Sozialmonitoring
Umwelt- und Nachbarschaftshaus

Fragen & Antworten

Auf dieser Seite haben wir die wichtigsten Fragen und Antworten zu dem Projektverlauf sowie den Ergebnissen der Exploration zusammengestellt.

Wer hat die Untersuchung in Auftrag gegeben und durchgeführt?

()

Auftraggeber der Exploration zum Sozialmonitoring Flughafen Frankfurt und Region ist das Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH), eine Tochter des Landes Hessen und Geschäftsstelle des Forums Flughafen und Region (FFR). Die Untersuchung wurde vom Soziologischen Forschungsinstitut (SOFI) der Universität Göttingen in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung (GWS) Osnabrück sowie weiteren Partnerinstituten (Kantar Public für die Arbeitsstättenbefragung, Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung in Nürnberg für Nacherhebung in Modul 2) durchgeführt.

Warum wurden die ausgewählten Forschungsinstitute beauftragt?

()

Das UNH richtete sich bei der Vergabe des Forschungsauftrags nach den Regelungen des öffentlichen Vergaberechts. Dabei berücksichtigte es die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und des Wettbewerbs. Das SOFI (und ihr Auftragnehmer, die GWS) durchlief entsprechend ein zweistufiges Vergabeverfahren und erhielt den Zuschlag.

Das SOFI besitzt bundesweit anerkannte Expertise in der Beobachtung der sozialen und sozioökonomischen Entwicklung in Deutschland. So führte es bereits umfangreiche Untersuchungen im Bereich der sozialen Teilhabe auf individueller und gesellschaftlicher Ebene, der Daseinsvorsorge und zu strukturellen Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt durch. Es ist Mitglied im Forschungsverbund „Berichterstattung zur sozioökonomischen Entwicklung in Deutschland“, dessen Arbeit durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert wird.

Warum hat das Umwelt- und Nachbarschaftshaus die Untersuchung beauftragt?

()

Die Exploration erfüllt eine Forderung aus dem Mediationsverfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens. Vor allem nach dem Bau der Startbahn West in den 1980er Jahren stieß die neuerliche Flughafenerweiterung auf Kritik und Widerstand. Die Mediation (1998–2000) versammelte Kritiker*innen und Befürworter*innen an einem Tisch, um die zukünftige Entwicklung des Flughafens zu besprechen. Es wurde ein Sozialmonitoring gefordert, um frühzeitig zu erkennen, wie der Flughafen die Sozial- und Wirtschaftsstruktur der Region verändert. 2008 wurde eine erste Pilotstudie für ein Sozialmonitoring in sechs flughafennahen Städten und Gemeinden durchgeführt.

Sozialmonitoring
Umwelt- und Nachbarschaftshaus

Die aktuelle Exploration greift diese Ergebnisse auf, geht dabei aber über die Voruntersuchung hinaus.

Wer hat die Qualitätssicherung übernommen? Und welchen Einfluss hatte sie auf die Untersuchung und ihre Ergebnisse?

()

Die Qualitätssicherung übernahmen vier unabhängige externe Experten:

- Dr. Hans Diefenbacher: Stellvertretender Leiter der FEST – Forschungsstätte der Evangelischen Studiengemeinschaft e. V., Heidelberg, Professor em. Der Universität Heidelberg,
- Dr. Jan Dohnke, Leiter der Abteilung Statistik und Stadtforschung in Darmstadt
- (ehem. Projektleiter für Gutachten und Studien im Planungsbüro „die raumplaner Büro für Stadt- und Regionalentwicklung“, Berlin),
- Dr. Martin Harsche, Professor em. Für Luftverkehrswirtschaft der Universität der angewandten Wissenschaften Frankfurt/Main (bis 2019),
- Dr. Udo Ludwig, Professor für Makroökonomie an der Universität Leipzig (seit 2019 für Dr. Harsche in Modul 2).

Die Aufgabe der Qualitätssicherung war es, die Untersuchungskonzepte, die vorgeschlagenen Methoden und die Modulberichte der Exploration wissenschaftlich zu begutachten und zu kommentieren. Die Qualitätssicherung beteiligte sich außerdem an Diskussionen im Arbeitskreis Sozialmonitoring und in regionalen Workshops sowie an Gesprächsrunden mit dem FFR und dem Umwelt- und Nachbarschaftshaus. Sie nahm keinerlei Einfluss auf die Ergebnisse der Untersuchung, für die ausschließlich die beauftragten Forschungsinstitute SOFI und GWS verantwortlich sind.

Wie teuer war die Untersuchung?

()

Die Kosten der Exploration beliefen sich auf knapp 1,8 Millionen Euro.

Es wurden statistische Zusammenhänge zwischen den Auswirkungen des Flughafens und sozialstrukturellen Merkmalen untersucht und auch gefunden. Was können diese Analysen leisten und die Befunde aussagen – und was nicht?

()

Sozialmonitoring
Umwelt- und Nachbarschaftshaus

Das wissenschaftliche Team nutzte sogenannte Korrelationsanalysen, um zu überprüfen, ob bestimmte Werte in der Flughafenregion – wie etwa eine hohe Zahl an Fluglärmbelästigten und ein niedrigerer Bildungsstand – zusammen auftreten, „korrelieren". Allerdings lassen sich mit diesen Analysen keine Ursache-Wirkungs-Beziehungen feststellen. Die korrelierenden Werte treten lediglich zusammen auf, bedingen sich aber, rechnerisch gesehen, nicht. Um einen statistischen Zusammenhang auf seine Konsistenz hin zu überprüfen, können mithilfe von speziellen Kontrollrechnungen, die weitere Indikatoren berücksichtigen, unbemerkte Einflussfaktoren erfasst werden, jedoch nicht vollständig. Dies schränkt die Aussagekraft von Korrelationen ein. Dennoch bieten sie eine Basis, um zu einem späteren Zeitpunkt kausale Beziehungen beispielswiese durch systematische Befragungen vor Ort näher zu untersuchen.

Überwiegen für die Bevölkerung in der Region die Vor- oder die Nachteile durch den Flughafen?

()

Das lässt sich durch Untersuchungen wie die Exploration nicht beantworten. Die Wirkungen des Flughafens auf die Sozialstruktur in der Region sind oft von Einflüssen überlagert, die sich durch die Lage des Flughafens in einem großstädtischen Ballungsgebiet ergeben. Nachteilige Sozialstrukturen rings um den Flughafen sind dabei nicht ursächlich auf diesen zurückzuführen, sondern vor allem historisch bedingt und beruhen auf vor Jahrzehnten getroffenen Wohnungsbau- und industriellen Standortentscheidungen.

Die erhobenen Daten stammen aus der Zeit vor der Coronapandemie. Sind die Ergebnisse überhaupt noch aussagekräftig?

()

Die Ergebnisse der Module 1 – 6 repräsentieren den letzten Abschnitt einer langjährigen, kontinuierlichen Entwicklung der Region vor der Coronapandemie und sind in ihrem Grundgehalt entsprechend aussagekräftig. Gleichzeitig bieten sie die Möglichkeit, die Auswirkungen der Pandemie nun im Nachgang zu analysieren, indem die damaligen mit den jetzigen, sich womöglich normalisierenden Entwicklungen verglichen werden.

In Modul 8 der Exploration diskutiert das wissenschaftliche Team das weitere Vorgehen und schlägt auch Folgeuntersuchungen vor, um die Coronapandemie und ihre Auswirkungen auf die Flughafenregion zu erfassen.

Welche Empfehlungen geben die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler?

()

Die Autorinnen und Autoren der Exploration kommen zu dem Schluss, dass sich die Einflüsse des Flughafens nur schwer von weiteren, flughafenunabhängigen Einflüssen auf die Entwicklung der Untersuchungsregion unterscheiden lassen. Die Exploration bestätigt damit die Ergebnisse der Pilotstudien des Regionalen Dialogforums Flughafen Frankfurt (RDF). In Modul 8 empfiehlt das wissenschaftliche Team daher ein regionales, nicht mehr ausschließlich flughafenbezogenes

Sozialmonitoring
Umwelt- und Nachbarschaftshaus

Monitoring, das die verschiedenen regionalen Einflüsse in der lokalen Entwicklung breit beobachtet. Erstens, ließen sich dadurch die Auswirkungen des Flughafens einordnen und zweitens, könnten so Entwicklungen identifiziert werden, die für die Kommunen von größerer Bedeutung sind und denen nachgegangen werden kann.

Gemeinnützige Umwelthaus GmbH - Rüsselsheimer Str. 100 - 65451 Kelsterbach
Tel. +49 6107 98868-0 - Fax. +49 6107 98868-19