frankfurter Flughafen, die das Umweltamt Rheinland-Pfalz führt, gewann das Monitoring-Team eine grobe Einschätzung zur Lärmbelastung zum Zeitpunkt des Interviews und in den Tagen zuvor. Diese Kontextinformation floss in die Auswertung der Interviews ein, spielte aber wegen der besonderen Großwetterlage im Sommer 2018 für die Interpretation eine geringere Rolle als ursprünglich erwartet (vgl. unten: 6.6).²²

Der „change effect“ war in der Fallstudie lediglich aus der Retrospektive nachzuvollziehen. Die interviewten Menschen gaben Auskunft zu ihrer gegenwärtigen Situation, wurden aber außerdem aufgefordert, sich an die Zeit vor, während und nach der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest zu erinnern. Das Datenmaterial bestand aus autobiografischen Kleinst Erzählungen im Sinne von „small stories“ (Bamberg 2005). Als „konversationelle, flüchtige und kurze Erzählepisoden im Rahmen größerer kommunikativer Einheiten“ (Lucius-Hoehne 2010: 153) führten diese Passagen die „Vergangenheit“ der Gesprächspersonen „auf eine Weise“ in die Interaktion mit den Interviewenden ein, die ihren gegenwärtigen „situativen Bedürfnissen“ entsprach (ebd. 160) – transformiert also und eingebettet in einen „biographischen Orientierungsrahmen“ (Schulze: 421), versehen mit Botschaften, trügerisch, jedoch subjektiv war. Gegenstand der Analyse waren die Interpretationen, Wahrnehmungen und Deutungen der Befragten.

6.2.6 Fluglärm: Von der Belastung zur Belästigung

Wie der Fluglärm die Städte und Gemeinden im Rhein-Main-Gebiet belastet, wurde für die quantitativ-statistischen Gebietsbeschreibungen und Analysen in den Modulberichten 3–4 (SOFI/GWS 2020a) und 5 (SOFI/GWS 2020b) auf der Grundlage einer eigens für diese Exploration bereitgestellten Fluglärmkontur für das Jahr 2016 ermittelt. Die Datengrundlage unterscheidet sich in zweierlei Hinsicht von den Fluglärmkonturen, die im Frankfurter Fluglärmmonitoring zum Erhebungszeitpunkt standardmäßig verwendet wurden: sie berücksichtigt Pegel äquivalenten Dauerschalls ab 45 dB(A) für den Tag und sie

²² Monatsübersichten mit der Betriebsrichtungsverteilung veröffentlicht die Fraport AG auf ihrer Website: <https://sslapps.fraport.de/laerschutz/public>; die hier gemeldeten Werte für die Monate Mai, Juni, Juli und Oktober wurden in die Übersichten 1 und 2 übernommen. Das Landesumweltamt Rheinland-Pfalz wertet außerdem Messdaten an den Messstationen „Mainz-Universitätsmedizin“, „Mainz-Weisenau“ und „Mainz-Laubenheim“ aus. Für 2018 sind daher taggenaue Statistiken zur Betriebsrichtungsverteilung für die Monate verfügbar, in denen die meisten Interviews geführt wurden. Vgl. Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz 2018, 2018a, 2018b, 2018c, 018d, 2018e.

beruht auf realen Flugbewegungen nach Radardaten (Flugspuren) und nicht auf Flugplänen.²³ Für die einbezogenen Gebiete, so auch für die Stadt Mainz, ergeben sich in Schritten von 1 dB(A) für jeden Fluglärmpegel Flächenanteile und die Anteile der dort jeweils belasteten Wohnbevölkerung.

Mittels einer Expositions-Wirkungs-Beziehung für Fluglärm, die im Rahmen der Lärmbelastungsstudie NORAH (Noise-Related Annoyance, Cognition and Health) 2013 durch eine Repräsentativbefragung in der Flughafenregion Frankfurt-Rhein-Main ermittelt wurde²⁴, lässt sich anschließend für jedes Teilgebiet der Anteil der Bevölkerung schätzen, der bei dieser Belastung den Fluglärm als hoch belästigend erleben dürfte.

Die Ergebnisse dieser Berechnungen werden unten (vgl. 7.3) für die Stadt Mainz und für die ausgewählten Teilgebiete dargestellt.

Nach dem NORAH-Rahmenmodell der Verkehrslärmwirkung tragen „akustische und nicht-akustische Einflüsse“ zu einem „Störungs- und Belästigungserleben“ und zum Bemühen um „Lärmbewältigung“ bei (Schreckenbergs u. a. 2015: 31 f.). Das verwendete Modell berücksichtigt eine Reihe von vermittelnden Größen, die den Zusammenhang zwischen der akustischen Belastung durch Fluglärm am Wohnort und der subjektiv bewerteten Belästigung beeinflussen („moderieren“).

Die Fallstudien 2 und 3 dieses Berichts sollen das Fluglärmserleben und den Grad der daraus resultierenden Belästigung für die Studiengebiete aus relativ offenen Erzählungen der befragten Bewohnerinnen und Bewohner rekonstruieren. Das Interviewmaterial wurde offen codiert, aber nicht voraussetzungslos: Bereits die Gesprächsleitfäden waren in Auseinandersetzung mit dem aus den quantitativen Projektmodulen bekannten NORAH-Modell und mit zwei qualitativen Studien zur Fluglärmbelastung (Flitner 2007 und Götz u. a. 2016) entwickelt worden. Im Folgenden werden einige wesentliche textanalytische Kategorien eingeführt und zu den Modellüberlegungen aus NORAH und zu den beiden qualitativen Vorgängerstudien in Beziehung gesetzt. Der Schwerpunkt liegt dabei auf einer qualitativen Erfassung der kontext- und personenbezogenen, nicht-akustischen Einflussfaktoren, da „mit der üblichen Darstellung von Expositions-Wirkungs-Beziehungen bezogen auf Mittelungs- und Beurteilungspegel nur ein Teil, üblicherweise bis zu 20 % (...), maximal bis zu einem Drittel (...) der Varianz der Lärmbelastigung erklärt wird“ (Schreckenbergs u. a. 2015: 27).

Die mit den quantitativen Fluglärmindikatoren des Modulberichts 3–4 dargestellte Fluglärmexposition führt zu individuell und nach Fallstudiengebieten unterschiedlichen Lärmwahrnehmungen. Die Befragten werden in ihrer Lebensführung mehr oder weniger gestört, bezeichnen sich als mehr oder weniger belästigt und sie bewältigen den Lärm, dem sie ausgesetzt sind, besser oder schlechter. (Störung, Belästigung und Bewältigung stehen als zu erklärende Outcomes auch im Zentrum des NORAH-Rahmenmodells; vgl. ebd.: 32.)

Die Gesprächsführung gab den Befragten viel Raum, ihre Belästigung durch Fluglärm zu beschreiben, mit der Belästigung durch andere Lärmquellen zu vergleichen und Auswirkungen auf ihren Alltag zu

²³ Die Kontur errechnete der Auftraggeber der Untersuchung, das Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH), nach dem auch für die vorausgegangene Lärmbelastungsstudie NORAH verwendeten Verfahren aus Radardaten für Flugbewegungen. Die beauftragten Institute GWS und SOFI verschnitten in einem geometrischen Verfahren die Isophone äquivalenten Dauerschalls von 45 dB(A) und mehr in Abständen von je 1 dB(A) mit den administrativen Gebietseinheiten der Region und deren Bevölkerung. (Zur Datengrundlage und zum Verfahren: SOFI/GWS 2020a: Anhang III.)

²⁴ Im NORAH-Studienmodul 1 (Belästigung und Lebensqualität), wurden in den Jahren 2011, 2012 und 2013 innerhalb einer 40-dB-Fluglärmkontur um den Flughafen Frankfurt insgesamt 22.000 Personen zu deren subjektiver Lärmbelästigung befragt, weitere 22.200 im Umfeld der Vergleichsflughäfen. Als hoch belästigt wurden – wie im Frankfurter Fluglärmindex – Personen gewertet, die sich selbst nach der 5-stufigen ICBEN-Skala als stark (4) und äußerst stark (5) belästigt bezeichneten (Schreckenbergs u. a. 2015: 113 ff., 278 ff.).

benennen. Für die Textanalyse erwiesen sich die Konzepte der „Klanglandschaften“ und der „Lärmsituationen“ (nach Flitner 2007) als hilfreich.

Klanglandschaften oder Schallumwelten der Befragten („soundscapes“, Schafer 1971; 1988, nach Flitner 2007 19 ff.) bestehen teils aus Grundtonlauten („keynotes“), teils aus Signal- und Orientierungslauten („signals“, „soundmarks“). Grundtonlaute werden „von einer bestimmten Gesellschaft dauernd oder oft gehört (...), so dass sie einen Hintergrund bilden, vor dem andere Laute vernommen werden“ (ebd. 22). Signallaute dagegen sind „bestimmbare und begrenzte Einzellaute“ (ebd.: 22 f.). Beschreibungen des Fluglärms unterscheiden sich danach, ob dieser für die Betroffenen in den Hintergrund tritt oder als – in der Regel störendes – Einzelereignis „im Vordergrund der Aufmerksamkeit“ bleibt (ebd.: 23).

Wird der Fluglärm als „Hintergrundgeräusch“ beschrieben, wie von der Mehrheit der Befragten in Fallstudie 3, so weist dies auf Gewöhnung hin – Flitner spricht von „subjektiver Unempfindlichkeit“ (ebd.: 83). Der Alltagsbegriff „Gewöhnung“ findet sich in fast allen Gesprächen, jedoch mit gegensätzlicher Botschaft: In Fallstudie 2 erklären die meisten Befragten, an Fluglärm könne man sich nicht gewöhnen, in Fallstudie 3 beschreiben sich die meisten Befragten als gewöhnt. Im NORAH-Rahmenmodell stellt Gewöhnung einen Sonderfall der Lärmbewältigung dar, der nicht weiter erklärt wird, in NORAH-Modul 3 („Schlafstudie“) wird sie als subjektiver, psychologischer Parameter skaliert abgefragt (von 1 = „nicht gewöhnt“ bis 5 = „sehr gewöhnt“; Müller u.a. 2015a: 52, 87).

Auch Hinweise auf subjektive Entlastung durch Umdeutung stehen in Zusammenhang mit dem Versuch, sich an die Lärmbelastung zu gewöhnen. Eine solche Entlastungsstrategie bezeichnen Götz u.a. (2016: 4, 8 f.) in ihrem „Wahrnehmungsmonitoring“ als „Relativierung“ des Fluglärms: Befragte weisen auf andere Lärmquellen hin, die als störender empfunden werden, oder verweisen auf Orte, an denen der Fluglärm lauter sein soll. Allerdings verlangt die Verwendung dieser Kategorie eine kontextabhängige, interpretative Leistung: Steht im Gespräch die entlastende Umdeutung im Vordergrund oder wird tatsächlich anderer Lärm störender wahrgenommen?

„Lärmbewältigung“ fasst im NORAH-Modell zwei Reaktionsweisen zusammen: „kognitive Umbewertungen“ und „instrumentelle Verhaltensmaßnahmen“ (Finke u.a. 1980, nach Schreckenberg u.a. 2015: 28). Beide Reaktionsweisen sind jedoch nicht gleichwertig und werden von den Befragten auch in ihren Lärmbeschreibungen unterschieden. Subjektive Gewöhnung und Entlastung durch Umdeutungen können die von Lärm Betroffenen zwar vor durch Ärger bedingtem sekundärem Stress bewahren, nicht jedoch vor den unabhängig von ihrer subjektiven Wahrnehmung verlaufenden physiologischen Stressreaktionen (hierzu: Schmidt u.a. 2014; Exp009).

Der von Flitner (2007: 75, 87) eingeführte Begriff der Lärmsituation bezeichnet den Gegenpol zur Gewöhnung an ein Hintergrundgeräusch. Er charakterisiert Fluglärm als räumlich und zeitlich „situierendes“, störendes Einzelereignis: Fluglärm „bricht in bestimmte (...) Raum-Zeit-Situationen ein“, etwa in Aufenthalte im Garten, in Alltagskommunikation auf der Terrasse oder in bestimmte Abschnitte des Tages oder der Nacht. Die Zahl der beschriebenen Situationen, bei denen der Fluglärm stört (die NORAH-Studie spricht von „lärmbedingten Aktivitätsstörungen“, etwa bei der Kommunikation, vgl. Schreckenberg u.a. 2015: 59 ff.), gibt daher einen wichtigen Hinweis auf hohe Belästigung. Besonders stark sind die Belästigung und der Verlust an Lebensqualität, wenn die Nachtruhe und der Schlaf gestört werden und wenn Fluglärmereignisse Gefahr signalisieren und als bedrohlich erlebt werden (Flitner 2007: 148 ff.), etwa bei direktem Überflug.

Abweichend vom Begriffsgebrauch in der NORAH-Studie bleibt der Begriff der „Lärmbewältigung“ (oder des „Copings“) in den beiden Fallstudien den Maßnahmen vorbehalten, mit denen die Befragten versuchen,

den Fluglärm an ihrem Wohnstandort durch aktives Handeln erträglich zu machen. Das Spektrum der Beschreibungen reicht von baulichen Vorkehrungen des passiven Schallschutzes bis zu alltäglichen Routinen (Öffnen und Schließen der Fenster zu bestimmten Zeiten). Auch das politische Engagement gegen den Fluglärm kann eine Coping-Strategie sein, dabei steht allerdings nicht die subjektive Entlastung im Vordergrund, sondern die demokratische Partizipation an Lärmpolitik mit dem Ziel, die Lärmimmission an der Quelle zu begrenzen.

Machen weder eine Entlastung durch Umdeutung noch ein aktives Coping die Fluglärmbelastung subjektiv erträglich, kann dies zur Entscheidung führen, aus einer belasteten Wohngegend wegzuziehen.

Wichtige moderierende Einflussgrößen, die wesentlich zur Erklärung der Unterschiede in den Reaktionsweisen beitragen (Schreckenberg 2015: 30 f.), sind in beiden Fallstudien

- die Qualität des passiven Schallschutzes,
- die Dauer der Lärmexposition (Wohndauer, zu Hause verbrachte Tageszeiten),
- die Einstellung zum Luftverkehr,
- das Vertrauen in das „Lärmmanagement“ der politisch Verantwortlichen und die wahrgenommene Verfahrensgerechtigkeit bei der Verteilung der Belastungen
- sowie Erwartungen zur künftigen Lärmentwicklung.

Lärm, der nach Einschätzung der Betroffenen nicht notwendig (Flitner 2007: 162 ff.) und vermeidbar ist, wird als besonders belastend empfunden.

Bereits 2000 hatten sich in einem Literaturbericht empirische Anhaltspunkte dafür gefunden, dass sich unter konstanten Belastungsbedingungen ermittelte Dosis-Wirkungs-Beziehungen wenig dazu eignen, den Belästigungseffekt stufenförmiger oder sprunghafter Veränderung der Geräuschbelastung vorherzusagen. In einer Reihe von Untersuchungen zeigen sich „nicht nur keine Anzeichen für Gewöhnung an die geänderte Belastung bzw. Adaptation (...), sondern ‚Überreaktionen‘ bzw. [ein] ‚Überschuss‘-Effekt (‘excess‘)“, d. h. eine stärkere subjektive Belästigung als für den gleichen Geräuschpegel unter konstanten Bedingungen zu erwarten wäre (Schuemer/Schreckenberg 2000: 135). Und einige Befragungen über längere Zeiträume „lassen vermuten, dass es sich bei den Überschusseffekten eher um langanhaltende Effekte handelt“ (ebd.), die auch noch nach mehreren Jahren festzustellen sind (ebd.). Erklärt wird dies unter anderem damit, dass „die Betroffenen noch keine, der gestiegenen Belastung angemessenen ‚coping‘-Strategien entwickelt“ haben (Raw/Griffiths 1990, nach Schuemer/Schreckenberg 2000: 136). „Dass aber überhaupt solche Maßnahmen zum Schutz gegen den Lärm notwendig werden, sowie der dazu nötige Aufwand und die dadurch bedingte Unbequemlichkeit führen zu einer zusätzlichen Unzufriedenheit.“ (Ebd. 136.) (Auch die Belastungsminderung wird stärker entlastend empfunden, da alte Coping-Maßnahmen beibehalten werden.) Schließlich können „Belästigungsurteile extremer ausfallen“, „wenn die Lärmquelle selbst oder eine anstehende Maßnahme zum Gegenstand öffentlicher Auseinandersetzungen wird“ und wenn die Maßnahmen das Misstrauen der Betroffenen gegenüber den Verantwortlichen erhöhen (ebd.: 137).

Die NORAH-Studie sollte unter anderem die Annahme überprüfen, ob durch den Ausbau des Frankfurter Flughafens und die mit der Landebahn Nordwest eingeführten neuen An- und Abflugverfahren in neu belasteten und entlasteten Gebieten ein solcher „change effect“ zu verzeichnen war (Schreckenberg u. a. 2015: 32 ff.). Die repräsentativen Erhebungen bestätigten in der Tendenz, „dass die Lebensqualität im Zeitverlauf eher der Belästigungsänderung als der Exposition folgt“ (ebd.: 558), also die zusätzliche oder neue Belastung zunächst als besonders störend wahrgenommen wurde. Jedoch fanden die Befragungen zu NORAH in den Jahren 2011, 2012 und 2013 statt, also in einem relativ kurzen Zeitraum nach

Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest. Daher blieb offen, wie lange ein solcher „change effect“ anhalten kann und ob und wann ein Gewöhnungsprozess einsetzt (ebd.: 32).

Das Untersuchungsdesign der Fallstudie 2 geht dieser Fragestellung mit einer vergleichenden qualitativen Befragung in je einem alt und neu betroffenen Gebiet nach.

6.3 Zwei Mainzer Wohngebiete

6.3.1 Mainz – „Schwarmstadt“ mit regionaler Wohn- und Arbeitsortfunktion

Mainz, die Landeshauptstadt von Rheinland-Pfalz, bildet zusammen mit der hessischen Landeshauptstadt Wiesbaden²⁵ auf dem gegenüberliegenden Rheinufer einen der großstädtischen Kerne der Metropolregion Rhein-Main. Die Stadt hatte Ende 2019 218.179 Einwohnerinnen und Einwohner mit Hauptwohnung (Landeshauptstadt Mainz 2020).

Im Zeitraum von 2011 bis 2016, für den im Rahmen der Exploration kommunale Kennzahlen berechnet wurden²⁶, wuchs die Mainzer Bevölkerung mit 6,6 Prozent langsamer als die von Frankfurt (8,9 Prozent), Offenbach (8,5 Prozent) und Darmstadt (7,9 Prozent), aber rascher als im benachbarten Wiesbaden (2,5 Prozent). In den Jahren von 2016 bis 2019 setzte sich der Bevölkerungszuwachs mit einer Rate von 2,3 Prozent fort. Die Bevölkerungsdichte lag 2016 mit rund 21,8 Einwohnerinnen und Einwohnern je Hektar zwischen den Werten für die am höchsten verdichteten Städte Frankfurt und Offenbach (29,7 bzw. 27,8) und denen für Wiesbaden und Darmstadt (13,6 bzw. 12,9). Mainz ist „Schwarmstadt“ (Simons/Weiden 2015), d.h. die Stadt gewinnt junge Bevölkerung, die im Ausbildungsalter oder zum Berufsanfang zuwandert und in der Familienphase in der Stadt verbleibt. Somit verzeichnet Mainz sowohl Wanderungs- als auch Geburtenüberschüsse (Kemper u.a. 2018: 34). Das kleinstädtisch geprägte rheinhessische Umland bleibt zugleich weiterhin Ziel von Haushalten, die im Grünen oder im Einfamilienhaus zu wohnen wünschen (Exp077, Exp147).

Mit rund 18 Prozent im Jahr 2016 und 19 Prozent in 2019 blieb der Anteil nichtdeutscher Bevölkerung unter dem regionalen Durchschnitt, der für die 40 an der Exploration teilnehmenden Kommunen 2016 bei rund 23 Prozent lag. (In Offenbach hatten 2016 bereits 34 Prozent der Bevölkerung keine deutsche Staatsangehörigkeit, in Frankfurt 28 Prozent.) Weitere 16 Prozent der Bevölkerung waren 2019 deutsch mit Zuwanderungsgeschichte. Im Saldo verdanken sich die Bevölkerungsgewinne dieser zunehmenden Internationalität der Stadt: Von 2011 bis 2019 stieg die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner ohne deutschen Pass um rund 37 Prozent, und die der Deutschen mit Migrationshintergrund um rund 22 Prozent (Landeshauptstadt Mainz 2017, 2020). Dieses Muster des Bevölkerungswachstums zeigt sich auch in den anderen Großstädten und vielen Klein- und Mittelstädten der Region.

Mainz bildet eines der großen Arbeitsplatzzentren des Rhein-Main-Gebiets: 2016 pendelten knapp 70.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte auf Arbeitsplätze in der Stadt ein. Das Pendelsaldo (die Differenz von Einpendelnden und Auspendelnden je 100 am Arbeitsort sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, vgl. SOFI/GWS 2020a, Indikator 2.2) ist mit 27 Einpendelnden deutlich positiv, auch wenn es nicht das Niveau von Frankfurt (48) und Darmstadt (41) erreicht.

²⁵ Die rechtsrheinischen Stadtteile von Mainz wurden nach 1945 teils Stadtteile von Wiesbaden (Amöneburg, Kastel und Kostheim nördlich der Mainmündung), teils kreisangehörige Gemeinden des hessischen Landkreises Groß-Gerau (Bischofsheim, Gustavsburg und Ginsheim südlich der Mainmündung).

²⁶ Datengrundlage, sofern nicht anders angegeben, nach SOFI/GWS 2020a und 2020b.

Aber die Stadt erfüllt auch eine bedeutende Funktion als Wohnort – nicht nur für gut 40.000 Mainzerinnen und Mainzer, die dort wohnen und arbeiten, sondern auch für gut 38.000, die in die Region auspendeln. Das Amt für Stadtentwicklung stellt die Pendelverflechtung mit Frankfurt als besonders heraus. Wer neu in die Region ziehe, begreife den polyzentrischen Raum als Einheit. Die S-Bahn-Anbindung ist gut, man kann in Frankfurt arbeiten und in Mainz wohnen, und „die Landesgrenze spielt keine Rolle“ (Auftakt_Mainz, Exp077, Exp147). Der Mainzer Wohnungsmarkt ist ebenso angespannt, aber im Preisniveau noch günstiger als der Frankfurter: Die Angebotsmieten lagen 2016 bei durchschnittlich 10,30 Euro je m², also deutlich unter den Frankfurter Marktpreisen von 12,50 Euro. In Mainz wurden 2016 beim Kauf eines Eigenheims durchschnittlich rund 2.900 Euro je m² gefordert, in Frankfurt rund 3.800 Euro (SOFI/GWS 2020a: Indikator 4.4 und 4.6).

Die Steuereinnahmekraft²⁷ der Stadt war mit 1.281 Euro je Einwohnerin und Einwohner im Jahr 2016 vergleichsweise niedrig: Unter den Großstädten des Rhein-Main-Gebiets wies nur Offenbach 2016 mit 1.170 Euro je Einwohnerin/Einwohner eine geringere Steuerkraft auf; die von Frankfurt war mit rund 2.800 Euro mehr als doppelt so hoch.²⁸ Aufgrund der Arbeitsplatzzentralität der Stadt trägt der kommunale Anteil an der Gewerbesteuer mehr zum kommunalen Haushalt bei als ihr Anteil an der Einkommensteuer – die Einkommensteuer-/Gewerbesteuerquote lag 2016 bei 0,7 (vgl. SOFI/GWS 2020a, Indikator 9.2). In Einkommensarmut, gemessen als Anteil der Leistungsberechtigten in der Grundsicherung für Arbeitsuchende an der Bevölkerung unter 65 Jahren (SGB-II-Quote, vgl. ebd.: Indikator 6.1), lebte in Mainz 2016 mit 9,1 Prozent ein geringerer Bevölkerungsanteil als in den anderen Großstädten (Wiesbaden: 14,3 Prozent; Offenbach: 18,6 Prozent).

Mainz und der Flughafen Frankfurt: begrenzte Bedeutung als Arbeitsort, erhebliche Lärmbelastung

Mainz zählt im Rhein-Main-Gebiet zur Gruppe der Kommunen, in der ein relativ geringer ökonomischer Einfluss des Luftverkehrs mit erheblicher Fluglärmbelastung auf einem Teil des Gemeindegebiets zusammenfällt. Eine Reihe von Kennzahlen für 2016 (vgl. hierzu SOFI/GWS 2016: Indikatoren 1.1 bis 1.7) beschreiben diese Konstellation.

Der Flughafen Frankfurt war 2016 von der Mainzer Stadtmitte aus sowohl mit dem Pkw (nach durchschnittlichen Fahrzeiten) als auch mit der S-Bahn (nach Fahrplan) in 26 Minuten zu erreichen (GWS/SOFI 2019: 5.6.3; vgl. SOFI/GWS 2020a: Indikator 1.7). 2016 pendelten 2.060 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte vom Wohnort Mainz (2,6 Prozent) nach Frankfurt zu Arbeitsstellen in der Branche Verkehr und Lagerei, d. h. sie arbeiteten potenziell am Flughafen.²⁹ Ihr Anteil an der Beschäftigung am Wohnort entsprach mit 2,6 Prozent genau dem regionalen Durchschnitt. Knapp ein Viertel der Arbeitsstätten, die für das Projekt 2017 am Flughafen Frankfurt befragt wurden, nannte Mainzer Postleitzahlen als einen der zehn häufigsten Wohnorte ihrer Beschäftigten.

Wichtiger als der Arbeitsort Flughafen ist für Mainz die ökonomische Verflechtung der örtlichen Wirtschaft mit dem Luftverkehr. Mittels einer ökonometrischen Schätzung lassen sich die Städte und Gemeinden der Region Rhein-Main danach klassieren, welche relativen Beschäftigungsänderungen eine

²⁷ Die Kennzahl der gemeindlichen Steuereinnahmekraft berücksichtigt das kommunale Realsteueraufkommen (Grundsteuer und Gewerbesteuer zu landesdurchschnittlichen Hebesätzen und den Gemeindeanteil an der Einkommen- und Umsatzsteuer sowie den Abzug der Gewerbesteuerumlage (SOFI/GWS 2020a, Indikator 9.1).

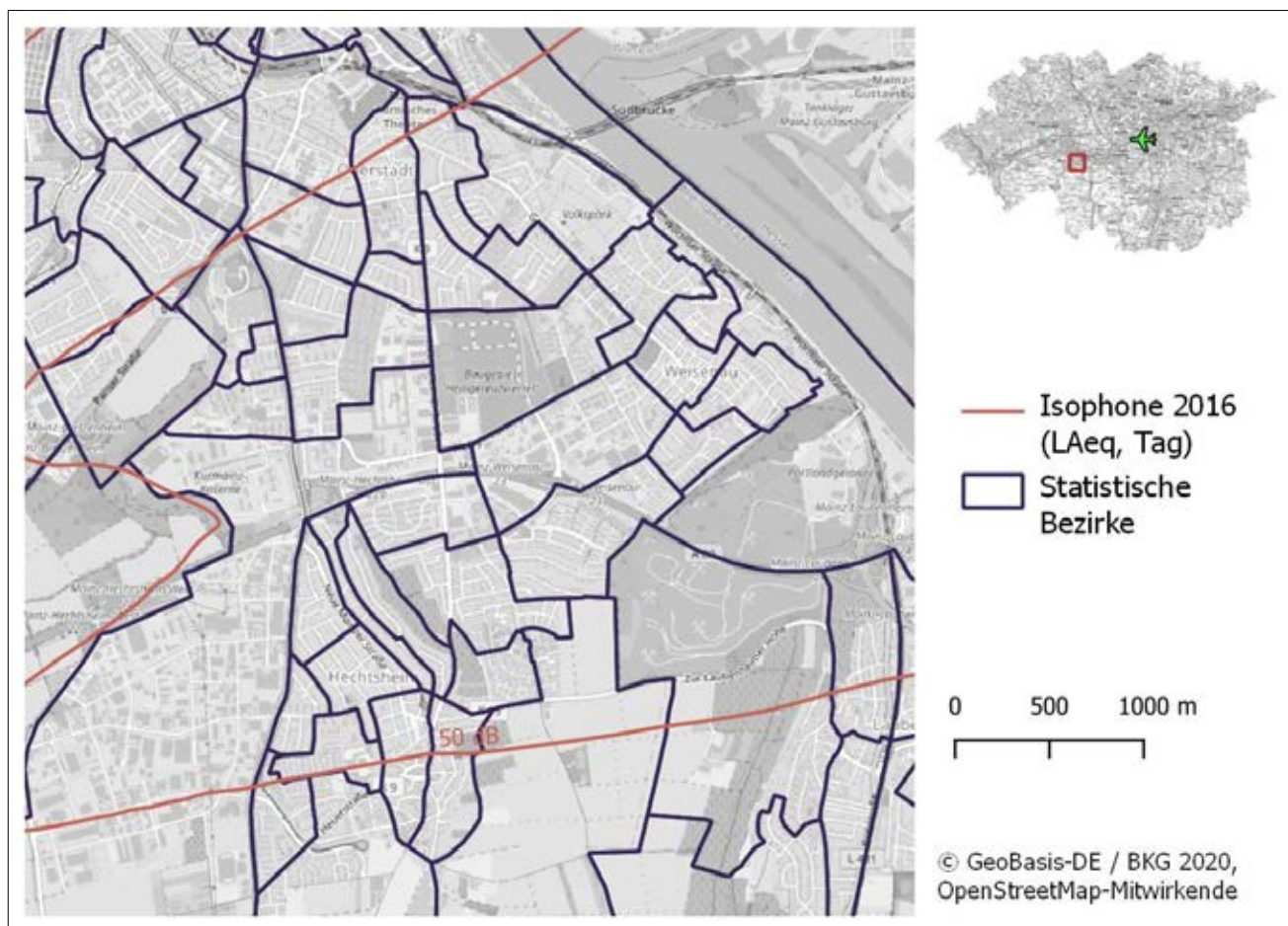
²⁸ Die höchste Steuerkraft erreicht in der Region das benachbarte Ingelheim mit 2016 rund 8.400 Euro je Einwohnerin und Einwohner.

²⁹ Da die Statistik der Bundesagentur für Arbeit die am Flughafen Beschäftigten nicht nach ihren Wohnorten ausweist, dient diese Kennzahl als Schätzgröße für die Bedeutung, die der Flughafen als Arbeitsort für die lokale Erwerbsbevölkerung hat; vgl. SOFI/GWS 2020a: Kapitel 3.4 und 4 und Indikator 1.1).

Zunahme der Luftverkehrsleistungen direkt, indirekt oder über weitere Wirkungsketten induziert am jeweiligen Arbeitsort bewirken würde (GWS/SOFI 2020: Kapitel 5.4). Mainz fällt in die zweite von fünf Wirkungsklassen, also in die Gruppe mit der zweitniedrigsten Reaktionsstärke. Etwa 19.500 oder 17,7 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Mainz arbeiteten 2016 in Branchen und Berufen, für die eine ökonomische Verbindung zum Flughafenstandort statistisch wahrscheinlich ist. Damit hätte der Flughafen für die lokale Ökonomie ein etwas geringeres ökonomisches Gewicht als im Durchschnitt der gesamten Region, für die dieses Beschäftigungssegment 18,9 Prozent aller Beschäftigungsverhältnisse ausmachte.

Das Amt für Stadtentwicklung beschreibt eine diversifizierte Wirtschaftsstruktur, in der die Universität mit 40.000 Studierenden, die Verwaltung, Gesundheits- und Medienwirtschaft sowie Spezialglastechnologie und -forschung prägende Arbeitgeber sind und die Luftverkehrsanbindung ein Standortfaktor unter anderen ist. Auch wenn etwa das Gewerbegebiet des Stadtteils Hechtsheim Logistikbetrieben Flächen bietet, ist die Stadt „kein klassischer Logistikstandort für den Flughafen“ (Auftakt Mainz, Exp077, Exp147). Wegen der guten S-Bahn-Anbindung nutzen Airlines das Hotelgewerbe in der Stadt für ihr fliegendes Personal.

Abbildung 9: Mainzer Stadtteile unter der Fluglärmkontur von 50 dB(A) (2016)



Quelle: UNH, GeoBasis-DE / BKG 2020; eigene Darstellung SOFI/GWS 2020. Die Gebiete innerhalb der dargestellten Isophone waren 2016 mit 50 dB(A) und mehr belastet.

Da An- und Abflugrouten des Frankfurter Flughafens über Mainz und Rheinhessen führen, ist die Stadt stärker von Fluglärm betroffen als das benachbarte Wiesbaden. Nach den für diese Studie zugrunde

gelegten Daten war 2016 gut die Hälfte des Mainzer Stadtgebiets (52,9 Prozent) am Tag mit äquivalenten Dauerschallpegeln von 45 dB(A) und mehr belastet. In den zum Teil hoch verdichteten Gebieten unter dieser Lärmkontur wohnten drei Fünftel der Bevölkerung: rund 127.000 Personen oder 59,6 Prozent der Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung. Damit war Mainz 2016 nach Offenbach, wo 99,8 Prozent der Bevölkerung unter der Fluglärmkontur wohnten, die relativ am stärksten belastete Großstadt des Rhein-Main-Gebiets. (In Wiesbaden waren 20,0 Prozent der Wohnbevölkerung belastet, in Darmstadt 25,1 Prozent, in Frankfurt 38,5 Prozent.) Etwa ein Viertel der Wohnbevölkerung (54.000 Menschen oder 25,5 Prozent) konnte nach der hier verwendeten Expositions-Wirkungs-Funktion als hoch belästigt gelten. (Zur Berechnung siehe die Erläuterungen oben: 6.2.6)

14,3 Prozent des Mainzer Stadtgebiets mit rund 37.000 Menschen (17,2 Prozent der Wohnbevölkerung) waren intensiver verlärmte: sie lagen innerhalb einer Fluglärmkontur von 50 dB(A) (Tag) und mehr.³⁰ Die beiden für diese Fallstudie ausgewählten Gebiete Lorenz-Diehl-Straße und Huxelrebenweg sowie die angrenzenden Wohngebiete auf der Frankenhöhe lagen, wie Abbildung 3 zeigt, mit ihrer gesamten Fläche innerhalb dieser enger gefassten Fluglärmkontur. Bei mehr als der Hälfte der dortigen Wohnbevölkerung (57,4 Prozent in der Lorenz-Diehl-Straße und 56,4 Prozent am Huxelrebenweg) war aufgrund der berechneten Fluglärmbelastung eine hohe und höchste subjektive Belästigung anzunehmen.

Der Lärm „zieht über den Rhein“

Bereits das Mediationsverfahren, in dem die hessische Landesregierung 1998 bis 2000 den Bau einer vierten Bahn des Flughafens Frankfurt prüfen ließ (Mediationsgruppe 2000a, 2000b) war davon ausgegangen, dass die verschiedenen Ausbauvarianten auch für Mainz und andere rheinhessische Kommunen zu höherer Fluglärmbelastung führen würden. Diskutierte die hessische Seite dies in der Mediation noch unter sich, so waren in das anschließende Regionale Dialogforum in den Jahren 2000 bis 2008 die Stadt Mainz und der Landkreis Mainz-Bingen einbezogen. Stadt und Landkreis sind seit 2009 auch Mitglied im Konvent des Forums Flughafen und Region (FFR), in dem der Dialog zwischen Flughafen, Luftverkehrswirtschaft und Kommunen institutionalisiert werden sollte.

Doch akzeptierten die Mainzer Kommunalpolitik und Stadtöffentlichkeit zu keinem Zeitpunkt, dass „der Lärm über den Rhein zieht“ (Elsner 2015). Im Jahr 2000 beschloss der Stadtrat einstimmig, sich mit allen Mitteln gegen die steigende Fluglärmbelastung zur Wehr zu setzen, die vom Ausbau des Frankfurter Flughafens für die Stadt ausgeht (Landeshauptstadt Mainz 2012). Seither steht die Fluglärmbelastung der Stadt regelmäßig auf der kommunalpolitischen Tagesordnung und in der öffentlichen Auseinandersetzung. Vier Mainzer Bürgerinitiativen sind Mitglied im regionalen Bündnis der Bürgerinitiativen (BBI) gegen den Flughafenausbau und für ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr. Die Stadt beschränkt in den Jahren 2001 bis 2004 erfolglos den Klageweg gegen die von der Deutschen Flugsicherung (DFS) festgesetzten Flugrouten und An- und Abflugverfahren und gehörte 2008 zu den Kommunen, die gegen den Planfeststellungsbeschluss des Landes Hessen zum Bau der Landebahn Nordwest und des Terminals 3 beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof klagten. (Die letzten Klageanträge mit dem Ziel eines Nachtflugverbots von 22 Uhr bis 6 Uhr wurden erst 2017 endgültig abgewiesen; Landeshauptstadt

³⁰ Der im derzeit gültigen Flächennutzungsplan Südhessen (Regionalversammlung Südhessen u.a. 2011, vgl. SOFI/GWS 2020: 3.4.4 und Indikator 1.6) ausgewiesene Siedlungsbeschränkungsbereich schließt auch 10,9 Prozent des Mainzer Stadtgebiets ein. Und die vom Regierungspräsidium Darmstadt festgelegte Tagschutzzone 2, in der nach § 5 FluLärmG Baubeschränkungen gelten, erstreckt sich auf Gebiete der Mainzer Oberstadt. Auch wenn dies für die Stadt Mainz keine planungsrechtliche Wirkung hat, zeigt sich darin die hohe Belastung der Stadt Mainz durch den Flughafen Frankfurt. Dagegen erhält Mainz nach einem Hessischen Gesetz zusammen mit betroffenen hessischen Kommunen jährliche Entschädigungsleistungen (Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt/Main [RegLastG] vom 18. Dezember 2017, GVBl. S. 458).

Mainz 2017.) Seit 2010 nimmt die Stadt im Rahmen der Initiative Zukunft Rhein-Main (ZRM)³¹ an einem unabhängigen kommunalen Fluglärmmonitoring teil (ZRM 2015).

Für die Fluglärmbelastung der Stadt Mainz sind die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt sowie die An- und Abflugverfahren maßgeblich. Mit der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest am 21. Oktober 2011 galten neue An- und Abflugrouten³²: Bei Ostwind (Betriebsrichtung Ost, siehe oben: 6.2.4) überfliegen die anfliegenden Flugzeuge seither große Teile der Innenstadt und der südlichen Stadtteile in niedriger Höhe. Bei Westwind (Betriebsrichtung West) werden von den Parallelbahnen startende Flugzeuge mit Zielen im Nordwesten und Norden zunächst nach Süden geführt und dann über Rheinhessen (sog. Südumfliegung³³).

Die Umstellung des Flugbetriebs wurde in Mainz als tiefer Einschnitt wahrgenommen. Bereits am 19. Oktober 2011 unterstützte der Landtag Rheinland-Pfalz in einem einstimmig angenommenen Antrag das Engagement der Bürgerinitiativen und der Kommunen gegen die Zunahme des Fluglärms, stellte sich hinter alternative Vorschläge für die neuen Flugrouten und forderte von der hessischen Landesregierung, der Deutschen Flugsicherung und dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, „alle technischen Möglichkeiten der Lärmentlastung“ umzusetzen (Landtag Rheinland-Pfalz 2011). Am 22. Oktober zogen ca. 25.000 Menschen in einer Demonstration über den Rhein zu einer gemeinsamen Kundgebung mit Initiativen aus Wiesbaden. In einer Resolution aller im Stadtrat vertretenen Parteien vom 2. November 2011 hieß es:

„Seitdem kommen die Mainzer Bürgerinnen und Bürger nicht mehr zur Ruhe. (...) Für die Lebensqualität und die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger sowie für die Leistungsfähigkeit des gesamten Wirtschaftsraumes ist diese massive Lärmbelastung nicht tragbar.“ (Landeshauptstadt Mainz 2011a)

Am 10. November 2011 zog Umweltdezernentin Katrin Eder (Bündnis 90/DIE GRÜNEN) eine ausführliche öffentliche Bilanz über „10 Jahre Kampf gegen Fluglärm in Mainz“ (Landeshauptstadt Mainz 2011b), und auf einer Bürgerversammlung am 13. Dezember 2011 wurden die rechtlichen Schritte dargestellt, welche die Stadt seit 2002 gegen die Flugrouten und gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Flughafenausbau ergriffen hatte (Schröder 2011). Im Februar 2012 begründeten Bürgermeister Günter Beck und Umweltdezernentin Katrin Eder (beide Bündnis 90/DIE GRÜNEN) den Beitritt der Stadt zur Bundesvereinigung gegen Fluglärm damit, dass ein „Gegengewicht zur Luftverkehrslobby“ auf Bundesebene notwendig sei, um den Luftverkehr an der „zulässigen Umweltkapazität“ und am „Recht auf Nachtruhe“ auszurichten. In den folgenden Jahren unterstützte die Stadt immer wieder Demonstrationen gegen den Fluglärm und für ein wirksames Nachtflugverbot. So eröffnete am 27. April 2013 Oberbürgermeister Michael Ebling (SPD) eine Demonstration gegen Fluglärm über Rhein-Main und Bahnlärm im Rheintal (Elsner 2015: 302).

Die Forderung nach wirksamem Fluglärmschutz ist in Mainz Gemeingut aller kommunalpolitischen Akteure. Auch die Schlussfolgerung, dass dazu der Luftverkehr begrenzt werden müsse, ist daher demokratisch breit legitimiert. Der überparteiliche Konsens wird dadurch erleichtert, dass – anders als in Hessen – keine der politischen Kräfte den Ausbau des Flughafens zu verantworten hat. Vielmehr wird eine

³¹ In der Initiative Zukunft Rhein-Main (<https://www.zukunft-rhein-main.de>) haben sich im Jahr 2000 das Bündnis der Bürgerinitiativen, der Bund für Umwelt- und Naturschutz (BUND) und Kommunen und Landkreise der Region gegen den Flughafenausbau zusammengeschlossen. Die Stadt Mainz ist Gründungsmitglied.

³² Routenkarten im Internet unter: <https://www.fraport.com/de/umwelt/schallschutz/flugbetrieb-verfahren/flugrouten-verfahren.html>; eine schematische Darstellung unter <https://www.umwelthaus.org/fluglaerm/basiswissen/an-und-abflugrouten/>.

³³ Vgl. die Erläuterungen auf der Website des UNH.

ungerechte Verteilung des Nutzens und der Lasten des Flughafenbetriebs als Folge von Entscheidungen der im Bund und in Hessen zuständigen Stellen wahrgenommen, auf die Stadt und Land keinen Einfluss haben. So heißt es in einem weiteren einstimmigen Landtagsbeschluss:

„Die mit dem Ausbau des Flughafens verbundene Lärmsteigerung geht derzeit noch dazu überproportional zulasten der Menschen in Rheinland-Pfalz, während das Nachbarland Hessen vom direkten wirtschaftlichen Nutzen profitiert. (...) Die rheinlandpfälzische Landesregierung hat derzeit rechtlich keine Möglichkeiten, auf die Festlegung der Flugrouten durch die Deutsche Flugsicherung und das Bundesamt für Flugsicherung verbindlich Einfluss zu nehmen.“ (Landtag Rheinland-Pfalz 2016)

Die kommunalpolitisch Verantwortlichen stehen gegenüber der Stadtöffentlichkeit auf andere Weise unter Legitimationsdruck: Sie müssen zeigen, dass sie alle Handlungsmöglichkeiten der Stadt gegen den Lärm ausschöpfen, der „über den Rhein“ zieht.

Daten für Mainzer Stadtteile, Stadtbezirke und Statistische Bezirke

Die Stadt Mainz gliedert sich in 15 Stadtteile mit 65 Stadtbezirken und 184 Statistischen Bezirken (Kemper u.a. 2018, Landeshauptstadt Mainz 2017). Das für die Fallstudie ausgewählte, neu von Fluglärm betroffene Gebiet Lorenz-Diehl-Straße gehört als Statistischer Bezirk (2412, Abbildung 1) zum Stadtbezirk Volkspark (241), einem von sieben Stadtbezirken des Stadtteils Oberstadt (24). Der Statistische Bezirk Huxelrebenweg (6163, Abbildung 2) zählt mit den auf der Frankenhöhe angrenzenden Statistischen Bezirken Auf dem Hewwel (6164) und Laubenheimer Höhe (6166) zum Stadtbezirk Hechenberg (616), einem der vier Bezirke des im Jahr 1969 eingemeindeten Stadtteils Hechtsheim (61).

Daten zur Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur liegen für das Jahr 2016 in unterschiedlicher fachlicher und räumlicher Gliederung vor.

Die Sozialraumanalyse der Stadt Mainz (Kemper u.a. 2018) weist Daten für die nächstgrößere Gebietseinheit des Stadtbezirks aus. Indikatoren für den Stadtbezirk Volkspark (241) fassen also Informationen zum Gebiet Lorenz-Diehl-Straße mit denen für drei weitere Teilgebiete zusammen. Der Stadtbezirk Hechenberg (616) umfasst neben dem Gebiet Huxelrebenweg fünf weitere Statistische Bezirke. Berichtsjahr ist in der Regel 2016, Veränderungen werden zum Vergleichsjahr 2009 ausgewiesen, also vor der Revision der Bevölkerungsstatistik durch die Volkszählung 2011. Einzelmerk-male verdichtet der Bericht zu vier Teilindizes (Beschäftigung/Erwerbsleben, Bildung, Soziale Sicherung/Heterogenität und Wohnen) mit Werten von -10 bis +10 (ebd.: Kemper u.a. 2018: 296 ff.). Für die größere räumliche Ebene der 15 Stadtteile werden mehrdimensionale Gebietsprofile dargestellt.

Der im Projekt erstellte Datensatz für die Exploration zum regionalen Sozialmonitoring (vgl. SOFI/GWS 2020a, 2020b) enthält neben der Fluglärmbelastung und -belästigung einige soziodemografische Daten für statistische Bezirke, andere sozioökonomische Indikatoren dagegen noch höher aggregiert als die Sozialraumanalyse: Der Stadtbezirk Volkspark (241) wurde mit dem Stadtbezirk Goldgrube (242) zusammengefasst, Alt-Hechtsheim (611) mit Hechenberg (616). Daten beziehen sich in der Regel ebenfalls auf 2016, Veränderungsdaten auf das Vergleichsjahr 2011.

Die im Text genannten Daten zu den Fallstudiengebieten sind, wenn sie sich nur auf die Statistischen Bezirke beziehen, dem Projektdatensatz entnommen. Daten für die Stadtbezirke werden nach der Sozialraumanalyse ausgewiesen.

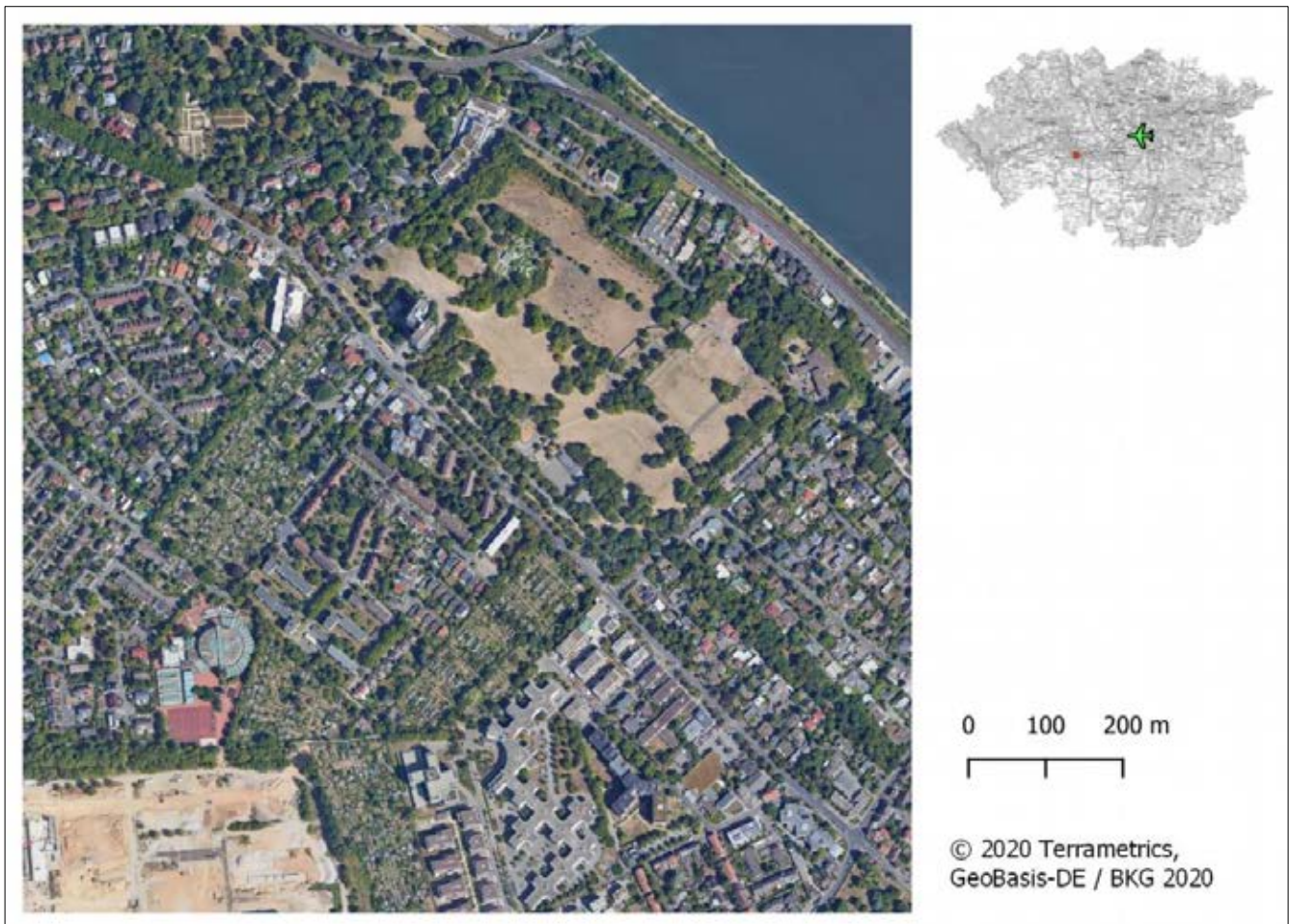
6.3.2 Lorenz-Diehl-Straße – „kleines Paradies“ in Innenstadtnähe

Das Wohngebiet Lorenz-Diehl-Straße (Statistischer Bezirk 2412) mit 950 Einwohnerinnen und Einwohnern (2016) liegt in der Mainzer Oberstadt, südöstlich der Bahnlinie vom Hauptbahnhof zur Rheinbrücke und auf der Südseite des Mainzer Grüngürtels. Zum Rheinufer hin grenzt das Areal an den Volkspark und im Süden an das Theresianum, ein katholisches Gymnasium, an das Baugebiet für das neue Heiligkreuz-Viertel mit rund 2.000 Wohnungen und Gewerbe³⁴, und an den Stadtteil Weisenau.

Die in den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts entstandene und nach 1946 wieder aufgebaute Siedlung des Ketteler Bauvereins prägt das Wohngebiet. Die Baugenossenschaft wurde 1919 vom Mainzer Zentrumspolitiker und späteren CDU-Politiker Lorenz Diehl gegründet und nach dem Mainzer Bischof Ketteler benannt. Zu der ursprünglich als Gartenstadt mit Mietergärten geplanten Siedlung („Das kleine Paradies am Rande der Stadt“, Dietz 2019) gehören heute nach verschiedenen Erweiterungen rund 350 Geschosswohnungen (Grandpierre 2019); weitere Wohnblocks im Areal wurden von Post und Bahn errichtet (Bew212a) und später privatisiert. In der Lorenz-Diehl-Straße, die dem Viertel den Namen gibt, schließen sich an die Häuserzeilen der Ketteler-Siedlung Einfamilienhäuser an, die teils ebenfalls vom Bauverein als Kaufeigenheime, teils von privaten Eigentümern gebaut wurden. Die durchgrünte Siedlung ist nach drei Seiten von Kleingartenanlagen umgeben. Der nahe gelegene Regional- und S-Bahnhof Römisches Theater ist zu Fuß zu erreichen (Bew202a), die Innenstadt mit Bus und Fahrrad. Mit dem Auto ist man schnell auf der Autobahn nach Frankfurt und Bingen.

³⁴ Siehe die Website <https://www.heiligkreuz-viertel.de/>.

Abbildung 10: Lorenz-Diehl-Straße (Bildmitte) mit Volkspark, Satellitenansicht



Quelle: SOFI/GWS 2020

Wegen der seit 2011 hohen Fluglärmbelastung wurden die beiden zuletzt errichteten Häuser des Bauvereins an der Göttelmannstraße, die 2014 bezugsfertig wurden, bereits mit dreifach verglasten Fenstern und Entlüftungsanlage erstellt. Im Zuge der Modernisierung ihres Wohnungsbestands bringt die Genossenschaft auch ihren Altbestand schrittweise auf diesen Lärmschutzstandard (Grandpierre 2019). Die ursprünglich recht kleinen, freistehenden Einfamilienhäuser des Viertels sind zum Teil seit Generationen in Familienbesitz und wurden von den Eigentümern über die Jahre ausgebaut und dabei, wie sich in den Interviews zeigte, zum Teil ebenfalls mit Schallschutzfenstern nachgerüstet.

Um eine weitere Versiegelung insbesondere durch befestigte Pkw-Stellplätze zu verhindern, beschloss die Stadt 2019 eine Erhaltungssatzung zum Schutz der Gärten und Vorgärten in der Siedlung. Diese, so heißt es in der Satzung, „bilden ... mit dem direkt angrenzenden Stadt- und Volkspark ein zusammenhängendes ‚Grünnetz‘, das in seiner Gesamtheit als unverzichtbarer Bestandteil des typischen Ortsbildes und Wohnumfeldes zu werten ist“ (Landeshauptstadt Mainz 2019: 4).

Die Mietwohnungen der Genossenschaft werden nur an Mitglieder vergeben. Da die Fluktuation sehr gering ist, beträgt die Wartezeit für eine Wohnung fünf bis zehn Jahre (Exp145), auf der Warteliste standen 2017 700 Haushalte³⁵.

„Die, die da sind, bleiben da. Bis zum Schluss. Bis ins Altersheim.“ (Exp146/Exp145)

Die Mietpreise liegen auch nach Anpassungen in den letzten Jahren deutlich unter dem Niveau des Mainzer Mietspiegels: Eine Mitarbeiterin des Bauvereins nannte 2018 für den alten Wohnungsbestand eine durchschnittliche Quadratmetermiete von 5,60 Euro. Zum Vergleich: Im Stadtbezirk Volkspark lag der Median der Angebotsmieten nach der Erhebung für den Mietspiegel 2015/2016 bei 10,50 Euro je m² (Kemper u. a. 2018: 239 ff.). Die beiden 2014 bezogenen Neubauten des Bauvereins wurden für 11,50 Euro je m² vermietet, „und selbst da haben wir einen Andrang“ (Exp145).

Für die Verwaltung war klar, dass das Interesse an bezahlbarem Wohnraum die zunehmende Fluglärmbelastung aufwiegt, die schließlich für den ganzen Wohnungsbestand der betroffenen Stadtteile gleich ist:

„Bei einem Preis von 5,60 Euro akzeptieren die die Flieger. (...) Weil sie für 16,50 Euro auch den Flieger drüber haben. Ja, wir haben hier in Weisenau auch Wohnraum für 16,50 Euro. Da fliegt genau der gleiche Flieger drüber wie für 5,60 Euro.“ (Exp146)

Aufgrund der großen Anteile des Geschosswohnungsbaus lag die Bevölkerungsdichte des Quartiers 2016 mit rund 63 Einwohnerinnen und Einwohnern je Hektar fast um das Doppelte über dem Durchschnitt der Stadtbezirke Volkspark und Goldgrube (35 EW je Hektar). Gut ein Viertel der Bewohnerschaft (27,4 Prozent) war 65 Jahre alt und älter; ihr Anteil war zwar gegenüber 2011 (29,5 Prozent) leicht zurückgegangen, lag aber noch um neun Prozentpunkte über dem gesamtstädtischen Wert (17,6 Prozent). Der Bevölkerungsanteil mit einer Wohndauer von 20 Jahren und mehr ist mit Stadtbezirk Volkspark mit 23,2 Prozent deutlich erhöht (stadtweit liegt er bei 19,5 Prozent). Die Neubautätigkeit des Bauvereins hat zum überdurchschnittlichen Bevölkerungswachstum des Quartiers um 9 Prozent von 2011 bis 2016 beigetragen: Insgesamt wuchs die Bevölkerung in den Stadtbezirken Volkspark und Goldgrube nur um 4,2 Prozent, die des Statistischen Bezirks Lorenz-Diehl-Straße dagegen um 9,0 Prozent.

Die Lorenz-Diehl-Straße und der umgebende Stadtbezirk sind eher begehrte Wohngegenden für Mainzerinnen und Mainzer als Ankunftsquartiere. Der Außenwanderungssaldo des Stadtbezirks Volkspark war 2016 mit -7,1 Personen je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner negativ, der Binnenwanderungssaldo dagegen mit 28,4 stark positiv. Bevölkerungsgruppen mit Migrationshintergrund waren im Stadtbezirk mit 18,5 Prozent 2016 noch deutlich unterrepräsentiert – stadtweit erreichte ihr Anteil 33,4 Prozent. Doch im Unterschied zum umgebenden Stadtbezirk, in dem vor allem diese Gruppen das Bevölkerungswachstum trugen, gewann das Quartier Lorenz-Diehl-Straße von 2011 und 2016 sowohl deutsche Bewohnerschaft hinzu (ein Plus von 8,6 Prozent) als auch nichtdeutsche (12,4 Prozent).

Auch wenn zwischen den Mieterinnen und Mietern des Bauvereins und den Hauseigentümern eine erhebliche Einkommens- und Vermögensspreizung bestehen dürfte, ist die materielle Teilhabe und der soziale Status der Wohnbevölkerung im Stadtbezirk Volkspark ganz überwiegend gesichert: Bezogen 2016 in Mainz 9,1 Prozent der Bevölkerung Grundsicherungsleistungen nach SGB II und SGB XII, so waren es im gesamten Stadtbezirk lediglich 3,0 Prozent. Der Anteil der Arbeitslosen an der Erwerbsbevölkerung blieb

³⁵ „Mietwohnungen mit langer Warteliste“, Allgemeine Zeitung vom 03.07.2017. URL: https://www.allgemeine-zeitung.de/lokales/mainz/nachrichten-mainz/mietwohnungen-mit-langer-warteliste_18009278.

im Stadtbezirk Volkspark mit 5,0 Prozent gleichfalls deutlich hinter dem städtischen Durchschnitt von 8,4 Prozent zurück.

Das Wohngebiet „Lorenz-Diehl-Straße“ in Bildern (2019)

Ketteler-Siedlung
(Blick auf die Görresstraße), 2019



Mietergärten in der
Ketteler-Siedlung,
Windthorststraße, 2019



Ketteler-Siedlung (Rückseite der
Häuser Heinrich-von-Gagern-
Straße), 2019



Einfamilienhäuser
Lorenz-Diehl-Straße, 2019



Einfamilienhäuser
Lorenz-Diehl-Straße, 2019





Fotos: SOFI, Jutta Henke.

6.3.3 Frankenhöhe und Huxelrebenweg („halbwegs im Grünen“)

Die Ortsbezeichnung Frankenhöhe fasst mehrere Wohngebiete zusammen, die auf der Gemarkung des Winzerdorfs Hechtsheim nach dessen Eingemeindung im Jahr 1969 auf einem Hügel nordwestlich des alten Dorfkerns entstanden. Das Gebiet, das zum Stadtbezirk Hechenheim gehört, ist durch die Weinberge des Hechtsheimer Hangs vom übrigen Stadtteil getrennt. Im Süden und Osten reichen landwirtschaftliche Flächen bis an den benachbarten Stadtteil Laubenheim. Die nördlich angrenzenden Wohngebiete, die bereits zum Stadtteil Weisenau gehören, werden durch den Mainzer Autobahnring zerschnitten.

Abbildung 11: Mainz Frankenhöhe, Satellitenansicht



Quelle: SOFI/GWS 2020.

Die Bebauung der Frankenhöhe begann in den 1970er Jahren. Das Neubaugebiet, das heute den Statistischen Bezirk Huxelrebenweg (6163) bildet, wurde in den 1980er Jahren zusammen mit angrenzenden Gebieten in den heutigen Statistischen Bezirken Auf dem Hewwel (6164) und Laubenheimer Höhe (6166) als reines Wohngebiet erschlossen. Das Quartier Huxelrebenweg verläuft von einem zentralen Platz, dem Hewwel³⁶, in südwestlicher Richtung zum Hechtsheimer Hang. Reihenhäuser und freistehende Ein- und Zweifamilienhäuser, die ganz überwiegend von den Eigentümern selbst genutzt werden, lösen sich mit Geschosswohnungsblocks ab. Auf dem Hewwel wurde auch öffentlich geförderter Wohnraum geschaffen; und dort liegt eine große Senioreneinrichtung. Eine Kirche und ein Kiosk mit Postannahmestelle sind die einzigen Infrastruktureinrichtungen. An der östlichen Bebauungsgrenze im Bezirk Auf dem Hewwel wird derzeit das Areal Hechtsheimer Höhe als ein weiteres Neubaugebiet „für innovatives, familienfreundliches und arbeitsplatznahes Wohnen“ erschlossen³⁷.

³⁶ Zwei befragte Haushalte wohnten auf der nordöstlichen Seite des Hewwel, also in den Statistischen Bezirken 6164 (Bew208) und 6166 (Bew210), ein weiterer Haushalt (Bew209) unterhalb des Hechtsheimer Hangs (Statistischer Bezirk 6185).

³⁷ Nach: <https://www.gvg-mainz.de/wohngebiete/hechtsheimer-hoehe/> Dort sollen 424 Wohneinheiten überwiegend als Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser entstehen. Ein Anteil von einem Drittel ist für Geschosswohnungsbau vorgesehen, 12,5 Prozent als öffentlich geförderter Wohnraum.

Nicht nur das Wohnraumangebot, sondern auch die Lage machen die Frankenhöhe zu einer attraktiven Wohnlage:

„Sie müssen nicht in der Stadt wohnen, haben aber trotzdem alle Vorteile, die die Stadt Mainz als Oberzentrum bietet. Sie wohnen halbwegs im Grünen, das ist auch so, weil wir trotz allem noch ein landwirtschaftlich geprägter Stadtteil sind.“ (Exp138)

Die befragten Haushalte arbeiteten teils in der Mainzer Innenstadt, teils im Rhein-Main-Gebiet oder im Mainzer Umland, schätzten aber auch die Nähe zu Alt-Hechtsheim als „Ort in der Stadt“ (Bew206a). „Unten im Ort“ gibt es eine Ladenzeile „für den kleinen Bedarf“, aber auch landwirtschaftliche Betriebe mit Hofläden und „15 selbstvermarktende Winzer“ (Exp138) mit Weinausschank.

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist die Innenstadt mit zwei Buslinien erreichbar – jedoch deutlich schlechter als der ans Straßenbahnnetz angeschlossene Kern Alt-Hechtsheims. Für den Individualverkehr ist die Frankenhöhe gut an den Mainzer Ring Richtung Frankfurt oder Bingen angebunden.

Wie die Lorenz-Diehl-Straße ist das Wohngebiet Huxelrebenweg mit 73 Personen je Hektar relativ dicht besiedelt. Zum Vergleich: Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte der Stadtbezirke Alt-Hechtsheim und Hechenberg lag bei 22 Personen je Hektar. Der Anteil Älterer (65 Jahre und mehr) entsprach mit 17,2 Prozent dem städtischen Durchschnitt und liegt damit um zehn Prozentpunkte unter dem für die Lorenz-Diehl-Straße. Das Gebiet ist immer noch attraktiv für junge Familien (Bew206a), wenn auch nicht mehr so stark wie beim Erstbezug (Bew204). Gut 30 Jahre nach Erstbezug wechseln die Häuser oft den Besitzer (Exp138), die zweite Generation von Familien mit Kindern ist „in Anmarsch“ (Bew210). Wie im Stadtbezirk Volkspark hat aber auch der Stadtbezirk Hechenberg mit 23,2 Prozent einen überdurchschnittlich hohen Bevölkerungsanteil mit Wohndauer von 20 Jahren und mehr.

Wuchs die Einwohnerschaft Hechtsheims während des Erstbezugs der Neubaugebiete von etwa 6.000 zum Zeitpunkt der Eingemeindung bis Ende der 1990er Jahre auf über 15.000, so blieb die Bevölkerungszahl des Stadtteils in den letzten 20 Jahren im Wesentlichen unverändert; 2019 wohnten hier etwa 15.600 Menschen. Die Bevölkerung am Huxelrebenweg ging von 2011 bis 2016 um -1,7 Prozent zurück, die deutsche Bevölkerung sogar um -6,6 Prozent. Hechenheim ist ebenso wenig Ankunftsquartier für Neubürgerinnen und Neubürger wie der Stadtbezirk Volkspark: Außenwanderungen spielten 2016 mit 1,6 Personen je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner keine Rolle. Im Unterschied zum Bezirk Volkspark war jedoch auch der Binnenwanderungssaldo mit insgesamt 3,8 nur schwach positiv. Zugleich änderte sich aber im Stadtbezirk die Bevölkerungsstruktur. Hechenheim ist internationaler als der Bezirk Volkspark. Der Anteil der Bewohnerschaft mit Migrationshintergrund näherte sich 2016 mit 30,6 Prozent dem städtischen Durchschnitt (33,4 Prozent), und der Binnenwanderungssaldo der Migrationsbevölkerung war 2016 mit 20,0 Personen je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner deutlich positiv. Der Anteil nichtdeutscher Bevölkerung lag mit 13,4 Prozent (Huxelrebenweg: 12,4 Prozent) noch deutlich unter dem Mainzer Durchschnitt von 18,3 Prozent, aber im Saldo **der Binnenwanderungen** gewann der Stadtbezirk Hechenberg je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner ohne deutschen Pass 40,9 **Personen** hinzu.

Die Angebotsmieten für Geschosswohnungen lagen 2015/16 im Stadtbezirk Hechenberg mit einem Medianwert von 9,42 Euro je m² noch leicht unter dem städtischen Median von 9,87 Euro. Doch schon wegen des hohen Eigentumsanteils ist die Frankenhöhe seit dem Erstbezug ein Wohngebiet für Bevölkerungsgruppen mit gesichertem Erwerbsstatus bzw. mittlerem Einkommen geblieben, also für „Arbeiter, Angestellte oder auch höher dotierte Personen“ (Exp138).

„Also erst mal leben hier Leute, die es sich leisten können. Also keine Sozialhilfeempfänger. ...Weil hier fast alles Wohnungseigentum ist. ... Es ist auch nicht der Busfahrer mit seiner Frau und zwei Kindern, weil er sich das nicht leisten kann.“ (Bew210)

Grundsicherungsleistungen nach SGB II und SGB XII bezogen 2016 im Stadtbezirk Hechenberg 5,0 Prozent der Bevölkerung, im Mainzer Durchschnitt dagegen 9,0 Prozent. 5,7 Prozent der Erwerbsbevölkerung waren arbeitslos, gegenüber einem stadtweiten Anteil von 8,4 Prozent.

Auch in der Auseinandersetzung mit dem Fluglärm bewahrte sich Hechtsheim seine eigene Identität: der örtliche Arbeitskreis Fluglärm³⁸ ist „sehr aktiv“ (Exp138), mit einem Transparent über der Ortsdurchfahrt unübersehbar präsent und auch im Ortsbeirat regelmäßig mit Initiativen vertreten.

6.3.4 Zwei Wohngebiete mit vergleichbarem sozioökonomischem Status

Trotz ihrer unterschiedlichen Bauhistorie und einigen siedlungsstrukturellen und soziodemografischen Unterschieden überwiegen hinsichtlich ihres sozioökonomischen Status zwischen den Wohngebieten Lorenz-Diel-Straße und Huxelrebenweg bzw. Frankenhöhe die Gemeinsamkeiten. Beide sind aufgrund ihrer Lage und des noch relativ günstigen Miet- und Immobilienpreinsniveaus für Mainzerinnen und Mainzer als Wohnlage attraktiv, jedoch keine Ziele für Zuwanderung von außen. Arbeitslosigkeit und Transferleistungsbezug sind deutlich schwächer vertreten als im städtischen Mittel, auch die Migrationsbevölkerung ist unterrepräsentiert. Zwei Fünftel der Bevölkerung wohnen bereits seit 20 Jahren und länger im Quartier.

Für einen vergleichbaren sozioökonomischen Status sprechen auch die Werte des „Lebenslagenindex“, den die übergeordneten Stadtbezirke Volkspark (241) und Hechenberg (616) in der städtischen Sozialraumanalyse 2017 erhalten haben. Der zur Datenverdichtung gebildete Index (vgl. zum Verfahren Kemper u. a. 2018: 296 ff.) führt vier Teilindizes für „Beschäftigung / Erwerbsleben“, „Bildung“, „Soziale Situation / Heterogenität und „Wohnen und Wohnumfeld“ zusammen und nimmt Werte von -10 bis +10 an. Der Stadtbezirk Volkspark wurde mit 5,8 bewertet, der Bezirk Hechenberg mit 3,9. Beide Stadtbezirke fallen in die Kategorie „ohne besonderen Interventionsbedarf“ (vgl. ebd.: 315 ff.)

³⁸ Im Internet: <http://www.fluglaermhechtsheim.de/>

Die „Frankenhöhe“ in Bildern (2019)

Huxelrebenweg, 2019	
Huxelrebenweg, 2019	
Blick nach Osten, Hinterm Rech, 2019	

Reihenhäuser Faberregenweg,
Rückseite, 2019



Kernerstraße, 2019



Auf dem Hewwel, 2019



6.4 Wohnortwahl

Es erwies sich als günstig für die Untersuchung des „change effect“, dass viele der befragten Bewohnerinnen und Bewohner auf eine lange Lebensspanne am gleichen Ort zurückblickten. Ihren Wohnstandort im Gebiet Lorenz-Diehl-Straße oder Huxelrebenweg hatten sie zum Teil vor Jahrzehnten gewählt und die Eröffnung der Landebahn Nordwest 2011 daher mit wenigen Ausnahmen in ihren heutigen Wohnungen erlebt.

Die meisten der Befragten hatten eine starke Bindung an Mainz als ihren Wohnort: Von den 28 Männern und Frauen, die in den befragten Haushalten lebten, war die Hälfte hier geboren oder in den ersten Lebensjahren mit den Eltern zugezogen. In zehn Haushalten stammte mindestens eine Person aus Mainz. Einen größeren Teil derjenigen, die als Erwachsene – insbesondere an die Frankenhöhe – zuzogen, hatte das Studium oder die erste Arbeitsstelle schon vor Jahren nach Mainz geführt. Nur eine dreiköpfige Familie und eine alleinstehende Frau wohnten erst seit zehn bzw. acht Jahren in der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt.

Ähnliche Stabilität wiesen ihre Wohnverhältnisse auf (vgl. oben 6.2.5: Übersicht 3). Im Gebiet an der Lorenz-Diehl-Straße wohnten zwei Haushalte bereits länger als 40 bzw. 50 Jahre. Vor 18 bzw. 21 Jahren waren zwei Haushalte zugezogen, im letzten Jahrzehnt nur drei. Ihre Häuser und Wohnungen an der Frankenhöhe hatten vier Haushalte schon vor mehr als 30 Jahren, zwei vor über 20 Jahren bezogen, und selbst der Mann, der zuletzt zu seiner neuen Partnerin gezogen war (Bew206b), lebte schon 15 Jahre im Wohngebiet. Im einzigen beobachteten Wegzugsfall lag der Zuzug 25 Jahre zurück.

6.4.1 Lorenz-Diehl-Straße: „Einmal Ketteler, immer Ketteler“

Die langjährigen Bewohnerinnen und Bewohner an der Lorenz-Diehl-Straße waren mit dem Wohnquartier biografisch auf eine besondere Weise verbunden. Die befragten Expertinnen aus der Wohnungsverwaltung schilderten es als typisch, dass in der vom Genossenschaftsgedanken geprägten Ketteler-Siedlung Wohnungen und Häuser innerhalb der Familie „weitergegeben“ würden:

„Die Generationen, wo damals [in der Nachkriegszeit] schon da waren, die Kinder wurden dann auch angemeldet. Dann haben teilweise diese Kinder schon hier gelebt. Also das ist schon so ein Generationending, ja. Ähm, und auch die Enkelchen jetzt von diesen Leuten sind schon wieder hier und wohnen hier. (...) Also wenn man das dann mal so hört und unterhält sich mit denen und dann sagen die: Ach die Oma hat schon hier gewohnt und die Tante und der Onkel.“ (Exp145)

„Und die, die beruflich wegziehen, die kommen alle wieder. Die sagen: Einmal Ketteler, immer Ketteler [lacht]. Das ist so.“ (Exp146)

Ein seit einigen Jahren berentetes Ehepaar war 1976 mit zwei kleinen Kindern von Hechtsheim in die Siedlung gezogen: „Ich wollte unbedingt wieder in diesen Block zurück“, erinnerte sich die Bewohnerin, die „zwei Häuser nebendran aufgewachsen“ war (Bew212a) und im Haus auch eine Schulfreundin wiedertraf. Ihre 3 ½-Zimmer-Wohnung renovierte die Familie beim Einzug aufwändig selbst – es war die „Hauptsache, wir sind hier drin.“ Ein Geschwisterpaar teilte sich das ererbte Elternhaus, in das die Schwester wieder eingezogen war, um die Eltern zu pflegen. Rückkehrer war auch ein 61-jähriger Informatiker: Als 1997 der Älteste seiner drei Söhne in die Schule kam, räumte seine Mutter das Haus, in dem er aufgewachsen war, für die junge Familie und zog in eine kleine Wohnung des Ketteler-Bauvereins ganz in der Nähe. Und auch der älteste Bewohner im Sample, ein 82-jähriger Rechtsanwalt, wohnte vor über 50 Jahren zunächst in einem Haus, das schon sein Vater erworben hatte. In den 1980er Jahren zog er innerhalb der Siedlung um,

behielt aber die Kanzlei im Elternhaus. Dass seine Tochter, die an der Lorenz-Diehl-Straße aufwuchs, die Familientradition seit einem Jahr weiterführte, berichtete er mit Stolz:

„Und im Nachbarhaus wohnt meine Tochter mit den beiden Enkeln, im Nachbarhaus.“ (Bew202a)

Für diese Haushalte ging die Bindung an ihre Herkunftsfamilien als ausschlaggebender Grund in die lang zurückliegende Wohnentscheidung ein (zum hier verwendeten Konzept der Wohnentscheidungen [„Arbitrage“] vgl. 8.x). Fluglärm spielte bei den Zuzugsentscheidung dieser alteingesessenen Bewohnerinnen und Bewohner dagegen noch keine Rolle. Eine Frau (Bew211), die einige Jahre auf der Schwäbischen Alb („mit NULL Fluglärm“) gelebt hatte, wurde erst nach ihrer Rückkehr ins Elternhaus daran erinnert, ohne dass es sie damals aber noch besonders störte:

„Und als ich zurückgezogen bin, habe ich/ ist mir es erst wieder eingefallen: Ah, ja, stimmt, hier ist das ja so mit diesem Fluglärm.“ (Bew211)

Daneben nannten einige Bewohnerinnen und Bewohner materielle Erwägungen: Einige konnten Eigentum übernehmen, das sie sich an anderer Stelle vielleicht nicht hätten leisten können. Und dass man „nirgendwo günstiger“ (Bew212b) als in den Mietwohnungen des Bauvereins lebe, sei ein Grund dafür, dass viele Haushalte „lange, lange Jahre hier wohnen“ (Bew212b).

► „Hier das hat mir gut gefallen.“

Als der alleinerziehenden Textilverkäuferin, die mit ihrer jüngsten Tochter in Mommenheim lebte, einige Jahre vor Ende ihres Berufslebens klar wurde, „dass ich als Rentnerin eine Wohnung brauche, die ich auch bezahlen kann“, wurde sie Genossenschaftsmitglied im Ketteler Bauverein. Der Tipp kam von einer Arbeitskollegin, die hier wohnte, sie selbst kannte die Oberstadt und das Quartier in der Lorenz-Diehl-Straße bis dahin nicht. Beim Bauverein fand sie genau, was sie suchte: „Diese Wohnungen hier, die sind sehr preiswert“, „und es hat mir wegen dem Volkspark gut gefallen, weil es hier ruhig war. UND da war auch noch kein FLUGBETRIEB über unserem Haus.“ 2010 erhielt sie eine Wohnung und zog vom Mommenheim nach Mainz. (Bew207)

Die Bewohnerin, deren Zuzug diese Fallvignette schildert, wurde – ebenso wie die wesentlich länger im Quartier lebenden Menschen – von der Eröffnung der Landbahn Nordwest regelrecht überrascht (vgl. unten: 6.5.1). Die zwei zuletzt, und zwar erst 2014, zugezogenen Haushalte trafen ihre Wohnentscheidung dagegen, obwohl sie bereits um die (neue) Fluglärmbelastung wussten bzw. wissen konnten. Eine Goldschmiedin, die ihr ganzes Leben in Mainz verbracht und zuletzt nur einen Kilometer von der Ketteler-Siedlung entfernt gewohnt hatte, nahm hin, dass sie an ihrem „Altersruhesitz“ die gleiche Lärmbelastung haben würde wie zuvor. Sie sei „nun mal in der Oberstadt verwurzelt“ (Bew214), erklärte sie. Ihr neues Haus hatte „eine überschaubare Größe, mit einem überschaubaren Garten mit zauberhaften Nachbarn“. Ausschlaggebend war für sie aber die Nähe zur Familie, die nur eine Viertelstunde Fußweg entfernt in ihrem alten Haus lebte.

„Und da hatte ich den Fluglärm genauso. Da kannte ich es also schon.“ (Bew214)

Bei einem Paar, das mit der erwachsenen Tochter der Frau ein Reiheneckhaus im Gebiet Lorenz-Diehl-Straße bezog, hatte sich die Lebenssituation verändert. Die Partner hatten die Versetzung an Arbeitsstellen in der Nähe erreicht und entschieden, dass sie in Mainz bleiben wollten. In ihre Umzugsentscheidung flossen die unterschiedlichsten Überlegungen ein. Sie wollten ihre Wohnsituation („Erdgeschoss, relativ dunkel. Wenig Sonne. Kein Garten.“ [Bew 213]) verbessern. Eigentumbildung kam für sie als Alternative zu hohen Mieten in Frage, aber sie wollten sich andererseits nicht allzu hoch

verschulden („nicht, wenn ich so fast 50 bin, also damals war“). Dass in der Lorenz-Diehl-Straße „übersichtliche Häuschen“ und keine „Villen“ standen, sprach sie ebenso an wie die gewachsene Struktur des Wohngebiets („dass alles halt so schön bewachsen ist“) im Vergleich zu Neubaugebieten, die sie zu „eng“ fanden. Andererseits schreckte sie der Renovierungsbedarf an Haus zunächst ab. Sie kannten die Oberstadt von Spaziergängen und nahmen an, dass sich ihre Lärmbelastung gegenüber der alten Wohnung nicht ändern würde. Wie sich erst später zeigte, stimmte das nicht ganz.

6.4.2 Frankenhöhe – bezahlbares Haus, Fluglärm sekundär

Zum Zeitpunkt seiner Erschließung war das Wohngebiet an der Frankenhöhe ein Neubaugebiet, das dem in Fallstudie 3 untersuchten Gebiet „Walldorfer Weg“ in Mörfelden-Walldorf in vieler Hinsicht ähnelte. Anders als dieses mutet es zwar ungleich städtischer an, gleichzeitig ist die Bebauung in vielen Straßenabschnitten etwas großzügiger und geringer verdichtet als in dem kompakten Baugebiet am Mörfelder Bahnhof. Doch es war zur Versorgung einer ähnlichen Zielgruppe gedacht, und die jungen Familien, die ab Mitte der 1980er Jahre dorthin zogen, waren biografisch fast alle in vergleichbarer Lage. Sie hatten überwiegend gerade ihr Studium abgeschlossen, starteten in den Beruf oder waren im Begriff, eine Familie zu gründen, und suchten ein gemeinsames Heim.

Während ein Teil der befragten Bewohnerinnen und Bewohner in der Lorenz-Diehl-Straße in dieser Lebensphase oder kurz danach ins Elternhaus in der Ketteler-Siedlung zurückkehrte, herrschte an der Frankenhöhe „ein bisschen, ich will nicht sagen Aufbruchstimmung, aber alle waren sind /sie neu zugezogen.“ (Bew210) Drei der befragten Bewohnerinnen und Bewohner wollten damals selbst bauen oder einen Neubau kaufen. In allen Fällen war bei der damals getroffenen Zuzugsentscheidung nach Hechtsheim auch Zufall im Spiel.

Ein Rechtspfleger, der sich als junger „Landesbeamter“ aus dem Westerwald nach Mainz hatte versetzen lassen und hier seine Frau kennengelernt hatte, verbrachte viel Zeit in einer Klinik, in der die gerade geborene Tochter des Paares behandelt werden musste. Von dort aus beobachteten die Eheleute, wie an der Frankenhöhe ein Neubaugebiet wuchs.

„Damals standen da noch viele Baukräne, weil das wirklich Neubaugebiet war, und da haben wir immer so’n Blick draufgehabt, und da haben wir gedacht, da könnten wir ja auch mal nach nem Haus gucken.“ (Bew204)

Ein gebürtiger Mainzer hatte sein freistehendes Einfamilienhaus mit Terrasse und Garten 1987, noch „verlobt“, bezogen. Von vornherein wollte er kein bereits errichtetes Haus kaufen:

„Ich wollte eigentlich Eigentum erwerben, also Hauseigentum und dann muss man halt gucken wo was frei ist, und dann wurde dieses Gebiet Frankenhöhe neu erschlossen und da wurde mir ein Grundstück angeboten. Ja, das war eigentlich Zufall, also ich hätte auch nach Bretzenheim oder nach Gonsenheim oder wie auch immer ziehen können.“ (Bew210)

Ähnlich verlief der Zuzug einer Frau, die mit ihrem ersten Mann 1986 an die Frankenhöhe gezogen war, und sich „200 Meter Luftlinie“ von ihrem heutigen Haus, „zwei Freunde noch in der näheren Umgebung“, niedergelassen hatte.

„Ja, die Entscheidung lag daran, dass wir damals zu dem Zeitpunkt ein Grundstück gekriegt haben und Gonsenheim ist einfach per se schon mal teuer oder teurer, ja, einfach vom Stadtteil her. Bretzenheim gab’s damals auch nichts Ähnliches, war kein Neubaugebiet und insofern war das eine ganz pragmatische Entscheidung.“ (Bew206)

Auch die anderen befragten Bewohnerinnen und Bewohner, die etwas später zuzogen, hatten nicht unbedingt in Hechtsheim, sondern stets auch in anderen Stadtteilen gesucht. Angebote waren knapp, als ein aus Hamburg zugezogener Mann mit seiner Frau „nach einem Einfamilienhaus“ „im Stadtbusbereich“ Ausschau hielt, deshalb griffen sie zu, als sich in Hechtsheim die Gelegenheit bot. Und eine alleinerziehende Frau mit zwei Söhnen, die eine Eigenbedarfskündigung erhalten hatte (Bew208), suchte dringend eine neue Wohnung, egal wo in Mainz. Auf das Haus und die Wohnung in Hechtsheim machte sie ein Arbeitskollege aufmerksam. An der 3-Zimmer-Wohnung in einem 6-stöckigen Mietshaus schätzte sie gleich die Nähe zur Innenstadt, die schöne Lage auf dem Hügel und den weiten Ausblick ins Umland.

Die Erzählungen der meisten befragten Haushalte in Hechtsheim zu ihrer Wohnentscheidung ähnelten sich, wenn die Interviewpartnerinnen und -partner über die Suche nach einem geeigneten Objekt, über Lagekriterien, Verkehrsanbindung oder den Wunsch nach einem Garten sprachen. Sie gingen weiter auseinander bei der Frage, ob die Fluglärmbelastung für den damaligen Entscheidungsprozess relevant war.

► „Das war uns bewusst.“

Gleich zu Beginn des Interviews platziert der Bewohner, der sein Haus erst neun Jahre nach der Erschließung des Wohngebietes an der Frankenhöhe und damit etwas später als die anderen Befragten kaufte, die Information, seine Frau und er hätten von Anfang an um den Lärm gewusst. „Wir leben glücklich zusammen und haben dieses Haus auf dem Huxelrebenweg 1995 gekauft (...) auch in Kenntnis der Tatsache, dass das eine Einfluglinie des Frankfurter Flughafens ist. Das war uns bewusst.“ Wegen einer Eigenbedarfskündigung suchten sie damals nicht unbedrängt, und obwohl Freunde sie sogar „massiv“ vor dem Lärm dort warnten, sprachen für das Haus und den Kauf viele Gründe, die in der Abwägung und bei der Entscheidung schließlich den Ausschlag gaben: Auch andere Angebote waren nicht frei von Umweltbelastungen, sie wollten trotz „Hochzinsphase“ gern Eigentum bilden, das Haus gefiel ihnen, die ÖPNV-Anbindung war günstig und die „Vorteile, die wir von der Lage haben“, wogen Nachteile auf: Gleich hinter dem Haus „kommen die Felder und Weinberge“. In die Dämmung des Hauses und neue Fenster hat das Paar – nicht nur, aber auch wegen des Lärms – später investiert: „Wir haben das Haus jetzt ja auch schon mehrfach saniert und werden es WIEDER weiter sanieren. Also da sieht man, dass wir schon an dem Ort hängen.“ (HH201)

► „In meiner Erinnerung war gar nix.“

Mit zwei befreundeten jungen Paaren gründeten die Sozialpädagogin aus der Pfalz und ihr Partner, ein angehender Kinderarzt aus Mainz, 1985 eine Hausgemeinschaft. Sie hatten zum Teil vorher in einer WG zusammengewohnt und setzten die Bausparverträge ein, die vier von ihnen abgeschlossen hatten, um ihr gemeinsames Wohnprojekt zu realisieren. Ihre Wohnwünsche – ein „bezahlbares“ Haus mit drei abgeschlossenen Wohnungen oder der Möglichkeit eines Umbaus – waren so schwer zu erfüllen, dass sie sich bei der Suche auf keinen bestimmten Stadtteil in Mainz festlegten. Zu dem großen Haus mit Garten, das schließlich in Hechtsheim angeboten wurde, gab es keine Alternativen, und wegen der Lage und dem ansprechenden Umfeld fiel die Entscheidung leicht. Die Bewohnerin war sich sicher, damals in ein weitgehend unbelastetes Gebiet gezogen zu sein: „Und damals gab 's auch noch keinen Fluglärm. Da sin nämlich die Flugzeuge über die Felder geflogen.“ (HH209)

Die meisten der Befragten hatten nur schwache Erinnerungen. Für die Bewohnerin, die unter großem Druck nach einer Wohnung für sich und ihre Söhne gesucht hatte, und froh war, etwas gefunden zu haben, spielte der Fluglärm bei der Entscheidung keine Rolle. Eine andere Frau konnte sich „gar nicht dran erinnern, dass mich der so wahnsinnig tangiert hat“ (Bew206). Sie habe sich „ehrlich gesagt, nicht drum gekümmert“, meinte sie und fragte sich, ob „das dann auch danach erst“ kam – „ich weiß es nicht.“ Auch der

Bewohner, dessen Tochter seinerzeit im Krankenhaus lag, hatte zunächst „null Erinnerung“, ob seine Frau und er sich damals schon mit Fluglärm beschäftigt hatten. Im Interview suchte er nach einer Erklärung:

„Was will man dann studieren, was will man machen, wo ist die nächste Party. [lacht] Das waren die Themen. Und das will ich vielleicht gerade noch, also das ist jetzt aber nur so'n Versuch das irgendwie, äh, in der Rückschau noch mal zu sehen, dass ich vielleicht gedacht hab, na ja, meine Eltern haben ihr Leben lang über Flug/ äh, über die Autobahn geklagt, jetzt hab ich hier halt den Fluglärm, ist halt so.“ (Bew204)

Vor allem aber, war er sicher, habe die Erkrankung der Tochter damals alle anderen Sorgen relativiert:

„Das war absolut sekundär bei den ganzen Entscheidungen, die wir da treffen mussten, stand das immer an letzter Stelle, wenn überhaupt.“ (Bew204)

6.5 Zunahme des Fluglärms – als Ereignis und als Prozess

6.5.1 Lorenz-Diehl-Straße: „Also ganz doll“ – Landebahn Nordwest als Einschnitt

Am 21. Oktober 2011 eröffnete Bundeskanzlerin Angela Merkel die Landebahn Nordwest des Frankfurter Flughafens. Die Oberstadt und das Quartier Lorenz-Diehl-Straße lagen nun unter der Anflugroute auf die neue Bahn und waren in vorher nicht gekannten Maß einer Fluglärmbelastung ausgesetzt, die in Hechtsheim bereits seit langem herrschte. Was die Lärmwirkungsforschung als „change effect“ bezeichnet, beschreibt eine Hechtsheimer Gesprächsperson etwas spitz so:

„Als die Frau Merkel mit dem ersten Flieger kam, waren seltsamerweise in Mainz in der Oberstadt Leute überrascht, dass es hier einen Flughafen gibt. Die wussten das vorher gar nicht. Erst als die ersten Flieger dann auf einmal über die Oberstadt geflogen sind, haben sie festgestellt, es gibt ja in Frankfurt einen Flughafen. Und das ist momentan, gerade was die Fluglärmgegner angeht, sind das die, die am lautesten schreien in Mainz.“ (Exp138)

Für einen älteren Hauseigentümer, der seit den 1960er Jahren im Quartier Lorenz-Diehl-Straße lebte, hat sich die Belästigung dort seit den 1980er Jahren „so kontinuierlich verstärkt“: Früher gab es „natürlich einen Flugplatz schon, aber der war noch wesentlich weniger“.

„Ich habe jetzt keine solche Etappen im Kopf, aber es ist dauernd mehr geworden. Und wenn die jetzt auch wieder die Flugbewegung erhöhen und so weiter, das merkt man.“ (Bew202a)

Der Haushalt (HH213), der 2011 noch im Stadtbezirk Zahlbach unter einer Fluglärmkontur von 45 dB(A) (Tag) gewohnt hatte, erlebte die höhere Belastung erst, nachdem er 2014 das Haus im Quartier Lorenz-Diehl-Straße gekauft hatte, also unter der Fluglärmkontur von 50 dB(A) (Tag) und mehr.

Die anderen fünf in dieser Nachbarschaft Befragten hatten die Umstellung der Flugrouten hier erlebt (HH203, HH207, HH211, HH212) bzw. in einem anderen Wohngebiet der Mainzer Oberstadt unter der gleichen Fluglärmkontur (Bew214). Und sie erinnerten die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest als „das Allergravierendste in der letzten Zeit“ (Bew212b). Sei der Lärm zuvor „noch einigermaßen auszuhalten“ gewesen (Bew121b), habe er sich „gewaltig verschärft“ (Bew214) und sei „wirklich extrem geworden“ (Bew203).

„SO dicht hatten wir es halt nie gehabt. Nie. (...) Dauert natürlich 'n bisschen, bis Sie das mal merken. Zuerst will man es ja auch nicht wahrhaben und denkt: Na, das ist aber komisch.“ (Bew212a)

Für einige Befragte markierten konkrete Erinnerungen die einschneidende Veränderung ihrer Wohnlage. Eine Bewohnerin will „an dem Donnerstagmorgen“ mit dem Hund im nahen Volkspark spazieren gegangen sein.

„Und dann ging das erste große Flugzeug über uns hinweg [lacht]. Ziemlich tief, was sie immer noch machen, und da habe ich gedacht: Boah, das war aber jetzt laut! Also bleibt ja wohl jetzt nicht so, ist doch bestimmt jetzt nur die Eröffnungsphase. Aber das blieb. (...) Ja, und dann bin ich nach ein paar Jahren, bin ich herzkrank geworden.“ (Bew207)

Eine ältere Dame, die damals noch in einem anderen Teil der Oberstadt wohnte, erinnerte sich, für ihre Kinder sei es in den 1970er Jahren noch „faszinierend“ gewesen, „den Flugzeugen nachzusehen“. Am ersten Tag bei Ostbetrieb unter der neuen Anflugroute dagegen habe sich ihr damals fünfjähriger Enkel „so erschrocken“:

„Das war ja wie eine, eine Kette. Der erste, der erste war noch oben, der erste war da und der letzte war schon weg und der andere kam schon. Also fünf in einer Reihe. Und das war so ein penetranter Lärm, dass der Kleine Angst gekriegt hat und heulend ins Haus gelaufen ist. Und seit der Zeit haben wir über der Oberstadt diesen penetranten Lärm.“ (Bew214)

Für mehrere Gesprächspersonen (Bew203, Bew207, Bew211, Bew212b) bestand der Einschnitt vor allem darin, dass der Anflugverkehr nun „direkt über unser Haus“ geht, „im 40-Sekunden-Takt“, in einer sehr niedrigen Höhe“; Bew201a/Bew212b). Es sei nicht nur der Lärm, sondern auch „die Schnelligkeit der Flugzeuge, die drüber fliegen“ (Bew212a) und „der Dreck, der da von oben runterkommt“ (Bew212b). In ihrer Kindheit, so erinnerte sich eine im Viertel aufgewachsene Reihenhausbesitzerin (Bew211), waren Flugzeuge ein „Ab- und-Zu-Ereignis“. Später sei der Lärm „nicht mehr spaßig“ gewesen, aber noch „an der Grenze entlanggeschrammt, dessen, was ich noch erträglich gefunden habe“. „Das Einschneidende“ sei gewesen, dass das Quartier nunmehr direkt unter der Anflugroute liegt.³⁹ (Bew211)

„Also wir haben die Flugzeuge immer gesehen, seitlich. Die sind nie bäuchlings über uns geflogen. Und jetzt ist es fast bäuchlings. (...) Also, und das macht VIEL aus.“ (Bew211)

„Also ganz doll“ sei der Fluglärm geworden, meint eine Bewohnerin (Bew203), und sie stellte sich vor, wie man Ruhe schaffen könnte: „Da würde man am liebsten die Brücke auf der Autobahn abreißen, und dann ist das vorbei“. Die Landebahn Nordwest ist durch eine Brücke über die A3 an das Flughafenvorfeld angebunden.

6.5.2 Frankenhöhe – Belästigung „schleichend“ und „breiter gefächert“

Bei Betriebsrichtung 07 (Ost) liegt auch Hechtsheim mit der Frankenhöhe unter der Anflugroute für das Parallelbahnsystem des Flughafens. Die resultierende Belastung ist jedoch für den Stadtteil nicht neu. Auch für die Bewohnerinnen und Bewohner der Frankenhöhe haben die mit der neuen Bahn eingeführten Anflugverfahren Veränderungen gebracht. Sie erlebten diese aber als Ausschläge in einer langjährigen Zunahme des Fluglärms. Und die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest traf den Stadtteil nicht unvorbereitet: Fluglärm war schon immer ein öffentliches Thema, und Ortsbeirat und Arbeitskreis Fluglärm hatten bereits zum Planfeststellungsverfahren mit Infoständen informiert (Exp138).

³⁹ Direkt überflogen zu werden, bezeichneten auch Interviewpersonen in Mörfelden Walldorf (vgl. Fallstudie 3) als Grenze des für sie persönlich Erträglichen.

Ein stark belastigter Hauseigentümer (Bew204), der seit der Erschließung des Neubaugebiets am Huxelrebenweg wohnte, nahm „ein relativ gleichbleibendes Niveau“ an Lärm wahr. Dass der Lärm „massiv zugenommen“ habe, war für einen anderen belastigten Hausbesitzer „ein schleichender Prozess“ (Bew210) gewesen. Alle Interviewpersonen blicken auf eine lange Wohndauer im Quartier zurück, und sie sprachen eine Reihe von Faktoren an, die die Lärmsituation über die Jahre beeinflusst hatten: Dass Flugzeuge leiser wurden und die US-Airbase mit ihren Transportmaschinen nicht mehr besteht, wirkte entlastend (Bew201, Bew204), ebenso das Nachtflugverbot (Bew206a) und die neue Lärmpausenregelung (Exp138). Zugleich aber gab es „sicherlich ein Mehr an Luftverkehr“ (Bew206a). Die „Frequenz der Überfliegungen“ habe zugenommen, berichtete der Betriebswirt, der weggezogen war und nur noch sein Büro auf der Frankenhöhe behalten hat; er schätzte, „dass sie mittlerweile alle 30 Sekunden kommen, und früher war es alle paar Minuten“ (Bew205; so auch Bew208).

Den Beitrag der Landebahn Nordwest zur Lärmentwicklung nahmen die Befragten unterschiedlich wahr. Ein Bewohner empfand die Versetzung der Anflugrouten nach Norden als entlastend: Früher gingen die Maschinen „fast genau übers Haus“, heute verlaufe die Route „vom Haus 500 Meter weg“, und seine Frau und er bekämen das „in dieser Form nicht mehr so persönlich mit“ (Bew201). Ein anderer meinte, dass sich die Bahnen zu seinen Ungunsten verschoben hatten (Bew204). Eine Lehrerin saß am Tag der Umstellung der Anflugverfahren in ihrem Haus im Arbeitszimmer und dachte: „Oh Gott, wenn das jetzt so weitergeht ...“ (Bew206a). Glücklicherweise habe sich kurz nach der Inbetriebnahme erst einmal längere Zeit die Betriebsrichtung geändert (Bew206b). Auch eine Eigentümerin, die über Wegzug nachdachte, berichtete, „ganz massiv“ sei der Lärm erst mit der neuen „Einflugschneise über Bretzenheim“ geworden (Bew209). Und der Lärm, so eine weitere Wahrnehmung, habe auch deshalb „massiv zugenommen“, „weil die einfach SEHR viel niedriger fliegen als früher“ (Bew210).

Zwei Befragte sprachen ausdrücklich als entlastend an, dass die neuen Flugrouten die Fluglärmbelastung breiter „gefächert“ haben (Bew206a). Die aus Rheinhessen stammende Bewohnerin hatte wenig Verständnis dafür, dass sich ihre Heimatstadt jetzt „so nach dem Mords-Motto beschwert, oh Gott, wir haben jetzt Flugzeuge“:

„Ja, tut mir leid, wir haben eben sonst, ich sag jetzt mal, 50 Flugzeuge gehabt und jetzt haben wir halt nur 10 und jetzt haben die andern Ortsteile eben auch mal ein paar Flugzeuge.“ (Bew206a)

Und „eine gewisse Verbesserung“ sah Bew210 darin, dass „der Fluglärm ein bisschen mehr verteilt wird in Mainz“:

„Die Oberstadt, ich weiß es, weil meine Eltern da gewohnt haben, die hatten früher NIE Fluglärm. Und vor, weiß ich nicht, zehn Jahren haben die die Flugrouten geändert und jetzt haben die auch Fluglärm. Da ist – gibt es ja auch Proteste, weil da die Krankenhäuser sind.“ (Bew210)

6.6 Zu Lasten der Lebensqualität – Wohnen mit Fluglärm

In welchen Maß Fluglärm die befragten Bewohnerinnen und Bewohner der beiden Wohngebiete belastigte, wie stark er also ihre Wohn- und Lebensqualität beeinträchtigte und in welchen Alltagssituationen er störte, war zunächst individuell verschieden. Unterschiede in der subjektiven Lärmwahrnehmung und im Grad der erlebten Belästigung zeigten sich nicht nur zwischen den befragten Haushalten, sondern auch im gleichen Haushalt, und sie wurden in den Interviews aus der Hausgemeinschaft, aus der Nachbarschaft, aus dem Bekanntenkreis berichtet. In den Schilderungen der stark und äußerst stark belastigten Haushalte zeigten sich viele Gemeinsamkeiten. Jedoch unterschieden sich auch sieben Jahre nach

Eröffnung der Nordwestbahn und der Umstellung der Anflugrouten die Interviews aus beiden Gebieten auffällig nach dem Grad der berichteten Belästigung und nach den Antworten auf die Frage, ob man sich an Fluglärm gewöhnen könne. Dies gibt einen qualitativen Anhaltspunkt dafür, dass zum Zeitpunkt der Befragung (2018) im neu belasteten Quartier Lorenz-Diehl-Straße ein „change effect“ (vgl. oben: 6.2.6) der 2011 eingetretenen Belastungsänderung noch wirksam war.

Zu erinnern ist an den Unterschied zwischen akustischer Belastung (Exposition, vgl. oben: 6.2.3) und Belästigung: Fluglärm hat eben keine „objektive“, von der Belästigungswirkung verschiedene physikalische Existenz. Dass Belästigung subjektiv ist, macht sie nicht zu einer persönlichen Befindlichkeit. Vielmehr tragen die Berichte der Bewohnerinnen und Bewohner als Hinweise auf die für sie besonders belästigenden Faktoren des Fluglärms zu einer realistischen Bewertung der ‚externen Kosten‘ des Luftverkehrs als Massenverkehrsmittel bei.

Die hier berichteten Lärmwahrnehmungen standen unter dem Eindruck einer sehr stabilen Großwetterlage mit deutlich überdurchschnittlichen Anteilen des Mainz belastenden Ostbetriebs am Frankfurter Flughafen. Wie in der Übersicht zu den Interviews (siehe oben: 6.2.5) ausgewiesen, lagen die Zeitanteile mit Ostbetrieb zu den Interviewzeitpunkten zwischen 47,3 Prozent (niedrigster Wert im Oktober, nur ein Interview) und 77,9 Prozent (Mai, acht Interviews) und waren im Jahresmittel mit 45,9 Prozent deutlich erhöht (Hasselbeck 2019: 4). Eine Lokalzeitung bezeichnete 2018 als „annus horribilis“ der Mainzer in Sachen Fluglärm.⁴⁰

6.6.1 Stufen der Belästigung im Quartiersvergleich

In repräsentativen Befragungen zur Wirkung von Fluglärm wird der Grad der subjektiven Belästigung erhoben, indem man die Befragten bittet, sich selbst auf der international üblichen ICBEN/ISO-Belästigungsskala⁴¹ als „überhaupt nicht“ (1), „etwas“ (2), „mittelmäßig“ (3), „stark“ (4) und „äußerst stark“ (5) einzustufen. Als hochbelästigt gilt, wer hier „stark“ oder „äußerst stark“ angibt. Für die quantitativen Projektmodule wurden die Anteile hoch belastigter Bevölkerung auf der Grundlage einer Expositions-Wirkungsfunktion berechnet, die auf dieser Skala beruht (siehe hierzu die Erläuterungen unter 6.2.6).

Eine solche Skala wurde in den leitfadengestützten Interviews nicht verwendet, vielmehr ließ ein narrativer Impuls den Befragten viel Raum für die Schilderung ihrer Fluglärmwahrnehmung. Um die einbezogenen Haushalte nach dem unterschiedlichen Grad ihrer Belästigung zu ordnen und die Teilsamples beider Teilgebiete untereinander zu vergleichen, werden diese Selbstberichte hier den gleichen Stufen zugeordnet. Der Einstufung liegen die jeweils stärksten Belästigungsurteile der Befragten zugrunde; zusätzlich konnten Zahl und Intensität der Lärmbeschreibungen und der geschilderten Störungen berücksichtigt werden (zu Lärmsituationen siehe Unterabschnitt 6.6.4). Kann in standardisierten Befragungen nicht kontrolliert werden, an welchem Vergleichsmaßstab die Befragten ihre Selbsteinstufung ausrichten (Junghaenel et al. 2017), so berücksichtigt eine Fremdeinstufung anhand von qualitativem Gesprächsmaterial die Verteilung im Sample und Kontextinformationen.

⁴⁰ <https://www.mainzund.de/fluglaerm-ueber-mainz-2018-erheblich-gestiegen-fast-50-prozent-anfluege-aus-westen-podiumsdiskussion-freie-waehler-am-21-mai/>.

⁴¹ Die Skala wird von der International Commission on Biological Effects of Noise (ICBEN) sowie nach ISO/TS 15666 empfohlen, und sie wurde sowohl in der Lärmwirkungsstudie NORAH (vgl. dort: Schreckenberg u.a. 2015: 60) als auch in der früheren Studie für das Regionale Dialogforum (Schreckenberg/Meis 2006) verwendet (vgl. auch SOFI/GWS 2020a, Anhang III).

Übersicht 5: Belästigungsstufen und Gewöhnung an Fluglärm im Quartiersvergleich

	Äußerst belästigt [5]	Stark belästigt [4]	Etwas / mittelmäßig belästigt [2], [3]	Keine Gewöhnun g	Teilweise / künftig	Gewöhnun g
Lorenz-Diehl- Straße	Bew202a/b Bew203 Bew207 Bew211 Bew212a/b Bew213a/b Bew214			Bew202a Bew207 Bew214	Bew203 Bew211 Bew213a/b	
Frankenhöhe	Bew205 Bew209	Bew204 Bew210	Bew201 Bew206a/b Bew208	Bew204 Bew205 Bew206a Bew209		Bew201 Bew206b Bew208

Quelle: SOFI/GWS: Eigene Darstellung. Anmerkung: Zu „Gewöhnung“ keine Angaben für Bew202b und Bew212a/b.

Als äußerst belästigt können neun der 14 befragten Haushalte gelten. Die Bewertungen, in denen die Interviewpersonen ihr Lärmerleben oder das wenigstens eines anderen Haushaltsmitglieds zusammenfassten, waren teils knapp und sachlich („sehr störend“; drinnen „lästig“, draußen „sehr schlimm“, Bew202a; „bedrückend, zerzt ordentlich an den Nerven“, Bew207), teils kategorisch („Grenze des Erträglichen ist wirklich überschritten“, Bew211), teils drastisch („Lärmterror“, Bew212b; „ohnmächtige Wut“, Bew213a), jedenfalls ließen sie keinen Raum für Steigerung. In zwei Paarhaushalten waren Partnerin und Partner unterschiedlich intensiv belästigt: Eine im Quartier Lorenz-Diehl-Straße befragte Hauseigentümerin meinte, ihr Mann sehe das „lockerer“ (Bew203). „Ich rege mich mehr auf“, erklärte umgekehrt ein Eigentümer (Bew213a) im Paarinterview auf der Frankenhöhe, hier nahm es seine Frau (Bew213b) „lockerer“. Hinweise darauf, dass die meist schon erwachsenen Kinder der Interviewten Lärm anders wahrnehmen, werden weiter unten (Abschnitt 6.8) berücksichtigt.

Zwei Befragte beschrieben sich als stark belästigt und schilderten ähnliche Störungen wie die der ersten, höchst belästigten Gruppe („was mich wirklich stört“, „Frechheit“, „wunder Punkt“, Bew204; „ärgerlich“, Bew210), relativierten ihr Urteil jedoch wieder. Beide waren in den 1980er Jahren auf die Frankenhöhe gezogen. Der eine erklärte, er „hadere“ nicht damit: „Das ist ein Ballungsgebiet und man hat immer irgendwelche Nachteile“ (Bew204). Seine Frau sage, „sie kriegt das gar nicht so mit“. Der andere meinte ebenfalls, da er „in einer Großregion“ wohne, „gehört das dazu“, und er habe schon vor 31 Jahren gewusst, dass er „in der Nähe des Flughafens baue“.

Drei Haushalte bezeichneten sich selbst im Interview als nicht sehr gestört: Der Fluglärm sei „unschön“, „aber nicht so, dass es ganz schrecklich ist“ (Bew201), „unangenehm“, aber eher selten „ein bisschen heftig“ (Bew206a), andere Geräusche seien lauter (Bew208).

Wie diese Fallverteilung zeigt, äußerten sich alle sieben befragten Einzelpersonen und Paare im Quartier Lorenz-Diehl-Straße als äußerst von Fluglärm belästigt, während sich die berichteten

Lärmwahrnehmungen auf der seit vielen Jahren überflogenen Frankenhöhe ausdifferenzierten. Dies kann als qualitative Bestätigung dafür gelten, dass eine sprunghafte Zunahme des Fluglärms von mehr Betroffenen als hoch belästigend empfunden wird als eine allmählich ansteigende Belastung. Zwar ist in Rechnung zu stellen, dass sich im erst seit 2011 neu betroffenen Gebiet Teilnehmerinnen und Teilnehmer möglicherweise deshalb meldeten, weil sie im Interview eine Chance sahen, gegen ihre Lärmbelastung Einspruch einzulegen. Doch auch eine solche selektive Selbstrekrutierung würde auf einen „change effect“ hinweisen, denn auf der Frankenhöhe fühlten sich mehr und weniger belästigte Haushalte gleichermaßen von der Befragung angesprochen.

6.6.2 „Äußerst“ und „stark“ belästigt: Einzelschall im „Minutentakt“

Grundlegend für die Lärmwahrnehmung der äußerst bzw. stark belästigten Befragten war, dass der Fluglärm sich für sie nicht als Grundtonlaut in die Geräuschkulisse eines städtischen Wohngebiets einfügte, sondern dass sie den Anflug auch bei steter Wiederholung als Signallaut hören, also als eine Folge störender Einzelschallereignisse (zu den Begriffen siehe oben: 6.2.6). Dies zeigte sich in teilweise detaillierten Lärmbeschreibungen.⁴² Auch wenn die Schilderungen aus den beiden Wohngebieten die gleichen Besonderheiten des Fluglärms ansprachen, ergab sich ein wesentlicher Unterschied daraus, dass die Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers Lorenz-Diehl-Straße ihre Lärmbelastung immer noch an einem weniger belasteten Ausgangszustand vor der Nordverschiebung der Anflugsrouten maßen (siehe hierzu oben: 6.5.1). Die gerade im Erhebungsjahr knapp bemessenen relativen Lärmpausen bei Westbetrieb standen ihnen weiterhin für Normalität:

„Wenn ich das analysieren müsste, dann würde ich das so sagen. Um überhaupt/ dass man überhaupt noch einmal hören darf oder eben nicht hört, den Lärm, also wahrnehmen darf, wie es ist, wenn es normal ist.“ (Bew211)

Dagegen war für die Befragten mit langjähriger Wohndauer auf der Frankenhöhe der Wechsel der Betriebsrichtung, also der Zeiten mit viel und wenig Fluglärm, längst Normalität geworden. Auch sie nahmen allerdings die Zunahme der Zeiten mit Betriebsrichtung Ost im „Fluglärm-Horrorjahr“ (vgl. Fn. 40) als störende und beunruhigende Abweichung von dieser langjährigen Normalität wahr.

Die Belästigung ergibt sich erstens aus der Lautstärke des Einzelschallereignisses beim Landeanflug, die mit dem Flugzeugtyp variiert und die sich mit der niedrigen Flughöhe verstärkt hat: Die anfliegenden Maschinen „donnern“ nicht über die Wohngebiete hinweg, berichtete eine Befragte, sondern „fliegen ja recht langsam über uns“: „Wir kriegen sie immer schön mit, gell.“ (Bew212a). Eine andere Hausbewohnerin aus der Oberstadt hatte ihre eigene Flottenliste entwickelt:

„Das gibt Rumpelflieger, die sind dann, da da da da, das rattert und kracht und dann gibt es welche, die sind leiser.“ (Bew2014)

Auf der Frankenhöhe wurde es immer noch als Entlastung empfunden, dass mit der Schließung der Rhein-Main Airbase die besonders lauten US-Militärtransporter aus den Golfkriegen aus der Luftflotte verschwunden waren. Und auch hier galt:

„Es gibt leisere Flugzeuge und es gibt weniger leisere Flugzeuge.“ (Bew209)

Belästigend wirkte zweitens die Dichte des Landeanflugs bei Ostbetrieb, auf zwei parallelen Anflugsrouten. Die Flugzeuge kommen „wie aufgereiht“ (Bew203), „wie an einer PERLENSCHNUR“ (Bew207), „alle 30

⁴² Nur eine der hoch belästigten Befragten verwendet für ihre Lärmbeschreibung das Bild vom „Lärmteppich“ (Bew211).

Sekunden“ (Bew204) oder im „Minutentakt“ (Bew203; Bew212a, Bew205), und „abends stehen sie alle hier am Himmel“ (Bew 212a).

„Wenn das einmal in der Stunde wär, würde des glaube ich, äh/ Aber diese Dichte von, wie das Flugzeug fliegt über uns und ich sehe schon das nächste. Und wenn ich die Augen zu mach, sehe ich's nich, aber ich hör's schon. Ich hör's schon, wie's langsam an.“ (Bew209).

Drittens ist die Dichte auch deshalb „UNERTRÄGLICH, weil es praktisch keine Pausen gibt“ (Bew211). Das galt 2018 besonders für die Ostwindlage, aber es gilt auch über den Tag für die Abstände zwischen den Schallereignissen: „das geht den GANZEN Tag, das geht von MORGENS fünf Uhr – geht das bis in die Nacht, bis NACHTS“ (Bew207). Dass „die Flugpausen zwischen zwei Flugzeugen im Anflug“ nur „Sekunden“ dauern, erinnerte diese Bewohnerin an die Belastung von Eltern mit schreienden Kleinkindern:

„Und die schreien oder sowas. Also, und das Kind hört überhaupt nicht auf. Also es gibt einfach keine Unterbrechungen. Und – man fühlt sich so/ also ich fühle mich dann so ausgesetzt. Wenn eine Pause ist, das ist so wie/ fast wie eine Rücksichtnahme.“ (Bew211)

► „Ohnmächtige Wut“ und „ungeschriebene Briefe“

Die 53-Jährige, die mit ihrem Bruder das frühere Haus der Eltern im Quartier Lorenz-Diehl-Straße bewohnt, muss als Beschäftigungstherapeutin im Altenheim „ständig aufmerksam sein“, „mit allen Sinnen“. „Wenn ich nach Hause komme, dann merke ich, jetzt brauche ich Ruhe.“ Sie hat daher im Haus wenig Hintergrundgeräusche und lässt „praktisch nie den Fernseher laufen“. Bei Ostbetrieb verspürt sie „ohnmächtige Wut, weil ich nichts dagegen unternehmen kann“. Als „Dampfventil“ hat sie die Nummer des Beschwerdetelefons eingespeichert. Die „Leute an der anderen Seite da von FRAPORT“ seien freundlich sie fühle sich ernstgenommen, das bewirke aber nichts. Zwei „ungeschriebene Briefe“ hat sie daher im Kopf, einen an Fraport und einen an die Deutsche Flugsicherung. Niemand, der das nicht erlebt habe, dürfe über Fluglärm äußern, „es sei nicht so schlimm und man solle sich da nicht dran stören“. „Also ich würde all diesen Leuten, die da drüber entscheiden, empfehlen, wünschen, das ist dann in so einem bitteren Moment, aber empfehlen, sich wirklich diesem Lärm persönlich auszusetzen und zwar nicht nur einen Tag, eine Nacht, sondern von mir aus also möglichst mindestens eine Woche lang am Stück mit den entsprechenden Nächten.“ Und „unter diesen ungünstigen Bedingungen die gleiche Arbeit ausführen zu müssen“, die „bestimmt auch stressig ist“. (Bew211)

Dass viertens die Fluglärmbelastung in Mainz – je nach Betriebsrichtung – im Wechsel mit ruhigen Phasen auftritt, wirkte gerade für die Hochbelästigten im Quartier Lorenz-Diehl zweischneidig. Denn die relative Ruhe bei Westbetrieb zählte für sie immer noch zu den „Basisfaktoren“ (Homburg/Stock 2001, vgl. unten: 6.2.6) eines als selbstverständlich vorausgesetzten Normalzustands. Sie erzeugte keine Zufriedenheit, vielmehr störte ihre Verletzung. Dass die Zeiten mit Fluglärm witterungsabhängig und nicht planbar sind, erhöhte das Leiden am Lärm. Dass sie „nicht genau weiß, ist morgen Ruhe, ist keine Ruhe“, kontrastierte die bereits zitierte Bewohnerin mit einem privaten Besuch in Oberbayern, bei dem sie sicher sein konnte, „es wird jetzt Ruhe sein“.

„Ich werde hier schlafen können in Ruhe und es wird keinen Fluglärm geben. Das entspannt mich unglaublich. Diese Sicherheit und hier, dass man halt, wenn es noch einen Flugplan gäbe, so, ähm, vom 1. November bis zum 15. November werden wir hier überflogen, danach wird gewechselt und dann ist Ruhe. Das wäre auch noch etwas.“ (Bew211)

Dass Fluglärm sie stärker belästigt als anderer Umgebungslärm, führten die hoch belästigten Befragten fünftens schließlich auf Besonderheiten seiner Klangstruktur zurück. Sie stellten eine Vielzahl von Vergleichen an, bei denen die anderen Lärmquellen (Autobahn, Bahn, Bus, Rheinschiffe, Kirchenglocken)

besser abschnitten. In vier Interviews wurde Autobahnlärm als weniger störend beschrieben, weil er „insgesamt leiser und so monoton“ sei, dass man sich „viel eher dran gewöhnen“ könne (Bew203, so fast wörtlich auch Bew205, Bew207, Bew210⁴³).

„Und die Flieger sind extrem laut. Und dann kommen sie auch noch UNTERSCHIEDLICH. Manchmal aufgereiht alle Minute, aber im Grunde ist es doch unterschiedlich. Es ist leise, laut, leise, laut. Und auf der Autobahn haben Sie immer nur so ein Sssssss. Und das ist dann/. Also das ist AUCH blöd, neben der Autobahn zu wohnen. Wollte ich auch nicht. Aber ich glaube, das kann man eher (.) haben oder fällt dann nicht mehr so auf wie der Fluglärm.“ (Bew203)

Auch regelmäßiger innerstädtischer Straßenverkehr, meinte die Schulsekretärin aus der Lorenz-Diehl-Straße, „ist ein Klangteppich, das stört nicht“. Drei äußerst belastigte Interviewpersonen berichteten Erfahrungen mit Bahnlärm. „Wenn man das nicht gewohnt ist, ist das auch nicht lustig, meinte ein Hausbesitzer, der ihn nur auf einer Reise erlebte; „damit wollte ich jetzt auch nicht tauschen (Bew213a). Dagegen erklärte eine Befragte, sie habe mal an einem Bahngleis gewohnt, „da konnte ich mich gut dran gewöhnen“ (Bew211). Und eine Nachbarin aus dem Quartier Lorenz-Diehl-Straße meinte, die Züge höre sie in ihrem Haus auch.

„Also wenn die Flieger fertig sind, dann kommen die Güterzüge. Und dann ratatata, ratatata, ratatata [imitiert Zugrattern], aber damit können Sie einschlafen.“ (Bew214)

Der Unterschied, den sie wahrnahmen, bestand in der besonderen, zeitlich gerichteten und rhythmischen Klangstruktur des „Flugzeuglärms“, den die hoch belastigte Mieterin des Ketteler Bauvereins auch durch ihre „schalldichten Fenster“ noch hörte und „schrecklich“ fand. Er „baut sich ja dann langsam auf“:

„Das schwillt dann langsam an, wird immer lauter, immer lauter, bis das dann so eine Lautstärke erreicht hat, dass, wenn Sie Fenster offen hätten, Ihren Fernseher nicht mehr verstehen. Dann ebbs das wieder ab. Und IM Abebben hören Sie schon das Rankommen von dem nächsten Flugzeug.“ (Bew207)

Auch eine ihrer Nachbarinnen nahm als typisch und besonders störend wahr, dass das Geräusch „nicht nur durchgehend“ ist, sondern dass die Flugzeuge manchmal über dem Haus den Schub verändern, „und dann ist das ein helles, helleres Geräusch“ (Bew211).⁴⁴ Wieder ein anderes Geräusch entsteht, wenn Piloten bereits über Mainz das Fahrwerk ausfahren.

Flugzeuge direkt über dem Haus sind sechstens nicht nur laut; sie sind auch beunruhigend. Für Gesprächspersonen an der Lorenz-Diehl-Straße lag eine neue Qualität der Belästigung darin, dass sie die Maschinen „bäuchlings“ (Bew2011) sahen (Bew211; siehe oben: 6.5.1). Eine Bewohnerin aus Hechtsheim schilderte dies als Verletzung ihrer Privatsphäre.

„Also die, es gibt Flugzeuge, die fliegen so dicht über unser Haus, da denk ich immer, die können mir auf den Teller gucken.“ (Bew209)

Direkt überflogen zu werden, kann zudem Gefahr signalisieren. (Zu „bedrohlichem Lärm“ vgl. Flitner 2007: 148 ff.) Für eine Interviewperson auf der Frankenhöhe, dessen Frau dort nicht mehr schlafen konnte, lag in der oben beschriebenen Klangstruktur des Fluglärms auch eine Bedrohung.

⁴³ Als einziger beschrieb dieser, stark belastigte Befragte Flugzeuge, „die normal anfliegen“ als „vergleichbar (...) mit einem Autobahngeräusch“. Das galt jedoch nicht mehr, wenn sie das Fahrwerk ausfahren: „Und dann macht es so Brrrrrrrr.“

⁴⁴ Auch die unbelastigte Hauseigentümerin Bew206a sprach darüber. Anders als bei Bahn- und Straßenlärm gebe es kein Hintergrundgeräusch. „Das hast du ja hier nicht, weil das ja unregelmäßig kommt und es ist nicht immer dieselbe Lautstärke, es ist in 'nem anderen Rhythmus, es ist nicht so'n permanentes Geräusch jetzt.“

„Ich finde es schon in gewisser Weise bedrohlich. Ein, ein stärker werdendes Geräusch auf sich zukommen zu hören. Das dann natürlich auch wieder abschwilt. Aber unmittelbar ÜBER dem, dem Beobachter oder dem, der, der PERSON ist es dann ein, ein recht starkes Dauergeräusch. Aber dieses Näherkommen und auch Abbremsen ist schon störend.“ (Bew205)

Bei anderen Haushalten in Hechtsheim weckten die Flugzeuge auch konkretere Ängste. So müsse sich „Krieg anfühlen“, dachte eine Bewohnerin, die sich mit dem Gedanken an Wegzug trug: „Mit jeder Minute ein Flugzeug, was drüber DONNERT“. Von einer Freundin, die traumatische Kindheitserlebnisse hatte, berichtete sie, dass diese sich morgens „einen Wecker auf Viertel vor Fünf“ stelle, um das Fenster zu schließen, denn die einsetzenden Landeanflüge mobilisierten bei ihr „so was Kriegsähnliches“ (Bew209).⁴⁵

Ein Hausbesitzer auf der Frankenhöhe (Bew204) erwog im Gespräch die Möglichkeit eines Flugzeugabsturzes: Er wehrte den Gedanken selbst als „hysterisch“ ab. Er wolle nicht, dass „das ganze Denken nur noch darum kreist, was passiert denn, wenn hier einer runtermacht“. Aber in Amsterdam sei ja mal ein Frachtflugzeug in ein Hochhaus geflogen.

„Kann ja niemand behaupten, dass das hier nicht passiert, aber das ist auch etwas, was ich verdränge, weil ich die Wahrscheinlichkeit für so gering halte, dass ich da jetzt so nicht drüber nachdenke.“ (Bew204)

Aus im Gebiet Lorenz-Diehl-Straße dachte eine Bewohnerin an Unfallgefahr. Bahnlärm sei für sie „wirklich nur ein Geräusch, wo man sich wünschen würde, es wäre lieber weg“. Man könne bei Unfällen nicht betroffen sein; gleiches gelte für anderen Verkehrslärm. Bei den Flugzeuggeräuschen dagegen nimmt sie Abweichungen vom üblichen Verlauf als „angstvermittelnd“ wahr. Sie frage sich dann, ob es ein technisches Problem gebe, und es sei ja auch schon zu „Beinahzusammenstößen“ gekommen:

„Also, ich schrecke richtig auf und denke: Oh, ist da vielleicht was Außergewöhnliches? Kriegt der die Kurve nicht?, weil es ganz klar ist, dann könnte natürlich auch mal so ein Flugzeug runterkommen.“ (Bew211)

Ein etwas kleineres Format hatten die Befürchtungen, dass Flugzeuge etwas verlieren könnten. Bein gartenbegeisterten Mieterpaar in der Ketteler-Siedlung hatte im Sommer ein anderthalb Meter großes Flugzeugteil „plötzlich im Garten gelegen“ (Bew212b). Auch das wenig belästigte Paar auf der Frankenhöhe hatte schon öfter mal beim Grillen draußen daran gedacht: „Wenn jetzt da irgendwas von oben kommt“ (Bew206b) Man höre ja gelegentlich, „dass irgendwo mal Flugzeuge irgendwelche großen Eisklumpen oder irgendwelche Inhalte von Toiletten verlieren“.

Unabhängig vom Grad der subjektiven Belästigung entstand für einige Befragte um ihr Haus herum eine regelrechte Mikrogeographie der Lärmexposition⁴⁶. Der nur leicht belästigte Hausbesitzer auf der Frankenhöhe empfand sich als weniger „persönlich“ betroffen (Bew201), seit die Anfluggrundlinie 500 Meter neben seinem Haus verläuft. Ein hoch belästigtes älteres Paar in der Lorenz-Diehl-Straße hatte seinen Mietergarten glücklich noch um zwei weitere „Gärtchen“ von Nachbarn erweitert, „die nix mehr machen wollen“. Der Mann beschrieb den Flugweg über das Siedlungshaus so:

„Also von da, wo der Nussbaum steht, da fliegen die hier rüber über unsere Tannenbäume. Und dann machen die n kleinen Schlenker jetzt rein in Richtung Eisenbahnbrücke.“ (Bew212a)

⁴⁵ Eine Bewohnerin des „Walldorfer Wegs“ in Mörfelden-Walldorf verglich die Geräuschkulisse beim Zuzug mit „Pearl Harbour“, vgl. unten: 7.4.5).

⁴⁶ Der Begriff wird vor allem im Mikromarketing verwendet, vgl. die Begriffsdefinition bei infas: <https://infas360.de/news/was-ist-mikrogeographie-definition-begrifflichkeiten-und-vorteile-fuer-das-crm/> (Letzte Prüfung: 31.08.2020)

Und unter dem Kirschbaum war es, dass seine Frau im Sommer des „Horrorjahrs“ 2018 (vgl. oben) „n Rappel gekriegt“ hat, aufgestanden ist und gesagt hat: Also irgendwann bringe ich mich um.“ (Bew212b)

Bei einer Gesprächsperson, die in der Oberstadt wohnte, hatte sich durch einen Umzug die Lärmbelastung erhöht. Sie unterschied die Hausseite, auf der der Lärm auftrifft, und die abgewandte Seite. Im alten Haus habe sie „nach hinten geschlafen“. Jetzt aber „fliegt der ja praktisch direkt durch den Garten“, und zu der Seite „haben wir auch unser Schlafzimmer“ (Exp139). Auch das auf der Frankenhöhe interviewte Paar, das sich eher nicht belästigt fühlte, unterschied die Zimmer seines Hauses nach dem Grad der Exposition: Von der Terrasse aus sehe man die Flugzeuge „gerade noch so“, vom Schlafzimmer aus zum Glück weniger:

„Die fliegen eher vorne übers Bad und nicht so direkt über das Bett.“ (Bew206b)

6.6.3 Belästigung und gesundheitliche Folgen

Höchster Ausdruck der Belästigung sind körperliche Stressreaktionen, wie sie im Zentrum der Lärmwirkungsstudie NORAH standen (vgl. oben: 6.2.6). Dass dies in allen Interviews zum Thema wurde, ist einer Besonderheit des Mainzer öffentlichen Diskurses über Fluglärm geschuldet. Am Zentrum für Kardiologie der Universitätsmedizin Mainz forschte ein Team um Prof. Dr. med. Thomas Münzel über Fluglärm als neuen „Herz-Kreislauf-Risikofaktor“, „den nicht wir Ärzte selbst oder die Patienten, sondern nur die Politiker positiv beeinflussen können“ (Stiftung Mainzer Herz 2014: 3). Alle Mainzer Gesprächspersonen kannten diese Forschung und setzten sich mit dem zentralen Befund auseinander, dass Fluglärm auch unabhängig vom Grad der subjektiven Belästigung körperliche Stressreaktionen auslösen könne.

„Der Körper, der merkt das“, fürchtete der Mieter des Bauvereins (Bew212a). „Man hört es natürlich nicht gerne“, meinte die äußerst belästigte Hausbesitzerin 213a. Der hochbetagte Anwalt im Quartier Lorenz-Diehl-Straße, der für eine Initiative gegen Fluglärm unterschrieben hatte, sah sich darin bestärkt:

„Ob das der Professor Münzel vielleicht bisschen zu sehr akzentuiert, eine andere Frage. Aber im Grunde doch richtig, was er da macht.“ (Bew202a)

Sollte herauskommen, dass durch den Flughafen „so und so viel tausend Bürger, die ja hier leben im Rhein-Main-Gebiet, krankgemacht werden“, konnte sich ihre Nachbarin „nicht vorstellen, dass die Politik äh, dann einfach darüber hinweggehen kann“ (Bew214). Dagegen war die wenig belästigte Lehrerin auf der Frankenhöhe (Bew206a) zuversichtlich: „meinem Herz wird’s wahrscheinlich nicht schaden, weil ich’s gar nicht wahrnehme.“ Und ihr Partner, der selbst bei Prof. Münzel in Behandlung gewesen war, versicherte, der Fluglärm sei bei seinem Herzproblem „gar nicht, überhaupt nicht“ beteiligt. In der „Gesamtbetrachtung auf lokalpolitischer Ebene“ meinte er skeptisch,

„dass er sich da ein bisschen arg verrennt und, äh, sage ich mal, theoretische Betrachtungen hochrechnet, die also besonders empfindliche Leute möglicherweise zeigen könnten, die aber dann, wenn sie nicht vom Flugzeug gestört werden, an irgendwas Anderem sterben.“ (Bew206b)

Drei der Interviewpersonen führten körperliche Befindlichkeitsstörungen auf ihre Lärmbelastigung zurück: Die äußerst belästigte Hechtsheimer Hausbesitzerin war sich sicher, dass zwischen der „Dauerbeschallung“ und Kopfschmerzen und Unruhezuständen ein Zusammenhang bestand:

„Ich denk da nicht drüber nach, komm nach Hause, komm aus’m Urlaub nach Hause. Denk überhaupt nicht drüber nach, am nächsten Tag hab ich schon Kopfschmerzen, ja.“ (Bew209)

Im Quartier Lorenz-Diehl-Straße berichtete eine Hausbewohnerin Stressreaktionen wie „Herzschlag, das schlägt mir dann so bis zum Hals“ (Bew211). Eine andere klagte darüber, unruhig, „kribbelig“ und „innerlich nervös“ aufzuwachen.

„Dann muss man halt meditieren und muss langsam sich wieder runterholen.“ (Bew214)

Eine Befragte war herzkrank und litt unter Keuchhusten; sie wollte das „nicht auf den Flughafen schieben“, fürchtete aber, dass ihre Beschwerden durch die Belästigung verschärft würden: „enn man dann schon so angeknackst ist, bleibt vielleicht doch was hängen“.

Die Rentnerin, die erst 2010 in die Ketteler-Siedlung zugezogen war, wurde einige Zeit nach der Zunahme der Lärmbelastung herzkrank. Sie wurde nach einigen Notarzteinsätzen in der Universitätsmedizin wegen Vorhofflimmern am Herzen operiert, „aber der hohe Blutdruck ist geblieben“. Zum Zeitpunkt der Befragung nahm an einer Langzeitstudie zum Zusammenhang von Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Fluglärm teil. Sie führte die Erkrankung ursächlich auf die seit 2011 verschärfte Fluglärmbelästigung zurück: „Dass mich das mal so umhaut hier mit diesem Fluglärm, hätte ich nie gedacht.“

„Ich habe überlegt, was mich so ganz ähm (.) so stark genervt hat. Äh (.) in den Jahren, wo ich dann hierher/ Und dann habe ich gesagt, das war an für sich nur der FLUGLÄRM. Und, und der hat mich ja auch BELÄSTIGT, dieser Lärm. Der hat mich NACHTS WACH gemacht. MORGENS wach gehalten. Ich konnte den Sommer nicht mehr genießen.“ (Bew207)

6.6.4 Lärmsituationen

Um ihre Fluglärmbelästigung zu beschreiben, greifen betroffene Haushalte zu dem Mittel, störende Lärmereignisse „durch örtliche und zeitliche Referenzen“ zu situieren (Flitner 2007: 75 ff.). Sie charakterisieren bestimmte „Lärmsituationen“ und fassen damit eine Besonderheit des Fluglärms, dass er nämlich „genau in dem situiert-situativen Anteil zum Problem“ wird, „nämlich als konkrete Störung in einem konkreten Moment/Ort“ (ebd. 88).⁴⁷ Deshalb enthielt der Interview-Leitfaden eine ausdrückliche Vertiefungsfrage zu Lärmsituationen, wenn die Befragten negative Auswirkungen des Lärms auf ihren Alltag ansprachen: „In welchen Situationen stellt der Fluglärm für Sie eine (besondere) Belästigung dar?“ Die „small stories“ (vgl. oben 6.2.5), mit denen die Befragten aus dem Gebiet Lorenz-Diehl-Straße oder dem Huxelrebenweg diese Frage beantworteten, weisen viele Gemeinsamkeiten auf.

Ein großer Teil der räumlichen Situierungen sprach den privaten Raum an, die „Sphäre des Hauses“ und somit die „Hinterbühne“ des sozialen Lebens (Goffman 2000: 99 f., zitiert nach Wehrheim 2011: 169⁴⁸). Vergleichsweise wenig störend wurde Fluglärm in der Öffentlichkeit wahrgenommen, es sei denn, man hatte sich hier zu einer gemeinsamen Aktivität mit anderen versammelt, etwa zu einem Weinfest oder einer Beerdigung. Niemand war besonders belästigt, weil er oder sie sich nicht auf einen Einkauf konzentrieren konnte oder weil es an der Bushaltestelle zu laut war. „Bricht“ der Lärm dagegen in den privaten Raum „ein“ (ebd. 87), belästigt dies offenbar viel stärker; das Ereignis missachtete für die Befragten die Grenze zwischen Öffentlichem und Privatem, dem (nur der jeweiligen Person zugänglichen) Innen und dem (mit anderen geteilten) Außen. Lärm verletzte in diesen Situationen ihr Hausrecht. Die

⁴⁷ Vgl. auch Götz u. a. 2016: 8 ff.; hier werden zwar typische Lärmsituationen referiert, aber nicht systematisch von Folgen des Lärms oder Bewältigungshandeln unterschieden.

⁴⁸ Wehrheim (2011) unterscheidet privaten und öffentlichen Raum nach einer funktionalen, juristischen, sozialen und symbolischen Dimension. Zum privaten Raum gehört die Funktion der Reproduktion, juristisch das Hausrecht, sozial die „Hinterbühne“ und symbolisch Grenzen, die Geschlossenheit und Exklusivität herstellen. Zum öffentlichen Raum gehören die Funktionen von Markt und Politik, das öffentliche Recht, sozial die „Vorderbühne“ und in der symbolischen Dimension Gestaltungsformen, die Offenheit und Zugänglichkeit ausdrücken.

meisten zeitlichen Situierungen betrafen entsprechend Momente, welche für die Befragten der Beschäftigung mit sich selbst und ihren ausschließlich privaten Handlungen vorbehalten waren: Erholung, Reproduktion, Schlaf, lesen, fernsehen. Oder sie betrafen soziale Momente in privater Gesellschaft – das Grillen mit Freunden, den Kaffeebesuch am Wochenende – in denen der Fluglärm als eine Art ungebeter Gast Rhythmen und Abläufe veränderte.

„Komm, lass uns reingehen“

Lärmsituationen, die Mainzer Interviewpersonen als besonders stark belästigend beschrieben, waren für sie immer „Ostwind“-Situationen. Wegen der Betriebsrichtungsverteilung am Flughafen traf sie die Belästigung stets bei „traumhaftem Wetter“ (Bew204), „an wunderbaren Tagen (...), klarer Himmel und so weiter“ (Bew201) und „im Hochsommer, wenn wirklich richtig Sommer ist, Ferienzeit, knallheißes Wetter“ (Bew206). Dann, so beschrieben sie, hingen die Flugzeuge „wie Trauben am Himmel“ (Bew201), „schlags“ könne es anfangen und dann komme „im 20-Sekundentakt eine Maschine nach der anderen“ (Bew206b).

Dass man sich bei einer „tollen Wetterlage“ (Bew204) nicht ungestört im Garten aufhalten, auf der Terrasse oder dem Balkon sitzen konnte, sprachen 13 der 14 befragten Haushalte als eine Lärmsituation an, die mindestens „unangenehm“ war (Bew201), bei den stärker Belästigten aber dazu führte, dass ihnen der Garten zunehmend verleidet wurde. Die Bewältigungsstrategie dieser Haushalte bestand in Verzicht: Da sie den Lärm nicht vermeiden konnten, vermieden sie die Situation selbst, doch dies kostete Lebensqualität. Sie „konnte den Sommer nicht mehr genießen“, klagte eine Frau, die ihren Garten immer seltener nutzte:

„Weil, wenn Sie im Garten sitzen und die Flugzeuge gehen (.) äh so tief über Sie (.), dass Sie Ihr eigenes Wort nicht mehr verstehen, dann können Sie NICHTS mehr genießen.“ (Bew207)

Eine Frau an der Lorenz-Diehl-Straße setzte sich bei „Ostwindlage“ nur mit Ohropax in den Garten und blieb manchmal auch bei schönem Wetter lieber im Haus:

„Man könnte wunderbar sich von Arbeitsstress und sonst was, also von der Woche, erholen am Wochenende. Zum Beispiel einfach, indem man sich in den Garten setzt. Ich hätte da gar nicht mehr Ansprüche. Ich müsste nicht wegfahren oder so. Und das funktioniert nicht.“ (Bew211)

Und eine Bewohnerin, die sich ebenfalls bei der Gartenarbeit von beruflicher Anspannung erholen wollte, beschrieb es „richtig als Belästigung“, dass sie ihren Gedanken dabei nicht ungestört nachhängen konnte.

„Eigentlich mache ich das, um runterzukommen gern und knuscherl so vor mich hin und gehe so meinen Gedanken vom Tag nach oder lass das so sacken. Und das verhindert's für mich.“ (Bew209)

„Nervtötend“ (Bew201) sei es, sich im Garten nicht mehr richtig mit anderen unterhalten zu können, fanden viele der Befragten (Bew201, Bew202, Bew203, Bew204, Bew212a, Bew213a). Es mache im „Zusammensein“ mit Besuch „immer einen etwas merkwürdigen Eindruck, dann die Gespräche abbrechen zu müssen“ (Bew205), fand der Mann, der von der Frankenhöhe weggezogen war. „Oh Gott, wie haltet ihr das aus?“ wurde eine Frau (Bew209) aus Hechtsheim öfter gefragt, wenn sie Besuch hatte. Die Männergruppe ihres Mannes wollte lieber „reingehen“, weil man sich draußen „nicht in Ruhe“ unterhalten konnte. Gerade in größerer Runde, erzählte ein Bewohner an der Frankenhöhe, würden die Flugzeuge schnell selbst zum Gesprächsthema und beanspruchen „total die Aufmerksamkeit. Da kommen andere Themen überhaupt nicht auf.“ (Bew204)

„Ich bin dann glockenhellwach.“

Starke Belästigung löste es bei vielen Befragten aus, wenn der Flugbetrieb in ihren Schlafrhythmus eingriff. Das war abends seltener der Fall als morgens und wurde von einigen der äußerst stark Belästigten vor allem im Zusammenhang mit dem Ärger darüber thematisiert, dass das Nachtflugverbot oft nicht eingehalten werde⁴⁹ und Flüge „locker bis über 23 Uhr hinausgehen“ (Bew205, ähnlich Bew202a).

Ein Paar an der Lorenz-Diehl-Straße schlief grundsätzlich bei geschlossenem Fenster („Wir lassen sie immer zu, gell? Wir haben zwei Läden davor“; Bew212b), zum einen aus Sicherheitsgründen, zum anderen wegen des Lärms. Wie eine Nachbarin in ähnlicher Lage wollten sie das „Risiko“, von einem verspäteten Flieger „aus einer vielleicht schon ersten Tiefschlafphase (Bew211) wieder wachgemacht zu werden, nicht eingehen.

„Ich bin dann glockenhellwach und bin wieder drei Stunden fit wie n Turnschuh.“ (Bew212b)

Und für eine Hechtsheimer „Frühaufsteherin“ (Bew209), die oft an Kopfschmerzen litt, hatte der abendliche Fluglärm „extreme Auswirkungen aufs Schlafen“: Die späten Landungen „bis 23 Uhr 30“ störten ihre „Schlafens/, äh und meine Entspannungszeit“:

„Im Sommer liebe ich es eigentlich, mich einfach mal früh ins Bett zu legen und Fenster auf zu lassen und zu lesen, ja. Das is einem im Moment etwas sehr vergällt.“ (Bew209)

Für die wenig belästigte Mieterin einer Wohnung an der Frankenhöhe, die abends lange aufblieb, entstand bei solchen Gelegenheiten keine „Lärmsituation“:

„Ich gehe meistens spät ins Bett, dann höre ich sie natürlich. Wenn die um zwölf, halb eins noch fliegen, ne? Aber die sind dann auch gleich wieder weg. Dann gucke ich mal raus hinten, nach den Rücklichtern sozusagen, ob es ein Großer oder Kleiner ist, dann setze ich mich wieder hin.“ (Bew208)

„Morgens um fünf, also als würden sie vom HIMMEL fallen!“

Wesentlich empfindlicher als auf abendliche Störungen reagierten viele der Befragten darauf, dass sie morgens von Fluglärm geweckt wurden. „Aus dem Schlaf gerissen“ zu werden (Bew204), war die am meisten gehasste Lärmsituation.

Morgens früh sei es „am schlimmsten“ (Bew213a), urteilte ein Lehrer, der nach Oppenheim pendelte. Er hatte das Gefühl, sei Arbeitstag sei „anstrengender“, „wenn das früh um fünf losgeht, und dann am besten noch so, dass man das Gefühl hat: Oh, jetzt müssen alle auf einmal.“ Um diese Zeit „stauen sich die ganzen Flugzeuge, die warten schon seit einer Stunde, wenn sie da ihre (.) Kreise machen“, beobachtete auch das Paar (HH212), das wohlweislich schon abends die Fensterläden schloss. „Als würden sie vom HIMMEL fallen“, beschrieb eine Bewohnerin (Bew203) an der Lorenz-Diehl-Straße das lärmende morgendliche Auftauchen der Flugzeuge.

Viele der Befragten schliefen gern bei offenem Fenster bzw. hätten gern bei offenem Fenster geschlafen. Das aber sei nicht möglich:

⁴⁹ Im Erhebungssommer 2018 kamen Landungen nach 23:00 Uhr nicht nur ausnahmsweise vor; das Umwelt- und Nachbarschaftshaus registrierte etwa in der Statistik der Flugbewegungen für den Juni 2018 durchschnittlich 6,8 Landungen pro Nacht in der Stunde zwischen 23:00 und 24:00 Uhr – wesentlich mehr als in den Jahren zuvor. (Vgl. <https://www.umwelthaus.org/fluglaerm/fluglaermmonitoring/monitoring-der-flugbewegungen/>; letzte Prüfung: 31.08.2020)

„Weil das stört deinen Schlafrhythmus so, wenn du (.) tief und fest schläfst, und morgens um, WIRKLICH, Sie können die Uhr stellen, um FÜNF UHR geht der erste Flieger über unser Haus. Ja. (.) Und jetzt sind Sie wach. (...) Und das ist ja nachher so im Unterbewusstsein, dass Sie selbst dann wach werden um fünf Uhr, wenn kein Flieger kommt. Aber (...) die innere Uhr ist dann so festgelegt im Körper, dass du TROTZDEM um fünf Uhr wach bist.“ (Bew207)

Die Bewohnerinnen und Bewohner taten deshalb alles, um die Störung auszuschließen. Einige hatten präventive Routinen entwickelt, wenn die nichts fruchteten, begannen sie den Tag notgedrungen früher als sonst. An Schönwetter-Tagen mit Ostwind „stehe ich fünf vor fünf auf und mache im Schlafzimmer das Fenster zu“ (Bew210), berichtete ein Hechtsheimer. Eine Bewohnerin der Oberstadt lüftete „mitten in der Nacht“, wenn sie wach wurde,

„und morgens mit dem ersten Rumpler mache ich die Tür wieder zu.“ (Bew214)

Auch der Mann einer Befragten wurde vom Lärm wach und schloss das Fenster, damit sie weiterschlafen konnte (Bew203), während er regelmäßig wach blieb. Ein Bewohner an der Frankenhöhe stand an Tagen mit Fluglärm „fast immer“ auf und erledigte am „PC schon mal ein paar Arbeiten, die ich dann tagsüber nicht mehr machen muss“ (Bew204). Viele schliefen bei geschlossenen Fenstern (Bew211, früher auch Bew205), oder nutzten Ohrstöpsel.

Bei etwa der Hälfte der Befragten sorgten Schallschutzfenster dafür, dass zumindest bei geschlossenen Fenstern die Belästigung geringer war. Zwei Befragte schilderten im Zusammenhang mit der Störung ihrer Nachtruhe auch, dass sie die Fraport-Beschwerdehotline anriefen oder sich schriftlich beschwerten.

Die ausgeklügelteste Routine, um Lärm nicht nur nachts, sondern auch tagsüber aus ihrer Wohnung fernzuhalten, hatte die herzkrankte Bew207 an der Lorenz-Diehl-Straße entwickelt. Ein Ventilator mit Zeitsteuerung und die abwechselnde Lüftung von Räumen ermöglichten, die Fenster überwiegend geschlossen zu halten.

„Den ganzen Tag ist das zu. Ich LÜFTE (.). Ich lüfte in der Küche und im äh, also jetzt im Sommer rede ich jetzt von, im Wohnzimmer, und hier äh nachts habe ich dann das Fenster auf. Im Schlafzimmer zu. Und im Schlafzimmer lüfte ich dann morgens, wenn ich aufstehe, lüfte ich, und mache dann auch schon die Fensterläden zu. Und wenn ich mit den Hunden wiederkomme, wird alles zu gemacht. Und dann mache ich die Ventilatoren an und dann bleiben fast den ganzen Tag die Fenster zu. Mittags mache ich noch einmal Stoßlüften und dann (.) sind die Fenster wieder zu.“ (Bew207)

Die „Tricks“ halfen ihr trotzdem nur begrenzt, die Belästigung „zu lindern“.

„Ich bin quasi wie eine GEFANGENE in meiner eigenen Wohnung.“ (Bew207)

6.6.5 Etwas belästigt – Relativierungen und Umdeutungen

Die vier Gesprächspersonen in drei Haushalten, die oben (siehe 6.6.1) nach ihren Selbstberichten im Interview als etwas oder mittelmäßig belästigt eingestuft wurden, hatten nicht nur den gleichen Fluglärm wie ihre äußerst belästigten Nachbarn, sie unterschieden sich auch in ihren Lärmwahrnehmungen nicht grundlegend von diesen. Auch sie wurden bei Betriebsrichtung Ost morgens um fünf Uhr wach (Bew201, Bew206a). Auch ihr Haus oder ihre Wohnung war mit Schallschutzfenstern „ertüchtigt“ (Bew201, so auch Bew208). Auch sie fanden es „an wunderbaren Tagen“ „unschön“, dass die Flugzeuge am Himmel hingen „wie die Trauben“ und sie draußen „eigenes Wort nicht“ verstanden (Bew201), oder es war ihnen „unangenehm“, draußen nicht telefonieren zu können. Wenn es „ein bisschen heftig“ wurde, stoppte das gemeinsam

interviewte Paar schon mal die Abstände zwischen den anfliegenden Flugzeugen (Bew206a), oder sie kommentierten den „Donnerhall“ einer besonders lauten Maschine (Bew206b).

Im Unterschied zu den äußerst Belästigten fehlte diesen Berichten jeder Hinweis auf eigenes Leiden: Die Befragten „haben es dann ausgehalten“, sie bewerteten die Störung „nicht so, dass es ganz schrecklich ist“ (Bew201), sie hatten die Flugzeuge am Himmel „nicht per se jetzt nur negativ besetzt“ (Bew206a), oder sie waren mit den neuen Schallschutzfenstern nicht mehr gestört (Bew208). Kurz – sie bewältigten die gleiche Belastung anders und beschrieben ihre Lebensqualität nicht als wesentlich eingeschränkt.

Dabei half sicher allen drei Haushalten eine positive Grundhaltung zum Luftverkehr. Der Beamte, der jeden Tag nach Hessen pendelt musste und dienstlich „selber ab und zu fliegen muss“, fände es „unglaublich“, sich zu beklagen:

„Man muss immer die Vor- und Nachteile abwägen / und WIR FLIEGEN ja auch. Das /. Also ich kann ja keinem einen Vorwurf machen, wenn ich selbst den Flughafen nutze.“ (Bew201)

Die Lehrerin, die auf der Frankenhöhe ihr Haus hat, stand zum Wirtschaftsfaktor Flughafen:

„Das ist ja ein Geben und Nehmen. Ich sag mal, ich kann nicht erwarten, dass ich den Flughafen in der Nähe hab, dass ich die Infrastruktur hab, dass ich die Arbeitsplätze hab, dass ich die Produkte hab, die mit dem Flieger hier angeliefert werden, ja und gleichzeitig aber bitte, ähm, immer die andern und nicht ich.“ (Bew206a)

Die alleinlebende Rentnerin war „sehr viel geflogen früher“ und schwärmte davon. Als sie Ende der 80er Jahre auf die Frankenhöhe zog, sei sie noch „mindestens einmal in der Woche zum Flughafen gefahren“, weil sie „so Fernweh hatte“. Heute musste es ihr reichen, die Flugzeuge vom Balkon aus zu sehen (Bew208).

Berichte über Störungen verbanden diese Befragten mit Relativierungen (vgl. zum Begriff: Goetz u.a. 2016): „Es gehört einfach zu einem Ballungsraum inzwischen“, und in Hongkong gehe der Landeanflug „wackelnd zwischen den Hochhäusern durch“. In der Nähe einer Autobahn oder Deponie zu wohnen, könnte schlimmer sein. Die früheren Überflüge der „Kampfmaschinen“ in der Eifel und in Bad Kreuznach, „das war ja früher viel SCHRECKLICHER“, „das ist dann HARMLOS dagegen“. Der A380 sei „tatsächlich ein leises Flugzeug. (Bew201). Man habe ja in Deutschland „seltenst“ Schönwetterperioden mit Ostwind:

„Es ist halt wirklich eher selten, also dass es so viel ist.“ (Bew206a)

Ihr Sohn wohnte mal in der Oberstadt „unterhalb der Unikliniken“, „und das, was er gehört hat, das war nämlich der ADAC-Hubschrauber, wo er sagte, da muss man sich echt dran gewöhnen“. (Bew206a)

Dass Hochbelästigte und weniger Belästigte Haus an Haus, Tür an Tür oder unter dem gleichen Dach wohnen, war ein Thema in fast allen Gesprächen. Dass der gleiche Lärm so unterschiedlich wahrgenommen werden kann, bewerteten die hoch Belästigten als gleichwertigen Ausdruck individueller Verschiedenheit: „jeder Mensch reagiert ja irgendwie anders“ (Bew210). Die Therapeutin im Gebiet Lorenz-Diehl-Straße beschrieb ihren Bruder, der im Haus lebte, als „einfach, was Geräusche betrifft, nicht so sensibel“, und der Garten sei „nicht seine Leidenschaft“ (Bew211).

Die weniger Belästigten sprachen die gleichen Unterschiede auf andere Weise an: Dass sie die Belästigung anderer deren persönlichen Eigenschaften zuschrieben, relativierte für sie die Einschränkungen, die sie selbst betrafen. Der berufspendelnde Beamte (Bew201) meinte, der Flugbetrieb sei „sicherlich eine Einschränkung“ für die, die „dort wirklich jetzt ein Zuhause haben“, „nicht pendeln“ und mehr im Garten seien. Der Journalist, der auf der Frankenhöhe wohnte, war sich sicher, sehr viel hänge „mit einer positiven Lebenseinstellung zusammen“:

„Wenn man also irgendwie, äh, sagen wir mal, negativ drauf ist und sozusagen förmlich schon wieder auf die nächste Störung wartet, dann empfindet man sie, glaube ich, umso mehr, als wenn man das sozusagen en passant einfach vorbei rauschen lässt.“ (Bew206b)

Und wenn sich bei der Rentnerin jemand über die Verletzung des Nachtflugverbots beschwerte, dann sagte sie: „Mach dein Fenster zu und dann hörst du nix.“ (Bew208)

In den gleichen Situationsschilderungen, die anderen Interviewpersonen dazu dienten, ihre hohe Belästigung zu „situieren“ (Flitner 2007: 75 ff., vgl. oben: 6.6.6), gelangen ihnen positive Umdeutungen. Dass den Berufspendler die morgens um fünf Uhr einsetzenden Landeanflüge weckten, berichtete er so:

„Ich merke das irgendwie im Unterbewusstsein, / du, oder du sollst langsam aufstehen, und da weiß ich genau, die begleiten mich jetzt schon [beide lachen] Richtung Weckergeräusch. Ähm, und das ist so ein, so ein äh kontinuierliches Surren, ähm das hört dann auf, dann kommt der Nächste und der Nächste und da weiß man ganz genau, ab jetzt ist am Flughafen wieder Hochbetrieb.“ (Bew201)

Und wenn das wenig belästigte Paar im Sommer bei offenem Fenster schlief, dann gehörten die Flieger „sozusagen bei uns dazu wie ein Haustier“ (Bew206b; vgl. „Vielleicht schlafen wir halt einfach auch normalerweise so fest“).

► „Vielleicht schlafen wir halt einfach auch normalerweise so fest“

Die Lehrerin wohnt seit 1987 in Hechtsheim, seit 2001 nach einer Trennung im eigenen Haus im Gebiet Huxelrebenweg. Ihr neuer Partner, Journalist und politisch aktiv, ist 2003 zu ihr gezogen. Als 2011 die neuen Anflugrouten zum ersten Mal geflogen wurden, dachte sie in ihrem Arbeitszimmer, das zur stärker verlärmten Seite lag: „Oh Gott, wenn das jetzt so weiter geht“. Beide beschrieben sich aber als wenig belästigt: „Es stört“, berichtet sie, „wenn die Wetterlage so ist und man dann draußen sitzt. Es stört unter Umständen, wenn man jetzt morgens früh wach ist aus irgendeinem Grund, weil [man] aus andern Gründen vielleicht nicht schlafen kann und dann man hört dann mal die Flieger, aber das ist jetzt eher selten.“

Er glaubt, „es hängt auch sehr viel mit einer positiven Lebenseinstellung zusammen.“ Sie bestätigt: „Und ich gehe auch nicht ins Bett und denke, oh Gott, ich werde um fünf wach, weil ich den Flieger höre.“ Im Sommer haben sie nachts die Fenster auf, und für ihn gehören die Flieger dann „sozusagen bei uns dazu wie ein Haustier“.

Vielleicht, überlegt sie, „schlafen wir halt einfach auch normalerweise so fest“. Es könne ja sein, ergänzt er, „dass einfach psychologisch jemand, der sowieso schon häufig aufwacht, das daran fest macht, dass er sagt, die Flugzeuge sind schuld, obwohl es vielleicht ganz was anderes ist“. Das, überlegt sie weiter, habe sie sich auch schon gefragt, wenn sie „so kurz vor fünf“ wach wird und im Bad „den ersten Flieger“ hört. „Bist du jetzt durch den Flieger wach geworden oder war das jetzt Zufall, dass du wach geworden bist und jetzt kam halt gerade ein Flieger.“ Und wenn sie dann nicht wieder einschlafen, so überlegen beide, dann haben sie „schon wieder drüber nachgedacht, was noch irgendwie irgendwo erledigt oder aufgeschrieben oder gemacht werden muss“.

Auch die Beschränkung des Nachtflugverbots auf die Zeit von 23 Uhr bis 5 Uhr stört sie „nicht wirklich“. Sie seien „ja auch ab und an mal mit dem Flieger unterwegs“ und dann ist sie froh, wenn sie mit einem Abendflug noch in Frankfurt landen können“. Sie gehen spät ins Bett und „schlafen beide hervorragend“, berichtet er. Wenn dann aber, „irgendwann noch mal so 'ne verirrte Maschine kommt, das gibt's ja öfter noch, dass die dann irgendwie 'ne Sondererlaubnis haben, dann wirkt das irgendwie besonders laut in der Stille der Nacht, weil man's einfach nicht mehr gewöhnt ist“. Sie hat „Ohrenstöpsel“ neben dem Bett liegen, zu denen greift sie „ab und an“. Dabei schaut sie ihren Mann von der Seite an und lacht, er räumt ein: „Aber nicht nur wegen Fluglärm.“ (Bew206a, Bew206b)

6.6.6 Gewöhnung - Quartierseffekt und „falscher Ausdruck“

Die Lärmwirkungsforschung versteht den in dieser Fallstudie diskutierten „change effect“, also eine Verstärkung erlebter Belästigung infolge einer sprunghaften Zunahme der Lärmbelastung, als verzögerte oder ausbleibende Gewöhnung (Schuemer/Schreckenberger 2000: 135). Diese gilt dabei als eine Form der Lärmbewältigung, ohne dass jedoch hinreichend klar wäre, woran man sich genau gewöhnt und wie sich dies von anderen Reaktionsweisen wie „kognitiver Umbewertung“ oder „instrumentellen Verhaltensweisen“ unterscheidet (vgl. oben: 6.2.6).

Der Leitfaden für die Interviews sah vor, mit allen Befragten zu erörtern, ob man sich an den Fluglärm gewöhnen könne: „Woran ja, woran nein?“ Eine Begriffsklärung wurde nicht vorgegeben. Einige Interviewpersonen boten den Begriff im Gesprächsverlauf von sich aus an, andere setzten sich auf Nachfrage damit auseinander, was der alltagssprachliche Begriff für ihre Situation überhaupt bedeuten könne.

Die in Übersicht 5 dargestellte Fallverteilung deutet zunächst auf einen anhaltenden „change effect“ hin: Im neu belasteten Gebiet Lorenz-Diehl-Straße berichtete niemand von Gewöhnung: Drei Gesprächspersonen schlossen eine Gewöhnung an Fluglärm ausdrücklich aus, drei beschrieben eine teilweise Gewöhnung oder wollten dies für die Zukunft nicht ausschließen.⁵⁰ Auf der Frankenhöhe dagegen, wo die Befragten auf eine lange Fluglärmbelastung zurückblickten, polarisierte die Frage stärker. Hier bezeichneten sich immerhin drei Interviewpersonen explizit als gewöhnt. Doch auch hier hielten vier eine Gewöhnung nicht für möglich. Bemerkenswert ist, dass auch eine Hauseigentümerin, die sich als gering belästigt bezeichnet, Gewöhnung nicht für möglich hält – es sei „der falsche Ausdruck“ (Bew206a).

Versteht man mit Flitner (2007: 83) unter Gewöhnung subjektive Lärmunempfindlichkeit gegen eine bestimmte Lärmquelle, so unterscheiden sich die Selbsteinschätzungen der in Mainz Befragten gerade in diesem Punkt von denen in der Fallstudie für Mörfelden-Walldorf. An Fluglärm gewöhnt zu sein, bedeutete für die dortigen Gesprächspersonen, diesen gar nicht zu hören (vgl. unten, 7.4.5). Er war tatsächlich für sie mit einer örtlichen Klanglandschaft verschmolzen und in den Hintergrund getreten. In den beiden Mainzer Wohngebieten war dies schon allein deshalb schwieriger, weil abhängig vom Wechsel der Betriebsrichtungen auch die jeweils vorherrschende Klanglandschaft – eine mit oder ohne Fluglärm – immer wieder wechselte. Da an ihrer Lärmbelastung nur der Wechsel beständig war, wirkte auf alle Befragten immer wieder ein „change effect“, der es ihnen erschwerte, die Fluglärmereignisse in den Hintergrund zu verbannen. Interessanter als die bloße Verteilung der Antworten sind vor diesem Hintergrund die Erörterungen der Befragten zur möglichen Bedeutung von Gewöhnung.

In Mainz erklärten nur zwei Gesprächspersonen den Fluglärm sinngemäß zum Hintergrundgeräusch. Die ältere Dame, die auf der Frankenhöhe mit Blick über die Stadt zur Miete wohnte, störte der Fluglärm gelegentlich, wenn sie Kopfschmerzen hatte, sonst aber überdeckte ihn das Rauschen ihres Aquariums: „Das höre ich dann gar nicht mehr“ (Bew208). Ein anderer Bewohner, der vor fünfzehn Jahren ins Haus seiner Partnerin auf der Frankenhöhe zugezogen war, erklärte:

„Ich hab mich inzwischen so dran gewöhnt, dass ich's nicht mehr wahrnehme.“ (Bew206b)

Seine Partnerin jedoch widersprach: Gewöhnung in dem Sinne, dass man den Lärm „nicht mehr bewusst“ höre, sondern als „Unterton“, den man „in den Hintergrund“ schiebe, „das hast du hier nicht“ (Bew206a). Sie

⁵⁰ Drei Befragte (Bew202b, Bew212a/b) verhielten sich im Gesprächsverlauf nicht zu der Gewöhnungsfrage bzw. wurden nicht ausdrücklich darauf angesprochen.

und die anderen Befragten, die sich in Mainz als „gewöhnnt“ bezeichneten, hörten anfliegende Flugzeuge, konnten „Lärmsituationen“ beschreiben, in denen diese störten, und setzten sich mit der Lärmbelastung auseinander.

Den Gegenpol bildet die Aussage von fünf Bewohnerinnen und Bewohnern, an die Art und Intensität der Einzelschallereignisse könnten sie sich nicht gewöhnen: Es sei „so unangenehm lästig“, „wirklich schlimm“ (Bew202a), die „Lärmempfindlichkeit steige mit der Zeit und es „tritt keine Gewöhnung ein“ (Bew205), der Körper könne „sich gar nicht daran gewöhnen“, man könne das „nicht abschalten“ (Bew207). Sie könne zwischen leiseren und lauterer Flugzeugen unterscheiden, so eine äußerst Belästigte, aber „ich gewöhn mich nicht dran“ (Bew207).

„Also Sie können sich an dieses Geräusch nicht gewöhnen, das ist unmöglich.“ (Bew214)

Drei Gesprächspersonen im Gebiet Lorenz-Diehl-Straße überlegten, sie könnten sich an bestimmte Belastungen gewöhnen, an andere nicht: An den Lärm, den sie im Haus höre, „na gut“, habe sie sich „irgendwie dran gewöhnt“, meinte die eine Hausbesitzerin.

„Nur, im Garten, wenn DA andauernd welche fliegen, da gewöhnen Sie sich nicht dran. Also ICH nicht.“ (Bew203)

Eine ihrer Nachbarinnen unterschied nach Fluglärmkomponenten: An die „unauffälligen Lärmgeräusche“, das „Anschwellen“ und „Abschwellen“ aus der Entfernung, könne man sich gewöhnen. Aber wenn das Flugzeug „auf Höhe des Wohnsitzes“ sei, herrsche „maximaler Lärm“; daran, fand sie, „kann man sich nicht gewöhnen“, und ebenso wenig an aufdrehende Turbinen (Bew211). Für einen dritten äußerst belästigten Bewohner konnte die Tagesverfassung einen Unterschied machen:

„Dann gibt es mal Tage, wenn sie, wenn sie es nicht komplett übertreiben, dann kann ich ja ganz gut damit leben.“ (Bew213a)

Eine wieder andere Bedeutung gewann Gewöhnung für vier Gesprächspersonen: Sie kamen zu dem Schluss, man könne sich an den Umgang mit der Belästigung gewöhnen, diese bleibe aber bestehen. Eine Gewöhnung in dem Sinne, dass „Nervenbelastung, gesundheitliche Schädigungen wie dann eine Unruhe, die im Hintergrund stattfindet, dass die dann auch weg wären“ hielt ein stark belästigter Hauseigentümer auf der Frankenhöhe für ausgeschlossen: An den „Nervfaktor“, da war er sicher, „gibt es keine Gewöhnung“. Aber man könne sich „abgewöhnen“, jeden Tag drüber nachzudenken: Dann hat man ja nicht dauernd die Kausalität im Kopf.“

„Also, dass die Gedanken nur noch um diese Belästigung kreisen, dass man vielleicht auf Abhilfe sinnt, aber das wär ja nur ein Umzug, alles andere ist ja uninteressant.“ (Bew204)

Für die nur etwas belästigte Eigentümerin auf der Frankenhöhe konnte es allenfalls um „eine gewisse Normalität“ gehen, mit der man sich dann arrangiert“ (Bew206a). Die äußerst belästigte Bewohnerin im Gebiet Lorenz-Diehl-Straße (Bew207), die ein kompliziertes Lüftungssystem entwickelt hatte (siehe 6.6.4), litt an der Lärmsituation und hatte sich dabei an ihre Bewältigungsmaßnahmen und Routinen gewöhnt. Eine andere äußerst belästigte Eigentümerin im gleichen Quartier konnte sich eine Gewöhnung an den Fluglärm selbst nur „zu geringem Maße“ vorstellen, „also nicht null“, aber „viel weniger“ als an anderen Lärm. Aber sie fand, „an die Tatsache, dass es das überhaupt gibt, also dass man damit konfrontiert ist“, könne man sich gewöhnen (Bew211).

Gewöhnung an den Wechsel brachte eine der drei nur etwas belästigten Interviewpersonen ins Gespräch – „ein STÜCK Gewöhnung“ daran, „dass ein gewisser Rhythmus der einfliegenden Maschinen besteht und

dass es bestimmte Wetterlagen gibt, an denen eben Flugbetrieb herrscht“ (Bew201). Das äußerst belästigte Eigentümerpaar im Gebiet Lorenz-Diehl-Straße (HH212) stellte genau die entgegengesetzte Überlegung an. Unter dem Eindruck vorherrschender Ostwetterlage meinte er, „wenn es jetzt dauerhaft so bliebe“, würde die Belästigung für sie zu stark. Aber er schloss skeptisch an:

„Wobei man dann natürlich immer nicht ganz genau weiß, gewöhnt man sich dann teilweise sogar noch mehr dran?“ (Bew212a)

Dass durchgehende Belastung vielleicht sogar Gewöhnung befördern könne, wollte auch seine Frau nicht ausschließen: „Genau, vielleicht gewöhnt man sich ja einfach auch daran, keine Ahnung.“ Gewöhnung blieb für sie eine offene Frage.

6.6.7 „Vielleicht auch eine Altersfrage.“

Das Sample der Bewohnerinnen und Bewohner bestand aus Menschen ab 50 Jahren, die überwiegend in der letzten Phase ihres Erwerbslebens standen. Hatten sie Kinder, waren diese bereits erwachsen; und einige der Befragten hatten das Rentenalter bereits erreicht. Sprachen sie über ihre Lärmbelästigung, scherzten gleich mehrere, bald würden sie ja hoffentlich schwerhöriger. Und dass sie sich nicht an den Fluglärm gewöhnen konnten, war für sie „vielleicht auch eine Altersfrage“ (Bew205).

Auch wenn keine jungen Menschen befragt werden konnten, stützen die Interviews im alt wie im neu betroffenen Gebiet in Mainz die verbreitete Einschätzung, dass junge und jüngere Menschen weniger von Umgebungslärm aller Art belästigt sein könnten als Ältere.

In den beiden untersuchten Wohnquartieren deutete sich ein „Generationenwechsel“ (Bew206a) an. Beide Wohnlagen waren „begehrte“ (Bew313a), junge Familien zogen zu, Häuser wechselten die Besitzer. Eine Bewohnerin wunderte sich, welche Preise dabei erzielt wurden:

„Jetzt gibt’s so ne neue Generation von Leuten, die die Häuser kaufen, die wiederum auch Kinder im schulpflichtigen Alter haben. (...) Und meist, die meisten um uns herum ham auch, die Häuser komplett renoviert. Wo ich mich manchmal gefragt hab, die hätten sie besser abgerissen und neue hingestellt [lacht], das wär bestimmt genauso billig geworden. Erstaunlich, was die investieren müssen, um so ein Haus zu erwerben. Trotz Fluglärm.“ (Bew209)

In beiden Wohngebieten wurden Haushalte befragt, deren eigene Kinder in der Nachbarschaft lebten (Bew202, Bew203, Bew204, Bew214). Keines hatte den Auszug aus dem Elternhaus genutzt, um in eine weniger verlärmte Gegend zu ziehen; und ihre Eltern beschrieben, dass sie viel unempfindlicher gegen Lärm seien, als sie es selbst in jüngeren Jahren gewesen waren. Als Heranwachsender, so erzählte etwa ein Mann, der mit seinen Kindern nie über Fluglärm sprach (Bew204), habe er sich über die Lärmbelästigung seiner Eltern gewundert. Die Familie wohnte an der Autobahn, und die Eltern waren

„unheimlich empfindlich, die haben also, die haben also ständig geschimpft und sich beschwert und, ja, die haben einfach darunter gelitten. Dieser Autobahnlärm war ein ständiges Thema. Und bei mir war das so, dass ich die Autobahn überhaupt nicht wahrgenommen habe als junger Mensch, das hat mich überhaupt nicht interessiert. Das habe ich nicht gehört.“ (Bew204)

Eine äußerst belästigte Frau wusste ebenfalls, dass ihre Kinder keine Belästigung verspürten.

„Die hätten HEUTE noch das erste Wort zu sagen, dass der Fluglärm stört. Das war irgendwie nie Thema. (...) Oder es ist nicht bei mir angekommen. Aber die rich/, die nehmen das halt auch einfach hin. Und wenn dann ein Flieger kommt, drehen sie entsprechend lauter.“ (Bew203)

Auch wenn es in den Interviews kein Gegenbeispiel gab – aus diesen Hinweisen die Schlussfolgerung zu ziehen, nur Ältere seien von Fluglärm belästigt, wäre nicht legitim. Dass die jungen Menschen, von denen die Rede war, alle „hier aufgewachsen“ (Bew210) und deshalb von klein auf an Flugzeuge gewöhnt waren, würde ihre Unempfindlichkeit erklären, nicht jedoch die anderer junger Menschen, die z.B. aus ländlicheren Regionen zuziehen. Junge Erwachsene, die sich beruflich noch orientieren und noch keine Entscheidung für einen Lebensmittelpunkt getroffen haben, könnten Lärm anders wahrnehmen als andere, die in ihrem neuen Familieneigenheim plötzlich von einer Verlegung der Flugrouten betroffen sind.

6.6.8 Haltungen zu Flughafen und Luftverkehr

Schon bei der Auswahl der Gebiete für die Fallstudie war bekannt, dass mit der Eröffnung der Landebahn Nordwest die Zahl der Fluglärmbeschwerden, die bei der Fraport AG eingingen, stark zugenommen hatte. Auch im Sample der Beobachtungsfälle nutzten zwei neu von Fluglärm Betroffene diesen Weg, um sich situativ zu entlasten. 2017 war das Beschwerdeaufkommen wieder rückläufig, lag aber in beiden untersuchten Gebieten über dem Niveau von 2010. Wie oben gesehen (6.3.1), gab es einen breiten städtischen Konsens zur Ablehnung der Flughafenerweiterung und eine Zunahme des Fluglärms. In den Sitzungen der Ortsbeiräte standen Fluglärmthemen häufig auf der Tagesordnung (Exp138, Exp139), und die Bürgerinitiativen erhielten Raum, um ihre Anliegen zu präsentieren. Hatte die neue Belästigung durch Fluglärm Bewohnerinnen und Bewohner im Quartier an der Lorenz-Diehl-Straße nun auch dazu bewogen, sich aktiv(er) gegen Fluglärm zu positionieren oder sich an öffentlichen Protesten zu beteiligen?

Zwischen den Bewohnerinnen und Bewohner der beiden untersuchten Ortsteile zeigten sich in der Analyse deutliche Unterschiede in der Haltung den Bürgerinitiativen gegenüber, die erneut die Annahme eines „change effect“ stützen. Öffentlich sichtbar wurden diese Unterschiede jedoch nicht.

Die einbezogenen Bewohnerinnen und Bewohner an der Frankenhöhe hatten mit der Frage eines aktiven bzw. aktiveren Engagements offenbar schon länger weitgehend abgeschlossen. Zwei stark belästigte Bewohner waren aus persönlichen Gründen zu der Entscheidung gekommen, sich nicht aktiv an Bürgerprotesten zu beteiligen. Der eine (Bew210) positioniert sich ausgewogen-neutral: Er engagierte sich sozialpolitisch und ehrenamtlich in der Oberstadt, kenne zwar Menschen, die demonstrieren, könne aber „nicht auf allen Hochzeiten tanzen“. Der andere (Bew214) positionierte sich zwar eher „auf Seiten der Flughafengegner“ und hatte in seinen „jungen wilden Jahren“ in der Friedensbewegung mitgewirkt, wollte sich aber auch nicht „so, so engagieren: wir haben genug andere Sorgen gehabt in unserm Leben, da muss ich nicht in der ersten Reihe stehen.“ Im beobachteten Wegzugsfall (Bew205) hatte der befragte Bewohner Engagement ebenfalls ausgeschlossen – er suchte wirkungsvolle und schnelle Abhilfe gegen die Beschwerden seiner Frau und versprach sich das vom Umzug. Die drei nur gering oder mittel beeinträchtigten Haushalte an der Frankenhöhe sahen keine Notwendigkeit zu protestieren – im Gegenteil vertraten sie durchweg flughafenaffine Positionen und verhielten sich zu Protesten eher ablehnend:

Ein hessischer Beamter distanzierte sich explizit:

„Ich habe da nie mitgemacht. Wie gesagt, ist es für mich unglaublich, weil ich ja selber ab und zu fliegen muss.“ (Bew201)

Wie er fand auch eine alleinlebende Frau im Quartier Huxelrebenweg das Engagement der Protestierenden eher unglaublich. Sie hielt sich aber „sehr zurück in den Gesprächen, weil da gleich Konfrontation entsteht“:

„Das interessiert mich überhaupt nicht. Da gehe ich auch nicht hin, für sowas. Und dann würde ich mich auch nicht zur Verfügung stellen. Die FLIEGEN alle und reißen den Mund auf. Bin ich von überzeugt.“ (Bew208)

Das wenig belästigte Paar aus dem gleichen Quartier (HH206) fand Proteste zwar einerseits „nachvollziehbar“, weil man „sozusagen im Gespräch bleiben will oder regelmäßig nerven will“. Sie fanden es aber übertrieben, „dass man da seine Lebensaufgabe draus macht“. Die Ziele der in den Initiativen engagierten Menschen lehnten sie als „ein bisschen zu einseitig, zu radikal“ (Bew206a) ebenso ab, wie sie eine persönliche Beteiligung verwarfen.

„Das Ziel vieler Leute, die dabei sind, nach meiner Einschätzung, ist ja, den Flughafen im Extremfall zu schließen, ja. Und das ist irgendwie, und das ist also irgendwie vollkommen irrsinnig.“ (Bew206b)

„Und dann habe ich auch andere Sachen zu tun, als jetzt vier Stunden am Montagabend durch die Gegend zu fahren, um mich 'ner BI anzuschließen. Also da muss ich auch meine Arbeit schaffen und das, [lacht] ist für mich wichtiger.“ (Bew206a)

Die Haushalte an der Lorenz-Diehl-Straße waren kaum aktiver als die belästigten Bewohnerinnen und Bewohner auf der Frankenhöhe, sympathisierten jedoch ungleich stärker mit den Bürgerinitiativen und stellten sich im Interview auch die Frage, ob ihr eigenes Engagement reichte. Unter diesen stillen Sympathisanten war nur eine äußerst belästigte Frau aus Hechtsheim (Bew209). Der einzige Bewohner an der Lorenz-Diehl-Straße, der umgekehrt keine ausdrücklichen Sympathien für die BI äußerte, war der Mann, für den es „befreiend“ war, private Beschwerdebriefe zu verfassen (Bew213a).

Eine Reihe von Bewohnerinnen und Bewohner berichtete von gelegentlichen Unterstützungsaktionen. Einige unterschrieben Forderungen der Bürgerinitiativen (z. B. Bew202) „immer wenn es irgend nen Aufruf, oder ne Unterschriftenaktion gab“ (Bew209). Auch an Kundgebungen in Mainz hatten mehrere schon teilgenommen. Die äußerst belästigte Altenpflegerin trug sich mit Überlegungen, beim Handzettelverteilen zu helfen, um auf Demonstrationen aufmerksam zu machen. Eine Bewohnerin unterstützte „die Initiative“, in der eine Freundin aktiv war, monatlich mit 10 Euro, „ach, weil das so engagierte Leute sind. /Das muss man so belohnen.“ Sie glaubte nicht, dass Proteste „was bringen“, urteilte jedoch selbstkritisch, sie mache es sich vielleicht „so ein bisschen einfach“:

„Ich meine, da gibt man schon die Verantwortung auch AB.“ (Bew203)

Ein Paar, das schon gegen den Bau der Startbahn West protestiert hatte, war ebenfalls uneins über den Nutzen der Montagsdemonstrationen. Er (Bew212b) fand sie „schon wichtig“ und war auch schon einmal dabei gewesen, sie bezeichnete sie als „ehrlich gesagt, überflüssig wie'n Kropf“. Allerdings räumte auch sie ein, es sei „dann schon n Stück Bequemlichkeit dann da, muss man ehrlich sagen, ja. Also, dass ich auch noch nicht da war, ich wollte auch immer mit.“ (Bew212a)

Die ältere Frau, die ihren „Altersruhesitz“ im Quartier gefunden hatte, teilte mit fast allen anderen das Gefühl der „Machtlosigkeit“ (Bew209) und war der pessimistischen Meinung, dass „die (.) Politik im Moment bei der Wirtschaft einknickt“. Sie hatte zu „Anti-Flug-Leuten auch schon Kontakt gehabt“ und beschrieb ihre Bereitschaft, sich stärker zu engagieren, glaubte aber nicht an Wirkung (Bew214):

„Ich nehme es als, ja, als gegeben hin. Habe Träume, wie es besser werden könnte. Habe Träume, wie es sich verändern könnte. Und habe Angst, dass es schlimmer wird.“ (Bew214)

Schritte zu einer sinnvollen politischen Regulierung und Begrenzung des Luftverkehrs, die auch die Lärmbelastung mindern würden, kamen in fast allen Interviews zur Sprache, und zwar auch seitens der Befragten, die eine geringere Belästigung erlebten. Mit einer Ausnahme hatten sie das dringende Anliegen,

eine Ausweitung des Nachtflugverbots über die kurze „Mediationsnacht“ hinaus auf die Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr zu erreichen und ohne Ausnahmen durchzusetzen – allein diese Maßnahme hätte vielen der beschriebenen Lärmsituationen, die Störungen der Nachtruhe betrafen, die Spitze genommen. Eine ganze Reihe weiterer Eingriffe, die in der politischen Diskussion waren, wurden von mehreren Gesprächspersonen benannt: etwa die Besteuerung des Kerosins, die Verteuerung von Inlandsflügen und kurzen Flugreisen sowie das Verbot von Inlandsflügen. Zum Erhebungszeitpunkt 2018 hielten auch fast alle Befragten noch die Verlagerung von Frachtflügen und Billigfluglinien zum Flughafen für eine sinnvolle Option.

6.7 Bleibeentscheidungen

Wenn ein größerer Teil der Befragten stark oder sogar sehr stark von Fluglärm belästigt war und sich in der Lebensqualität eingeschränkt sah – wie erklärt sich dann, dass diese Bewohnerinnen und Bewohner an ihren Wohnorten blieben, statt ein anderes Haus oder eine andere Wohnung an einem weniger verlärmten Ort zu suchen? Gab es eine Entscheidung, trotz Lärm zu bleiben? Warum war der Fluglärm für sie (bisher) kein ausreichender Wegzugsgrund?

Wohnraumsuche⁵¹ und Wohnortwechsel benötigen einen Anlass, wie ihn alle Haushalte auch hatten, als sie nach Mainz, in die Lorenz-Diehl-Straße oder den Huxelrebenweg zuzogen (vgl. oben:6.4). Zum Teil war dieser Anlass von außen gesetzt wie die Eigenbedarfskündigungen, die zwei Haushalte betrafen (HH201, Bew208). Eine Suche konnte durch eine Veränderung der Lebensumstände ausgelöst werden, wie bei dem Mann, der für sich, seine Verlobte und die künftige Familie ein Haus baute (Bew210), oder bei der Frau, die sich gerade getrennt hatte (Bew206a). Einige Haushalte wollten ihr Mietverhältnis gegen Eigentum tauschen, und die vor einigen Jahren aus Mommenheim zugezogene Frau (Bew207) wusste, dass sie nach der Berentung auf jeden Fall eine günstigere Wohnung brauchen würde. Gibt es einen Anlass für die Veränderung der Wohnsituation, dann beginnt ein Such- und Entscheidungsprozess („Arbitrage“ [siehe zum Konzept Fallstudie 3, 7.3.2]) in dem Optionen, Bedarfe und Präferenzen auf Haushaltsebene abgewogen werden und schließlich in eine Entscheidung münden.

In den Interviews zeigte sich, dass die Belästigung durch Fluglärm und die damit verbundene Minderung der Lebensqualität ein solcher Anlass sein kann, der allein oder in Kombination mit anderen Gründen einen „Arbitrage“-Prozess zum Wegzug in Gang setzt. Doch die Schwelle ist hoch, und in den meisten der untersuchten Fälle waren es starke persönliche Bindungen, die den Ausschlag zum Bleiben gaben. Aus der Fallverteilung lässt sich nicht schließen, dass die Haushalte an der Lorenz-Diehl-Straße, dem erst ab 2011 von Lärm betroffenen Gebiet, den Wegzug eher erwogen als die schon länger betroffenen Haushalte an der Frankenhöhe.

Vier Fallkonstellationen ließen sich unterscheiden.

(1) Entscheidung getroffen: Bei einem Teil der befragten Haushalte war eine Abwägung unter Berücksichtigung der Lärmbelästigung bereits abgeschlossen; ein Haushalt hatte dabei eine Wegzugs-, ein anderer eine Bleibeentscheidung getroffen. Bei zwei weiteren, erst 2014 in das Quartier an der Lorenz-Diehl-Straße zugezogenen Haushalten war die Fluglärmelästigung bereits Gegenstand der Abwägungen

⁵¹ Eine ausführliche Darstellung zur theoretischen Rekonstruktion von Wohnentscheidungen enthält Abschnitt 7.2.6 in Fallstudie 3.

bei der Zuzugsentscheidung gewesen (vgl. oben: 6.4)⁵² In diesen beiden Fällen wussten die Bewohnerinnen und Bewohner um die Lärmbelastung des Quartiers und nahmen sie von vornherein in Kauf.

Weil sich auf die Einladung zur Teilnahme an der Fallstudie an der Frankenhöhe ein Mann (Bew205) meldete, der hier gewohnt hatte, jetzt aber nur noch ein Büro im alten Wohngebiet besaß, war es möglich, einen „Wegzugsfall“ zu befragen. Mit Frau und Tochter hatte der Wirtschaftsprüfer 18 Jahre ein Reihenhaus mit großem Garten bewohnt. Auch ihn selbst hatte der Fluglärm gestört, ungleich stärker war jedoch seine Ehefrau belästigt. „Und meine Frau schlief auch schlecht dabei“, berichtete er und bekräftigte ernst: „Also, wirklich schlecht.“ Es erhöhte den Veränderungsdruck, dass „Lärmempfindlichkeit“ und die „persönliche Betroffenheit von Lärm“ bei seiner Frau im Laufe der Zeit zunahmen.

„Da tritt also meines Erachtens keine Gewöhnung ein. Sondern es wird eher stärker im Zeitablauf.“ (Bew205)

Aber auch die äußeren Gegebenheiten hätten sich weiter verschlechtert:

„Es kommen also hier, wenn man abends manchmal auf dem Balkon steht, dann in Dreierreihen die Flugzeuge tiefgestaffelt an. Kann man beobachten. (.) Also, von daher denke ich, dass die, die Lärmbelästigung zugenommen hat.“ (Bew205)

In der Abwägung ihrer Handlungsmöglichkeiten blieben der Familie kaum Optionen, als Lösung kam für sie schließlich nur in Betracht, „sich dem zu entziehen. (..) Und das war das, was wir machen konnten. Das haben wir gemacht.“ (Bew205) Sie entschlossen sich 2011 zum Umzug in einen anderen Mainzer Stadtteil, im neuen Haus seien sie nun wesentlich weniger gestört.

Einer stark belästigten Frau (Bew211) in der Oberstadt stellte sich die Wegzugsfrage 2013, als sie mit ihren Geschwistern das Haus ihrer Eltern erbte, in dem sie bereits gewohnt hatte. Jetzt hätte sie „komplett“ verkaufen und wegziehen können. In ihre Bleibeentscheidung trotz Belästigung floss die wirtschaftliche Überlegung ein, dass sie sich in Mainz ein Haus mit Garten in „diesen flugfreien, fluglärmfreien Zonen oder lärmarmen Zonen“ „ganz klar“ nicht würde leisten können. Und zum anderen hielt sie die starke „emotionale“ Verbundenheit mit dem Haus, das, von ihrem Onkel erbaut, „so viele Lebenserinnerungen beinhaltet“, in der Oberstadt.

(2) Ambivalente Wegzugsüberlegungen: Für drei Haushalte war die Situation offener. Fluglärm belästigte sie so stark, dass sie sich mit mehr oder weniger (un-)regelmäßigen oder konkreten Wegzugsüberlegungen trugen. Sie suchten nicht, hatten aber auch keine überzeugte Bleibeentscheidung getroffen. Langjährige Bindungen an Haus, Quartier, Familie und Nachbarschaft sprachen gegen einen Wegzug. Mit ihrer Wohnsituation waren alle drei Haushalte ausgesprochen zufrieden, und es gab für sie außer der Lärmbelästigung keinen Grund, daran etwas zu verändern. Als Anlass, auf die konkrete Suche nach einer neuen Wohnung zu gehen, reichte die zwiespältige Ausgangssituation (noch) nicht aus.

Ein Paar, das seit 40 Jahren in der Lorenz-Diehl-Straße lebte, hatte verworfen, ins Elternhaus des Mannes nach Sachsen zu ziehen und schaute sich regelmäßig in Gründerzeitvierteln und Neubaugebieten in Mainz um, die ihnen aber nie so gut gefielen wie ihre Siedlung und ihre drei Mietergärtchen (HH212). Eine andere Frau aus dem gleichen Wohngebiet (Bew207) wollte ihren Freundeskreis nicht missen. Sie betonte einerseits, sie würde wegziehen, wenn sie es sich nur leisten könnte, und war gleichzeitig sicher, „so eine preiswerte Wohnung wie hier (...) nirgendswo in Deutschland“ zu kriegen. Im Jahr 2011 hatte ein Paar aus

⁵² Die ältere Goldschmiedin Bew214 zog allerdings nur innerhalb des Gebiets um, in dem sie „verwurzelt“ war – trotz Umzug gehört sie damit auch zu der Gruppe mit starker Bindung (3), für die ein Wegzug in einen anderen Stadtteil oder an einen anderen Wohnort eigentlich keine Option darstellte.

Hechtsheim zum ersten Mal konkreter über Wegzug nachgedacht, und im Sommer 2018 nun erneut, obwohl beide eigentlich den Wunsch hatten zu bleiben.

„Ich hab totale, äh, tolle Möglichkeiten, wir wohnen wunderschön. Ich fühl mich da auch superwohl. Ich will da eigentlich nicht weg. Als wir es jetzt ein Stück konkretisiert ham, hab ich auch gemerkt, eigentlich will ich das gar nicht.“ (Bew209)

(3) Wegzug ausgeschlossen: Vier Haushalte besaßen so starke Bindungen an ihr Haus bzw. die Wohnung, die Familie, Nachbarschaft, Freundeskreis oder das Quartier, dass ein Wegzug für sie trotz Belästigung unvorstellbar war, zumal sich ihnen auch keine Alternativen boten. Die Haushalte, die dieser Gruppe zugeordnet wurden, waren nicht unbedingt weniger belästigt als die Gruppe derjenigen, die Wegzugsüberlegungen anstellten. Für sie war aber aus unterschiedlichen Gründen klarer, dass sie auf keinen Fall wegziehen würden.

„Dieses ganze Umfeld“, hob eine Bewohnerin hervor und meinte damit „ALLE persönlichen Kontakte und Verbindungen“ und ihre „Verwandtschaft“, „das ist für uns./ Ja, das ist ja HEIMAT“. (Bew203) Ein Mann an der Frankenhöhe, der von Fluglärm schon beim Bau seines Hauses wusste (Bew210), war „hier geboren“ und „nie von Mainz weg“. Da man die Situation „nicht kurzfristig ändern“ könne und er keine Alternativen sah, stand er vor einer Frage, die keine mehr war:

„Dann bleibt nur die Frage, bleibt man hier und akzeptiert es.“ (Bew210)

Die etwas älteren Bewohnerinnen und Bewohner waren nicht nur langjährig an ihre Wohnung oder ihr Haus gebunden, sondern scheuten auch Veränderungen aller Art. Wäre er „neu in der Wohnung“, argumentierte der älteste Bewohner (Bew202a) im Sample, würde er „wahrscheinlich es anders machen“, doch nun habe er sich „so dran gewöhnt“ (Bew202a): Wenn seine Frau und er sich über Lärm ärgerten, sage sie zwar immer, „oh, wir müssen umziehen“, aber ernsthaft zogen sie dies beide nicht in Betracht. Auch einem anderen Mann aus dem Wohngebiet Huxelrebenweg (Bew204), der sich als „mittlerweile viel zu verwurzelt“ beschrieb, dessen Kinder in der Nähe wohnten und der sein Haus jahrelang ausgebaut hatte, fehlte der „Antrieb, um zu sagen, das stinkt mir so mit dem Fluglärm, wir wollen irgendwo anders hin.“ Im Ballungsgebiet gebe es immer Nachteile, und „das Haus da aufzugeben, zu verlassen, woanders, nee, uah [schaudernd]“ kam nicht in Frage.

(4) Kein Anlass zu gehen: Für die drei Haushalte der letzten Gruppe, die alle an der Frankenhöhe lebten, blieben Wegzugsüberlegungen aus anderen Gründen hypothetisch. Sie beschrieben sich als so wenig belästigt durch den wahrgenommenen Lärm, dass dieser für sie kein Anlass war, über eine Veränderung ihrer Wohnsituation nachzudenken.

Einige, darunter selbst die „verwurzelten“ Bewohnerinnen und Bewohner im Sample, konnten sich für die Zukunft auch andere Wegzugsszenarien vorstellen, die in den geschilderten Fällen alle einen familiären Hintergrund hatten. Sie überlegten etwa, das Elternhaus einer Bewohnerin zu übernehmen, deren Mutter dort allein lebte (Bew201) oder später einmal in eine „kleine, ganz kleine Wohnung“ in der Nähe der Tochter zu ziehen, (Bew207). Und auch der Mann, der sein selbst ausgebautes Haus nicht aufgeben wollte, skizzierte im Interview eine potenzielle Arbitrage-Situation aus anderen Gründen, in der dann auch die Fluglärmbelästigung wieder Bedeutung gewinnen könnte. Stünde er vor der Frage, gemeinsam mit Kindern und Enkelkindern irgendwo hinzuziehen, wo es keinen Lärm gebe, dachte er laut nach, „würde der Fluglärm mit Sicherheit auch wieder hochkommen.“

„Dann würde ich den in die Abwägung einbeziehen und dann würde der auch, würde ich den auch anders wieder wahrnehmen, dann müsste ich mir die Frage stellen, ist das jetzt ein weiterer Baustein um die Entscheidung,

kommt das mit auf die Waage und dann wird das/ plötzlich würde ich jedes Flugzeug dreimal so laut hören wie jetzt.“ (Bew204)

6.8 Zum Schluss

Was die Lärmwirkungsforschung als „change effect“ bezeichnet, lässt sich in Mainz im Quartiersvergleich auch sieben Jahre nach der Verlagerung der Anflugrouten zum Frankfurter Flughafen noch feststellen. Fast alle Befragten wohnen bereits seit langem in ihrem Stadtteil und Stadtbezirk. Für die Haushalte im Teilgebiet der Mainzer Oberstadt beginnt die Auseinandersetzung mit der Fluglärmbelästigung im Ernst in 2011, während die im Hechtsheimer Teilgebiet eher eine stetige Zunahme des Fluglärms beschreiben, oder sogar eine leichte Entlastung. Die in der Lorenz-Diehl-Straße befragten Haushalte sind nach ihren eigenen Belästigungsurteilen durchweg als äußerst belastigt einzustufen. Die vor sieben Jahren neu oder stärker Belasteten erlebten die Verlagerung des Fluglärms noch im Erhebungsjahr 2018 als Bedrohung für ihre gewählte Wohn- und Lebensweise, drei von ihnen schlossen eine Gewöhnung an den Lärm aus, dem sie seither ausgesetzt sind. Dagegen zeigt sich in den Interviews auf der Frankenhöhe bei vergleichbarer Fluglärmexposition ein breiteres Spektrum subjektiver Lärmwahrnehmung. Und nur hier berichteten drei Befragte, sie hätten sich an Fluglärm gewöhnt.

Die Befragten standen teils in der letzten Phase ihres Berufslebens, teils bereits im Ruhestand. Die Interviews gaben zugleich viele Hinweise darauf, dass junge Familien trotz bekannter Lärmbelastung in die beiden Wohngebiete zuziehen und dass die eigenen erwachsenen Kinder der Befragten weniger belastigt waren. Dies lässt sich wohl zum Teil damit erklären, dass die Lebensphasen der beruflichen Etablierung und Familiengründung ihre Aufmerksamkeit anders ausrichten. Jedoch sollten die Unterschiede in der Wahrnehmung von Fluglärm anderem Umgebungslärm und in deren Belästigungswirkung gezielt weiter untersucht werden.

Die Befragten im neu belasteten Quartier Lorenz-Diehl-Straße hatten auf den beobachteten „change effect“ nicht mit Wegzug reagiert. Teils schlossen sie Wegzug für sich aus, teils trugen sie sich mit Wegzugsüberlegungen, die aber ambivalent blieben. In beiden Teilgebieten lag die Schwelle für Wegzug gleich hoch. Zum einzigen Wegzug, den das Sample erfasste, war es auf der Frankenhöhe gekommen – also nicht als Reaktion auf Neubelastung. Auch der zweite einbezogene Haushalt, der Wegzug konkret erwog, wohnte dort, nicht in der Lorenz-Diehl-Straße.

Wegzug ist für Haushalte in den beobachteten mittleren und höheren Einkommens- und Vermögensklassen, die überhaupt über Optionen am angespannten regionalen Wohnungsmarkt verfügen, offenbar die eher unwahrscheinliche Reaktion auf Fluglärmbelastung. Für einen Wegzug müssen bei ihnen weitere Suchanlässe zur Lärmbelästigung hinzukommen. Sonst geben Ortsbindungen – an das Haus, die Familie, die gewählte Wohnumgebung – den Ausschlag für die Bleibeentscheidung, die allerdings immer wieder überprüft wird. Dies ist von kritischer Bedeutung für die Segregationsannahmen, die der Idee eines gebietsbezogenen Monitorings von Flughafenwirkungen zugrunde lagen – denn die hier beobachteten Wirkungen bleiben unter dem Radar statistischer Kennzahlen, die auf Bevölkerungsdaten und damit auf Meldeadressen beruhen.

Aus dem Verbleib in den lärmbelasteten Wohngebieten zu folgern, dass die betroffenen Haushalte entweder nicht stark durch Fluglärm belastigt seien oder dass dies für sie von untergeordneter Bedeutung bleibe, ist nicht zulässig. Die äußerst bzw. stark belastigten Bewohnerinnen und Bewohner schilderten in ihren Interviews ausführlich, wie sich Fluglärm für sie von anderen Lärmbelastungen unterschied und wie er ihre Wohn- und Lebensqualität einschränkte. Die Störungen, die für sie in alltäglichen Lärmsituationen

konkret wurden, verursachten ihnen ein hohes Maß an persönlichem Leid. In den resignativen Routinen, die sie zur Bewältigung der Lärmbelastung entwickelten, setzte sich die Beeinträchtigung der Lebensqualität lediglich fort. An diesem Befund ändert auch der Hinweis auf subjektive Unterschiede im Lärmerleben nichts.

In Übertragung eines Konzepts aus der neueren Gentrifizierungsforschung (Emunds/Czingon/Wolff 2018: 61) kann diese Belästigung, die nicht zur Verdrängung aus dem Quartier führt, als Verdrängung aus der Lebensqualität bezeichnet werden. Genau dieses Leiden am Fluglärm beschreiben die Mitglieder der Bürgerinitiativen in ihrem Stakeholder-Gespräch (vgl. oben: 4.1.1.). Ihre Belästigung ist kein subjektives Defizit, und Wegzug kann von ihnen nicht billig erwartet werden. Denn es ist legitim, lärmempfindlich zu sein, und Lärmtoleranz ist keine gültige Norm.

Die Befragten repräsentieren ein Spektrum von der FDP über gut katholische „Meenzer Bürschersleut“ bis zu SPD und Sympathien für die Grünen oder die Linke. Die meisten sind jedoch politisch nicht stark engagiert. Die hoch belästigten Interviewpersonen aus dem neu belasteten Gebiet in der Oberstadt sympathisierten mit den Mainzer Bürgerinitiativen gegen Fluglärm; in dem Hechtsheimer Teilgebiet galt dies nur für eine Befragte. Sie beurteilten die Möglichkeiten politischer Einflussnahme auf ihre Lärmbelastung als gering und empfanden sich als machtlos. Jedoch würden regulierende Eingriffe zur Begrenzung des Luftverkehrs, beginnend mit der Erweiterung des Nachtflugverbots, bei ihnen ein hohes Maß an Akzeptanz finden. In den Gesprächen deutet sich bereits ein Legitimationsverlust des Fliegens als Element des Massenkonsums an, die seit dem Erhebungszeitpunkt 2018 weiter fortgeschritten ist. Hier zeigt sich ein politisches Gestaltungspotenzial, das derzeit nicht ausgeschöpft wird.

7 Neubaugebiet mit Lärmbelastung – „Walldorfer Weg“ in Mörfelden

7.1 Zu dieser Fallstudie

In den quantitativen Beobachtungen zur Siedlungsstruktur und zur Bevölkerungsentwicklung des Rhein-Main-Gebiets in Modulbericht 3-4 (vgl. SOFI/GWS 2020a, Kapitel 4 und 5) hat sich gezeigt, dass stark verdichtete und weniger dicht besiedelte Gebiete zu ähnlichen Anteilen innerhalb der Fluglärmkonturen des Frankfurter Flughafens liegen. Auch in den Teilgebieten, für die ganz oder überwiegend Siedlungsbeschränkungen gelten, finden sich gleichermaßen gering und stark verdichtete Gebietseinheiten, d.h. die planungsrechtlichen Beschränkungen verfehlen zum Teil das Ziel eines vorbeugenden Lärmschutzes. Und viele Kommunen und Teilgebiete mit überdurchschnittlichem Bevölkerungswachstum liegen ganz oder teilweise innerhalb der Fluglärmkontur.

Zugleich diskutierten die Kommunen im Zusammenhang mit der Neuaufstellung des Regionalen Flächennutzungsplans für das Zieljahr 2030 darüber, welche Beschränkungen für den Wohnungsbau angemessen sind und wie die aufgrund des Bevölkerungswachstums notwendigen Wohnbauflächen mobilisiert werden können. In vielen Auftaktgesprächen sprachen die an der Exploration beteiligten Kommunen die Zielkonflikte zwischen Wald- und Naturschutz sowie Lärmschutz einerseits und der Nachfrage nach Baugrundstücken, Häusern und Wohnungen andererseits an.

Vor diesem Problemhintergrund ging die Fallstudie der Frage nach, für wen Kommunen, Bauträger und Investoren Neubauvorhaben auch in fluglärmbelasteten Gebieten planen. Stand in Fallstudie 2 im Vordergrund, aus welchen Gründen Haushalte trotz wachsender Lärmbelastung an ihrem Wohnort verbleiben und welche erhebliche Minderung ihrer Lebensqualität sie dabei ertragen, so fragte diese Teiluntersuchung nach Entscheidungsgründen für den Zuzug in Neubaugebiete unter der Fluglärmkontur. Und ging es in den Gesprächen für Fallstudie 2 darum, eine zum Teil lange zurückliegende Wohnortwahl zu rekonstruieren und vor dem Hintergrund der aktuellen Fluglärmexposition neu zu bewerten, sollten hier Bewohnerinnen und Bewohner eines lärmbelasteten Neubaugebietes in möglichst kurzem Abstand zu ihrem Einzug und eine gewisse Zeit nach ihrem Einzug erneut zu ihren Zuzugsmotiven, zu ihren Lärmerfahrungen und zur Wohn- und Lebensqualität im Quartier befragt werden. Was bewog sie, eine Wohnung oder ein Haus in diesem Gebiet zu bauen, zu erwerben oder zu beziehen, obwohl sie um die Lärmbetroffenheit der Wohnlage wussten? Welche Rolle spielte die Fluglärmbelastung für die Abwägungen, die ihrer Wohnortwahl vorausgingen?

Unterabschnitt 7.2 stellt die Vorgehensweise bei der Erhebung vor und führt ein Prozessmodell der Wohnungswahl ein, das den qualitativen Analysen zugrunde lag. Das Untersuchungsgebiet „Walldorfer Weg“ wird in Unterabschnitt 7.3 als Teil des Stadtteil Mörfelden-Nordwest und in seinem städtischen Kontext beschrieben. Aus den Interviews rekonstruiert der zentrale Unterabschnitt die Erschließung des Neubaugebiets (7.4.1), Fallkonstellationen beim Zuzug (7.4.2) und wesentliche Kriterien der Befragten für die Wohnortwahl (7.4.3). Daran schließen sich Aussagen zur Fluglärmwahrnehmung der befragten Haushalte (7.4.4) und zu kleinräumigen Segregationsmustern im Stadtteil und im Neubaugebiet an (7.4.5). Dass die befragten Haushalte mit einer Ausnahme ihre Zuzugsentscheidung auch im zeitlichen Abstand nicht neu bewerteten, zeigt Unterabschnitt 7.5 der die Ergebnisse der Nachbefragungen zusammenfasst. Eine Bilanz der Ergebnisse zieht schließlich Unterabschnitt 7.6.

Die Forschungsfragen

- Welche Motive und Abwägungen bestimmten den Such- und Entscheidungsprozess der befragten Haushalte, der zur Wahl dieses Wohnorts führte?
- Handelte es sich um innerörtliche oder innerregionale Umzüge (z.B. Stadt-Umland-Wanderung) oder um Zuzüge in die Region?
- Welchen sozioökonomischen Status haben die zuziehenden Miet- bzw. Eigentümerhaushalte, unter welchen ökonomischen Restriktionen entschieden sie sich für den Standort?
- Welche Kriterien und welche Gründe gaben den Ausschlag dafür, zu mieten, zu bauen oder zu kaufen? Welche Rolle spielte das Wissen um die spätere Lärmbetroffenheit bei der Bau-, Kauf- oder Mietentscheidung?
- Wie wird der Fluglärm beim Einzug bzw. einige Zeit später wahrgenommen? Wie wird anderer Verkehrs- und Umgebungslärm wahrgenommen?
- Welche Qualitäten ihres unmittelbaren Wohnumfelds nehmen die Zuziehenden wahr, welche sind ihnen wichtig?
- Lassen sich unterschiedliche Bewertungen des Wohngebiets auf unterschiedliche Einstellungen zurückführen? Welche Rolle spielt es, ob Haushalte Wohneigentum gebildet haben oder zur Miete wohnen, und welchen Einfluss hat es, in welcher Lebensphase (z. B. Familiengründung oder Alter) Haushaltsmitglieder sich befinden?

7.2 Zur Vorgehensweise

7.2.1 Gebietsauswahl

Zur Realisierung der Fallstudie waren Neubaugebiete in der Monitoring-Region zu identifizieren, die für eine Untersuchung grundsätzlich in Frage kamen:

Gesucht wurde erstens ein Neubau-/Wohngebiet mit hoher Lärmbelastung – also in möglichst geringer Entfernung zum Flughafen – in einer der teilnehmenden Kommunen. Die Lärmbelastung konnte mithilfe der Online-Kartierung des Regierungspräsidiums Darmstadt zum Schallschutz (Geoportal Hessen⁵³), der Lärmkonturen des UNH und der kleinräumigen Lärmberechnungen aus Modul 5 bestimmt werden. Es sollte sich zweitens um Wohn- bzw. Erschließungsgebiete mit einer gemischten Bebauung und Bevölkerung handeln, in denen es sowohl Ein- und Zwei-Familien-Häuser als auch Geschosswohnungsbau gab. Entscheidend für die Auswahl war drittens der Baufortschritt: Da es Ziel war, zuziehende Haushalte möglichst dicht nach ihrem Einzug erstmals und in einem gewissen zeitlichen Abstand noch einmal zu befragen, wurde ein Baugebiet gesucht, dessen Entwicklung möglichst noch nicht ganz abgeschlossen war. Überwiegend sollten die Wohngebäude gerade bezogen worden bzw. bezugsfertig sein.

Hinweise auf geeignete Baugebiete verdankten sich den Auftaktgesprächen mit den teilnehmenden Kommunen, in denen stets nach der Situation am örtlichen Wohnungsmarkt sowie nach geplanten Bauvorhaben gefragt worden war. Vorarbeiten bestanden daher in einer Auswertung aller Passagen in den Auftaktgesprächen, in denen kommunale Gesprächspartnerinnen und -partner ihre Bebauungsplanungen, Bau- und Erschließungsvorhaben geschildert hatten. In allen teilnehmenden Kommunen unter der

⁵³ <http://www.geoportal.hessen.de/portal/karten.html?WMC=119> (Letzter Zugriff: 17.07.2020)

Lärmkontur wurden die gültigen Bebauungspläne recherchiert. Weitere Recherchen galten dem Stand der Umsetzung laufender Neubauvorhaben.

Ende Dezember 2017 standen drei Neubaugebiete zur Wahl (Mörfelden-Walldorf – „Walldorfer Weg“, Neu-Isenburg – „Birkengewann“ und Offenbach – „An den Eichen“), alle drei wurden im Januar 2018 besucht.

Das große Neu-Isenburger Gebiet „Birkengewann“ mit 900 neuen Wohneinheiten schied aus, denn die Bebauung hatte gerade erst begonnen, und es waren lediglich einige fortgeschrittene Rohbauten errichtet. Das in zwei Phasen erschlossene Baugebiet „An den Eichen“ in Offenbach kam grundsätzlich in Betracht. Ein Teil des Gebiets war ca. 2016 fertiggestellt worden und bereits länger bewohnt. Das Quartier wird überflogen; an der Nordseite ist es durch eine Schallschutzmauer begrenzt, hinter der die Bahnstrecke Offenbach – Hanau verläuft. Gegen Offenbach sprach aber, dass nur ein kleinerer Teil der Häuser, die im zweiten Bauabschnitt errichtet werden sollten, bereits bezugsfertig waren. Einige größere Blocks standen im Rohbau, große Flächen waren jedoch noch nicht bebaut, und nur einige Einfamilienhäuser wurden offenbar gerade bezogen. Viele Straßen waren noch nicht fertiggestellt. Zum Zeitpunkt der Begehung dominierte vor allem Baustellenbetrieb.

Als besonders geeignet für eine Fallstudie erwies sich das Neubaugebiet „Walldorfer Weg“ in Mörfelden-Walldorf, das in Abschnitt 7.3.4 genauer beschrieben wird. Die zum Bahnhof Mörfelden bzw. zur Riedbahn liegenden Blocks waren zwar schon länger bewohnt. Die dahinter angeordneten Mehrfamilienhäuser, Doppelhaushälften, Reihenhäuser und Einfamilienhäuser waren aber zum Teil gerade erst bezogen worden, zum Teil stand ein Bezug unmittelbar bevor. Die Straßen waren fertig gestellt. Lediglich ein Streifen war noch unbebaut. An das Baugebiet grenzt eine Kindertagesstätte, die städtische Kita X. Das Gebiet wird nicht direkt überflogen, es liegt jedoch parallel zur Verlängerung der Startbahn West.

Abbildung 12: Luftaufnahme des Neubaugebiets "Walldorfer Weg" (Mitte links) und Mörfelden Nordwest



Quelle: SOFI/GWS 2020.

7.2.2 Das Erhebungsprogramm

7.2.3 Begehungen des Gebiets

Nach der Methode der „Strukturierten Sozialraumbegehung“ (vgl. 7.2.3) suchte das Evaluationsteam einen ersten Zugang zum Neubaugebiet „Walldorfer Weg“ durch Beobachtungsrundgänge und Stadtteilspaziergänge, die auch das weitere Umfeld (Bahnhof und Bahnhofsumfeld, Zentrum Tizianplatz) einbezogen. Die erste Begehung fand am 15.01.2018 statt, und insgesamt folgten bis Oktober zu unterschiedlichen Tageszeiten, sowohl innerhalb der Woche, als auch an Wochenenden weitere sieben Begehungen durch das Evaluationsteam. Zum letzten Mal wurde das Gebiet im Frühsommer 2020 besucht. Beobachtungen wurden an Ort und Stelle mithilfe eines Diktiergeräts protokolliert und z. T. auch fotografisch dokumentiert. Begegnungen mit Passantinnen und Passanten – Spaziergängerinnen und Spaziergängern, Kindern und Erzieherinnen aus der Kindertagesstätte X, Handwerkern auf den letzten Baustellen – und mit Bewohnerinnen und Bewohnern, die sich im Vorgarten oder Garten aufhielten, Müll hinausbrachten, zur Bahn oder zum Einkaufen unterwegs waren, ihre Kinder gerade aus der Kita abholten oder mit den Kindern auf dem Spielplatz saßen, wurden für spontane Gespräche genutzt, in denen es um das Wohngebiet und seine Qualitäten, das weitere Umfeld und die Nähe zum Flughafen ging. Zu diesen Kontakten wurden jeweils kurze Memos angefertigt.

7.2.4 Interviews mit Expertinnen und Experten

Dem Bezug des Neubaugebietes „Walldorfer Weg“ war eine Phase der Planung, Erschließung und Vermarktung vorausgegangen. Interviews mit Expertinnen und Experten, die daran in unterschiedlichen Funktionen beteiligt waren, sollten Kontextinformationen zur Bebauungshistorie liefern und zur Rekonstruktion den individuellen Zuzugsentscheidungen von Bewohnerinnen und Bewohnern beitragen.

Vor Beginn der Interviewphase mit den Bewohnerinnen und Bewohnern, nämlich im Frühjahr 2018, fand daher ein erstes Gruppeninterview mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadt Mörfelden-Walldorf statt, an dem sich die Amtsleitung des Sozial- und Wohnungsamtes, eine Abteilungsleitung sowie zwei weitere Fachkräfte beteiligten, welche für die Besetzung von Sozialwohnungen und die Wohnungsnotfallhilfen der Stadt zuständig waren. Insbesondere ging es um die Hintergründe der kommunalen Entscheidungen zur Entwicklung des Neubaugebietes, um die Rahmenbedingungen, die Investoren gesetzt worden waren, und um Belegungskriterien und die kommunale Wahrnehmung von Besetzungsrechten bei den öffentlich geförderten Wohnungen. Erfragt wurde auch, welche Konsequenzen für die Kita-Planung die Erschließung des Neubaugebiets hatte.

Zur Beplanung des Gebiets und dem in Mörfelden-Walldorf gewählten Bebauungsmix wurde ebenfalls im Frühjahr 2018 ein Vertreter des Projektentwicklungsunternehmens Terramag befragt. Ein Immobilienunternehmer, der in Kooperation mit einem Bauträger nicht nur in Mörfelden-Walldorf Reihenhäuser vermarktet hatte, gab Auskunft zur Nachfragesituation in der Rhein-Main-Region und den Präferenzen der Kaufinteressentinnen und -interessenten, die ein Reihenhaus am „Walldorfer Weg“ erworben hatten. Es gelang nicht, ein Interview mit der ABG Holding zu realisieren, da deren Geschäftsführer sich das Interview vorbehielt, dafür aber keinen Termin anbot.

Mit Schwerpunkt auf der Fragestellung, wie sich nach dem vollständigen Bezug des Gebiets die Inanspruchnahme der Kindertagesstätten verändert hatte, fand Anfang 2020 ein erneutes Gruppengespräch mit städtischen Vertreterinnen und Vertretern statt, an dem unter anderem die Leiterinnen der Kita X aus der Zeit vor und während der Entwicklung des Baugebiets und die Leitung der Kita VII teilnahmen. Als Hintergrundinformationen stellte die Stadt anonymisierte Belegungslisten der Kitas X zum Jahresende 2015 und 2019 zur Verfügung, aus denen sich die Verteilung der Kinder nach ihren Wohngebieten ermitteln ließ.

7.2.5 Interviews mit Bewohnerinnen und Bewohnern

Das Sample der Bewohnerinnen und Bewohner sollte möglichst alle Bau- und Eigentumsformen im Wohngebiet abbilden: Es sollten also sowohl Mieterinnen und Mieter als auch Eigentümerinnen und Eigentümer befragt werden, und sowohl Bewohnerinnen und Bewohner von Einfamilienhäusern als auch aus öffentlich geförderten und frei finanzierten Wohnungen. Dies wurde durch Nachsteuerung im Verlauf der Erhebung erreicht.

Teilnahmebereite Interviewpartnerinnen und -partner wurden auf verschiedenen Wegen für die Untersuchung angesprochen und gewonnen: An alle Haushalte im Neubaugebiet wurde eine Postwurfsendung verteilt, die eine kurze Beschreibung des Vorhabens und Kontaktdaten des Monitoring-Teams enthielt. Waren Namen und Adressen über Telefonbücher öffentlich zugänglich, erhielten Hinzugezogene auch ein personalisiertes Anschreiben mit der Bitte um Teilnahme an der Untersuchung. Aushänge in den Geschäften im Zentrum Tizianplatz, an Tafeln und Litfaßsäulen im Umfeld und in den umliegenden Schulen informierten in leichter Sprache über die Befragung; Bewohnerinnen und Bewohner wurden gebeten, sich zu melden. Auch Multiplikatoren aus Mörfelden-Walldorf sprachen Haushalte an, die

in das Neubaugebiet gezogen waren; diese Haushalte wurden anschließend telefonisch oder per Mail kontaktiert. Schließlich wurden die Begehungen sowie die ersten Interviewtermine genutzt, um Bewohnerinnen und Bewohner auf der Straße oder in Vorgärten persönlich anzusprechen. Der als Experte befragte Immobilienunternehmer stellte nach Rücksprache mit diesen Adressen von Eigentümern für Interviewanfragen zur Verfügung.

Über alle genannten Wege gelang es, 11 neu zugezogene Haushalte für Interviews zu gewinnen. Sie werden nachfolgend mit den Kürzeln HH301 bis HH311 bezeichnet. Die Interviewpersonen im Haushalt erhielten entsprechend die Kürzel Bew301 bis Bew311. Nahmen mehrere Haushaltsangehörige an einem Interview teil, enthält die Kennung einen nachgestellten Kleinbuchstaben „a“ oder „b“.

Zudem konnte ein Bewohner befragt werden, der bereits seit vielen Jahren im angrenzenden Quartier lebte (Bew312). Das Interview mit ihm ergänzte die von städtischen Expertinnen und Experten gegebenen Kontextinformationen zur Stellung des Neubaugebiets im Mörfelder Nordwest aus der Perspektive eines Anwohners.

Insgesamt erklärten sich 16 Personen schriftlich bereit, an der Befragung teilzunehmen. Mit ihnen führte das Evaluationsteam zwischen März und November 2018 problemzentrierte und leitfadengestützte Interviews (Witzel 2000), die mit einem Erzählimpuls (mit „Regieanweisung“; Rosenthal/Loch 2002: 7) eröffnet wurden und – abhängig von der Erzählbereitschaft der Befragten – mit größeren narrativen Anteilen einhergehen konnten (Schütze 1977). Ein Schwerpunkt der Interviews lag auf der Wohn- und Suchhistorie sowie den individuellen Entscheidungskriterien und -prozessen der zugezogenen Haushalte. Außerdem ging es um die Wahrnehmung und die Bewertung ihrer aktuellen Wohnsituation: Was schätzten Interviewpartnerinnen und -partner an ihrem unmittelbaren Wohnumfeld und der Nachbarschaft, und wie bewerteten sie den Wohnort Mörfelden-Walldorf? So genau wie möglich wurden Alter und Geschlecht der Haushaltsmitglieder und sozio-ökonomische Daten zu Bildungsabschluss, Erwerbsstatus, Einkommen oder Gesundheit erhoben. Bei Familien mit Kindern galten weitere Fragen der Kinderbetreuung und dem Schulbesuch.

Übersicht 6: Fallstudie 3 „Walldorfer Weg“: Sample der befragten Bewohnerinnen und Bewohner (Status bei der Erstbefragung)

	Personen im Haushalt	Haushalts- struktur	Migrations- hintergrund	Erwerbstätigkeit	Art der Wohnung/des Hauses	Miete / Eigentum	Zuzug aus ...
HH301 Bew301a Bew301b	2	Alleinerziehende Frau (37) mit Tochter (10)	ja	erwerbstätig	Etagen- wohnung	Eigentum	Walldorf
HH302 Bew302	2	Paar (31, 29)	nein	beide erwerbstätig	Etagen- wohnung	Miete	Mörfelden
HH303 Bew303	1	Alleinlebende Frau (Ende 40)	nein	erwerbslos	Etagen- wohnung (öff. gefördert)	Miete	Mörfelden
HH 304 Bew304a Bew304b	2	Paar (38, 37)	ja	Mann erwerbstätig, Frau Sprachkurs	Etagen- wohnung	Miete	Walldorf
HH305 Bew305a Bew305b	5	Paar (60, 55) mit drei erwachsenen Töchtern (26, 24, 18)	ja	Mann erwerbsunfähig, Frau Nebentätigkeit, Töchter Studium /Schule	Etagen- wohnung (öff. gefördert)	Miete	Mörfelden
HH306 Bew306	1	Alleinlebende Frau (40)	nein	erwerbstätig	Etagen- wohnung (öff. gefördert)	Miete	Walldorf
HH307 Bew307	4	Paar (Ende 30) mit zwei Söhnen (5, 2)	ja	beide erwerbstätig	Reihenhaus	Miete	Idar- Oberstein
HH308 Bew308	4	Paar (32, 30) mit Tochter (4) und Sohn (2)	ja	beide erwerbstätig	Reihen- mittelhaus	Eigentum	Walldorf
HH309 Bew309	2	Alleinerziehende Frau (29) mit Sohn (3)	nein	erwerbstätig	Etagen- wohnung	Eigentum	Walldorf
HH310 Bew310a Bew310b	3	Paar (55, 50) mit Sohn (17)	nein	beide erwerbstätig	Reihen- eckhaus	Eigentum	Neu- Isenburg
HH311 Bew311	4	Paar (38, 33) mit Tochter (5) und Sohn (1)	nein	Mann erwerbstätig, Frau Elternzeit	Reihen- eckhaus	Eigentum	Mörfelden
HH312 Bew312	1	Alleinlebender Mann (60)	ja	nicht erwerbstätig, berentet	Etagen- wohnung	Miete	Mörfelden

Quelle: Fallstatistik, SOFI 2018.

Ziel der Interviews war es zu ermitteln, was die befragten Haushaltsmitglieder überzeugt hatte, ein Haus oder eine Wohnung im Neubaugebiet „Walldorfer Weg“ zu beziehen, und inwiefern und mit welchen Überlegungen sie eine künftige Lärmbetroffenheit bei ihrer Entscheidung berücksichtigt hatten. Es wurde angenommen, dass die Befragten eine gewisse Belastung wissentlich in Kauf nehmen und dafür Gründe hatten, die erzählerisch rekonstruiert werden konnten. Allerdings hatten die befragten Haushalte gerade eine weitreichende Lebensentscheidung getroffen und zum Teil beträchtliche Mittel eingesetzt, um Eigentum am „Walldorfer Weg“ zu erwerben. Es bestand deshalb die Gefahr, dass sie ihre Entscheidung, in ein von Lärm belastetes Gebiet zu ziehen, im Wissen um den Flughafenbezug der Untersuchung gegen den antizipierten Vorwurf, damit einen Fehler gemacht zu haben, argumentativ „verteidigen“ würden. Dies war sowohl bei der Interviewführung wie bei der Auswertung zu berücksichtigen.

Wie Übersicht 6 zeigt, lebten in den befragten Haushalten insgesamt 22 Erwachsene und neun minderjährige Kinder, darunter sieben im Vorschulalter. Fünf der zwölf Haushalte hatten Eigentum erworben, zwei von ihnen eine Wohnung, drei eines der Reihenhäuser. Zur Miete wohnten sieben Haushalte, einer davon in einem Reihnhaus, drei in öffentlich gefördertem Wohnraum, auch der Kontrastfall Bew312 wohnte zur Miete. Nur zwei Haushalte waren von außerhalb zugezogen, einer von ihnen kam aus einer anderen Kommune im Monitoring-Gebiet (Neu-Isenburg), und nur ein Paar war aus Rheinland-Pfalz (Idar-Oberstein) in die Rhein-Main-Region gewandert.

Anfang 2020 fand eine Wiederholungsbefragung statt, bei der alle 12 Haushalte erreicht und zum Teil telefonisch (8), zum Teil persönlich (4) erneut befragt werden konnten. Die Nachbefragung konzentrierte sich auf Veränderungen, die seit dem ersten Interview eingetreten waren: Wohnten die Haushalte noch in ihren Wohnungen/Häusern? Hatten sich die Familienzusammensetzung oder andere Lebensumstände verändert? Vor allem interessierte, wie die Haushalte retrospektiv ihre Entscheidung bewerteten, ins Neubaugebiet „Walldorfer Weg“ zu ziehen: Hatte sich ihre Einschätzung zum Fluglärm, zur Nachbarschaft oder zum Wohnumfeld seit dem ersten Interview verändert? Da die letzten Gespräche in die erste Zeit des Corona-bedingten Shutdowns fielen, war es möglich, immerhin fünf Personen nach dem Wegfall des Flugverkehrs und des Lärms zu befragen.

7.2.6 Prozessmodell der Wohnungswahl – Rekonstruktion von Wohnentscheidungen

Wie Wohnungsangebot und Nachfrage in einem Neubaugebiet zueinander finden und wie sich dessen neue Bewohnerschaft zusammensetzt, ergibt sich aus einer Vielzahl individueller Kauf- und Mietentscheidungen. Die befragten Bewohnerinnen und Bewohner berichteten, wie der Weg von der Suche bis zum Einzug am Walldorfer Weg für sie verlief. Die Rekonstruktion dieser Suchgeschichten (Thierstein u. a. 2014) orientiert sich an einem Prozessmodell der Nachfrage am Wohnungsmarkt, wie es empirische Studien zur Wohnstandortwahl in Grundzügen ähnlich, wenn auch im Detail abweichend verwenden. (Vgl. Sterzer 2019; Thierstein u. a. 2013; Rössel/Hoelscher 2012; Thomas/Pattaroni 2012; Blasius/Friedrichs 2011; Gans 2010; Föbker u. a. 2007; Schmitt u. a. 2006; Bauer u. a. 2005; Paschedag 1998.)

Der Such- und Entscheidungsprozess, der im Erfolgsfall zum Bezug einer neuen Wohnung führt, hat in jedem Fall einen Anlass. Den Anstoß zur Suche können Veränderungen in der Lebensführung, der Zusammensetzung und Erwerbsbeteiligung des Haushalts, der Einkommenssituation und Wohnkostenbelastung geben, aber auch Mängel der aktuellen Wohnung oder eine Gefährdung des Mietverhältnisses. Die Art des Anlasses entscheidet auch darüber, wie dringlich der Haushalt suchen muss.

Zwei Filter (Blasius/Friedrichs 2011; Rössel/Hoelscher 2012) entscheiden dann darüber, welche Orte und Objekte in die Suche einbezogen werden.

Zwänge setzen einen ersten Filter, der den Umfang der tatsächlich verfügbaren Wohnoptionen bestimmt. Vor allem beschränken die Marktlage und die Wohnkaufkraft des Haushalts (Vaché/Rodenfels 2016), also seine materiellen Ressourcen, den Möglichkeitsraum der Suche. Aber auch der Zeithorizont setzt der Suche engere oder weitere Grenzen: Bei einer Suche in bedrängter Lage ist die Auswahlmenge auf das aktuell verfügbare Wohnungsangebot beschränkt; wer unbedrängt sucht, kann Gelegenheiten am Markt abwarten.

Ein zweiter Filter ergibt sich aus dem Bedarf des Haushalts und aus seinen Wohnpräferenzen, die aus der gewählten Lebensweise folgen („mode de vie résidentielle“, Thomas/Pattaroni 2012). Die Präferenzen oder Wohnwünsche können sich auf den Wohnstandort und auf das Wohnobjekt beziehen. Empirische Befunde deuten darauf hin, dass Wohnungssuchende „nur wenige Alternativen in Betracht ziehen und nur eine kleine Anzahl von präferenzbasierten Kriterien in Rechnung stellen“ (Rössel/Hoelscher 2012: 310). Dies spricht dafür, harte Kriterien, die nicht verhandelbar sind, von weichen Kriterien zu unterscheiden, bei denen Kompromisse möglich sind. Je mehr Wohnkaufkraft ein Haushalt mitbringt und je mehr Zeit er sich für die Suche lassen kann, desto stärker können Wohnwünsche für die Suche wirksam werden. Die Literatur über Standortpräferenzen von Haushalten und über Passung zwischen Lebensweisen und Wohnstandorten hat daher meist einen Mittelschicht-Bias: Denn Wohnungssuchende in materiell prekärer Lage und mit dringlichem Bedarf können Ansprüche und Präferenzen nicht durchsetzen (Sterzer 2019: 128).

Da eine Vielzahl von Beschränkungen und Präferenzen die Suche beeinflussen, ist die Annahme einer Optimumkalkulation oder eines optimalen Akzeptanzkriteriums wohnungssuchender Haushalte (etwa im Sinne einer neo-klassischen Nachfragefunktion, Loikkanen 1982) realitätsfern. Das Konzept der Anpassungsentscheidung („arbitrage“, Thomas/Pattaroni 2012) fasst den Sachverhalt besser: Bei ihrer Miet- oder Kaufentscheidung müssen Haushalte verschiedene Anforderungen bei gegebenem Angebot und unter materiellen und zeitlichen Restriktionen zum Ausgleich bringen. (Auf der Angebotsseite erbringen Vermieter und Verkäufer ebenfalls eine Arbitrage-Leistung.) Zudem findet die Suche immer unter Bedingungen unvollständiger Information statt. Wie die Wohnungssuchenden verschiedene Kriterien gewichten, entscheidet sich für sie oft erst an einem bestimmten Objekt, d. h. in der Prüfung einer möglichen Wohnung oder eines Hauses.

Kriterien, die in der Entscheidungssituation nicht ausschlaggebend waren, können sich nach Bezug der Wohnung wieder auf die spätere Bewertung der Wohnqualität auswirken. Hier finden sich im „Confirmation/Disconfirmation-Paradigma“ der Marketing-Forschung (hier nach Homburg/Stock 2001) Konzepte zum Soll-Ist-Vergleich zwischen Erwartungen der „Wohnungsfinder“ (Thierstein u.a. 2013), also ihren Vergleichsstandards, und der tatsächlichen Wohnlage. Fällt der Vergleich zwischen Erwartungen und Wohnlage kritisch aus, können die Haushalte in einem „Akzeptanzbereich“ ihre Erwartung nachträglich an die wahrgenommene Qualität der Leistung anpassen; im „Ablehnungsbereich“ kann ein Überraschungseffekt die negative Wahrnehmung verstärken (Homburg/Stock 2001: 22 ff.). Die Zufriedenheit beeinflusst auch, ob Haushalte die wahrgenommene Diskrepanz zwischen Erwartungen und Leistungswahrnehmung dem Verkäufer bzw. Vermieter oder sich selbst zuschreiben und ob sie eine Ursache als dauerhaft ansehen (ebd.: 28). Einen geradlinigen (Un-)Zufriedenheitseffekt nimmt die Marketing-Forschung für „Leistungsfaktoren“ an, zu denen die Kundinnen und Kunden recht präzise Erwartungen mitbringen. „Basisfaktoren“ dagegen setzen diese als selbstverständlich voraus – sie tragen nicht zur Zufriedenheit bei, doch ihre Verletzung macht unzufrieden. „Begeisterungsfaktoren“ werden nicht erwartet, weswegen ihr Fehlen nicht vermisst wird, entsprechende Eigenschaften aber positive Überraschung auslösen (ebd.: 32 ff.). Kundinnen und Kunden legen auch einen Gerechtigkeitsmaßstab an:

sie vergleichen, in welchem Verhältnis Aufwendungen und Ertrag bei ihnen und bei ihrem Vertragspartner stehen (ebd.: 37).

7.3 Beschreibung des Gebiets

7.3.1 Mörfelden-Walldorf: Doppelstadt ohne Mitte

Die Doppelstadt Mörfelden-Walldorf, im Norden des Landkreises Groß-Gerau gelegen und eine der fünf unmittelbaren Anrainerkommunen des Frankfurt Flughafens, entstand 1977 als Zusammenschluss der bis dahin selbstständigen Städte Mörfelden und Walldorf. Sie liegt inmitten eines Waldgürtels südlich des Frankfurter Flughafens, in dem verschiedene Nachbarkommunen Waldstücke besitzen, der aber durch den Flughafenausbaubau seit den 1980er Jahren „Stück für Stück zersiedelt“ wird (Exp091). Im Norden und Westen grenzt der bevölkerungsstärkere Ortsteil Walldorf an das Flughafengelände und an die Startbahn 18 West, die der Flughafenbetreiber (damals: FAG) von 1981 bis 1984 gegen breiten regionalen Widerstand in den benachbarten Flörsheimer Wald gebaut hat. Nach Süden schließt sich der nach der Bevölkerungszahl kleinere Ortsteil Mörfelden an, entlang dessen westlicher Siedlungsgrenze die Flugroute der nach Süden startenden Flugzeuge verläuft. [Siehe Abbildung 13 und Abbildung 14.]

Beide Ortsteile sind nicht zusammengewachsen und haben ihre eigenen kleinstädtischen Zentren bewahrt. Die städtebauliche Idee, nach dem Zusammenschluss zwischen Mörfelden und Walldorf eine neue gemeinsame Stadtmitte zu schaffen, wurde nicht realisiert. Inmitten von Streuobstwiesen und Naturschutzflächen (Flora-Fauna-Habitat, Natura 2000), die beide Ortsteile bis heute trennen, liegt dort als Siedlungssplitter die Bertha-von-Suttner-Schule, eine Integrierte Gesamtschule.

Im Jahr 2016 hatte die Doppelstadt rund 34.700 Einwohnerinnen und Einwohner (Hauptwohnung). Die Bevölkerungsdichte war mit 7,7 je Hektar deutlich geringer als im regionalen Mittel dieser Kommunen (12,8). Der Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner ohne deutschen Pass entsprach mit 23,7 Prozent etwa dem Durchschnitt (23,1 Prozent). Rund 13.500 Einwohnerinnen und Einwohner waren sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Da mehr Beschäftigte zu anderen Arbeitsorten in der Region auspendeln, als nach Mörfelden-Walldorf einpendeln, wurde die Stadt in Modulbericht 3–4 (SOFI/GWS 2020a: Kapitel 4) als Mittelstadt mit überwiegender Wohnortfunktion charakterisiert. Daher trägt der kommunale Einkommensteueranteil deutlich stärker zum Haushalt der Stadt bei als das Nettoaufkommen der Gewerbesteuer: Die Quote von Einkommensteuer zu Gewerbesteuer (netto) lag 2016 bei 1,2 (SOFI/GWS 2020a, Indikator 9.2). Zum Vergleich: Im Durchschnitt der 40 an der Exploration teilnehmenden Gemeinden ergab sich eine Quote von 0,5 zugunsten der Gewerbesteuer. Die gemeindliche Steuerkrafteinnahmekraft je Einwohnerin und Einwohner war mit 1.333 Euro 2016 deutlich geringer als im Mittel der 40 Kommunen (1.805 Euro; SOFI/GWS 2020a, Indikator 9.1). Ein Zehntel der Wohnbevölkerung (9,8 Prozent) erhielt 2016 Leistungen der Grundsicherung für Arbeitsuchende (SGB II); diese Armutsquote liegt etwas unter dem Durchschnitt der 40 beteiligten Kommunen (10,7 Prozent).

Die Bevölkerung Mörfelden-Walldorfs ist zwischen 2011 und 2016 um 5,1 Prozent gewachsen und damit langsamer als im Durchschnitt der 40 beteiligten Kommunen (7,3 Prozent). Dass die Stadt von Bannwald umgeben ist und ein Großteil der Gemarkung wegen der Fluglärmbelastung Siedlungsbeschränkungen unterliegt (siehe unten), begrenzt ihre Möglichkeiten, Flächen für Wohnungsbau und Gewerbe auszuweisen. Da der derzeit gültige Flächennutzungsplan kaum noch Restflächen für Wohnungsbau vorsieht, hatte die Stadt in den Jahren vor der Erschließung des Neubaugebiets Walldorfer Weg (siehe unten: 7.3.4) keine Baugebiete mehr ausgewiesen.

Mit 9,78 Euro/m² entsprachen die Angebotsmieten in der Stadt 2016 etwa dem Durchschnitt des für die Exploration abgegrenzten engeren Monitoring-Gebiets (9,80 Euro/m²). Die Angebotskaufpreise für Eigenheime lagen 2016 mit rund 2.750 Euro/m² leicht über dem regionalen Durchschnitt von 2.670 Euro/m² (empirica für SOFI/GWS 2020a, vgl. dort Kapitel 6). Damit ist das Miet- und Immobilienpreisniveau in Mörfelden-Walldorf deutlich günstiger als in den Zentren Frankfurt am Main (12,50 Euro/m² bzw. rd. 3.810 Euro/m²) und Darmstadt (10,00 Euro/m² bzw. 3.030 Euro/m²), liegt jedoch über dem der Stadt Offenbach (9,29 Euro/m² bzw. 2.640 Euro/m²). Im Vergleich mit den anderen kreisangehörigen Gemeinden hat die Stadt nach Kelsterbach den zweitteuersten Wohnungsmarkt im Landkreis Groß-Gerau.

7.3.2 Stellung zum Flughafen: Beschäftigung und Fluglärm

Die Nachbarschaft zum Flughafen gehört zu den grundlegenden Bedingungen der jüngeren Stadtentwicklung Mörfelden-Walldorfs. Eine hohe ökonomische Bedeutung des Luftverkehrs fällt mit überwiegender Fluglärmbelastung zusammen. In den 1980er Jahren war die Stadt eines der Zentren des Widerstands gegen die Startbahn 18 West und den weiteren Ausbau des Flughafens Frankfurt. Ziviler Ungehorsam mit Besetzung des Baugeländes, Bau eines Hüttendorfs im Flörsheimer Wald, Massendemonstrationen und Blockaden wurde für eine Generation kommunalpolitischer Akteurinnen und Akteure zur prägenden Erfahrung. Die örtliche Bürgerinitiative Mörfelden-Walldorf gegen einen Flughafenaustritt hat bis heute starken Rückhalt in der Stadt. Nach der Inbetriebnahme der Startbahn im Jahr 1984 und den tödlichen Schüssen auf Polizisten während einer Demonstration am 2. November 1987 zum Jahrestag der Räumung des Hüttendorfs verlagerte sich der Widerstand stärker auf die institutionelle und juristische Ebene. Die Stadt nahm 1998 bis 2000 am Mediationsverfahren zum weiteren Flughafenaustritt und von 2000 bis 2008 am Dialogforum Flughafen und Region teil. Sie gehörte 2009 zu den Musterklägern gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Bau der Northwest-Landebahn des Flughafens. In der Fluglärmkommission, im Forum Flughafen und Region, in der Initiative Zukunft Rhein-Main (ZRM) und der kommunalen Arbeitsgemeinschaft Flughafen setzt sich die Kommunalpolitik heute für ein Nachtflugverbot und für eine ausgeglichene „Balance zwischen Flugangebot, Arbeitsplätzen und der Wirtschaftsstruktur auf der einen Seite und Lebensqualität und sozialen Problemen auf der anderen Seite“ ein (Website).⁵⁴ Mörfelden ist Vereinssitz der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF).

Aufgrund der Lage bietet sich Mörfelden-Walldorf als Wohnort für Flughafenbeschäftigte an. Die durchschnittliche Wegezeit zum Flughafen betrug 2017 nach Google Maps mit dem Pkw 12 Minuten. Da eine direkte S-Bahn-Anbindung an den Flughafen fehlt, dauert eine Bahnfahrt über den Frankfurter Hauptbahnhof mit fahrplanmäßig 27 Minuten gut doppelt so lang (GWS/SOFI 2019: Kapitel 5.6.3). Busse sind nicht schneller, verkehren aber Tag und Nacht direkt. Die Statistik der Bundesagentur für Arbeit wies 2016 rund 1.900 Beschäftigte aus, die aus der Stadt nach Frankfurt zur Arbeit in der Branche Verkehr und Logistik auspendelten – nicht alle, aber doch viele von ihnen zu Arbeitsplätzen am Flughafenstandort (SOFI/GWS 2020a: Kapitel 3.4 und 4). Mit 14,1 Prozent der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Wohnbevölkerung hatte die Stadt demnach in der Region den höchsten Anteil potenziell am Flughafen Beschäftigter – für keinen anderen Anrainer dürfte der Flughafen als Arbeitsort so stark ins Gewicht fallen. Im Rathaus ging man zu Beginn der Exploration (2017) sogar von vier- bis viereinhalbtausend Bürgerinnen und Bürgern aus, die am Flughafen arbeiten (Auftakt_Mörfelden-Walldorf). 54 der 195 Unternehmen, die in der Arbeitsstättenzählung 2017 am Flughafenstandort Angaben zu den Wohnorten ihrer Beschäftigten machten, nannten den Postleitzahlbereich, zu dem Mörfelden-Walldorf gehört, als

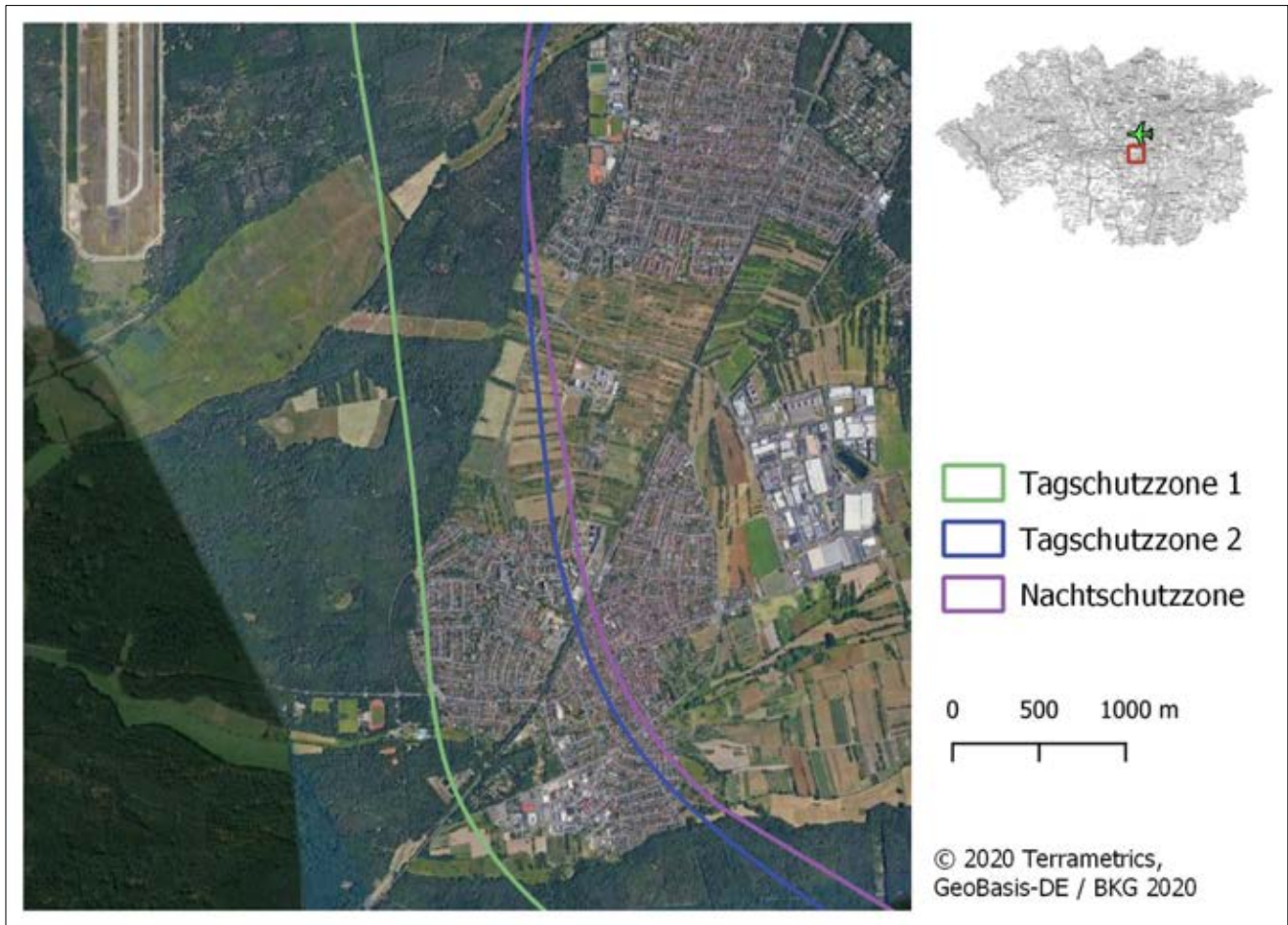
⁵⁴ URL: <https://www.moerfelden-walldorf.de/de/umwelt/flughafen/> (Letzter Zugriff: 17.07.2020)

einen der zehn häufigsten (GWS/SOFI 2019, Kapitel 5.5). Dazu passt das Ergebnis einer Sonderauswertung der Integrierten Erwerbsbiografien des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) der Bundesagentur für Arbeit für die Jahre 2012 bis 2017: nach der Stadt Frankfurt wählten Beschäftigte, die von außerhalb der Region zuzogen und eine Stelle in der Branche Verkehr und Lagerei am Flughafenstandort antraten, am häufigsten den Landkreis Groß-Gerau als Wohnort (ebd.).

Aber auch als Arbeitsort steht Mörfelden-Walldorf in ökonomischer Beziehung zum Flughafen. In einer ökonometrischen Schätzung der relativen Beschäftigungsänderungen, die eine Zunahme des Luftverkehrs direkt, indirekt oder induziert (über weitere Wirkungsketten) am Arbeitsort bewirken würde, fällt Mörfelden Walldorf in die zweithöchste von fünf Wirkungsklassen (GWS/SOFI 2020: Kapitel 5.4). 27 Prozent der sozialversicherungspflichtigen Stellen am Arbeitsort entfielen 2016 auf Berufe bzw. Branchen, die auch typisch für den Flughafenstandort, also potenziell in Wertschöpfungsketten des Luftverkehrssektors eingebunden sind (ebd.: Kapitel 5.5). Den Standortvorteil der Nähe zum Flughafen teilt die Stadt jedoch mit allen Anrainern. Und nach Einschätzung der Stadtverwaltung ist das Gewerbe vor Ort nicht direkt mit dem Flughafen verbunden: Große Flächen für Logistiker könne die Stadt nicht bereitstellen, und für die ansässigen Betriebe sei eher die Nähe zur Autobahn entscheidend (Auftakt_Mörfelden-Walldorf).

Im Süden des Flughafens und in unmittelbarer Nachbarschaft zur Startbahn 18 West gelegen, ist die Stadt stark von Fluglärm belastet. Da die nach Süden ausgerichtete Bahn in der Regel unabhängig von der jeweils geltenden Betriebsrichtung des Parallelbahnsystems des Frankfurter Flughafens betrieben werden kann, starten Flugzeuge auf dieser Bahn fast täglich von 5 Uhr bis 23 Uhr in kurzen Abständen.

Abbildung 13: Fluglärm in Mörfelden-Walldorf: Tag-Schutzzonen 1 und 2; Nacht-Schutzzone



Quelle: SOFI/GWS 2020.

Für die Hälfte des Stadtgebiets (53,9 Prozent; Ortsteil Mörfelden 62,7 Prozent) gelten nach dem derzeit noch gültigen Flächennutzungsplan Südhessen (2010) Siedlungsbeschränkungen (zur Datengrundlage: SOFI/GWS 2020a: Anhang III.3). Der Ortsteil Mörfelden grenzt im Westen an die Tag-Schutzzone 1⁵⁵ und liegt im Westen und Süden mit einem Großteil seiner Siedlungsfläche in der Tag-Schutzzone 2⁵⁶ sowie in der Nacht-Schutzzone⁵⁷. In diesen Schutzzonen sind – bei entsprechenden Schallschutzmaßnahmen – Nachverdichtungen im Gebäudebestand möglich, die Kommune kann jedoch keine Neubauflächen ausweisen (Regierungspräsidium Darmstadt 2014, Regionalversammlung Südhessen u.a. 2011). Mit der bevorstehenden Änderung des Landesentwicklungsplans, des Regionalplans Südhessen und des Regionalen Flächennutzungsplans werden sich die Berechnungsgrundlagen und die Konturen des Siedlungsbeschränkungsbereichs ändern; dies wird jedoch nur im Ortsteil Mörfelden östlich der Bahnlinie Frankfurt – Mannheim kleinere Flächen von Bauverbots befreien (HMWEVL 2017).

Grundlage für die Berechnung von Fluglärmkennzahlen für Kommunen und Teilgebiete⁵⁸ war in der Exploration eine weiter gefasste Fluglärmkontur für das Jahr 2016 mit Isophonen von L_{Aeq} Tag 45 dB(A)

⁵⁵ Fluglärmbelastung: L_{Aeq} Tag 60dB(A) und mehr.

⁵⁶ Fluglärmbelastung: L_{Aeq} Tag 55 dB(A) und mehr.

⁵⁷ Fluglärmbelastung: L_{Aeq} Nacht 50dB(A) und mindestens sechs Lärmereignisse von 53dB(A).

⁵⁸ Zum Berechnungszeitpunkt ließen sich die Fluglärmkennzahlen in räumlicher Gliederung nur nach Ortsteilen, nicht nach Stadtbezirken ausweisen.

und mehr (vgl. SOFI/GWS 2020a: Kapitel 3.4 und Anhang III). Die Doppelstadt Mörfelden-Walldorf lag mit neun Zehnteln ihrer Fläche (91,1 Prozent; Ortsteil Mörfelden 98,2 Prozent) innerhalb dieser Kontur. Für die Isophone von 50 dB(A) und mehr ergibt sich ein Anteil fluglärmbelasteter Flächen von drei Fünfteln (62,9 Prozent, Ortsteil Mörfelden 62,6 Prozent). Wie Abbildung 2 zeigt, überdeckt die äußere Fluglärmkontur die gesamte Siedlungsfläche, die Wohnbevölkerung ist also in Gänze mit 45 dB(A) und mehr belastet. Innerhalb der inneren Kontur (50 dB(A) und mehr) liegt noch der größere Teil der Siedlungsfläche mit zwei Dritteln der Wohnbevölkerung (67,3 Prozent; Ortsteil Mörfelden 85,2 Prozent). Ein Zehntel der Stadtbevölkerung (9,4 Prozent) war mit 55 dB(A) und mehr belastet; im Ortsteil Mörfelden galt dies für zwei Zehntel der Bevölkerung (19,5 Prozent).

Nach der für die Exploration verwendeten Exposition-Wirkungs-Funktion (vgl. Modulbericht 3-4, Anhang III) müssten sich in der Doppelstadt aufgrund dieser Belastung 2016 etwa 19.500 Personen (55,7 Prozent der Wohnbevölkerung) durch Fluglärm hoch oder sehr hoch belästigt gefühlt haben. Davon entfallen etwa 10.600 hoch Belästigte auf den Ortsteil Mörfelden, was einem Bevölkerungsanteil von 63,2 Prozent entspricht.

7.3.3 Mörfelden Nordwest – Verdichtung und soziale Risiken

Der Stadtbezirk Mörfelden-Nordwest, einer von vierzehn Stadtbezirken der Stadt mit etwa 49 Hektar Fläche, wird im Norden durch die Grünflächen begrenzt, die den Ortsteil Mörfelden vom Ortsteil Walldorf trennen, und im Osten durch die S- und Fernbahntrasse Frankfurt – Mannheim und den Bahnhof Mörfelden. Im Westen schließen sich an den angrenzenden Stadtbezirk West der Mörfelder und Rüsselsheimer Forst mit der Startbahn 18 West an. Im Osten endet der Stadtbezirk an der Bahnlinie Frankfurt – Mannheim, der Riedbahn, im Süden grenzt er an den Stadtbezirk Südwest.

Die Bebauung entstand überwiegend in den drei Jahrzehnten von Ende der 1960er bis Ende der 1990er Jahre des letzten Jahrhunderts und ist stärker verdichtet als in den angrenzenden Stadtbezirken: Ein- und Zwei-Familienhäuser mischen sich mit Reihenhäusern, Wohnriegeln mit drei und vier Geschossen und Punkthochhäusern. Die Siedlungsdichte war 2018 mit 93 Einwohnerinnen und Einwohnern je Hektar dreimal so hoch wie in der Gesamtstadt (35 EW/ha), und der Nordwesten verzeichnete stadtweit die meisten Zuzüge (i:con sult 2019: 26). Die für Teile des Gebiets prägenden Geschosswohnungen wurden zum Teil als Sozialwohnungen gefördert, waren zum Teil jedoch auch ursprünglich als Wohnraum für Beschäftigte am Frankfurter Flughafen vorgesehen („für Stewardessen, mit Schwimmbad unten“, Exp091). Einen Teil des Geschosswohnungsbestands halten weiterhin die ehemals gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaften (Nassauische Heimstätte, Hans-Reichardt-Stiftung) und die Stadt Mörfelden-Walldorf, ein anderer Teil jedoch ist in den Besitz der Vonovia SE (vormals Deutsche Annington) und anderer privater Eigentümer übergegangen, bei denen die Stadt eine geringe Bereitschaft wahrnimmt, ihren Bestand instand zu halten. Zugleich wurden die Mieten der ehemaligen Sozialwohnungen an das hohe regionale Preisniveau angepasst. Auch 2018 lagen noch 74 Prozent des städtischen Bestands an Sozialwohnungen in Nordwest (Stadt Mörfelden-Walldorf 2018c), und neue Sozialwohnungen baut die Stadt vor allem in diesem Quartier (Walldorfer Weg mit 44 Wohneinheiten, vgl. unten Festplatz mit 39 Wohneinheiten). Auch zwei verbleibende Erweiterungsflächen westlich und östlich des Walldorfer Wegs sind für künftigen sozialen Wohnungsbau vorgeschlagen (: i:con sult 2019: 24).

Zur Infrastruktur des Stadtbezirks gehören drei städtische Kindertagesstätten (Kitas V, VII und X), eine Grundschule und eine städtische Sporthalle, sowie am zentralen Tizianplatz zwei Supermärkte, eine Postfiliale und ein Ärztehaus. Auch die Volkshochschule hat hier ihren Standort.

Zusammen mit den angrenzenden Stadtbezirken West und Südwest gehört der Mörfelder Nordwest zu den am stärksten mit Fluglärm belasteten Bezirken der Stadt. Bis auf den Nordosten, in dem zwischen Grünfläche und Bahnlinie das neue Quartier Walldorfer Weg entstand, liegt der gesamte Stadtbezirk innerhalb der Tag-Schutzzonen 1 und 2 und der Nacht-Schutzzone.

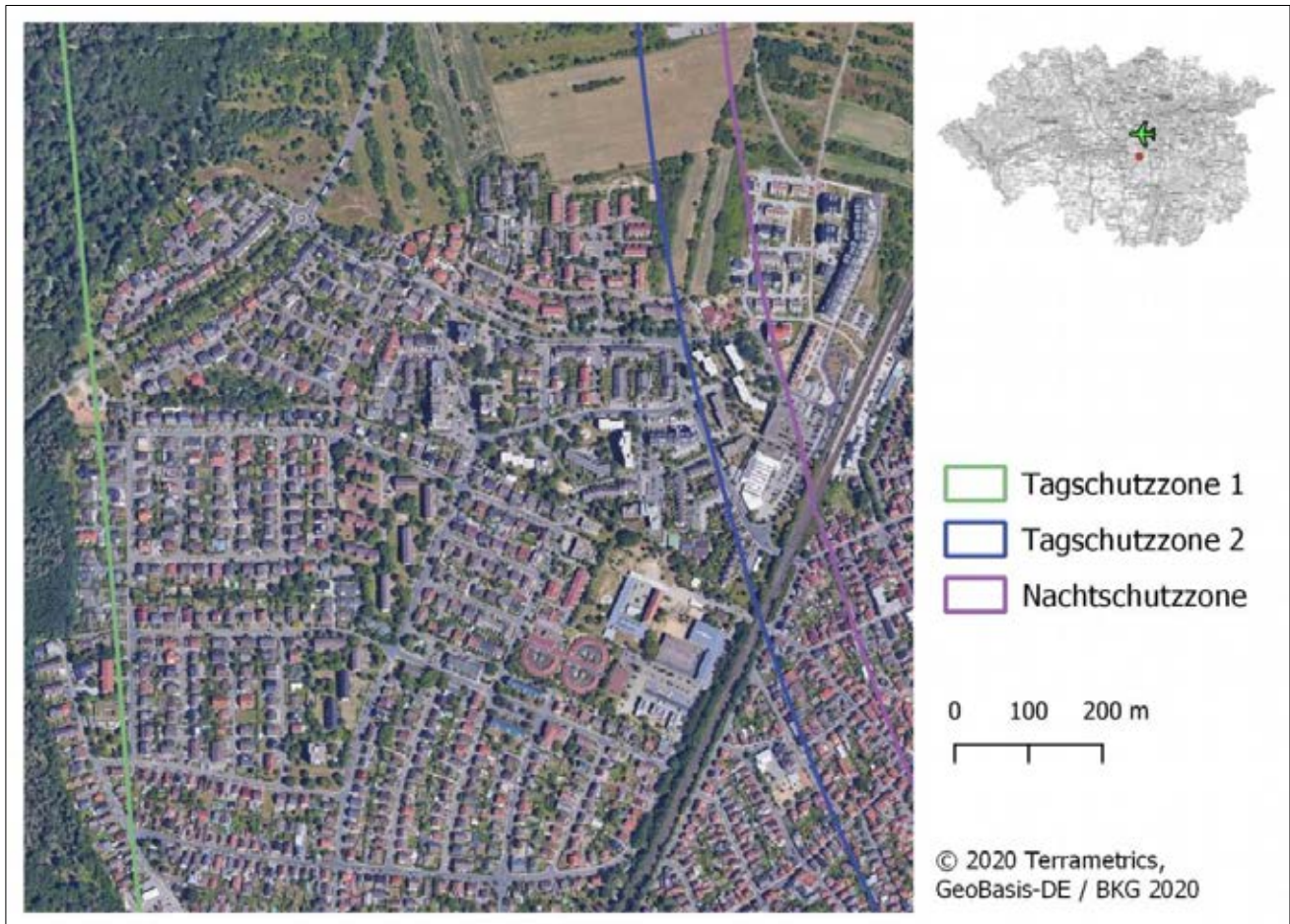


Abbildung 14: Fluglärm in Mörfelden Nordwest: Tag-Schutzzonen 1 und 2; Nacht-Schutzzone

Quelle: SOFI/GWS 2020.

Im Norden und Osten ist der Bezirk darüber hinaus mit Bahnlärm von der Trasse Frankfurt – Mannheim belastet. (Laut Lärmaktionsplan Hessen 2012 sind in der Gesamtstadt rund 1.300 Einwohnerinnen und Einwohner im Tagesmittel Bahnlärm von mehr als 65 dB(A) ausgesetzt; i:con sult 2019: 17). Durch den Ausbau der Nord-Süd-Bahnverbindung Rotterdam-Genua, die entlang der Autobahn A5 geführt werden soll, erwartet die Stadt eine Zunahme des Güterverkehrslärms auf der derzeitigen Trasse; und bereits heute werden die Güterzüge im Vergleich etwa zum ICE als besonders störend beschrieben (ExpStadt).

In Mörfelden-Nordwest wohnten 2017 etwa 4.900 Menschen; das entspricht etwa 14 Prozent der Stadtbevölkerung. Jedoch konzentrieren sich dort Bevölkerungsgruppen mit sozialen Risiken: ein Viertel (27 Prozent) der Stadtbevölkerung ohne deutschen Pass, ein Drittel (32 Prozent) aller Arbeitslosen unter 25 Jahren, und ein Drittel (34 Prozent) der Menschen mit Grundsicherungsleistungen bei Erwerbsminderung und im Alter (SGB XII). In der Grundsicherung für Arbeitsuchende (SGB II) sind

Bedarfsgemeinschaften mit Kindern häufiger als in den anderen Stadtbezirken (Stadt Mörfelden-Walldorf 2018c). Nach dem Quartiersreport 2019 sind im Bezirk 60 Nationen vertreten; die drei häufigsten Herkunftsländer sind die Türkei, Pakistan und Polen (i:con sult 2019: 47). Die große Mehrzahl der in den Kitas VII und X betreuten Kinder kommt aus Familien, in denen Deutsch nicht die erste Sprache ist und wenigstens ein Elternteil Migrationshintergrund hat (ebd.: 65).

Seit 2011 nehmen Stadtverwaltung und Kommunalpolitik im Wohnquartier Mörfelden Nordwest „besonderen sozialen Entwicklungsbedarf“ wahr und befürchten eine Abwertung des Quartiers. Anlass zur Sorge gaben insbesondere Rückmeldungen aus den Kitas zu Familien mit Erziehungsproblemen. Die Sozialverwaltung des Kreises ist mit Leistungen der Erziehungsberatung, das städtische Sozial- und Wohnungsamt mit Streetwork im Quartier präsent. Um die Entwicklung zu beobachten, gab die Sozialverwaltung 2012 eine erste Sozialraumanalyse in Auftrag (i:con sult 2013), und schloss mit der Statistik der Bundesagentur für Arbeit einen Nutzungsvertrag über die Übermittlung statistischer Daten in kleinräumiger Gliederung.

Vor diesem Hintergrund begannen ab 2012 die Planungen zur Erschließung des Baugebiets „Walldorfer Weg“ im Nordosten des Quartiers, gerade außerhalb des Siedlungsbeschränkungsbereichs. Die Stadt reagierte damit auf den wachsenden Wohnraumbedarf, erwartete aber zugleich positive Impulse für den Stadtbezirk (Exp091/Exp140). Die Entwicklung des Neubaugebiets ist Gegenstand des folgenden Unterabschnitts.

2018 schließlich beschloss die Stadtverordnetenversammlung einstimmig, für Mörfelden Nordwest eine Maßnahme im Rahmen des Bund-Länder-Programms Soziale Stadt zu beantragen, um „eine wirkungsvolle und nachhaltige Verbesserung der sozialen Lage der Quartiersbewohner, der städtebaulichen Qualität des Wohnumfeldes und der öffentlichen Plätze sowie des subjektiven Sicherheitsgefühls und der Identifikation der Bewohner mit ihrem Quartier“ zu erreichen (Stadt Mörfelden-Walldorf 2018a). Zur Ermittlung von Grundlagen wurde eine aktuelle sozialräumliche Analyse erstellt („Quartiersreport“, i:con sult 2019). Der Projektantrag und die Planungen der Stadtverwaltung charakterisieren den Stadtbezirk ausdrücklich nicht als „sozialen Brennpunkt“, sondern als heterogenes, gemischtes Quartier mit Chancen und Risiken (ExpStadt). Dieser Haltung, das Quartier „aufzumischen“ und zu „aktivieren“ (Exp091), entspricht die weite Abgrenzung des Programmgebiets: es umfasst den gesamten Stadtbezirk unter Einschluss des Neubaugebiets mit seinen großenteils einkommensstärkeren Bewohnerinnen und Bewohnern: „Wenn wir sagen würden, wir ziehen die Grenze nur um diese Blockhochhäuser, da können wir sagen, da haben wir einen sozialen Brennpunkt. Aber deshalb war die Entscheidung sehr schnell, die Risiken und die Chancen da mit ‘reinzunehmen.’“ (ExpStadt)

Die im Antrag genannten „Leuchtturmprojekte“, nämlich Umfeldmaßnahmen am Tizian- und Allendeplatz, Nachbarschafts- und Familienzentrum mit Quartiers-Kita (Stadt Mörfelden-Walldorf 2018b), folgen der städtebaulichen Ausrichtung des Bund-Länder-Programms. Jedoch sollte bereits die Erarbeitung des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) durch Gemeinwesenarbeit begleitet werden, um eine qualifizierte Beteiligung der Bewohnerinnen und Bewohner zu ermöglichen. Die Maßnahmen sollen mit städtebaulicher und gemeinwesenorientierter Kompetenz im „Tandem“ umgesetzt werden (ebd.).⁵⁹

⁵⁹ Dies entspricht den Empfehlungen der Servicestelle HEGISS (2016), die das Bund-Länder-Programm Soziale Stadt in Hessen begleitet. Der Leitfaden für die Erarbeitung integrierter Entwicklungskonzepte nennt Aktivierung und Begleitung durch Quartiersmanagement als eines der Handlungsfelder und verweist auf ein Landesprogramm zur Förderung von Gemeinwesenarbeit.

7.3.4 Neubaugebiet „Walldorfer Weg“

Mit dem 2014 aufgestellten Bebauungsplan für das 5,2 ha große Areal Walldorfer Weg hatte die Stadt die letzte größere Entwicklungsfläche erschlossen, die ihr nach dem gültigen Regionalen Flächennutzungsplan für Wohnbebauung verblieben war (i:con sult 2019: 16). Nach der städtischen Planung sollte das Neubaugebiet die gleiche bauliche Mischung aufweisen wie der Stadtbezirk: Wohnblocks mit teils gebundenen, teils frei finanzierten Sozialwohnungen und Ein-Familien-Häuser (Exp091/Exp140).

Die Aufstellung des Bebauungsplans war nicht unumstritten: Nach dem Planfeststellungsbeschluss des Landes für die neue Landebahn Nordwest des Flughafens, gegen den die Stadt Mörfelden-Walldorf mit anderen Anrainern klagte, war bereits zu erwarten, dass das zukünftige Wohngebiet von Siedlungsbeschränkungen betroffen sein könnte. Indem die Stadt ihre Chancen auf Flächenentwicklung wahrte, nahm sie aus Sicht der Kritiker in Kauf, Neubürger dem Lärm auszusetzen: „frei nach dem Motto, wer dort hinziehe, sei selbst schuld“.⁶⁰

Eine Klage gegen das Vorhaben endete 2012 mit einem Vergleich. Politische Bedenken bestanden zunächst auch wegen der nachfolgenden Infrastrukturkosten, insbesondere beim Kita-Ausbau (Exp091/Exp140). Mit der weiteren städtebaulichen Projekt- und Flächenentwicklung beauftragte die Stadt die Hanauer Unternehmensgruppe Terramag, die auch das Mörfelder Gewerbegebiet Ost erschlossen hat. Die Erschließung begann 2014, und 2018 war die Bebauung weitgehend abgeschlossen.

Das Neubaugebiet wird im Osten durch den Bahndamm der Riedbahn Frankfurt – Mannheim, im Süden durch die Liebermannstraße, im Westen durch einen noch zu gestaltenden Grünbereich begrenzt. Im Norden beginnen die zwischen den Ortsteilen Mörfelden und Walldorf gelegenen Streuobstwiesen, das Flora-Fauna-Habitat und das Natura-2000-Gebiet, deren Nähe zur Wohnqualität des Areals beiträgt. Die schließlich 2011 festgelegten Lärmschutzbereiche (Nachtschutzzone und Tagschutzzone 2) überdecken nur eine kleine Fläche im Südwesten des Areals. Für die Baugenehmigungen und die Bauausführung war die Lärmbelastung durch die Bahntrasse eine größere Herausforderung als der Fluglärm.

Gegenüber dem Bahnhof Mörfelden endet die Straße Walldorfer Weg, die dem Neubaugebiet den Namen gibt, in einer Buswendeschleife mit Parkplätzen. Von hier aus verlaufen in nördlicher Verlängerung des Walldorfer Wegs die drei mehrstöckigen Gebäuderiegel des Neubaugebiets, die durch eine Zufahrt von der Wendeschleife aus erschlossen sind und für die vor den Hauseingängen und auf der Freifläche zum Bahndamm hin Parkmöglichkeiten bestehen. Die Grünfläche zum Bahndamm hin möblierte die Stadt mit künstlerisch gestalteten Sitzgelegenheiten. Entgegen der ursprünglichen Absicht, damit den öffentlichen Alkoholkonsum vom Tizianplatz (dem „Hub“ für das alte Mörfelden“) hierher zu verlagern, halten sich dort nun eher „kiffende“ Jugendliche auf, die zuvor den Bahnhof als Treffpunkt genutzt hatten (Exp091/Exp140). Eine weitere Aufwertung und Bedachung dieser Fläche ist in Planung.

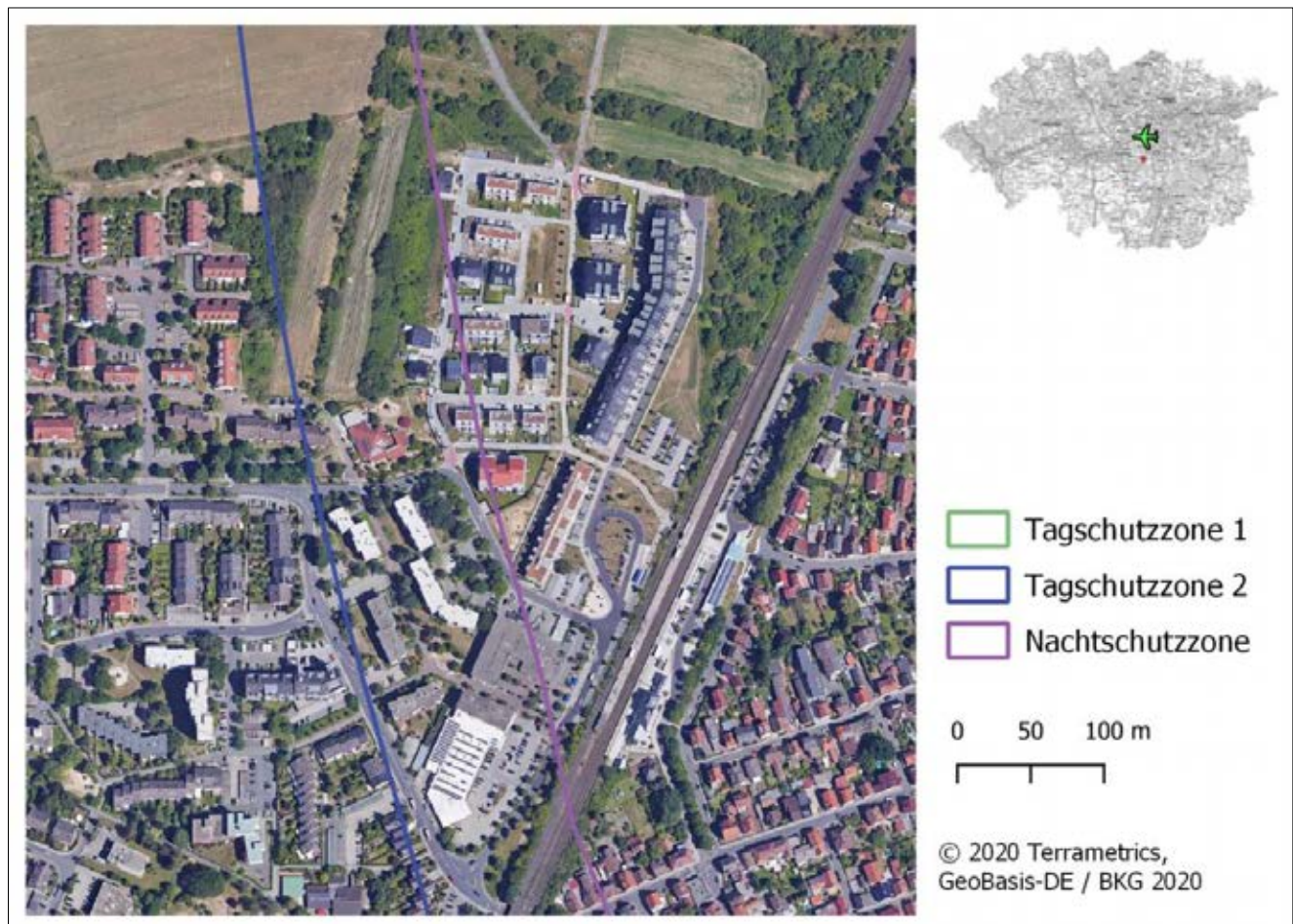
⁶⁰ Z.B. Harting, Mechthild: Bischofsheim, Rüsselsheim und Mörfelden haben alle planerischen Möglichkeiten zum Wachsen genutzt. In: Frankfurter Allgemeine Zeitung, Rhein-Main, v. 4.11.2011. Online verfügbar unter: <http://www.faz.net/aktuell/rhein-main/bischofsheim-ruesselsheim-und-moerfelden-staedte-weisen-trotz-fluglaerm-baugebiete-aus-11516921.html> (Zugriff: 11.1.2018)



Der Geschosswohnungsbau entlang der Bahnlinie verband aus Perspektive der Entwicklungsgesellschaft „das Angenehme mit dem Nützlichen“: er „erfüllt auch die Funktion einer Lärmschutzanlage“ (Exp130), die das restliche Wohngebiet gegen den Bahnlärm abschirmt. Um Lärmschutzaufgaben der Bauaufsicht zu genügen, legte die Stadt 2014 in einem ergänzenden Verfahren zum Bebauungsplan fest, dass die Arbeiten im westlichen Teil des 5,2 Hektar großen Areal erst nach Fertigstellung der drei großen Wohnblocks am Bahndamm beginnen würden.⁶¹

Der südliche Gebäuderiegel an der Wendeschleife des Walldorfer Wegs besteht aus 44 öffentlich geförderten, mietpreisgebundenen Sozialwohnungen. Um sie zu realisieren, verkaufte die Stadt Mörfelden-Walldorf der Frankfurter kommunalen Wohnungsbaugesellschaft ABG Holding dort 2014 ein Grundstück. Im Gegenzug für ein städtisches Darlehen über 440.000 Euro erhielt die Stadt von der ABG für diese Wohnungen ein Benennungsrecht⁶²: Sie sollten der Versorgung von Wohnungsnotfällen aus Mörfelden-Walldorf vorbehalten bleiben. Wegen der Lärmbelastung führte die ABG das Gebäude in Passivbauweise aus.

Abbildung 16: Fluglärm am "Walldorfer Weg": Tag-Schutzzonen 1 und 2; Nacht-Schutzzone



⁶¹ Baugebiet liegt noch länger brach. In: Freitags-Anzeiger 19.03.2014. Online verfügbar unter <https://www.freitags-anzeiger.de/moerfelden-walldorf/baugebiet-liegt-noch-laenger-brach-id7628.html> (Zugriff 6.12.2017).

⁶² § 26 Abs. 2 Wohnraumförderungsgesetz (WoFG) definiert als Benennungsrecht „das Recht der zuständigen Stelle, dem Verfügungsberechtigten für die Vermietung einer bestimmten belegungsgebundenen Wohnung mindestens drei Wohnungssuchende zur Auswahl zu benennen.“

Quelle: SOFI/GWS 2020.

Dass die öffentlich geförderten Wohnungen eine Art Schallschutzriegel für die dahinterliegenden Ein- und Zweifamilienhäuser bilden sollten, stieß auf Kritik⁶³. Allerdings erfüllen die beiden weiteren, frei finanzierten Wohnblocks die gleiche Funktion. Sie wurden von zwei weiteren Investoren mit jeweils eigenem Bauträger errichtet. Die Lärmschutzvorgaben für diese Gebäude regelte ein städtebaulicher Vertrag; auch diese Geschosswohnungen wurden als Niedrigenergiehäuser ausgeführt. Die beiden frei finanzierten Wohnblocks, zu denen auch Tiefgaragen gehören, und die beiden auf ihrer Rückseite gelegenen Punkthäuser umfassen 146 weitere Geschosswohnungen.

Auf der Rückseite dieser Gebäuderiegel schließen sich nach Westen Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser mit insgesamt 72 Wohneinheiten an, die sich an einem rechteckigen Straßenraster ausrichten. Sie sind von der Liebermannstraße aus am südwestlichen Ende des Areals über eine Zufahrtsstraße erschlossen, die nach Norden zu den Grundstücken der Hausbesitzer führt. Diese Zuwegung ist im Eingangsbereich rot, im weiteren Verlauf mit grauem Pflaster belegt; drei Pflanzinseln sorgen für die Verkehrsberuhigung. Die Ein- und Zweifamilienhäuser sieht die Entwicklungsgesellschaft als gelungene Anbindung an die bestehenden Ortsrandstrukturen: „Eine höhere Verdichtung hätte der Ortsteil, die Infrastruktur nicht verkraften können, wäre auch dort eine isolierte, nicht zum Umfeld passende Struktur geworden.“ (Exp130) Auch aus Vermarktungssicht bedeuten Reihenhäuser maximal dichte Bebauung: „dichter geht es ja gar nicht“ (Exp120).

Zwischen den Geschosswohnungen im Osten und den Parzellen mit Einzel- und Reihenhäusern im Westen verläuft der Kurt-Oeser-Weg, ein Fuß- und Radweg, der vom Tizianplatz ins Naherholungsgrün, zur Gesamtschule und weiter nach Walldorf führt. An der Einmündung von der Liebermannstraße auf diesen Weg ist ein Kinderspielfeld eingezäunt. Während das Areal durch die Anlage der Zufahrtsstraßen von motorisiertem Durchgangsverkehr freigehalten wird, nutzen den Fuß- und Radweg Spaziergänger mit Hunden und Radfahrern aus dem ganzen Stadtbezirk; für viele Schülerinnen und Schüler ist er der tägliche Schulweg.

Das Niveau der Miet- und Kaufpreise im Neubaugebiet liegt durchweg über dem Niveau des angrenzenden Stadtbezirks. Der Quartierreport (i:con sult 2019) nennt für die älteren, preisgebundenen Sozialwohnungsbestände Mietpreise zwischen 4,30 und 5,50 Euro/m². Die Sozialwohnungen im Walldorfer Weg vermietete die ABG für eine Nettokaltmiete von 7,10 Euro je m², die einen Passivhauszuschlag von 0,30 Euro einschloss. Hinzu kamen Nebenkosten in Höhe von 1,50 Euro je m² und Heizkosten. Die resultierenden Mieten wurden vom Jobcenter Groß-Gerau zum Zeitpunkt der Erstvermietung für einige Haushaltsgrößen nicht als angemessene Kosten der Unterkunft anerkannt, obwohl wegen der Passivbauweise geringere Ausgaben für Heizung entstanden. Erst nachdem das Jobcenter zum 1. Juli 2018 die Angemessenheitsgrenzen an die insgesamt höheren Mietkosten des Rhein-Main-Gebiets angepasst hatte, lagen sie durchweg innerhalb dieser Grenzen (Exp091).⁶⁴

Für den Mörfelden Nordwesten nennt der Quartierreport eine Spannweite der freien Angebotsmieten (2018, netto kalt) zwischen 7,00 und 12,5 Euro/m², für den Walldorfer Weg zwischen 9,84 und 12,91 Euro/m²; städtische Gesprächspartner nennen Neuvermietungs-mieten von 11.50 Euro/m²

⁶³ Sozialwohnungen als Lärmschutz. In: Frankfurter Rundschau vom 13.2.2014. Online verfügbar unter <http://www.fr.de/rhein-main/alle-gemeinden/kreis-gross-gerau/am-walldorfer-weg-sozialwohnungen-als-laermschutz-a-629154> (Zugriff: 6.12.2017)

⁶⁴ Ab Ende 2019 stellte die Stadt im Mörfelder Nordwesten (Am Festplatz, Am Schlichter) weitere Sozialwohnungen fertig, die für eine Kaltmiete von 7,65 Euro je m² (zuzüglich 1,90 Euro kalte Nebenkosten und Heizung) vermietet wurden (Exp091).

(Exp091/Exp140). Für bis 2012 entwickelte Areale werden zum 1. Januar 2018 380 Euro/m² genannt, für den Walldorfer Weg dagegen 430 Euro/m² (i:consult 2019).

7.4 Zuzug der neuen Bewohnerinnen und Bewohner in den Walldorfer Weg

7.4.1 Ein Quartier für den lokalen Bedarf

Neue Stadtquartiere werden mit Blick auf bestimmte Bevölkerungsgruppen geplant und entwickelt. Ihre Lage, ihre Bebauung und ihr Preisniveau sprechen dann, überlässt man die Belegung dem Markt, vor allem diese Gruppen an.

Nachfrage für die frei finanzierten Wohnungen und Häuser am „Walldorfer Weg“ erwartete die Immobilienwirtschaft vor allem bei jungen Familien mit und ohne Migrationshintergrund, deren Einkommensverhältnisse den Erwerb von Wohneigentum im unteren und mittleren Preissegment zuließen. Die Fallstudie kann daher nur die Wohnstandortwahl dieser Bevölkerungsgruppen und ihre Bewertung der Lärmbelastung im Quartier erfassen – andere Gruppen dürften den Walldorfer Weg aus einer Vielzahl von Gründen bei der Wohnungssuche gar nicht in Betracht gezogen haben.

Im Neubaugebiet „Walldorfer Weg“ entwickelte die Stadt Mörfelden-Walldorf außerdem Wohnraum für Haushalte mit niedrigen Einkommen, welche die am Markt geforderten Mieten nicht aufbringen können. Dass die Sozialwohnungen der örtlichen Wohnungsversorgung im untersten Einkommensbereich dienen, ergibt sich aus dem Vorschlagsrecht der Stadt Mörfelden-Walldorf. Um einen Wohnberechtigungsschein zu erhalten, müssen Haushalte mit ihrem Familieneinkommen unter den Grenzen des Hessischen Wohnraumförderungsgesetzes (HWOFG) liegen und zudem mindestens zwölf Monate am Ort gemeldet sein.

„Wir müssen uns abgrenzen, das machen aber auch andere Städte drum herum, weil wir sonst tausend Akten hätten, aber die Wohnungen davon nicht mehr werden.“ (ExpStadt)

Die Sozialverwaltung brachte bei der Erstbelegung des Sozialwohnungsblocks im Walldorfer Weg ihre dringlichsten örtlichen Wohnungsnotfälle unter:

„Wir haben wirklich jede Akte genommen, also wir haben so zwischen 270, 300 Suchende im Jahr und sind da wirklich noch mal durchgegangen.“ (ExpStadt)

Wie diese Sichtung ergab, ist der Mangel an Einzimmerwohnungen und an Wohnungen mit vier und mehr Zimmern besonders groß, was nun bei der Planung des geförderten Wohnungsbaus an anderer Stelle berücksichtigt werden soll.

Nach den Erfahrungen von Investoren und Vermarktern decken kleinstädtische Neubaugebiete wie das in Mörfelden auch im frei finanzierten Segment vorrangig den lokalen und regionalen Bedarf und nur zum kleineren Teil die Nachfrage von Haushalten, die neu ins Rhein-Main-Gebiet zuziehen.

„Familien suchen halt gerne auch ein Häuschen und auch eins, was noch ein Stück bezahlbar ist. Und die sind vernetzt in ihrer Region, die wollen da wohnen bleiben.“ (Exp120)

In Mörfelden-Walldorf habe es „Nachfragestau“ gegeben, jahrelang sei dort kein Gebiet neu entwickelt worden. Der Inhaber einer Immobilienfirma, die in Kooperation mit einem Bauträger Einfamilienhäuser am Walldorfer Weg vermarktete, skizziert die Einflussgrößen, die darüber bestimmen, was zu welchem Preis gebaut wird.

„Wenn ich das für das Grundstück ausgeben muss, kommt so ein Verkaufspreis raus, und dann gibt es Formeln, an dem Ort herrscht die und die Kaufkraft und dann können Sie rückwärts rechnen, das Potenzial sehen.“ (Exp120)

Nach der „Faustformel 60/20/20“ ist die Einschätzung der örtlichen Nachfrage für Bauträger und Vermarkter maßgebend:

„60 Prozent aus dem direkten Umfeld, direkter Ort oder angrenzende Ortschaften, 20 Prozent aus dem bisschen erweiterten Umfeld, aus der Region (...), und 20 Prozent Gott weiß woher. Manche haben aber auch einen historischen Bezug noch, also die wohnen jetzt gerade Gott weiß wo, aber wollen wieder zurück, weil da die Oma wohnt.“ (Exp120)

Diese Orientierung auf den örtlichen Markt gelte ebenso für andere Neubaugebiete, etwa in Flörsheim (Exp120) oder Groß-Gerau (Exp140). Da die überregionale Nachfrage gering sei, beschränke sich „das Marktvolumen bei diesen Standorten auf den 60-%-Bedarf“ (Exp120).

Im Eigentumssegment spreche so ein Baugebiet vor allem junge Familien an. „Mörfelden liege „zwar sehr zentral“, sei aber nach Marktanalyse und bestehenden Erfahrungen „eher ein klassischer Standort für die jungen Familien im Einfamilien- oder Zweifamilienhaus“ (Exp130).

„Bei so einem Familienprodukt ist das immer so ein Bereich vielleicht eher um die Ende 30, (...) und viele Kinder auch dabei. Und viele mögen auch so Neubaugebiete, weil dann sind alle Nachbarn halt neu, (...) und verkehrsfreie Zone, und die Kinder tappen da halt rum mit ihrem Bobbycar auf der Straße, da passiert nicht so viel und jeder ist neu, muss sich neu finden. Und dann entstehen oftmals ganz tolle neue Nachbarschaftsverhältnisse.“ (Exp120)

Eine zweite Gruppe, die günstige Reihenhäuser wie im Walldorfer Weg nachfragt, seien länger ortsansässige Familien mit Migrationshintergrund. Für sie sei ein Haus die „präferierte“ Wohnform:

„Die ziehen da halt zu sechst ein. Und das kriegst du in einer Wohnung gar nicht abgebildet. Die Wohnungsangebote gibt es überhaupt nicht.“ (Exp120)

Viele Haushalte aus diesen beiden Bevölkerungsgruppen suchen seit Jahren ein Haus. Wird ein Neubaugebiet erschlossen, wissen sie, „wenn sie sich jetzt nicht beeilen, ist es weg, und dann ist es vorbei“. Daher verkauft der Immobilienvermarkter bis zu 70 Prozent der Häuser, „bevor der erste Spatenstich überhaupt losgeht“ (Exp120). Der Bau von Ein- und Zweifamilienhäusern sei zudem preisgünstiger und leichter zu standardisieren als der Geschosswohnungsbau.

„Beim Geschosswohnungsbau brauchen Sie eine Tiefgarage, Sie brauchen einen Aufzug, Sie haben viel höhere Auflagen an Brandschutz, an Lärmschutz, an Lüftungskonzept (...). Sie müssen das immer individuell planen. Und hier, die Häuser wurden von dem Typ schon, glaube ich, tausendmal gebaut, das heißt, es ist vorgeplant, auch ein Stück weit vorgefertigt. (...) Und das reduziert die Baukosten enorm, und das eigene Haus, ein eigener Garten und keiner ist über mir und ich kann auch tun und lassen, was ich will.“ (Exp120)

7.4.2 Zuzug in den „Walldorfer Weg“: vor allem innerstädtisch

Stimmt die „Faustformel“ des befragten Immobilienunternehmers auch für das Gebiet am Walldorfer Weg, dann sind Mörfelderinnen und Mörfelder im kleinen Sample der Untersuchungsfälle etwas überrepräsentiert: Denn neun der elf insgesamt einbezogenen Haushalte und sechs der acht Haushalte im frei finanzierten Neubau hatten auch vorher schon in einem der beiden Stadtteile Mörfelden-Walldorfs gewohnt. Nur zwei waren von außerhalb zugezogen. Und auch der zu Vergleichszwecken befragte

Bewohner des Mörfelder Stadtbezirks Nordwesten (Bew312) hatte vor seinem Zuzug bereits eine andere Wohnung in der Stadt bewohnt.

Vier Fallkonstellationen des Zuzugs in das Gebiet „Walldorfer Weg“ ließen sich bei den befragten Haushalten unterscheiden:

- Innerstädtische Umzüge in frei finanzierte Wohnungen und Häuser – „Am Wohnort bleiben“
- Innerstädtische Umzüge in Sozialwohnungen – „Versorgungsfälle“
- Zuzug aus der Region – gesucht: „Kleinstadt im Frankfurter Umland“
- Überregionaler Zuzug – „Attraktion Frankfurt“

Innerstädtische Umzüge in frei finanzierte Wohnungen und Häuser – „Am Wohnort bleiben“: Die sieben Bewohnerinnen und Bewohner aus dieser Gruppe (darunter der in der Nachbarschaft Befragte – Bew312) waren teils in Mörfelden oder Walldorf aufgewachsen, teils in früheren Jahren zugezogen. Sie schätzten die Wohnqualität Mörfelden-Walldorfs, und das Baugebiet war ihnen bereits bekannt. Sie benötigten eine neue Wohnung oder wollten ihre Wohnsituation verbessern, ohne den Wohnort zu wechseln. Für die zwei aus dem Ortsteil Mörfelden gebürtigen Paare war schon Walldorf als Wohnort ausgeschlossen. Eines dieser Paare suchte eine Mietwohnung für eine Übergangszeit bis zur späteren Übernahme des Elternhauses. Die übrigen Bewohnerinnen und Bewohner dieser Gruppe waren zu unterschiedlichen Zeiten aus der Region oder von weiter her zugezogen, wohnen aber bereits seit längerem in Mörfelden-Walldorf. Zwei Paare, die in der Familienphase Wohneigentum bilden wollten, suchten z. Tl. bereits seit längerer Zeit ein geeignetes Objekt und nutzten im Walldorfer Weg auf einem leergefegten Immobilienmarkt ihre Chance. Gemeinsam war allen die Bindung an Mörfelden – ein anderer Wohnort kam für sie nicht in Frage, und sie suchten nicht in weiterem Radius.

► „Weil wir einfach diese Bindung haben.“

Der Bezug eines Reiheneckhauses im Neubaugebiet schloss für das Paar mit zwei Kleinkindern, das „gebürtig“ aus Mörfelden kam und in diesem Ortsteil so fest verwurzelt war, dass sogar die Adresse „Walldorfer Weg“ sie zunächst abschreckte, eine lange Suche nach Eigentum im Wohnort ab. „Die Familie ist hier und auch der Sportverein, die ganzen Aktivitäten und wir ... fühlen uns hier einfach auch wohl.“ Um in Mörfelden bleiben zu können, waren sie zu Kompromissen bereit: Nachdem sie über mehrere Jahre vergeblich nach einem älteren freistehenden Haus mit Garten Ausschau gehalten hatten, das sie sanieren wollten, gaben die Verfügbarkeit und der erschwingliche Preis den Ausschlag für das Neubauprojekt. (HH311)

Innerstädtische Umzüge in Sozialwohnungen – „Versorgungsfälle“: Bei den drei Haushalten aus dieser Gruppe waren die Bedingungen der Wohnungssuche grundsätzlich andere als bei den übrigen Haushalten. Sie waren auf Grundsicherungsleistungen angewiesen, was ihre Suchoptionen einschränkte; gemeinsam mit vielen anderen suchten sie in einem vergleichsweise schmalen Segment des Wohnungsmarkts nach günstigem Wohnraum. Zugleich befanden sich alle drei in einer gravierenden Wohnungsnotlage, in der ihnen die Unterbringung in einer Notunterkunft drohte. Zwei der drei Haushalte aus dieser Gruppe wohnten bereits Zeit ihres Lebens, der dritte seit eineinhalb Jahrzehnten in Mörfelden-Walldorf. Von sich aus wollten sie den Ort nicht verlassen. Als „Versorgungsfälle“ zählten sie zu den Wohnungssuchenden in durchweg bedrängter Lage, die mit Wohnberechtigungsschein beim kommunalen Sozial- und Wohnungsamt gemeldet waren. Die Wohnungen im Walldorfer Weg, die sie zum Zeitpunkt des Interviews bewohnten, hatten sie nicht selbst gesucht und gefunden: Sie waren wegen der Benennungsrechte der Stadt gar nicht frei zugänglich und waren ihnen vom Amt angeboten worden.

► „Und dann haben wir ein Angebot per Brief bekommen.“

Der pakistanische Familienvater, seine aus Norwegen stammende Frau und die drei erwachsenen Töchter, von denen zwei studierten und eine noch die Schule besuchte, machten sich auf die Wohnungssuche, als ihr Vermieter Eigenbedarf anmeldete. Ihr finanzieller Spielraum war gering, da der 55-Jährige wegen einer Rückenerkrankung erwerbsunfähig und seine Ehefrau nur geringfügig beschäftigt war. Die Familie meldete sich bei der Stadt wohnungssuchend und suchte unter zunehmendem Druck selbst fast zwei Jahre lang. Doch obwohl sie ungefähr zwei Wohnungen pro Monat besichtigten, kein Angebot von sich aus ausschlossen und ihren Suchradius über Mörfelden-Walldorf hinaus ausdehnten, setzten sie sich in der Konkurrenz mit bis zu 45 Mitbewerberinnen und -bewerbern nicht durch. Erst als die im Walldorfer Weg errichteten Sozialwohnungen fertiggestellt wurden, konnte ihnen die Stadt ein Wohnungsangebot machen: „Wir waren sehr glücklich, ganz neue Wohnung.“ Dass sie dort sogar die Auswahl hatten, erinnerte die Familie nach der vergeblichen Suche als besondere Überraschung: „Diese Wohnungen alle leer: eins, zwei, drei Stück!“ (HH305)

Umzug in der Region – gesucht: „Kleinstadt im Frankfurter Umland“: Eine befragte Familie suchte aus nicht bedrängter Wohnlage heraus für eine neue Lebensphase Wohneigentum in der Region: Sie wünschte eine kleinstädtische, suburbane Wohnlage mit zentraler Anbindung, aber außerhalb von Frankfurt. In ihrem Suchradius lagen eine Reihe von Kleinstädten, andere wurden ausgeschlossen. Es gab vor der Besichtigung am Walldorfer Weg keine eindeutige Präferenz für Mörfelden.

► „Was Kostengünstigeres als in der Stadt und aber nicht so weit entfernt.“

Das ältere Paar, das sich vor der gemeinsamen Haussuche drei Jahre kannte und „mit der Familie ein neues Heim gründen“ wollte, zog von Neu-Isenburg in das Neubaugebiet am Walldorfer Weg. Sie suchten ein großes Objekt (ihr Haus hat nun 235 qm Wohnfläche), denn zum Haushalt gehörten auch der fast erwachsene Sohn der Partnerin, der damals in Dreieich die Schule besuchte, seine ältere Schwester und deren Mann. Beide Partner arbeiteten in Frankfurt und wollten vom Wohnort aus nicht länger als maximal 45 Minuten Fahrzeit zur Arbeit in Kauf nehmen. In die Suche nach einem geeigneten Haus, das bis zur Rente abbezahlt sein soll, bezogen sie Neu-Isenburg, Dreieich, Langen und den Main-Taunus-Kreis ein: „Wir hatten Objekte uns in allen möglichen Orten rund um Frankfurt, nicht rund um den Flughafen, sondern rund um Frankfurt angeschaut. Und Mörfelden hat uns auf Anhieb gefallen.“ Einen Bezug zum Ort hatte zumindest der Mann bereits: „Ich kenne Mörfelden seit meiner Kindheit.“ (HH310)

Zuzug in die Region – „Attraktion Frankfurt“: Ein Paar wollte sich, ebenfalls aus unbedrängter Wohnlage, im Rhein-Main-Gebiet beruflich und privat neu orientieren. Auch für diesen Haushalt kamen verschiedene Kleinstädte im Umland Frankfurts in Betracht, er war bei der Suche nicht auf Eigentum festgelegt.

► „Warum Mörfelden – das war eher Zufall.“

Das Paar, das mit zwei kleinen Kindern im Vorschulalter ein Reihenhaus zur Miete bezogen hat, stammt aus Bulgarien, wo sie noch eine Wohnung „mit tollem Meerblick am Schwarzen Meer“ besaßen. Die Partner kamen 2009 zum Studium nach Deutschland, beide waren Ärzte. Ihre ersten Stellen hatten sie in Idar-Oberstein, sie wohnten in einer Eigentumswohnung. Dort fühlten sie sich nicht wohl, es war ihnen viel zu „ländlich“, weshalb sie erneut auf die Suche gingen: „Wir wollten einfach woanders hin. Wir wollten andere Arbeitsplätze. Also, ein neues Leben beginnen, sozusagen.“ Im „Ballungsraum“ Frankfurt suchten sie neue Arbeitsstellen und im Radius von 10 bis 20 Kilometern um Frankfurt (bevorzugt zunächst in Egelsbach, Langen und in Richtung Darmstadt) den neuen Wohnstandort. Auf das Neubaugebiet machte sie ein eingeschalteter Makler aufmerksam. Die Besichtigung gab den Ausschlag: „Und ich habe gleich gesagt: ‚Ich will hier wohnen!‘ einfach.“ (HH307)

7.4.3 Suche und Entscheidung – Gründe für den „Walldorfer Weg“

Die neun Befragten, die innerhalb von Mörfelden Walldorf ins Neubaugebiet umgezogen sind, waren bereits an ihrem vorherigen Wohnstandort in ähnlichem Maß von Fluglärm betroffen und mit der Lärmbelastung bereits vertraut. Dies gilt ebenfalls für den Haushalt (HH310), der zuvor in der benachbarten Anrainerkommune Neu-Isenburg gewohnt hatte. Nur für den Haushalt (HH307), der ins Rhein-Main-Gebiet zuzog, ging die Fluglärmbelastung überhaupt als eigenes Bewertungskriterium in die Wahl des Wohnorts „Walldorfer Weg“ ein. Wohnungsuchende, die ein Gebiet wegen des Fluglärms ausgeschlossen hätten, konnten nach der Anlage dieser Fallstudie, für die die „Wohnungsfinder“ (Thierstein u. a. 2013) befragt wurden, nicht beobachtet werden. Für die Zuzugsentscheidungen der einbezogenen Haushalte gaben demnach andere „Raumqualitäten“ (Hahn/Steinbusch 2006: 43) des Neubaugebiets oder des Objekts den Ausschlag.

Die Kriterien werden hier entsprechend ihrer Bedeutung für die Befragten erörtert. (Zu ihrer Wahrnehmung der Lärmbelastung, die sich diesen Kriterien unterordnete, siehe weiter unten: 7.4.4) Ihre verschiedenen Anlässe für die Wohnungssuche sind dabei insoweit von Bedeutung, als sie den Spielraum für eigene Wohnpräferenzen und Bedingungen beeinflussen.

Für vier der elf befragten Haushalte endete mit dem Zuzug ins Neubaugebiet eine dringende Wohnungssuche unter äußerem Druck. Dies galt insbesondere für die drei Fälle mit Wohnberechtigungsschein.

Eine Sozialmieterin (Bew303) war zuvor wohnungslos in einer Notunterkunft untergebracht gewesen. Bei einer zweiten (Bew306) hatte das Jobcenter nach dem Auszug einer Mitbewohnerin die unangemessen hohen Kosten der Unterkunft nicht länger getragen. Und einer fünfköpfigen Familie (HH305) drohte die Eigenbedarfskündigung. Dass ihnen das Wohnungsamt im Walldorfer Weg eine Sozialwohnung anbot, beendete ihre Wohnungsnotlage. Auch sie machten, da sie noch die Wahl zwischen freien Wohnungen hatten, eigene Wohnwünsche geltend („mit Badewanne besser“, Bew303), aber nicht als Bedingung: „Mir war's im Endeffekt auch egal, Hauptsache hier ne Wohnung“ (Bew306). Sie hatten wenig Spielraum, allerdings auch wenig Veranlassung, eine Wohnung abzulehnen – war der Baustandard doch, wie eine städtische Mitarbeiterin herausstellte, „das Beste, was wir auch bieten konnten in dem Moment“ (ExpStadt). Trotzdem wäre eine Sozialmieterin ohne die Erlaubnis zur Tierhaltung vielleicht nicht eingezogen: „Ich geb' doch jetzt nicht meinen Hund ab wegen 'ner Wohnung“ (Bew306), und das Wohnungsamt berichtete ebenfalls von Ablehnungen – die dann zum Verlust des Wohnberechtigungsscheins führten.

Auch bei der Käuferin einer Eigentumswohnung im Neubaugebiet (Bew309) kam starker Veränderungsdruck von außen – sie hatte nach der Trennung vom Partner für sich und ihren Sohn in bedrängter Lage eine neue Wohnlösung gesucht. Unzufriedenheit mit der früheren gemeinsamen Wohnung, einem feuchten Altbau, gab hier ein zweites starkes Suchmotiv.

Sechs Haushalte wollten mit der Suche ihre bisherigen Wohnverhältnisse verbessern. Für die Käuferin einer Eigentumswohnung in Neubaugebiet (Bew301) war ein Umzug dringend – die Beziehung zu ihrer Vermieterin im gleichen Haus war zu belastend geworden. Für andere hatte Unzufriedenheit mit der Wohnung oder mit dem Status als Mieter den Anstoß zur Suche gegeben. Dass die Wohnung nicht mehr den Ansprüchen genügte, folgte bei vier Haushalten aus Veränderungen in den persönlichen und familiären Lebensumständen: Für ein Mörfelder Paar hatte der Wunsch, zusammenzuziehen, den Ausschlag gegeben. Zuwachs und größerer Raumbedarf verstärkte für weitere drei Familien den Veränderungsdruck.

In keinem der Fälle dagegen waren Arbeitsplatzwechsel oder der Beginn einer Ausbildung ein Suchmotiv: Schließlich änderten sich für die Haushalte aus dem Ort und für den Haushalt aus der Region die Arbeitswege mit dem Zuzug zum „Walldorfer Weg“ nicht wesentlich, und das Paar, das von außerhalb zugezogen war (HH307), wollte aus persönlichen, nicht beruflichen Gründen ins Rhein-Main-Gebiet wechseln.

Anders als die Wohnungsnotfälle konnten die acht Haushalte, die in relativ unbedrängter Lage und mit mehr Zeit gesucht hatten, das Angebot im Neubaugebiet an ihren Wohnpräferenzen messen und mit Alternativen vergleichen. Und sie konnten sich ein solches „Arbitrage“-Urteil (Thomas/Pattaroni 2012, siehe oben 8.2.3) leisten – es handelte sich durchweg um Allein- bzw. Doppelverdienerhaushalte im Erwerbsalter und in relativ stabiler Beschäftigung, wenn auch mit beträchtlicher Spreizung der Haushaltseinkommen.⁶⁵

In den Interviews nannten die Befragten fünf wesentliche Kriterien, die in unterschiedlicher Kombination den Ausschlag für die angebotenen Objekte gegeben hatten:

- Ortsbindung,
- Wohneigentum,
- Homogenität der Nachbarschaft,
- Verkehrsanbindung,
- Kosten-Nutzen-Abwägungen.

Ortsbindung

Den sechs Mörfelder Haushalten, die in frei finanzierte Objekte eingezogen waren, hatte das Neubaugebiet eine der wenigen, sehr gesuchten Optionen auf dem innerstädtischen Wohnungsmarkt eröffnet. An ihrem Wohnort bleiben zu können, war für sie eine Vorbedingung bei der Suche gewesen. Eltern, Freunde, Lebensgeschichte, Gemeinschaft – alles das macht ihnen den Wohnort zur Heimat (siehe oben, HH311: u„Weil wir einfach diese Bindung haben“).

► „Eine andere Stadt würde theoretisch noch gehen, aber eigentlich nicht.“

An Mörfelden hänge sie, schilderte die 29-Jährige, die gerade mit ihrem Freund zusammengezogen war, ihre Bindung an die Stadt. Hier sei sie aufgewachsen, hier arbeite sie und hier lebe sie gern. Vor allem aber seien ihr Freund und sie sehr „familienverbunden“: „Familie ist für mich ein ausschlaggebender Punkt, wo ich wohne. Das ist mein Grund. Ich weiß, dass viele Leute oder viele Familien gut mit Distanz klarkommen und sich lange nicht sehen und dann immer mal wieder treffen alle paar Monate und das reicht. Für mich persönlich reicht das nicht. Also ich besuche oft meine Familie, auch unter der Woche. Wir sehen uns jeden zweiten, dritten Tag. Für mich ist das ein Grund, wo ich wohne.“ Klar war deshalb auch die weitere Perspektive. Da beide Herkunftsfamilien Wohneigentum am Ort hatten, wird das junge Paar später wohl eines der Elternhäuser übernehmen.

Familien war wichtig, dass ihre Kinder nicht die Kita oder Schule wechseln mussten. Die beiden nach Trennung alleinerziehenden Mütter wollten Tochter und Sohn den Kontakt zum Vater am Ort ermöglichen. Für ein Paar aus Argentinien, das vor Jahren nach Deutschland gekommen war, wurde Mörfelden zum Ankunftsort, weil dort bereits sein Bruder lebte. Eine ehemalige Lufthansa-Mitarbeiterin, die vor einigen Jahren zugezogen war, erläutert am Vergleich mit der benachbarten Anrainerkommune

⁶⁵ Die Haushaltseinkommen konnten im Interview nicht exakt erfragt werden, und nicht alle Befragten waren zur Auskunft über ihre Einkommens- und Vermögensverhältnisse bereit.

Kelsterbach, „wo doch sehr viele Standby-Leute wohnen, also viele Stewardessen, sehr viele Piloten, wo kein Mensch mehr wirklich lebt“, was für sie die Lebensqualität des Ortes ausmacht:

„Mörfelden hat den Vorteil, dass VIELE Menschen, ich sag mal so ungefähr zwei Drittel, hier aufgewachsen sind und dadurch irgendwie ein dörfliches Leben oder eine dörfliche Kultur existiert. Es existieren aktive Vereine, die Leute bringen sich ein. Also Sportvereine sind sehr schön. Es gibt ‚Kerwe-Borsche‘ ... Also es gibt ein SEHR, SEHR ausgeprägtes Kulturleben innerhalb der, ich sag mal, Gemeinschaft. Aber zum anderen ist es halt auch nicht eine geschlossene Gesellschaft, weil doch, ich sag mal, ein Drittel ungefähr Zuzügler sind, die doch irgendwie Anschluss suchen und die auch (.) offen sind für neue Freundschaften oder für ein Miteinander.“ (Bew309)

Das Neubaugebiet „Walldorfer Weg“ in Bildern (2018 und 2020)

Block der
Sozialwohnungen,
Ostfassade
(Blick vom Bahnhof
Mörfelden), 2018



Block der
Sozialwohnungen, Ostfassade
(Blick vom
Busbahnhof), 2020



Block der
Sozialwohnungen,
Westseite, 2020



Frei finanzierte
Geschosswohnungen,
Westseite, 2018



Frei finanzierte
Geschosswohnungen,
Ostseite, 2020



Frei finanzierte
Geschosswohnungen, Westseite,
2018



Frei finanzierte
Geschosswohnungen, Kurt-
Oeser-Weg, 2020



Reihenhäuser bei Bezug, 2018



Reihenhäuser bei Bezug, 2018



Reihenhäuser, 2020



Reihenhäuser, 2020



Tizianplatz, Versorgungszentrum mit REWE, 2020



Fotos: SOFI, Jutta Henke.

Wohneigentum, ein eigenes Haus

Für drei der befragten Haushalte (HH308, HH310, HH311) eröffnete das Neubaugebiet die Chance nicht nur auf bessere Wohnverhältnisse, sondern auf das eigene Haus. Der Hauswunsch war für sie das stärkste Suchmotiv und zugleich eine Bedingung. Sie schlossen ein Mietverhältnis von vornherein aus und nahmen eine lange Suche in Kauf. Zwei Familien hatten sich ihr Haus bereits „in diesem Beratungscontainer“ (Bew311) vor dem eigentlichen Baubeginn gesichert und warteten dann noch zwei Jahre bis zum Einzug. Eine Familie dagegen hatte sich auch deshalb für ihr Haus entschieden, weil es fast fertiggestellt war: „Wir wussten, okay, wir können in diesem Jahr noch einziehen.“ (HH310)

► Wir haben schon von Anfang an geguckt, dass wir was Eigenes haben.

„Das aus Offenbach zugezogene Paar hat den Elternhaushalt des Mannes, wo sie nach der Hochzeit noch eine Weile gelebt hatten, vor sechs Jahren in Richtung Mörfelden verlassen. Weil sich Nachwuchs ankündigte und die Ehefrau ein Arbeitszimmer benötigte, bezogen sie hier zunächst „so schnell-schnell“ „ne große Wohnung“. Denn es zeichnete sich ab, dass die schon damals begonnene Suche nach „einem eigenen Objekt“ länger dauern würde: „Aber wir wollten unbedingt noch bisschen was Größeres und unbedingt was Eigenes. Weil wir haben es irgendwie nicht mehr eingesehen, immer Miete zu zahlen. ... Und dann haben wir halt immer die ganze Zeit gesucht. Und dann haben wir das hier gefunden.“ (HH308)

Für diese Familien war das eigene Haus die ihrer Lebensweise gemäße Wohnform, und das Einzel- und Reihenhäusersegment im „Walldorfer Weg“ macht für diese Wohn- und Lebensweise ein Angebot. Ein Käufer zählte auf:

„Also der Garten einmal, dass man halt selbst ein Stückchen Natur hat, wo man sich einfach flexibel bewegen kann. Wo auch die Kinder mal spontan draußen spielen können.“ (Bew311)

Gemüse anpflanzen zu können, ermögliche „einen gewissen Stressabbau“. Fahrräder können in die Garage und beanspruchen keinen Stauraum im Keller, der „zum Unterstellen für Dinge“ benötigt werde, „die man momentan nicht braucht. Winter-, Sommer- äh, Schmuck, Osterschmuck, Weihnachtsschmuck.“

Diese Vorstellung vom richtigen Wohnen war oft schon durch das Elternhaus geprägt:

„Wir haben auch ein Reihenhause gehabt mit relativ großem Garten. Und das wollte ich einfach meinen Kindern auch bieten können.“ (Bew311)

Die drei Hauseigentümer hatten beim Kauf und beim Bau die Budgets ausgeschöpft oder überschritten, die sie sich ursprünglich gesetzt hatten. Der Käuferhaushalt, der schon sehr lange gesucht hatte (HH308, siehe „Wir haben schon von Anfang an geguckt, dass wir was Eigenes haben“), war beim Kaufpreis an sein Limit gegangen („noch höher ging es auch keinen Meter“) und nahm dafür bewusst „Abstriche“ beim Innenausbau in Kauf: „So langsam, langsam, wenn immer wieder mal finanzielle Möglichkeiten da sind“, setzte er seine Ausbauplanung weiter um. Beide Eheleute arbeiteten Vollzeit, die Frau zum Teil im Home-Office, und der Mann übte außerdem eine geringfügige Beschäftigung aus. Bei der zweiten Familie entstanden „wegen der Sonderwünsche“ (Bew310a, Bew310b) Mehrkosten für die Ausstattung im Haus und für die Gestaltung des Gartens. Überdies tilgten sie den Immobilienkredit mit 9 Prozent jährlich: „Wenn ich mal in Rente gehen soll, dann ist das Haus abbezahlt.“ (Bew301a) Beide Partner waren erwerbstätig, und sie setzen mehr als zwei Drittel ihres Nettoeinkommens für die monatlichen Wohnkosten ein. Der dritte Käuferhaushalt hatte sich für seine Suche einen Kaufpreis von 500.000 Euro als Obergrenze gesetzt und festgestellt, dass bei älteren Häusern Modernisierungs- und Anschaffungskosten weit darüber gelegen hätten. Schließlich ließ er sich im Neubaugebiet zunächst eine Immobilie zeigen, „die annehmbar gewesen wäre“, und als sich dann dort die Möglichkeit „zu einem größeren Haus ... mit größerem Garten“ ergab, entschied er sich für das teurere Objekt. Zum Zeitpunkt der Befragung war der Ehemann erwerbstätig, seine Frau in Elternzeit.⁶⁶

Ihr Modell des Wohnens im eigenen Haus teilten die Hauskäufer auch mit Haushalten, die in andere Bauformen des Neubaugebiets zugezogen waren. Für eine alleinerziehende Mutter (Bew301a) war der Kauf einer Eigentumswohnung auf der Rückseite der Häuserriegel am Walldorfer Weg nur die zweitbeste Lösung gewesen:

„Ich komme aus Südafrika und dort gibt es einfach viel Weite. Und ich bin in ein[em] Haus aufgewachsen, nicht in ein[er] Wohnung.“ (Bew301)

Sie verzichtete auf den „Traum“, weil sie sich wegen einer Erkrankung die Sorge für Haus und Garten nicht zutraute. Dem argentinischen Paar war zuvor im Taunus wegen ihres aufenthaltsrechtlichen Status eine Hausfinanzierung versagt worden, und zum Zeitpunkt ihres Einzugs betrachteten sie ihre Mietwohnung als vorläufige Lösung.⁶⁷ Das bulgarische Ärztee Paar (HH307) hatte ein Reihenhause gemietet, weil es nicht sicher war, wie dauerhaft sie in Deutschland bleiben würden.⁶⁸ Für Bew302, die junge Mörfelderin mit starker Ortsbindung, war die Mietwohnung am Walldorfer Weg nur der erste Schritt zum gemeinsamen Hausstand im Elternhaus. Die Reihenhäuser auf der Rückseite ihres Wohnblocks hielten dem Vergleich mit den Häusern ihrer Familie nicht Stand:

„Die Häuser, die da gebaut sind, (...) finde ich ganz schrecklich. Weil die sitzen auf dem Präsentierteller, die Leute dort. (...) Also ich finde, wenn man dann ein Eigenheim hat wirklich, nicht mehr Miete, also stabil und ein Haus, dann will ich auch, dass es ein bisschen abgegrenzter ist.“ (Bew302)

Nur eine Befragte (Bew309) begründete ihre Entscheidung für eine Eigentums- statt einer Mietwohnung rein pragmatisch mit dem Preis-Leistungs-Verhältnis am örtlichen Markt.

⁶⁶ Wie die Nachbefragung ergab, war sie 2019 ins Berufsleben zurückgekehrt, als der Sohn einen Krippenplatz erhielt.

⁶⁷ Zum Zeitpunkt der Nachbefragung, Anfang 2000, hatten sie in Argentinien ein Haus als Alterssitz gekauft und wollten bis zur Rente in Deutschland zur Miete wohnen.

⁶⁸ Zum Zeitpunkt der Nachbefragung bereiteten sie ihren Umzug in ein Eigenheim in Groß-Gerau vor.

Junge Familien mit Kindern – Homogenität der Nachbarschaft

Viele der Hauseigentümerinnen und -eigentümer zwischen dem Kurt-Oeser-Weg und der Georg-August-Zinn-Straße standen in vergleichbarer Lebensphase. Sie hatten vor nicht allzu langer Zeit eine Familie gegründet, und ihre Kinder waren oft noch klein. In ihren Fällen traf die Einschätzung des befragten Immobilienunternehmers ins Schwarze, dass junge Familien „Neubaugebiete [lieben], wo sich auch viele Kinder ansiedeln“ (Exp120).

Bew308a und Bew308b hatten beim Hauskauf auf Nachbarn mit ähnlicher Lebensweise und vergleichbaren Präferenzen gehofft. „Priorität Nummer 1“ hatte für das Paar, „dass die Kinder (.) in einem guten, (.) schönen sozialen Umfeld aufwachsen“, das, wie der junge türkische Vater vorsichtig formulierte, möglichst nicht ganz so „international“ wie Offenbach sein sollte, wo er selbst groß geworden war, sondern etwas „mehr deutsch und sozial“. Doch ihre Kaufentscheidung mussten sie treffen, bevor das Neubaugebiet „Walldorfer Weg“ fertig erschlossen und bezogen war. Es machte die Abwägung schwieriger, dass sie die zukünftige Nachbarschaft nicht einschätzen konnten:

„Also, vor ein, zwei Jahren haben wir uns immer die ganze Zeit überlegt: Wer wird unser Nachbar sein? Werden wir mit dem zurechtkommen? Wird das okay sein? (...) Aber dann haben wir uns auch immer überlegt, ja, jetzt muss man realistisch sein. In so einem Gebiet kaufen nur so Familien. Also hier sind alles nur Familien. Mit Kindern. Jeder hat hier Kinder. Ein, zwei Kinder. Mann, Frau, alle beide arbeiten. JEDER hat das. (...) Wo wir das hier geholt haben, das Objekt uns angesehen haben, haben wir eigentlich gedacht: Das sind Reihenhäuser. Da MÜSSEN einfach nur/ Also das Realistische ist, dass Logische ist, dass da einfach so Familien sind wie WIR.“ (Bew308a)

Im Nachhinein erwies sich ihre Einschätzung als richtig; es stellte sich zu ihrer Freude sogar heraus, dass sie ihre unmittelbaren Nachbarn bereits kannten, weil die Kinder den gleichen Kindergarten besuchten. Von vergleichbaren Überlegungen im Vorfeld berichteten die anderen befragten Familien zwar nicht. Doch Bew311, der von „Leute[n], die schon gewohnt haben im Wohngebiet“ wiederholt auf die Kaufoptionen dort aufmerksam gemacht worden war, konnte vermutlich auch sicherer sein, dass die Nachbarschaft („zu 98 Prozent alles junge Familien“) seinen Erwartungen entsprechen würde.

„Man kommt ja eh aus dem Ort und deswegen kennen wir sehr viele. Auch aus dem Kindergarten. Hier sind viele Familien auch, die mit unserer Tochter in den Kindergarten gehen.“ (Bew311)

„Wir haben ja auch keine Kinder mehr in dem Alter“, erklärte dagegen die aus Neu-Isenburg zugezogene Neubürgerin ihr Verhältnis zu Nachbarinnen und Nachbarn, das sie als freundlich, aber (noch) nicht besonders eng beschrieb: „Wir wissen, wer auf unserer Nachbarschaft wohnt, wir nehmen ein Paket an, wir grüßen uns, (...) im Sommer trinkt man mal ein Bier über den Garten“. Die anderen Familien in der Nähe hätten aber als „Leute, die sich aus ihrem früheren Wohnumfeld kennen“, den „Vorteil“ „gewachsener Strukturen“ und „Kontakt schon über Kinder, Kindergarten, Schule und sowas.“ (Bew310b)

Verkehrsanbindung

Alle Befragten sprachen in den Interviews die gute Verkehrsanbindung des Neubaugebiets an (vgl. oben 7.3.1). Nur einige von ihnen gewichteten dieses Kriterium bei ihrer Kauf- oder Mietentscheidung so hoch, dass es als Argument in ihre „Arbitrage“-Entscheidung für den Wohnstandort eingegangen sein dürfte. Die anderen bestärkte die gute Anbindung in der Überzeugung, mit dem Zuzug zum „Walldorfer Weg“ eine gute Wahl getroffen zu haben – sie erwies sich als geschätztes „Goodie“ (Bew310b), das sie positiv hervorhoben.

Bedeutung hatte die Anbindung vor allem für die Berufspendlerinnen und -pendler im Sample, deren Ziel es durchweg war, möglichst kurze Fahrzeiten zu erreichen, und für zwei junge Frauen in Ausbildung.

Bew307 war der einzige Erwerbstätige in den 12 einbezogenen Haushalten, der zur Arbeit aus dem Monitoring-Gebiet auspendelte.⁶⁹ Er hatte die weiteste Pendelstrecke zu bewältigen und nahm mit dem Auto eine Fahrzeit von ca. 45 Minuten in Kauf. Fünf Personen im Sample pendelten zu ihrem Arbeitsplatz in Frankfurt. Eine weitere Person besuchte dort einen Sprachkurs, zwei der Töchter von Bew305a pendelten zum Studium in andere Großstädte aus. Fünf Personen aus dem Sample pendelten eine andere Mittel- oder Kleinstadt – mit Friedrichsdorf, Langen, Rüsselsheim und Groß-Gerau waren es überwiegend nahegelegene Ziele, die zum Teil sogar mit dem Fahrrad erreichbar gewesen wären. Zwei Einpersonenhaushalte pendelten gar nicht bzw. nicht mehr (Bew303, Bew312), Bew302 arbeitete in Mörfelden-Walldorf und pendelte ebenfalls nicht aus.

Drei Haushalte nutzten ausschließlich den öffentlichen Nahverkehr. Die Nähe zur S-Bahn war für eine befragte Pendlerin nach Frankfurt bei der Entscheidung für den Kauf ihrer Wohnung unverzichtbar gewesen: Der Anschluss musste „fußläufig erreichbar“ sein, denn „ich nutze den öffentlichen Personennahverkehr einfach sehr aktiv. Ich fahre ungern Auto. Das war wichtig!“ (Bew309) Wohnungen, die „zu weit von der S-Bahn“ lagen, schloss sie aus der Suche aus. Den Töchtern von Bew305a ersparte die gute Verkehrsanbindung einen Umzug an den Studienort. Eine Bewohnerin, die im Block der ABG eine Wohnung erhalten hatte, konnte sich die Wohnlage nicht aussuchen, doch floss die Verkehrsanbindung als Kriterium auch bei ihr in die Entscheidung ein und beeinflusste ihre Bewertung.

„Zwei Meter, dann bin ich an der Bushaltestelle. Gut, Bahnhof ist hier, Bushaltestelle, also das ist Top-Lage, ja, da kann man echt nicht meckern.“ (Bew306)

Ohne diese Nähe hätte sie gezögert, ihre neue Beschäftigung aufzunehmen. Sie nahm frühmorgens gegen halb vier den Bus zum Flughafen, „weil das ist noch ein bisschen angenehmer als wie mit der S-Bahn“. (Bew306)

Sechs Haushalte nutzten dagegen den Pkw für die beruflichen Pendelwege. Für Bew301a war es ein kurzer Weg, sie fuhr zum Flughafen und zurück. Länger war ein Ingenieur unterwegs, der an den Taunusrand pendelte. Um dem Berufsverkehr zu entgehen, verließ er schon morgens um sechs Uhr das Haus. Dass es einen Autobahnanschluss in der Nähe gab, machte das Neubaugebiet für ihn attraktiv, die Verbindung über die A 5 fand er „super, super schnell“ (Bew304).

Dass alle Haushalte, die im Neubaugebiet ein Haus gekauft hatten oder bewohnten, auch den Pkw nutzten, könnte darauf hinweisen, dass Haus und eigenes Auto für ihre Wohn- und Lebensweise in engerer Verbindung stehen. In den Haushalten HH307 und HH308 bestritten beide Ehepartner den Weg zur Arbeit mit dem Pkw. Bew307 berichtete, seine Frau brauche für eine wesentlich kürzere Strecke fast ebenso lang wie er.

„Also, sagen wir mal so, ich fahre 46 Kilometer, sie fährt 10 Kilometer. Ich fahre 40 Minuten, sie fährt 30 Minuten, ne. Sie sitzt da einfach zwanzig Minuten im Stau. Immer.“ (Bew307)

⁶⁹ Modulbericht1 untersuchte gerichtete Pendlerströme und unterschied fünf Pendelmuster der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (GWS 2019: 121 f.). Der Anteil der Personen, die aus der Region des engeren Monitoring-Gebietes auspendelten, betrug für das Jahr 2016 19,4 Prozent, Einpendlerinnen und Einpendler aus den Mittel- und Kleinstädten sowie den Landgemeinden des Monitoring-Gebiets in die Großstädte waren 34,8 Prozent aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Zwischen unterschiedlichen Mittel- und Kleinstädten bzw. Landgemeinden pendelte 23,7 Prozent. Die beiden letzten Muster, nämlich das Pendeln aus einer der Großstädte ins Umland (11,9 Prozent) und das Pendeln zwischen den Großstädten (10,3 Prozent), waren in Mörfelden-Walldorf nicht zu beobachten.

Dagegen vertrat ein Hauskäufer (Bew308) die Auffassung, der Mensch müsse zur Arbeit ziehen, und fand die Verkehrsanbindung „optimal top“. Seit dem Umzug an den „Walldorfer Weg“ pendelten seine Frau und er nur noch jeweils zehn Minuten zur Arbeit.

Das aus Neu-Isenburg zugezogene Paar (HH310) organisierte den Weg zur Arbeit in einem Mix der Verkehrsmittel: Meist pendelten sie gemeinsam mit dem Auto nach Frankfurt ein und fuhren getrennt zurück, er mit der S-Bahn, sie mit dem Auto. Ob mit Auto oder S-Bahn brauchten sie ca. 25 Minuten für einen Weg – nur „bei Stau auch mal mehr“. Von der „super Verbindung“ mit der S-Bahn profitierte vor allem ihr Sohn, der in Groß-Gerau zur Schule ging.

Keine Bedingung, aber nicht unerheblich für die positive Bewertung des Standorts war für Befragte, die häufiger Reisen unternahmen⁷⁰, die Nähe zum Flughafen (z. B. HH304, HH307, HH309; vgl. unten 8.4.4):

„Flughafen in der Nähe ist perfekt für uns, ganz ehrlich.“ (Bew304)

Auch unabhängig von ihrer beruflichen Mobilität schätzten die Haushalte am „Walldorfer Weg“ die Möglichkeit, in die Umgebung zu fahren, Angehörige in der Region zu besuchen oder kulturelle Angebote des Rhein-Main-Gebiets zu erreichen. „Obwohl wir es selten brauchen“, bezeichnete eine alleinerziehende Wohnungseigentümerin, die privat wenig unterwegs war, die Bahnhofsnähe als „Riesen-Pluspunkt“: „Ich fahre niemals nach Frankfurt mit dem Auto, niemals. Wenn es absolut sein muss, mit dem Zug. Aber niemals mit dem Auto.“ (Bew301) Für einen Berufspendler lag das neu erworbene Haus nicht am Rand, sondern geradezu zentral: nah zu den Eltern in Offenbach, nah an Frankfurt und Darmstadt:

„Wir sind halt genau in der Mitte von diesen ganzen Großstädten, sagen wir so, wo man viel unternehmen kann. Und das war für uns wichtig.“ (Bew308)

Für das Paar, das aus einer ländlich strukturierten Region zugezogen war, bestand die Qualität des Ballungsraums unter anderem in der Verfügbarkeit aller Verkehrsmittel, und gerade weil sie nicht in eines der Zentren wanderten, war ihnen die günstige Lage auch bei der Wohnortentscheidung besonders wichtig:

„Deswegen war das wirklich ein Kriterium: Autobahn in der Nähe, S-Bahn in der Nähe, also, gute Verkehrsanbindungen. Unbedingt. Das war Nummer Eins, vielleicht, ja? Und aber auch unbedingt den Flughafen in der Nähe. Also, das war für uns auch einer der wichtigsten Punkte.“ (Bew307)

Mit dem gemieteten Haus fühlten sie sich dem „City-Flair in Frankfurt“ ganz nah:

„So, diese Skyscraper da, diese schönen Gebäude. Ähm, und es ist keine riesige Stadt, aber schon belebt. Das hat uns einfach gefallen.“ (Bew307)

Kosten-Nutzen-Abwägungen

Welche Ressourcen für das Wohnen aufgewendet werden können, begrenzt oder erweitert Entscheidungsspielräume bei der Wohnungswahl. Eine Abwägung zu den Kosten ist daher Teil jeder Wohnentscheidung.⁷¹ Für die beiden Haushalte, die von außerhalb nach Mörfelden-Walldorf zugezogen waren, war die Entscheidung, in ein Gebiet mit Lärmbelastung zu ziehen, unter anderem Ergebnis einer solchen Kosten-Nutzen-Abwägung.

In einen „Lärmkonfliktbereich zu bauen“, hatte zwar nach Einschätzung des Unternehmens, das das Neubaugebiet entwickelte, wegen der gegenwärtigen „Flächenknappheit“, die „dieses Problem beiseite

⁷⁰ Bewohnerinnen und Bewohner, die dienstlich reisen mussten, gab es im Sample nicht.

⁷¹ Selbst für die Haushalte im Sozialleistungsbezug war zu klären, ob die Kosten der Unterkunft vom Jobcenter als angemessen anerkannt wurden (Bew303).

wischt“, geringere Auswirkungen auf die Grundstückspreise, als das in einem „normaleren Marktumfeld“ (Exp130) der Fall wäre. Der Vermarkter der Reihenhäuser war allerdings der Auffassung, dass Unterschiede bestehen blieben: Das Grundstück werde in eher lärmbelasteten Lagen nicht ganz „so teuer gehandelt“ wie im Taunusrand, und

„Durch den günstigen Grundstückseinkaufspreis, durch etwas leichtere Ausstattung, ist der Gesamtpreis günstiger, der Lage und dem Standort angemessen. Weil ich halt auch/ das ist normal, Leute, die halt viel Geld haben, haben halt die Wahl und die siedeln sich ja dann auch gerne woanders an.“ (Exp120)

Diese Einschätzung entsprach den Erfahrungen der beiden Haushalte, die in der weiteren Region nach einem neuen Wohnstandort gesucht hatten.

Für das Neu-Isenburger Paar, das aus „wirtschaftliche[n] Gründen“ im Umkreis von Frankfurt suchte, waren bestimmte Qualitäten des Wohnens wichtig. Sie wünschten sich ein modernes, großes Haus für die ganze Familie mit Kamin und eigenem Garten. Was sie in Mörfelden fanden, „wäre für uns in Frankfurt niemals bezahlbar“ (Bew310b) gewesen. Was den Preis anging, schnitt Mörfelden-Walldorf aber nicht nur im Vergleich zu Frankfurt besser ab: Hier erschienen dem Paar unter allen in ähnlicher Entfernung zu Frankfurt liegenden Orten „die Bodenpreise noch die erschwinglichsten“. Für „ein vergleichbares Haus in dieser Größe“ müsse man beispielsweise in Dreieich ein „Drittel“ wohl „drauflegen“ (Bew310a).

Ähnlich wog die aus Rheinland-Pfalz zuziehende Familie bei der Wahl zwischen einer Wohnung am zunächst präferierten Wohnort und dem Haus am „Walldorfer Weg“ ab.

„In Langen haben wir eine sehr schöne Dreizimmerwohnung gefunden. Aber im Endeffekt haben wir gesagt: ‚Für das Geld ist es viel zu klein.‘ Und dann kam vom gleichen Makler das Angebot hier, für Mörfelden. Für ein Haus, was eigentlich ein bisschen teurer ist. Aber es ist ein Haus. Neubau. Also, kann man überhaupt nicht vergleichen, ja?“ (Bew307)

Während diese beiden Familien sich also unter anderem aus Kostengründen für den Zuzug entschieden, verliefen die Kosten-Nutzen-Abwägungen der Mörfelderinnen, die Alternativen zum Wohnort nicht in Betracht zogen, anders.

Die Frau, die für sich und ihren Sohn schnell eine Wohnlösung brauchte (Bew309), stellte fest, dass ihr Budget die Eigentumsbildung zuließ. Für eine Mietwohnung hätte sie ebenso viel ausgeben müssen wie für die Eigentumswohnung, die sie schließlich erwarb. Die Mörfelderin, die mit ihrem Freund zusammengezogen war, war nicht bereit, Geld für eine „verwohnte“ Wohnung mit dem „Dreck von vor 30 Jahren“ auszugeben (Bew302). Für das Wohnen wende sie einen hohen Teil ihres Einkommens auf und wolle „auch was dafür haben.“ Dass sie in einen Neubau ziehen konnte und die Vermieterin sogar eine Küche einbauen ließ, rechtfertigte die hohen Wohnkosten.

Die junge Familie, die lange zwischen einer „Bestandsimmobilie“ (Bew311) und einem Neubau geschwankt hatte, prüfte Kosten und Nutzen ebenfalls genau. Für einen Neubau entschieden sie sich, weil die eigentlich gewünschte Sanierung eines alten Hauses nicht finanzierbar war. Was den Wohnort anging, waren sie aber anders als die zugezogenen Familien nicht kompromissbereit und nahmen höhere Kosten in Kauf:

„Also ein Aspekt wäre gewesen, woanders hinzuziehen, ein Kostenaspekt. Weil es natürlich hier verhältnismäßig teuer ist. Aber dadurch, dass einfach dieser Stellenwert Familie und Beisammensein in der Nähe viel, viel überwiegender war, war das für uns nie ein Thema.“ (Bew311)

7.4.4 Wohnen neben der Startbahn 18 West

„Ich kenne die Lärmbelastung“

Für die Gesellschaft, die das Neubaugebiet „Walldorfer Weg“ entwickelte, spielte die dortige Lärmbelastung durch die Nähe zur Riedbahntrasse und durch den Flughafen baurechtlich „eine große Rolle“, nicht jedoch für die Vermarktung.

„Die Flächen werden genauso abverkauft, finden genauso schnell Bauwillige, Zuzugswillige, weil der Kunde eigentlich die Urbanität sucht und den Lärmkonflikt eigentlich in Kauf nimmt.“ (Exp130)

Lärm sei im Rhein-Main-Gebiet „allgegenwärtig“:

„Wenn es nicht der Flughafen ist, dann ist es eine Bahnstrecke, dann ist es eine Verkehrsachse, eine innerstädtische oder wie auch immer, also Lärm ist ja heute ein Standardproblem in der Baulandplanung sozusagen.“ (Exp130)

Für den Immobilienunternehmer, der einen Teil der Einzel- und Reihenhäuser für einen Bauträger verkaufte, war klar, dass Kaufinteressierte aus dem Ort über den Lärm „total informiert“ sind:

„Die Lage kennt ja jeder, in die Lärmschutzkarte kann auch jeder gucken.“ (Exp120)

Die Bevölkerung in den durch Fluglärm belasteten Stadtteilen sei jedoch „sehr, sehr stabil“:

„Diese Leute wollen einfach auch in ihrer Region bleiben, die sind da groß geworden.“ (Exp120)

Tatsächlich war bei den zehn Befragten, die aus Mörfelden-Walldorf bzw. der Nachbarkommune Neu-Isenburg ins Neubaugebiet zugezogen waren, der Fluglärm überhaupt nicht als Gegengrund in die Abwägungen („Arbitrage“) zu ihrer Miet- oder Kaufentscheidung eingegangen. In ihren Erzählungen zur Wohnungs- oder Haussuche, zum Für und Wider des Objekts, für das sie sich entschieden hatten, und zu den Vorzügen und Nachteilen der Wohnlage kam das Thema nicht vor. Hätte die Interviewerin nicht entsprechend der Fragestellung der Fallstudie im Anschluss an diese Erzählungen ausdrücklich danach gefragt, wäre die Fluglärmbelastung in vielen dieser Gespräche über das Wohngebiet wohl nicht zur Sprache gekommen.

Der Familienvater (Bew305a) und seine Tochter (Bew305b) schilderten, wie die fünfköpfige Familie mit Migrationshintergrund über zwei Jahre im Umkreis von 40 km jeden Monat erfolglos zwei oder drei Wohnungen angesehen hatte; ausreichend große Wohnungen „neben dem Flughafen“ seien ein „Problem“. Sie waren daher „sehr glücklich“ über die „ganz neue Wohnung“, die ihnen das Wohnungsamt zu ihrer Überraschung am Walldorfer Weg vermittelt. Auf die Frage, ob sie am neuen Wohnort etwas störe, nannten sie in dieser Reihenfolge: Das Müllsystem im Haus, Buslärm, Bahnlärm („Züge“).

„Und dann das war.“ (Bew305a)

Und sie erklärten dann die Gewöhnung an diesen gelegentlich störenden Verkehrslärm damit, dass sie ja nahe am Flughafen wohnen:

„Da hat man wahrscheinlich viel, aber ich meine, wir sind so daran gewöhnt, dass man es, glaube ich, mittlerweile auch gar nicht merkt, die Geräusche.“ (Bew305b)

Auf die Frage, wie es denn hier mit dem Fluglärm sei, erklärte die Tochter, der sei „gar kein Problem.“

„Ja, das wusste man. Wir wohnen seit 14 [Jahren] in Mörfelden-Walldorf, und da ist eigentlich überall Fluglärm.“ (Bew305b)

Beiläufig erwähnte der Käufer eines Reiheneckhauses nach gut 20 Minuten Interview, in denen er die Entscheidung für das Haus und die Qualitäten des Wohnorts erläutert hat, der benachbarte Ortsteil Walldorf habe zwar im Gegensatz zu Mörfelden gar keinen „realen Ortskern“, aber „einen Vorteil gibt es vielleicht für die Walldorfer“:

„Die hören den Flugzeuflärm nicht so wie wir, weil sie im Wald sind eher noch und die Flugzeuge erst bei Mörfelden rauskommen. Aber seitdem die US-Amerikaner hier nicht mehr mit den Galaxys landen, ist es eigentlich auch verschwindend gering.“ (Bew311)

Auf Nachfragen („da kommen wir doch mal zu dem Aspekt“) verneinte er, dass Fluglärm für die Familie bei der Haussuche ein Thema gewesen sei.

Auch das Paar aus Neu-Isenburg, dass für sich und den Sohn ein anderes Reiheneckhaus im Neubaugebiet gekauft hatte, antwortete auf die Frage, ob für ihre Auswahl die Fluglärmbelastung des Gebiets eine Rolle gespielt habe: „Gar keine.“ (Bew310a) Beide hatten vorher in Anrainergemeinden des Flughafens gewohnt. Er ist „mit dem Flughafen quasi aufgewachsen“ (Bew310a), und sie hatte vorher in einem sehr viel stärker belasteten Stadtteil von Flörsheim gewohnt:

„Wenn wir da auf dem Balkon gesessen hätten jetzt, dann hätte die Tasse gewackelt, wenn da ein Flugzeug gekommen wäre. Also das muss ich sagen, das war schon nicht so angenehm.“ (Bew310b)

Sie mussten sich auch vor ihrer Kaufentscheidung nicht nach der Intensität des Fluglärms an ihrem neuen Wohnort erkundigen:

„Ich weiß damit umzugehen, ich kenne die Lärmbelastung. Und weiß darum.“ (Bew310a)

Ganz anders stellte sich die Zuzugsentscheidung für das Ärztepaar aus Südosteuropa dar, das aus dem Hunsrück an den „Walldorfer Weg“ gezogen war. Nur in diesem Fall berichtete der Befragte (Bew307), er sei „schon sowieso immer skeptisch wegen Fluglärm“ gewesen, und sie hätten zunächst in Egelsbach oder Langen gesucht, d. h. in benachbarten Gemeinden in ähnlicher Nähe zum Flughafen, aber mit geringer Fluglärmbelastung.

„Wir wollten nicht in Mörfelden wegen Fluglärm, eigentlich.“ (Bew307)

Als ihm der Makler das Haus im Mörfelder Neubaugebiet anbot, habe er „erst mal gesagt: Nein! Geht gar nicht, wegen Fluglärm.“ Auch bei der Besichtigung, von der ihn der Makler schließlich doch überzeugen konnte, dachte er:

„Mhm! Das ist gerade jetzt hier, wo die Landebahn [gemeint: Startbahn] ist, ziemlich laut.“ (Bew307)

Seine Frau sei „am Anfang auch total entsetzt“ gewesen:

„Damit kann ich nicht leben!“ (Bew307)

Seine Entscheidung schildert er als Kompromiss:

„Es ist so knapp mit dem Wohnraum, dass man da wenig Optionen hat.“ (Bew307)

Die Lage nahe an Autobahn und Bahnhof, gute Einkaufsmöglichkeiten und „eigentlich das schöne Haus“ gaben den Ausschlag. Für das Paar war es aber zugleich ein Kompromiss auf Zeit: Es hat das Haus nicht gekauft, sondern gemietet. Die Rückkehr ins Herkunftsland bleibt für sie eine Option, aber „auch wegen Fluglärm“ haben sie „bewusst nicht gekauft“:

„Also das Haus würde ich, glaube ich, nicht kaufen, ja? Oder nur unter bestimmten Bedingungen, ne. Aber nicht bei diesen Preisen, das ist, glaube ich jetzt, also gerade auch bei diesem Fluglärm/ Das würde ich nicht kaufen.“
Und: „Wir wussten nicht, ob wir das aushalten, auf Dauer, ehrlich gesagt.“ (Bew307)⁷²

Die Wohnungen und Häuser des Neubaugebiets fanden also trotz der Nähe zur Startbahn West und zur Lärmschutzzone deshalb leicht ihre Mieter und Käufer, weil sich das Wohnungsangebot am „Walldorfer Weg“, wie vom oben zitierten Immobilienhändler erklärt, vor allem an Ortsansässige richtete, die ihre Wohnungssituation verbessern wollten. Wer innerorts umzieht, ändert seine Fluglärmbelastung nicht wesentlich und muss seine Haltung dazu nicht neu finden. Aus den Gesprächen mit den Mörfelder Haushalten ergibt sich daher als wesentlicher Befund, dass diese Fluglärm ganz anders wahrnahmen als die für die Fallstudie 2 befragten alt und neu betroffenen Mainzerinnen und Mainzer. Diese Wahrnehmungsunterschiede lassen sich nur über die Aussagen der Befragten zu den „nichtakustischen“ Einflussgrößen verstehen, die den Zusammenhang zwischen der Lärmexposition und der subjektiv erlebten Belästigung „moderieren“ (vgl. hierzu den konzeptionellen Abschnitt zu Fluglärmwahrnehmung und Belästigung im vorausgegangenen Kapitel 6.2.6). Als externer oder situativer Faktor zählen hier vor allem der bauliche Schallschutz am Walldorfer Weg, und als persönliche Faktoren die subjektive Gewöhnung, eine Entlastung durch subjektive Umbewertungen, die Erwartungen zur zukünftigen Lärmentwicklung und die Einstellung der Befragten zum Flughafen.

Schallschutz gegen Bahn- und Fluglärm

Bereits der Bebauungsplan „Walldorfer Weg“ von 2014 schrieb besondere bauliche Vorkehrungen zum Lärmschutz vor. Begründet wurden diese Vorgaben nicht mit der für den Mörfelder Nordwesten insgesamt geltenden Fluglärmbelastung, sondern mit der lokalen Lärmimmission, die das Neubaugebiet besonders betrifft: insbesondere die Ostfassade des Gebäuderiegels gegenüber dem Bahnhof ist starkem Bahnlärm durch den Verkehr auf der Riedbahntrasse ausgesetzt. Um die Bauvorhaben genehmigungsfähig zu machen, wurden die Neubauten mit hohen Standards beim Wärme- und Energiekonzept und beim Schallschutz geplant. Dabei dienen die energetischen Maßnahmen auch dem Schallschutz und umgekehrt. Und der mit Blick auf den Bahnlärm umgesetzte Schallschutz wirkt natürlich auch gegen den Fluglärm. Doch während der Fluglärm auf alle Baukörper des Neubaugebiets in gleicher Weise einwirkt, besteht beim Bahnlärm ein Gefälle: Der Gebäuderiegel entlang des Walldorfer Wegs erfüllt für die nach Westen liegenden Gebäude die Funktion einer Lärmschutzwand.

Die aufwändigste bauliche Schallschutzlösung setzte die ABG Holding beim Sozialwohnungsblock direkt gegenüber dem Mörfelder Bahnhof um: Die drei Gebäudeteile wurden als Passivhäuser mit dreifach verglasten Fenstern, einer 30 cm starken Fassadendämmung, Fußbodenheizung und Luft-Wasser-Wärmepumpen ausgeführt.⁷³ Die Bewohnerinnen und Bewohner bestätigten die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und freuten sich über geringe Energiekosten. Eine Mieterin berichtete, die Wände seien so dick, dass sie Schwierigkeiten hatte, Lampen anzubringen:

„Der Nachbar, der kann Musik machen, wie er will, hörst du nicht.“ (Bew303)

Dreifachverglasung, Dämmung und Luft-Wasser-Wärmepumpen wurden auch in den übrigen Geschosswohnungen am Walldorfer Weg ausgeführt, wenn auch nicht im Passivhausstandard. Trotzdem mussten die Haushalte, deren Wohnungen zur Bahn hin liegen (die Sozialwohnung der Familie HH305 und die frei finanzierte Wohnung des Paares HH304), die Fenster gegen Bahn- und Buslärm geschlossen halten

⁷² Wie die Nachbefragung im Frühjahr 2020 ergab, hat das Paar inzwischen ein Haus in Groß-Gerau gekauft.

⁷³ Die ausführende Firma FAAG TECHNIK GmbH führt das Gebäude auf ihrer Website als Referenzprojekt: <https://faag-technik.de/hochbau/Projekte/>.

– eine Einschränkung der Wohnqualität, auch wenn die Wärmepumpe dabei für ein angenehmes Raumklima sorgte.

Dagegen wirkte bereits auf der Rückseite des Gebäuderiegels dessen Schallschutzfunktion gegen Bahnlärm. Die Eigentümerin einer nach Westen ausgerichteten Wohnung berichtete:

„Also ich kriege nichts von der Bahn mit. Ich finde, das Haus ist extrem leise, ich höre auch die Nachbarn nicht.“
(Bew302)

Würde sie vorne wohnen, überlegte sie, „wäre es auch sicher ein größeres Problem“, aber „ich glaube, wir sind einfach gut abgeschirmt“. Die Lüftung übernahm die Wärmepumpe:

„Man muss die Türen alle aufmachen, nicht die Fenster, sondern einfach nur die Zimmertüren, und dieses Lüftungssystem funktioniert.“ (Bew302)

Und „wenn alles zu ist“, hört man den Fluglärm hier nicht.

Die Reihen- und Einzelhäuser sind nach Effizienzhausstandards errichtet, ebenfalls mit dreifach verglasten Fenstern, gedämmter Außenfassade und eigener Luft-Wasser-Wärmepumpe.⁷⁴ „Wenn wir hier jetzt im Haus sind“, erklärte einer der Hauseigentümer, „dann hört man sowieso kein Flugzeug, das Haus ist so ruhig, dass man es nicht hört, durch die Luftzirkulation im Haus, das ist ein Energiesparhaus“ (Bew310a). Und im Stromverbrauch sei das System „wirklich erstaunlich günstig“. Zudem hielten die Geschosswohnungen den Bahnlärm effektiv von diesen Grundstücken ab.

„Zur Bahn hin sind die höheren Häuser, und dann werden die zum Feld hin Stück für Stück niedriger. (...) Das geht von oben nach unten. So ein bisschen Lärmschutz hier bis zur S-Bahn hin.“ (Bew310a)

Auch ein zweiter Hauseigentümer verwies bei der Frage nach störendem Fluglärm auf den hohen Baustandard:

„Dadurch, dass die Häuser besser gedämmt sind, hören wir es sowieso nicht mehr.“ (Bew311)

Vor allem wusste er den Schallschutzriegel zur Bahn zu schätzen, der zugleich einen Ansatzpunkt für soziale Distinktion innerhalb des Neubaugebiets bietet:

„[Wir] kriegen aber Gott sei Dank auch den, den Lärm von den Zügen nicht so ab. Durch, äh, entsprechende, äh, Bauten, die, äh, ähm, neben uns sind.“ (Bew311)

Er berichtete von Bekannten, die „direkt an der Bahnlinie“ wohnen:

„Tag und Nacht hören Sie die Züge. Also da müssen Sie schon sehr standfest sein. Das würde mich persönlich viel mehr aufregen, als jetzt der Fluglärm.“ (Bew311)

Wie sich das Neubaugebiet mit seinem Schallschutzstandard vom benachbarten Gebäudebestand im Stadtbezirk absetzt, zeigte das Gespräch mit dem zum Vergleich befragten Mieter einer älteren Sozialwohnung auf der anderen Seite der Kita X: Er klagte darüber, wie „hellhörig“ das Haus sei, die Schallisolation sei „nicht richtig verlegt“. Er höre abends und nachts auch bei geschlossenem Fenster Flugzeuge:

⁷⁴ Vgl. die Darstellung eines Bauträgers im Internet: <https://www.neubaukompass.de/neubau/am-walldorfer-weg-moerfelden-walldorf/>.

„Ich habe so Ohrstöpsel da, wenn nachts ist, äh, nachts ist es schlimmste Zeit normalerweise, von viertel vor zehn, wenn die Nachrichten kommen, viertel vor zehn bis elf Uhr, die wollen alle hoch und weg.“ (Bew312)

In seinem Mietvertrag mit der Hans-Reichardt-Stiftung musste er unterschreiben, ihm sei bewusst, dass in den nächsten Jahren der Fluglärm zunehmen werde und er deswegen keine Mietminderung geltend machen könne. Er habe wegen des Lärms auch seinen Garten aufgegeben: Wenn er in den lauwarmen Sommernächten „ein bisschen die Grille hören“ wollte, „dann schießen sie die Flugzeuge ein hinter die andere“ (Bew312).

„Ich finde, wir hören hier nichts“ – Gewöhnung an den Grundton

Die für die Fallstudie 2 befragten Mainzerinnen und Mainzer beschrieben Fluglärm überwiegend als eine Belastung, an die man sich nicht gewöhnen könne. Im Gegensatz zu ihnen erklärten die am „Walldorfer Weg“ befragten Mörfelder und Mörfelderinnen überwiegend, Fluglärm habe für ihre Wohnentscheidung deshalb keine Rolle gespielt, da sie an ihn gewöhnt seien.

Dass man sich „an alles“ gewöhnen kann, beschrieb die Mieterin einer Sozialwohnung auf der Rückseite des Gebäuderiegels am Beispiel des Bahlrlärlms: Sie habe vorher an den Bahngleisen gewohnt.

„Man hört zwar was, aber das ignoriert man.“ (Bew303)

So gehe das auch mit den Flugzeugen: Und bei geschlossenem Fenster höre sie „gar nichts“. „Man hört hier ja eigentlich nicht so viel“, antwortete der Käufer eines Reihenmittelhauses auf die Frage nach Fluglärm. „Oder man gewöhnt sich da dran, auf jeden Fall.“ Im Ortsteil Walldorf, aus dem er zugezogen ist, fand er es genauso laut. Es gebe schon „viele, die sagen, dass es sehr laut ist“ – „etwas pingeligere Leute“.

„Man hört immer ein Geräusch, das ist so. Aber man gewöhnt sich.“ (Bew308)

Auch für den aus Neu-Isenburg zugezogenen Hauseigentümer, der mit dem Flughafen groß geworden war, ist der Fluglärm „jetzt hier nichts Ungewöhnliches“. Das Geräusch „ist immer da und es stört nicht“: Im Haus höre man die Flugzeuge nicht; im Garten „hört man sie natürlich“, wenn „alle eineinhalb Minuten einer von Westen startet, hier“ (Bew310a).

► „Ich finde, wir hören hier nichts“

Am Walldorfer Weg, so die Eigentümerin einer Geschosswohnung, ist es relativ leise.

Bew301a: „Also ich weiß, dass man in Walldorf fast nichts hört. Und dass man zum Beispiel am Freibad in Mörfelden dafür sehr viel hören kann. Aber hier sind wir ja schon wieder – Ich finde, wir hören hier nichts.“

Interviewerin: „Ach echt?“

Bew301a: „Ja, haben Sie schon ein Flugzeug gehört?“

Interviewerin: „Ja“. [Lacht] „Aber ich höre vielleicht anders hin, gerade weil –“

Bew301b: „Wahrscheinlich.“

Interviewerin: „Und ich gucke auch immer, ob ich eins sehe.“

Bew301a: „Also ich finde, wir hören hier gar keine – ich höre gar keine Flugzeuge. Ich höre nur die Züge.“

Interviewer [zur Tochter]: „Und wie ist das in der Schule und im Hort? Hört man da irgendwelche Flugzeuge?“

Bew301a [zur Tochter]: „Hörst du Flugzeuge?“

Bew301b: „Nur ganz, ganz, ganz, ganz, ganz, ganz, ganz, ganz, ganz selten.“

Um ihre erworbene, subjektive Unempfindlichkeit auszudrücken, wählten einige der Befragten eine noch weitergehende Formulierung: Sie erklärten, dass sie den Lärm gar nicht hörten (siehe Vignette „Ich finde, wir hören hier nichts“).

Auf der Rückseite des Gebäuderiegels am Walldorfer Weg hat eine junge Mörfelderin eine Mietwohnung bezogen, gegen den Bahnlärm „gut abgeschirmt“. Und wie steht es mit der Nähe zur Startbahn? Die kenne sie seit ihrer Geburt.

„Von daher, ich glaube, ich höre die Flugzeuge nicht mehr. [Lacht] Das gehört dazu. Flugzeug ist Fluglärm und Mörfelden-Walldorf ist eins. [Beide lachen.]“ (Bew302)

Auch in ihrem Elternhaus sehe man die Flugzeuge „ununterbrochen in der Ferne“, „da hört man es auch manchmal.“

Ob man Fluglärm höre, verneint der Familienvater (Bew305a), der am Walldorfer Weg gegenüber dem Bahnhof eingezogen ist. Seine Tochter erklärt:

„Wir sind daran gewöhnt.“ „Ich glaube, mittlerweile hört man das gar nicht mehr.“ (Bew305b)

Selbst der aus dem Hunsrück zugezogene Mieter, der das von ihm bewohnte Haus im Neubaugebiet nicht zuletzt wegen der Fluglärmbelastung nicht kaufen wollte, gab der Bewältigung durch Gewöhnung und Weghören eine Chance.

„Also, ich persönlich habe mich schon daran gewöhnt.“ (Bew307)

Und auf die Nachfrage, was gewöhnen heiße, erläuterte er:

„Also, ich höre es einfach nicht mehr, ja? Ich weiß nicht warum, ich höre es nicht mehr.“ (Bew307)

Seiner Frau gelinge das weniger: sie sei „sehr empfindlich“ und würde sich, fragte man sie, „viel mehr beschweren“; sie vergleiche die Lärmbelastung schon mal mit „Pearl Harbour oder so“. (Bew307)

Eine Erklärung dazu, wie man Fluglärm nicht mehr hört, lieferten einige Befragte gleich mit. Sie nahmen die Flugzeuge nicht mehr als einzelnes Schallereignis wahr, sondern als Hintergrundgeräusch, also nach der in Fallstudie 2 eingeführten Terminologie (vgl. den konzeptionellen Abschnitt im vorausgegangenen Kapitel 6.2.6) als einen Grundton, der – anders als der störend wahrgenommene Bahnlärm – zur ortstypischen Mörfelder Klanglandschaft verschmilzt. „Ja, die sind da, die Flugzeuge, im Hintergrund vielleicht“, überlegte die Mitarbeiterin einer Airline. Ein Reihenhausbesitzer versuchte diesen Gewöhnungsmechanismus ausführlicher zu schildern: Man stelle sich das immer so vor:

„Oh, Fluglärm, da würde ich nicht gern wohnen.“ (Bew308)

Aber das sei „echt im Hintergrund“:

„Man gewöhnt sich dran, dass im Hintergrund dieses eine Flugzeug jetzt mal hochfliegt und da bisschen Lärm macht.“ (Bew308)

Wohne man nah an der S-Bahn, sei das doch genauso.

„Das ist ECHT nur im Hintergrund. Und man (.) fühlt sich davon nicht belästigt. Weil das nicht im Vordergrund ist.“ (Bew308)

Und die Mieterin einer Etagenwohnung formulierte ganz ähnlich:

„Es ist ein Hintergrundgeräusch, das immer mal kommt und mal nicht. Aber es ist nicht laut. Es ist nicht, dass es mich irgendwie beeinflusst.“ (Bew309)

Wenn der Fluglärm „nicht so schön“ ist – Lärmsituationen

Auf gelingende Gewöhnung weist hin, dass die in Mörfelden Befragten – anders als die der Mainzer Fallstudie – nur wenige Lärmsituationen nannten, in denen der Fluglärm ihre alltägliche Lebensführung beeinträchtigte, in denen also der Fluglärm aus dem Hintergrund tritt und zum störenden Signallaut wird, der die Aufmerksamkeit beansprucht (zu den Begriffen Flitner 2007: vgl. den konzeptionellen Abschnitt im vorausgegangenen Kapitel 6.2.6). Die Schilderung solcher Lärmsituationen war charakteristisch für die Lärmbeschreibungen in der Mainzer Fallstudie. Im Neubaugebiet dagegen wurden solche Störmeldungen eher beiläufig vorgetragen, und die Befragten relativierten den Grad der Störung meist gleich wieder.

Für ein Paar, das am Walldorfer Weg zur Miete wohnte (HH304), war die Nähe zum Flughafen „kein Problem“ und sogar „perfekt“, da sie sehr oft flogen. Nur wenn sie mit dem Fahrrad im Wald unterwegs waren, fanden sie den Flughafenbetrieb „ein bisschen unbequemer“:

„Jemand versucht dann normalerweise in Ruhe bleiben und so, ja, okay, ist nicht so optimal, sage ich mal.“
(Bew304a)

Ein Hausbesitzerpaar (HH310) schilderte die gleiche situative Störung: Der Wald, schwärmte der Partner, sei „ein schönes Naherholungsgebiet“, und man könne von ihrem Zuhause aus „mit dem Fahrrad sehr schön losfahren und auch am Wochenende mal ein schönes Picknick machen“. Das gehe aber „alles Richtung Flughafen“ und „Richtung der Startbahn“.

„Das einzige sind dann halt die Flugzeuge, die Krach machen, aber ansonsten ist es ein wunderschönes Waldgebiet.“ (Bew310b)

Seine Partnerin meinte dazu:

„Das muss ja gar nicht stören, wir fahren ja extra dahin, um die zu sehen und zu beobachten.“ (Bew310a)

Das Haus des Arztes, der seine Mietentscheidung nur als Kompromiss auf Zeit geschildert hatte, hat oben eine große Terrasse.

„Das ist schon sehr schön. Aber, nochmal Thema Fluglärm. Oben hört man es auch am meisten.“ (Bew307)

Die Starts kurz nach fünf Uhr störten ihn „am Wochenende, wo ich ausschlafen möchte“. Unter der Woche war es ihm „sogar erwünscht“ (Bew307), dass sie ihn wecken.

Eine Wohnungsbesitzerin am Walldorfer Weg spielte Fußball im Verein, und der Fußballplatz lag am südlichen Ortsrand Mörfeldens, der direkt überflogen wird, wenn die gestarteten Flugzeuge abdrehen. Das sei die einzige Situation, in der man den Flieger merke:

„Da ist er dann mal drüber. Und dann steht der Trainer halt da, der Flieger ist gerade laut und der Wind steht nach unten, dann versteht ihn keiner. Und dann sagt er es nochmal. Aber das ist halt wirklich nur in diesem Gebiet. Also und ansonsten ist es halt nicht bemerkbar.“ (Bew309)

Ein Hausbesitzer störte sich am Fluglärm, „wenn der Gesundheitszustand nicht so gut ist, das heißt, wenn man sich eh nicht so toll fühlt“. Wenn er dann frische Luft beim Schlafen haben wolle, sei der Lärm „nicht so schön“. Aber wenn man „sensibel“ oder „gereizt“ sei, fügte er an, fühle man sich „natürlich auch über das Rufen der eigenen Kinder vielleicht noch belästigt“. Es sei „erträglich“ und „in Ordnung“, „so wie es momentan ist.“ (Bew311)

Charakteristisch für die berichtete Unempfindlichkeit gegen Fluglärm sind zudem Schilderungen von Lärmsituationen, in denen der Fluglärm im Vergleich mit anderen Lärmquellen besser abschneidet.

Zwei Sozialmieterinnen wohnen auf der Rückseite des Gebäuderiegels am Walldorfer Weg, der Balkon der einen und die Terrassentür der anderen gehen auf den gegenüber angelegten Spielplatz. Beide wollten trotz Lüftungssystem im Sommer die Fenster geöffnet halten. Dann störten sie die Kinder, die dort abends noch spielen und „rumbrüllen“ (Bew303), der Fluglärm dagegen nicht:

„Der stört mich jetzt nicht. Das einzigste, was mich stört, ist der Spielplatz hier. Die Flugzeuge hör ich schon gar nicht. Also hier in dem Haus, sowieso eigentlich gar nicht so.“ (Bew306)

Ein Hauseigentümer war zum Zeitpunkt der Befragung Schichtarbeiter und konnte wegen des Baustellenlärms im Neubaugebiet vormittags öfter nicht schlafen:

„Für eine bestimmte Zeit hat man diese Störung. Also fühlt man sich bisschen gestört zwar, ja. Ich bin auch davon oft aufgewacht.“ (Bew308)

Für einen der befragten Hauskäufer war schon die Lage als Eckhaus eine „Mindestbedingung“ für den Kauf eines Reihenhauses gewesen, wegen des größeren Außenbereichs und weil man nur zur einen Seite unmittelbare Nachbarn hat. Beim Aufenthalt draußen war der Fluglärm für ihn „kein Thema, dadurch, dass der Lärm nicht so stark ist“. Vorbeifahrende Autos auf der Zufahrtsstraße zu den Häusern fand er „eigentlich schon eher schlimm“.

„Wenn Sie hier drei, vier Autos haben, die hier ständig hin- und herfahren, ist das reizender als hier die Flugzeuge, die vielleicht im drei-, Vierminutentakt aufsteigen.“ (Bew311)

Und abends fühlte er sich durch die Nachbarkinder gestört: Wenn die von acht bis elf Uhr „spielen und hüpfen“, höre sich das an, „als wenn die bei uns im Haus wären“ (Bew311)

Woran man sich nicht gewöhnen kann – Grenzen der Lärmtoleranz

Jedoch waren nicht alle in Mörfelden Befragten unbegrenzt bereit, sich an Fluglärm zu gewöhnen und ihn aus ihrer Wahrnehmung auszublenden. Einige Gesprächspersonen benannten durchaus persönliche Toleranzgrenzen, die sie aber eben in Mörfelden nicht erreicht sahen. Natürlich wolle sie „in keiner Wohnung leben, wo die Wände wackeln, wenn ein Zug kommt oder ein Flieger ist“, erklärte die Mörfelderin, die am Walldorfer Weg gemietet hat. Dann würde sie „vor Ort was Anderes suchen“ (Bew302). „Wenn wir ein Kind hätten“, überlegt ein anderer Mieter, „vielleicht wäre andere Geschichte.“ Und ohne Nachtflugverbot „wäre nicht so gut“, auch wenn sie nach lateinamerikanischer Zeit bis 12 Uhr abends auf seien (Bew304a).

Für drei Befragte waren Gesprächsstörungen eine Belastung, an die sie sich nicht gewöhnen könnten, wenn sie einträte. „Mich würde das eher stören, wenn ich lauter reden müsste“, meinte eine Wohnungseigentümerin (Bew301), aber das sei nicht der Fall. „Solange man hier draußen, auf der Terrasse, oder da vorne auf dem Parkplatz oder auf der Straße sich unterhalten“, also „ganz normal miteinander reden“ könne, ginge es, überlegte ein Reihenhausesitzer (Bew308).

„Aber wenn man sich danach nicht mehr verstehen kann, dann ist das für mich echt ein Thema.“ (Bew308)

Auch für die Eigentümerin eines Reiheneckhauses war diese Grenze nicht erreicht:

„Es war nie so, dass wir uns nicht in normaler Lautstärke unterhalten konnten, wenn ein Flugzeug gekommen ist, das war nie.“ (Bew310b)

Wie in Mainz war auch in Mörfelden die Position der Betroffenen zum Flugkorridor für ihre Wahrnehmung und Bewertung der Fluglärmbelastung wesentlich. Zwei Befragte, die von sich sagten, sie seien an das Hintergrundgeräusch gewöhnt, nannten zugleich als entlastend, dass die Abflugstrecken von der

Startbahn 18 West neben dem Ort verlaufen. Mörfelden, erklärte die Wohnungseigentümerin, die wegen einer Stelle am Flughafen in die Region gekommen war, liege im Winkel zwischen den drei in Ost-West-Richtung verlaufenden Parallelbahnen und der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Startbahn. „Und damit fliegen die nicht direkt drüber hinweg“, und die Flugzeuge seien noch so tief, dass die Schallwellen sich nicht so weit verbreiteten (Bew309).

Ein Reihenhausesbesitzer zog beim direkten Überflug seine Toleranzgrenze. Er berichtete, er habe vor seinem Zuzug aus Walldorf an den Walldorfer Weg in Flörsheim beinahe ein Haus gekauft. Aber dann stand er dort auf der Terrasse und sah „dieses eine Flugzeug“, „was direkt über mich geflogen ist, ich konnte es fast anfassen, das war so tief“. Er sah, dass dort die Dachziegel geschützt werden müssen, damit sie nicht herunterfallen, und er konnte seinen Gesprächspartner nicht mehr verstehen.

„Also diese Lautstärke, das kann ich – nein, das konnte ich mir nicht antun.“ (Bew308)

Direkt überflogen zu werden, ist nicht nur ein Lärmerlebnis, sondern auch furchteinflößend. Das Haus sei „top“ gewesen, „voll nach unseren Vorstellungen“, aber diese Erfahrung „war echt ausschlaggebend“.

„Also ich war ja live dabei, ich habe es gesehen, gehört, erlebt. Habe gesagt: ‚Nein, ich kann das nicht. Ich kann nicht hier leben.‘“ (Bew308)

Bekannte und Freunde, die dort wohnen, „sagen, man gewöhnt sich auch da dran.“ Aber für ihn war klar:

„Daran kann ich mich nicht gewöhnen.“ (Bew308)

Er fand es „positiv, dass Flughafen da ist“ und „dass die das jetzt ausbauen“. Aber wenn „Flugzeuge echt hier über Mörfelden-Walldorf fliegen würden und das echt sehr laut sein sollte“, dann würde das für die Stadt „ne Wertminderung geben“. (Bew308)

Der konkret durch Autos und Nachbarkinder gestörte Besitzer eines Eckreihenhauses dagegen beantwortete die Frage, wann die Grenze der Fluglärmbelastung erreicht sei, eher abstrakt: Wenn die Starts und Landungen „noch extrem viel mehr“ würden, „wenn natürlich die Belastung für die Umwelt zu erheblich wird, und die Wohnqualität drunter zu leiden hat“ (Bew311). Nicht zu tolerierende Auswirkungen auf den „Lebensraum für die Tiere“, auf „Bodenbelastung“, „Luftbelastung“ und „natürlich für uns dann auch entsprechend Lärmbelastung“ lagen für ihn in hypothetischer Zukunft.⁷⁵

Entlastung durch Relativierung und Umdeutung

In vielen Gesprächen relativierten die ins Neubaugebot Zugezogenen die dortige Fluglärmbelastung, indem sie andere Lärmquellen nannten, die störender seien, oder andere Orte, an denen der Fluglärm stärker sei: Eine Autobahn „nervt“ mehr als ein Flugzeug (Bew309). Noch lauter ist es am Freibad (Bew301) oder am Aldi (Bew302), überhaupt ganz im Süden Mörfeldens (Bew309), oder in Rüsselsheim, Kelsterbach und Raunheim (Bew305b), in Neu-Isenburg und in Wicker (Bew310a).

Viele dieser Hinweise sind sachlich zutreffend, auch wenn die Mörfelder sich nicht darüber einig waren, ob es im ungeliebten Ortsteil Walldorf nun lauter oder doch leiser sei. Gerade der Bahnverkehr, und in geringerem Maß die Wendeschleife der Stadtbusse, verursachen an der Ostfassade des Gebäuderiegels am Walldorfer Weg eine besondere Lärmbelastung, die sich von der ortstypischen Mörfelder Klanglandschaft abhebt. Und doch erfüllten diese Relativierungen (zum Begriff: ISOE/ZEUS 2016, vgl. den konzeptionellen

⁷⁵ Das Transkript des Interviews mit diesem Bewohner (Bew311) verzeichnet in 41 Minuten an sieben Stellen „laute Störgeräusche von außen im Hintergrund“, welche das Verständnis des Gesagten erschwerten. Bei diesen Störgeräuschen handelte es sich um Fluglärm.

Abschnitt im vorausgegangenen Kapitel 6.2.6) im Gespräch oft auch eine Entlastungsfunktion: Denn obwohl die Gesprächsführung bemüht war, dies zu vermeiden, sahen sich die Befragten durch das Interviewsetting und die Fragestellung der Studie auch gefordert, die Wahl ihres Wohnstandorts und ihre Lärmtoleranz zu rechtfertigen.

Wie man die Fluglärmbelastung durch subjektive Umdeutung in den Hintergrund verweisen kann, zeigte der zu seinem Reiheneckhaus befragte Eigentümer mit einer fast poetischen Formulierung:

„Wir haben ja hier die Fenster offen. Gelegentlich kommt was vorbei. Das ist ein Rauschen. Das könnte auch ein Wind, äh, im Baum sein, wo das Laub weht. Also, von daher.“ (Bew311)

Erwartungen und Kontrollüberzeugung

Wie stark eine Lärmbelastung subjektiv als belästigend erlebt wird, hängt nach Überlegungen aus der Lärmforschung (vgl. zum NORAH-Rahmenmodell den konzeptionellen Abschnitt im vorausgegangenen Kapitel 6.2.6) auch davon ab, welche Entwicklung die Betroffenen für die Zukunft erwarten und ob sie Möglichkeiten sehen, das örtliche „Lärmmanagement“ zu beeinflussen.

In zwei Gesprächen mit Zugezogenen, die sich als nicht belästigt bezeichneten, spielte dies ausdrücklich eine wesentliche Rolle. Der in Mörfelden aufgewachsene Hausbesitzer verglich die Lärmentwicklung über die Zeit und wertete insbesondere die Schließung der US-Airbase 2005 und verbesserte Triebwerkstechnik als einschneidende Verbesserungen.

„Also für uns hier in Mörfelden ist es positiver geworden.“ (Bew311)

Als noch die „Galaxys“ (US-Transportflugzeuge) geflogen seien, hätten „die Gläser im Schrank Cha-Cha-Cha getanzt“ (Bew311).

Die 2013 nach Mörfelden zugezogene überzeugte Neubürgerin beschrieb ihre Wohnortwahl als strategisch. Während die von Fluglärm belästigten Bewohnerinnen und Bewohnern der Mainzer Untersuchungsgebiete ihr Recht auf Ruhe einforderten, indem sie darauf hinwiesen, sie seien schließlich vor dem Flughafen dagewesen (6.6.2), argumentierte sie gerade umgekehrt. Sie wolle „wie so gut wie jeder nicht direkt unterm Flugzeug wohnen“. Und sie verstehe die Leute, „die hier seit hundert Jahren wohnen“ und von der Zunahme des Luftverkehrs und dem Bau der Startbahn „überrumpelt“ wurden, „ob sie wollten oder nicht“. Aber „da der Flughafen vor mir da war“, habe sie die Chance gehabt, „sich AKTIV dagegen zu entscheiden“. Und sie habe sich „von Anfang an eine Wohnung gesucht in der Gegend, die halt einfach nicht fluglärmgefährdet ist“. Da Mörfelden-Walldorf „in einer toten Ecke“ des Bahnsystems des Frankfurter Flughafens liege, könne sich das gegebene Maß an Belastung, dem sie in Mörfelden und im Neubaugebiet ausgesetzt sei, aus technischen und physikalischen Gründen nicht verändern. Schließlich könnten die Flugzeuge beim Start keinen „90-Grad-Winkel“ fliegen.

„Da kann einfach nichts drüber fliegen, außer es ist ein Unfall.“ (Bew309)

Mörfelden als „Toplage“ für Flughafenbeschäftigte

Es sollte bereits deutlich geworden sein, dass die „Gewöhnung“ an Fluglärm als „Hintergrundgeräusch“ kein akustischer Vorgang ist, sondern das Ergebnis einer subjektiven Anpassungs- und Bewertungsleistung. Ob die Betroffenen für den Luftverkehr, der diesen Lärm verursacht, einen legitimen Bedarf annehmen, ist dabei für das Entstehen von Lärmtoleranz wesentlich. Denn „es gibt ja gar keine Befürworter des Fluglärms an und für sich, sondern nur Personen (bzw. Gruppen, Einrichtungen), die den Fluglärm in relativ größerem Ausmaß in Kauf nehmen wollen oder in Kauf nehmen lassen wollen“ – und dafür ist der „angenommene Bedarf eine zentrale Größe“ (Flitner 2007: 162). Dem trug auch die Lärmbelastungsstudie NORAH

Rechnung, indem sie in allen Erhebungsinstrumenten die „Einstellung zum Luftverkehr“ abfragte. In welcher Beziehung die Befragten zum Flughafen stehen, wurde daher in allen Interviews angesprochen, wenn die Gesprächspersonen dies nicht bereits von sich aus berichteten.

Mörfelden-Walldorf wurde wegen seiner Lage oben (7.3.2) als Wohnstandort für Flughafenbeschäftigte beschrieben. „Dass Mörfelden-Walldorf sehr NAH am Flughafen ist und das dadurch vielen Mitarbeitern die Möglichkeit gibt, hier zu WOHNEN“ (Bew309), prägte die (Selbst-)Wahrnehmung der befragten Bewohnerinnen und Bewohner im Neubaugebiet „Walldorfer Weg“.

„Es arbeiten so viele Leute hier am Flughafen. Die ziehen extra von (.) woanders oder von Frankfurt oder von Offenbach etwas näher ran, sozusagen, ja, damit die hier arbeiten können.“ (Bew308)

In einer „Toplage“ (Bew308) zu wohnen, in der ein Bus die dort Erwerbstätigen „im „Zehn-Minuten-Takt“ abholt und zum Flughafen fährt, stiftete gemeinsame Identität. Flughafenbeschäftigte trafen als Nachbarn aufeinander, „Lufthanseaten“ (Bew301) erkannten einander bei der Eigentümerversammlung im Mehrfamilienhaus, eine Bekannte oder ein Familienmitglied hatte jeder und jede am Flughafen:

„Wir verdienen dort unser Geld. Es verdient jeder mit dem Flughafen.“ (Bew311)

Es sei zwar nur ein „Bauchgefühl“, schränkte ein Hausbesitzer im Gespräch ein, doch schätze er, dass mehr als die Hälfte seiner Nachbarn im Neubaugebiet am Flughafen arbeiteten. Er selbst übte zu seiner Hauptbeschäftigung eine Nebentätigkeit in der Frachtabfertigung des Flughafens aus und war von den Möglichkeiten, dort jederzeit Arbeit finden zu können, überzeugt.

„Jeder, der arbeiten WILL, der das möchte, kann locker dort einen Job finden, immer. Finde ich jetzt, ja. (...) Sei es (.) Abfertigung oder sei es Service, alles Mögliche kann man dort machen. Du hast so viel Möglichkeiten, das ist (.) fast schon nicht normal.“ (Bew308)

In drei weiteren einbezogenen Haushalten arbeitete Anfang 2018 mindestens ein Haushaltsmitglied am Flughafen – im Check-In und am Gate, in der Gepäckkontrolle und in der Hotellerie – und in vier weiteren Haushalten berichteten die Befragten, dass sie früher eine Tätigkeit am Flughafen ausgeübt hatten. Auch wenn die Beschäftigung beendet war, blieb eine persönliche Beziehung zum Flughafen bestehen.

► „Ich hab' da mal gearbeitet.“

Die Bewohnerin einer Sozialwohnung kam aus einer Notunterkunft und bezog „Hartz IV“. Eine frühere Beschäftigung am Flughafen, von 2000 bis 2004, lag schon weit zurück. Doch wie sie in der ersten Person Plural, im „wir“ der Insiderin, über diese Arbeit sprach, deutet auf eine nach wie vor bestehende Identifikation mit dem alten Arbeitgeber, der Lufthansa: „So eine Lounge. In so einer Lounge habe ich gearbeitet. Business Lounge. B48. (.) Wir sagen B-Ost dazu.“ (Bew303)

Bei zwei Frauen, die innerorts in Eigentumswohnungen am Walldorfer Weg umgezogen waren, hatte der ursprüngliche Zuzug nach Mörfelden mit ihrer Berufstätigkeit für eine Airline zu tun. Beide hatten vorher bei einer anderen Niederlassung ihres Unternehmens gearbeitet. Eine hatte sich nach Frankfurt versetzen lassen, weil ihr damaliger Partner dort arbeitete, der Arbeitgeber ermöglichte dies und übernahm sogar die Umzugskosten. Die andere Frau wurde an den Standort Frankfurt versetzt und machte sich deshalb auf die Wohnungssuche:

„Ich war vorher noch nie in Frankfurt. Das heißt, ich habe, ähm, in der Nähe des Flughafens einfach nach einem Ort gesucht, der nah an der Arbeit ist. [Lachend] Und bin auf der Landkarte auf Mörfelden gestoßen.“ (Bew309)

Ohne Genaueres zu wissen, interpretierte ein Hausbesitzer es als Flughafeneffekt, dass sich in der neuen „Nachbarschaft sehr viele Familien, junge Familien mit kleinen Kindern aus aller Herren Länder angesiedelt“ hatten:

„Wir kennen natürlich nicht alle, aber ich denke, dass das alles mit dem Flughafen auch zu tun hat.“ (Bew310)

Nur vier der Haushalte, die ins Neubaugebiet zugezogen waren, standen zu keinem Zeitpunkt in einer beruflichen Beziehung zum Flughafen. Doch die befragten Haushalte hatten auch andere Gründe, die Nähe zum Flughafen zu schätzen. Der an der Entwicklung des Areals beteiligte Immobilienhändler sah im „S-Bahn Anschluss direkt vor der Haustür“ und in der guten Anbindung an den Flughafen ein großes Plus bei der Vermarktung der Objekte, das deren Lärmbelastung aufwiege:

„Viele unserer Käufer sagen, ist doch toll, ich bin in 20 Minuten am Flughafen, an jedem Punkt der Welt.“ (Exp130)

Für viele der elf zugezogenen Haushalte traf diese Einschätzung zu. Die sechs Haushalte mit Migrationshintergrund besuchten von Mörfelden aus regelmäßig ihre Heimatländer oder erhielten Besuch von dortigen Angehörigen. Auch einige der anderen Haushalte flogen häufig und gern selbst:

„Und wir nutzen das halt auch ausgiebig. Also wir genießen dann die Nähe, wenn wir doch mal in Urlaub fliegen wollen. Dann ist es halt praktisch.“ (Bew309)

Für den befragten Mieter eines Reihenhauses war die Nähe eines großen Flughafens „einer der wichtigsten Punkte“ (Bew307), er gab an, mindestens einmal monatlich privat und geschäftlich zu fliegen. Eine Sozialmieterin, die gerade wieder Arbeit am Flughafen aufgenommen hatte, erinnerte sich an Flüge „nach Thailand“, die ihr früher möglich waren, als sie als Lufthansabeschäftigte in der Business-Lounge Tickets „für ‘n Appel und ‘n Ei“ bekam (Bew303).

Und schließlich waren einige der Befragten auch einfach luftfahrtaffin. Einer der Mieter (Bew304a) war Luftfahrtingenieur und technikinteressiert, auch wenn er in einem anderen technischen Bereich arbeitete und nicht am Flughafen. Seine Frau und er sowie zwei weitere Eigentümerpaare berichteten, dass sie auf Ausflügen und Radtouren Aussichtsplattformen des Flughafens besuchten.⁷⁶ Das von Neu-Isenburg zugezogene Paar hatte schon in der alten Wohnung „oft im Garten gesessen und die Flugzeuge beobachtet“ – „weil die da ziemlich nah drüber geflogen sind“ (Bew310b).

Den Fluglärm erlebten die befragten Bewohnerinnen und Bewohner des Mörfelder Neubaugebiets also vor einem ganz anderen „Deutungshorizont“ (Flitner 2007: 147) als die Bewohnerinnen und Bewohner der Mainzer Untersuchungsgebiete (6.6): Jene sahen sich durch überwiegend „nicht notwendigen“ und daher illegitimen Lärm belästigt. Für die meisten Mörfelder Gesprächspersonen dagegen war es „der prägende Arbeitgeber“ (Bew309), der hier lärmte. Sahen die Mainzerinnen und Mainzer in Landeanflügen nach 23 Uhr, die das Nachtflugverbot verletzten, das Geschäftsinteresse etwa von Billig-Airlines, so konnte ein in Mörfelden befragter Hausbesitzer, der selbst am Flughafen zuverdiente, die gleiche Regelverletzung zum notwendigen Teil des Betriebsablaufs umdeuten:

„Weil, wie gesagt, auch, das (.) gibt’s ja auch Nachtflugverbot. Nach einer gewissen Uhrzeit hörst du sowieso gar nichts mehr. Es sei denn, es ist halt ein dringender Frachterflug oder so.“ (Bew308)

⁷⁶ Auf Fahrradrouten rund um den Flughafen gibt es drei Aussichtspunkte für Flugzeug-„Spotter“, einen davon an der Startbahn West. Eine Routenbeschreibung findet sich im Internet unter: <https://radroutenplaner.hessen.de/>.

In „Kontakt“ mit der Bewegung gegen den Ausbau des Flughafens und mit der Mörfelder Bürgerinitiative Interessengemeinschaft zur Bekämpfung des Fluglärms (IGF) e. V. stand nur der zum Stadtteil befragte Bewohner aus der Nachbarschaft des Neubaugebiets (Bew312). Er hatte früher häufiger, zuletzt seltener an den wöchentlichen Montagsdemos gegen den Fluglärm im Terminal 1 des Flughafens teilgenommen. Die an den „Walldorfer Weg“ Zugezogenen zeigten Verständnis für die Gegner, ohne aber die grundsätzliche Kritik am Wachstum des Flughafens zu teilen. Auch für sie gehören die Plakate und Transparente der Bürgerinitiative zum Erscheinungsbild des Ortes.

„Ich weiß, dass viele nicht so glücklich sind mit eine große Flughafen hier in der Nähe, ich weiß. Ich kenne schon ungefähr diese Geschichte, können wir hier sehen überall, diese Plakate überall. Aber ja, ist kompliziert zu entscheiden, sage ich mal, weil es hat viele, viele Vorteile und Nachteile, ich weiß.“ (Bew304a)

Für die in Mörfelden Aufgewachsenen blieb der Widerstand ein Teil der kollektiven Identität, der aber verblasste.

„Aber die haben sich jetzt auch mit dem Fraport, soweit ich das mitbekomme, geeinigt. Also wir haben auch überall die Banner so weitgehendst äh abgemacht, auf Grund von gewissen Übereinkommen, und das sind halt jetzt noch äh eine kleinere Initiative.“ (Bew311)

Eine Wohnungseigentümerin schätzte die monatlichen Stände der LINKEN am Dalles (**Mörfelder Ortskern**) als Quelle für Informationen über den „Flughafenstreit“. Sie war wegen einer Stelle bei einer Airline 2013 in die Region gekommen, und auch wenn sie inzwischen woanders arbeitete, ging ihre Abwägung grundsätzlich zugunsten einer nachbarschaftlichen Beziehung zum Flughafen als Arbeitgeber aus. Jedoch fürchtete sie, dass diese Beziehung durch die „Ausbreitung des Terminal 3“ aus der für sie wichtigen Balance gerate. Dass die Ausbauplanung für dieses neue Terminal eine weitere Autobahnanbindung vorsieht, für die im Norden des Ortsteils Walldorfs Wald abgeholzt wird, nehme dem Ort „viel Lebensqualität“. Der Wald als „Trennschneise“ hat es Mörfelden-Walldorf aus ihrer Sicht ermöglicht, zugleich Wohnort von Flughafenbeschäftigten zu sein und Kleinstadt oder Dorf zu bleiben. Sie fürchtete, dass künftig der Flughafen mit dem Ort „verschmilzt“, „dieses dörfliche Gefühl verloren geht“ und Beschäftigte und Touristen ihn „als Rampe nutzen, um den Flughafen zu betreten“.

Ich denke, der Flughafen ist wichtig für die Region, der ist auch sinnvoll. Deswegen war ich jetzt nie jemand, der irgendwie hier ‚Kein Fluglärm‘-Plakate aufgehangen hat oder Ähnliches. ... Ich glaube nur, also der Fraport an sich ist, wie jedes Industrieunternehmen oder jedes wirtschaftliche Unternehmen halt, eine sehr starke MARKE oder sehr starke Firma. Und die können ihre Interessen relativ gut DURCHDRÜCKEN. Wie gesagt, sowas wie mit dem Terminal 3 und den Autobahnverbindungen. Und ich denke, da ist die Politik teilweise denen nicht, ähm, gleichwertig genug gegenüber.“ (Bew309)

7.4.5 Wie verändert der „Walldorfer Weg“ das Quartier?

Ziel der Stadtplanung (vgl. oben: 7.3.4) bei der Entwicklung des Neubaugebiets am „Walldorfer Weg“ war es gewesen, an die bauliche „Heterogenität“ des Mörfelder Nordwestens mit seiner verdichteten Mischung aus Einfamilienhäusern und großen und kleineren Wohnblocks anzuschließen, „die einzelne Nachbarschaften bilden und unterschiedliche Lebenswelten repräsentieren“ (i:con sult 2019a: 2). Gleichzeitig unterschied sich die neue Siedlung aber stark von seiner in die Jahre gekommenen und „vergleichsweise vernachlässigte[n]“ (ebd.: 6) Umgebung. Da sich im Neubaugebiet überwiegend Haushalte „der etablierten Mittelschicht“ angesiedelt hätten, erwartete man, „dass sich aufgrund von Lage, infrastruktureller Erschließung und Soziodemografie, die Bewohner des Walldorfer Wegs eher nicht als

Teil des Ganzen (MNW), sondern als Nachbarschaft/Quartier Walldorfer Weg, mit zuletzt dann deutlich mehr als 600 Einwohnern, begreifen lernen werden.“ (i:con sult 2019: 45).

Tatsächlich identifizierten sich die befragten Bewohnerinnen und Bewohner am „Walldorfer Weg“ keineswegs mit dem übrigen Mörfelder Nordwesten. Wenn sie über ihren Wohnort im Allgemeinen sprachen, dann zeichneten sie vielmehr entweder ein idyllisches Bild der Ortsmitte „mit einem alten Stadtkern“ („die Leute grüßen hier noch auf der Straße“; Bew310a), „dem so genannten Dalles“, der mit „Brunnen“ und „Cafés“ (Bew311) ein anheimelnd „kleinstadtdörfliches Gefühl“ vermittele (Bew309). Oder sie fassten kritisch-summarisch zusammen: „Ein Dorf mit schlechten Straßen“ (Bew307).

Die nähere Nachbarschaft endete in ihren Beschreibungen Richtung Süden am „Rewe-Market“ (Bew305a), dem „kleinen Fachmarktzentrum“ (Bew310a) mit Getränkeladen, Post, Volkshochschule, Lotto, Ärzten, Apotheke und einer überwiegend geschätzten Versorgungsfunktion. Richtung Osten bildeten Bahnlinie und Bahnhof bzw. der Busbahnhof davor die Grenze. Im Westen und Norden, wo die neue Bebauung endete, ging das Gebiet in die „Natur“ (Bew310b) über, nur ein Weg führte noch „zur Bertha“ (Bew305b). „In fünf Minuten ist man im Wald und ist draußen“, erzählte eine Mörfelderin (Bew302), die abends gern Fahrrad fuhr und joggte. Mit der „Feldrandlage“ seines Hauses in „Waldnähe“ war der Bewohner sehr zufrieden (Bew310a), der gern an der Mönchhofwiese picknickte. In solchen Erzählungen entstand der Eindruck, als sei das Neubaugebiet von Wald umgeben; und dass auf dem Weg dorthin zunächst ein Stück des Mörfelder Nordwestens zu durchqueren war, erwähnte niemand.

In starkem Gegensatz dazu standen die Schilderungen des Bewohners, der schon seit 13 Jahren nur etwa 400 m entfernt wohnte und das Bild eines von Problemen belasteten Stadtteils entwarf. Das Haus, in dem er wohnte, sei „demoliert“, vernachlässigt und mit „Graffiti“ beschmiert und das ganze Gebiet längst ein „Ghetto“, dem die soziale Mischung verlorengegangen sei und in dem ausschließlich Migrantinnen und Migranten lebten, klagte er. Im Nachgespräch gestand er zwar zu, Wohnungen würden „nirgendwo gerechter verteilt“ als in Mörfelden-Walldorf, wo es immer noch ein Nebeneinander von Sozialwohnungen und Hauseigentümern gebe. Doch steige die Kriminalität rund um den Tizianplatz und nächtliche Polizeieinsätze sorgten für Unruhe: „Jeder, der Geld hat, der geht weg.“ (NG_Bew312)

Einer der Orte, an denen die neuen Bewohnerinnen und Bewohner des „Walldorfer Wegs“ ihren Nachbarinnen und Nachbarn aus dem Mörfelder Nordwestens persönlich begegnen, sind die Kindertagesstätten. Die Kita X am Grünwaldweg liegt wie ein Scharnier zwischen drei unterscheidbaren Gebieten (i:con sult 2019a: 11) in unmittelbarer Nähe, die Kita VII etwas weiter entfernt in der Mitte des Stadtbezirks, auf der anderen Seite des Tizianplatzes. Mit Bezug des Neubaugebiets hat die Stadt beide Kitas erweitert. Ein Vergleich der Betreuungslisten der Kitas X und VII jeweils zum Jahresende 2015 und 2019 (Stadt Mörfelden-Walldorf 2020) zeigt, dass die Betreuungsplätze in der Kita X von 82 auf 90 aufgestockt wurden, die der Kita VII von 71 auf 79. In der Kita X kam Ende 2019 gut ein Viertel der Kinder (24) aus dem Neubaugebiet. Die Kita VII wurde von Eltern aus dem Walldorfer Weg noch kaum beansprucht (vier Kinder). Die Konkurrenz um Kita-Plätze hat sich verschärft, zumal die Kitas X und VII weiterhin auch eine Versorgungsfunktion für angrenzende Mörfeldener Quartiere erfüllen. Ende 2019 kam etwa ein Drittel der Kinder beider Kitas aus anderen Stadtbezirken. (Von Mörfelden-Mitte und Mörfelden-Nord, die keine eigenen Kita-Standorte haben, ist es nur ein kurzer Weg durch die Bahnunterführung in den Nordwesten.)

Da die Anmeldungen für die Krippe (für Kinder unter drei Jahren, u3) und für die Kita die Zahl der in Mörfelden-Walldorf insgesamt verfügbaren Plätze bei weitem übersteigt, haben die Eltern nur geringe Chancen auf Betreuung in ihrer Wunsch-Kita. Die Kita-Leitungen der Kitas X und VII berichteten, dass dies

zu Konflikten mit den Eltern des Neubaugebiets führte, die beim Einzug erwartet hatten, ihre Kinder könnten „aus der Tür fallen und in die Kita X gehen“ (Exp148). Für das Ärztepaar, das hier ein Haus gemietet hatte, war eben das ein Vorteil dieser Wohnlage: „ein riesiger Kindergarten, also auch mit Krippe“, und „direkt neben dran“.

„Ich habe nie damit gerechnet, dass ich da keinen Platz finde. Und die haben uns sogar als Notlösung überhaupt, für den Großen einen Platz gegeben, so ungefähr zwei Kilometer weit, von unserem Hause nicht so einfach zu erreichen. Das war schon eine große Enttäuschung, leider. Weil wir dachten, wir lassen die Kinder einfach mal wirklich mit Pantoffeln dann drüben im Kindergarten.“ (Bew307)

Mit der Erweiterung ihres Einzugsbereichs und der Ausweitung der u3-Betreuung sei der Anteil der Kinder mit Migrationshintergrund in ihren Einrichtungen leicht gesunken, zugleich aber benennen die Kita-Leitungen neue Probleme und Konflikte: In vielen der neu zugezogenen Familien sind beide Eltern berufstätig; sie erwarten Essensplätze mit Ganztagsbetreuung, die nur in geringer Zahl angeboten werden können. Die besserverdienenden Eltern aus dem Neubaugebiet haben „andere Themen“ und andere Erwartungen an frühkindliche Förderung als die materiell schlechter gestellten Familien des Stadtbezirks. Sie stellen skeptische Fragen zum Anteil der „deutschen Kinder“ in den Einrichtungen, und sie machen ihre Ansprüche nachdrücklicher geltend.

Der Bezug des Neubaugebiets schafft für den Mörfelder Nordwesten einen neuen Ansatzpunkt für Segregation. Die Separierung sozialer und ethnischer Gruppen findet jedoch nicht großflächig, sondern extrem kleinräumig in einem heterogenen Stadtbezirk statt. Dass dies bei gleicher Fluglärmbelastung der hier Lebenden geschieht, spricht gegen die einfache Annahme von einer sozialräumlichen Strukturierung entlang der Fluglärmkontur. Der „Walldorfer Weg“ grenzt sich dabei jedoch nicht als sozial homogenes Teilgebiet vom umgebenden Stadtbezirk ab, vielmehr setzen sich Segregationstendenzen auch dort zwischen den unterschiedlichen Bebauungsformen fort.

In den Erzählungen der Bewohnerinnen und Bewohner aus den Sozialwohnungen gab es kein Neubaugebiet, sondern nur einen größeren Wohnblock, in dem sie eine neue Wohnung bezogen hatten. Beschrieben sie die Umgebung, dann wandten sie sich gedanklich vor allem dem Teil des Quartiers zu, der vor ihnen lag, wenn sie ihre Wohnung in diesem Block verließen. Sie sprachen über die Müllcontainer vor ihren Häusern (Bew305a), die Fahrradständer dort und die Keller im Nebenhaus (Bew303), und sie äußerten sich ausführlich zum Busbahnhof, zu Bahnlinie und Bahnhof und den nahegelegenen Einkaufsmöglichkeiten am Tizianplatz. Zwei der drei Befragten sprachen auch den Kleinkinder-Spielplatz auf der Rückseite des Hauses an, von dem störender Lärm ausging (vgl. oben 7.4.4). Wenn der Fluglärm „nicht so schön“ ist – Lärmsituationen). Weder der Gebäuderiegel mit den freifinanzierten Wohnungen noch die Reihenhäuser kamen in ihren Schilderungen vor. Nachbarschaftliche Kontakte pflegten die hier Befragten nur zu Mitbewohnerinnen und Mitbewohnern aus dem gleichen Block. Zwei Frauen, die sich von ihrer gemeinsamen Arbeit am Flughafen schon kannten, hatten im gleichen Haus einen neuen Mitbewohner kennengelernt, der beim Möbelaufbauen half. Und „dann gibt's hier auch in dem nächsten Eingang, ist auch eine Nachbarin, die ist auch super.“ (Bew303) Für den pakistanischen Familienvater waren seine Nachbarn „gute Leute“, die er alle kannte und mit denen er „keine Probleme“ hatte (Bew305a).

Befragte, die in den oben am Walldorfer Weg gelegenen Gebäuderiegel oder in eines der größeren Mehrfamilienhäuser an der Elisabeth-Selbert-Straße gezogen waren, schilderten eine heterogene Nachbarschaft aus Mieterinnen und Mietern oder Eigentümerinnen und Eigentümern mit sehr unterschiedlichen Lebensentwürfen – verdichtet und „städtischer“ als in den anderen Blocks oder der Reihenhaussiedlung:

„Das Publikum ist, sag ich mal gemischt. (lachend) Also so von junger Familie über ältere Dame, die geerbt hat, zu homosexuellen Pärchen über Rentnerehepaar. Also komplett gemischt.“ (Bew309)

Mehrere Gesprächspersonen sprachen die „Anonymität“ oder „Distanziertheit“ dieser Blocks an, in denen sich mehr als 20 Parteien einen Eingang und die Tiefgarage teilten. Eine Bewohnerin, die vorher im alten Ortskern von Mörfelden gelebt hatte, empfand die neue Nachbarschaft als geradezu „unfreundlich“:

„Das habe ich noch nie vorher so erlebt. Dass die Leute so wenig zurücklächeln oder so wenig zurückgrüßen.“ (Bew301)

Anders als in den Reihenhäusern wenige Schritte weiter garantierte in den „privaten Blocks“ (Bew302) nicht einmal das Wissen um ähnliche familiäre oder persönliche „Hintergründe“ (Bew309), dass es regelmäßig Kontakt gab.

„Also wir haben einige Pärchen im Eingang, die haben ein Kind. Genau das gleiche Alter, wie mein Sohn. Die sieht man einfach nicht. Keine Ahnung, ob die existieren.“ (Bew009)

Eine Bewohnerin pflegte zwar ein „schönes gemeinschaftliches Wohnen“ (Bew302) mit einer türkischen Familie auf dem gleichen Flur, hatte sich aber im Haus sonst mit niemand näher angefreundet. Auch sich selbst und ihren Partner beschrieb sie als „ein bisschen abgegrenzt“ und in ihrem Fall entsprach die größere Anonymität auch ihren Erwartungen:

„Ich habe auch nicht das Gefühl, dass viel geguckt wird oder zugehört. Also ich weiß nicht. Ich mache das halt gar nicht und von daher habe ich immer das Gefühl, es macht auch kein anderer.“ (Bew302)

Diese Bewohnerin konnte von ihrem Balkon auf die Reihenhausbauung „runtergucken“, hatte aber auch kein Interesse am Kontakt zu den Familien aus diesem Teil des Neubaugebiets.

„Ich gehe auf die Arbeit, die fahren zum Kindergarten. Das ist nicht meine Welt im Moment.“ (Bew302)

Die beiden Bauherren, die über die Lärmschutzfunktion der zur Bahntrasse gelegenen Blocks sprachen (vgl. 7.4.4), hatten ihrerseits keinerlei Berührungspunkte mit den in diesen Häusern lebenden Menschen. Sie schätzten den „Walldorfer Weg“ wegen seiner Homogenität, aber sie bezogen sich damit nur auf den mit Einfamilienhäusern bebauten Teil des Gebiets zwischen Georg-August-Zinn-Straße und Kurt-Oeser-Weg und eine Nachbarschaft, die zum großen Teil aus jungen Familien in gleicher Lebensphase bestand. Einer der befragten Hausbesitzer charakterisierte das Gebiet so:

„Wir haben jetzt hier ja /Reihenhäuser, ja. (...) Wir sind ja fünf Familien, der ganze Block, was wir jetzt hier haben, sind fünf Familien. Und wir sind miteinander sehr gut. Wir machen hier so (.) n bisschen draußen alles zusammen.“ (Bew008)

Den von außerhalb zugezogenen Arzt, der, zum Neubaugebiet befragt, ebenfalls nur die Reihenhaussiedlung beschrieb, störte zwar, dass die Häuser „irgendwie alle gleich“ aussahen, doch fühlte er sich gleichzeitig von diesem Milieu angezogen. In seiner Nachbarschaft gebe es „schöne“ Häuser, junge Nachbarn, „viele, viele Kinder“ und „viele Parkplätze“, beschrieb er und fasste zusammen:

„Es ist schon sehr schick. Man hat so das Gefühl, man ist da was Besonderes, irgendwie. Weil, da auch/ also, eher so reiche Leute wohnen. Und so solvente Nachbarn. Schicke Autos, aber die Leute sind irgendwie nett.“ (Bew307)

Unterschiedliche Lebensumstände und eine unterschiedliche materielle Lage führten also dazu, dass sich die neuen Bewohnerinnen und Bewohner am „Walldorfer Weg“ kleinräumig aus dem Weg gehen konnten und sich nicht einmal im öffentlichen Raum treffen mussten.

Die Bewohnerin einer Sozialwohnung kaufte z. B. nicht gern am Tizianplatz ein: „Hier gibt’s nur den teuren Rewe. Hier bauen sie Häuser en masse, aber, äh, dass hier vielleicht mal Der [Name], wo natürlich, wo bisschen preisgünstiger, der ist ja am Punkt der Welt, dahinten, ist blöd.“ (Bew306) Dagegen bevorzugte die Besitzerin eines Hauses einen Supermarkt im Nachbarort, weil es am Tizianplatz ein „Trinkergelage jeden Tag“ gebe: Sie wünschte sich, dass der Markt „irgendwann mal ein bisschen aufpoliert wird, weil das ist so ein typischer Bahnhofs-Rewe, mit auch der entsprechenden Klientel, also das würde ich mir schon jetzt/ es sind so viele Leute hier her gezogen, die sicher öfter dort einkaufen würden, wenn das ein bisschen attraktiver wird.“ (Bew310b)

Und die befragten Familien, die in Reihenhäusern wohnten, sprachen den Kleinkinder-Spielplatz an der Liebermannstraße überwiegend nicht einmal an. Ihre Kinder nutzen alle Spielgeräte im eigenen Garten. Ein Bewohner erwähnte den schlechten Zustand des Spielplatzes:

„Hier vorne ist ein Spielplatz und äh da stellt man halt eben fest, dass da also wirklich sehr viele äh Migrantenkinder dann eben auch sind mit den Familien, die halt auch das eine oder andere Mal den Spielplatz besser oder auch schlechter verlassen.“ (Bew311)

Mit seinen ausländischen Nachbarn verstand er sich gut und ergänzte, er wolle nicht alles „auf die Migration zurückführen, weil es gibt auch genug ähm, ich sage mal, Landesstämmige, die genauso viel Dreck verursachen“ (Bew311).

In diesen Erzählungen zeigt sich zweierlei: Innerhalb der verschiedenen Bauformen und Einkommenskategorien funktioniert das nachbarschaftliche Nebeneinander von Nationalitäten. Segregation findet vor allem zwischen den Bau- und Eigentumsformen statt, die auch ökonomische Statusunterschiede ausdrücken. Dort aber, wo die Bewohnergruppen das Bedürfnis haben, sich abzugrenzen, kommen ethnische Merkmale trennend ins Spiel.

7.5 Wohnen ohne Überraschungseffekte – Ergebnisse der Nachbefragung

Die zehn Haushalte, die nach den ersten drei Fallkonstellationen (innerstädtischer Umzug in frei finanzierten Wohnraum, innerstädtische Versorgung mit gefördertem Wohnraum, Zuzug aus der Region vgl. oben: 7.4.2) ins Neubaugebiet „Walldorfer Weg“ gezogen sind, wohnten Anfang 2020 unverändert dort. An ihrer Bewertung der bezogenen Wohnungen und Häuser und des Wohngebiets hatte sich gegenüber dem 2018 geführten Interview nichts geändert: Die Befragten berichteten keine negativen oder positiven Überraschungen, die sie veranlassen könnten, an ihrer Wohnsituation etwas zu verändern. Soweit sie sich zu einzelnen Aspekten der Wohnqualität kritisch äußerten, sprachen sie die gleichen Punkte an wie kurz nach ihrem Einzug (die Sozialmieterin Bew306 den Spielplatz, der Hauskäufer Bew311 den Konflikt mit dem Bauträger über Baumängel). Absehbar könnte es nur bei zwei Befragten Gründe für einen neuerlichen Umzug geben: eine mögliche berufliche Veränderung (bei Bew304a) oder unangemessene Kosten der Unterkunft nach dem absehbaren Auszug der nunmehr erwachsenen Töchter (Bew305a).

Diese zehn Befragten änderten auch ihre Bewertungen der Fluglärmbelastung nicht. Zwei der fünf erst unter den Bedingungen des COVID-Shutdowns im Frühjahr 2020 nachbefragten Gesprächspersonen (vgl. oben: 7.2.2.2) gaben an, das mit diesem verbundene Aussetzen des Flugbetriebs auf der Startbahn West im Frühjahr kaum bemerkt zu haben, drei vermerkten erstaunt und erfreut die unerwartete Stille.

Anders die Familie HH307, die in dieser Studie die vierte Zuzugskonstellation des überregionalen Zuzugs repräsentiert. Das Paar mit Kindern, das bereits beim Zuzug nicht zuletzt wegen der Fluglärmbelastung sein Haus im Neubaugebiet gemietet und nicht gekauft hatte, hat in der südlichen Nachbargemeinde Groß-

Gerau ein Haus gekauft und wird im Herbst 2020 dort einziehen. Auch wenn der Fluglärm für ihren Wegzug nicht der einzige Grund war, spielte er eine große Rolle: Sie „wollten weg vom Fluglärm“, und an ihrem neuen Wohnort sei die Lärmbelastung „viel geringer“, der Weiterverkaufswert des Hauses entsprechend größer.

Mit Ausnahme dieser Familie denkt keiner der ins Neubaugebiet Zugezogenen an Wegzug. Auch soweit die Befragten Wegzüge in der Nachbarschaft wahrnahmen, hingen diese mit beruflichen oder privaten Veränderungen zusammen, nicht mit einer Neubewertung des Quartiers. Die „Versorgungsfälle“ sind mit den geförderten Wohnungen und mit der Nachbarschaft in ihrem Wohnblock sehr zufrieden – sie könnten sich auch auf dem örtlichen Wohnungsmarkt nicht besser versorgen. Im Eigentumsbereich wirkt die spürbare und zunehmende Anspannung des regionalen Wohnungsmarkts zweischneidig. Einerseits haben die Häuser und Eigentumswohnungen offenbar eine immense Wertsteigerung erfahren: Eine Eigentümerin (Bew309) berichtet, dass bei Wiederverkäufen in der Nachbarschaft die Ersteigentümer bereits wenige Jahre nach Bezug fast den doppelten Preis erzielten. Zum anderen gibt es kaum eine Chance, sich woanders besser mit Wohnraum zu versorgen – für die Eigentümerinnen und Eigentümer am „Walldorfer Weg“ sind „die Alternativen schlecht“ (Bew311).

Für die befragten Haushalte mit Kindern wurden die in Mörfelden-Walldorf knappen Krippen- und Kita-Plätze immer stärker zu einem Problem – das sich allerdings auch an einem anderen Wohnort nicht anders darstellen würde. Die Chancen, für ein Kind im Vorschulalter einen Platz in der benachbarten Kita X zu erhalten, sind schlecht (Bew308). Dass der Wechsel von der Krippe zur Kita mit einem Wechsel der Einrichtung verbunden ist – im Fall von Bew309 von Walldorf nach Mörfelden, also wohnortnäher, im Fall von Bew311 von Mörfelden nach Walldorf – erschwert die Alltagsorganisation. Die Kinder einer Familie mit Migrationshintergrund (HH308) besuchten eine private Kita, und eine Befragte berichtet, viele Eltern in ihrem Umfeld meldeten Kinder auf Privatschulen an ihrem Arbeitsort an, damit sie nachmittags untergebracht sind.

7.6 „Nachbar“ Flughafen – eine prekäre Balance

Das in dieser Fallstudie untersuchte Neubaugebiet „Walldorfer Weg“ wurde nicht für die Außenwanderung ins Rhein-Main-Gebiet geplant und vermarktet. Es deckte vielmehr den örtlichen Wohnraumbedarf: Die Stadt realisierte mit einem Partner sozialen Wohnungsbau und versorgte Wohnungsnotfälle. Die Bauträger und Investoren vermieteten und verkauften an Haushalte mit mindestens mittlerem Einkommen in Mörfelden-Walldorf oder den Nachbargemeinden, die ihre Wohnsituation verändern oder ihr Wohnideal vom eigenen Haus leben, aber am Ort bleiben wollten. Dieses Muster der Vermarktung beruht offenbar auf langjährigen regionalen Erfahrungswerten der Entwickler und einer realistischen Einschätzung der Nachfrage.

Welche Funktion das Neubaugebiet für die Ortsansässigen erfüllte, hing auch von ihrer Lebensphase ab: Eine Bewohnerin, die dort ihren eigenen Haushalt begründete, orientierte sich langfristig darauf, eins der Elternhäuser am Ort zu übernehmen. Für Haushalte nach der Familiengründung stellte es eine der wenigen finanziell gerade noch erreichbaren Möglichkeiten zur Eigentumbildung dar. Alle Befragten hatte am angespannten örtlichen Wohnungsmarkt in dem ihnen zugänglichen Preissegment kaum Alternativen. Soweit sie Eigentum erwarben, nutzten sie es selbst und nicht als Geldanlage.

Die hohe Fluglärmbelastung stand der lokalen Versorgungsfunktion des Neubaugebiets nicht entgegen. Denn es sprach eben vorwiegend Menschen an, die bereits eine enge Bindung an Mörfelden-Walldorf hatten, hier oder in der Nachbarschaft des Flughafens bereits eine Toleranz gegen Fluglärm erworben

hatten und für die sich Fluglärmbelastung und Muster der Fluglärmbewältigung sich durch den Zuzug nicht veränderten. Viele Befragte und viele ihrer Nachbarn hatten eine positive Bindung an den Flughafen: sie arbeiteten dort, flogen häufig und hatten eine Affinität zu Luftfahrttechnik. Für keine dieser Gruppen ging die Fluglärmbelastung als Faktor in die Abwägungen ein, die zu ihrer Zuzugsentscheidung führten. Dagegen dürften Haushalte ohne Fluglärmtoleranz und ohne Bindung an Mörfelden das Neubaugebiet von vornherein nicht in Betracht gezogen haben: Der einzige über die Grenzen der Region zugewanderte Haushalt, auf den all dies nicht zutraf, nutzte das Neubaugebiet, wie sich im Rückblick zeigt, eher übergangsweise und wird es zum Jahresende 2020 – auch wegen der Lärmbelastung – wieder verlassen.

Für einige der Befragten war Mörfelden-Walldorf zu einem früheren Zeitpunkt Ankunftsort in der Region gewesen: Sie hatten hier Verwandte, entschieden sich wegen der günstigen Lage zum Flughafen oder auch zufällig für den Ort. Daraus ist zu schließen, dass sich bundesweit oder grenzüberschreitend zuziehende Gruppen zunächst in anderen Bestandssegmenten des angespannten örtlichen Wohnungsmarkts mit Wohnraum versorgen.

Viele Befragte identifizierten sich mit dem Flughafen als örtlich „prägendem Arbeitgeber“ und nutzten ihn als Mobilitätschance. Sie empfanden anderen Umgebungslärm – vom (Güter-)Bahnverkehr auf der Riedbahntrasse bis zu den Nachbarkindern – eher als störend. Für das Neubaugebiet sprach auch der hohe und wirksame bauliche Standard des passiven Lärmschutzes. Zudem wussten sich die Bewohnerinnen und Bewohner am „Walldorfer Weg“ vor einer Zunahme des Fluglärms sicher: Denn anders als viele Gebiete in der Region kann das Neubaugebiet aufgrund seiner Lage zum Bahnsystem und unmittelbar neben der Startbahn 18 West durch veränderte An- und Abflugverfahren nicht stärker belastet werden. Damit ist ausgeschlossen, was auch für die fluglärmtoleranten Befragten eine Grenze des Erträglichen markiert: Beim An- oder Abflug direkt überflogen zu werden, käme einer neuen Qualität von Belästigung gleich, die sie nichtakzeptieren würden.

Die an den „Walldorfer Weg“ zugezogenen Haushalte, die für diese Fallstudie befragt wurden, akzeptierten die ökonomische Bedeutung des Flughafens für die Stadt. Wogen sie diese gegen die Fluglärmbelastung ab, dachten sie an die individuelle Arbeitgeberfunktion für sich selbst oder für Nachbarn und Bekannte, nicht an einen möglichen Ertrag für die Kommune, deren fiskalische Spielräume extrem gering sind. Die „Balance zwischen den Auswirkungen des Flughafens sowie der positiven wirtschaftlichen Entwicklung“, welche die Stadt auf ihrer Website für die Gestaltung der Nachbarschaft zum Flughafen einfordert (vgl. oben: 7.3.2), schien für sie derzeit gewahrt. Niemand unter den Befragten war politisch aktiv oder in den Auseinandersetzungen um den Ausbau des Frankfurter Flughafens engagiert. Auch wenn Generationenwechsel und Zuzüge in dieser Balance allmählich die Gewichte zugunsten der ökonomischen Effekte verschoben haben, blieb die Geschichte des Widerstands gegen den Bau der Startbahn 18 West und die Landebahn Nordwest für die Befragten ein – wenn auch verblassender – Teil der örtlichen Identität, dem sich die in Mörfelden-Walldorf Aufgewachsenen noch verbunden fühlen, auch wenn sie ihn nicht aktiv unterstützen, und den die Zugezogenen respektieren.

Doch in den Interviews wurden nicht nur Grenzen der Fluglärmtoleranz, sondern auch Grenzen der Akzeptanz für das Wachstum des „Nachbars“ Flughafen kenntlich. Die Befragten sehen ihre Stadt als „Top“-Wohnort für Arbeit am Flughafenstandort. Nur in dieser Funktion, und nicht als Arbeitsort, steht sie zum Flughafen in ökonomischer Beziehung. An ihrem Wohnort schätzen die Befragten aber gerade den naturnahen, kleinstädtischen und dörflichen Charakter. Daher besteht die prekäre Balance zwischen den Vorteilen der Nachbarschaft zum Flughafen und den Belastungen, die sie akzeptieren können, für sie nur so lange, wie der Flughafen in der Luft bleibt, oder draußen, vom Wald begrenzt. Sie würde aus dem Gleichgewicht kommen, griffe er auf den Ort selbst über. Teil einer „Airport City“ zu werden, also eines vom

Flughafen bestimmten Siedlungstyps, sei es als Logistikstandort oder als Anfahrtsweg für Reisende und Crews zum neuen Terminal 3, würde für die Befragten gerade die Wohnortqualität gefährden, für die sie sich entschieden haben.

Für die Stadt war die Erschließung des Neubaugebiets auch ein Beitrag zur städtebaulichen Aufwertung des Mörfelder Nordwestens, in dem sich Bevölkerungsgruppen mit prekären materiellen Teilhabechancen konzentrieren. Dass dort eine bauliche Mischung unter Einschluss öffentlich geförderter Wohnungen geplant wurde und dass die Sozialwohnungsblocks am „Walldorfer Weg“ als Passivhäuser den höchsten baulichen Standard im Areal aufweisen, kompensiert ihre Lärmschutzfunktion für die Eigenheime und steht für ein Bemühen um sozialen Ausgleich. Das Neubaugebiet ist in das Programm „Soziale Stadt“ zur nachhaltigen Stadterneuerung einbezogen.

Die Bewohnerinnen und Bewohner dagegen, das zeigen die Interviews, verstehen sich bisher eher nicht als Teil des sie umgebenden Stadtteils. Ihre lokalen Aktionsräume sind selbst innerhalb des Neubaugebiets sozial segregiert: sie schließen neben der unmittelbaren Nachbarschaft im Haus (im Fall der Mieterhaushalte) oder in der Hausreihe (bei den Hauseigentümern) höchst selektiv vor allem das Versorgungszentrum am Tizianplatz ein, und die weiteren Aktionsräume werden eher von den Kita-, Schul- und Ausbildungsorten, den Arbeitsorten und den Naherholungsflächen bestimmt. Da die jungen Familien im Neubaugebiet mit denen in der Nachbarschaft um knappe Krippen- und Kitaplätze konkurrieren, kann die benachbarte Kita nicht als Bindeglied zwischen ihnen wirken. Für eine inklusive Gestaltung des Programms „Soziale Stadt“ liegt in dieser schwachen Beziehung zum Viertel eine Herausforderung.

Für ein künftiges regionales Sozialmonitoring zeigt auch diese Fallstudie, dass die Fluglärmbelastung nicht auf eine unbegrenzt mobile, ökonomisch zweckrational kalkulierende Bevölkerung mit Optionen wirkt. Einstellungen zum Wohnort und zum Flughafen beeinflussen die subjektive Lärmwahrnehmung. Anders als den Bewohnerinnen und Bewohnern der Mainzer Fallstudie tritt den in Mörfelden Befragten der Fluglärm nicht als fremde Macht gegenüber. Der lokale und regionale Wohnungsmarkt beschränkt ihre Optionen bei der Wohnortwahl, und bei Zuzugsentscheidungen ‚stechen‘ bestehende Ortsbindungen, der Wunsch nach Wohneigentum und die Lage zum Arbeitsplatz. Zugleich zeigt sich, dass Segregation innerhalb der gleichen Fluglärmkontur so kleinräumig stattfindet, dass sie mit aggregierten statistischen Gebietskennzahlen nur sehr eingeschränkt beobachtet werden kann. Mit relativ einfachen qualitativen Mitteln wie problemzentrierten oder narrativen Interviews als Grundlage für Fallstudien kann aber Zusatzwissen gewonnen werden, das – als Grundlage für theoretische Verallgemeinerung im Sinne von Yin (2003) – ein besseres Verständnis der beobachteten Kennzahlen zu Flughafeneinflüssen und sozioökonomischen Strukturen ermöglicht.

8 Resümee

Ziel der qualitativen Analysen, deren Ergebnisse in diesem Modulbericht präsentiert werden, war es, die Perspektiven von Akteuren ins Spiel zu bringen, denen mit Blick auf die in den Modulen 1-5 quantitativ untersuchten Zusammenhänge und Effekte Bedeutung beigemessen wird: Individuen in Haushalten, die mit ihren Wohn- und Siedlungsentscheidungen unmittelbar im Zentrum der Leitfragestellung nach fluglärmbedingten Sozialstruktureffekten stehen; institutionelle und Kollektivakteure, die auf die Bedingungen Einfluss nehmen, unter denen diese Entscheidungen getroffen werden (können). Die Fokussierung auf Flughafenwirkungen als Gegenstand eines möglichen Sozialmonitoring war durch den in einigen Punkten auf Veranlassung von UNH und Qualitätssicherung modifizierten Explorationsauftrag gesetzt. Ausgehend von den Ergebnissen der quantitativen Module standen dabei mögliche Zusammenhänge zwischen Fluglärm, Beschäftigungsimpulsen des Flughafens und Entwicklungen der Sozial- und Siedlungsstruktur auf kommunaler bzw. lokaler Ebene sowie die Rolle der regionalen Verkehrsinfrastruktur im Vordergrund.

Die Befunde sind der qualitative Bestandteil einer Exploration, mit dem thematischer Zuschnitt und Reichweite und auf dieser Grundlage die Machbarkeit, Sinnhaftigkeit und Legitimität eines Konzepts von Sozialmonitoring ausgelotet werden soll, dessen zentrale Bezugspunkte die vom Flughafen Frankfurt am Main ausgehenden direkten und indirekten ökonomischen und sozialen Impulse und Effekte bilden. Diese Zielsetzungen liegen weder auf der gleichen Ebene, noch können für ihre Einlösung gleichermaßen wissenschaftlich fundierte und gesellschaftlich geteilte Maßstäbe mobilisiert werden.

Das Ziel der Machbarkeit adressiert zum einen methodische Fragen wie die nach der Operationalisierung von Beobachtungsfragestellungen, nach der Güte, dauerhaften Verfügbarkeit und fachlichen und räumlichen Gliederungstiefe aussagefähiger quantitativer und (ergänzender) qualitativer Daten. Darüber hinaus geht es aber auch um das Verhältnis von Aufwand und Ertrag für ein Monitoring; insbesondere die (prospektive) Verwendung von Daten, die nicht aus bislang ungenutzten, gleichwohl vorliegenden Datenbeständen stammen, sondern erst über Forschung erzeugt werden müssen, können hier als vergleichsweise aufwändig gelten.

Welcher Aufwand getrieben werden soll, hängt maßgeblich ab von der Sinnhaftigkeit, die dem inhaltlichen Zuschnitt eines Sozialmonitorings zugeschrieben wird. Sinnhaftigkeit zielt hier vor allem auf die praktische Steuerungsrelevanz einzelner Probleme und damit auf mögliche Verschiebungen im Koordinatensystem prioritärer Problemlagen. Um es anders auszudrücken: Was spricht weiterhin für ein Monitoring von Problemlagen, die sich im Sinne der Ausgangsfrage – manifeste Sozialstrukturveränderungen infolge von Fluglärm – weitgehend entschärft zu haben scheinen, während andere, gravierende Probleme neu entstanden sind oder sich rapide verschärft haben?

Legitimität schließlich bedarf eines allgemeinen, aber zugleich spezifischen normativen Maßstabs dafür, wieviel an Belastungen und Entlastungen dem bzw. der Einzelnen oder bestimmten sozialen Gruppen zugemutet oder umgekehrt zugestanden werden kann. Allgemein ist dieser Maßstab, weil es eine Fülle an möglichen Zumutungen und Entlastungen gibt, die eigentlich nur in einer Gesamtschau von Gewinnen und Verlusten betrachtet werden können. Zugleich ist er auch spezifisch, weil aus der Fülle an möglichen Beobachtungsgegenständen immer eine Auswahl zu treffen ist, die in einem doppelten Sinn nach einer normativen Begründung verlangt: zum einen, warum gerade diese Impulse oder Effekte beobachtet werden, zum anderen, warum die Beobachtung an einer bestimmten Stelle (Tiefe) endet und darüber hinaus nicht als relevant angesehen wird.

8.1 Die Frage der Machbarkeit: qualitative Perspektive auf die Datenlage

Dieser Abschnitt bezieht sich auf Informationsbedarfe bzw. die Schließung von „Datenlücken“, die sich unter der verfolgten Ausgangsperspektive im Hinblick auf die Ergebnisse der quantitativen Analysen ergeben. Dabei geht es zum einen um die Bedeutung lärmbedingter Weg- und Zuzüge bzw. möglicher Korrelationen zwischen Intensität von Lärmbelastung und kommunalem oder besser noch kleinräumigem Sozialprofil von Wohngebieten, zum andern um wirtschaftliche und Beschäftigungsimpulse des Flughafens, ihre räumliche Verteilung sowie die Struktur der „flughafenverbundenen“ Beschäftigung sowie um die wichtige Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur als intervenierende Variable neben dem Wohnungsmarkt.

8.1.1 Fluglärm und Sozialstruktur

Ein deutlicher Zusammenhang zwischen sozialer Segregation und Fluglärm besteht zunächst einmal dort, wo diese an ältere, bereits vor der Errichtung des Flughafens bestehende sozialstrukturelle Unterschiede anschließt. Der Fluglärm fiel demnach in der Vergangenheit bevorzugt dort an, wo in erster Linie Menschen mit eher niedrigem Einkommen und sozialem Status wohnen. Man kann in diesem Punkt von einer Art sozialer Pfadabhängigkeit von Fluglärm Betroffenheit sprechen, die von Akteuren auch in Rechnung gestellt wird. Fluglärm nach Möglichkeit dort zu konzentrieren, wo Bewohner ohnehin schon belastet sind und dadurch ggf. noch stärker belastet werden, ist bei Vertreterinnen und Vertretern der Luftfahrt sowie einzelner Kommunen eine ausdrücklich ins Auge gefasste Option. Eine Veränderung lokaler Sozialstrukturen dadurch, dass Bewohnerinnen und Bewohner, die es sich leisten können, aus (neuerdings) lärmbelasteten Quartieren wegziehen, und sozial schlechter Gestellte, die es sich nicht aussuchen können, nachziehen, findet bis auf Weiteres eher nicht statt. Zwar gibt es einzelne Hinweise auf solche lärmbedingten Umzüge wie auf eine Abwertung vormals nobler Quartiere. Für eine allgemeinere Tendenz stehen diese aber offenkundig nicht. Vielmehr zeigen Fallstudien wie Experteninformationen, dass wegzuziehen wegen Lärmbelästigung auch für besser gestellte Haushalte typischerweise keine Option ist, die tatsächlich umgesetzt wird. Und sie sprechen dagegen, dafür allein den angespannten Wohnungs- und Siedlungsmarkt verantwortlich zu machen, so wichtig dieser auch ist. Bleibe- und Zuzugsentscheidungen in lärmbelasteten Quartieren sind in aller Regel nicht nur negativ, mit dem Fehlen von Alternativen begründet, sondern auch in erster Linie positiv (insbesondere durch Ortsbindung) motiviert. Als offener Punkt bleibt die Frage nach sozialstrukturellen Effekten selektiver Ansiedlungsentscheidungen beim Zuzug ins Rhein-Maingebiet, also unter Bedingungen, da Ortsbindungen nicht vorausgesetzt sind, sondern neu eingegangen werden. Dass Fluglärm dabei eine andere Rolle spielt als bei regionalen Bleibeentscheidungen und es entsprechend fluglärmbedingte Entscheidungen gegen den Zuzug in davon betroffene Quartiere gibt, kann sicherlich angenommen werden. Für die Beobachtung solcher Negativentscheidungen wären kontrafaktische Informationen nötig, sie lassen sich daher kaum beobachten. Aktuell sind sie angesichts des großen Nachfrageüberhangs auch praktisch **bis auf Weiteres** von eher geringem Belang. In einer systematischen, auf längere Sicht angelegten Monitoringperspektive allerdings bilden Informationen über Ansiedlungsentscheidungen von Menschen, die ins Rhein-Main-Gebiet zuziehen, in Verbindung mit deren wirtschaftlicher und sozialer Stellung ein wichtiges Desiderat.

Hinweise auf neue Formen sozialer Segregation im Zusammenhang mit Wohnen finden sich allerdings auch. Aber diese hängen – was den Aspekt der Neuheit angeht – ursächlich nicht mit Fluglärm zusammen, und sie entsprechen auch nicht der traditionellen Logik insgesamt segregierter oder „verslumter“ Stadtviertel oder Quartiere. Vielmehr verweisen Wohn- und Siedlungsexperten wie Kommunalverantwortliche auf kleinräumigere Entwicklungen, die sich auf einzelne Gebäudekomplexe

beziehen, häufig im Zusammenhang mit deren Übergang an große, überregional oder gar international engagierte Immobilienunternehmen. Deprivation in der Folge systematischer Vernachlässigung und aufwertende Luxussanierung mit Blick auf eine solvente, gehobene Klientel sind auf der Ebene des Geschäftsmodells durchaus komplementäre Varianten der dabei verfolgten Strategien, mit der gemeinsamen Konsequenz entmischter Sozialstrukturen im kleinräumigen Maßstab. In eine ähnliche Richtung, wenn auch mit weniger ausgeprägten sozial polarisierenden Implikationen, weisen die entsprechenden Befunde der Fallstudie 3. Um dieser Art sozialer Segregation zu erfassen, bedarf es Analysen im kleinräumigen Maßstab.

Das Gesagte bedeutet nicht, dass Fluglärm keine Bedeutung beigemessen würde. Zum einen sind die Befunde der NORAH-Studie, dass Bewohnerinnen und Bewohner sich zunehmend belästigt fühlen, mit den referierten Befunden zu ausbleibenden Siedlungseffekten nicht aus der Welt. Zum andern vermitteln diese Befunde ein differenziertes und differenzierendes Bild, was Wahrnehmung und implizite Wirkungen von Fluglärmbelästigung angeht. Das betrifft etwa die Feststellung der Fallstudie 1, dass sich anspruchsvolle Büroarbeitsplätze auf einem lärmbelasteten Terrain wie dem untersuchten Logistikstandort nicht ansiedeln lassen, der eben deshalb auch ein Logistikstandort bleibt. Es betrifft aber auch das von Kritikerinnen und Kritikern wie Befürworterinnen und Befürwortern des Status quo gleichermaßen eingeräumte Problem konzentrierter Lärmbelastung und -belästigung an den Rändern des Nachflugverbots. Und es wird insbesondere deutlich an den Ergebnissen der wohngebietsbezogenen Fallstudien 2 und 3. In der Mainzer Fallstudie ist die verbreitete Beeinträchtigung der Lebensqualität von Bewohnerinnen und Bewohnern manifest und nicht auf einen vorübergehenden Change-Effekt zu reduzieren. Im Mörfelder Fall wird Fluglärm durchaus wahrgenommen, aber im Hinblick auf andere, positiv geschätzte Merkmale des Quartiers als nachrangig betrachtet. Das bedeutet freilich auch: Dass Fluglärm von den Bewohnerinnen und Bewohnern als mehr oder weniger nachrangig behandelt wird, hängt damit zusammen, dass jene anderen Bedingungen ‚stimmen‘. In der Begrifflichkeit des Teilhabeansatzes (Bartelheimer/Kädtler 2012): Fluglärm ist ein Aspekt der Verwirklichungsbedingungen, die zusammengenommen mehr oder weniger gelingende Teilhabe von Individuen bzw. Haushalten ermöglichen. Entsprechend können Veränderungen bei anderen Dimensionen – wie etwa der Wegfall des bei der Ansiedlungsentscheidung fest eingeplanten Zugangs zur nahegelegenen Kita – zu einer Neugewichtung bei der Fluglärmakzeptanz führen. Und was bei Ansiedlungsentscheidungen überhaupt zählt, hängt auch davon ab, ob Zuzug von außerhalb der Region dahintersteht, oder – wie bei einem Großteil der Fälle in FS 3 – das Bestreben Ortsansässiger, im lokalen Umfeld zu verbleiben. Unabhängig von der unter 8.2. erörterten Frage danach, was als relevant für ein mögliches Sozialmonitoring gelten soll, kann hier festgehalten werden, dass eine isolierte bzw. isolierende Fokussierung auf die Handlungsrelevanz von Fluglärmbelastung und -belästigung im Rahmen eines raumbezogenen Monitorings nur begrenzt aussagekräftige Ergebnisse verspricht.

8.1.2 Flughafenbeschäftigung – Impulse und Struktur

Dass der Flughafen ein zentraler Faktor für die wirtschaftliche Dynamik und Beschäftigungsentwicklung in der Region ist, der als solcher nicht infrage steht, kann auf der Grundlage der qualitativen Erhebungen als Gemeingut unter allen Beteiligten angesehen werden. Zwar sehen nur wenige Kommunalverantwortliche eine enge wirtschaftliche Verflechtung ihrer Kommunen mit der Flughafenökonomie, als wichtiger Arbeitgeber sowie als indirekter Impulsgeber für die lokale Ökonomie wird der Flughafen mehr oder weniger überall angesehen. Bei der von Vertreterinnen und Vertretern von Bürgerinitiativen gestellten Frage, ob die Ausweitung der Hub- bzw. Drehkreuzfunktion des Flughafens

für die regionale Ökonomie unnütz oder zentral ist, handelt es sich um eine ökonomisch-strategische Frage, zu der ein Sozialmonitoring auf dieser Ebene nichts beizutragen hat.

Weniger eindeutig und unproblematisch als im Hinblick auf jene pauschale Gesamteinschätzung stellen sich die Ergebnisse der qualitativen Erhebungen dar, wenn es um die Spezifizierung von Flughafen- und „flughafenverbundener“ Beschäftigung geht. Ganz allgemein wird von Expertinnen und Experten die Unschärfe des Konzepts und seine Indizierung insbesondere über Beschäftigung in den Branchen Logistik und Lagerei kritisiert. Zum einen sei diese nicht durchweg mit dem Flughafen verbunden, zum anderen würden Beschäftigungsimpulse auch in einem breiten Spektrum anderer Branchen wirksam. Von daher erscheint unklar, wie weit „Verbundenheit mit dem Flughafenstandort“ reicht, und wo sie endet. Dort wo die Bezüge vergleichsweise eindeutig sind, gilt als schwerwiegender Mangel, dass die für das Monitoring verfügbare Datenlage eine Verknüpfung zwischen Flughafenbeschäftigung und Wohnsitz nicht zulässt. Zumindest für die Flughafenbeschäftigten im engeren Sinne wäre dies im Sinne einer kleinräumigen Zuordnung nach Postleitzahlen auf der Grundlage vorhandener Daten möglich, die entsprechende Bereitschaft von Fraport zu einer entsprechenden Kooperation vorausgesetzt, die bislang allerdings nicht gegeben ist. Analysen auf dieser Grundlage würden eine detaillierte Erfassung von Pendlerverhalten ermöglichen, das mit der Beschäftigung am Flughafen verbunden ist, und sie könnten in Verbindung damit auch die Möglichkeit eröffnen, zumindest für die unmittelbar beim Flughafen Beschäftigten der Frage nachzugehen, ob und ggf. welche Zusammenhänge zwischen Beschäftigtenkategorien (bezogen auf Qualifikations- und Entgeltniveau), Wohnsitz und Pendeln bestehen.

„Flughafenverbundene“ Beschäftigung ist nicht nur Logistiktätigkeit, sondern umfasst in erheblichem Umfang ausgesprochen hochqualifizierte Tätigkeiten wie etwa die der Flugsicherung mit ihrer Zentrale im flughafennahen Langen. Und nicht jedes Logistikunternehmen ist wegen des Flughafens im Monitoring-Gebiet präsent. Das wird auch in Fallstudie 1 deutlich, die freilich auch zeigt, dass der überwiegende Teil der Logistikbeschäftigung am untersuchten Standort dort wegen des Flughafens angesiedelt ist. Entsprechend haben die befragten Expertinnen und Experten, wenn über Flughafen- und flughafenverbundene Beschäftigung gesprochen wird, durchweg in erster Linie die Logistikbranche im Blick. Die Ergebnisse der qualitativen Analysen ergeben für diesen Bereich heterogene Urteile und erheblichen weiteren Aufklärungsbedarf.

Als positiv gilt die Funktion der Branche als Auffangbecken für gering qualifizierte bzw. als gering qualifiziert geltende Personen bzw. für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die infolge insbesondere industrieller Restrukturierungen ihren Arbeitsplatz verlieren und im angestammten Segment keine Beschäftigung mehr finden. Angesichts der starken, insbesondere auch transnationalen Zuwanderung in die Region wie erheblicher Arbeitsplatzverluste an traditionellen Standorten der Automobil- und Automobilzulieferindustrie gilt die Branche in ihrer traditionellen Funktion (Einstiegsbranche für Geringqualifizierte bzw. Zwischen- oder Endstation für instabile oder abgebrochene Erwerbsverläufe) als wichtig. In welchem Ausmaß die hohe Fluktuation, die dem Sektor bescheinigt wird, auf seine Rolle als Einstiegs- oder Zwischenstation vor dem Übergang in Beschäftigung in anderen Branchen zurückgeht oder aber für fortwährende Instabilität und Fragilität von Erwerbsverläufen innerhalb des Logistiksektors steht, gehört zu den Fragen, die bis auf weiteres offen bleiben müssen, bezogen auf die aber erheblicher Informationsbedarf besteht. Hinweise finden sich für beide Varianten.

Arbeit im Logistikbereich ist – abgesehen von administrativen und Managementpositionen – ganz allgemein körperlich anstrengend und niedrig bezahlt. Nichtsdestoweniger hat man es (nicht nur) im Monitoring-Bereich im Hinblick auf Arbeits-, Entgelt- und Regulierungsstandards mit einer heterogenen Branche mit starken internen Abstufungen zu tun. Im oberen Segment rangieren zweifellos die

unmittelbar bei Fraport Beschäftigten, die unter den Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) fallen, mit auf Dauer angelegten, unbefristeten Arbeitsverhältnissen. Man kann annehmen, dass dafür nicht allein die Fortgeltung angestammter Tarifverträge verantwortlich ist, sondern unter anderem auch die Sicherheitsrelevanz von Tätigkeiten, die mit besonderen Weiterbildungsanforderungen und Zertifizierungen hinterlegt ist. Allerdings gibt es auch bei Fraport Tochtergesellschaften, in denen zwar auch tariflich reguliert, aber zu schlechteren Konditionen gearbeitet wird. Ansonsten gibt es einige (eher nicht flughafenbezogene) Betriebe, die unter den Groß- und Außenhandelsstarif, und einige weitere, die unter den Logistiktarif fallen. Ihnen steht eine große Anzahl von Betrieben gegenüber, in denen es keine tarifliche Regulierung gibt. Es spricht viel für die Faustregel, dass Arbeits- und Entgeltbedingungen umso besser und stabiler sind, je größer das Unternehmen ist, und je näher an den sicherheitsrelevanten Kernfunktionen des Flughafens das Tätigkeitsfeld liegt, und umgekehrt. Über gut begründete Anhaltspunkte hinaus reicht die **vorliegende** Empirie aber in diesem Punkt bislang nicht. Mehr und detailliertere Informationen zu tariflichen Regulierungsstrukturen, zu Arbeitsvertrags- und Arbeitszeitverhältnissen, zur Berufsprofilen und -verläufen usw. bilden wichtige Desiderate im Hinblick auf eine verbesserte Erfassung dieses Sektors.

Das gilt in besonderer Weise für die Rand- und Dunkelfelder der Branche, über die man über akzidentielle Empirie hinaus wenig weiß. Das betrifft zum einen die in erheblichem Umfang genutzte Zeitarbeitsbranche, für die ungeachtet allgemeinverbindlicher Regulierung in erheblichem Umfang von prekären, de facto nicht regulierten Arbeitsverhältnissen auszugehen ist. Und es betrifft zum anderen den offenbar beträchtlichen Bereich illegaler, vielfach migrantischer Beschäftigung, über den offizielle Daten per definitionem nicht verfügbar sind. Die Erschließung von Daten bei der Generaldirektion Schwarzarbeit des Zolls bzw. ihren Dienststellen könnten hier immerhin einen Einstieg bilden. Und es wäre der Vermutung vieler kommunaler Akteurinnen und Akteure nachzugehen, dass Beschäftigte am Standort Flughafen in erheblichem Umfang wegen nicht existenzsichernder Entgelte als sogenannte „Aufstocker“ ergänzende SGB-II-Leistungen erhalten.

Gerade wenn es um mögliche Zusammenhänge zwischen Flughafenbeschäftigung und prekärem Arbeits- und Erwerbsstatus geht, ist schließlich eine Ausweitung der Perspektive über Logistikarbeit als die im engeren Sinne „flughafenbezogene“ Beschäftigung hinaus angebracht. Denn zu den Beschäftigtensegmenten für geringqualifizierte bzw. niedrig entlohnte Tätigkeiten unmittelbar am Flughafen zählen in erheblichem, mit den vorhandenen Daten aber nicht genau zu erfassendem Umfang luftfahrtunspezifische Tätigkeiten in Bereichen wie Reinigung, Gastronomie, Friseurgewerbe und andere vergleichbare Dienstleistungen, die typischerweise tariflich kaum reguliert und in erheblichem Umfang durch flexible Arbeitszeitarangements und Beschäftigungsformen bestimmt sind.

8.1.3 Flughafenbeschäftigung und Wohnverhältnisse

Grundtatbestand der sozialen Verhältnisse in der Rhein-Main-Region ist ein extrem angespannter Wohnungsmarkt. Während sich Wohnungsnachfrage und Wohnungsneubau im bundesweiten Mittel fast gleichförmig entwickeln, wird in wachsenden Ballungsräumen relativ zur Nachfrage zu wenig gebaut (empirica 2017: 15). Durch Binnenwanderung und Auslandszuwanderung konzentriert sich die insgesamt wachsende Bevölkerung in diesen Regionen, zugleich entwickelt sich die Zahl der Haushalte deutlich dynamischer als die der Einwohnerinnen und Einwohner. Die vier Großstädte Frankfurt, Offenbach, Darmstadt und Mainz zählen zu den sogenannten „Schwarmstädten“, die durch neue Wandlungsmuster junger Menschen besonders begünstigt werden (empirica 2017: 4, vgl. empirica 2015). Zudem sind Bauplanungskapazitäten nach Auskunft der einschlägigen Expertinnen und Experten in der

Vergangenheit mit Blick auf vermeintlich sinkende Bevölkerungszahlen abgebaut worden. In dieser Marktsituation überlagern die vom Flughafen unabhängigen Tendenzen die Luftverkehrseinflüsse, zumal diese offenbar bereits unter stärker ausgeglichenen Marktbedingungen schwer zu identifizieren waren.

Eine für ein regionales Sozialmonitoring bedeutsame Perspektive ergibt sich allerdings ausgehend von Umfang und Strukturen von Flughafen- bzw. flughafenverbundener Beschäftigung, wenn sie in Beziehung zu Wohn- und Siedlungsstrukturen gesetzt werden. In dem Maße, in dem man den starken Zuzug Hochqualifizierter zu den unmittelbaren oder mittelbaren Flughafenwirkungen rechnet, betrifft das den Bedarf an gehobenem Wohnraum und die Motivation von Kommunen, bei der Siedlungspolitik auf diese Klientel zu setzen, mit der möglichen Konsequenz neuer oder verschärfter sozialer Segregation. Sozialraum- und Regionalplanungsexperten wie Vertreterinnen und Vertreter einer Reihe von Kommunen werfen allerdings vor allem die Frage auf, in welchem Umfang Beschäftigungswirkungen des Flughafens mit Sozialleistungsansprüchen zusammenhängen. In dieser Perspektive bildeten Ansprüche auf Unterstützung zum Lebensunterhalt und Wohngeld die Kehrseite niedrig bezahlter Beschäftigung im Kontext der Flughafenökonomie. Eine spezifische Akzentuierung erfährt die damit aufgeworfene Frage durch Annahmen über den Zusammenhang mit Siedlungs- bzw. Pendelverhalten. Dazu ergeben die qualitativen Erhebungen entgegengesetzte Hinweise bzw. Vermutungen. So gibt es den Hinweis von Experten für Wohn- und Siedlungsverhalten, dass gerade am Flughafen Beschäftigte mit niedriger Bezahlung eine große „Aversion“ gegen Pendeln aufweisen und daher einen großen Teil ihres Haushaltseinkommens für Mietkosten aufwenden, mit dem Ergebnis, dass sie das Mietniveau gerade in dem ihnen zugänglichen Segment in Höhe treiben. Das wiederum habe zur Konsequenz, dass der Zuschussbedarf für Wohngeld weiter steige. Demgegenüber seien Pendlerinnen und Pendler eher qualifiziert und besser bezahlt. Die Experten räumen freilich ein, dass die ihnen verfügbaren Daten eine genauere Erfassung dieser Zusammenhänge nicht zulasse, und melden vor diesem Hintergrund nachdrückliche Erwartungen an ein Monitoring an. Auf der anderen Seite gibt es – etwa im Rahmen von Fallstudie 1 – Hinweise darauf, dass Logistikbeschäftigte über zum Teil erhebliche Entfernungen einpendeln, weil sie sich den Umzug in eine arbeitsplatznähere Wohnung nicht leisten können. Die Tatsache, dass in diesem Punkt gegensätzliche Zusammenhänge gleichermaßen durch empirische Evidenz gestützt werden (können), verweist auf weiteren Forschungsbedarf, um unterschiedliches Siedlungs- und Pendelverhalten unter der Voraussetzung vergleichbarer Beschäftigungs- und insbesondere auch vergleichbar begrenzter Einkommensverhältnisse zu erklären.

8.1.4 Verkehr und Beschäftigungsoptionen

Mit der Frage nach möglichen Gründen für Pendel- und Siedlungsverhalten ist schließlich die Verkehrsinfrastruktur in der Rhein-Main-Region als wesentliches Vermittlungsglied zwischen Arbeiten und Wohnen angesprochen, das in seiner Wirksamkeit im Rahmen der quantitativen Analysen nur begrenzt in den Blick kam. Den hochentwickelten Stand der einschlägigen politischen und Fachdebatten zum Gegenstand kann Sozialmonitoring nur zur Kenntnis nehmen, ohne den Anspruch, einen zusätzlichen Beitrag leisten zu wollen. Zusätzlicher Aufklärungsbedarf, der im Rahmen des Monitorings verfolgt werden kann und sollte, bezieht sich auf spezifische Wirkungen ermöglichter oder begrenzter Mobilität auf die Wahrnehmung von Beschäftigungsmöglichkeiten am Flughafen. Unter dieser Perspektive bedarf der in den quantitativen Analysen zugrunde gelegte Indikator der durchschnittlichen Fahrzeit mit ÖPNV oder Pkw der Ergänzung durch Bezüge zu den spezifischen Bedingungen, unter denen sich das Zugangsproblem im Vergleich der unterschiedlichen Verkehrsmittel in kleinräumiger Perspektive jeweils stellt. Was ein schlechter ÖPNV-Anschluss für die Beschäftigungsoptionen der Mitglieder eines Haushalts bedeutet, hängt nicht zuletzt davon ab, ob und ggf. über wie viele Pkws der Haushalt verfügt bzw. verfügen

kann bzw. ob und wie sich ggf. Wege zur Arbeit verbinden lassen. Und wie gut sich mit stauanfälligen Strecken oder unzuverlässigen ÖPNV-Anschlüssen verbundene Unwägbarkeiten verkraften lassen, hängt auch von den Ansprüchen des Zeitmanagements ab, mit denen sich die einzelnen Haushaltsmitglieder auf der Grundlage ihrer jeweiligen Rolle im Haushalt konfrontiert sehen, und denen sie andererseits im Hinblick auf das Arbeitszeitregime am Arbeitsplatz unterliegen. Es spricht einiges dafür, dass Beschäftigungschancen auch über diese Zusammenhänge eröffnet oder behindert werden. Analysen zum Zusammenhang von Haushaltskonstellationen, Arbeitsvertragsformen und Arbeitszeitregimen und der Robustheit oder Anfälligkeit gegenüber Unwägbarkeiten der Verkehrsinfrastruktur könnten zur Klärung beitragen.

8.1.5 Qualitative Forschung im regionalen Sozialmonitoring: konzeptionelle Schlussfolgerungen

Die voranstehenden Abschnitte resümieren Frageperspektiven und Informationsdesiderate, die sich aus den Ergebnissen der qualitativen Analysen ableiten lassen. Sie lassen sich zugleich als Ergänzung und Konkretisierung der Empfehlungen verstehen, die die Analysen der quantitativen Module ergeben hatten. Sie beziehen sich zum einen auf Strukturdaten, die in Ergänzung zu den bislang verfügbaren erschlossen werden könnten. Und sie beziehen sich zum anderen auf Aspekte, bei denen spezifische qualitative Analysen aus wissenschaftlicher Sicht das Mittel erster Wahl wären. Unter pragmatischen Gesichtspunkten könnte es beim letzteren Punkt nahe liegen, entsprechende Fragestellungen in einen Survey zu integrieren, wie er in den Empfehlungen auf Grundlage der quantitativen Analysen bereits enthalten ist. Demgegenüber sprechen wir uns für ein Festhalten an der Komplementarität von quantitativen und qualitativen Methoden aus.

Die Ergebnisse der in Modul 6 durchgeführten Erhebungen sprechen dafür, auch in einem künftigen regionalen Sozialmonitoring die indikatorengestützte Beobachtung von Kommunen und Teilgebieten mit Instrumenten qualitativer Forschung zu verknüpfen. Die Auswahl der Instrumente und die zu bearbeitenden Fragestellungen hängen wesentlich von den Entscheidungen über den thematischen Zuschnitt, die Raumbezüge und die Periodizität einer Dauerbeobachtung sowie von den zu beteiligenden Akteurinnen und Akteuren ab. Einige allgemeine Schlussfolgerungen sind jedoch möglich.

Grundsätzlich kann zwischen qualitativen Erhebungen ohne und mit Raumbezug unterschieden werden.

Erhebungen ohne spezifischen räumlichen Bezug: Expert*inneninterviews erschließen verfügbares Fachwissen für das Design und für die Durchführung eines Monitorings. Mittels Gruppengesprächen und Fokusgruppen kann die Festlegung des Indikatorensets und der Beobachtungsdimensionen als Beteiligungsprozess gestaltet werden. Dies trägt zur fachlichen Qualität der Beobachtungsinstrumente, zur Akzeptanz der mit einem Monitoring verbundenen Aufwände und zur sachgerechten Bewertung späterer Ergebnisse bei. Einzel- und Gruppenformate dienen der Reflexion von Annahmen über Zusammenhänge zwischen den zu beobachtenden Einflussgrößen der Regionalentwicklung (etwa Branchen- und Arbeitsmarktstruktur, Wohnungsmarkt, Siedlungsstruktur und Verkehrsinfrastruktur, ggf. Flughafeneffekte) aus unterschiedlichen Akteursperspektiven.

Erhebungen mit Raumbezug: Qualitative Verfahren wie teilstandardisierte Interviews, Gruppengespräche und Fokusgruppen können dazu dienen, Ergebnisse eines indikatorgestützten Sozialmonitorings von Kommunen und Teilgebieten zu vertiefen und angemessen zu interpretieren. Sie erweitern die Grenzen, die einer Beobachtung anhand von Aggregatdaten gesetzt sind. Die in einem Monitoring ermittelten Indikatorwerte ergeben sich als aggregierte Resultate einer Vielzahl von Einzelhandlungen von Unternehmen und Haushalten. Bestehen zwischen den so erhobenen Gebietsindikatoren statistische

Zusammenhänge, so können diese nicht kausal interpretiert werden. Zwischen den meisten Beobachtungsdimensionen zeigen sich jedoch gar keine linearen Zusammenhänge. Daher besteht der wesentliche Ertrag eines Sozialmonitorings darin, charakteristische Merkmalskombinationen zu identifizieren und Gebiete danach zu typisieren. Um statistische Zusammenhänge und Merkmalskombinationen zu interpretieren, sind Zusatzinformationen zu den vermittelnden Wirkungsmechanismen und zur internen Heterogenität der beobachteten Gebietseinheiten wünschenswert. Solche Informationen müssen unterhalb der Aggregatebene, etwa bei einzelnen Unternehmen, Haushalten oder Personen, erhoben werden. Quantitative Mikrodatenanalysen sind im Rahmen eines regionalen Sozialmonitorings unrealistisch, solange die verwendeten Daten nur auf der Aggregatebene verfügbar sind. Im Schlusskapitel von Modulbericht 3-4 wird dazu die Überlegung angestellt, dass eine auf Teilgebietsebene aussagekräftige Repräsentativerhebung zu sozial selektiven Zu- und Wegzügen für das dort einbezogene Gebiet 28.500 realisierte Interviews umfassen müsste (SOFI/GWS 2020a: 465). Wie insbesondere die Fallstudien in diesem Bericht zeigen, ist es mit wesentlich geringerem Aufwand möglich, Individualdaten für ausgewählte Gebiete und Fragestellungen qualitativ zu erheben. Die Ergebnisse – hier zur Bedeutung der Flughafennähe für Logistikstandorte, zum Einfluss von Veränderungen in der Fluglärmexposition auf die erlebte Belästigung, zu Remanenz bzw. Umzugsbereitschaft hoch belastigter Gruppen und zur Bevölkerungsentwicklung in stark fluglärmbelasteten Gebieten – sind nicht statistisch, wohl aber symptomatisch repräsentativ und erleichtern das Verständnis der statistischen Beobachtungen. Etwa lässt sich überprüfen, ob statistische Typisierungsverfahren zu Gruppen mit interner Homogenität führen und ob die berechneten Indikatorwerte Gebietsmerkmale erfassen, die für das Handeln von Unternehmen und Haushalten bedeutsam sind.

Expert*innen-, Einzel- und Gruppeninterviews oder Fokusgruppen können in unterschiedlicher Kombination mit quantitativen Erhebungen zum Einsatz kommen. Sogenannte „Mixed-Methods-Designs“ können nach der relativen Bedeutung der quantitativen und qualitativen Verfahren, nach deren zeitlicher Anordnung und nach der Ebene der Methodenintegration unterschieden werden (Hense/Schork 2017). Im Rahmen eines regionalen Sozialmonitorings ist keineswegs nur an sequenzielle Designs zu denken, bei denen die qualitativen Erhebungen der quantitativen Analyse vorausgehen (entdeckendes Design) oder nachfolgen (erklärendes, vertiefendes Design). Beide Verfahren können auch teilweise parallel eingesetzt werden, und qualitative und quantitative Ergebnisse können im Rahmen einer integrierenden Analyse abgeglichen und verknüpft werden. (Diese Vorgehensweise war mit dem Modul 6 ursprünglich beabsichtigt, konnte aber aufgrund des Verzugs bei der Fertigstellung der quantitativen Exploration und aufgrund von Vorbehalten des Auftraggebers und der externen Qualitätssicherung gegenüber der entsprechenden Nutzung noch nicht abschließend qualitätsgesicherter Ergebnisse aus den quantitativen Modulen nur in Ansätzen realisiert werden.)

8.2 Flughafenbezogenes Sozialmonitoring: die Sinnfrage

Über alle Befragtengruppen hinweg besteht grundsätzliche Skepsis gegenüber einem allein auf Flughafeneffekte fokussierten Sozialmonitoring. Am ehesten könnten möglicherweise Vertreterinnen und Vertreter von Bürgerinitiativen einer solchen Perspektive etwas abgewinnen, freilich nur unter der Voraussetzung alternativer Lärmesskonzepte sowie einer weiteren Fassung von Flughafeneffekten im Rahmen eines umfassenden Umweltmonitorings.

Die verbreitete Skepsis beruht zum einen auf Vorbehalten gegenüber der Tragfähigkeit der Konzepte, die bei der Analyse von Flughafenwirkungen in Anschlag gebracht werden. Das betrifft insbesondere – wie im

vorigen Abschnitt bereits erwähnt – das Konzept der Flughafenbezogenheit von Beschäftigung. Zwischen der Bedeutung, die dem Flughafen für wirtschaftliche und Beschäftigungsentwicklung insgesamt zugeschrieben wird, und die allenfalls im Hinblick auf den vermuteten Umfang, nicht aber im Grundsatz umstritten ist, und dem, was als flughafenbezogene Beschäftigung erfasst wird, klafft eine schwerwiegende Lücke, die nicht allein und nicht einmal in erster Linie als Problem mangelnder Daten zu begreifen ist. Zum andern beruhen die Vorbehalte auf einem allgemeinen Bedeutungsverlust von Flughafen- und insbesondere Fluglärmkonflikten als Gegenstand öffentlichen Auseinandersetzungen und Debatten, ein Bedeutungsverlust, der als solcher auch von den verbliebenen Vertreterinnen und Vertretern von Bürgerinitiativen und Kritikerinnen und Kritikern der Flughafenentwicklung in den Kommunen als solcher eingeräumt wird. Mit Migration und insbesondere mit der Wohnungs- und Siedlungsfrage stünden andere Probleme für die Bevölkerung wie für die politisch Verantwortlichen auf allen Ebenen im Vordergrund, gerade auch in den Kommunen. Inwieweit durch die neuere Umweltbewegung angestoßene Luftverkehrskritik (Stichwort „Flugscham“), die Branchenkrise infolge der Corona-Pandemie und nicht zuletzt die Erfahrung mit fluglärmarmem Wohnen als deren unfreiwillige Begleiterscheinung hier zu Neugewichtungen führen, steht dahin.

Die verbreitete Skepsis gegenüber einem flughafenzentrierten Monitoring steht unabhängig davon nicht bzw. überwiegend nicht für eine Infragestellung der Relevanz flughafenbezogener Themen und Beobachtungskonzepte als solcher. Vielmehr geht etwa die Zurückweisung eines flughafenzentrierten Monitorings durchaus auch mit der Formulierung weitergehenden Informationsbedarfs über Umfang, Struktur, sowie Siedlungs- und Pendelverhalten von Flughafenbeschäftigten einher. Entsprechend sprechen sich auch kommunale Akteurinnen und Akteure, für die Fluglärm weiterhin weit oben auf der Agenda steht, nicht für ein auf diesen Punkt fokussiertes Sozialmonitoring aus. Das Grundproblem, das hinter den betreffenden Vorbehalten steht, gründet vielmehr auf dem Missverhältnis zwischen der eingeschränkten Perspektive des verfolgten Monitoring-Projekts und den Teilhabeperspektiven von Individuen und Haushalten sowie den Handlungsperspektiven politischer Akteurinnen und Akteure, die durch Multidimensionalität bei veränderlichen Prioritäten bestimmt sind. Stellt man dies in Rechnung, dann kommen alle jene Aspekte ins Spiel, die für Individuen und Haushalte unter dem Gesichtspunkt mehr oder weniger gelingender sozialer Teilhabe von Bedeutung sind. Das betrifft zum einen die Vorstellungen, die die Individuen mit einem gelingenden Leben verbinden. Und es betrifft die Bedingungen, die sie dabei in Rechnung stellen müssen.

Mit Blick auf die Vertreterinnen und Vertreter der beteiligten Kommunen, die als die primären Adressatinnen und Adressaten eines Sozialmonitorings gelten können, und deren Informationsbedürfnisse damit auch konzeptionell von besonderer Bedeutung sind: Ihnen obliegt die Überführung der heterogenen Interessen und Teilhabeansprüche in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen in trag- und mehrheitsfähige Entwicklungsperspektiven und Handlungsprogramme. Die dabei zugrunde gelegten Deutungen und Prioritätensetzungen reflektieren, welche Ansprüche und Probleme der jeweiligen Bevölkerung wichtig genommen werden (müssen). Und diese zeichnen sich vor dem Hintergrund unterschiedlicher Profile und Gelegenheitsstrukturen in den einzelnen Kommunen durch ein hohes Maß an Heterogenität bis hin zur Gegensätzlichkeit aus.

Ein regionales Sozialmonitoring, das auf Dauer angelegt ist, muss deshalb unterschiedliche sowie sich im Zeitverlauf verändernde Gelegenheitsstrukturen und Prioritäten auf der Akteursebene wie lokalen und regionalen Einheiten abbilden und nachvollziehen können. Ein auf die Evaluation einer einzelnen, konstant gehaltenen Wirkungsdimension – hier: Beschäftigungs- und Lärmwirksamkeit des Flughafens – beschränktes Monitoring kann dem auch dann nicht Rechnung tragen, wenn es für sich genommen mit

ausgefeilten Indikatoriken und Beobachtungskonzepten untersetzt wird. Das Projekt eines flughafenbezogenen Sozialmonitoring leidet insofern an dem Grundwiderspruch, dass eine aus einem konkreten Anlass heraus erfolgte, politische Prioritätensetzung auf Dauer gestellt werden soll. Damit behalten entsprechend fokussierte Beobachtungs- und Berichtskonzepte im Rahmen eines sinnvollen Sozialmonitorings durchaus ihren Sinn, aber als eine – wie unter 8.1 deutlich gemacht – wichtige Dimension unter anderen. Durchaus denkbar ist, dass der Flughafenbezug im Gefolge der Coronakrise (wieder) mehr in den Vordergrund rückt, entweder weil das Wiederhochfahren des Flugbetriebs vor dem Erfahrungshintergrund fluglärmfreier Monate mit neuerlicher Brisanz zum Konfliktgegenstand wird, oder weil die Branchenkrise andauert und massive Arbeitsplatzverluste gerade in randständigen bis prekären Beschäftigungsbereichen nach sich zieht; beide Alternativen schließen einander nicht aus. Ein regionales Sozialmonitoring muss darauf angelegt sein, solche gesellschaftlichen Relevanzverschiebungen aufzunehmen, es sollte sie aber nicht im Sinne konzeptioneller Vorfestlegungen vorentscheiden.

8.3 Sozialmonitoring und Legitimität: Welche Realität zählt?

Als Instrument gesellschaftlicher Verständigung und mit diesem Ziel verfolgter Selbstaufklärung bedarf Sozialmonitoring einer normativen Fundierung, die auf hinreichend allgemein geteilten Vorstellungen darüber beruht, was als rational und legitim gilt bzw. gelten soll. Ein Konzept, diesen grundlegenden Zusammenhang zu thematisieren, stellt der Teilhabeansatz bzw. der Ansatz von Verwirklichungschancen dar, der der Exploration eines Monitoringkonzepts gelegt werden kann (Sen 2000, 2010; Leßmann 2007; Bartelheimer/Kädtler 2012, Bartelheimer/Henke 2018). Im Zentrum dieses Ansatzes steht – in einer viel zitierten Formulierung Amartya Sens – die tatsächliche Möglichkeit für Menschen, „das von ihnen mit Gründen geschätzte Leben zu führen“ (Sen 2000: 81). Den normativen Bezugspunkt bildet damit Freiheit im Sinne der effektiven Möglichkeit von Individuen, ihre subjektiven Vorstellungen von einem guten Leben tatsächlich verfolgen zu können, wobei sich die betreffenden Ansprüche aber in einem demokratischen Begründungshorizont bewähren müssen. Dieser Begründungshorizont ist das Resultat gesellschaftlicher Aushandlungs- und Verständigungsprozesse. Die Anerkennung in diesem Rahmen entscheidet darüber, welche Bedürfnisse und Interessen gesellschaftlich „zählen“, also mehr oder weniger wirksam zur Geltung gebracht werden können. Im Folgenden werden unterschiedliche Perspektiven diskutiert, die als Stakeholder adressierte Vertreterinnen und Vertreter gesellschaftlicher Kollektivfunktionen und -interessen zu der Frage einnehmen, ob und ggf. mit welcher Perspektive und welchem Zuschnitt Sozialmonitoring betrieben werden kann bzw. soll. Wie diese Frage letztlich beantwortet wird, ist aber nicht wissenschaftlich zu klären, sondern muss politisch entschieden werden.

Dabei kommen neben der Perspektive auf individuelle Teilhabe als weitere, praktisch unmittelbar wirksame Legitimationsgrundlage die spezifischen Anforderungen ins Spiel, mit denen sich die Vertreterinnen und Vertreter von Kollektivfunktionen und -interessen mit Blick auf ihre jeweiligen Zuständigkeiten konfrontiert sehen, und an deren mehr oder weniger guter Erfüllung sie gemessen werden. Auf dieser Grundlage ergibt sich für die Betroffenen, welche Prioritäten sie setzen bzw. wofür sie verantwortlich sind oder sein wollen, und wofür nicht. Das wiederum hat unmittelbare Konsequenzen dafür, ob und ggf. in welcher Form sie ein Sozialmonitoring mit Blick auf ihren jeweiligen Handlungskontext im durchaus pragmatischen Sinne gebrauchen können.

Unterschiedlichen Akteurs- bzw. Stakeholderperspektiven begründen vor diesem Hintergrund unterschiedliche Anforderungen an ein Sozialmonitoring, d.h. daran, was als relevanter Sachverhalt zählen soll, und was nicht. Am Beispiel der Ausgangsfrage des Monitoring-Projekts: Ist

Fluglärmelastung dann nicht mehr relevant, wenn gezeigt werden kann, dass die erwarteten oder befürchteten Effekte residentieller Neusegregation absehbar nicht eintreten? Oder begründet die Tatsache, dass Fluglärmelastete und -belastigte sich mit der Situation „arrangiert“ haben, ein fortdauerndes Monitoring-Interesse daran, was sich an wahrgenommenen Möglichkeiten bzw. in Kauf genommenen Einschränkungen hinter einem solchen Arrangement jeweils verbirgt? Strittig ist unter den Vertreterinnen und Vertretern der unterschiedlichen Interessengruppen nicht, dass die betreffenden Arrangements im Wesentlichen auch auf einem Mangel an praktikablen Alternativen beruhen. Strittig ist vielmehr, ob man daraus ein Problem machen sollte oder nicht. Die Frage nach den Abwägungen aufzuwerfen, die hinter dem Arrangieren mit Fluglärm stecken, führt zum einen über die Fokussierung auf Fluglärm und seine Wirkungen hinaus zu der oben aufgeworfenen Frage zurück, welche Themen und Gegenstände für Individuen und Haushalte unter dem Gesichtspunkt mehr oder weniger gelingender sozialer Teilhabe von Bedeutung sind. Als Ergebnis der quantitativen wie der qualitativen Analysen kann man festhalten, dass es sich bei den unter 8.1 diskutierten Desideraten nicht nur um immanente Informationslücken der vorliegenden Exploration handelt, sondern um Dimensionen, die unter gegebenen Bedingungen jedes auf Teilhabe fokussierte Monitoring in der Region beinhalten wird, aber als für sich stehende Dimensionen, unabhängig vom Flughafenbezug. Zum andern aber beinhaltet sie eine Umkehrung der Perspektive: von der Evaluationsfrage danach, welche Effekte bestimmte Entwicklungen und Maßnahmen bei der Bevölkerung auslösen, zu der Frage danach, wie Individuen und Haushalte die unterschiedlichen Möglichkeiten und Restriktionen ihrer Lebenslage bilanzieren, und welche Aspekte für diese Bilanz jeweils wichtig sind.

Zugespißt lassen sich die unterschiedlichen Perspektiven danach unterscheiden, ob die normativ akzentuierte Frage nach mehr oder weniger gelingender Teilhabe und ihren Bedingungen zum Gegenstand eines Sozialmonitorings gemacht werden soll, oder ob sie als im vorgelagerten politischen Prozess geklärt gilt, etwa in der Form von Indikatoren oder Messkonzepten, über die die Frage legitimer Ansprüche objektiviert bzw. entsubjektiviert wird. Der letzteren Perspektive entspräche ein Monitoring auf der Basis standardisierter Berichtssysteme zu vorab als relevant festgelegten Größen und Schwellenwerten. Unter der ersteren Perspektive wären demgegenüber Konzepte und Instrumente gefragt, die – zumindest auch – für die Besonderheit situativer Konstellationen und die Unterschiedlichkeit individueller Ansprüche und Empfindlichkeiten offen sind.

Unabhängig davon, wie die damit aufgeworfenen Fragen im Einzelnen beantwortet werden, stellt sich diejenige, worin der regionale Bezug eines Sozialmonitorings auf der Ebene der Rhein-Main-Region bestehen könnte, wenn diese nicht als „Flughafenregion“ in den Blick genommen wird. Die von Vertreterinnen und Vertretern der Kommunen eingebrachten Interessen reflektieren durchweg spezifische Bedingungen und Problemlagen der jeweiligen Kommune und sich daraus ergebende, entsprechend spezifische Informationsinteressen. Das gilt gerade auch im Hinblick auf die im Rahmen der Exploration im Mittelpunkt stehenden Flughafenwirkungen. Demgegenüber spricht nach den Ergebnissen der qualitativen Erhebungen wenig für eine verbindende, übergreifende Handlungsperspektive der Akteurinnen und Akteure auf der regionalen Ebene, an die ein entsprechend ausgerichtetes Sozialmonitoring anschließen könnte, ungeachtet der Tatsache, dass tatsächlich viel für eine solche übergreifende Perspektive spricht. Vor diesem Hintergrund käme ein auf regionaler Ebene etabliertes Monitoring am ehesten als Ressource für die überwiegende Mehrheit der Kommunen in Betracht, die nicht – wie die Großstadtkommunen – über zureichend Ressourcen für ein Monitoring verfügen.

Anders verhält es sich freilich, wenn man die Überlegungen mancher kommunaler Stakeholder und auch die von Expertinnen und Experten in Rechnung stellt, die in ihren Augen derzeit drängenderen, als

„Verkehrs-“ oder als „Siedlungsdruck“-bezeichneten Probleme nicht zuletzt dadurch zu lösen, dass ihre belastenden Effekte („Fluglärm“, „Verkehrslärm“) tendenziell in andere Räume verschoben werden – innerhalb und außerhalb der betreffenden Kommune. Unabhängig davon, ob und wie weit sich derartige Interessen Geltung verschaffen werden, verweist dies auf zweierlei: Auf der einen Seite, dass die allenthalben konstatierte aktuelle Entschärfung der (Flug-) Lärmproblematik nicht von Dauer sein muss – und dann die hierauf bezogenen, eher stillschweigenden interkommunalen Arrangements wie auch die individuellen Arrangements der Bewohner brüchig zu werden drohen. Auf der anderen Seite auf den prospektiven Bedarf an einem Monitoringkonzept, das die damit einhergehenden Verschiebungen von Be- und Entlastungen aufzunehmen in der Lage ist. Dazu bedarf es freilich des politischen Willens aller Beteiligten.

Literatur

- Bamberg, Michael (2006): Stories: Big oder small. Why do we care? In: Bamberg, Michael (2006) (ed.): Narrative – State of the Art. Amsterdam/Philadelphia: John Benjamins Publishing Company, 165–174.
- Bartelheimer, Peter/Henke, Jutta (2018): Vom Leitziel zur Kennzahl. Teilhabe messbar machen. Düsseldorf: FGW-Publikationen.
- Bartelheimer, Peter/Kädtler, Jürgen (2012): Produktion und Teilhabe – Konzepte und Profil sozioökonomischer Berichterstattung. In: Forschungsverbund Sozioökonomische Berichterstattung (Hg.), Berichterstattung zur sozioökonomischen Entwicklung in Deutschland. Teilhabe im Umbruch. Wiesbaden: VS-Verlag, S. 41-85.
- Bauer, Uta/Holz-Rau, Christian/Scheiner, Joachim (2005): Standortpräferenzen, intraregionale Wanderungen und Verkehrsverhalten. Ergebnisse einer Haushaltsbefragung in der Region Dresden. In: Raumforschung und Raumordnung – Spatial Research and Planning (4), S. 266–278.
- Blasius, Jörg/Friedrichs, Jürgen (2011): Die Bedeutung von Lebensstilen für soziale Prozesse. In: Otte, Gunnar; Rössel, Jörg (Hg.) Lebensstilforschung, Sonderheft 51 der KZfSS, S. 399–423
- Bohnsack, Ralf (2010): Rekonstruktive Sozialforschung. Opladen & Farmington Hills: Verlag Barbara Budrich.
- Buss, Klaus-Peter (2018): Branchenanalyse Hafenwirtschaft. Entwicklungslinien des Hafenwettbewerbs und Herausforderungen der öffentlichen Akteure. Study Nr. 402 der Hans-Böckler-Stiftung. Düsseldorf: Hans-Böckler-Stiftung.
- Cischinsky, Holger/Gräff, Hans-Jürgen/Häußermann, Hartmut (2008): Externe wissenschaftliche Begleitung der Pilotphase eines Sozialmonitorings in den Gemeinden im Umfeld des Flughafens Frankfurt/Main. Endbericht zum Gutachten. Darmstadt/Berlin: IFOK GmbH – Institut für Organisations-kommunikation.
- Coleman, James S. (1990): Foundations of Social Theory. Cambridge Mass.: Harvard University Press.
- Deinet, Ulrich/Krisch, Richard (2009): Stadtteilbegehung. In: sozialraum.de (1) Ausgabe 1/2009. URL: <https://www.sozialraum.de/stadtteilbegehung.php>, Datum des Zugriffs: 20.03.2019
- Diehl, Karl-Lorenz M. (2019): Weiterentwicklung bis 1989. In: Gemeinnütziger Ketteler-Bauverein eG Mainz (Hg.) (2019): Ketteler Bauverein eG Mainz. 100 Jahre 1919 – 2019. Redaktion Alexander Lindner. Mainz: 35-36.
- Dietz, Wielemann (2019): Das kleine Paradies am Rande der Stadt. 1925 bis 1945. In: Gemeinnütziger Ketteler-Bauverein eG Mainz (Hg.) (2019): Ketteler Bauverein eG Mainz. 100 Jahre 1919 – 2019. Redaktion Alexander Lindner. Mainz: 59-85.
- Dimbath, Oliver/Ernst-Heidenreich, Michael/Roche, Matthias (2018): „Hinten ist Beverly Hills und hier ist einfach Ghetto, The Bronx“. Grounded Theory im Kontext der narrativen Strukturierung eines Sozialraums. In: Wintzer, Jeannine (Hg.): Sozialraum erforschen: Qualitative Methoden in der Geographie. Berlin, Heidelberg: Springer Spektrum, 51-68.
- Elsner, Dietrich (2015): Der Lärm zieht über den Rhein. In: Keber, Walter/Frühwacht-Treber, Wilma/Treber, Dirk (Hg.) (2015): 50 Jahre Protest gegen den Ausbau des Frankfurter Flughafens. Zeitdokument 1965-2015. Band I. Frankfurt: MainBook Verlag, 296-306.
- empirica (Hrsg.) (2017): Herausforderungen und Perspektiven für den deutschen Wohnungsmarkt. Kurzfassung. Auftraggeber: Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW). Berlin. <https://www.empirica-institut.de/thema/veranstaltungen-und-prozessbegleitung/wohnungspolitik/>. Stand: 11.02.2019.
- empirica (Hrsg.) (2015): Schwarmstädte – eine Untersuchung zu Umfang, Ursache, Nachhaltigkeit und Folgen der neuen Wandlungsmuster in Deutschland. Berlin.
- Emunds, Bernhard/Czington, Claudia/Wolff, Michael (2018) (Hg.): Stadtluft macht reich/arm. Stadtentwicklung, soziale Ungleichheit und Raumgerechtigkeit. Marburg: Metropolis.
- Flick, Uwe (2011): Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung (4). Reinbek bei Hamburg: Rowolth.
- Flitner, Michael (2007): Lärm an der Grenze. Fluglärm und Umweltgerechtigkeit am Beispiel des binationalen Flughafens Basel-Mulhouse. Stuttgart: Steiner.
- Föbker, Stefanie (2008): Wandlungsdynamik in einer schrumpfenden Stadt. Eine qualitative Untersuchung innerstädtischer Umzüge. Zürich: LIT-Verlag (Schriften des Arbeitskreises Stadtzukünfte der Deutschen Gesellschaft für Geographie, Bd. 5).

- Föbker, Stefanie/Leister, Nina; Temme, Daniela; Wiegandt, Claus-Christian (2007): Zuzug, Fortzug, Umzug – die Stadtregion Bonn in Bewegung. In: Raumforschung und Raumordnung – Spatial Research and Planning (3), S. 195–212.
- Fraport AG (2018): Beschwerden und Personen Jahre 2010_2012_2015_2017_Stand 170518. (nicht veröffentlichte Excel-Auswertung)
- Friebertshäuser, Barbara/Boller, Heike/Richter, Sophia (Hg.) (2010): Handbuch qualitative Forschungsmethoden in der Erziehungswissenschaft. 3., vollst. überarb. Aufl., (Neuausg.). Weinheim: Juventa.
- Friedrich, Thomas/Matthes, Gesa/Theiler, Lena/Stein, Melina/Joost, Jan-Marc/Drees, Lukas/Deffner, Jutta/Raschewski; Luca (2020): Zur Legitimität des Fliegens. Eine Diskurserweiterung der Flugscham-Debatte. ISOE-Materialien Soziale Ökologie, 58. Frankfurt am Main: Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE). <http://isoe-publikationen.de/fileadmin/redaktion/ISOE-Reihen/msoe/msoe-58-isoe-2020.pdf> (letzte Prüfung: 31.08.2020)
- Friedrichs, Jürgen (2014): Kontexteffekte von Wohngebieten. In: Friedrichs, Jürgen/Nonnenmacher, Alexandra (Hrsg.): Soziale Kontexte und soziale Mechanismen. Sonderheft 54 der Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie. 287-316.
- Gans, Paul/Schmitz-Veltin, Ansgar/West, Christina (2010): Wohnstandortentscheidungen von Haushalten am Beispiel Mannheim. In: Raumforschung und Raumordnung - Spatial Research and Planning (68), S. 49–59.
- Gläser, Jochen/Laudel, Grit (2010): Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse. Wiesbaden: VS Verlag.
- Goffman, Erving (2000): Wir alle spielen Theater. Die Selbstdarstellung im Alltag, München: Piper.
- Götz, Konrad/Birzle-Harder, Barbara/Schreckenberger, Dirk/Benz, Sarah/Faulbaum, Frank/Ninke, Lars (2016): Ergebnisse des Wahrnehmungs-Monitoring von Lärmpausen am Frankfurter Flughafen. Frankfurt am Main/Hagen/Duisburg; http://www.isoe-publikationen.de/uploads/media/LP_Abschlussbericht_M%C3%A4rz2016_01.pdf (letzte Prüfung: 31.08.2020)
- Grandpierre, Bernhard (2019): Weiterentwicklung bis 2019. In: Gemeinnütziger Ketteler-Bauverein eG Mainz (Hg.) (2019): Ketteler Bauverein eG Mainz. 100 Jahre 1919 – 2019. Redaktion Alexander Lindner. Mainz: 36-43
- GWS/SOFI 2019: Sozialmonitoring Flughafen Frankfurt und Region. Modulbericht 1: Arbeitsmarktliche Verflechtung und Branchenstruktur. Göttingen/Osnabrück.
- GWS/SOFI 2020: Sozialmonitoring Flughafen Frankfurt und Region. Modulbericht 2: Beschäftigung, Wertschöpfung, Arbeitsstättenenerhebung. Göttingen/Osnabrück.
- Haas, Anette (2013): Zur wachsenden Bedeutung berufsbedingten Pendelns – neu gewonnene Freiheit und Sachzwang. In: Oliver Schwedes (Hg.): Räumliche Mobilität in der zweiten Moderne. Freiheit und Zwang bei Standortwahl und Verkehrsverhalten. Münster: LIT (Mobilität und Gesellschaft, 3), S. 257–272.
- Hahn, Achim/Steinbusch, Michael (2006): Zwischen Möglichkeit und Grenze. Zur Bedeutungsgestalt der Zwischenstadt. Wuppertal: Müller + Busmann.
- Hasselbeck, Thomas (2019): Betriebsrichtung und Windverhältnisse am Flughafen Frankfurt. Untersuchung der Jahre 2015 – 2018. Gutachten. Frankfurt; https://www.umwelthaus.org/media/betriebsrichtung_und_windverhaeltnisse_in_den_jahren_2015-2018_v2.pdf (letzte Prüfung: 31.08.2020)
- Helfferich, Cornelia (2014): Leitfaden- und Experteninterviews. In: N. Baur/J. Blasius (Hrsg.), Handbuch Methoden der empirischen Forschung. Wiesbaden: Springer VS, S. 559-574.
- Hense, Andrea/Schork, Franziska (2017): Doing Mixed Methods. Methodenintegrative Ansätze in der Organisationsforschung. In: S. Liebig/W. Matiaske/S. Rosenbohm (Hrsg.), Handbuch Empirische Organisationsforschung. Wiesbaden: Springer, S. 359-388.
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (MWEVL) (2017): Siedlungsbeschränkungsgebiet Flughafen Frankfurt am Main. Ref. I3, 10.05.2017. Wiesbaden.
- Hohmann, Jakob (2019): Idee und Geschichte. Vorgeschichte, Gründung und Entwicklung des Ketteler-Bauvereins bis 1969. In: Gemeinnütziger Ketteler-Bauverein eG Mainz (Hg.) (2019): Ketteler Bauverein eG Mainz. 100 Jahre 1919 – 2019. Redaktion Alexander Lindner. Mainz: 25-34.

- Homburg, Christian/Stock, Ruth (2001): Theoretische Perspektiven zur Kundenzufriedenheit. In: Homburg, Christian (Hg.): Kundenzufriedenheit. Konzepte – Methoden – Erfahrungen. 4., vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage. Wiesbaden: 17–50.
- Hopf, Cristel (1993): Qualitative Sozialforschung (3). Stuttgart: Klett-Cotta.
- i:con sult (2013): Mörfelden Nordwest. Wohnquartier zwischen Normalität und Gefährdung. Fortschreibung 2012 (Update). Januar 2013. Groß-Gerau.
- i:con sult (2019): Mörfelden Nordwest. Normalität und Gefährdung eines Quartiers. Im Juli 2019. Groß-Gerau.
- i:con sult 2019a: Executive Summary – Mörfelden Nordwest (MNW); 11/2019. Groß-Gerau.
- Initiative Zukunft Rhein-Main (ZRM) (2015): Kommunales Fluglärmmonitoring der Initiative Zukunft Rhein-Main (ZRM). Berechnung des Fluglärms mit realen Flugspuren in der Umgebung des Flughafens Frankfurt am Main. Ausgabe Mainz. Groß-Gerau.
- Junghaenel, Doerte U./Broderick, Joan E./Schneider, Stefan/May, Marcella/Bolton, Alicia/McCarrier, Kelly P./Stassek, Larissa M./Keithly, Sarah C./Stone, Arthur A. (2018): Frames of Reference in Self-Reports of Health, Well-being, Fatigue, and Pain: A Qualitative Examination. In: Applied research in quality of life 13 (3), 585–601. doi: 10.1007/s11482-017-9546-3.
- Kasper, Birgit (2006): Wohnstandortwahl und Zufriedenheit: eine Typisierung. In: Klaus J. Beckmann, Markus Hesse, Christian Holz-Rau und Marcel Hunecke (Hg.): StadtLeben — Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum und Verkehrsentwicklung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 92–103.
- Keber, Walter/Frühwacht-Treber, Wilma/Treber, Dirk (2016): 50 Jahre Protest gegen den Ausbau des Frankfurter Flughafens. Zeitdokument 1965-2015. Band II. Frankfurt: MainBook Verlag.
- Keber, Walter/Frühwacht-Treber, Wilma/Treber, Dirk (Hg.) (2015): 50 Jahre Protest gegen den Ausbau des Frankfurter Flughafens. Zeitdokument 1965-2015. Band I. Frankfurt: MainBook Verlag.
- Kelle, Udo (2008a): Die Integration qualitativer und quantitativer Methoden in der empirischen Sozialforschung. Theoretische Grundlagen und methodologische Konzepte. Wiesbaden: VS-Verlag.
- Kelle, Udo (2008b): Strukturen begrenzter Reichweite und empirisch begründete Theoriebildung. Überlegungen zum Theoriebezug qualitativer Methodologie. In: H. Kalthoff/S. Hirschauer/G. Lindemann (Hrsg.), Theoretische Empirie. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 312-337.
- Kemper, Julia; Grade, Jan; Fuchs, Lukas (2018): Sozialraumanalyse Mainz 2017. Berlin: empirica.
- Klinger, Thomas (2017): Städtische Mobilitätskulturen und Wohnumzüge. Wiesbaden: Springer VS (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung).
- Krisch, Richard (2009): Sozialräumliche Methodik der Jugendarbeit. Aktivierende Zugänge und praxisleitende Verfahren. Weinheim und München: Juventa.
- Kuckartz, Udo (2013): Einführung in die computergestützte Analyse qualitativer Daten (3). Wiesbaden: VS-Verlag.
- Kuckartz, Udo (2014): Mixed Methods. Methodologie, Forschungsdesigns und Analyseverfahren. Wiesbaden: Springer VS.
- Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz (2018): Fluglärmmessstation Rheinland-Pfalz. Messergebnisse für den Standort Weisenau. 01. bis 31. Mai 2018. <https://lfu.rlp.de/de/arbeits-und-immissionsschutz/immissionsschutz-luft-laerm/laerm/fluglaerm/messberichte-aus-dem-jahr-2018/> (zuletzt geprüft: 31.08.2018).
- Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz (2018a): Fluglärmmessstation Rheinland-Pfalz. Messergebnisse für den Standort Laubenheim. 01. bis 31. Mai 2018. <https://lfu.rlp.de/de/arbeits-und-immissionsschutz/immissionsschutz-luft-laerm/laerm/fluglaerm/messberichte-aus-dem-jahr-2018/> (zuletzt geprüft: 31.08.2018).
- Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz (2018b): Fluglärmmessstation Rheinland-Pfalz. Messergebnisse für den Standort Weisenau. 01. bis 31. Juli 2018. <https://lfu.rlp.de/de/arbeits-und-immissionsschutz/immissionsschutz-luft-laerm/laerm/fluglaerm/messberichte-aus-dem-jahr-2018/> (zuletzt geprüft: 31.08.2018).
- Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz (2018c): Fluglärmmessstation Rheinland-Pfalz. Messergebnisse für den Standort Laubenheim. 01. bis 31. Juli 2018. <https://lfu.rlp.de/de/arbeits-und-immissionsschutz/immissionsschutz-luft-laerm/laerm/fluglaerm/messberichte-aus-dem-jahr-2018/> (zuletzt geprüft: 31.08.2018).

- Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz (2018d): Fluglärmmessstation Rheinland-Pfalz. Messergebnisse für den Standort Weisenau. 01. bis 31. Oktober 2018. <https://lfu.rlp.de/de/arbeits-und-immissionsschutz/immissionsschutz-luft-laerm/laerm/fluglaerm/messberichte-aus-dem-jahr-2018/> (zuletzt geprüft: 31.08.2018).
- Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz (2018e): Fluglärmmessstation Rheinland-Pfalz. Messergebnisse für den Standort Laubenheim. 01. bis 31. Oktober 2018. <https://lfu.rlp.de/de/arbeits-und-immissionsschutz/immissionsschutz-luft-laerm/laerm/fluglaerm/messberichte-aus-dem-jahr-2018/> (zuletzt geprüft: 31.08.2018).
- Landeshauptstadt Mainz (2011a): Resolution: Steigerung des Fluglärms nach Inbetriebnahme der neuen Startbahn Nord-West (CDU, SPD, Bündnis 90/DIE GRÜNEN, FDP, ödp/Freie Wähler. Antrag 1942/2011 zur Sitzung Stadtrat am 02.11.2011.
- Landeshauptstadt Mainz (2011b): 10 Jahre Kampf gegen Fluglärm in Mainz. Pressemitteilung vom 10.11.2011. URL: <https://www.mainz.de/leben-und-arbeit/buerger-aktiv/mainzer-aktivitaeten-gegen-fluglaerm.php> (zuletzt geprüft: 31.08.2018).
- Landeshauptstadt Mainz (2012): Hohe Fachkompetenz – starkes Gegengewicht zur Luftverkehrslobby. Pressemitteilung vom 23.02.2012. URL: <https://www.mainz.de/leben-und-arbeit/buerger-aktiv/beitritt-bundesvereinigung-gegen-fluglaerm.php>, (zuletzt geprüft: 31.08.2018)
- Landeshauptstadt Mainz (2017a): IRB-Datenlieferungen 2011 und 2016. Mainz.
- Landeshauptstadt Mainz (2017b): Einwohnerbestand 2016-12-31. Stadtteile, Stadtbezirke, statistische-Bezirke. Mainz.
- Landeshauptstadt Mainz (2019): Begründung zur Erhaltungssatzung „Kettlersiedlung – O 72 S“. Mainz.
- Landeshauptstadt Mainz (2020): Statistische Informationen zur Stadtentwicklung. 2019. Mainz.
- Landeshauptstadt Mainz 2017: Schluss-Beschluss des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes zu der Klage der Stadt Mainz gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau Flughafen Frankfurt Main von 2007. Hier weiteres Vorgehen. Beschlussvorlage Haupt- und Personalausschuss, Drucksache 1049/2017 vom 24.07.2017. Mainz. Download unter <https://bi.mainz.de/> (zuletzt geprüft: 31.08.2018)
- Landtag Rheinland-Pfalz (2011): Antrag der Fraktionen der SPD, CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Bürgerinnen und Bürger vor Fluglärm schützen – Alternativen gegen eine weitere Steigerung des Flugverkehrs in der Region Rhein-Main stärken – Zusätzlichen Fluglärm in Mainz, Rheinhessen und der Nahregion verhindern. Drucksache 16/472, 19. 10. 2011. Einstimmig beschlossen: Plenarsitzung 16/11 am 19.11.2011.
- Landtag Rheinland-Pfalz (2015): Antrag der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. An die Menschen denken statt Wachstum um jeden Preis: Fluglärm reduzieren, Gesundheit schützen. Drucksache 16/6042, 22. 12. 2015 Einstimmig beschlossen: Plenarsitzung 16/112 am 28.01.2016.
- Leßmann, Ortrud (2007): Konzeption und Erfassung von Armut, Vergleich des Lebenslage-Ansatzes mit Sens „Capability“-Ansatz. Berlin: Duncker & Humblot.
- Liebold, Renate/Trinczek, Rainer (2009): Experteninterview. In: S. Kühl/P. Strodtholz/A. Taffertshofer (Hrsg.), Handbuch Methoden der Organisationsforschung. Quantitative und qualitative Methoden. Wiesbaden: VS-Verlag, S. 32-56.
- Loikkanen, Heikki A. (1982): Housing demand and intra-urban mobility decisions : a search approach. Helsinki: Soc. Scient. Fennica.
- Lucius-Hoehne, Gabriele (2010): Narrative Identitätsarbeit im Interview. In: Griesse, Birgit (Hrsg.) (2010): Subjekt - Identität - Person? Reflexionen zur Biographieforschung. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verl. für Sozialwiss.
- Lunt, Peter/Livingstone, Sonia (1996): Rethinking the Focus Group in Media and Communication Research. In: Journal of Communication, 46, S. 79-98.
- Mayring, Philipp (2015): Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken (15). Weinheim: Beltz-Verlag.
- Müller, Uwe/Aeschbach, Daniel/Elmenhorst, Eva-Maria/Mendolia, Franco/Quehl, Julia/Hoff, Alex/Rieger, Iris/Schmitt, Stefan/Littel, Wilma (Hrsg.) (2015a): NORAH. Noise-related annoyance, cognition, and health. Verkehrslärmwirkungen im Flughafenumfeld. Endbericht. Band 4. Fluglärm und natürlicher Schlaf. Kelsterbach: Umwelt- und Nachbarschaftshaus GmbH (UNH).
- Niefert, Michaela (2004): Räumliche Mobilität und Wohnungsnachfrage. Eine empirische Analyse des Umzugsverhaltens in Westdeutschland. Münster: LIT (Empirische Wirtschaftsforschung und Ökonometrie, Bd. 10).

- Ortmann, Ulf/Walker, Eva-Maria (2018): Arbeitsgestaltung jenseits von Automations- und Werkzeugszenario. Betriebliche und überbetriebliche Bedingungen der Technisierung von Einfacharbeit in der Lagerwirtschaft. Düsseldorf: FGW-Publikationen.
- Paschedag, Holger (1998): Die Wohnortwahl privater Haushalte: eine theoretische Analyse. Hamburg: Kovač.
- Pflüger, Jessica/Pongratz, Hans J./Trinczek, Rainer (2010): Fallstudien in der deutschen Arbeits- und Industriesoziologie. Eine Bestandsaufnahme. In: H. J. Pongratz/R. Trinczek (Hrsg.), Industriesoziologische Fallstudien. Berlin: Sigma, S. 23-71.
- Przyborski, Aglaja/Wohlrab-Sahr, Monika (2010): Qualitative Sozialforschung. Ein Arbeitsbuch. München: Oldenbourg.
- Regierungspräsidium Darmstadt (Hrsg.) (2014): Lärmaktionsplan Hessen. Teilplan Flughafen Frankfurt/Main. Darmstadt. Regionales Dialogforum Flughafen Frankfurt: Abschlussdokumentation RDF 2000–2008.
- Regionalversammlung Südhessen/Regierungspräsidium Darmstadt/Regionalverband FrankfurtRhein-Main (Hrsg.) (2011): Regional-plan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan. Darmstadt.
- Riege, Marlo/Schubert, Herbert (Hrsg.) (2014): Sozialraumanalyse: Grundlagen - Methoden - Praxis. Köln: Verlag Sozial Raum Management. 4. Auflage.
- Robinson, William S.. (1950): The Geometric Interpretation of Agreement. In: American Sociological Review, 24, S. 338-345.
- Rosenthal, Gabriele/Loch, Ulrike (2002): Das Narrative Interview. In: Schaeffer, Doris /Müller-Mundt, Gabriele(Hrsg.): Qualitative Gesundheits- und Pflegeforschung. Bern u.a.: Huber, 2002. S. 221-232. <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0168-ssaoar-57670>
- Rössel, Jörg/Hoelscher, Michael (2012): Lebensstile und Wohnstandortwahl. In: Kölner Zeitschrift für Stadtsoziologie und Sozialpsychologie 64 (2), S. 303–327.
- Schafer, Raymond Murray (1971): Die Schallwelt, in der wir leben. Wien: Universal Edition
- Schmitt, Jürgen/Dombrowski, Jörg/Geyer, Thomas/Murat, Faruk/Seifert, Jörg (2006): Einfamilienhaus oder City? Wohnorientierungen im Vergleich. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Schmidt, Frank/Kolle, Kristoffer/Kreuder, Katharina/Schnorbus, Boris/Wild, Philip/Hechtner, Marlene/Binder, Harald/Gori, Tommaso/Münzel, Thomas (2015): Nighttime aircraft noise impairs endothelial function and increases blood pressure in patients with or at high risk for coronary artery disease. In: Clinical research in cardiology. 104 (1), 23-30. doi: 10.1007/s00392-014-0751-x.
- Schreckenberger, Dirk/Faulbaum, Frank/Guski, Rainer/Ninke, Lars/Peschel, Christin/Spilski, Jan/Wothge, Jödis (2015): NORAH Noise-related annoyance, cognition and health. Verkehrslärmwirkungen im Flughafenumfeld. Band 3: Wirkungen von Verkehrslärm auf die Belästigung und Lebensqualität. Endbericht. Kelsterbach: Umwelt- und Nachbarschaftshaus GmbH (UNH).
- Schreckenberger, Dirk/Meis, Markus (2006): Belästigung durch Fluglärm im Umfeld des Frankfurter Flug-hafens. Gutachten im Auftrag des Regionalen Dialogforums Flughafen Frankfurt. Endbericht. Bo-chum/Oldenbourg: ZEUS.
- Schröder, Martin (2011): Fluglärm und kein Ende? Über 10 Jahre Kampf gegen Fluglärm und aktueller Stand. Referat auf der Einwohnerversammlung der Landeshauptstadt Mainz am 13.12.2011. Mainz. URL: <https://www.mainz.de/medien/internet/downloads/referat-fluglaerm-13.12.2011.pdf> (zuletzt geprüft: 31.08.2018)
- Schuemer, Rudolf/Schreckenberger, Dirk (2000): Änderung der Lärmbelastigung bei maßnahmebedingter, stufenweise veränderter Geräuschbelastung: Hinweise auf einige Befunde und Interpretationsansätze. In: Zeitschrift für Lärmbekämpfung 2000, 47: 134-143.
- Schulze, Theodor (2010): Zur Interpretation autobiografischer Texte in der erziehungswissenschaftlichen Biographieforschung. In: Friebertshäuser, Barbara/Boller, Heike/Richter, Sophia (Hg.) (2010): Handbuch qualitative Forschungsmethoden in der Erziehungswissenschaft. 3., vollst. überarb. Aufl., (Neuaufl.). Weinheim: Juventa, S. 413–436.
- Schütze, Fritz (1977): Die Technik des narrativen Interviews in Interaktionsfeldstudien dargestellt an einem Projekt zur Erforschung von kommunalen Machtstrukturen (MS). ,Universität Bielefeld. Fakultät für Soziologie. Arbeitsberichte und Forschungsmaterialien Nr. 1.

- Sen, Amartya (2000): Ökonomie für den Menschen. Wege zu Gerechtigkeit und Solidarität in der Marktwirtschaft. München Wien: Hanser.
- Sen, Amartya (2010): Die Idee der Gerechtigkeit. München: Beck.
- Servicestelle HEGISS (2016): Leitfaden zur Erarbeitung Integrierter städtebaulicher Entwicklungskonzepte in der Sozialen Stadt. Eine Arbeitshilfe für Kommunen. Wiesbaden.
- Simons, Harald/Weiden, Lukas (2015): Schwarmstädte in Deutschland. Ursachen und Nachhaltigkeit der neuen Wanderungsmuster. Endbericht. GdW-Studie. Berlin.
- SOFI/GWS 2020a: Sozialmonitoring Flughafen Frankfurt und Region. Integrierte Modulberichte 3 "Sozioökonomische Teilhabe/Kommunale Finanzen" und 4 "Soziodemografie/Bildungsteilhabe". Göttingen/Osnabrück.
- SOFI/GWS 2020b: Sozialmonitoring Flughafen Frankfurt und Region. Modulbericht 5: Gebietstypisierung im Rahmen eines flughafenbezogenen Monitorings im Rhein-Main-Gebiet. Göttingen/Osnabrück.
- Stadt Mörfelden-Walldorf 2018a: Soziale Stadt Projekt Mörfelden-Nordwest – Antragstellung und Erstellung eines Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK). Stadtverordnetenversammlung, Drucksache 16/0259. Mörfelden-Walldorf.
- Stadt Mörfelden-Walldorf 2018b: Projektantrag Mörfelden-Nordwest. Sozial- und Wohnungsamt. Stadtplanungs- und Bauamt. 17. April 2018. Mörfelden-Walldorf.
- Stadt Mörfelden-Walldorf 2018c: Das Quartier Mörfelden-Nordwest im Spiegel sozial-empirischer Zahlen. Sozial- und Wohnungsamt, 29.03.2018
- Stadt Mörfelden-Walldorf 2020: Betreuungslisten. Kita X, Kita VII, Stichtag 31.12.2015 und 31.12.2019. Mörfelden-Walldorf.
- Sterzer, Lena (2019): Wohnen und Mobilität im Kontext von Fremdbestimmung und Exklusion Der Einfluss angespannter Wohnungsmärkte auf einkommensschwache Haushalte Wiesbaden, VS.
- Stiftung Mainzer Herz (2014): Sonderheft der Stiftung Mainzer Herz zum Thema „Fluglärm und Gesundheit“. Mainz. <https://www.unimedizin-mainz.de/kardiologie-1/startseite/forschung/fluglaerm-forschung.html>
- Thierstein, Alain/Förster, Agnes/Conventz, Sven/Erhard, Kristina/Ottmann, Matthias (2013): Wohnungsnachfrage im Großraum München. Individuelle Präferenzen, verfügbares Angebot und räumliche Maßstabsebene. Hg. v. Lehrstuhl für Raumentwicklung der Technischen Universität München. München.
- Thierstein, Alain/Förster, Agnes/Conventz, Sven/Erhard, Kristina/Ottmann, Matthias (2014): Kurzfassung – Wohnungsnachfrage im Großraum München. Individuelle Präferenzen, verfügbares Angebot und räumliche Maßstabsebene. Studie der Technischen Universität München. In: BayernLabo (Hg.): Wohnungsmarkt Bayern 2014. München, 194–217.
- Thomas, Marie-Paule/Pattaroni, Luca (2012): Choix résidentiels et différenciation des modes de vie des familles de classes moyennes en Suisse. Dans Espaces et sociétés 2012/1 (n° 148-149), pages 111 à 127.
- Vaché, Martin/Rodenfels, Markus (2016): Der Wohnraumbedarf in Hessen nach ausgewählten Zielgruppen und Wohnformen. Wohnungsbedarfsprognose für die hessischen Kreise und kreisfreien Städte. (Fokus Wohnformen und altengerechtes Wohnen; Studie im Rahmen der Allianz für Wohnen Hessen). Darmstadt: IWU.
- Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) (2017): Gehaltstarifvertrag/Lohntarifvertrag für Großhandel, Außenhandel, Verlage und Dienstleistungen des Landes Hessen. Frankfurt am Main.
- Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) (2017b): Tarifinfo Nr. 6. <https://psl-hessen.verdi.de/++file++5a79cf28f1b4cd1fba8d3a46/download/17%2012%2021%20Tarifinfo%206.pdf> (Stand: 21.08.2020).
- Wehrheim, Jan (2011): Die Öffentlichkeit der Räume und der Stadt. Indikatoren und weiterführende Überlegungen. In: Forum Stadt, Vierteljahresschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie, Denkmalpflege und Stadtentwicklung, 38. Jahrgang, 2/2011, S. 163–180.
- Witzel, Andreas (2000): Das problemzentrierte Interview. In: Forum Qualitative Sozialforschung/Forum Qualitative Social Research, Volume 1, No. 1, Art. 22. <http://www.qualitative-research.net/index.php/fqs/article/view/%201132/2519>
- Wörner, Johann-Dietrich (Hrsg.) (2010): Abschlussdokumentation RDF. Wiesbaden.
- Yin, Robert K. (2003): Case Study Research. Design and Methods (3). Thousand Oaks/London/New Delhi: Sage.

