



Exploration zum Sozialmonitoring Flughafen Frankfurt und Region

SOMO

WISSEN NR. 1

Wirtschaftliche Verflechtung
des Flughafens mit seiner Region

Exploration zum Sozialmonitoring Flughafen Frankfurt und Region

SOMO

WISSEN NR. 1

Wirtschaftliche Verflechtung
des Flughafens mit seiner Region

„SoMo Wissen“ informiert über die Exploration zum Sozialmonitoring Flughafen Frankfurt und Region und zeigt ausgewählte Ergebnisse. In dieser Ausgabe stellen wir Ihnen Modul 1 der Exploration vor. Das wissenschaftliche Team analysierte vor allem, wie und in welchem Umfang die Städte und Gemeinden als Wohn- und Arbeitsorte untereinander und mit dem Flughafen verbunden sind. Die Ergebnisse der Exploration wurden vor Ausbruch der weltweiten Coronapandemie 2020 erhoben und spiegeln daher nicht ihren massiven Einfluss auf die wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungen der Region wider.



Was ist ein Sozialmonitoring?

In einem Monitoring werden Daten zu ausgewählten Themen oder Handlungsfeldern erfasst und ausgewertet. Entscheidend ist, dass die Beobachtung über einen längeren Zeitraum und regelmäßig durchgeführt wird – und hierfür eine begrenzte Anzahl von Indikatoren (►Glossar) vorliegt. Denn erst dann lassen sich Veränderungen und Entwicklungen wiederholt und mit vertretbarem Aufwand beobachten. Bei einem Sozialmonitoring geht es vor allem um die Beobachtung von strukturellen sozialen Entwicklungen vor Ort, wie zum Beispiel die Bevölkerungszusammensetzung, die Einkommensverteilung oder den Anteil an Berufspendlerinnen und -pendlern.

Weitere Informationen zum Sozialmonitoring finden Sie unter www.sozialmonitoring.de

Inhalt

Die Flughafenregion: Was ein Sozialmonitoring zeigen könnte	Seite	4
Zentrale Ergebnisse im Überblick	Seite	5
Was wurde untersucht – und wie?	Seite	6
Im Fokus:		
Charakterisierung der Region	Seite	10
Lokale Branchenschwerpunkte	Seite	16
Der Pendelverkehr	Seite	22
Ausblick: So geht es weiter	Seite	28
Branchenschlüssel	Seite	29
Glossar	Seite	30

Kontakt

Bitte wenden Sie sich bei Fragen rund um das Sozialmonitoring an das UNH:

Gemeinnützige Umwelthaus GmbH

Rüsselsheimer Str. 100

65451 Kelsterbach

Tel.: 06107 98868-0

Fax: 06107 98868-19

E-Mail: sozialmonitoring@umwelthaus.org

DIE FLUGHAFENREGION: WAS EIN SOZIALMONITORING ZEIGEN KÖNNTE



Wie sehr beeinflusst der Frankfurter Flughafen die sozialen und wirtschaftlichen Entwicklungen in der Region? Inwieweit lässt sich dieser Einfluss erfassen und langfristig beobachten? Und welche Indikatoren (►Glossar) wären für ein solches Sozialmonitoring geeignet? Um das herauszufinden, beauftragte das Forum Flughafen und Region (FFR) eine umfangreiche Studie, eine sogenannte Exploration (►Glossar). Im Unterschied zu bisherigen Untersuchungen nahm die Exploration konkret die Wirkung des Flughafens auf die Städte und Gemeinden in den Fokus. Dafür bezog ein Team aus Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern eine Vielzahl an Daten ein, bereitete sie in mehreren Modulen auf und führte aufwendige

Analysen durch, um Einflüsse des Flughafens und seines Luftverkehrs von anderen Entwicklungen in der Region zu unterscheiden.

Die Exploration zum Sozialmonitoring Flughafen Frankfurt und Region wurde vom Soziologischen Forschungsinstitut an der Universität Göttingen (SOFI) in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforchung Osnabrück (GWS) durchgeführt. Auftraggeber ist das Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) in Kelsterbach, eine Tochter des Landes Hessen und Geschäftsstelle des FFR. Das UNH dient auch als Dialog-, Monitoring- und Informationszentrum.

ZENTRALE ERGEBNISSE IM ÜBERBLICK

Wie sehr ist der Flughafen Frankfurt wirtschaftlich mit seiner Region verflochten? Um diese Frage zu beantworten, hat das wissenschaftliche Team in Modul 1 Daten ausgewertet sowie Analysen durchgeführt. Einige Ergebnisse möchten wir Ihnen in diesem Heft vorstellen. Zum Beispiel wurde die Region um den Frankfurter Flughafen mit anderen Metropolregionen in Deutschland verglichen und

wirtschaftlich charakterisiert. Außerdem warf das Team einen genaueren Blick auf die Branchenentwicklung und die ökonomischen Schwerpunkte innerhalb der Flughafenregion. Darüber hinaus zeigen erste Analysen, wie Städte und Gemeinden über ihre wichtigsten Branchen und über den Pendelverkehr mit dem Flughafen verbunden sind.

Mehr dazu ab ►Seite 10



Dienstleistungssektor prägt die wachsende Flughafenregion

Die Wirtschaftsleistung der Flughafenregion ist zwischen 2007 und 2016 kontinuierlich gewachsen: In vielen Städten und Gemeinden nahm die Beschäftigung stärker zu als die erwerbsfähige Bevölkerung. Überdurchschnittlich oft arbeiteten die Menschen im Finanz- und Versicherungsbereich und in der Branche Verkehr und Lagerei. Die Beschäftigten waren eher hoch qualifiziert. Gleichzeitig war aber auch der Anteil an Beschäftigten ohne Berufsabschluss (►Glossar) oder mit unbekanntem Abschluss etwas höher als im Bundesdurchschnitt.

Mehr dazu ab ►Seite 16



Große lokale Unterschiede bei den starken Branchen

Innerhalb der Flughafenregion zeigt sich eine große Vielfalt an starken Wirtschaftszweigen. Je nach Landkreis dominieren unterschiedliche Branchen. Der Anteil der Flughafenbranche Verkehr und Lagerei variiert dabei stark in den einzelnen Kommunen. Den höchsten Anteil an den Beschäftigten erreichte diese Branche 2016 im Landkreis Groß-Gerau: In der Stadt Kelsterbach arbeitete fast die Hälfte aller Beschäftigten in dieser Branche. Doch auch in Frankfurt am Main oder in Langen gingen anteilig viele Menschen einer Arbeit im Bereich Verkehr und Lagerei nach.

Mehr dazu ab ►Seite 22



Pendelverkehr vernetzt Flughafenregion stark

Die Mehrheit der Erwerbstätigen in der Flughafenregion pendelt. Neben Frankfurt am Main sind auch die kleineren Städte und Gemeinden gern genutzte Wohn- und Arbeitsorte und über den Pendelverkehr miteinander vernetzt. Der Flughafen ist in der Region ein wichtiges Ziel: 2016 stammten die meisten geschätzten Flughafenpendlerinnen und -pendler (►Glossar) aus den Großstädten Wiesbaden, Offenbach und Mainz. Es folgten größtenteils Städte und Gemeinden in direkter Nachbarschaft zum Flughafen wie Mörfelden-Walldorf, Kelsterbach oder Neu-Isenburg. In einigen dieser Anrainerkommunen fanden sich außerdem die niedrigsten Wohnflächen pro Kopf in der gesamten Flughafenregion.

Verkehr und Lagerei: Die „Flughafenbranche“

In der Untersuchung der Flughafenwirkung nimmt die Branche Verkehr und Lagerei eine besondere Rolle ein. Sie beinhaltet alle Unternehmen, die Personen und Waren auf Schienen, zu Wasser und in der Luft transportieren, einschließlich Flughäfen, Seehäfen und Bahnhöfen. Diese Branche umfasst damit auch den Frankfurter Flughafen und seine Leistungen.



WAS WURDE UNTERSUCHT – UND WIE?

Vom Frankfurter Flughafen aus werden mehr Passagiere und Frachtgut befördert als von jedem anderen Flughafen in Deutschland. Mehr als 80.000 Menschen arbeiten hier. Der Flughafen wirkt auf die Umwelt und die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Menschen ebenso wie auf die Unternehmenslandschaft oder den Finanzhaushalt der Kommunen. Die sozialen und wirtschaftlichen Wechselwirkungen zwischen Flughafen und Region sollen in der Exploration zum Sozialmonitoring näher untersucht werden. Das wissenschaftliche Team will auf ihrer Basis Kriterien und Indikatoren (►Glossar) vorschlagen, die sich für ein Sozialmonitoring eignen würden.

Die größte Herausforderung dabei: Die sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse in der Flughafenregion werden von einer Vielzahl von Faktoren bestimmt. So hängt die Zahl der Arbeitsplätze in der Region zum Beispiel stark von der demografischen Entwicklung oder dem Strukturwandel ab und nicht ausschließlich vom Flughafen. Das wissenschaftliche Team muss diese anderen Einflussfaktoren identifizieren und sie so weit wie möglich „herausrechnen“. Gleichzeitig untersuchten die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, wie sehr die Kommunen als Wohn- und Arbeitsorte miteinander und mit dem Flughafen verbunden sind, um Hinweise auf die Wechselwirkung des Flughafens mit der Region zu erhalten.

DIE VERFLECHTUNG VON FLUGHAFEN UND REGION SICHTBAR MACHEN

Wie sehr die Städte und Gemeinden als Wohn- und Arbeitsorte miteinander und dem Flughafen verbunden sind, wird durch den Pendelverkehr, die wirtschaftliche Spezialisierung der Region, die lokalen Branchen sowie die Verflechtung der Branchen über Vorleistungen (►Glossar) untereinander und mit dem Flughafen bestimmt. Modul 1 untersuchte die ersten drei Aspekte näher:

1. Charakterisierung der Region

Was ist typisch für die Flughafenregion? Wie sehr verändern sich Beschäftigung und Bevölkerung? Welche Branchen sind im Vergleich mit anderen Metropolregionen stark, welche eher schwach vertreten? Auf der Suche nach Antworten auf diese Fragen erhielt das wissenschaftliche Team ein erstes Bild der vorherrschenden wirtschaftlichen Entwicklungen in der Region. Und auch davon, ob und inwieweit der Flughafen die Region speziell prägt.

2. Lokale Branchenschwerpunkte

Das wissenschaftliche Team untersuchte in Modul 1, welche Branchen in den Landkreisen und Groß-

städten der Flughafenregion dominieren oder unterrepräsentiert sind. Ziel war es zu sehen, wie vielfältig die Region in Bezug auf ihre Branchenschwerpunkte tatsächlich ist. Sollte sich eine hohe Vielfalt zeigen, müsste das wissenschaftliche Team die wirtschaftliche Wechselwirkung des Flughafens mit seiner Region in nachfolgenden Modulen noch genauer untersuchen – und zum Beispiel zeigen, welche Branchen über welche Vorleistungen (►Glossar) mit dem Flughafen verbunden sind (►SoMo Wissen Nr. 2).

3. Pendelverkehr

Ein weiteres wichtiges Maß für die Verflechtung ist der Pendelverkehr. Die Anziehungskraft des Flughafens als Arbeitsort wird etwa anhand der Pendelströme und des Anteils an Berufstätigen, die zum Flughafen pendeln, sichtbar. Gleichzeitig beeinflusst das Pendeln die sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse: Berufstätige verteilen ihr Einkommen in der Region. Das hat Auswirkungen auf die Einnahmen der Kommunen – und damit auf die soziale und wirtschaftliche Teilhabe (►Glossar) ihrer Einwohnerinnen und Einwohner.

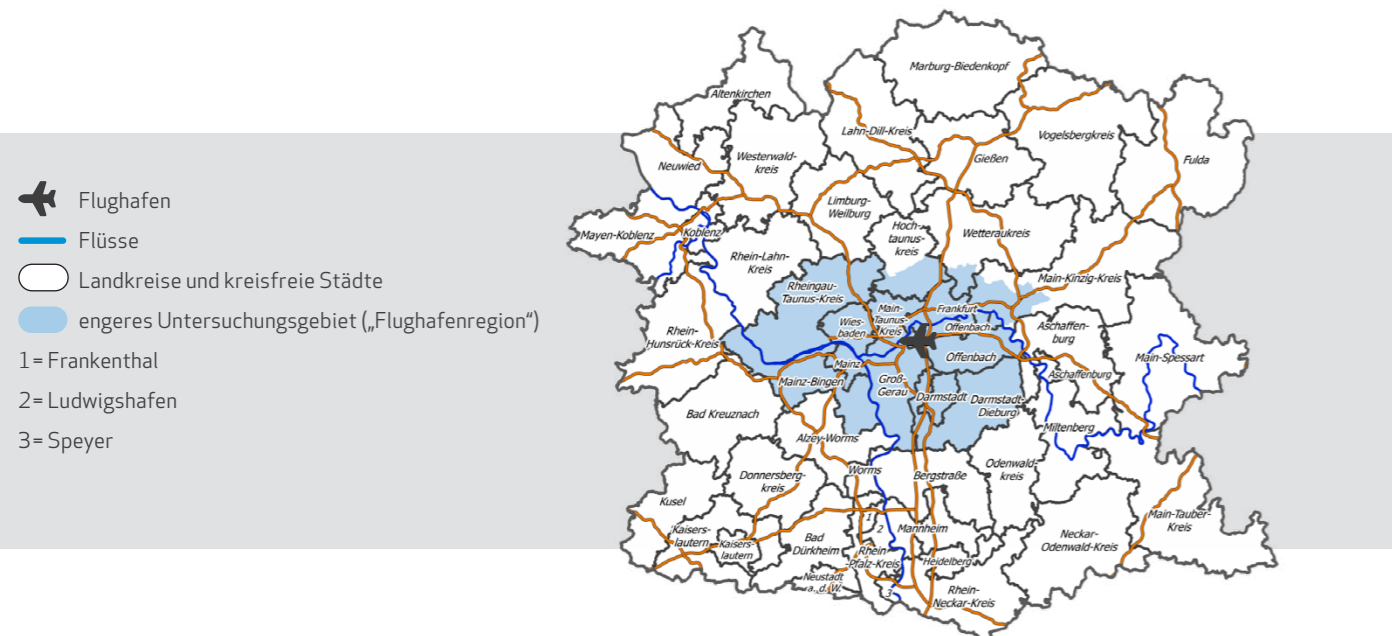
UNTERSUCHUNGSGEBIETE

Das wissenschaftliche Team hat im Rahmen der Exploration zum Sozialmonitoring ein weiteres und ein engeres Gebiet um den Frankfurter Flughafen untersucht. Mit einem weiteren Untersuchungsgebiet sollten auch überregionale wirtschaftliche Verflechtungen mit dem Flughafen berücksichtigt

werden. Das engere Untersuchungsgebiet diente hingegen detaillierteren Analysen auf Ebene der Städte und Gemeinden. In diesem Heft stellen wir Ihnen vor allem Ergebnisse für das engere Untersuchungsgebiet vor und bezeichnen dieses Gebiet als „Flughafenregion“.



Das engere Untersuchungsgebiet („Flughafenregion“) umfasst 112 Städte und Gemeinden, in denen insgesamt 3,5 Millionen Menschen leben. Alle Kommunen, die 2015 ganz oder teilweise durch Fluglärm mit einem Dauerschallpegel von mindestens 50 Dezibel (tagsüber) oder 45 Dezibel (nachts) belastet waren oder Mitglied im Konvent des Forums Flughafen und Region (> Glossar) sind, wurden berücksichtigt, ebenso solche, die vom Flughafen aus innerhalb von 30 Minuten mit dem Auto erreicht werden können.



Das weitere Untersuchungsgebiet umfasst 51 Landkreise und kreisfreie Städte in Hessen, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Bayern. Mit dem Auto sind sie vom Flughafen aus innerhalb einer Stunde erreichbar.

METHODEN

Für die Untersuchungen in Modul 1 hat das wissenschaftliche Team vorwiegend Daten der amtlichen Statistik und Verwaltung analysiert und in Form von Grafiken, Tabellen und Karten aufbereitet. In einigen Fällen setzte es Größen zueinander in Beziehung und berechnete daraus neue Datensätze.

Die Daten stammen vor allem aus den Bereichen Bevölkerung, Beschäftigung, Branchen, Wohnen und Pendelverkehr. Wir stellen Ihnen hier nur eine Auswahl der analysierten Daten und der Ergebnisse vor. Weitere Resultate und Informationen zur Datenerhebung finden Sie auf unserer Website:

www.sozialmonitoring.de

Überblick: Welche Themen und Merkmale wurden untersucht?

* Ergebnisse in diesem Heft

Thema	Was wurde untersucht?	Datenquelle
Bevölkerung	<ul style="list-style-type: none"> • Bevölkerungszahl • Zu- und Abwanderung • Erwerbsfähige Bevölkerung* 	<ul style="list-style-type: none"> • Statistische Ämter des Bundes und der Länder (StÄBL)
Beschäftigung	<ul style="list-style-type: none"> • Zahl der Beschäftigten* • Qualifikation der Beschäftigten* • Anteil der geringfügig Beschäftigten* • Entgelt am Wohn- und Arbeitsort • Art Beschäftigungsverhältnis • Anteil der Fachkräfte • Anteil der Helfer • Arbeitsplatzbesatz • Arbeitslosenquoten 	<ul style="list-style-type: none"> • Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit • Klassifikation der Berufe 2010
Branchen	<ul style="list-style-type: none"> • Zahl der Beschäftigten nach Branche • Zahl der Beschäftigten nach Berufsgruppen • Anteil der Branchen* • Wachstumsraten der Branchen* • Branchenstruktur in den Landkreisen* 	<ul style="list-style-type: none"> • Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit • Klassifikation der Wirtschaftszweige 2008
Pendelverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Anteil der Pendler nach Branche*, Qualifikation, Altersgruppe, beruflicher Stellung • Anteil der Pendler der Branche Verkehr und Lagerei nach Frankfurt* • Verhältnis der Aus- und Einpendler (Pendelsaldo) • Pendelströme • Pendelentfernung • Schienennetz und Autobahnen • Kfz-Bestand 	<ul style="list-style-type: none"> • Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit • Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) • Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes
Wohnen	<ul style="list-style-type: none"> • Mietpreise • Anteil am Lohn Einkommen • Mietsteigerungen • Wohnfläche* • Eigentumsquote • Anteil Verkehrs- und Siedlungsfläche 	<ul style="list-style-type: none"> • Statistische Ämter des Bundes und der Länder (StÄBL) • Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) • F+B Forschung und Beratung für Wohnen, Immobilien und Umwelt GmbH • Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation (HVBG)
Kommunale Finanzen	<ul style="list-style-type: none"> • Bruttoeinnahmen der Gemeinden • Verhältnis Einkommensteuer/Gewerbsteuer 	<ul style="list-style-type: none"> • Statistische Ämter des Bundes und der Länder (StÄBL)

CHARAKTERISIERUNG DER REGION

Durch welche wirtschaftlichen Besonderheiten zeichnet sich die Region um den Frankfurter Flughafen aus? Um diese Frage zu beantworten, verglich das wissenschaftliche Team die Region mit anderen deutschen Metropolregionen und dem Bund.

Untersuchungsfragen

► **Ob und wie sehr wachsen Bevölkerung und sozialversicherungspflichtige Beschäftigung in der Flughafenregion?**

► **Welche Branchen sind besonders stark vertreten?**

► **Wie hoch ist der Anteil an geringfügig Beschäftigten?**

► **Welche berufliche Qualifikation haben die Menschen?**

In der Flughafenregion arbeiten rund 1,6 Millionen Menschen, die rund zwei Drittel der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten in Hessen ausmachen. Zwischen 2007 und 2016 stieg ihre Zahl deutlich – und zwar stärker als im gesamten Rhein-Main-Gebiet oder Mitteldeutschland, aber etwas schwächer als in Metropolregionen wie München, Berlin oder Stuttgart. Werden 450-Euro-Jobs einbezogen, nahm die Zahl der Beschäftigten in den meisten Städten und Gemeinden sogar stärker zu als die erwerbsfähige Bevölkerung zwischen 15 und 65 Jahren. In wenigen Kommunen verhielt es

sich allerdings genau umgekehrt: In Kelsterbach, Mörfelden-Walldorf und Langen wuchs die erwerbsfähige Bevölkerung schneller als die Zahl der Beschäftigten.

REGION DER BANKEN UND LOGISTIKUNTERNEHMEN

Insbesondere die Finanz- und Versicherungsdienstleistungen sowie die Branche Verkehr und Lagerei prägen die Flughafenregion. 2016 waren in diesen Bereichen anteilig deutlich mehr Menschen beschäftigt als im Bundesdurchschnitt. Im Gesundheits- und Sozialwesen oder im Maschinenbau hingegen war der Beschäftigtenanteil insgesamt geringer als im deutschlandweiten Durchschnitt.

GEGENSÄTZE IN DEN UNTERNEHMENS-DIENSTLEISTUNGEN

Wie in Gesamtdeutschland auch, sorgt in der Flughafenregion vor allem das Gesundheits- und Sozialwesen für viele neue Arbeitsplätze. In dieser Branche stieg die Zahl der Beschäftigten zwischen 2007 und 2016 am stärksten – obwohl die Branche

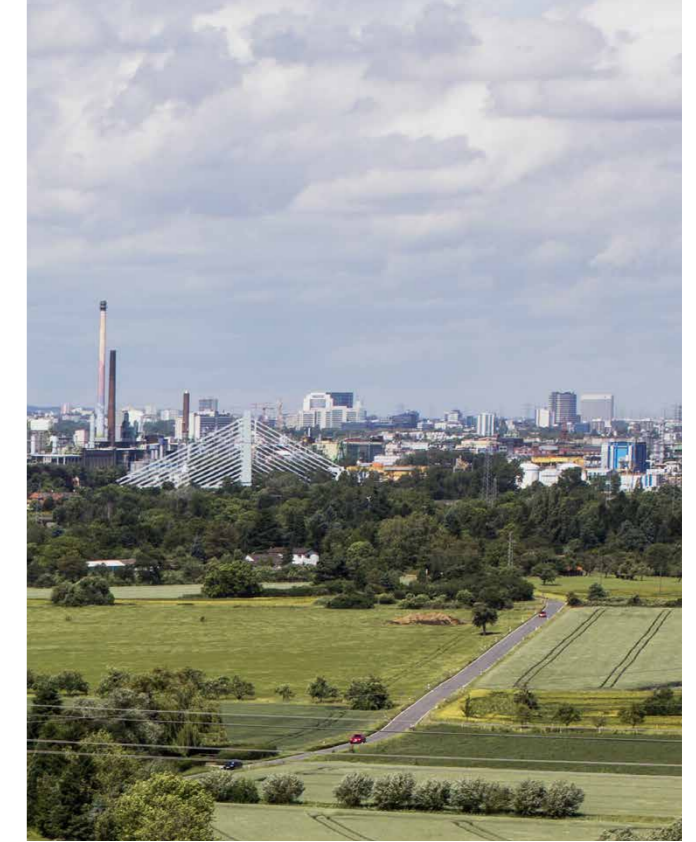
Die Region um den Frankfurter Flughafen zeichnet sich durch drei Besonderheiten aus: Sie verfügt über viele starke Wirtschaftszweige, nimmt eine zentrale Rolle in Europa ein und profitierte bislang enorm von der Globalisierung.

Prof. Ulrich Klüh, Hochschule Darmstadt

Ulrich Klüh ist Professor für Volkswirtschaftslehre mit den Schwerpunkten Makroökonomik und nachhaltige Wirtschaftspolitik an der Hochschule Darmstadt.

gemessen an ihrem Beschäftigtenanteil in der Region unterrepräsentiert ist. Den Autoren nach ist dies vor allem eine Folge des bundesweiten demografischen Wandels (► Glossar).

Sowohl im gesamten Bundesgebiet als auch in der Flughafenregion waren 2016 die meisten Beschäftigten im Dienstleistungsbereich tätig. Doch während bundesweit die Mehrheit der Beschäftigten im Bereich der öffentlichen und privaten Dienstleistungen arbeitete – hierzu gehören zum Beispiel das Sozial- und Gesundheitswesen oder die Branche Erziehung und Unterricht –, waren es in der Flughafenregion die Unternehmensdienstleistungen ohne Handel, Gastgewerbe und Verkehr und Lagerei (► Branchenschlüssel). Interessant dabei: Innerhalb der Unternehmensdienstleistungen wachsen zwei Branchengruppen in der Flughafenregion besonders stark im Vergleich zum Bund. Zum einen ist das die Gruppe der freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen mit eher hoch qualifizierten Beschäftigten. Zum anderen ist es die Gruppe der sonstigen wirtschaftlichen Unternehmensdienstleistungen, zu denen Beschäftigte von



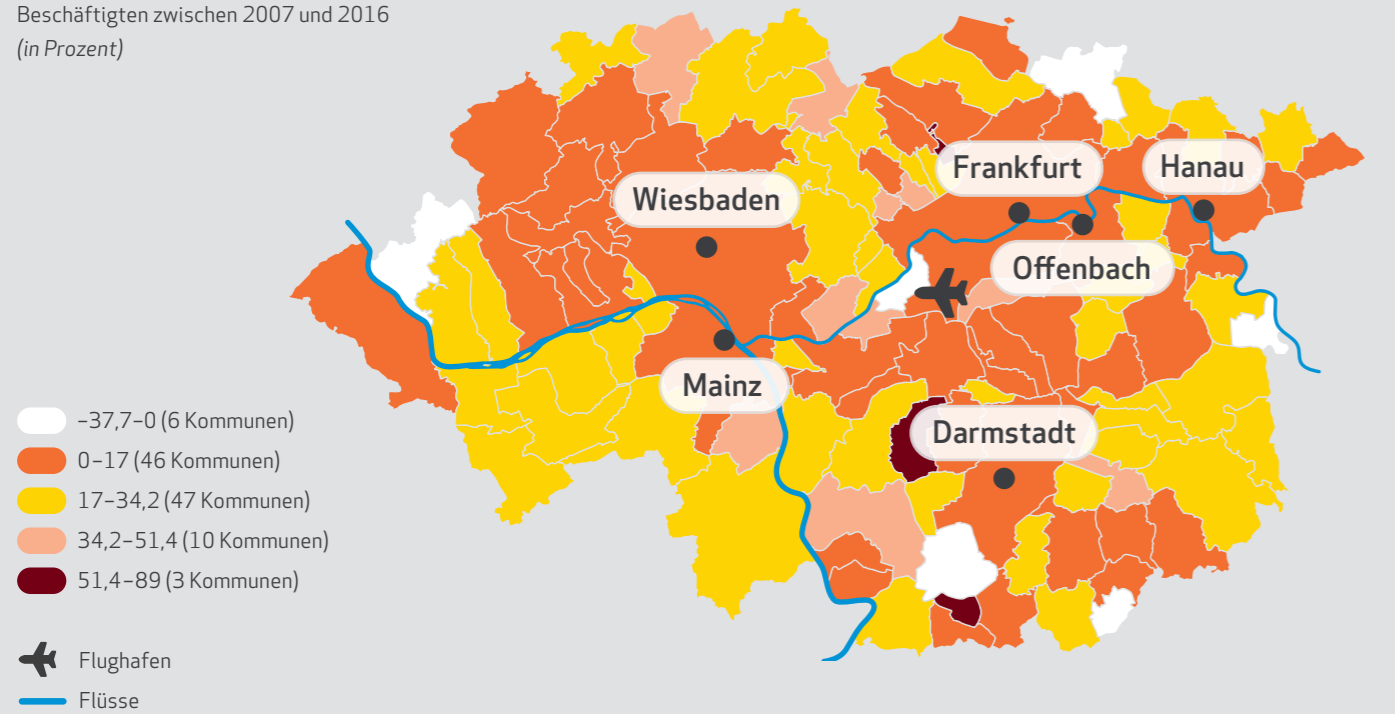
Wach- und Sicherheitsdiensten, Callcentern und Gebäudedienstleistern zählen.

ARBEITSKRÄFTE EHER HOCH QUALIFIZIERT

Verglichen mit anderen Metropolregionen und dem Bund verfügten 2016 in der Flughafenregion überdurchschnittlich viele Beschäftigte über einen akademischen Abschluss (22 Prozent vs. 10 Prozent im Bundesdurchschnitt). Das wissenschaftliche Team erklärt dies mit der starken Finanz- und Versicherungsbranche, die in der Regel eine hohe berufliche Qualifikation ihrer Beschäftigten fordert. Doch auch der Anteil an Beschäftigten ohne Berufsabschluss (► Glossar) oder mit unbekanntem Abschluss war etwas höher. Hier muss allerdings berücksichtigt werden, dass in der Statistik teilweise auch hoch qualifizierte Flughafenberufe, wie der des Piloten oder Fluglotsen, in diese Kategorie fallen können, da sie nicht zu den staatlich anerkannten Ausbildungsberufen zählen. Der Anteil an sogenannten 450-Euro-Jobbern entsprach in den meisten Branchen, inklusive Verkehr und Lagerei, hingegen dem Bundesdurchschnitt.

Zahl der Arbeitsplätze steigt

Veränderung der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zwischen 2007 und 2016 (in Prozent)



Um festzustellen, wie sich die Beschäftigung in der Flughafenregion entwickelt hat, ermittelte das wissenschaftliche Team den absoluten Zuwachs an Beschäftigten. Zwischen 2006 und 2017 wuchs ihre Zahl um 15 Prozent. Überdurchschnittlich stark nahm die Beschäftigung in Kleinstädten zu, um rund 25 Prozent, während sie in den Großstädten nur um knapp 14 Prozent anstieg. In einigen Kommunen wuchs oder schrumpfte die Beschäftigung aufgrund der Umsiedlung größerer Unternehmen besonders stark.

Gesundheitsbranche und Dienstleistungen tragen viel zum Wachstum bei

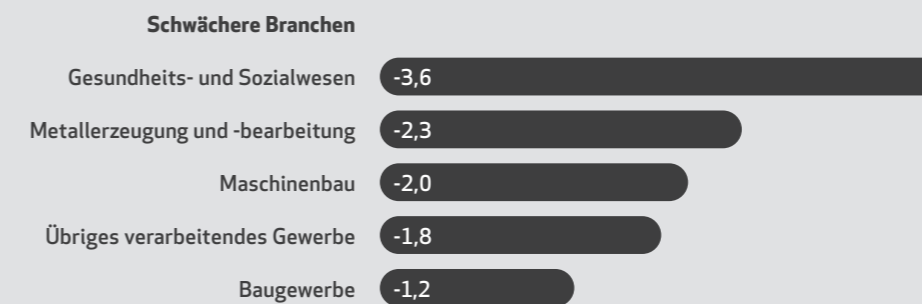
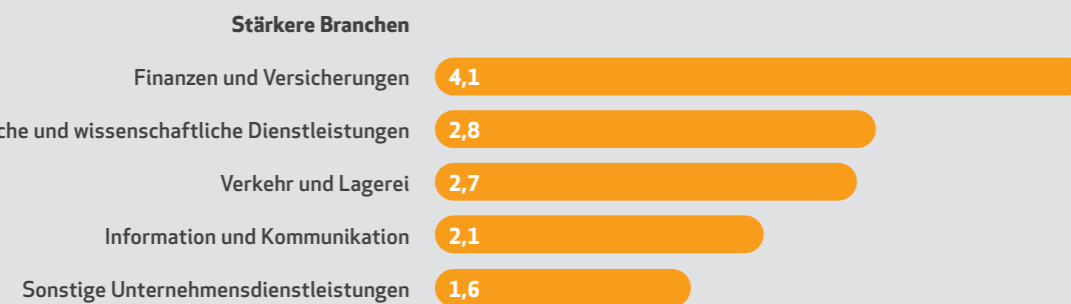
Anteil einer Branche am absoluten Beschäftigungszuwachs zwischen 2007 und 2016 (in Prozent)



Welche Branchen haben in der Flughafenregion die meisten neuen Arbeitsplätze geschaffen? Diese Frage untersuchte das wissenschaftliche Team, indem es die jeweiligen Branchenanteile am Beschäftigungswachstum mit denen des Bundes verglich. Deutlich stärker als im Bundesdurchschnitt trugen in der Flughafenregion die Branche Verkehr und Lagerei, Erziehung und Unterricht sowie die sonstigen Unternehmensdienstleistungen – wie etwa Wach- und Sicherheitsdienste oder Messe- und Kongressveranstalter – zu mehr Beschäftigten bei.

Finanzwesen, Wissenschaft und Technik sowie Logistik sind charakteristisch für Flughafenregion

Branchenanteil an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gegenüber Bundesdurchschnitt für 2016 (Abweichung in Prozentpunkten)



Das wissenschaftliche Team ermittelte, welche Branchen charakteristisch für die Flughafenregion sind – und zwar, indem es die jeweiligen Beschäftigtenanteile mit denen des Bundes verglich. In der Grafik sind die vergleichsweise fünf stärksten und schwächsten

Branchen der Region dargestellt. Insbesondere der Bereich Finanzen und Versicherungen beschäftigt in der Flughafenregion anteilig mehr Menschen als bundesweit üblich. Weniger bedeutsam sind dagegen das Gesundheits- und Sozialwesen oder die Metallerzeugung und -bearbeitung.



Fazit

Die Branche Verkehr und Lagerei ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Flughafenregion. Am stärksten wuchs die Zahl der Beschäftigten zuletzt allerdings in Branchen, die nicht direkt mit dem Flughafen zusammenhängen. Neben dem Gesundheits- und Sozialwesen gilt dies insbesondere für die Unternehmensdienstleistungen. Innerhalb derer wachsen wiederum zwei Berufsgruppen am stärksten: die freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen mit hohem beruflichem Anforderungsprofil einerseits und die sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen mit eher niedrigen Qualifikationsanforderungen andererseits – wie beispielsweise Gebäudereinigungen, Callcenter oder Sicherheitsdienste.

LOKALE BRANCHENSCHWERPUNKTE

Wie vielfältig ist die Flughafenregion wirtschaftlich gesehen? Um das herauszufinden, identifizierte das wissenschaftliche Team die dominierenden Branchen in den einzelnen Landkreisen und Großstädten. Besonders ins Blickfeld rückte die Branche Verkehr und Lagerei.

Untersuchungsfragen

► Was sind die stärksten Branchen in den einzelnen Landkreisen und Großstädten?

► Welche Branchen wachsen wo in der Region am schnellsten?

► In welchen Kommunen ist die Flughafenbranche Verkehr und Lagerei stark, in welchen eher schwach vertreten?

Nach dem Vergleich mit anderen deutschen Metropolregionen rückte die Flughafenregion selbst in den Fokus der Untersuchung. Dabei wurde deutlich: Die Landkreise und Großstädte in der Flughafenregion unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Branchenschwerpunkte stark voneinander. In Frankfurt am Main dominieren zum Beispiel das

Finanzwesen und die Logistik, im Main-Taunus-Kreis der Bereich Handel sowie Instandhaltung und Reparatur von Kraftfahrzeugen und in Mainz und Offenbach das Gesundheits- und Sozialwesen. Der Landkreis Groß-Gerau ist besonders spezialisiert: Der Fahrzeugbau war dort 2016 mit Abstand die bedeutendste Branche – mit einem Anteil der Beschäftigten von 16,9 Prozentpunkten über dem Durchschnitt aller Landkreise in der Flughafenregion. Zu diesem hohen Anteil trägt insbesondere das Opelwerk in Rüsselsheim mit rund 14.000 Beschäftigten bei.

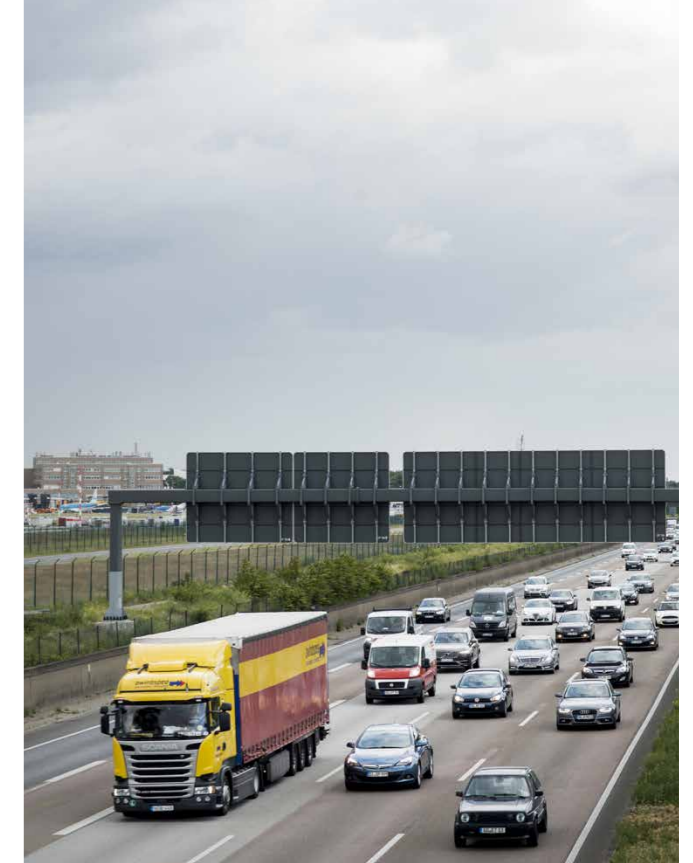
DIENSTLEISTUNGEN WACHSEN AM SCHNELLSTEN

Das wissenschaftliche Team identifizierte für jede Stadt oder Gemeinde diejenige Branche, in der

In Kelsterbach sind sozialstrukturelle Auffälligkeiten festzustellen, die insbesondere aus einer durchschnittlich höheren Mindestsicherungsquote und geringerem Bildungsstand resultieren. Zugleich kann die Stadt mithilfe der Einnahmen aus dem Betrieb des Frankfurter Flughafens ihre Bildungseinrichtungen besonders gut ausstatten und damit kompensatorisch auf diese Auffälligkeiten reagieren. (...) Würden keine Flugzeuge mehr abheben, hätte das für uns unmittelbare und starke negative sozioökonomische Konsequenzen.

Jochen Schaab, Stadt Kelsterbach

Jochen Schaab ist Leiter der Stabsstelle Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Kelsterbach. Fast die Hälfte der Beschäftigten arbeitet hier für die Flughafenbranche Verkehr und Lagerei. Das präge die Sozialstruktur der Stadt und mache sie zu etwas Besonderem in der Region.



die Zahl der Arbeitsplätze am schnellsten steigt. Das Ergebnis: In den meisten Kommunen wachsen die öffentlichen und privaten Dienstleistungen, einschließlich des Gesundheits- und Sozialwesens, und die Unternehmensdienstleistungen am schnellsten. In einigen Städten und Gemeinden verzeichneten das produzierende Gewerbe, das Baugewerbe oder der Handel die größten Zuwächse an Arbeitsplätzen. Die Branche Verkehr und Lagerei ist in drei Gemeinden die stärkste Wachstumsbranche, die allerdings nicht in der Nähe des Flughafens liegen: Gernsheim, Biebesheim am Rhein und Heusenstamm.

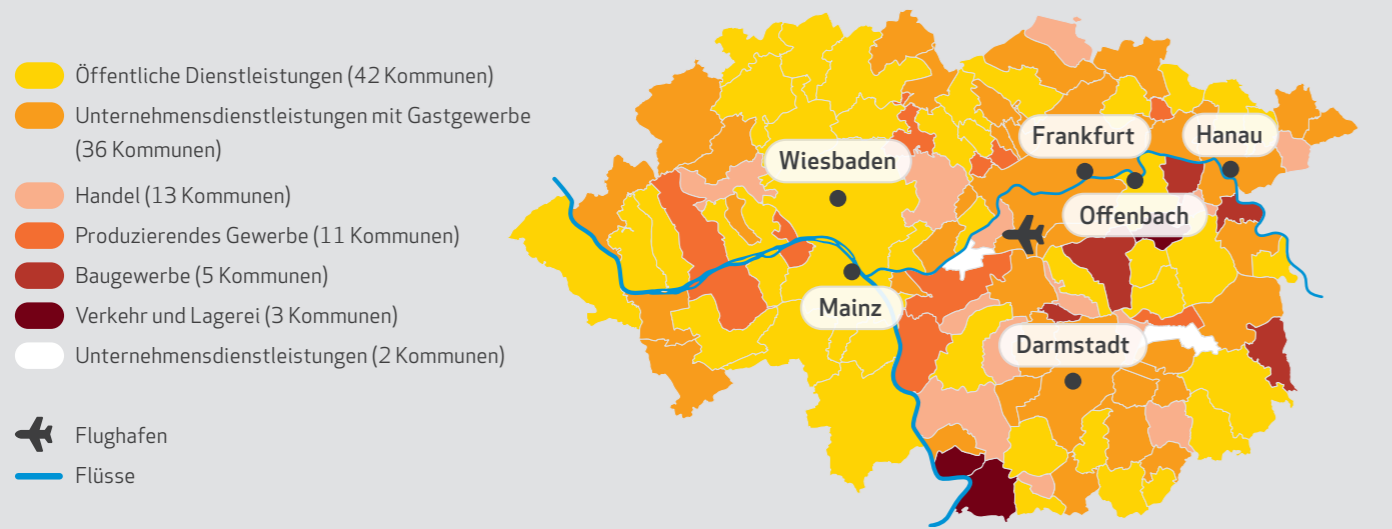
BRANCHE VERKEHR UND LAGEREI KONZENTRIERT SICH

Das wissenschaftliche Team wollte herausfinden,

wo in der Region die Branche Verkehr und Lagerei, zu der auch der Frankfurter Flughafen mit seinen Leistungen zählt, wie stark vertreten ist. Durchschnittlich arbeiteten in der Flughafenregion rund fünf Prozent aller Beschäftigten in dieser Branche, doch der Anteil variiert in den einzelnen Städten und Gemeinden stark. Den höchsten Anteil zeigt der Landkreis Groß-Gerau. Speziell in der Stadt Kelsterbach arbeitete 2016 fast die Hälfte aller Beschäftigten in der Branche Verkehr und Lagerei, es folgt Frankfurt am Main. Insgesamt waren entlang der Flüsse Rhein und Main überdurchschnittlich viele Menschen in der Branche Verkehr und Lagerei tätig. Dieses Ergebnis war zu erwarten, da die Flüsse seit jeher wichtige Verkehrsrouten und Ausgangspunkte für den Personen- und Warentransport sind.

Öffentliche Dienstleistungen wachsen in den meisten Kommunen am stärksten

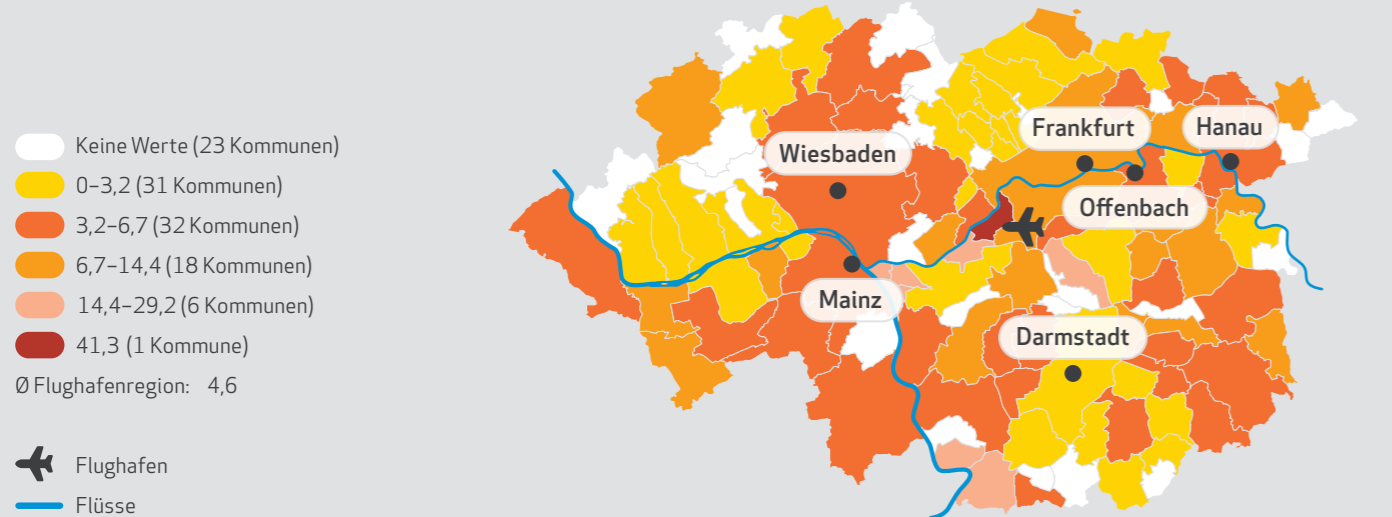
Branchen mit dem höchsten Wachstumsbeitrag an der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zwischen 2007 und 2016



Das wissenschaftliche Team erfasste für die einzelnen Städte und Gemeinden der Flughafenregion die jeweils am schnellsten wachsende Branche anhand der Beschäftigtenzahl. In den meisten Kommunen sind das entweder die öffentlichen und privaten Dienstleistungen, einschließlich des Gesundheitswesens, oder die Unternehmensdienstleistungen. In einigen Städten und Gemeinden sorgen das produzierende Gewerbe und das Baugewerbe für die meisten neuen Arbeitsplätze.

In zahlreichen Kommunen arbeiten überdurchschnittlich viele Logistikbeschäftigte

Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Bereich Verkehr und Lagerei für 2016 (in Prozent)



Wo arbeiten anteilig die meisten Verkehr- und Lagerei-Beschäftigten? Das wissenschaftliche Team fand heraus: in der Stadt Kelsterbach. Hier arbeiten mehr als 40 Prozent aller Beschäftigten in dieser Branche, in Frankfurt am Main sind es immerhin noch 14 Prozent. Zum Vergleich: In der gesamten Flughafenregion liegt der durchschnittliche Anteil nur bei 4,6 Prozent. Niedriger war der Anteil im Hochtaunus-Kreis nördlich des Flughafens oder im Rheingau-Taunus-Kreis westlich von Wiesbaden.

Branchen sind unterschiedlich stark in den Städten und Landkreisen vertreten

Branchenanteile an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gegenüber dem Durchschnitt der Flughafenregion für 2016 (Abweichung in Prozentpunkten)

- Stärkste Branchen
- Schwächste Branchen

MAINZ

Gesundheits- und Sozialwesen	5,6
Information und Kommunikation	5,1
Sonstige Unternehmensdienstleistungen	-2,5
Handel sowie Wartung und Reparatur von Kfz	-2,5

FRANKFURT AM MAIN

Verkehr und Lagerei	6,4
Finanzen und Versicherungen	6,2
Handel sowie Wartung und Reparatur von Kfz	-5,1
Übriges verarbeitendes Gewerbe	-3,2

LANDKREIS GROSS-GERAU

Fahrzeugbau	16,9
Verkehr und Lagerei	4,4
Finanzen und Versicherungen	-5,0
Freiberufliche, technische und wissenschaftliche Dienstleistungen	-3,5

OFFENBACH AM MAIN

Gesundheits- und Sozialwesen	5,8
Leiharbeit	2,8
Übriges verarbeitendes Gewerbe	-4,3
Verkehr und Lagerei	-3,9

LANDKREIS OFFENBACH

Handel sowie Wartung und Reparatur von Kfz	8,0
Verkehr und Lagerei	4,4
Finanzen und Versicherungen	-4,6
Gesundheits- und Sozialwesen	-4,5

MAIN-TAUNUS-KREIS

Handel sowie Wartung und Reparatur von Kfz	6,9
Freiberufliche, technische und wissenschaftliche Dienstleistungen	3,7
Verkehr und Lagerei	-5,6
Gesundheits- und Sozialwesen	-4,1

Das wissenschaftliche Team untersuchte, wie sehr sich die Städte und Landkreise der Flughafenregion in ihrer Branchenstruktur unterscheiden und wo es wirtschaftliche Schwerpunkte gibt. In der Stadt Offenbach finden sich im Vergleich zur restlichen Flughafenregion zum Beispiel überdurchschnittlich viele Beschäftigte im Gesundheits- und Sozialwesen, auch die Leiharbeit ist relativ stark vertreten. Der Landkreis Groß-Gerau ist stark spezialisiert und sticht mit einem sehr hohen Anteil an Beschäftigten im Bereich Fahrzeugbau hervor.



Fazit

Innerhalb der Flughafenregion zeigt sich eine große Vielfalt an starken Wirtschaftszweigen. Je nach Landkreis dominieren unterschiedliche Branchen. Damit wirken auch viele verschiedene Faktoren auf die Entwicklung der Region, in die sich der Flughafen als ein ökonomischer Impulsgeber einfügt. In den einzelnen Kommunen variiert der Anteil an Beschäftigten der Branche Verkehr und Lagerei stark.

Das wissenschaftliche Team untersuchte den Pendelverkehr in der Flughafenregion intensiv. Warum? Weil das Pendeln zum Beispiel die wirtschaftliche Verflechtung der Orte untereinander zeigt – und die Entwicklung der Region beeinflusst.

Untersuchungsfragen

► **In welchen Branchen pendeln die meisten Beschäftigten?**

► **Wie sehr sind die Städte und Gemeinden durch das Pendeln verflochten?**

► **Aus welchen Städten und Gemeinden stammen die meisten Flughafenpendlerinnen und -pendler?**

Die Ergebnisse zeigen, dass der Flughafen zur Attraktivität der Metropole Frankfurt als Arbeitsort beiträgt. Zu diesem Schluss kamen die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler etwa anhand der Pendelströme nach Frankfurt und des Anteils der Pendlerinnen und Pendler in den einzelnen Branchen. Frankfurt am Main zieht am stärksten Beschäftigte aus den umliegenden Städten und Gemeinden an. Ein wichtiges Ziel dabei ist der Flughafen: 2016 wies in Frankfurt die Branche Verkehr und Lagerei vor allen anderen Branchen

mit knapp 80 Prozent den höchsten Anteil an Einpendlerinnen und -pendlern auf. Und in Frankfurt hängen Unternehmen dieser Branche vor allem mit dem Flughafen zusammen. Der Anteil der Pendelnden ist aber auch in der restlichen Flughafenregion hoch: Über alle Branchen hinweg pendeln 66 Prozent aller Beschäftigten zu ihrem Arbeitsplatz. Es wird damit deutlich, dass neben der Großstadt Frankfurt auch die kleineren Städte und Gemeinden der Flughafenregion wichtige Wohn- und Arbeitsorte sind und die Region insgesamt stark vernetzt ist.

FLUGHAFENPENDLER OFT AUS SÜDLICHEN NACHBARGEMEINDEN

Das wissenschaftliche Team wollte herausfinden, wo die Menschen wohnen, die am Frankfurter Flughafen arbeiten. Auf diese Weise erhält man einen Eindruck, wohin die Wertschöpfung (►Glossar) in Form der Löhne und Gehälter fließt und welche Kommunen wirtschaftlich stärker oder

schwächer mit dem Flughafen verbunden sind. Die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler erfassen dafür jeweils diejenigen Beschäftigten in der Branche Verkehr und Lagerei, die nach Frankfurt pendelten – und schätzten so die Zahl der Flughafenpendlerinnen und -pendler (►Glossar). 2016 kam ein Großteil von ihnen aus den Großstädten Wiesbaden, Offenbach und Mainz. Es folgten größtenteils Gemeinden in direkter Nachbarschaft zum Flughafen wie Mörfelden-Walldorf, Kelsterbach oder Neu-Isenburg. Die Anrainerkommunen sind es auch, aus denen anteilig an allen Auspendelnden die meisten Flughafenpendlerinnen und -pendler stammen.

WOHNFLÄCHE IN FLUGHAFENNÄHE EHER KLEIN

Das Pendeln gibt Einblick in den Alltag der Bevölkerung und beeinflusst ihn gleichzeitig. So wohnen viele Flughafenbeschäftigte in den Nachbargemeinden und haben damit einen relativ kurzen Arbeitsweg, was ein Vorteil ist. Andererseits sind die Wohnverhältnisse dort beengter als im restlichen Untersuchungsgebiet: Städte und Gemeinden, in denen anteilig an allen Auspendelnden die meisten Flughafenpendlerinnen und -pendler wohnen, wiesen 2015 bis auf eine Ausnahme unterdurchschnittliche Wohnflächen pro Kopf auf. Generell wohnen die Menschen in der Flughafenregion im Durchschnitt auf kleinerem Raum als im Bundesgebiet – unabhängig davon, ob in den betreffenden Kommunen viele oder wenige Menschen zum Flughafen pendeln. Vielmehr deuten die Ergebnisse der weiteren Untersuchungen darauf hin, dass die unterdurchschnittlichen



Wohnflächen pro Kopf vor allem auch auf die hohe Nachfrage nach Wohnraum in der Flughafenregion, die städtische Verdichtung und die steigenden Miet- und Immobilienpreise zurückzuführen sind (►SoMo Wissen Nr. 3).

WARUM IST DAS PENDELN FÜR DIE UNTERSUCHUNG SO WICHTIG?

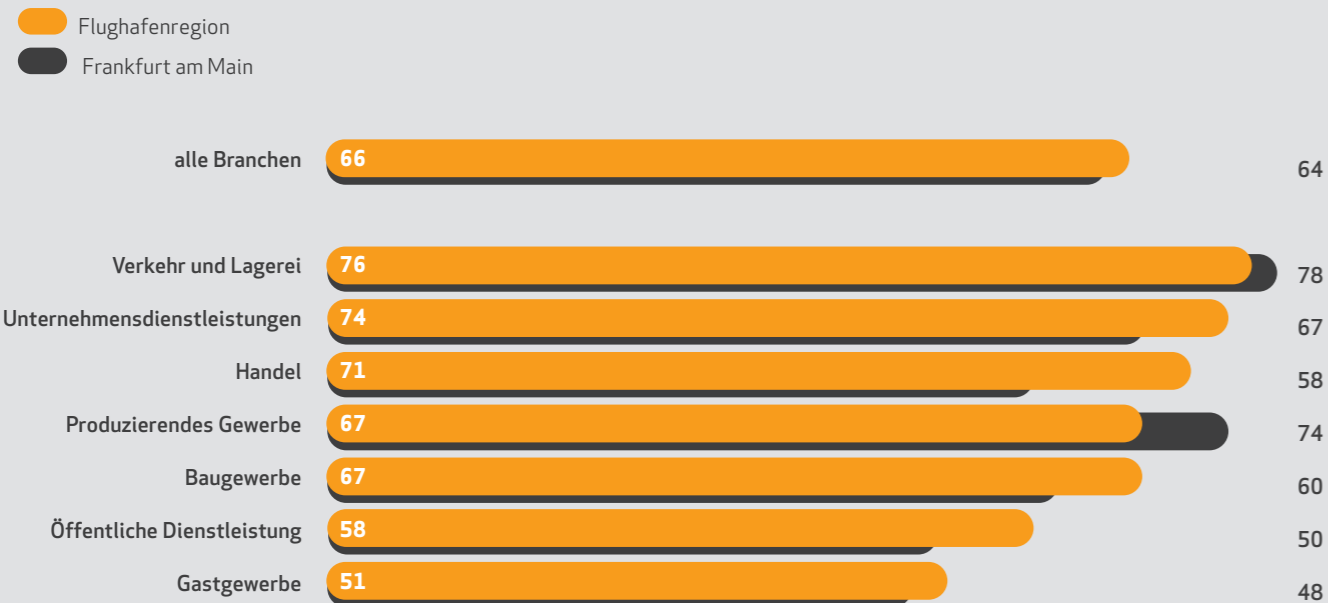
Innerhalb regionalwirtschaftlicher Untersuchungen gibt der Pendelverkehr zum einen Hinweise auf die Lebensbedingungen der Menschen vor Ort: Manche Menschen pendeln, weil sie sich davon eine passende Arbeitsstelle oder ein höheres Einkommen erwarten. Andere finden am Arbeitsort keinen geeigneten Wohnraum, oder sie suchen die Nähe zur Natur.

Zweitens beeinflusst das Pendeln selbst soziale und wirtschaftliche Entwicklungen in der Untersuchungsregion: Pendlerinnen und Pendler verändern an ihrem Arbeitsort zum Beispiel die Zahl der verfügbaren Arbeitskräfte oder an ihrem Wohnort die kommunalen Steuereinnahmen (►Glossar). Die kommunalen Finanzen haben wiederum Einfluss darauf, in welchem Umfang eine Stadt oder Gemeinde Aufträge an Unternehmen vergeben, Kultureinrichtungen bezuschussen oder günstigen Wohnraum schaffen kann – und damit auch, über welche Möglichkeiten der sozialen und wirtschaftlichen Teilhabe (►Glossar) die Menschen verfügen.

Ein dritter Grund für die Bedeutung des Pendelns: Der Flughafen ist bis auf wenige Ausnahmen ausschließlich Arbeitsort. Kaum einer der rund 80.000 Beschäftigten wohnt dort. Dadurch nimmt der Flughafen direkten Einfluss auf den Pendelverkehr und verändert über die oben genannten Faktoren die sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse in der Region.

Logistikbeschäftigte pendeln am häufigsten

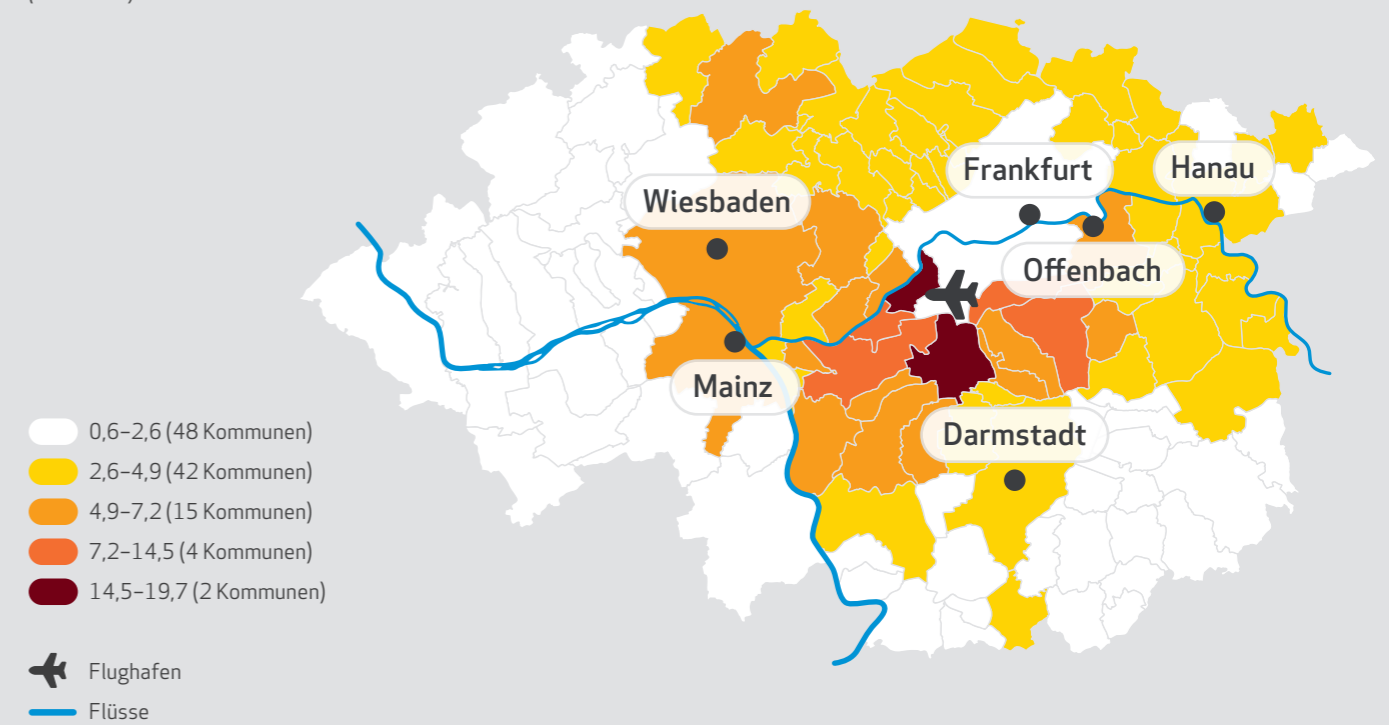
Branchen und ihr Anteil an Berufspendlerinnen und -pendlern an allen Beschäftigten für 2016
(in Prozent)



2016 überquerten 66 Prozent der Beschäftigten in der Flughafenregion auf dem Weg zur Arbeit mindestens eine Stadt- und Gemeindegrenze. Um herauszufinden, ob es Branchen gibt, in denen die Beschäftigten mehr als in anderen Bereichen zur Arbeit pendeln, verglich das wissenschaftliche Team die Pendelquoten zwischen den Branchen. Nach Frankfurt, dem Standort des Flughafens, pendeln Beschäftigte der Branche Verkehr und Lagerei sowie des produzierenden Gewerbes besonders häufig ein.

Südlich des Flughafens leben verhältnismäßig viele Flughafenpendlerinnen und -pendler

Anteil der Beschäftigten der Branche Verkehr und Lagerei, die nach Frankfurt auspendeln für 2016
(in Prozent)



Unternehmen in der Branche Verkehr und Lagerei sind in Frankfurt vor allem dem Flughafen zuzuordnen. Die Flughafenpendlerinnen und -pendler in den einzelnen Kommunen schätzte das wissenschaftliche Team daher anhand der Zahl an Logistikbeschäftigten, die nach Frankfurt pendeln. Ihr Anteil an allen Auspendelnden ist in Kelsterbach (19,7 Prozent), Mörfelden-Walldorf (17,5 Prozent) und Raunheim (14,5 Prozent) am größten. Aber auch in weiter entfernten Städten und Gemeinden wie Wiesbaden, Mainz oder Idstein wohnen anteilig viele dieser geschätzten Flughafenpendlerinnen und -pendler.

In Flughafennähe fällt der Wohnraum knapper aus

Durchschnittliche Wohnfläche pro Kopf für 2015
(in Quadratmetern)



Um mehr über die Wohnverhältnisse der Bevölkerung zu erfahren, ermittelte das wissenschaftliche Team die durchschnittliche Wohnfläche pro Kopf. In der gesamten Flughafenregion wohnen die Menschen mit rund 42 Quadratmetern pro Kopf beengter als im Bundesdurchschnitt mit 45



Quadratmetern. Insbesondere Frankfurt und die flughafenangrenzenden Kommunen, in denen anteilig viele Flughafenpendlerinnen und -pendler wohnen, wiesen relativ niedrige Wohnflächen auf. Die zunehmende Wohnraumknappheit in der Flughafenregion ist ein Grund dafür und hat viele Ursachen (► SoMo Wissen Nr. 3).

Mit der Rolltreppe ins Büro

Klaus Albrecht ist Experte für betriebliche Sicherheit bei der Fraport AG – und einer von etwa 375.000 Menschen, die täglich nach Frankfurt am Main pendeln. Seit etwa vier Jahren fährt er jeden Tag mit der S-Bahn von seiner Wohnung in Wiesbaden zu seinem Arbeitsplatz am Frankfurter Flughafen. Für die rund 23 Kilometer benötigt er knapp

45 Minuten, und am Ende der Fahrt führt ihn eine Rolltreppe direkt in den Terminal 1. Seine frühere Wohnung im flughafennahen Mörfelden-Walldorf, und damit seinen sehr kurzen Arbeitsweg, hat er aus persönlichen Gründen aufgegeben: Seine Frau und er suchten eine bezahlbare Altbauwohnung mit hohen Decken für ihr Fotostudio, die sie schließlich in Wiesbaden fanden.

Bei der Suche nach einer Wohnung waren uns vier Punkte wichtig: Sie sollte hohe Decken haben, eine bezahlbare Miete vorweisen, an die öffentlichen Verkehrsmittel angeschlossen sein und uns gefallen. Eine solche Wohnung fanden wir schlicht nicht in der Nähe des Flughafens.

Klaus Albrecht, Fraport AG



Fazit

Die Mehrheit der Erwerbstätigen in der Flughafenregion pendelt. Das Gebiet ist dabei nicht auf ein einziges Zentrum ausgerichtet. Neben den Großstädten sind auch kleinere Städte und Gemeinden wichtige Wohn- und Arbeitsorte und über das Pendeln miteinander vernetzt. Insbesondere aus Kommunen in direkter Nachbarschaft pendeln verhältnismäßig viele Beschäftigte Richtung Flughafen. Das Pendeln beeinflusst die kommunalen Steuereinnahmen, die wiederum die Möglichkeiten zur Teilhabe der Menschen und damit ihre Lebensumstände mitbestimmen.

Modul 1 hat wichtige Einblicke in die wirtschaftliche Verflechtung des Flughafens mit seiner Region geliefert. In der Region herrscht eine hohe Vielfalt an Branchen. Eine Zu- oder Abnahme des Passagier- und Frachtaufkommens am Frankfurter Flughafen hat damit auch unterschiedlich starke Auswirkungen auf die Beschäftigung in den Kommunen. Dies wird in Modul 2 der Exploration zum Sozialmonitoring näher untersucht, das wir Ihnen in der nächsten Ausgabe von „SoMo Wissen“ vorstellen. Nach den wirtschaftlichen Auswirkungen geht es ab Modul 3 um die sozialen Wechselwirkungen zwischen Flughafen und Region. Im Zentrum steht dabei die Frage, wie sich der Flughafen – unabhängig davon, dass er Arbeitsplätze und Einkommen zur Verfügung stellt – auf den Alltag der Menschen auswirkt. Dafür hat das wissenschaftliche Team nicht nur sozialstrukturelle Daten untersucht, sondern auch Interviews mit ansässigen Unternehmen und Bewohnerinnen und Bewohnern der Flughafenregion geführt. Auch dazu wird Ihnen „SoMo Wissen“ die wichtigsten Ergebnisse präsentieren.

Die erwähnten Branchen im Überblick

Basierend auf der Klassifikation der Wirtschaftszweige (WZ 2008). Einige Branchen wurden zu einzelnen Gruppen (mit * markiert) zusammengezogen. Hierzu gehören zum Beispiel die Unternehmensdienstleistungen.

Branchengruppe (WZ-Code)	Untergeordnete Branchen (WZ-Code)	Beispiele
Produzierendes Gewerbe (B-E)	Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden (B)	Förderung von Kohle, Erdöl, Erdgas
	Verarbeitendes Gewerbe (C)	Herstellung von Nahrungsmitteln, Maschinen; Metallverarbeitung
	Übriges verarbeitendes Gewerbe* (CX)	Herstellung von Gummi- und Kunststoffwaren, elektronischen Ausrüstungen, Bekleidung; Reparatur und Installation von Maschinen; Mineralölverarbeitung
	Energieversorgung (D)	Elektrizitäts-, Gas-, Wärme- und Warmwasserversorgung
	Wasser, Abwasser und Abfall (E)	Kanalisation; Abfallsammlung
Baugewerbe (F)		Gebäude-, Straßen-, Schienen- und Tunnelbau
Handel sowie Instandhaltung und Reparatur von Kfz (G)		Einzel- und Großhandel aller Warengüter; Kfz-Werkstätten
Verkehr und Lagerei (H)		Personen- und Güterbeförderung auf Schienen, zu Wasser, in der Luft; Flughäfen, Bahnhöfe
Gastgewerbe (I)		Gastronomie, Hotels
Unternehmensdienstleistungen* (J-N, ohne Handel, Gastgewerbe sowie Verkehr und Lagerei)	Information und Kommunikation (J)	Werbung, Telekommunikation, Softwareentwicklung
	Finanzen und Versicherungen (K)	Bankenwesen, Versicherungen, Steuerberatung
	Immobilienwesen (L)	Immobilienhandel, Wohnungsvermietung
	freiberufliche, wissenschaftliche und technische Dienstleistungen (M)	Rechtsberatung, Unternehmensführung, Architektur, Forschung und Entwicklung
	Leiharbeit (78)	Zeitarbeitsfirmen
	Sonstige Unternehmensdienstleistungen (N)	Wach- und Sicherheitsdienste, Gebäudebetreuung, Reisebüros, Messe-, Ausstellungs- und Kongressveranstalter, Callcenter
Öffentliche und private Dienstleistungen* (O-T)	Öffentliche Verwaltung und Sozialversicherung (O)	
	Erziehung und Unterricht (P)	Kindergärten, Schulen, Universitäten
	Gesundheits- und Sozialwesen (Q)	Krankenhäuser, Arztpraxen, Pflegedienste
	Kunst, Unterhaltung und Erholung (R)	Theater, Museen, Parks, Sportvereine
	Sonstige öffentliche und private Dienstleistungen (S)	Verbände, Friseur- und Kosmetikstudios, Reinigungen, Bestattungswesen
	Häusliche Dienste (T)	Privathaushalte mit Personal; Waren und Dienstleistungen von Privathaushalten

Beschäftigte ohne Berufsabschluss

Der Anteil der Beschäftigten ohne Berufsabschluss ist ein Maß für das Qualifikationsniveau der Beschäftigten. Dafür melden Arbeitgeber ihre sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten inklusive Angaben zur höchsten Berufsausbildung an die Bundesagentur für Arbeit. Beamte, Selbstständige, mithelfende Familienangehörige und geringfügig Beschäftigte werden nicht erfasst. Es existieren einige flughafenbezogene Berufe, wie etwa der des Piloten, der Fluglotsin oder des Flugbegleiters, die nicht als offizielle Ausbildungsberufe anerkannt sind. Ein Teil der Beschäftigten in diesen Berufen werden, wenn sie über keine andere Ausbildung verfügen, der Statistik daher als Beschäftigte ohne Berufsabschluss gemeldet – trotz betriebsinterner und teilweise hoch qualifizierender Ausbildung.

Demografischer Wandel

Mit dem Begriff werden zusammenfassend verschiedene Veränderungen der Bevölkerungsentwicklung bezeichnet. Wie sich eine Bevölkerung zusammensetzt und sich entwickelt, hängt von drei Faktoren ab: Geburten-

rate, Sterberate und Migration. In Deutschland kommen heute weniger Kinder als früher zur Welt, gleichzeitig steigt die Lebenserwartung. Damit erhöht sich das Durchschnittsalter der Bevölkerung. Durch Zu- und Abwanderungen und die Mobilität innerhalb des Landes wird die Gesellschaft in Deutschland außerdem vielfältiger und konzentriert sich in Ballungszentren und Städten. Diese Entwicklungen haben großen Einfluss zum Beispiel auf die Sozialversicherungen, die Arbeitswelt, die Infrastruktur oder die Familienpolitik.

Exploration

In der Sozialforschung ist damit ein Verfahren gemeint, das dazu dient, die Beschreibung eines Problems zu erweitern und zu vervollständigen. So werden Faktoren, die auf den Untersuchungsgegenstand – wie etwa die Beschäftigung in einer Region – einwirken, näher erkundet, ebenso die relevanten Umstände und Bedingungen. Ziel ist es, das Forschungsproblem weiter zu differenzieren und eine Untersuchung damit zu optimieren. Die Analyse vorhandenen Datenmaterials oder Pilotstudien stellen Methoden der Exploration dar.

Flughafenpendlerinnen und -pendler

In diesem Heft werden sozialversicherungspflichtige Beschäftigte der Branche Verkehr und Lagerei, die nach Frankfurt pendeln, auch als Flughafenpendlerinnen und -pendler bezeichnet. Der Begriff beschreibt damit nur eine Schätzung der tatsächlichen Zahl der pendelnden Flughafenbeschäftigten, die in der amtlichen Statistik aber nicht ausgewiesen und daher für das wissenschaftliche Team nicht genau zu erfassen sind. Belastbarere Angaben zur Herkunft der Flughafenbeschäftigten erwartet das Team im Rahmen der Arbeitsstättenbefragung am Flughafen in Modul 2 (►SoMo Wissen Nr. 2).

Indikator

Eine messbare Größe, die einen Zustand oder eine Entwicklung in ihrer Intensität und Richtung beschreibt („Anzeiger“). Indikatoren liefern einen Zahlenwert und ermöglichen zeitliche Vergleichsreihen und Prognosen. So ist in den Sozialwissenschaften etwa die Geburtenrate ein wichtiger Indikator: Wird sie regelmäßig erhoben, zeigt sie an, ob eine Bevölkerung schrumpft, stagniert oder wächst.

Kommunale Steuereinnahmen

Rund ein Drittel des Geldes, über das Städte und Gemeinden zur Erfüllung ihrer Aufgaben verfügen, stammt aus kommunalen Steuereinnahmen. Eine wichtige Steuer für die Kommunen ist die Gewerbesteuer: Unternehmen müssen sie in Abhängigkeit von ihrem Gewinn direkt und in voller Höhe an die Kommune abführen, in der sie ihren Sitz haben. Eine Stadt oder Gemeinde erhält außerdem einen Anteil von 15 Prozent an der Lohn- und Einkommensteuer ihrer Einwohnerinnen und Einwohner. Insgesamt profitiert eine Kommune von möglichst vielen erfolgreichen Unternehmen vor Ort sowie von Einwohnerinnen und Einwohnern, die an ihrem Arbeitsort hohe Löhne und Gehälter erzielen.

Teilhabe

Welche Möglichkeiten hat eine Person, um am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen? Die Teilhabe beschreibt die wirtschaftlichen, staatlichen und persönlichen Ressourcen, die ein Mensch nutzen kann, um sein Leben wie gewünscht zu führen. Sie definiert auch, welchen Handlungsspielraum eine Person dabei hat. Faktoren wie das

Einkommen, der Gesundheitszustand oder die Verfügbarkeit von Kitaplätzen beeinflussen die eigenen Möglichkeiten zur sozialen und wirtschaftlichen Teilhabe.

Vorleistungen

Vorleistungen sind Produkte und Dienstleistungen, die ein Unternehmen von einem anderen erwirbt beziehungsweise in Anspruch nimmt, um das eigene Produkt herzustellen. Die Vorleistungen gehen direkt in das Endprodukt ein, werden also verbraucht oder umgewandelt. Beispielsweise nutzt der Caterer einer Fluglinie für seine Speisen die Lebensmittel eines Nahrungsmittelherstellers, der für seine Produktion wiederum Güter der Landwirtschaft einkauft. Landwirt, Nahrungsmittelproduzent und Caterer bilden eine Wertschöpfungskette und sind dadurch wirtschaftlich miteinander verflochten.

Wertschöpfung

Die Wertschöpfung drückt den Mehrwert eines Produkts oder einer Dienstleistung in Geld aus. Um zum Beispiel Flugreisen anzubieten, werden neben Flugzeugen auch Lebensmittel für die Bordverpflegung, Personal

oder Treibstoff benötigt. Wenn der erzielte Preis für die Flugreisen höher ist als die Kosten für all diese Vorleistungen, wird Wertschöpfung erzielt. Aus der Wertschöpfung zahlt das Unternehmen Steuern an den Staat sowie die Löhne und Gehälter seiner Beschäftigten.

IMPRESSUM

Gemeinnützige Umwelthaus GmbH

Rüsselsheimer Str. 100
65451 Kelsterbach
Tel.: 06107 98868-0
Fax: 06107 98868-19
E-Mail: sozialmonitoring@umwelthaus.org

Im Auftrag des Koordinierungsrates des FFR



Konzept, Text und Gestaltung

Mann beißt Hund – Agentur für Kommunikation GmbH
www.mann-beisst-hund.de

Fotografie

S. 2: Fraport AG
Alle weiteren Fotografien: Andre Zelck / Umwelthaus

Icons

von „NounProject.com“:
S. 5: „Frau“ Icon von Eucalyp; „Tram“ Icon von Norbert Kucsera

