



Exploration zum Sozialmonitoring Flughafen Frankfurt und Region

---

**SOMO**

**WISSEN NR. 3**

Einflüsse des Flughafens auf die  
Sozialstruktur



Exploration zum Sozialmonitoring Flughafen Frankfurt und Region

---

## **SOMO** **WISSEN NR. 3**

### Einflüsse des Flughafens auf die Sozialstruktur

„SoMo Wissen“ informiert über die Exploration zum Sozialmonitoring Frankfurter Flughafen und Region und zeigt ausgewählte Ergebnisse. In dieser Ausgabe stellen wir Ihnen zusammenfassend die Module 3, 4 und 6 der Studie vor. Das wissenschaftliche Team untersuchte darin, ob und inwieweit sich Fluglärm und Beschäftigungsimpulse des Flughafens auf die Sozialstruktur in der Flughafenregion auswirken. Außerdem holte es Einschätzungen von Expertinnen und Experten sowie Interessenvertreterinnen und -vertretern zur Rolle des Flughafens für die Entwicklung der Region ein und fragte Bewohnerinnen und Bewohner, wie sie Fluglärmbelastung erleben und darauf reagieren. Die Ergebnisse der Exploration wurden vor Ausbruch der weltweiten Coronapandemie 2020 erhoben und spiegeln daher nicht deren massiven Einfluss auf die wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungen in 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](http://www.sozialmonitoring.de)

## Inhalt

Zentrale Ergebnisse im Überblick	Seite	4
Die Flughafenregion: Was ein Sozialmonitoring zeigen könnte	Seite	6
Was wurde untersucht – und wie?	Seite	7
Im Fokus:		
Bevölkerung	Seite	16
Einkommen	Seite	20
Bildung	Seite	24
Beschäftigung	Seite	30
Wohnen mit Fluglärm	Seite	36
Gesamtfazit	Seite	44
Ausblick: So geht es weiter	Seite	45
Glossar	Seite	46

## 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](mailto:sozialmonitoring@umwelthaus.org)

# ZENTRALE ERGEBNISSE IM ÜBERBLICK

Hat der Frankfurter Flughafen einen Einfluss auf die sozialen Verhältnisse in der Flughafenregion? Um dieser Frage nachzugehen, überprüfte das wissenschaftliche Team unter anderem, ob und inwieweit statistische Zusammenhänge zwischen den direkten Effekten „Fluglärm“ und „Beschäftigungsimpulse“

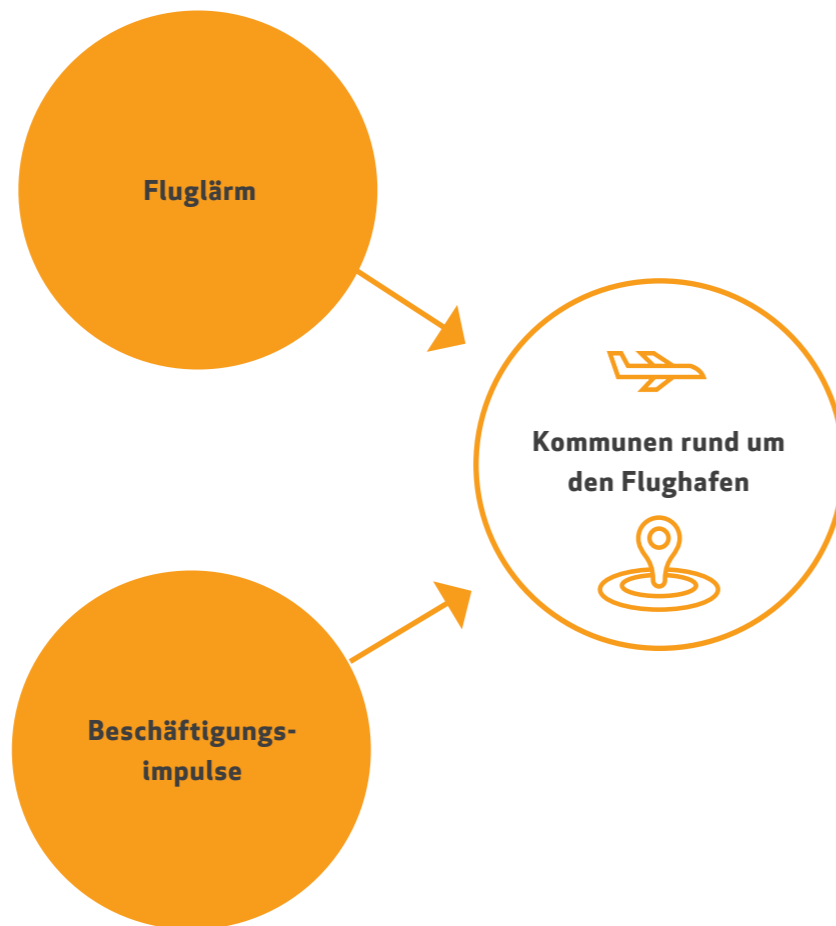
(► Glossar) und bestimmten sozialstrukturellen Merkmalen in den Städten und Gemeinden bestehen. Vor allem in den Nachbarkommunen des Flughafens fand das Team solche statistischen Zusammenhänge.

## DER FLUGHAFEN UND SEINE WIRKUNG AUF DIE SOZIALSTRUKTUR

In den Kommunen rund um den Frankfurter Flughafen gehen Fluglärm und Beschäftigungsimpulse mit bestimmten sozialstrukturellen Merkmalen der Bevölkerung einher.

Fluglärm wurde in den Analysen zum Beispiel anhand des Anteils an stark Fluglärm-belastigten oder anhand des Flächenanteils mit einer Fluglärm-belastung von mehr als 45 Dezibel erfasst.

Beschäftigungsimpulse beschrieb das wissenschaftliche Team etwa durch den Anteil an flughafenverbundenen Beschäftigten oder den Anteil an Flughafenpendlerinnen und -pendlern in den Kommunen.



## SOZIALSTRUKTURELLE MERKMALE:

### Bevölkerung: Fluglärm betrifft immer mehr Menschen

In der Flughafenregion Rhein-Main wohnen Menschen aus vielen Nationen und jeden Alters in fünf Großstädten, zahlreichen Mittel- und Kleinstädten sowie ländlichen Gemeinden. Die Region ist dicht besiedelt und im Untersuchungszeitraum vor der Coronapandemie zogen viele Menschen zu. Mit dem Bevölkerungswachstum erhöht sich insgesamt die Zahl derer, die mit Fluglärm leben und sich vom Fluglärm hoch belastigt fühlen. Mehr dazu ab ► Seite 16



### Einkommen: In Flughafennähe wohnen häufiger ärmere Menschen

Die Flughafenregion ist insgesamt wohlhabend. In flughafennahen Wohnorten mit Fluglärm leben tendenziell mehr ärmere Menschen als in den Wohnorten ohne Fluglärm. Das liegt auch an früheren Entscheidungen, zum Beispiel, wo Wohnraum errichtet wurde, sowie weiteren Faktoren. Mehr dazu ab ► Seite 20



### Bildung: Soziale und Bildungsnachteile treten zusammen mit Fluglärm auf

Im regionalen Vergleich sind rund um den Flughafen überdurchschnittlich viele Kinder und Jugendliche von Fluglärm betroffen. Soziale und wirtschaftliche Nachteile kommen in den flughafennahen Gemeinden oft zusammen und können die Bildung der Kinder und Jugendlichen beeinträchtigen. Bildungsnachteile treten daher tendenziell gemeinsam mit Fluglärm auf. Letztlich hängen eine frühkindliche Förderung und eine gute Schulbildung stark von der umgebenden Sozialstruktur und den Einkommen der Städte und Gemeinden ab. Mehr dazu ab ► Seite 24



### Beschäftigung: In Flughafennähe leben Menschen mit sehr unterschiedlichen Qualifikationen

Rund um den Flughafen gibt es hinsichtlich der Beschäftigungsverhältnisse starke Gegensätze. Hier wohnen sowohl mehr Menschen, die flughafenverbunden und in regulären Jobs arbeiten, als auch mehr arbeitslose Menschen. Die Beschäftigungsverhältnisse prägen auch die Sozialstruktur der Kommunen in der Region, die aber stärker von Stadt-Land-Effekten als vom Flughafen abhängt. Mehr dazu ab ► Seite 30



### Wohnen: Wohnraum bleibt auch bei Fluglärm begehrt

Insgesamt gibt es in den wachsenden Kommunen der Flughafenregion trotz vieler Neubauprojekte immer noch zu wenig Wohnraum. Gebiete, die durch Fluglärm hoch belastet sind, unterliegen Siedlungsbeschränkungen, dort dürfen keine Wohnungsneubauten entstehen. Die große Nachfrage nach Wohnraum hält die Mieten auch bei Fluglärm im regionalen Vergleich auf hohem Niveau. Das verursacht eine zusätzliche Belastung vor allem für sozial benachteiligte Bewohnerinnen und Bewohner. Mehr dazu ab ► Seite 36



# 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.

# WAS WURDE UNTERSUCHT – UND WIE?

Unmittelbar wirkt der Frankfurter Flughafen sowohl ökologisch als auch wirtschaftlich auf seine Umgebung, das haben vorangegangene Studien gezeigt. Zum Beispiel untersuchte das wissenschaftliche Team bereits in Modul 2 den Einfluss des Flughafens auf die Beschäftigung in der Region (►SoMo Wissen Nr. 2). Dagegen wurden mögliche indirekte Einflüsse auf die sozialen Verhältnisse vor Ort bislang kaum untersucht. Aufgrund der Studienlage ging das wissenschaftliche Team in den Modulen 3 und 4 davon aus, dass der Flughafen insbesondere über den Fluglärm und die von ihm gesetzten Beschäftigungsimpulse (►Glossar) die Sozialstruktur (►Glossar) beeinflussen könnte,

und konzentrierte sich in seinen Analysen auf diese zwei Effekte. Dadurch lassen sich mögliche Zusammenhänge der Flughafeneffekte mit sozialstrukturellen Merkmalen – wie der Bevölkerungszusammensetzung oder der Einkommensverteilung – übersichtlich, wenn auch vereinfacht, darstellen. Die Ergebnisse der Analysen aus den Modulen 3 und 4 stellen wir Ihnen in den Kapiteln Bevölkerung, Einkommen, Bildung, Beschäftigung und Wohnen mit Fluglärm vor. Ergänzt werden sie dort von subjektiven Einschätzungen von Menschen aus der Region, die das wissenschaftliche Team in Modul 6 befragte.

## MODULE 3 UND 4: ANALYSE VON STATISTISCHEN ZUSAMMENHÄNGEN

Zunächst beschrieben die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler die Sozialstruktur der Region: Wie sieht die Nachbarschaft des Flughafens aus? Wie verteilen sich die Bewohnerinnen und Bewohner anhand sozialstruktureller Merkmale wie Einkommen, Bildungsstand oder Staatsangehörigkeit in der Flughafenregion? Anschließend überprüfte das wissenschaftliche Team für einige dieser Merkmale, ob und wie sehr sie mit den direkten Flughafenwirkungen „Fluglärm“ und „Beschäftigungsimpulse“ zusammenhängen, die durch Indikatoren wie etwa den Anteil der stark Fluglärm-belastigten (►Glossar) oder den Anteil an flughafenverbundenen Beschäftigten (►Glossar) beschrieben werden. Dafür nutzte es sogenannte Korrelationsanalysen (►Glossar): Das Team untersuchte zum Beispiel, ob dort, wo überdurchschnittlich viele stark Fluglärm-belastigte leben, auch überdurchschnittlich viele nichtdeutsche Personen wohnen (positive Korrelation) oder aber besonders wenig Wohlhabende (negative Korrelation). Fand das wissenschaftliche Team einen solchen Zusammenhang, so überprüfte es diesen unter anderem mithilfe einer Drittfaktorkontrolle

(►Glossar). Hängt der höhere Anteil an Nichtdeutschen (►Glossar) zum Beispiel auch stark mit der Bevölkerungsdichte zusammen? In dem Fall rechnetete das wissenschaftliche Team diesen Faktor heraus und überprüfte, ob der Zusammenhang mit der Fluglärm-belastigung weiterhin bestehen blieb.

Diesen Fragen ist das wissenschaftliche Team bei seinen Analysen in Modul 3 und 4 nachgegangen:

- Der Flughafen verursacht Fluglärm, schafft aber auch Arbeitsplätze: Wie verteilen sich die damit einhergehenden Vor- und Nachteile in der Region?
- Gehen Fluglärm und Beschäftigungsimpulse statistisch gesehen mit bestimmten sozialstrukturellen Merkmalen der Bevölkerung einher?
- Addieren sich für die Bevölkerung die Vor- und Nachteile von Fluglärm und Beschäftigungsimpulsen zu weiteren sozioökonomischen Vor- und Nachteilen? Wenn ja, in welchen Gebieten?

## FLUGLÄRM: DER UNTERSCHIED ZWISCHEN BELASTUNG UND BELÄSTIGUNG

Der Anteil an stark Fluglärm-belastigten ist in den hier vorgestellten Analysen ein zentraler Indikator (►Glossar) für Fluglärm. Im Gegensatz zu einer Belastung mit Fluglärm, die objektiv mit Geräten gemessen wird, beschreibt die Belästigung mit Fluglärm das subjektive Empfinden einer Person und kann daher nur durch eine persönliche Befragung genau bestimmt werden. Allerdings basiert der hier verwendete Anteil an stark Fluglärm-belastigten nicht auf eigenen Befragungen, sondern ist auf Basis der Expositions-Wirkungs-Kurve der Lärmstudie NORAH (►Glossar) geschätzt worden.

Hier wurde bei einer repräsentativen Befragung ermittelt, bei welcher Lärmbelastung sich wie viele Personen selbst als hoch belästigt einstufen. Diese Daten übertrug das wissenschaftliche Team auf die eigenen Analysen. So erfasste es, wie viele Personen in den einzelnen Kommunen mit Fluglärm über 45 Dezibel belastet waren, und schätzte, wie viele von ihnen sich laut NORAH belästigt fühlen müssten – ohne die Menschen dazu befragt zu haben. Nach dieser Hochrechnung würden sich rund 620.000 oder 17,5 Prozent der Bevölkerung in der untersuchten Flughafenregion als „hoch belästigt“ fühlen.

## DAS UNTERSUCHUNGS- GEBIET

Je kleinräumiger Gebiete voneinander abgegrenzt werden, desto eher lassen sich sozialstrukturelle Unterschiede erfassen. Aus diesem Grund beschränkte sich das wissenschaftliche Team bei den Analysen der Module 3 und 4 auf das engere Untersuchungsgebiet der Exploration („Flughafenregion“) mit 112 Kommunen und schloss das weitere Untersuchungsgebiet mit seinen großflächigen Landkreisen aus den Berechnungen aus.

40 aktiv an der Exploration teilnehmende Kommunen stellten dem wissenschaftlichen Team zudem eigene anonymisierte Daten aus dem kommunalen Meldewesen zur Verfügung, sodass einige Indikatoren zur Sozialstruktur (►Glossar) in innerstädtischen Teilgebieten („Nachbarschaften“) auch auf Ebene der Orts- und Stadtteile untersucht werden konnten.



Die untersuchte Flughafenregion (das „engere Untersuchungsgebiet“) umfasst 112 Städte und Gemeinden, in denen insgesamt 3,5 Millionen Menschen leben. Alle Kommunen, deren Gebiete 2015 ganz oder teilweise durch einen Dauerschallpegel von 50 Dezibel und mehr (tagsüber) oder von 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.

## Fluglärm in der Flughafenregion

Flughafenregion unter der Fluglärmkontur 2016



In der Abbildung ist der Verlauf der Fluglärmkontur (►Glossar) von 45 Dezibel und mehr in Rot eingezeichnet. Alle darunter liegenden Gebiete waren 2015 mit einem entsprechend starken Fluglärm belastet. Grundlage sind die ausgewiesenen Fluglärmkonturen 2016 des Fluglärmmonitorings des UNH.

## Die Nachbarschaften

Innerstädtische Teilgebiete für kleinräumige Analysen in 2018 (nach Kommunen)



Die 289 Teilgebiete der 40 aktiv an der Untersuchung teilnehmenden Kommunen werden in dieser Broschüre auch „Nachbarschaften“ genannt. Diese Kommunen stellten Meldedaten auf Ebene von Orts- und Stadtteilen zur Verfügung. Von den 285 Nachbarschaften mit Wohnbevölkerung entfallen 176 auf die fünf Großstädte, 17 auf die beiden größeren Mittelstädte und 92 auf weitere kreisangehörige Städte und Gemeinden.



## MODUL 6: EINSCHÄTZUNGEN UND FALLSTUDIEN ZUM EINFLUSS DES FLUGHAFENS

Wie sehr beeinflusst der Frankfurter Flughafen tatsächlich die Lebensführung der Menschen in der Region? Um die Datenanalysen der vorangegangenen Module zu vertiefen und weitere Hinweise zu erhalten, hat das wissenschaftliche Team in Modul 6 die Menschen vor Ort qualitativ befragt.

### Expertenbefragungen

Expertinnen und Experten sowie Kommunal- und Interessenvertreterinnen und -vertreter schätzten aus ihrer Sicht die Bedeutung des Flughafens für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Region ein. Für die Interviews wurden Personen ausgewählt, die durch ihre Rolle in einem relevanten Thema der Flughafenuntersuchung über ein Wissen verfügen, das neben fachlicher Expertise auch Insiderwissen über Abläufe oder Hintergründe in diesen Bereichen einschließt – darunter zum Beispiel Sozialarbeiter, Vertreterinnen von Im-

mobilienagenturen oder Wissenschaftler in der Arbeitsmarktforschung. So befragte das wissenschaftliche Team 22 Expertinnen und Experten in Einzelinterviews, 39 Kommunal- und Interessenvertreterinnen und -vertreter in verschiedenen Gesprächsrunden (Fokusgruppen) sowie 59 Personen in themenzentrierten Gruppendiskussionen. Die Interviews und Gespräche wurden aufgezeichnet, extern transkribiert und anonymisiert. Das wissenschaftliche Team strukturierte anschließend die Inhalte, wertete sie qualitativ aus und fasste sie schriftlich zusammen. Die Ergebnisse der Befragungen stellen wir Ihnen thematisch sortiert als „Einschätzungen aus der Region“ in den einzelnen Kapiteln dieser Broschüre vor, wo sie jeweils auf die Ergebnisse der Korrelationsanalysen (►Glossar) folgen.

### INTERVIEWS MIT BEWOHNERIN- NEN UND BEWOHNERN

Wie lebt es sich mit Fluglärm? Um davon einen Eindruck zu erhalten, befragte das wissenschaftliche

Team in Modul 6 Bewohnerinnen und Bewohner der Flughafenregion in zwei Fallstudien. Im Fokus stand die Frage, welchen Einfluss Fluglärm auf ihre Lebensqualität und ihre Wohnentscheidungen nimmt. Die Ergebnisse der Fallstudien haben wir für Sie in dem Kapitel ►Wohnen mit Fluglärm als „Einschätzungen aus der Region“ zusammengefasst.

### Fallstudie Mainz: Wahrnehmung von Fluglärm

Empfinden die Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens den Fluglärm unterschiedlich stark in Abhängigkeit davon, wie lange sie ihm bereits ausgesetzt sind? Die Ergebnisse der NORAH-Studie (►Glossar) bestätigten diese Annahme und zeigten, dass sich bei einer Veränderung der Lärmbelastung besonders Menschen in neu betroffenen Gebieten stärker belastigt fühlen (Change-Effekt ►Glossar). Das wissenschaftliche Team nahm diese Ergebnisse zum Anlass, um den Effekt auch in der Exploration zum Sozialmonitoring näher zu untersuchen. Dafür befragte es in leitfadengestützten Interviews 18 Bewohnerinnen und Bewohner in zwei Wohn-

gebieten in Mainz. Die Gebiete unterschieden sich vor allem in Bezug auf die Länge des Zeitraums, der ihre Bevölkerung Fluglärm bereits ausgesetzt war. Als altbelastet wählte das Team das Gebiet „Huxelrebenweg“ (Frankenhöhe) aus, das schon vor der Inbetriebnahme der Nordwestbahn im Jahr 2011 mit Fluglärm über 50 Dezibel belastet war. Als relativ neu belastetes Gebiet definierte es das Gebiet „Lorenz-Diehl-Straße“, das erst seit 2012 starkem Fluglärm ausgesetzt wurde. Beide Gebiete waren hinsichtlich ihrer Sozialstruktur und Bebauungsart ähnlich und damit vergleichbar.

Diese Fragen untersuchten die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler in der Fallstudie Mainz:

- Wie wirkt sich die Fluglärmbelastung auf die Wohn- und Lebensqualität aus?
- Ist eine Gewöhnung an Fluglärm möglich?
- Unterscheiden sich Belästigungsgrad und Bewältigungsstrategien je nachdem, wie lange Bewohnerinnen und Bewohner schon Fluglärm ausgesetzt sind?



**Fallstudie Mörfelden-Walldorf:  
Zuzug in ein fluglärmbelastetes Neubaugebiet**

Warum ziehen Menschen in ein flughafennahes Neubaugebiet und setzen sich Fluglärm aus? Um darauf eine Antwort zu erhalten, befragte das wissenschaftliche Team Hinzugezogene aus zwölf Haushalten im Neubaugebiet „Walldorfer Weg“ in Mörfelden-Walldorf. Im Gegensatz zu den Wohngebieten der Fallstudie Mainz wird das Neubaugebiet allerdings nicht direkt überflogen, die Lärmbelastung ist für die Bevölkerung also deutlich geringer. Das wissenschaftliche Team führte für die Befragung problemzentrierte und leitfadengestützte Interviews durch. Die erste Erhebung fand direkt nach dem Einzug der Haushalte 2018 statt. Zwei Jahre später baten die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler die Befragten erneut um eine Bewertung ihrer Wohnsituation.

Diese Fragen untersuchten die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler in der Fallstudie Mörfelden-Walldorf:

- Was war der Anlass für die Zugezogenen, eine neue Wohnung zu suchen oder ein Haus zu bauen?
- Warum entschieden sie sich für das besagte Neubaugebiet in Flughafennähe?
- Welche Rolle spielte die mögliche Lärmbelastung für ihre Entscheidung, hierherzuziehen?

In diesem Kapitel konnten wir Ihnen nur einen kurzen Überblick über die Fragestellungen und Methoden der umfangreichen Untersuchungen geben. Wenn Sie mehr darüber erfahren möchten, besuchen Sie unsere Website [www.sozialmonitoring.de](http://www.sozialmonitoring.de). Hier können Sie auch die wissenschaftlichen Berichte der Exploration (►Glossar) einsehen.



## Expertengespräche: Wer wurde befragt?

Ergebnisse in diesem Heft

Befragungsart	Anzahl Personen	Gruppe/Thema	Beispiele für Teilnehmende
Einzelinterviews	22	verschiedene Expertinnen/Experten	Regionalverband FrankfurtRheinMain, Hochschule Darmstadt, Institut für Umwelt und Wohnen, IHK Frankfurt, Bürgeraktion PRO Flughafen e. V.
Gruppengespräche in Fokusgruppen	39	Land Hessen	Hessische Staatskanzlei, Wirtschafts- und Umweltministerium
		Kommunen	Umwelt- und Sozialdezernate der Städte und Gemeinden, kommunale Arbeitsgruppe „Siedlung und Soziales“
		Wirtschaft	regionale Marketingagentur, Wirtschaftsinitiative RheinMain
		Bürgerinitiativen	Bürgerinitiativen in Hessen und Rheinland-Pfalz gegen Fluglärm, Bürgeraktion „Pro Fra“
		Luftverkehrswirtschaft	Fraport AG, Lufthansa, Deutsche Flugsicherung
		Wohlfahrt	AWO Bezirksverband, Diakonisches Werk Hessen
Gruppen-diskussionen	59	Arbeitsmarkt	Arbeitsmarktforschung, Agentur für Arbeit
		Verkehr	ÖPNV einer Großstadt, Verkehrsverbände, Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler
		Wohnungsmarkt	Hessischer Mieterbund, Wohnungsunternehmen
		Siedlungs- und Regionalentwicklung	Stadtplanung, Wohnunternehmen, Regierungspräsidium Darmstadt
		Sozialraum	Programm „Soziale Stadt“, HEGISS-Geschäftsstelle
		Migration	Migrationsbeauftragte Landesbehörde/Kommunen, Bildungsträger über ethnische Segregation
		Bildung	Schulaufsichtsamt, kommunale Schul- und Kinderbetreuungsplanung
		Logistik	Logistikverband, Berufsschule, Gewerkschaftsvertreter
		Weitere Branchen	Beherbergungsunternehmen, Gesundheitsunternehmen



# BEVÖLKERUNG

Inwieweit beeinflusst der Flughafen den Zu- und Fortzug in die Region sowie die soziale Zusammensetzung der Gemeinden und ihrer kleinräumigeren Nachbarschaften? Um darauf eine Antwort zu finden, untersuchte das wissenschaftliche Team die Bevölkerungsstruktur und -entwicklung in Flughafennähe und setzte sie in Bezug zu Fluglärm.

## Untersuchte Indikatoren

- ▶ Anteil der Kinder und Jugendlichen\*<sup>1</sup>
- ▶ Anteil der Menschen über 65 Jahre\*<sup>1</sup>
- ▶ Anteil nichtdeutscher Personen\*<sup>1</sup>
- ▶ durchschnittliche Haushaltsgröße
- ▶ Zu- und Abwanderung nach Alter und Staatsangehörigkeit\*<sup>2</sup>

Der Flughafen liegt im Zentrum einer im Untersuchungszeitraum wachsenden Stadtlandschaft mit rund 3,5 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern und etwa 1,6 Millionen Arbeitsplätzen in verschiedenen Branchen. Diese Stadtlandschaft ist in den einzelnen Gemeinden und Nachbarschaften (▶Glossar) sehr unterschiedlich dicht und durchmischt bewohnt und umfasst fünf Großstädte, zahlreiche Mittel- und Kleinstädte sowie ländliche Gemeinden. Wie in vielen Metropolregionen auch, leben hier anteilig mehr Menschen mit Migrationshintergrund und nichtdeutsche (▶Glossar) Personen als in ländlicheren Gebieten Deutschlands.

## DER FLUGHAFEN INMITTEN EINER STADTLANDSCHAFT

In den fünf Großstädten wohnen 46 Prozent, also fast die Hälfte, der Menschen der Flughafenregion. Aber auch zwischen den Großstädten, rund um den

Flughafen, liegt eine Stadtlandschaft aus vielen unterschiedlichen, teils sehr dicht, teils aufgelockert bebauten Gemeinden. Der Flughafen liegt im Zentrum dieser Stadtlandschaft. Diese verändert sich, je weiter man sich vom Flughafen entfernt: Die Gemeinden werden ländlicher, und den Menschen steht oft mehr Wohnfläche zur Verfügung. Hier, am Rand der Region, gibt es zwischen den Gemeinden weniger große Unterschiede bei der Bebauungsdichte als im Zentrum der Region.

## MEHR MENSCHEN UNTER FLUGLÄRM

Die Flughafenregion zieht viele Menschen an. In den fünf untersuchten Jahren kamen 189.000 neue Einwohnerinnen und Einwohner hinzu, mehrheitlich aus anderen hessischen Gebieten. Tendenziell ziehen diese eher in die Großstädte. Aber auch Gemeinden, die besonders nah am Flughafen und damit in der Mitte des Ballungsraumes liegen, wachsen stark. Zugleich sind einige ihrer Nachbarschaften stärker von Fluglärm betroffen. In diesen wachsenden und von Fluglärm betroffenen Nachbarschaften steigt die Zahl der Menschen, die mit Fluglärm leben und die sich durch Fluglärm belästigt fühlen könnten (Fluglärmbelästigung

▶Glossar). Innerhalb eines Radius vom 15 Autominuten vom Flughafen fühlt sich, durchschnittlich und statistisch hochgerechnet, jede dritte Person vom Fluglärm belästigt.

## MINDERJÄHRIGE UND NICHTDEUTSCHE VERMEHRT BETROFFEN

Das wissenschaftliche Team untersuchte die Region hinsichtlich der Menschen, die dort wohnen, und erhielt folgendes Bild: In den Gemeinden und Nachbarschaften (▶Glossar) in direkter Nähe zum Flughafen sowie in und rund um die Großstädte wohnen nicht nur mehr Menschen dichter zusammen, sondern auch anteilig mehr Kinder und Jugendliche. Zugleich wachsen diese flughafennahen Gebiete und Nachbarschaften stark. Und das, obwohl sie aufgrund ihrer Lage eher von Fluglärm belastet sind. In der Folge sind hier im Zentrum der Region viele Kinder und Jugendliche von Fluglärm betroffen. In den ländlicheren, weniger dicht bewohnten Gemeinden am Rand der Region sind weniger Menschen Fluglärm ausgesetzt. Trotzdem

ziehen nur wenige Menschen dorthin und der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung ist höher.

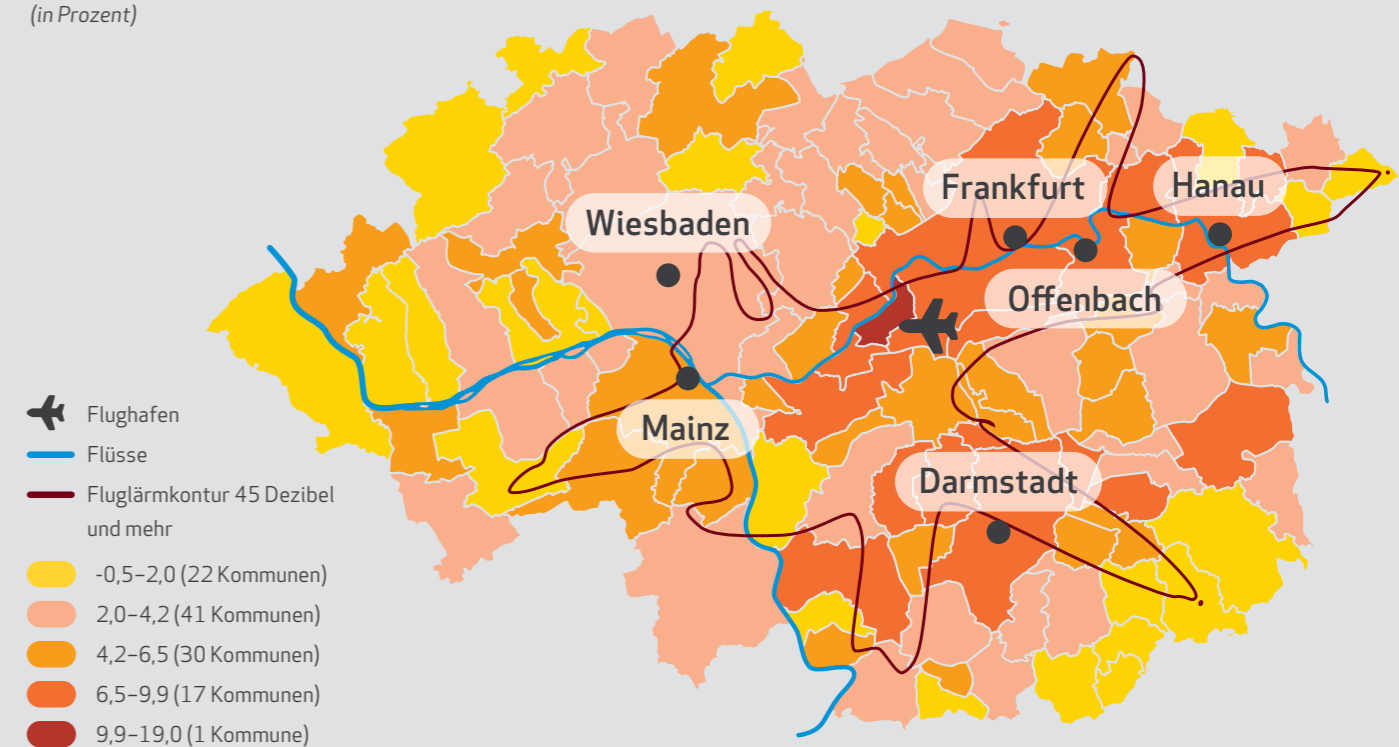
Besonders in Frankfurt, in Offenbach sowie in den Gemeinden und Nachbarschaften rund um den Flughafen und in den Gemeinden nordöstlich von Frankfurt leben viele nichtdeutsche Personen: Etwa jede dritte bis vierte Person, knapp 30 Prozent, hat keinen deutschen Pass. Allerdings gibt es innerhalb der Gemeinden große Unterschiede: Der Anteil der nichtdeutschen Personen an der Bevölkerung schwankt von Nachbarschaft zu Nachbarschaft zwischen vier Prozent und 50 Prozent. Die Gemeinden und Nachbarschaften in Flughafennähe und teilweise auch in Frankfurt sind tendenziell dichter und von mehr nichtdeutschen Personen bewohnt und aufgrund ihrer Lage auch stärker mit Fluglärm belastet. In der Folge sind nichtdeutsche Personen eher von Fluglärm betroffen.

\*<sup>1</sup> an der Wohnbevölkerung

\*<sup>2</sup> Wanderungsvolumen pro 1.000 Einwohner\*innen

## Welche Kommunen wachsen, welche stagnieren?

Veränderung der Gesamtbevölkerung zwischen 2011 und 2016  
(in Prozent)

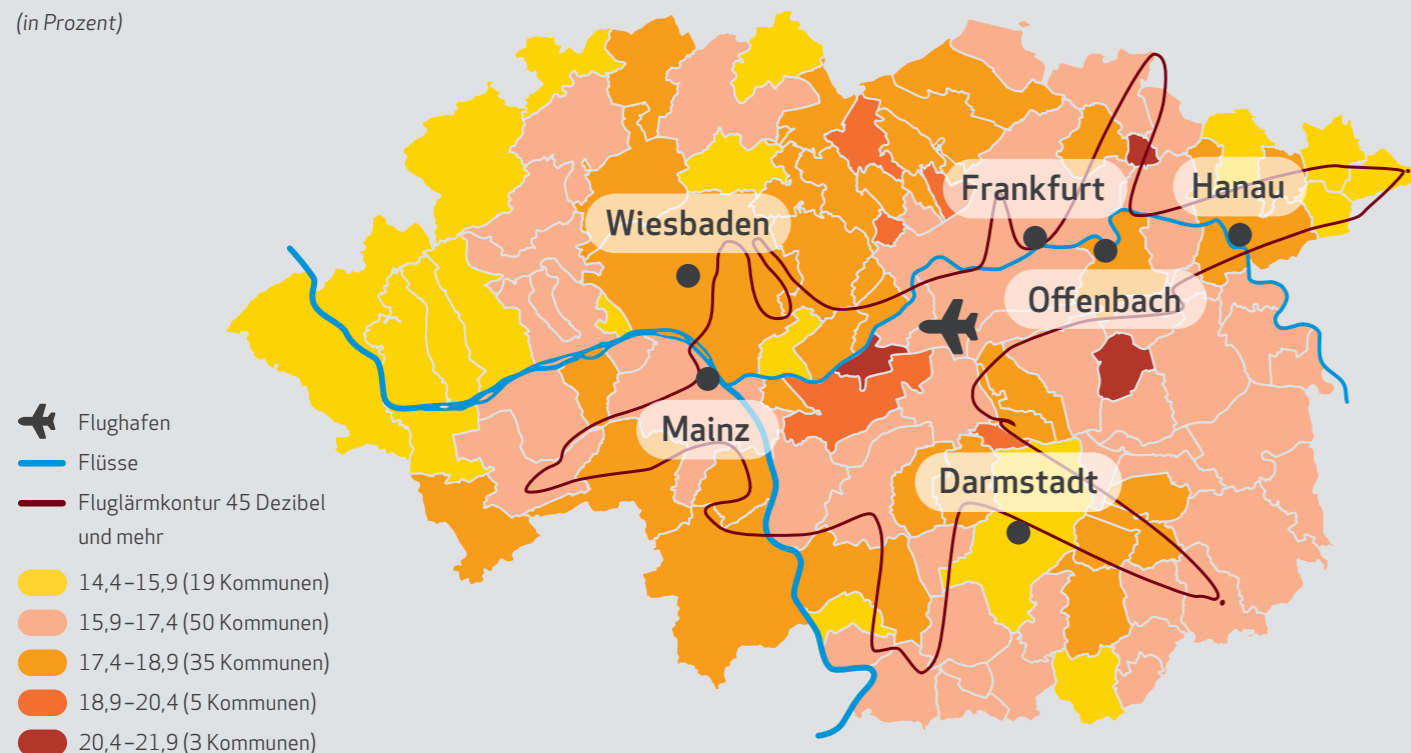


Flughafennahe Städte und Gemeinden wachsen besonders stark, sind aber auch stärker von Fluglärm betroffen.

## Wo wohnen Kinder und Jugendliche?

Anteil der Bevölkerung unter 18 Jahre an der Wohnbevölkerung für 2016

(in Prozent)

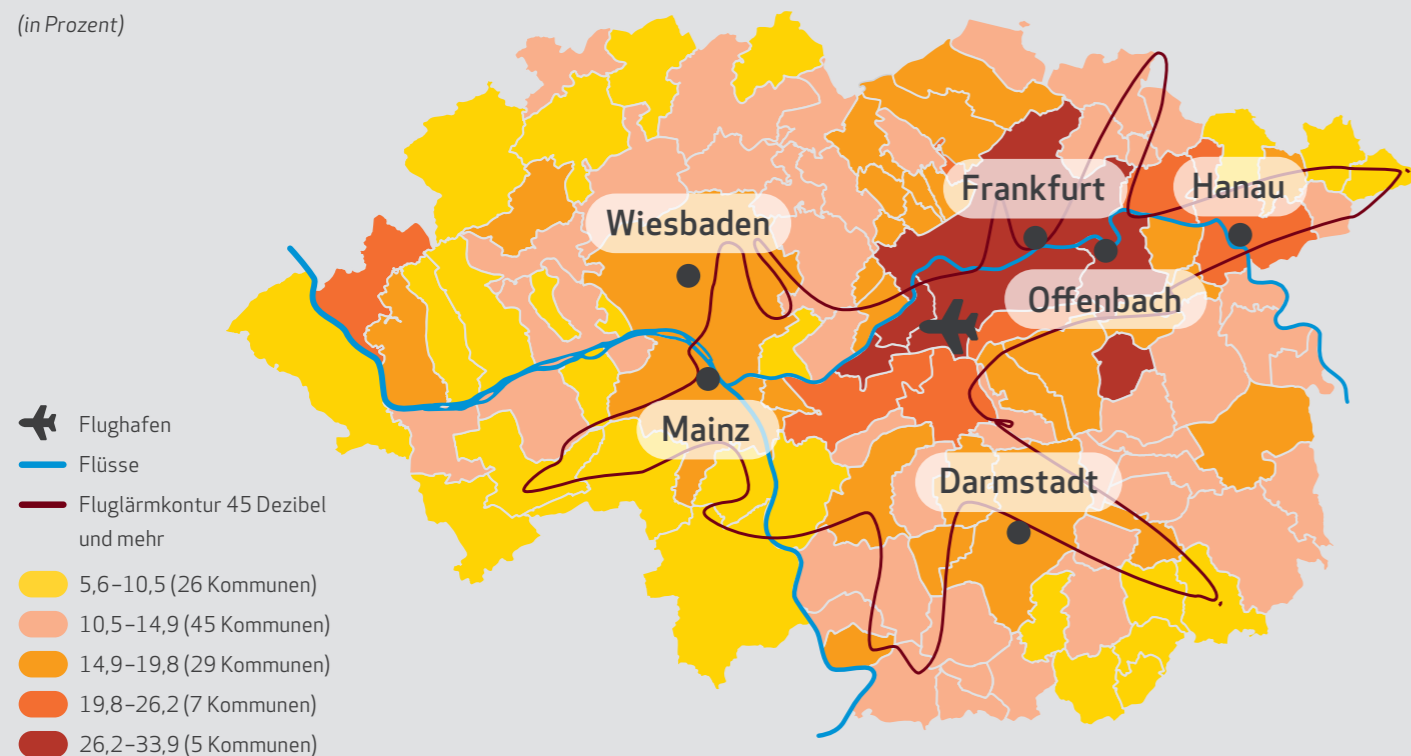


In Flughafennähe und rund um die Großstädte wohnen anteilig mehr Kinder und Jugendliche als am Rand der Region. Sie sind damit verhältnismäßig stärker Fluglärm ausgesetzt.

## Wo wohnen Ausländerinnen und Ausländer?

Anteil nichtdeutscher Personen an der Gesamtbevölkerung für 2016

(in Prozent)



In den Nachbargemeinden des Flughafens sowie in Frankfurt und Offenbach ist der Anteil an Nichtdeutschen (►Glossar) vergleichsweise hoch. Sie sind aufgrund ihres Wohnorts stärker von Fluglärm betroffen als deutsche Staatsangehörige in der Region.

## Fazit

Im Untersuchungszeitraum wuchs die Region. Besonders viele Menschen zogen in die Großstädte und Gemeinden rund um den Flughafen, vor allem in die Gebiete, die ohnehin schon dicht bewohnt und teilweise stark von Fluglärm betroffen sind. Damit steigt in zahlreichen Nachbarschaften die Zahl der Personen, die mit Fluglärm leben und sich vom Fluglärm hoch belästigt fühlen könnten. Darunter sind überdurchschnittlich viele Kinder und Jugendliche sowie nichtdeutsche Personen. Wie in den nachfolgenden Kapiteln dargelegt, müssen sie Fluglärm zusätzlich zu anderen sozialen und ökonomischen Nachteilen hinnehmen.

# EINKOMMEN

Auch das Einkommen bestimmt, wo Menschen leben. Das wissenschaftliche Team untersuchte, ob und inwiefern der Flughafen mit dem Einkommen der Menschen zusammenhängt und so möglicherweise ihren Wohnort beeinflusst. Wo leben eher ärmere und wo eher wohlhabende Menschen in der Region? Und sind sie unterschiedlich stark von Fluglärm betroffen?

## Untersuchte Indikatoren

- ▶ **Mindestsicherungsquote\***<sup>1</sup>
- ▶ **Anteil der niedrigen, mittleren und hohen Haushaltseinkommen\***<sup>2</sup>
- ▶ **Kaufkraftindex pro Einwohnerin und Einwohner**

Im bundesweiten Vergleich ist die Flughafenregion eine wohlhabende Region. Mehr als die Hälfte aller erfassten Kommunen weisen einen überdurchschnittlich hohen Kaufkraftindex (▶Glossar) aus. Zugleich aber bezieht jeder zehnte erwerbsfähige Erwachsene eine Mindestsicherung (▶Glossar). Diese Gegensätze sind in einigen Gemeinden und Nachbarschaften (▶Glossar) stärker ausgeprägt als in anderen. Dabei lassen sich bestimmte Aspekte erkennen, die mit dem Einkommen der Menschen in einer Gemeinde oder Nachbarschaft zusammenhängen.

## ÄRMERE WOHNEN DICHTER UND HÄUFIGER MIT FLUGLÄRM

So hängen zum Beispiel Einkommen und Wohndichte in der Flughafenregion tendenziell zusammen. Das wissenschaftliche Team fand mithilfe der Korrelationsanalysen (▶Glossar) heraus: Je dichter und

städtischer Menschen in einer Gemeinde oder Nachbarschaft leben, desto mehr Menschen haben ein sehr geringes Einkommen und gelten als arm (▶Glossar). In den Großstädten der Region leben deutlich mehr ärmere Menschen als im restlichen Untersuchungsgebiet. Aber auch in einzelnen Mittel- und Kleinstädten und in den Nachbargemeinden des Flughafens leben im regionalen Vergleich mehr Menschen in Armut. Allerdings variiert die Verteilung von Einkommen und damit von arm und wohlhabend (▶Glossar) nicht nur zwischen den Gemeinden, sondern auch stark zwischen den einzelnen Nachbarschaften innerhalb einer Gemeinde. Tendenziell wohnen in den von Fluglärm belasteten Nachbarschaften anteilig mehr ärmere Menschen. In den Nachbarschaften ohne Fluglärm ist die Armutsquote dagegen meist niedriger, wobei es Ausnahmen gibt.

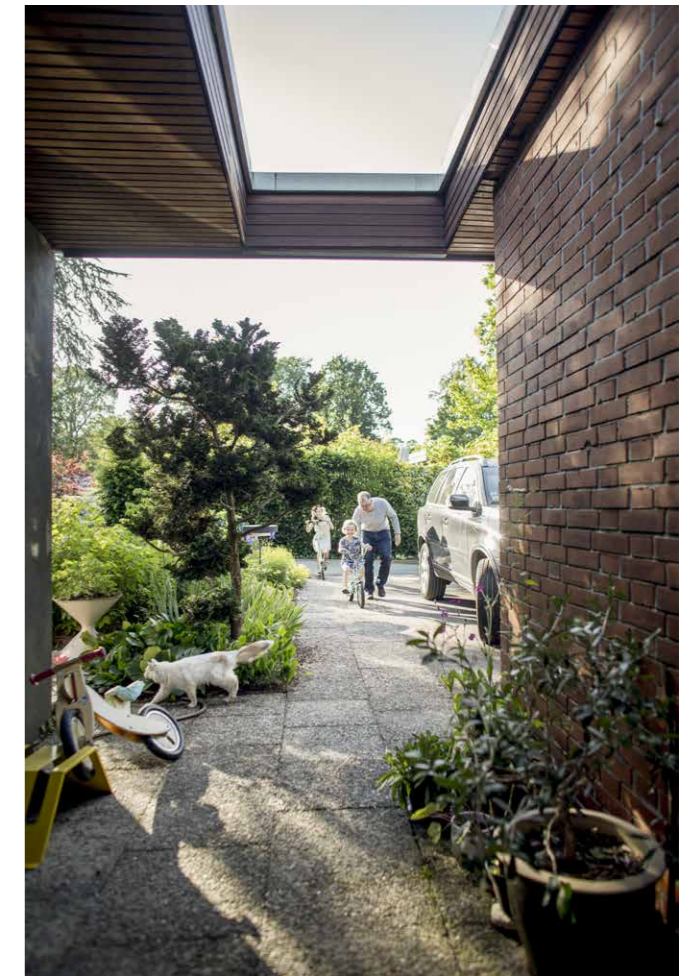
## WOHLHABENDERE WOHNEN RUHIGER UND PENDELN EHER

Wohlhabendere Personen (▶Glossar) sind eher hoch qualifiziert, leben häufiger in größerer Distanz zum Flughafen und in ruhigen Nachbarschaften ohne

Fluglärm. Zusätzlich zu diesem Effekt fand das wissenschaftliche Team sehr differenzierte Zusammenhänge zwischen den Beschäftigungsimpulsen des Flughafens und Einkommensmerkmalen: Je mehr Flughafenpendlerinnen und -pendler (▶Glossar) in einer Gemeinde wohnen, desto niedriger ist der Anteil an Menschen, die Hartz IV (▶Glossar) beziehen. Allerdings sind dort anteilig mehr Menschen unterbeschäftigt (▶Glossar). Trotzdem ist die durchschnittliche Kaufkraft leicht erhöht gegenüber den Kommunen mit anteilig weniger Flughafenpendlerinnen und -pendlern.

## GESCHICHTE BEEINFLUSST, WO MENSCHEN WOHNEN

Einen der wichtigsten Gründe dafür, dass ärmere und wohlhabendere Personen in verschiedenen Nachbarschaften oder sogar in verschiedenen Gemeinden leben, sehen die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler in der Siedlungsgeschichte. So entschied man sich in der Nachkriegszeit, im Zentrum der Region Hochhäuser und dichte Mehrfamilienhäuser mit vielen Sozialwohnungen (▶Glossar) zu bauen, um die Wohnungsnot zu bekämpfen. Gleich-



zeitig verschaffte der Wirtschaftsaufschwung vielen Familien etwas Wohlstand und die Möglichkeit, ein Eigenheim außerhalb der Zentren zu errichten oder zu kaufen. Die räumliche Trennung von ärmeren und wohlhabenderen Menschen verfestigte sich über die Jahre. Mit ihr verfestigten sich auch die sozialen und ökonomischen Nachteile in den Hochhaussiedlungen und dichten Wohnblocks rund um den Flughafen.

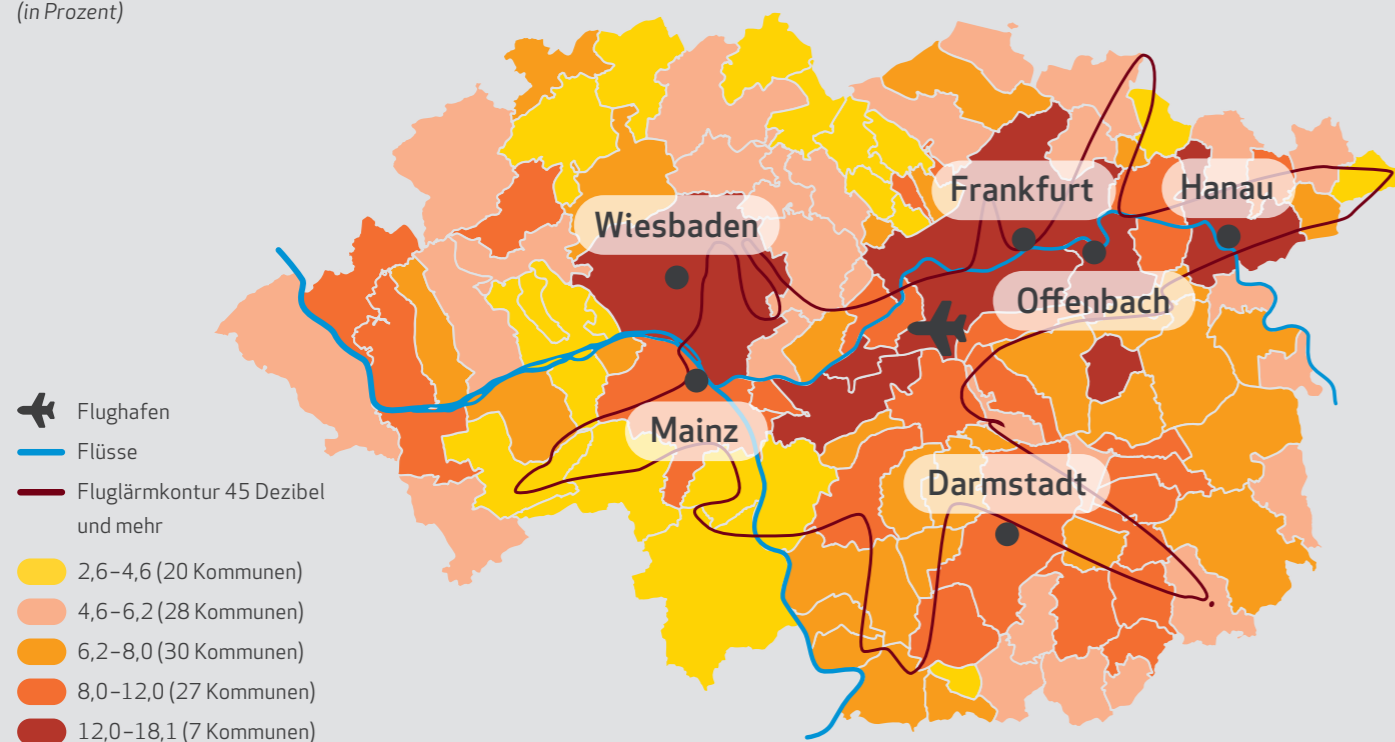
<sup>\*1</sup> bezogen auf unterschiedliche Quoten: Gesamtbevölkerung bis 15 Jahre, Gesamtbevölkerung bis 65 Jahre, nichtdeutsche Bevölkerung bis 65 Jahre

<sup>\*2</sup> bezogen auf alle Haushalte

## Wo leben ärmere Menschen?

Anteil der Menschen, die eine Mindestsicherung beziehen, an der Gesamtbevölkerung in 2016

(in Prozent)

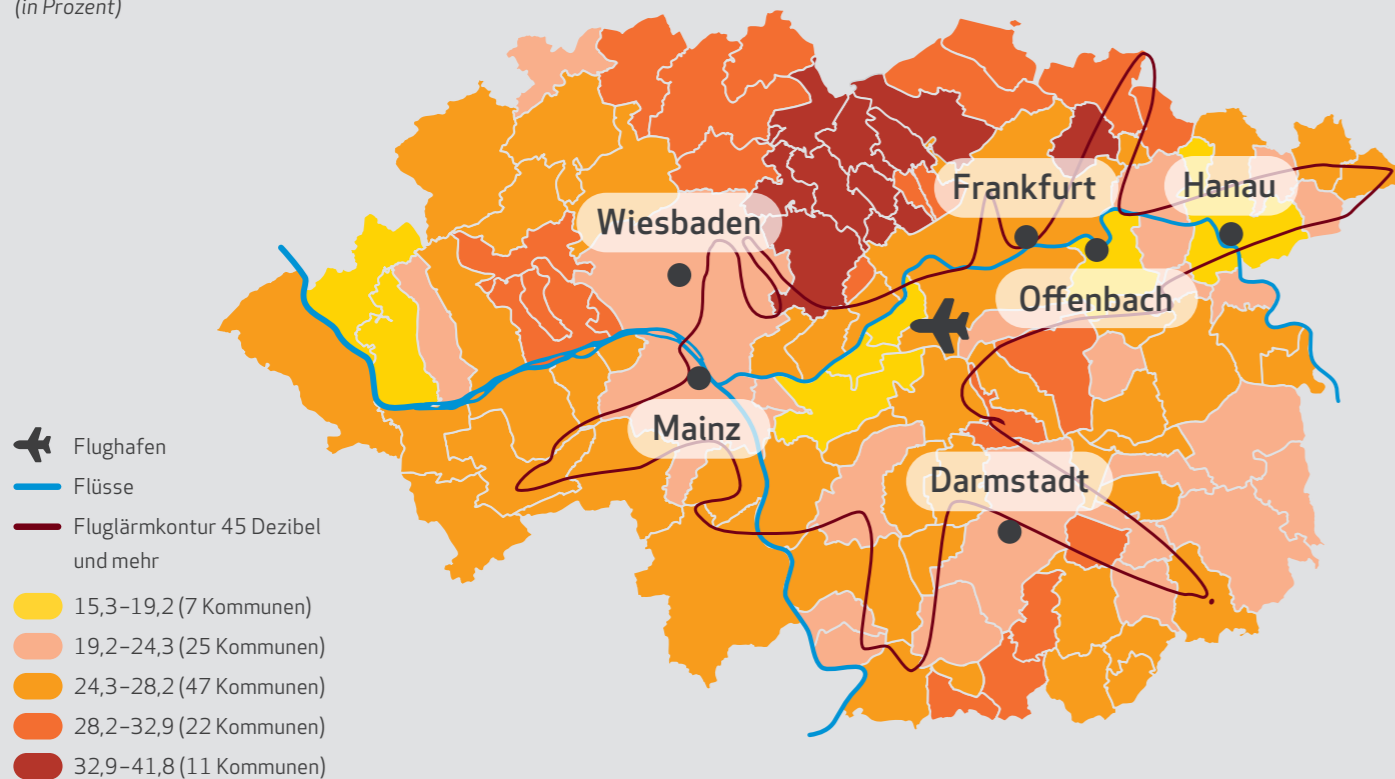


In den flughafennahen Gemeinden und in den Großstädten leben im Vergleich zur restlichen Region mehr ärmere Menschen. Durch ihre Wohnlage sind sie auch stärker von Fluglärm betroffen.

## Wo leben wohlhabendere Menschen?

Anteil der jährlichen Einkommen ab 50.000 EUR (Steuerfälle) an allen Steuerpflichtigen für 2013

(in Prozent)



Wohlhabendere Personen leben im regionalen Vergleich häufiger in Gebieten ohne Fluglärm.

## Fazit

Auch in der Flughafenregion leben Menschen mit sehr unterschiedlichen Einkommen. Rund um den Flughafen wohnen tendenziell mehr ärmere Personen, wo sie dichter und mit mehr Fluglärm wohnen. Wohlhabendere Personen wohnen häufiger in ruhigeren, weniger dicht besiedelten Gebieten und pendeln dafür länger.

# BILDUNG

Das soziale Umfeld und andere Faktoren beeinflussen die Lebenssituation von Kindern und Jugendlichen. Inwieweit wirken sich in diesem Milieu die Nähe zum Flughafen und der damit verbundene Fluglärm auf die Bildung von Kindern und Jugendlichen aus? Dafür untersuchte das wissenschaftliche Team, wie viele und welche Kleinkinder eine Kindertagesbetreuung besuchen und welche Schulabschlüsse junge Erwachsene in der Region erreichen.



## Untersuchte Indikatoren

- ▶ **Betreuungsquote der unter Dreijährigen\***<sup>1</sup>
- ▶ **Anteil von betreuten Kindern mit nichtdeutscher Muttersprache\***<sup>2</sup>
- ▶ **Anteil der Schulabgänger ohne Abschluss und mit Hauptschulabschluss\***<sup>3</sup>
- ▶ **Anteil der Auszubildenden\***<sup>4</sup>

In den vorangegangenen Kapiteln haben Sie bereits erfahren, dass in Gemeinden, die in Flughafennähe liegen und teils dicht bebaut sind, mehr junge, ärmere (▶Glossar) und nichtdeutsche (▶Glossar) Personen wohnen. Die Statistik zeigt, dass dort auch mehr Kinder leben, die eine andere Muttersprache als Deutsch sprechen. Hinzu kommt, dass die Menschen in der Flughafenregion ihrem Einkommen entsprechend in unterschiedlichen Gemeinden oder Nachbarschaften wohnen. Diese Aspekte gehen mit bestimmten Bildungsnachteilen einher.

## ÄRMERE KLEINKINDER SELTENER IN DER KITA

Die statistischen Analysen zeigen es: Je mehr urbane Faktoren – wie eine dichte Bebauung und mehr junge, ärmere und nichtdeutsche Personen – in einer Gemeinde zusammenkommen, desto ärmer ist die Gemeinde tendenziell und desto weniger Kleinkinder unter 3 Jahren gehen in eine Kindertagesbetreuung. Vor allem in Gemeinden mit Fluglärm ist die Betreuungsquote im regionalen Vergleich niedriger. In wohlhabenderen Gemeinden und Gemeinden ohne Fluglärm besuchen dagegen anteilig mehr Kleinkinder eine Kindertagesstätte. Das wissenschaftliche Team vermutet, dass verschiedene Faktoren beeinflussen, ob ein Kleinkind die Kita besucht: etwa der soziale und kulturelle Hintergrund der Eltern, deren Bildungsstand und Einkommen oder inwieweit eine prekäre Lebenssituation vorliegt. Entscheidend sind auch

die Pro-Kopf-Steuereinnahmen der Gemeinde, die Höhe der Kitagebühren und der Ausbau der Kitaplätze. Tendenziell haben gerade die wachsenden Gemeinden rund um den Flughafen zu wenig Kitaplätze bei gleichzeitig höherem Anteil von Kleinkindern und einem höheren Förderbedarf von Kindern, die wenig oder kein Deutsch sprechen. In diesen Gemeinden können sich die genannten Aspekte, also die sozialen, kulturellen und finanziellen Nachteile und die geringere Betreuungsquote, zu Bildungsnachteilen verfestigen.

## BILDUNGSNACHTEILE, ABER AUCH MEHR AZUBIS

Dieses Muster zeigt sich auch bei der Schulbildung: Mit mehr ärmeren, jungen und nichtdeutschen Bewohnerinnen und Bewohnern steigt in einer Gemeinde die Zahl der Personen, die höchstens einen Hauptschulabschluss erreichen und

die in Hilfsjobs (▶Glossar) arbeiten. Aufgrund der Lage der Gemeinden kommen auch hier soziale, wirtschaftliche und fluglärmbezogene Nachteile sowie Nachteile bei der frühkindlichen Betreuung mit einer niedrigeren Schulbildung zusammen. Anders ist es aber bei den Ausbildungschancen: Die Flughafenregion hat im bundesweiten Vergleich mehr Auszubildende. Deren Anzahl schwankt allerdings stark zwischen den Gemeinden. Einen erkennbaren Zusammenhang zur Flughafennähe oder zu flughafenverbundenen Beschäftigungen (▶Glossar) gibt es nicht.

<sup>\*1</sup> an allen Kindern

<sup>\*2</sup> an allen betreuten Kindern

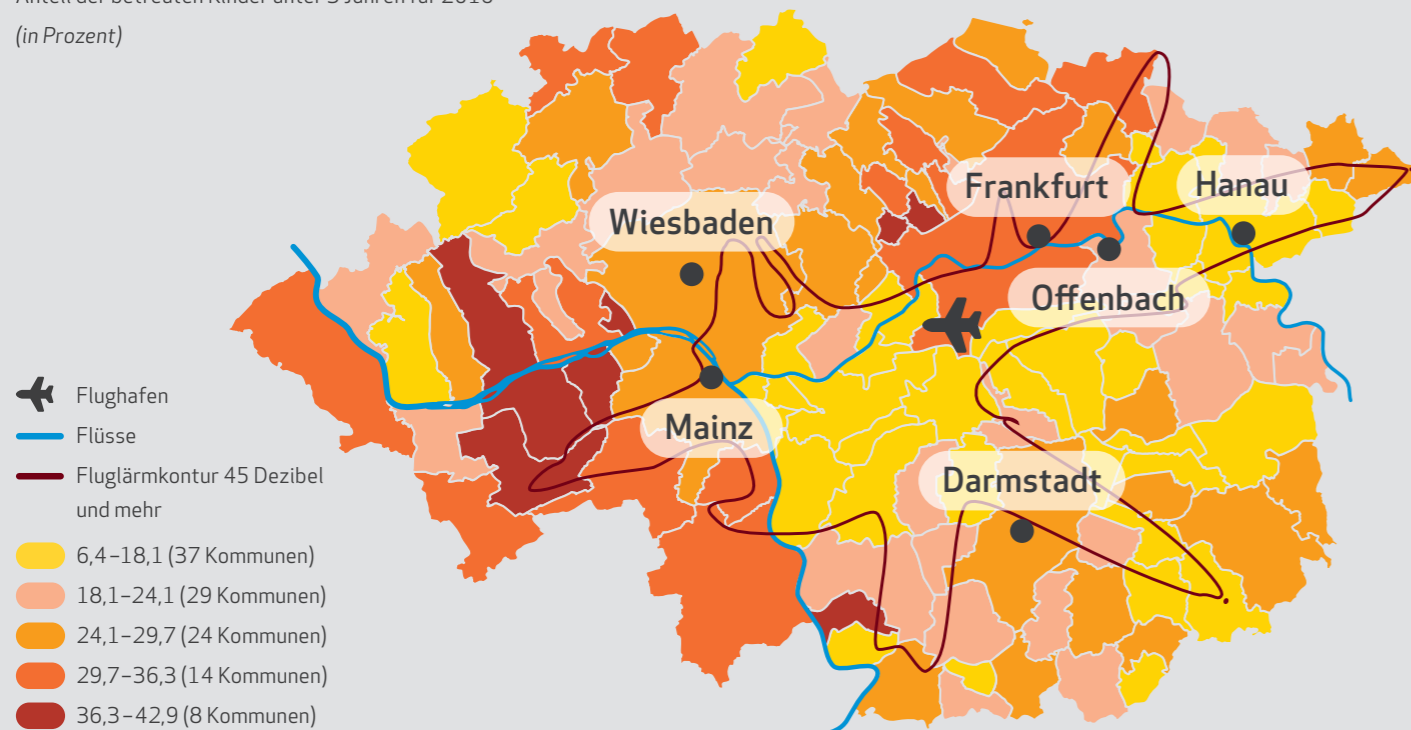
<sup>\*3</sup> an allen Schulstufen aus allgemeinbildenden Schulen

<sup>\*4</sup> an den Neuzugängen in beruflicher Bildung

## Wo besuchen Kleinkinder den Kindergarten?

Anteil der betreuten Kinder unter 3 Jahren für 2016

(in Prozent)

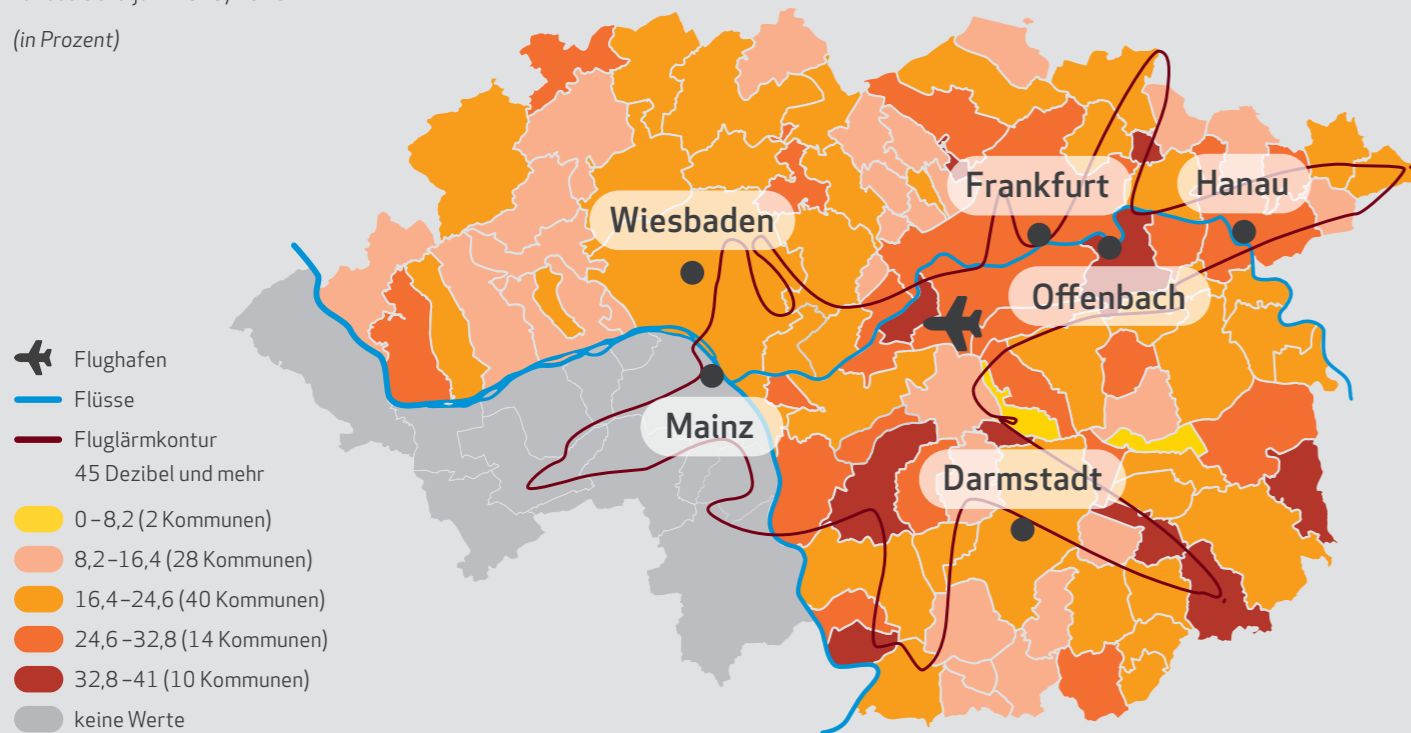


Insbesondere in den fluglärmbelasteten Kommunen südlich des Flughafens gehen kleine Kinder seltener in den Kindergarten.

## Wo leben junge Menschen ohne Abschluss oder mit einem Hauptschulabschluss?

Anteil der Schulabgängerinnen und -abgänger mit maximal Hauptschulabschluss (allgemeinbildende Schulen) für das Schuljahr 2015/2016

(in Prozent)



In den sozial benachteiligten Gemeinden der Flughafenregion verlassen vergleichsweise viele junge Menschen die Schule ohne Abschluss oder mit einem Hauptschulabschluss. Aufgrund ihres Wohnorts sind sie außerdem verstärkt Fluglärm ausgesetzt. Die Daten aus Rheinland-Pfalz berücksichtigte das wissenschaftliche Team nicht. Da sie den Schulort und nicht den Wohnort der Schulabgängerinnen und -abgänger erfassen, wären sie mit den Daten aus der restlichen Flughafenregion nicht vergleichbar.

## Fazit

Bildung in der Flughafenregion hängt mit dem Einkommen, aber auch mit dem sozialen Umfeld in den Kommunen zusammen. Weil sozial und ökonomisch benachteiligte Gemeinden aufgrund ihrer zentralen Lage eher von Fluglärm betroffen sind, treten Fluglärm und Bildungsnachteile oft zusammen auf. Fluglärm ist nur einer von verschiedenen belastenden Faktoren in Gemeinden, die geprägt sind von Verstädterung, niedrigen Einkommen, wenigen oder teuren Kitaplätzen, Haupt- oder keinen Schulabschlüssen sowie von Flughafennähe und Fluglärm.

## Einschätzungen aus der Region:

# EINFLUSS DES FLUGHAFENS AUF DIE SOZIALE BEVÖLKERUNGS-STRUKTUR UND -ENTWICKLUNG

Verändert sich die Bevölkerung in der Flughafenregion? Und wenn ja, welche Faktoren sind dafür verantwortlich? Gehört Fluglärm dazu? Zusätzlich zu den Korrelationsanalysen führte das wissenschaftliche Team unabhängige Interviews und Gruppendiskussionen durch. Dabei befragten sie regionale Expertinnen und Experten sowie Kommunal- und Interessenvertreterinnen und -vertreter dazu, wie sie den Einfluss des Flughafens auf Struktur und Entwicklung der Bevölkerung einschätzten. Wir geben Ihnen einen Überblick über wichtige Aspekte und Ergebnisse dieser Gespräche, ergänzt um Zitate von Bewohnerinnen und Bewohnern aus separat geführten Haushaltsinterviews.

## SOZIALSTRUKTUR HISTORISCH BEGRÜNDET

Die Befragungen halten insgesamt fest, 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.“ Zwar wurde in den Interviews von Befürchtungen berichtet, dass sich die Sozialstruktur wegen der Lärmbelastung durch Zu- und Wegzüge negativ verändern könnte. Der Verlauf und die Folgen hätten sich aber weitaus weniger drastisch entwickelt, als zu Beginn der 2000er-Jahre angenommen worden war. Dennoch könne in bestimmten fluglärmbelasteten Gebieten eine Konzentration von sozialen Schichten beobachtet werden. Die sei aber nicht ursächlich auf den Flughafen zurückzuführen, sondern beruhe auf historischen, sozialstrukturellen Unterschieden und in der Vergangenheit getroffenen Wohnungsbauentscheidungen. Fluglärm hätte es schon immer dort gegeben, wo in erster Linie Menschen mit eher niedrigem Einkommen und Sozialstatus wohnten.

## STEIGENDE WOHNPREISE VERSTÄRKEN SOZIALE ENTMISCHUNG

Allerdings führen die in einigen Gebieten stark steigenden Preise auf dem Wohnungs- und Immobilienmarkt nach Ansicht einiger der befragten Expertinnen und Experten durchaus dazu, dass

sich hier soziale Schichten „entmischen“. Diese Entwicklung gehe einher mit der Entmischung von Branchen und Tätigkeitsfeldern in der Flughafenregion, mit eher hoch qualifizierten Büroarbeitsplätzen in den teuren und boomenden Zentren Frankfurt und Darmstadt und der Verdrängung von Handwerksbetrieben und der industriellen Produktion in die kostengünstigeren Randgebiete der Ballungszentren (mehr dazu ab ▶Seite 36). Entsprechend würden die Menschen dort mieten oder kaufen, wo es für sie finanziell noch möglich ist. Gerade junge Familien und bestimmte Gruppen von Migrantinnen und Migranten wichen so auf noch bezahlbaren Wohnraum außerhalb der Kernstadt aus – und stellten den Fluglärm hintenan.

## ZUGEWANDERTE WOHNEN EHER GÜNSTIG UND ZENTRAL

Für zugewanderte Nichtdeutsche (▶Glossar) ist ein niedriger Preis ein Hauptkriterium bei der Suche nach Wohnraum, so einige der befragten Expertinnen und Experten. Aber auch die Nähe zu Behörden,

Arztpraxen oder Schulen sei wichtig. Dies führe in flughafennahen Gebieten, in denen die Faktoren zentral und günstig zusammenkommen, teilweise zu höheren Anteilen an Nichtdeutschen. Möglicher Fluglärm wird hier in Kauf genommen. Die Ansprüche an den Wohnraum seien bei Zugewanderten gerade zu Beginn ihrer Ankunft niedriger oder müssen es sein. Wahlfreiheit gäbe es diesbezüglich in der Regel nicht.

*„Wir sind halt genau in der Mitte von diesen ganzen Großstädten, wo man viel unternehmen kann. Und das war für uns wichtig.“*

*Berufspendler, Mörfelden-Walldorf*

” *Es ist so knapp mit dem Wohnraum, dass man da wenig Optionen hat.*  
*Junge Familie, Mörfelden-Walldorf* “



# BESCHÄFTIGUNG

Der Frankfurter Flughafen ist ein Wirtschaftsfaktor, der Arbeitsplätze schafft. Doch wie genau sieht sein Einfluss auf die Beschäftigung in der Region aus?  
Um hier einen Einblick zu erhalten, untersuchte das wissenschaftliche Team, ob Flughafeneinflüsse mit bestimmten Arbeitsverhältnissen, wie etwa Niedriglohnjobs oder dem Anteil an Hochqualifizierten, einhergehen und inwieweit das die Sozialstruktur prägt.



## Untersuchte Indikatoren

- ▶ Anteil der Menschen mit regulärer Arbeit\*<sup>1</sup>
- ▶ Anteil der Menschen ohne Arbeit oder in Maßnahmen der Arbeitsagentur\*<sup>1</sup>
- ▶ Anteil der Beschäftigten mit Niedriglohn\*<sup>2</sup>
- ▶ Anteil der Menschen in Hilfsjobs\*<sup>2</sup>
- ▶ Anteil der Fachkräfte\*<sup>2</sup>
- ▶ Anteil der Hochqualifizierten\*<sup>2</sup>
- ▶ Anteil der SGB-II-Zusatzverdienenden\*<sup>3</sup>
- ▶ Anteil der Langzeitarbeitslosen\*<sup>4</sup>

Arbeit sichert den Menschen nicht nur ein Einkommen, sondern auch ein soziales Miteinander, eine Alltagsstruktur und Selbstbestimmung. Entscheidend dabei ist die Art der Arbeit. Ob Hilfs-tätigkeiten oder gut bezahlte Vollzeitstellen, Jobs für Gering- oder Hochqualifizierte: Verschiedene Arbeitsverhältnisse beeinflussen die soziale Zusammensetzung der Bevölkerung vor Ort und werden wiederum von ihr beeinflusst. Der Flughafen wirkt als einer von mehreren Faktoren auf diese Beschäftigungsstrukturen ein.

## MEHR REGULÄRE JOBS IN FLUGHAFENNÄHE

In der Flughafenregion hatten 2016 sechs von zehn erwerbsfähigen Personen zwischen 18 und 64 Jahren eine reguläre, sozialversicherungspflichtige

Arbeit (▶Glossar). Dazu kommen weitere Berufstätige wie zum Beispiel Selbstständige oder Beamte. In den größeren Städten wohnen tendenziell weniger Menschen, in den kleineren Gemeinden dagegen eher mehr Menschen mit einer regulären Arbeit (▶Glossar). Die Korrelationsanalysen (▶Glossar) zeigen außerdem, dass es in den Gemeinden, die stärker von Fluglärm betroffen und zugleich vom Flughafen gut erreichbar sind, sowohl mehr Menschen mit einer regulären Arbeit gibt als auch mehr Menschen, die nach Frankfurt in die Branche Verkehr und Lagerei pendeln und mit hoher Wahrscheinlichkeit Flughafenpendlerinnen und -pendler (▶Glossar) sind. Die Nähe zum Flughafen bedeutet also einerseits mehr Fluglärm, andererseits aber auch mehr reguläre Arbeitsverhältnisse.

## MEHR ARBEITSLOSE IN FLUGHAFENNÄHE

In der Flughafenregion war 2016 etwa eine von 20 erwerbsfähigen Personen arbeitslos. Das wissenschaftliche Team untersuchte unter anderem, ob ein statistischer Zusammenhang zwischen Flughafeneinflüssen und einer Unterbeschäftigung (▶Glossar) besteht – und fand heraus: Rund um den Flughafen und in den Großstädten gibt es anteilig mehr Unterbeschäftigte als in den ländlichen

Gebieten der Region. Eine Korrelation zwischen Fluglärm und Unterbeschäftigung konnte nachgewiesen werden. Aber: Vor allem in den Großstädten und Nachbarschaften mit einer dichten Baustruktur, einer hohen Bevölkerungsdichte und einer, oft historisch bedingten, eher benachteiligten Sozialstruktur ist der Anteil der Unterbeschäftigten höher.

## WENIGER NIEDRIGLÖHNE, ABER MEHR HILFSJOBS

Auch bei den Minijobs (450-Euro-Jobs), Niedriglohnjobs (▶Glossar) oder Hilfsjobs (▶Glossar) überlagert sich die Verstädterung mit den Einflüssen des Flughafens: Je ländlicher und weiter vom Flughafen entfernt eine Gemeinde liegt, desto mehr Bewohnerinnen und Bewohner arbeiten in Minijobs oder zu einem Niedriglohn. Je urbaner und näher zum Flughafen eine Gemeinde dagegen liegt, desto mehr Einwohnerinnen und Einwohner arbeiten flughafenverbunden sowie in Hilfsjobs, etwa in der Branche Lagerei und Verkehr. Dabei bedeuten Hilfsjobs keineswegs prekäre, sondern oft reguläre Arbeitsverhältnisse. So arbeiten die Menschen, die rund um den Flughafen leben, tendenziell weniger in Minijobs oder für Niedriglöhne.

## STADT UND FLUGHAFEN WIRKEN ZUSAMMEN

Die Effekte des Flughafens auf die Beschäftigung mischen sich mit den Auswirkungen seiner Lage in einem urbanen Ballungsraum. Das Gleiche gilt auch für die Qualifikation: In der Flughafenregion leben mit einem Anteil von 58 Prozent überwiegend Fachkräfte (▶Glossar) und zu rund 30 Prozent Hochqualifizierte (▶Glossar). Der Anteil an Personen, die Helfertätigkeiten ausüben, liegt deutlich darunter. Je kleiner und ländlicher eine Gemeinde ist, desto höher ist der Anteil an Fachkräften, die dort leben. Urbanität fördert die Gegensätze: Je mehr Einwohnerinnen und Einwohner eine Gemeinde hat, desto mehr geht die berufliche Qualifikation der Menschen auseinander. In den Großstädten sind daher beide Gruppen, Hoch- und Geringqualifizierte (▶Glossar), stark vertreten. Abseits der Großstädte leben Hochqualifizierte eher in ruhigen Gemeinden und Nachbarschaften ohne Fluglärm. Geringqualifizierte dagegen leben eher zentral und mit Fluglärm.

\*<sup>1</sup> an der Bevölkerung im Erwerbsalter

\*<sup>2</sup> an den sozialversicherungspflichtig Vollzeitbeschäftigten

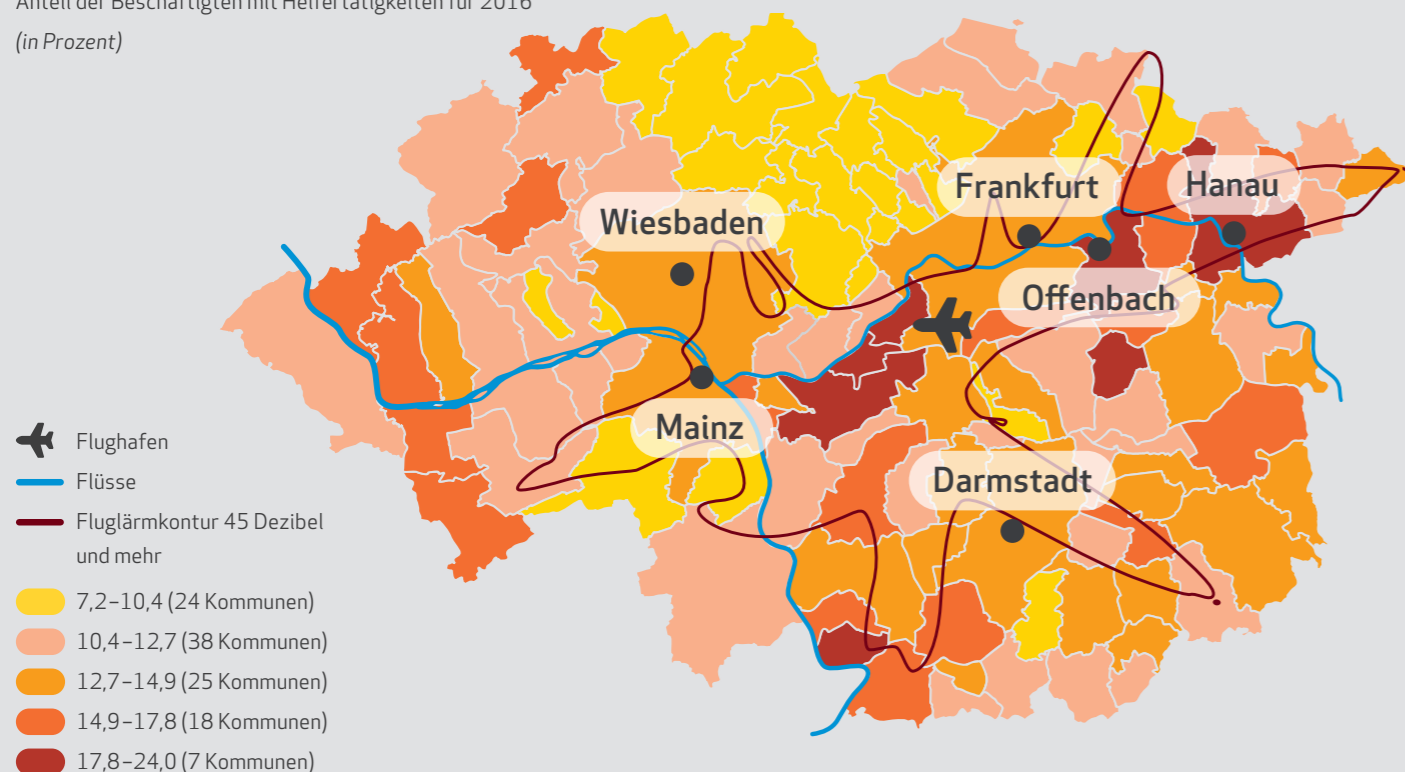
\*<sup>3</sup> an allen erwerbsfähigen Leistungsberechtigten

\*<sup>4</sup> an allen Arbeitslosen

## Wo üben Beschäftigte Helfertätigkeiten aus?

Anteil der Beschäftigten mit Helfertätigkeiten für 2016

(in Prozent)

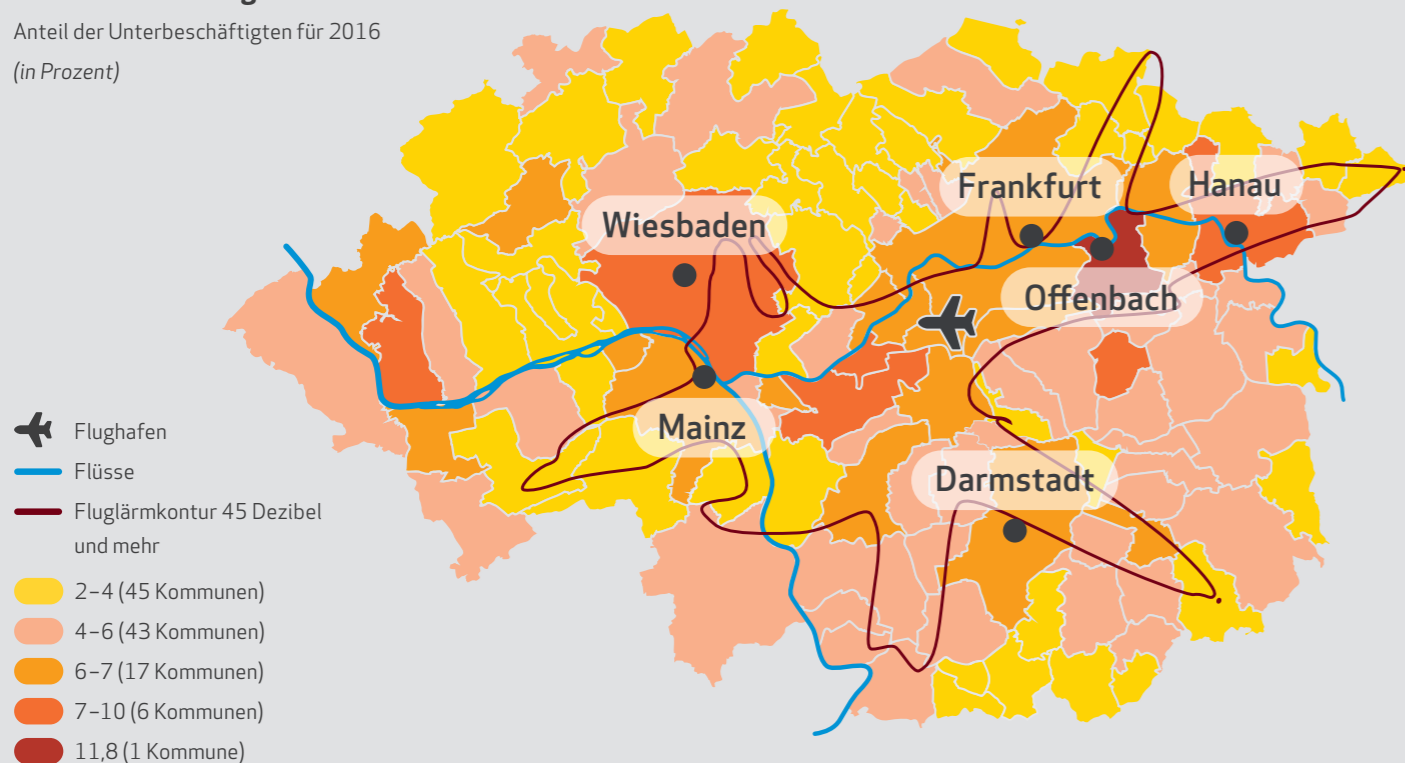


Rund um den Flughafen und mit Fluglärm wohnen vergleichsweise viele Menschen, die in Hilfsjobs arbeiten, also Tätigkeiten ausüben, die keine oder nur geringe Qualifikationen erfordern.

## Wo ist Arbeitslosigkeit verbreitet?

Anteil der Unterbeschäftigten für 2016

(in Prozent)



Rund um den Flughafen und in den Großstädten gibt es mehr Unterbeschäftigte als in den ländlichen Gebieten der Region. Dazu gehören Arbeitslose und Personen, die an Maßnahmen der Bundesagentur für Arbeit teilnehmen oder einen arbeitsmarktbedingten Sonderstatus besitzen, wie etwa während Kurzarbeit oder bei einer vorübergehenden Arbeitsunfähigkeit.

## Fazit

Das wissenschaftliche Team untersuchte bereits den Einfluss des Flughafens auf die Beschäftigung in der Region (►SoMo Wissen Nr. 2). Durch die Korrelationsanalysen erkannte es weitere Zusammenhänge: Im vergleichsweise städtisch geprägten Zentrum der Region rund um den Flughafen gibt es hinsichtlich der Beschäftigungsverhältnisse viele Gegensätze. Hier wohnen sowohl mehr Menschen, die flughafenverbunden sowie in regulären Jobs arbeiten, als auch mehr arbeitslose Menschen. Die Effekte des Flughafens überlagern sich hier mit denen der urbanen Lage.

## EINFLUSS DES FLUGHAFENS AUF DIE BESCHÄFTIGUNG

Welche Bedeutung hat der Flughafen für die Beschäftigung in der Region? Welche Vor- und Nachteile bringt er dem Arbeitsmarkt? Zusätzlich zu den Korrelationsanalysen führte das wissenschaftliche Team unabhängige Interviews und Gruppendiskussionen durch. Dabei befragten sie regionale Expertinnen und Experten sowie Kommunal- und Interessenvertreterinnen und -vertreter dazu, wie sie den Einfluss des Flughafens auf Struktur und Entwicklung der Beschäftigung einschätzen. Wir geben Ihnen einen Überblick über wichtige Aspekte und Ergebnisse dieser Gespräche, ergänzt um Zitate von Beschäftigten sowie Bewohnerinnen und Bewohnern aus den Fallstudien.

### FLUGHAFEN ALS WICHTIGER WIRTSCHAFTSFAKTOR MIT KOSTEN

Die Mehrheit der Befragten ist der Meinung, dass der Frankfurter Flughafen viel zum wirtschaftlichen Wachstum in der Region beiträgt. So hätten sich viele national und international ausgerichtete Firmen und Konzerne, Organisationen und Forschungseinrichtungen insbesondere auch wegen der guten Anbindung an den internationalen Luftverkehr angesiedelt – und damit für einen deutlichen Beschäftigungszuwachs gesorgt. Vertreterinnen und Vertreter einiger Bürgerinitiativen und Wohlfahrtsverbände jedoch finden den Preis dafür zu hoch. So befeuert die internationale Konkurrenzsituation mit anderen Flughäfen, dass der Frankfurter Flughafen vor allem zu einem Dreh-

kreuz ausgebaut werde („Hub-and-Spoke-System“). Zu einem Flughafen also, an dem viele Fluggesellschaften netzwerkartig und mit hoher Frequenz Passagiere und Waren zu vielen verschiedenen Destinationen transportieren. So würde unter hoher Flug- und Lärmbelastung umgestiegen, umgeschlagen und weitergeflogen, aber wenig Geld in die Region gebracht. Aus ihrer Sicht gehe mit der Flughafenentwicklung zudem vor allem eine Expansion der Logistikbranche einher, die viel Fläche bei geringer Wertschöpfung (►Glossar) verbrauche und mit eher niedrigen Löhnen verbunden sei.

*„Man kann am Flughafen nicht so hoch bauen wie woanders, da gibt es Restriktionen. Sie kriegen hier nur schwer den Flächenbedarf gedeckt. Es ist auch sehr schwierig, überhaupt noch Grundstücke zu finden, die sind utopisch teuer. All das bringt der Flughafen halt auch mit sich.“*

Management Logistik, flughafennahes Gewerbegebiet

### HOCHQUALIFIZIERTE UND HELFER STARK NACHGEFRAGT

Mit dem Wirtschaftswachstum in der Region ist ein kontinuierlicher Anstieg der Beschäftigung verbunden, hier sind sich die befragten Expertinnen und Experten einig. Die steigende Nachfrage nach Wohnraum und die damit verbundenen höheren Miet- und Kaufpreise für Immobilien führten

„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. Die werden da einfach gebraucht.“

Geschäftsführung Personaldienstleistung, Flughafenumgebung



allerdings auch dazu, dass sich Branchen und ihre Arbeitsplätze und damit auch soziale Schichten räumlich immer stärker voneinander trennten (siehe auch ►Seite 30). Hoch qualifiziertes Personal sei in der Flughafenregion besonders gefragt und würde auch gefunden – wenn denn entsprechender Wohnraum zur Verfügung stehe. Mit der Nachfrage und dem Zuzug dieser eher gutverdienenden Personengruppe verteuere sich das Wohnen allerdings weiter. Darüber hinaus würde auf dem Arbeitsmarkt in der gesamten Region auch immer mehr Personal für Helfertätigkeiten (►Glossar) gesucht. Hier beobachten die Arbeitsmarktexpertinnen und -experten einen Engpass, bei dem Flughafenfirmen jedoch einen Wettbewerbsvorteil genießen. So würden Hilfsjobs auf dem Flughafen vergleichsweise gut bezahlt und gelten als langfristig sicher. Firmen in der Peripherie der Flughafenregion fänden hingegen schwerer entsprechende Arbeitskräfte.

### DIE SCHATTENSEITEN DER HILFSTÄTIGKEITEN

Trotz der Vorteile einer Helfertätigkeit (►Glossar) auf dem Flughafen wiesen die Befragten auch auf die Schattenseiten der einfachen Beschäftigung hin. Mit dem Trend in der Logistik, eigenes Personal durch externe Dienstleister zu ersetzen (sogenanntes „Outsourcing“), verschärfe sich der Wettbewerb in der Logistikbranche weiter. Die Folge: niedrige Preise und Löhne und damit einhergehend auch eher prekäre Beschäftigungsverhältnisse, wie

etwa der Einsatz von ausländischen Wanderarbeiterinnen und -arbeitern zu Niedriglöhnen, sowie vermehrte Schwarzarbeit. Dies sei hier aber nicht nur im Logistikbereich, sondern auch im Bausektor oder in der Pflege der Fall. Einige dieser negativen Entwicklungen führen die befragten Expertinnen und Experten, zumindest teilweise, durchaus auf die Flughafenexpansion zurück. So stiege mit den Baumaßnahmen nach Ansiedlungen von internationalen Konzernen und Forschungseinrichtungen der Bedarf an Hilfskräften auf dem Bau. Dagegen sei die regionale Zunahme von Wanderarbeiterinnen und -arbeitern in der Pflege primär auf den demografischen Wandel und nicht auf den Ausbau des Flughafens zurückzuführen.

*„Es gibt nur wenig Möglichkeiten, mehr [als das Einstiegsgehalt, Anm. der Redaktion] zu verdienen. Man ist angewiesen auf Sonderschichten am Wochenende, Rufbereitschaft, Feiertagsarbeit. Wir haben einen sehr großen Andrang von Kollegen, die in die Nachtschicht wollen, alleine aufgrund der Zuschläge. Die sind steuerfrei. Die Kollegen wissen, dass die Belastung viel höher ist und dass es gesundheitlich nicht gut ist, aber die sagen, ich kann es mir anders nicht leisten.“*

Angestellter Logistik, flughafennahes Gewerbegebiet

# WOHNEN MIT FLUGLÄRM

Das wissenschaftliche Team untersuchte, inwiefern sich Fluglärm und Beschäftigungsimpulse des Flughafens auf die Wohnsituation der Menschen auswirken. Es analysierte dafür zum Beispiel, wo neue Wohngebäude entstanden, wie stark Wohnraum nachgefragt wird und was das für die Wohnflächenpreise bedeutet.

## Untersuchte Indikatoren

- ▶ Anteil des Geschosswohnungsbaus\*1
- ▶ Eigentumsquote\*1
- ▶ Zahl der neu gebauten Wohnungen\*1
- ▶ Anteil von Sozialwohnungen\*1
- ▶ durchschnittliche Angebotsmieten
- ▶ durchschnittliche Kaufpreise für Wohnhäuser und Wohnungen
- ▶ Bodenwert für Wohngebäude in guter und mäßiger Lage

Fast die Hälfte der Kommunen in der Flughafenregion ist auch nachts mit Fluglärm über 45 Dezibel belastet. Ein Drittel von ihnen ist daher von Siedlungsbeschränkungen (▶Glossar) betroffen, die den Wohnungsbau aus Gründen des Gesundheitsschutzes untersagen. Laut statistischer Hochrechnung dürfte sich rund ein Drittel der Bewohnerinnen und Bewohner in Flughafennähe durch Fluglärm belästigt (▶Glossar) fühlen, jeder Vierte sogar hoch belästigt.

## MEHR FLUGLÄRM IN DICHTEN WOHNVIERTELN

Rund um den Flughafen gibt es überwiegend Kommunen mit vielen Mietwohnungen und teils dicht besiedelten Sozialwohnungen (▶Glossar). Nur wenige Gemeinden sind lockerer bebaut. Dadurch sind hier überdurchschnittlich viele Menschen von Fluglärm betroffen. Trotz des Fluglärms zieht es weiterhin viele Menschen hierher und die dichter

bebauten Gemeinden wachsen weiter an. Der Wohnraum ist in Flughafennähe knapp.

## FLUGLÄRM SENKT DIE MIETEN NICHT

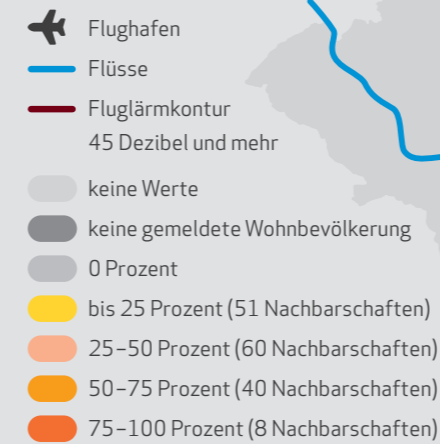
In der Region rund um den Flughafen gibt es weniger Wohnraum, als nachgefragt wird. Deshalb erhöhen sich mit dem starken Bevölkerungszuwachs auch die Mieten, während zugleich die Wohnfläche pro Person sinkt. Die Korrelationsanalysen zeigen: Fluglärm selbst beeinflusst die Mieten nicht. In den Großstädten, in einigen flughafennahen Gemeinden und im Vordertaunus liegen die Mieten auf einem im regionalen Vergleich hohen Niveau. Soziale oder bauliche Strukturen, die als problematisch wahrgenommen werden, senken die Wohnungsmieten in einzelnen Nachbarschaften. Für die Menschen vor Ort bedeuten die relativ hohen Mieten eine zusätzliche Belastung. Trotz einer bezahlten Arbeit benötigen einige Menschen Unterstützung, um ihre Wohnungsmiete bezahlen zu können.

## GEBAUT WIRD, WO MENSCHEN HINZIEHEN

Die Nachfrage nach zentral gelegenem Wohnraum bleibt also hoch, trotz Fluglärms. Rund um den Flughafen werden deshalb viele neue Wohnungen gebaut – überraschenderweise vor allem in Gemeinden, die einen hohen Flächenanteil mit Siedlungsbeschränkungen (▶Glossar) aufgrund

## Wo fühlen sich Menschen von Fluglärm hoch belästigt?

Anteil der stark Fluglärm-belästigten für 2016  
(in Prozent)



Wie stark sich Menschen von Fluglärm belästigt fühlen, ermittelte das wissenschaftliche Team mithilfe von Hochrechnungen auf Basis der NORAH-Studienergebnisse (mehr dazu auf ▶Seite 8). Demnach dürfte sich mehr als die Hälfte der Bewohnerinnen und Bewohner in den Nachbarschaften (▶Glossar) rund um den Flughafen durch Fluglärm hoch belästigt fühlen.

starker Fluglärmbelastung aufweisen. So sind auch die sieben Städte, die über ein Viertel bis die Hälfte ihrer Fläche nicht bebauen dürfen, zugleich Orte, an denen auf den verbliebenen bebaubaren Gemeindeflächen überdurchschnittlich viele neue Wohnungen in meist dichter Bauweise entstehen. Das zeigt: Fluglärm hat jenseits der Siedlungsbeschränkungen keinen Einfluss darauf, wo und wie viel neu gebaut wird. Denn gebaut wird, wo Menschen wohnen möchten. Und es sind tendenziell die flughafennahen, zentral gelegenen Gemeinden, die den stärksten Zuzug von neuen Einwohnerinnen und Einwohnern haben.

## FLUGHAFEN BEEINFLUSST IMMOBILIENPREISE

Auch die Kaufpreise von Immobilien hängen stark mit der Nachfrage nach Wohneigentum zusammen: Kaufpreise von Häusern steigen dort, wo die Bevölkerung wächst. Aber auch ein wohlhabendes und sozial starkes Umfeld sowie eine gute Verkehrsanbindung wirken sich preissteigernd auf Wohnhäuser und Wohnungen aus. So lässt auch die gute Anbindung zum Flughafen Miet- und Kaufpreise bei Wohnimmobilien steigen: Je mehr Einwohnerinnen und Einwohner flughafenverbunden (▶Glossar) arbeiten, desto höher sind die Miet- und Kaufpreise. Mit steigender Distanz zum Flughafen sinken das

Bevölkerungswachstum, die Nachfrage nach Wohnraum und damit die Miet- und Kaufpreise. Weil aber auch Fluglärm die Kaufpreise senken kann, stellen die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler die Effekte von Lagervorteil und Fluglärm gegenüber und stellten fest: Fluglärm mindert die Kaufpreise für Geschosswohnungen, nicht aber für Eigenheime mehr, als die Nähe zum Flughafen und ein sozial starkes Umfeld ebendiese stärken.

## VERSTÄDTERUNG PRÄGT BODENPREISE

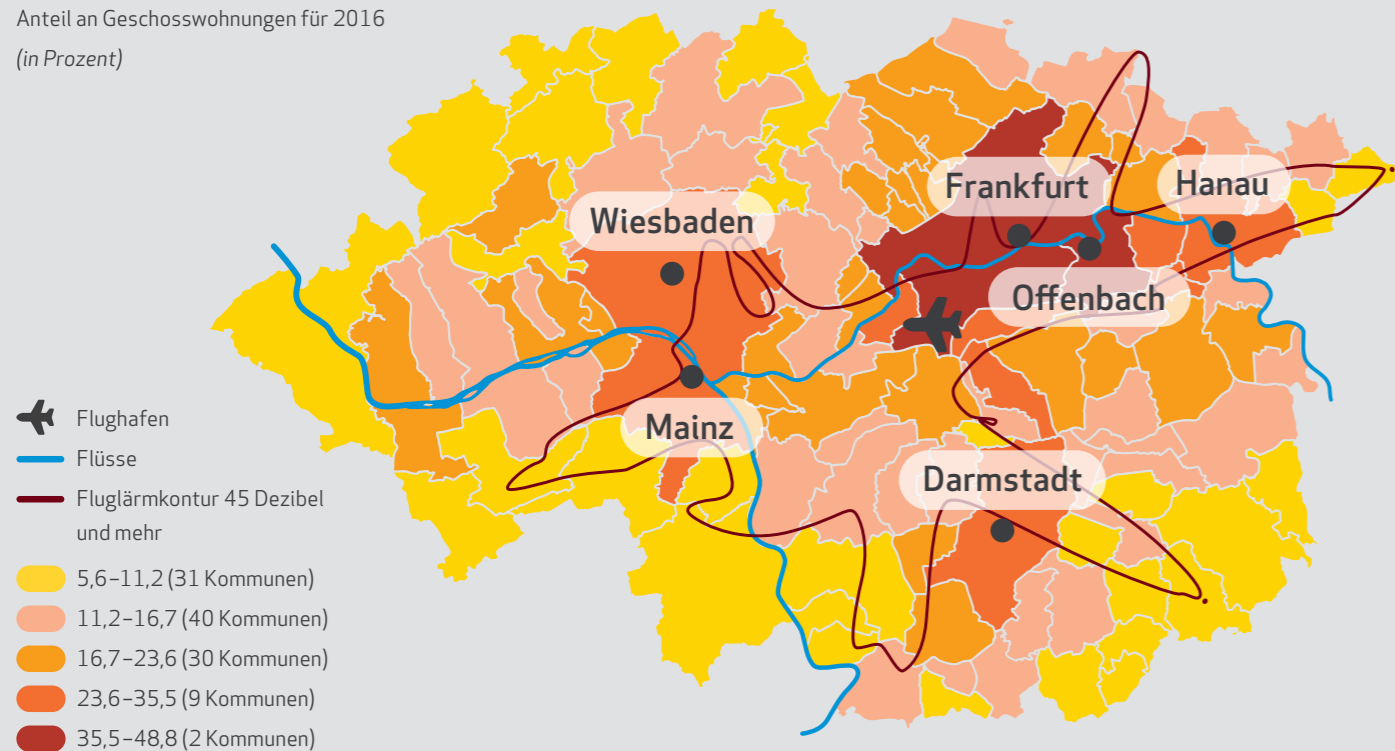
Ähnlich verhält es sich mit den Bodenpreisen: Je dichter eine Gemeinde besiedelt und je besser ihre Anbindung zum Flughafen ist, desto höher sind die Bodenpreise. In guten Lagen wirkt sich Fluglärm kaum auf die Preise aus. Aber bei mäßigen Lagen, die schlechter angebunden sind oder deren Infrastruktur schlechter ist, senkt Fluglärm die Bodenpreise, allerdings nur leicht. Gleichzeitig heben die Beschäftigungsimpulse des Flughafens die Bodenpreise. Auch hier wollte das wissenschaftliche Team die gegenläufigen Effekte untersuchen und stellte fest: Die Verstädterung prägt den Bodenpreis mehr als der Flughafen mit seinen positiven oder negativen Einflüssen.

\*1 Anteil am Bestand

## Wo liegen viele Geschosswohnungen?

Anteil an Geschosswohnungen für 2016

(in Prozent)

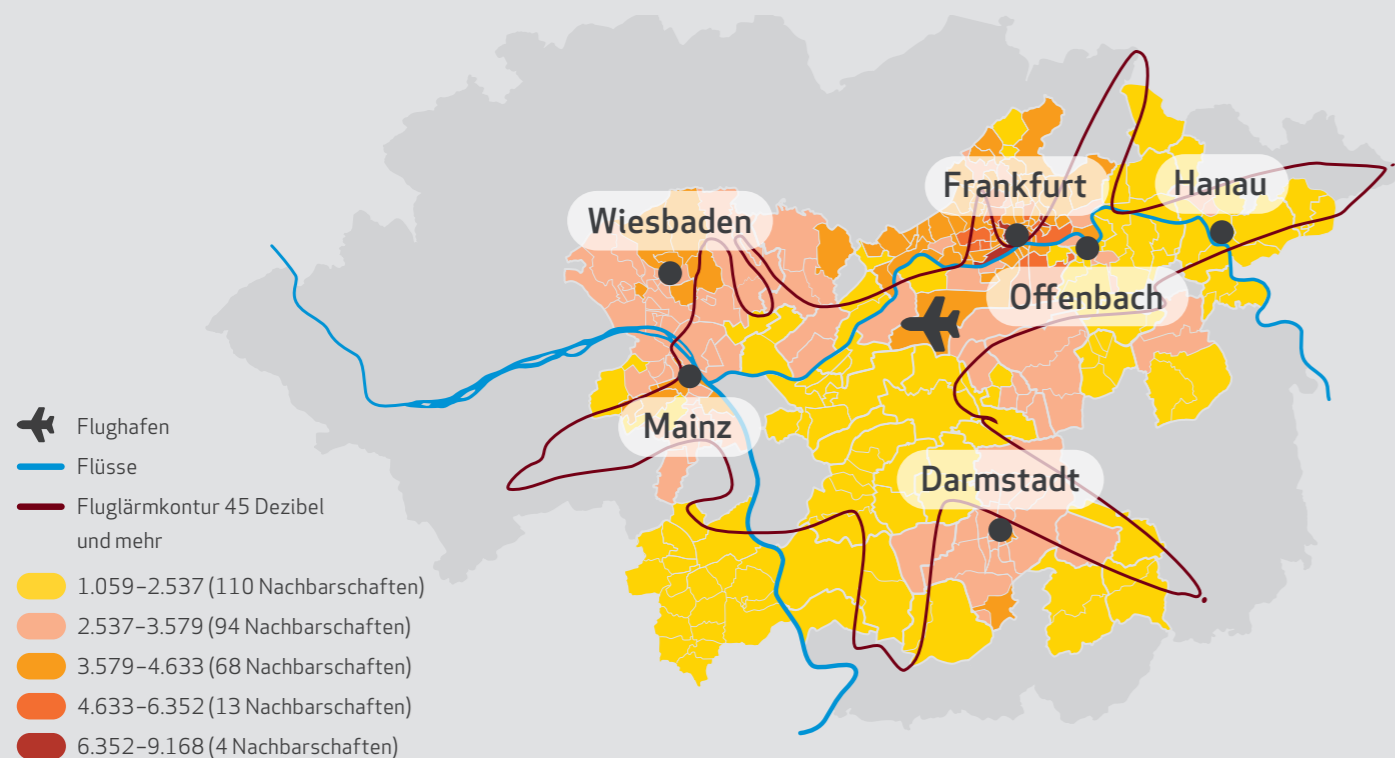


In den fünf Großstädten der Flughafenregion wird besonders dicht gebaut. Aber auch rund um den Flughafen, in den Gemeinden mit Fluglärm, wohnen vergleichsweise viele Menschen in Hoch- und Mehrparteienhäusern.

## Was kostet die eigene Wohnung?

Durchschnittliche Kaufpreise für Geschosswohnungen pro m<sup>2</sup> in den Nachbarschaften der Kommunen für 2016

(in Euro)



Fluglärm mindert die Kaufpreise von Wohnungen und Häusern zumindest leicht. Dagegen lässt eine stadtnahe Lage die Preise steigen. In guten Stadtlagen steigen die Preise sogar trotz Fluglärms.

## Fazit

Der Wohnungsmarkt in der Flughafenregion ist angespannt. Obwohl hier überdurchschnittlich viel Wohnraum neu gebaut wird, steigt die Nachfrage und damit die Kosten fürs Wohnen. Für eine zentrale Wohnung nehmen Mieterinnen und Mieter auch Fluglärm, kleinere Wohnflächen und höhere Mieten in Kauf. Fluglärm mindert die Mieten nicht, senkt aber die Kaufpreise für Geschosswohnungen zumindest leicht. Ein wichtiger Grund: Kaufinteressierte können Fluglärm im Gegensatz zu Mietinteressierten eher bei der Wohnortwahl berücksichtigen.

## EINFLUSS DES FLUGLÄRMS AUF DAS WOHNEN

Wie nehmen Anwohnerinnen und Anwohner den Fluglärm am Frankfurter Flughafen wahr und wie gehen sie mit der Belastung um? Wie sehr beeinflusst er ihre Zuzugs-, Wegzugs- und Bleibeentscheidungen? Um hier Erkenntnisse zu gewinnen, befragte das wissenschaftliche Team Bewohnerinnen und Bewohner zweier flughafennaher Wohngebiete in zwei nichtrepräsentativen Fallstudien.

*„Man muss immer die Vor- und Nachteile abwägen und wir fliegen ja auch. Da kann ich ja keinem einen Vorwurf machen, wenn ich selbst den Flughafen nutze.“*

Berufspendler und Wohneigentümer, altbelastetes Wohngebiet

### FALLSTUDIE MAINZ: WAHRNEHMUNG VON FLUGLÄRM

In dem Wohngebiet, das noch vergleichsweise neu mit Fluglärm über 50 Dezibel belastet ist, fühlten sich die Befragten deutlich stärker belastigt als diejenigen im altbelasteten Gebiet. So gaben alle sieben befragten Einzelpersonen und Paare im neu belasteten Quartier auf der sogenannten ICEN/ISO-Belastigungsskala (►Glossar) von 1 bis 5 an, äußerst von Fluglärm belastigt zu sein (Stufe 5). Die Antworten der sieben befragten Haushalte im altbelasteten Quartier fielen dagegen differen-

zierter aus: Hier fühlten sich nur zwei der sieben Haushalte äußerst belastigt, zwei weitere stark belastigt (Stufe 4) und drei etwas bis mittelmäßig belastigt (Stufen 2 und 3). Und nur hier berichteten drei Befragte, sie hätten sich an den Fluglärm als Hintergrundgeräusch gewöhnt. Zwar sind die Ergebnisse aufgrund der geringen Fallzahlen nicht repräsentativ, dennoch bestätigen sie in der Qualität die Befunde der NORAH-Studie zum Lärmempfinden: Eine eher sprunghafte Zunahme von Fluglärm wird häufiger als hoch belastigend empfunden als eine allmählich ansteigende Belastung (Change-Effekt ►Glossar). Dabei zeigte die Fallstudie aber auch, dass der gleiche Lärm individuell sehr unterschiedlich wahrgenommen wird: Hochbelastigte und weniger Belastigte waren oft Nachbarn oder lebten sogar unter einem Dach.

*„Das schwillt dann langsam an, wird immer lauter und lauter, bis es eine Lautstärke erreicht hat, dass, wenn Sie Fenster offen hätten, Sie Ihren Fernseher nicht mehr verstehen. Dann ebbt es wieder ab. Währenddessen hören Sie schon das Rankommen des nächsten Flugzeugs.“*

Rentnerin und Mieterin, neu belastetes Wohngebiet

” Also, es gibt Flugzeuge, die fliegen so dicht über unser Haus, da denk ich immer, die können mir auf den Teller gucken.

Älteres Paar und Wohneigentümer, altbelastetes Wohngebiet



### Fluglärm beeinträchtigt Lebensqualität unterschiedlich stark

Neben der Lärmwahrnehmung war das wissenschaftliche Team auch am Einfluss der Lärmbelastigung auf die Lebensqualität interessiert. Hochbelastigte fühlten sich nach eigenen Angaben besonders in Erholungsphasen gestört, wie beim Schlafen, Lesen, im Garten oder beim Empfang von Besuch. Sie gaben an, dass ihre Strategien im Umgang mit dieser Belastigung – wie zum Beispiel geschlossene Fenster, eine verminderte Gartennutzung oder Ohrstöpsel – ihre Lebensqualität deutlich einschränke. Befragte, die sich weniger belastigt fühlten, sahen ihre Lebensqualität hingegen nicht wesentlich eingeschränkt. Oftmals relativierten sie den Fluglärm, indem sie ihn mit ihrer Meinung nach weitaus schlimmeren Lärmquellen wie der Autobahn oder überfliegenden Kampffjets verglichen. Außerdem seien „Schönwetterperioden mit Ostwind“ – in denen der Fluglärm besonders laut zu hören ist – doch eher selten oder der eigene Schlaf tief. Außerdem war bei den weniger Belastigten eine eher positive Grundhaltung gegenüber dem Luftverkehr festzustellen, sodass etwa Beschwerden über die Flugzeuge und Fluglärm als „unglaublich“ bezeichnet wurden, wenn man doch selbst fliege.

### Fluglärm führt nicht zu Wegzug

Keiner der Befragten gab an, wegziehen zu wollen, trotz teilweise stark empfundener Belastigung durch Fluglärm. Wegzug scheint damit eine eher unwahrscheinliche Reaktion auf Fluglärmbelastigung zu sein, selbst wenn finanzielle Mittel dafür zur Verfügung stehen. So nahmen an der Fallstudie überwiegend Ältere mit mittlerem oder eher hohem Vermögen teil, die dazu durchaus in der Lage gewesen wären. Insbesondere starke Bindungen an die Umgebung, das Haus oder die Familie waren ausschlaggebend für die Entscheidung zu bleiben. Allerdings gaben einige Befragte an, diese Entscheidung auch immer wieder zu überprüfen – und notfalls doch wegzuziehen, sollten sich die privaten Umstände ändern. Das wissenschaftliche Team zog somit den Schluss, dass Fluglärm zwar nicht zwangsläufig zu einer Verdrängung der Menschen aus lärmbelasteten Wohngebieten, wohl aber zu einer „Verdrängung aus der Lebensqualität“ führen kann, die teilweise mit einem „hohen persönlichen Leid“ der Betroffenen einhergeht.

„ Wir wünschten uns ein modernes, großes Haus für die ganze Familie mit Kamin und eigenem Garten. Das wäre für uns in Frankfurt niemals bezahlbar gewesen.

Junge Familie und Eigentümer Reihenhaus



## FALLSTUDIE MÖRFELDEN-WALLDORF: ZUZUG IN EIN FLUGLÄRM-BELASTETES NEUBAUGEBIET

Warum ziehen Menschen in ein flughafennahes Gebiet, von dem sie wissen, dass es mit Fluglärm belastet ist? Um das zu beantworten, erkundigte sich das wissenschaftliche Team bei seiner Befragung von elf hinzugezogenen Haushalten nach deren persönlicher Wohnhistorie, nach ihrem Entscheidungs- und Suchprozess sowie nach ihrer Bewertung der Wohnsituation.

### Fluglärm für Wohnentscheidung nachrangig

Nur zwei der elf Haushalte zogen von außerhalb der Stadt hinzu, die meisten wohnten bereits vorher in Mörfelden-Walldorf. Entsprechend hoch war die Ortskenntnis und -bindung der Befragten, die damit bereits ein gewisses Maß an Fluglärm durch den nahen Flughafen gewohnt waren. So gaben sie an, den Fluglärm zwar durchaus wahrzunehmen, für ihre Entscheidung, hierherzuziehen, spielte er aber keine Rolle. Die Befragten hatten dabei durchaus Toleranzgrenzen, die aber in Mörfelden-Walldorf, das nicht direkt überflogen wird, nicht erreicht seien. Viele Befragte und viele ihrer Nachbarn hatten außerdem positive Beziehungen zum Flughafen: Sie arbeiteten dort oder flogen

häufig, sodass sich der Fluglärm angesichts der Vorteile des nahen Flughafens für sie relativierte. Hinzu kam, dass alle Befragten finanziell kaum Alternativen auf dem angespannten Wohnungsmarkt hatten. Das galt insbesondere für drei Haushalte, die auf Grundsicherung angewiesen und in die Sozialwohnungen des Neubaugebiets gezogen waren. Für die jungen Familien unter den befragten Haushalten stellte das Quartier meist die einzige bezahlbare Möglichkeit dar, um Eigentum in der Region zu erwerben.

„Wir verdienen dort unser Geld.

Es verdient jeder mit dem Flughafen.“

Junge Familie und Wohneigentümer

### Großzügig, zentral, preisgünstig – Gründe für den Zuzug

Eine hohe emotionale Bindung an den Ort, der Wunsch nach Wohneigentum oder die Nähe zum Arbeitsplatz – für die Befragten waren diese Faktoren ausschlaggebend bei der Entscheidung, in das flughafennahe Neubaugebiet Mörfelden-Walldorf zu ziehen. Insbesondere die Eigentumsobjekte seien modern, großzügig geschnitten und böten einen eigenen Garten – ähnliche Wohnverhältnisse in Frankfurt hätten sie sich niemals leisten können,

so die Befragten. Gleichzeitig schätzten vor allem junge Familien den kleindörflichen Charakter des Quartiers und Nachbarn mit ähnlichen Lebensverhältnissen wie sie selbst. Die zentrale Lage in der Nähe einer Großstadt mit einer hervorragenden Verkehrsanbindung, inklusive dem internationalen Flughafen, war ein weiterer, oft genannter Pluspunkt in den Interviews, gerade für die Berufspendlerinnen und -pendler unter den Befragten.

„Zwei Meter, dann bin ich an der Bushaltestelle. Der Bahnhof ist hier, die Bushaltestelle, also das ist eine Toplage. Da kann man nicht meckern.“

Mieterin Sozialwohnung

### Empfindsame Balance zum Nachbarn Flughafen

Zwei Jahre nach dem Einzug befragte das wissenschaftliche Team die Haushalte erneut. Bis auf den einzigen von außerhalb der Rhein-Main-Region zugezogenen Haushalt dachte keiner an einen Wegzug. Die Befragten waren immer noch zufrieden mit ihrer Entscheidung, in das Neubauquartier gezogen zu sein. Dennoch hatten die Interviews gezeigt, dass sich viele von ihnen aufgrund des naturnahen, kleinstädtischen Charakters für die Siedlung entschieden hatten und die Belastun-

gen durch den Flughafen so lange akzeptierten, wie dieser „in der Luft bleibt“ oder aber durch den Wald abgegrenzt ist. Würde die Siedlung Teil einer „Airport City“ mit Logistikstandorten und Anfahrtswegen für Reisende und Crews, würde das für die Befragten die Wohnqualität deutlich mindern und sie ihre Wohnsituation wahrscheinlich neu bewerten lassen.

„Ich find es positiv, dass der Flughafen da ist und dass die das jetzt ausbauen. Aber wenn Flugzeuge hier echt über Mörfelden-Walldorf fliegen würden und das sehr laut sein sollte, dann würde das eine Wertminderung geben.“

Junge Familie und Eigentümer Reihenhaus



## GESAMTFAZIT

Die Analysen und Befragungen der Module 3, 4 und 6 haben wichtige Erkenntnisse zur Wirkung des Frankfurter Flughafens auf die Sozialstruktur (►Glossar) in der Region geliefert. Die Hypothese, dass er diese indirekt über Fluglärm und Beschäftigungsimpulse (►Glossar) beeinflusst, kann durch die Analysen und Befragungen weder bestätigt noch verworfen werden. Es zeigte sich, dass Zusammenhänge zwischen Flughafen und sozialstrukturellen Merkmalen oft durch Einflüsse überlagert werden, die sich durch die Lage des Flughafens in einem großstädtischen Ballungsgebiet ergeben – wie etwa die Bevölkerungsdichte oder der Anteil an Arbeitslosen. Trotzdem wurde deutlich, dass gerade in den Kommunen rund um den Flughafen Fluglärm mit weiteren sozialen Nachteilen zusammenfällt. Fluglärm betrifft oft solche Menschen, die sozial und wirtschaftlich bereits benachteiligt sind. Die ungleiche Verteilung sozialer Schichten ist nach Ansicht des wissenschaftlichen Teams und der befragten Expertinnen und Experten

aber nicht vorrangig auf den Flughafen zurückzuführen, sondern auf eine Vielzahl an Ursachen, wie etwa die steigenden Miet- und Kaufpreise für Immobilien oder historische Wohnungsbauentscheidungen.

Die Exploration diente dazu, herauszufinden, wie ein Sozialmonitoring in der Flughafenregion aufgesetzt werden könnte. Nun kommt das wissenschaftliche Team zu dem Schluss, dass die statistischen Mittel eines Monitorings nicht ausreichen, um mögliche indirekte Wirkungen des Frankfurter Flughafens zu erfassen. Dennoch sind bestimmte Bevölkerungsgruppen nachweislich negativ betroffen und auch die Lebensqualität vieler Anwohnerinnen und Anwohner ist durch Fluglärm beeinträchtigt. Daher empfiehlt das wissenschaftliche Team ein Sozialmonitoring, das nicht nur den Einfluss des Flughafens in den Blick nimmt, sondern vor allem auch langfristige sozialstrukturelle Entwicklungen in der Flughafenregion in den Mittelpunkt stellt.

## AUSBLICK: SO GEHT ES WEITER

Nach den vorangegangenen Untersuchungen der wirtschaftlichen und sozialen Einflüsse des Frankfurter Flughafens auf die Region wird das wissenschaftliche Team in Modul 8 die ausgewählten Indikatoren (►Glossar) präsentieren, die sich für ein Sozialmonitoring eignen würden. Außerdem wird es ein Resümee der gesamten Exploration ziehen und abschließende Empfehlungen für die mögliche Gestaltung eines Sozialmonitorings aussprechen. Die wichtigsten Erkenntnisse daraus werden veröffentlicht und auf unserer Website [www.sozialmonitoring.de](http://www.sozialmonitoring.de) zusammengefasst.



## **Arm/Armutsbevölkerung**

Die Analysen in dieser Broschüre ziehen für die Definition von „arm“ die der Bertelsmann Stiftung für niedriges Einkommen heran. Dabei gilt ein Haushalt als arm, wenn er ein jährliches Nettoeinkommen von unter 25.000 Euro aufweist.

## **Beschäftigungsimpuls**

Er bezeichnet die direkte Wirkung des Flughafens auf die Arbeitsplätze in der Region. Verschiedene Indikatoren veranschaulichen diesen Einfluss. Dazu gehört zum Beispiel der Anteil an flughafenverbundenen Beschäftigten oder der Anteil an Flughafenpendlerinnen und -pendlern in einer Kommune.

## **Change-Effekt**

Der Change-Effekt beschreibt, dass Menschen eine Veränderung der Lärmbelastung stärker wahrnehmen, als es der tatsächlich gemessene Schallpegel erwarten lässt.

## **Drittfaktorkontrolle**

Mit einer Drittfaktorkontrolle werden scheinbare statistische Zusammenhänge mehrerer Variablen durch Einbezug weiterer Faktoren überprüft, um die Beziehung zu bestätigen oder zu widerlegen.

## **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.

## **Fachkräfte**

In der Statistik der Bundesagentur für Arbeit sind damit Personen mit einer abgeschlossenen qualifizierten Berufsausbildung oder einem Studium gemeint.

## **Flughafenpendlerinnen und -pendler**

In „SoMo Wissen“ werden sozialversicherungspflichtige Beschäftigte der Branche Verkehr und Lagerung, 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 für das wissenschaftliche Team nicht genau zu erfassen sind.

## **Flughafenverbundene Beschäftigung**

Dieser in Modul 2 entwickelte Indikator (► SoMo Wissen Nr. 2) er-

fasst die Beschäftigten in einer Stadt oder Gemeinde, die sowohl einen der ermittelten flughafenverbundenen Berufe ausüben als auch in einer der ermittelten flughafenverbundenen Branchen arbeiten – also zum Beispiel Logistiker in einem Verteilzentrum oder Servicekräfte in einem Hotel. Der Indikator wird für die einzelnen Kommunen als prozentualer Anteil an allen sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten angegeben.

## **Fluglärmbelästigung**

Sie beschreibt das subjektive Lärmempfinden einer Person und kann nur durch eine Befragung genau ermittelt werden – im Gegensatz zu einer Belastung mit Fluglärm, die objektiv mit Geräten messbar ist. In den hier vorgestellten Analysen ist der „Anteil an stark Fluglärm-belästigten“ lediglich geschätzt worden. Die Basis dieser Hochrechnung bildete die sogenannte Expositions-Wirkungs-Kurve der Lärmstudie NORAH, die einen gemessenen Dauerschallpegel mit dem abgefragten Grad der Belästigung in Beziehung setzte.

## **Fluglärmkontur**

Die Fluglärmkontur visualisiert den berechneten Fluglärm als flächenhafte Darstellung in einem bestimmten Gebiet für einen bestimmten Zeitraum. Das Umwelt- und Nachbarschaftshaus berechnet seit 2007 jährlich Fluglärmkonturen für den Frankfurter Flughafen und stellt sie in einer interaktiven Karte dar.

## **Geringqualifizierte**

Als gering qualifiziert gelten Menschen ohne Schulabschluss oder abgeschlossene Berufsausbildung.

## **Hilfsjobs/Helfertätigkeiten**

Unter Hilfsjobs oder Helfertätigkeiten fallen Arbeiten, die keine oder nur eine geringe berufliche Qualifikation voraussetzen.

## **Hochqualifizierte**

Als hochqualifiziert gelten Personen, die über eine Hoch- oder Fachhochschulbildung oder ein ähnliches Ausbildungsniveau und über spezielle Sachkenntnis verfügen.

## **ICBEN/ISO-Belästigungsskala**

5-stufige Antwortskala, um den Grad der Lärmbelästigung in Befragungen zu erfassen. Sie basiert auf den Empfehlungen der International Commission on Biological Effects of Noise (ICBEN). Die fünf Antwortstufen lauten „überhaupt nicht“ (1), „etwas“ (2), „mittelmäßig“ (3), „stark“ (4), „äußerst“ (5).

## **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.

## **Kaufkraft**

Bezeichnet das verfügbare Einkommen von Privathaushalten, das für Konsumzwecke nach Abzug aller regelmäßig wiederkehrenden Kosten (Miete, Versicherungsprämien, Kreditraten etc.) übrig bleibt. Entsprechend gibt der Kaufkraftindex das Kaufkraftniveau einer Region pro Einwohner oder Haushalt im Vergleich zum nationalen Durchschnitt von 100 an. Beträgt der Kaufkraftindex zum Beispiel 84, verfügt die Bevölkerung im Mittel nur über 84 Prozent der durchschnittlichen Kaufkraft.

## **Konvent des Forums Flughafen und Region**

Ein Gremium, in dem neben Kommunen der Flughafenregion die Luftverkehrswirtschaft, die hessische Landespolitik, Umwelt- und Naturschutzverbände, Bürgerinitiativen, Fachverbände, Gewerkschaften und Kirchen vertreten sind. Es hat die Aufgabe, einen konstruktiven Dialog in der Region zur Entwicklung des Flughafens zu führen.

## **Korrelationsanalyse**

Ein statistisches Verfahren, das den Zusammenhang zwischen zwei Variablen untersucht und Auskunft über Stärke und Richtung der Beziehung gibt. Bei einem „Je mehr, desto mehr“-Zusammenhang spricht man von positiver Korrelation, bei einem „Je mehr, desto weniger“-Zusammenhang von einer negativen. Korrelationsanalysen sind allerdings nicht dazu geeignet, um eine Ursache-Wirkungs-Beziehung nachzuweisen. Sie zeigen

lediglich an, welche Faktoren zusammen auftreten, und geben einen ersten Hinweis darauf, ob sich die beiden Faktoren womöglich gegenseitig bedingen.

## **Langzeitarbeitslos**

Personen, die bei der Bundesagentur für Arbeit seit mindestens einem Jahr arbeitslos gemeldet sind, gelten als langzeitarbeitslos.

## **Mindestsicherung**

Bezeichnet eine staatliche finanzielle Unterstützung zum Lebensunterhalt für Arbeitslose und Mittellose. Darunter fallen der SGB-II-Bezug, auch „Arbeitslosengeld II“ oder „Hartz IV“ genannt, der SGB-XII-Bezug („Sozialhilfe“) und die finanzielle Unterstützung für Asylbewerberinnen und -bewerber.

## **Nachbarschaften**

Nachbarschaften sind Teilgebiete innerhalb von Städten und Gemeinden, also zum Beispiel Orts- oder Stadtteile. Nur 40 der untersuchten 112 Gemeinden erheben Daten für ihre Teilgebiete. Diese Daten detaillieren oder ergänzen diejenigen auf Gemeindeebene.

## **Nichtdeutsche**

Nichtdeutsche bezeichnet in dieser Broschüre Personen ohne einen deutschen Pass.

## **Niedriglohn**

Wer in Vollzeit und sozialversicherungspflichtig arbeitet und dabei weniger als 2/3 des durchschnittlichen Lohns verdient (Gehaltsmedian aller sozialversicherungspflichtig Vollzeitbeschäftigten), arbeitet zu einem Niedriglohn. Auszubildende zählen nicht dazu.

## **NORAH-Studie**

Die Lärmwirkungsstudie NORAH (Noise-Related Annoyance, Cognition, and Health) untersuchte umfangreich die Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Gesundheit und Lebensqualität der betroffenen Wohnbevölkerung. Weitere Informationen unter [www.laermstudie.de](http://www.laermstudie.de)

## **Reguläre Arbeit**

Unter reguläre Arbeit fallen eine oder mehrere Beschäftigungen mit einem Einkommen von mindestens 450 Euro sowie einer Sozialversicherungspflicht. Beamte, Soldaten und Selbstständige sind nicht sozialversicherungspflichtig beschäftigt und werden hier nicht berücksichtigt.

## **Hartz IV**

Der Begriff beschreibt die Grundversicherung für Arbeitssuchende, offiziell als SGB-II-Leistungen bezeichnet (auch als „Arbeitslosengeld II“ bekannt).

## **Siedlungsbeschränkungen**

Auf Flächen mit Siedlungsbeschränkung darf aufgrund einer hohen Fluglärmbelastung gar nicht oder nur eingeschränkt

gebaut beziehungsweise Fläche genutzt werden. Die Klassifizierung dieser Lärmschutzbereiche nimmt das deutsche Fluglärmschutzgesetz vor.

## **Sozialstruktur**

Sie beschreibt die Zusammensetzung einer Bevölkerung nach sozialen Merkmalen, wie zum Beispiel dem Geschlecht, dem Einkommen, der Bildung oder den Wohnverhältnissen.

## **Sozialwohnungen**

Eigentümer erhalten für den Bau oder die Sanierung von Wohnungen Geld von der Kommune und verpflichten sich im Gegenzug, diese Wohnungen als Sozialwohnungen an Personen mit nachweisbar niedrigem Einkommen günstig zu vermieten.

## **Unterbeschäftigung**

Unterbeschäftigte bezeichnet arbeitslos gemeldete Personen sowie solche, die an Maßnahmen der Bundesagentur für Arbeit teilnehmen oder sich in einem arbeitsmarktbedingten Sonderstatus befinden, wie zum Beispiel bei vorübergehender Arbeitsunfähigkeit oder während Kurzarbeit.

## **Wertschöpfung**

Die Wertschöpfung drückt den Mehrwert eines Produkts oder einer Dienstleistung in Geld aus. Um etwa 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.

## **Wirkungsklassen**

Sie sind das zentrale Ergebnis der Wirkungsanalyse aus Modul 2 (►SoMo Wissen Nr. 2) und nehmen einen Wert zwischen 1 und 5 ein. Je höher die Wirkungsklasse einer Branche oder Kommune, desto stärker reagiert ihre Zahl der Arbeitsplätze – laut den Berechnungen – auf eine Veränderung des Passagier- und Frachtaufkommens am Frankfurter Flughafen. Wird also eine Zunahme der transportierten Passagiere und Frachtgüter angenommen, würde das in Branchen und Kommunen mit einer hohen Wirkungsklasse dazu führen, dass auch die Zahl der Arbeitsplätze entsprechend stark steigen würde. Ist die Wirkungsklasse niedrig, erfolgt die Reaktion auf ein verändertes Flugaufkommen weniger stark.

## **Wohlhabend**

Die Analysen in dieser Broschüre ziehen für die Definition von „wohlhabend“ die der Bertelsmann Stiftung für hohes Einkommen heran. Dabei gilt ein Haushalt als wohlhabend, wenn er ein jährliches Nettoeinkommen von über 50.000 Euro aufweist.

## IMPRESSUM

### **Gemeinnützige Umwelthaus GmbH**

Rüsselsheimer Str. 100

65451 Kelsterbach

Tel.: 06107 98868-0

Fax: 06107 98868-19

E-Mail: [sozialmonitoring@umwelthaus.org](mailto: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](http://www.mann-beisst-hund.de)

### **Fotografie**

S. 2: Fraport AG

Alle weiteren Fotografien: Andre Zelck / Umwelthaus

### **Icons**

von „NounProject.com“:

S. 5: „Noise“ Icon von Icon4yu; „Flats“ Icon von WEBTECHOPS LLP

„Presentation“ Icon von frederick allen; „Worker“ Icon von Flatart

„Village“ Icon von Made x Made

2022

