Sozialmonitoring
Umwelt- und Nachbarschaftshaus

Wie der Fluglärm in das Sozialmonitoring kommt

Gibt es Zusammenhänge zwischen der Entwicklung der Siedlungs- und Sozialstruktur und der Belastung durch Fluglärm? Wie Daten aus dem Fluglärmmonitoring und dem Sozialmonitoring aufeinander bezogen werden können, erklärt der folgende Text.

Wie stark ist die Bevölkerung von Fluglärm betroffen? Ein Thema des Sozialmonitorings. (Quelle: UNH)

Das Regionale Dialogforum hatte 2008 empfohlen, dem Fluglärmmonitoring im Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) ein Sozialmonitoring zur Seite zu stellen. Hintergrund war die Sorge, dass die Lärmbelastung durch den Flugbetrieb und die zusätzliche Belastung durch die Nordwestlandebahn die Sozialstruktur der betroffenen Wohngebiete negativ verändern könnten. In der Stadtregion wachsen Bevölkerung und Beschäftigung aus vielen Gründen, und auch Arbeits- und Wohnungsmärkte verändern sich ständig. Um die Einflüsse des Flugbetriebs zu identifizieren, müssen Ergebnisse beider Monitoringansätze aufeinander bezogen werden. Wie also werden Ergebnisse des Fluglärmmonitorings ins Sozialmonitoring eingeführt?

In der 2008 abgeschlossenen Pilotphase für ein Sozialmonitoring wurde eine repräsentative Stichprobe von Bewohnerinnen und Bewohnern gezogen und deren Lärmbelastung an ihrer

jeweiligen Wohnanschrift genau ermittelt bzw. einer von vier Fluglärmklassen zugeordnet. Auch bei der standardisierten Befragung zur Lebensqualität im Rahmen der Lärmwirkungsstudie NORAH (http://www.laermstudie.de/) und in der Breitenerhebung des Wahrnehmungs-Monitoring von Lärmpausen am Frankfurter Flughafen sind die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler so vorgegangen. Solche Repräsentativbefragungen sind aufwändig. Zudem müssten sie regelmäßig wiederholt werden. Für das Sozialmonitoring sucht das Team dagegen Verfahren, mit denen es die Entwicklung von Städten und Gemeinden und ihren Stadtteilen anhand regelmäßig verfügbarer Gebietskennzahlen beobachten kann. Dabei soll geprüft werden, ob sich statistische Zusammenhänge zwischen der Entwicklung der Siedlungs- und Sozialstruktur sowie der Belastung durch Fluglärm (ggf. auch unter Berücksichtigung des sonstigen Verkehrslärms) ergeben. Qualitative Interviews mit Bewohnerinnen und Bewohnern aus unterschiedlichen Gebieten sollen diese statistische Beobachtung ergänzen. Für beide Untersuchungsschritte müssen nicht einzelne Adressen, sondern Stadtteile danach charakterisiert werden, in welchem Maß ihre Bevölkerung von Fluglärm betroffen ist. Der Fluglärm wird dabei zwar möglichst kleinräumig, aber nicht adressengenau erfasst. Dafür orientiert sich die Beobachtung an Gebietseinheiten, die die Kommunen auch sonst verwenden. Das Team kann die Lärmbelastung dann zu anderen kommunalstatistischen Informationen in Beziehung setzen.

Vorgehensweise im Sozialmonitoring

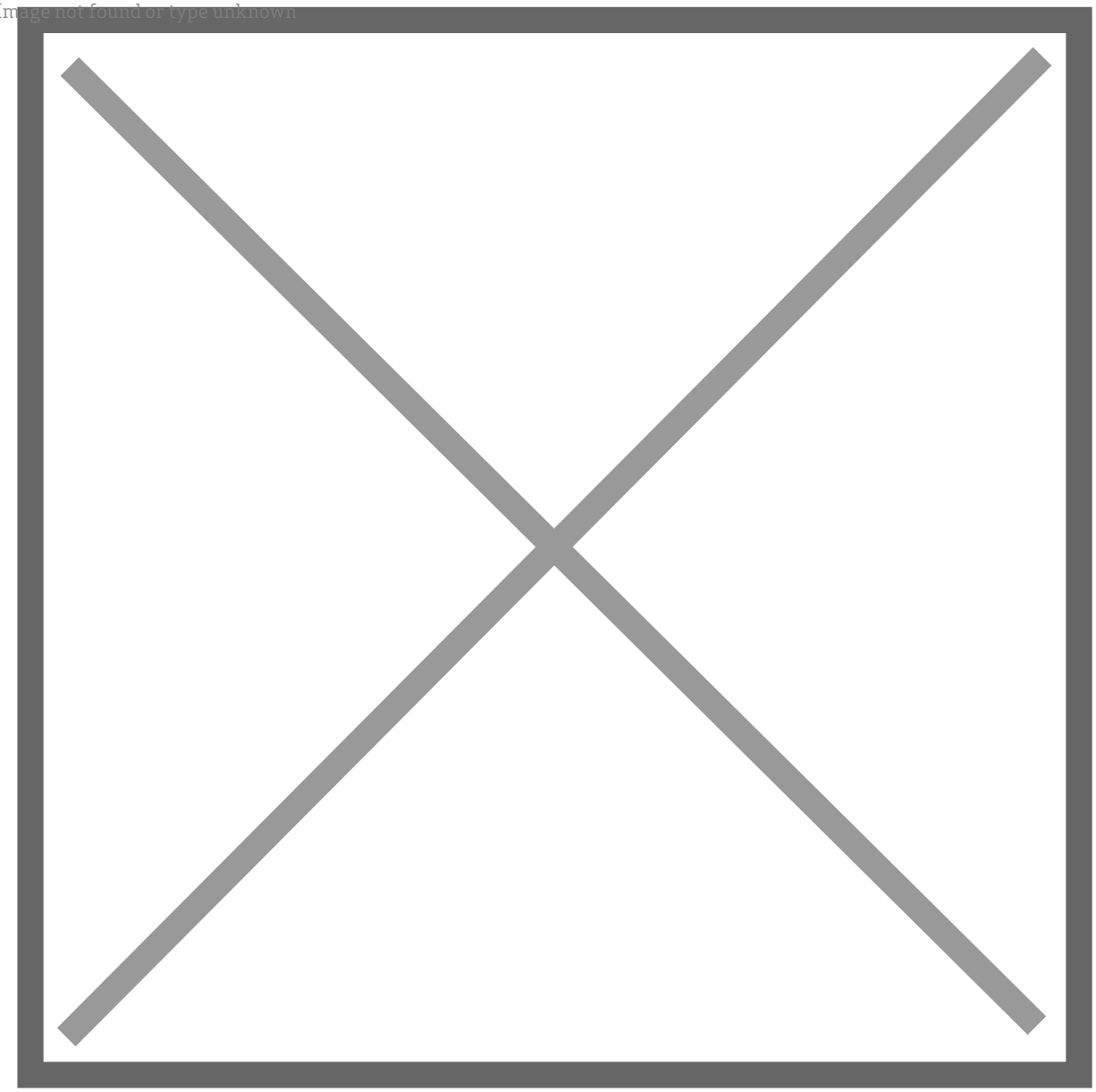
Die im Folgenden beschriebene Vorgehensweise ist umso genauer, je kleiner die zu beschreibenden Gebietseinheiten sind. Ab einer Bevölkerungszahl von 15.000 sollten in den teilnehmenden Städten innerörtliche Teilgebiete unterschieden werden. Ausgangspunkt hierfür sind die kleinsten statistischen Einheiten, für die kommunalen Statistikämter regelmäßig Bevölkerungsdaten ausweisen, etwa Stadtbezirke, Sozialräume oder Planungsräume. Ziel ist es, diese Teilräume mit ihren Abgrenzungen in das Geografische Informationssystem des Sozialmonitorings einzufügen, sodass Daten später auch zu thematischen Karten aufbereitet werden können. Für eine Reihe von Mittel- und Kleinstädten muss das Team hierzu Gebietsabgrenzungen festlegen oder anpassen.

Mehr erfahren (https://www.sozialmonitoring.de/themen/fluglaermkontur/fluglaerm-und-sozialmonitoring/vorgehensweise-im-sozialmonitoring/)

Sozialmonitoring
Umwelt- und Nachbarschaftshaus

Sie haben Fragen?

Image not found or type unknown



Sprechen Sie uns an
Gemeinnützige Umwelthaus GmbH
Rüsselsheimer Str. 100
65451 Kelsterbach
Tel. +49 6107 98868-0
Fax +49 6107 98868-19
info@umwelthaus.org