



Sozialmonitoring

Flughafen Frankfurt
und Region

Sozialmonitoring - auf dem Weg zur Umsetzung

Das Sozialmonitoring beobachtet die sozialräumliche Struktur des Rhein-Main-Gebiets und deren Entwicklung, um so gesicherte Aussagen über die sozioökonomischen Auswirkungen des Frankfurter Flughafens auf sein Umland zu ermöglichen. Im Dezember 2016 begann eine Entwicklungsphase, in der das wissenschaftliche Team Daten aufbereitet, Annahmen überprüft, Indikatoren entwickelt und Verfahren erprobt. Alle Schritte eines Sozialmonitorings werden in dieser Phase durchlaufen, sodass auf Basis der Ergebnisse anschließend ein regelmäßiges Monitoring eingeführt werden kann.

Auftraggeber des Sozialmonitorings ist das Umwelt- und Nachbarschaftshaus, eine Tochter des Landes Hessen und geschäftsführender Akteur im Forum Flughafen und Region (FFR). Die Entwicklungsphase des Sozialmonitorings wird vom Soziologischen Forschungsinstitut (SOFI) der Universität Göttingen in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforchung (GWS) Osnabrück sowie weiteren Partnerinstituten durchgeführt.

Diese Broschüre gibt einen Überblick über die Entwicklung des Sozialmonitorings. Die Ergebnisse werden ab Herbst 2017 schrittweise veröffentlicht.



Pavel Vakhrushev/Shutterstock

Weitere Informationen zum Sozialmonitoring finden Sie im Internet unter
↳ www.sozialmonitoring.de.

Möchten Sie den **Newsletter** zum Sozialmonitoring abonnieren? Dann schreiben Sie einfach eine E-Mail mit Betreff „Newsletter-Abo“ und Ihren Kontaktdaten an
↳ sozialmonitoring@umwelthaus.org.

Kontakt

Bitte wenden Sie sich bei Fragen rund um das Sozialmonitoring an das Umwelt- und Nachbarschaftshaus:

Gemeinnützige Umwelthaus GmbH
Rüsselsheimer Str. 100
65451 Kelsterbach

TEL 06107 98868-0
FAX 06107 98868-19
E-MAIL sozialmonitoring@umwelthaus.org
WEB www.sozialmonitoring.de

Inhalt

- 02 ◀ Vorgeschichte/Auftraggeber und Finanzierung
- 03 ◀ Was heißt Sozialmonitoring?
- 04 ◀ Was wird untersucht?
- 05 ◀ Was leistet das Monitoring?
- 06 ◀ Projektteam/Qualitätssicherung
- 07 ◀ Einbeziehung der Kommunen
- 08 ◀ Alle Module auf einen Blick
- 09 ◀ **MODULE 1-4**
Von Daten zu Indikatoren
 - MODUL 1**
Arbeitsmarktliche Verflechtung, Branchenstruktur
 - MODUL 2**
Beschäftigung, Wertschöpfung, Arbeitsstätten(erhebung)
- 10 ◀ **MODUL 3**
Sozioökonomische Teilhabe/Kommunale Finanzen
 - MODUL 4**
Soziodemographie/Bildungsteilhabe
- 11 ◀ **MODULE 5 UND 6**
Einordnung und Vertiefung
 - MODUL 5**
Sozioökonomische Gebietstypisierung
 - MODUL 6**
Vertiefende sozialräumliche Analysen in ausgewählten Gebieten
- 12 ◀ **MODUL 7**
Interviews mit Bewohnerinnen und Bewohnern
in ausgewählten Gebieten
 - MODUL 8**
Projektmanagement und Kommunikation

Vorgeschichte

Seine wirtschaftliche und soziale Bedeutung reicht weit über die Rhein-Main-Region hinaus: Der Frankfurter Flughafen ist – gemessen am Passagier- und Frachtaufkommen – der größte Flughafen Deutschlands und der viertgrößte in Europa. Hier arbeiten mehr als 80.000 Beschäftigte.

Doch am Flughafen wird nicht nur Geld verdient, er bringt auch Risiken für die ökonomische, ökologische und soziale Entwicklung der Region mit sich. Vor allem nach dem Bau der Startbahn West in den 1980er-Jahren stieß die neuerliche Flughafenerweiterung auf Kritik und Widerstand. In einem Mediationsverfahren empfahlen Kritiker und Befürworter im Jahr 1998 Bedingungen und Begrenzungen für die zukünftige Entwicklung des Flughafens. Ein Ergebnis der Mediation war die Gründung des Regionalen Dialogforums (RDF), in dem alle relevanten gesellschaftlichen Gruppen der Region zusammenarbeiten. Ziel war es, die Empfehlungen aus dem Mediationsverfahren weiter zu konkretisieren. Dazu gehörte die Forderung nach einem Sozialmonitoring, 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. Das Sozialmonitoring des Umwelt- und Nachbarschaftshauses greift diese Ergebnisse auf, geht dabei aber über die Voruntersuchung hinaus.

Weitere Informationen zur Vorgeschichte finden Sie unter www.forum-flughafen-region.de.

Auftraggeber und Finanzierung

Auftraggeber des Sozialmonitorings ist das Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH), eine Tochter des Landes Hessen und geschäftsführender Akteur im Forum Flughafen und Region (FFR). Eine zentrale Aufgabe des UNH ist es, neutrale und transparente Informationen und Daten zu den Auswirkungen des Frankfurter Flughafens auf die Region bereitzustellen. Dem bereits bestehenden Fluglärm- und Umweltmonitoring soll in Zukunft ein Sozialmonitoring zur Seite gestellt werden. Die Kosten von ca. 1,5 Millionen Euro für die Entwicklungsphase zum Sozialmonitoring trägt das Umwelt- und Nachbarschaftshaus.

▼ Am Flughafen arbeiten viele Menschen aus der Region, aber er belastet auch seine Nachbarschaft.



Fraport AG / Fototeam Stefan Rebscher



Was heißt Sozialmonitoring?

In einem Monitoring werden Daten zu Themen oder Handlungsfeldern regelmäßig erfasst oder erhoben, analysiert und ausgewertet. Entscheidend ist, dass die Beobachtung über einen längeren Zeitraum und regelmäßig durchgeführt wird; denn erst daraus lassen sich Veränderungen und Entwicklungstendenzen ableiten. Anhand eines Monitorings kann zum Beispiel der Erfolg oder Misserfolg einer Maßnahme oder eines Projektes erfasst werden.

Bei einem Sozialmonitoring geht es um die Beobachtung von Siedlungsgebieten anhand einer begrenzten Anzahl von Indikatoren. In den zu untersuchenden Gebieten zeigt es Zustände im Zeitverlauf, indem es Daten erfasst, bereitstellt und bewertet. Das Sozialmonitoring ist ein Instrument moderner kommunaler Sozialplanung, das Transparenz fördert und die Entscheidungsgrundlagen kommunaler Sozialpolitik und Stadtentwicklungsplanung verbessert. Die kreisfreien Städte der Region nutzen bereits innerstädtische Monitoring-Verfahren. Die Metropolregion Frankfurt-RheinMain führt ein Monitoring für Städte und Kreise durch; doch eine regionale Beobachtung von Gemeinden und Teilgebieten mit dem Schwerpunkt auf dem Einfluss des Flughafens und nach einem gemeinsamen regionalen Ansatz gibt es bisher nicht.

Das Vorhaben

Von Dezember 2016 bis August 2018 wird ein Konzept für das Sozialmonitoring entwickelt, und alle Arbeitsschritte eines Monitorings werden durchlaufen und geprüft. Dazu gehört auch die Prüfung einer Vielzahl von Daten, aus denen schrittweise eine kleine Zahl aussagekräftiger Indikatoren ausgewählt wird. Wenn diese Daten auf Städte- und Gemeindeebene und für kleinere Teilgebiete aufbereitet sind, kann entschieden werden, in welchem Umfang eine solche Dauerbeobachtung der Flughafenregion sinnvoll ist. Erst dann lassen sich Flughafeneffekte vergleichend identifizieren.

Das Sozialmonitoring ist ein Instrument moderner kommunaler Sozialplanung, das Transparenz fördert und die Entscheidungsgrundlagen kommunaler Sozialpolitik und Stadtentwicklungsplanung verbessert.

Was wird untersucht?

Das Sozialmonitoring soll zeigen, welche ökonomischen, sozialen und räumlichen Teilhabebedingungen die einbezogenen Gebiete der Bevölkerung bieten und wie der Flughafen diese Strukturen beeinflusst. Berücksichtigt werden insbesondere Daten zur

- Zusammensetzung und Wanderung der Bevölkerung und ihren Haushaltsstrukturen,
- Wertschöpfung in Städten und Gemeinden nach Branchen,
- Beschäftigung am Arbeits- und Wohnort nach Branchen und Qualität der Beschäftigung,
- Sozialstruktur, etwa Einkommen und Bezug von Mindestsicherungsleistungen,
- Bildungsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen,
- Bebauung und Flächennutzung zum Wohnen sowie
- zur finanziellen Situation der Kommunen.

Um diese Verhältnisse abzubilden, nutzt das Monitoring vorwiegend Zahlen der amtlichen Statistik und Verwaltungsdaten, die öffentlich zugänglich sind oder für wissenschaftliche Zwecke analysiert werden können. Dazu gehören zum Beispiel Daten der Bundesagentur für Arbeit zu Pendlerbewegungen und Betriebsstätten oder der Gemeindestatistik zu Bevölkerungsstand sowie Zu- und Wegzügen. Einige

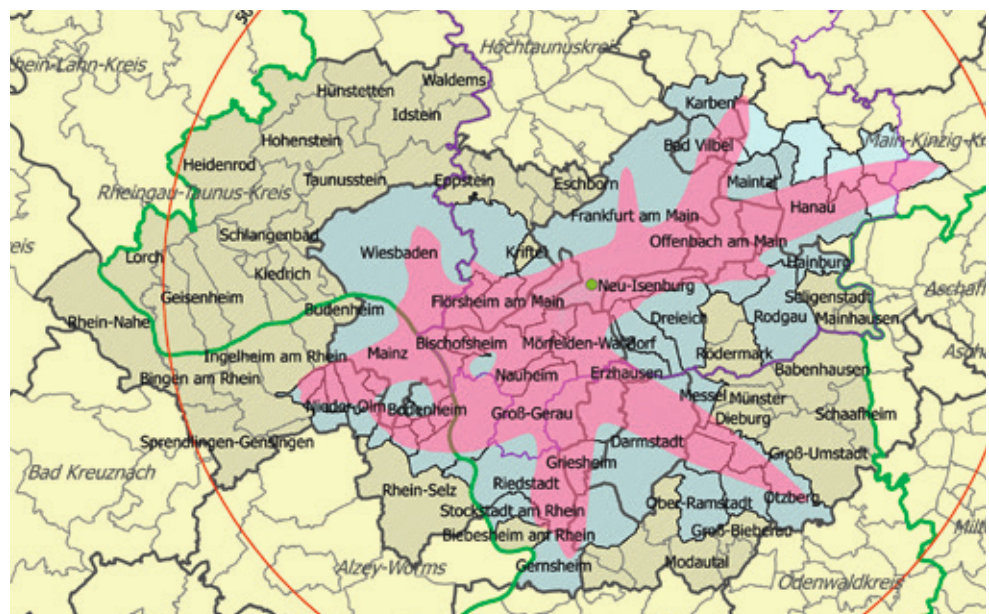
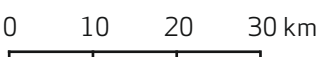
Daten werden eigens für das Monitoring erhoben, zum Beispiel durch Befragungen in den Arbeitsstätten am Flughafen und durch Befragungen von Bewohnerinnen und Bewohnern. Die Ergebnisse werden mit den bereits im Rahmen des Fluglärm-Monitorings verfügbaren Belastungsdaten verknüpft.

Das Untersuchungsgebiet

Für die verschiedenen Analysen wird der Umkreis des Flughafens enger oder weiter gefasst. Wirtschaftliche Verflechtungen sind auch überregional zu berücksichtigen, Pendlerströme bis in eine Entfernung von 100 Kilometern vom Flughafen. In diesem weiteren Umkreis des Flughafens werden Daten auf Ebene der Städte und Kreise ausgewertet. Andere Untersuchungen beziehen sich nur auf den engeren Umkreis, etwa auf Städte und Gemeinden des Forums Flughafen und Region. In den Städten und Gemeinden, die aktiv am Monitoring teilnehmen, werden auch kleinere innerstädtische Teilgebiete analysiert. Auf dem Gebiet des Flughafens werden Arbeitsstätten und Arbeitsplätze eigens erfasst.

Legende

- Flughafen
 - Lärmkontur bis 45 dB (Tag)
 - 50 km Entfernung vom Flughafen
 - Regionalverband
 - Landesgrenze
 - Kreisgrenze
- Gemeinden**
- ▨ Konventmitglieder
 - Angefragte Gemeinden
 - Verbandsgemeinden



Was leistet das Monitoring?



Albrecht Schlotter

◀ Wie weit hängen Wertschöpfung, Beschäftigung und Steueraufkommen direkt und indirekt vom Flughafen ab?

Die Teilgebiete der Flughafenregion sind untereinander wirtschaftlich, sozial und infrastrukturell eng verflochten. Sie unterscheiden sich allerdings nach ihrer Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur, nach den typischen Lebenslagen ihrer Wohnbevölkerung, nach den ansässigen Unternehmen und ihrer Wertschöpfung sowie nach Dichte und Qualität der Arbeitsplätze. Zudem gehören sie einer Vielzahl von Verwaltungsgliederungen mit unterschiedlicher Finanzkraft an. Positive Effekte und Belastungen durch den Luftverkehr verteilen sich sehr ungleich auf diese Räume.

Im Rahmen des Sozialmonitorings müssen viele Daten aufbereitet werden, um die Auswirkungen des Flughafens auf diese Verteilung von anderen sozialen oder wirtschaftlichen Effekten abgrenzen zu können. In einer Zusammenschau entsteht ein Datensatz, den es in dieser Tiefe und Breite bisher nicht gegeben hat. Für die Städte, die bereits Daten zu innerstädtischen Teilgebieten analysieren, endet die Beobachtung nicht mehr an der Stadtgrenze. Gemeinden der Umlandkreise erhalten Anschluss an ein sozialräumliches Monitoring der ganzen Region.

Das Monitoring-Team stellt die Daten in einer Datenbank zur Verfügung, bereitet sie in Gemeindedossiers auf und macht sie in Zeitreihen, Tabellen und Karten

online und interaktiv verfügbar. Es setzt Indikatoren zueinander in Beziehung und beschreibt Gemeinden und Teilgebiete nach gemeinsamen sozioökonomischen Kriterien. Darüber hinaus gibt es Hinweise zur Interpretation der Daten.

Anstoß für das Monitoring gab die konfliktreiche Beziehung des Flughafens zu seinem dicht besiedelten Umfeld. Deshalb soll es insbesondere untersuchen, wie der Flughafen auf sein Umland wirkt. Die Gemeinden, die am Monitoring teilnehmen, erhalten hierzu Daten: Wie weit hängen Wertschöpfung, Beschäftigung und Steueraufkommen direkt und indirekt vom Flughafen ab, und wie bedeutend sind diese Effekte im Vergleich zu denen anderer, ebenfalls untereinander vernetzter Industrie- und Dienstleistungsbranchen? Welchen Einfluss hat die Nähe zum Flughafen auf die Lebensqualität und auf die Wohnortwahl von Bevölkerungsgruppen? Diese Daten werden Konflikte um die Entwicklung des Flughafens und die Belastungsgrenzen der Region nicht entscheiden können, aber eine gesicherte Informationsgrundlage bereitstellen, die auch im Streit um Schlussfolgerungen nicht wieder infrage gestellt werden kann. Indem das Monitoring Städten und Gemeinden gesicherte sozioökonomische Daten bietet, zeichnet es ein umfassendes Bild der sozioökonomischen Teilhabebedingungen und der Muster sozialer Segregation.

Projektteam

Die Entwicklung des Sozialmonitorings wird von einer Forschungsgruppe des Soziologischen Institutes Göttingen an der Georg-August-Universität (SOFI) sowie der Gesellschaft für Wirtschaftliche Struktur- und Sozialforschung Osnabrück (GWS) durchgeführt. Beide Institute kooperieren seit vielen Jahren in der Berichterstattung zur sozioökonomischen Entwicklung in Deutschland (↳ www.soeb.de).

Wissenschaftlicher Leiter des Projekts ist **Dr. Peter Bartelheimer**. Seine Forschungsschwerpunkte am SOFI sind Sozialberichterstattung, Dienstleistungsforschung, Arbeitsmarktpolitik und Teilhabeforschung. Zu seinem Team am SOFI gehören M.A. Sarah Cronjäger (Projektmanagement), Dipl.-Soz.Arbb., Dipl.-Soz. päd. Jutta Henke, Dipl.-Soz. Veronika Philipps, Dr. Tanja Schmidt. Das SOFI ist im Sozialmonitoring verantwortlich für das Projektmanagement, die sozialen Indikatoren, die Gebietstypisierung und das qualitative Gesprächsprogramm.

Stellvertretender Projektleiter ist **Dr. Marc Ingo Wolter**. Er leitet den Bereich Wirtschaft und Soziales der GWS, sein Arbeitsschwerpunkt ist die Entwicklung und Anwendung makroökonomischer Modelle. Im Team an der GWS arbeiten M.Sc. Florian Bernardt, M.Sc. Anja Sonnenburg, Dipl.-Geogr. Remigius Szlachetka und Dipl.-Geogr. Philip Ulrich.

Prof. Dr. Tobias Kronenberg und seine Mitarbeiterin M.A. Meike Schäfer von der Hochschule Bochum verstärken das Team.

Zudem wird das Projekt vom „**Arbeitskreis Sozialmonitoring**“ – Vertreterinnen und Vertreter aus dem Forum Flughafen und Region (FFR) – begleitet.

Qualitätssicherung

Zu einer guten wissenschaftlichen Praxis gehört es, dass Methoden, Zwischenberichte und Ergebnisse kontinuierlich von externen Forscherinnen oder Forschern überprüft werden – so auch bei der Entwicklung des Sozialmonitorings. Diese Aufgabe übernehmen drei ausgewiesene Experten, die bereits die Auftragsvergabe begleitet haben:

— **Dr. Hans Diefenbacher**

Stellvertretender Leiter der Forschungsstätte der Evangelischen Studiengemeinschaft (FEST), Heidelberg, apl. Professor für Volkswirtschaftslehre am Alfred-Weber-Institut der Universität Heidelberg

— **Dr. Jan Dohnke**

Projektleiter für Gutachten und Studien im Planungsbüro „die raumplaner – Büro für Stadt- und Regionalentwicklung“ (Berlin)

— **Dr. Martin Harsche**

Professor für Luftverkehrswirtschaft am Fachbereich 3: Wirtschaft und Recht, der Frankfurt University of Applied Sciences, Frankfurt (Main)



Andre Zeick

◀ Dr. Peter Bartelheimer, wissenschaftlicher Leiter des Sozialmonitoring.

Einbeziehung der Kommunen

Etwa 50 Kommunen haben sich bereit erklärt, aktiv am Sozialmonitoring teilzunehmen. Sie stehen – unter anderem über den „Arbeitskreis Sozialmonitoring“ – von Anfang an im ständigen Dialog mit den durchführenden Instituten und erhalten „Gemeindedossiers“: Berichte mit ihren Daten, Vergleichsdaten und entsprechenden Erklärungen. „Wir wollen beteiligungsorientiert, transparent und nutzenorientiert arbeiten“, sagt Dr. Peter Bartelheimer, wissenschaftlicher Leiter des Projekts. „Erfolg misst sich für uns auch daran, dass sich viele Städte und Gemeinden aktiv in die Entwicklung des Monitorings einbringen und die gewonnenen Informationen für viele Zwecke nutzen können.“

Das Umwelt- und Nachbarschaftshaus und das wissenschaftliche Team informieren die Kommunen auf regelmäßigen Veranstaltungen und stellen ihnen Ergebnisse im Projektverlauf vorab zur Verfügung. Begleitend entsteht eine Online-Anwendung, die teilnehmenden Kommunen interaktiven Zugriff auf Karten und Datenbanken gibt.

Alle Kommunen rund um den Flughafen werden vom Sozialmonitoring profitieren – gleich, ob sie bereits eigene Monitorings durchführen oder nicht. Indem das Monitoring Daten zu allen wesentlichen Merkmalen der Siedlungsstruktur für Gemeinden und kleinere

Gebietseinheiten bereitstellt, bietet es den Kommunen und der Region zugleich eine gemeinsame Datengrundlage für eine Vielzahl wichtiger Entscheidungen und Planungsprozesse. Es weist auf Muster sozialer und sozialräumlicher Ungleichheit hin. Vorgefasste Raumbilder und Problemwahrnehmungen lassen sich überprüfen, Handlungsbedarfe und Ansatzpunkte werden kenntlich.

„Das Monitoring wird dazu beitragen, die Entscheidungsgrundlagen kommunaler Sozialpolitik und Stadtentwicklungsplanung zu verbessern“, so Dirk-Oliver Quilling, Landrat des Kreises Offenbach und Mitglied des Vorstandes des FFR.

„Erfolg misst sich für uns auch daran, dass sich viele Städte und Gemeinden aktiv in die Entwicklung des Monitorings einbringen und die gewonnenen Informationen für viele Zwecke nutzen können.“

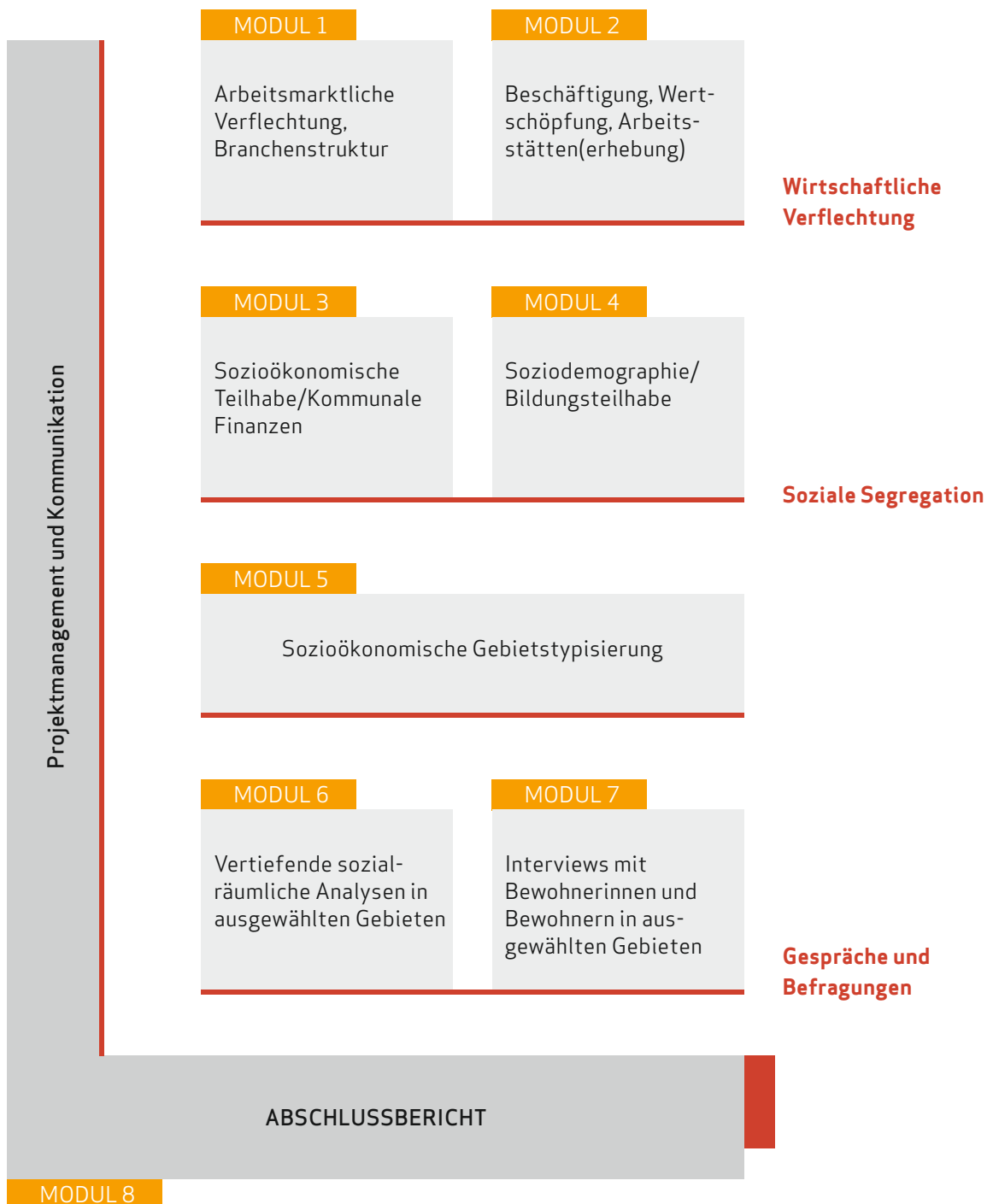
Dr. Peter Bartelheimer



◀ Gruppenarbeit auf der Auftaktveranstaltung mit Kommunen im Januar 2017.

Alle Module auf einen Blick

Die Entwicklung des Sozialmonitorings ist in mehreren Modulen organisiert, die teils parallel, teils nacheinander bearbeitet werden.



MODULE 1 bis 4

Von Daten zu Indikatoren

MODUL 1

Arbeitsmarktliche Verflechtung, Branchenstruktur

Zentrale Fragestellungen:

- Wie entwickeln sich Angebot und Nachfrage am regionalen Arbeitsmarkt?
- Welche Branchen haben daran welchen Anteil?
- Wie verteilen sich die Lohneinkommen, die am Arbeitsort erzielt werden, in der Region?
- Wo arbeiten und wohnen die Beschäftigten?
- An welche Wohnorte fließen die Lohneinkommen, und inwiefern beeinflusst dies Teilhabebedingungen?

Analysierte Daten (Auswahl):

- Pendlersaldo und gerichtete Pendlerströme
- Struktur der sozialversicherungspflichtigen und geringfügigen Beschäftigung nach Branchen, Qualifikation, Vollzeit/Teilzeit und Entgeltgruppen

Bestimmung der

- Pendlerverflechtungen in der Region
- Struktur und Dynamik des regionalen Arbeitsmarktes
- Zusammensetzung und Entwicklung der Erwerbsbevölkerung

▼ Das Monitoring-Team führt eine Arbeitsstättenerhebung auf dem Flughafengebiet durch.

Fraport AG / Fototeam Stefan Rebscher



MODUL 2

Beschäftigung, Wertschöpfung, Arbeitsstätten(erhebung)

Zentrale Fragestellungen:

- Welche Branchen haben für die Städte und Gemeinden der Region überdurchschnittliche Bedeutung?
- Wie sind die Branchen miteinander verflochten?
- Wo konzentrieren sich wichtige Wirtschaftszweige im Rhein-Main-Gebiet, und welche Produktionsnetzwerke bilden sie?
- Wie verhält sich der Flughafen in diesem Gefüge?

Analysierte Daten (Auswahl):

- Bruttoinlandsprodukt (BIP)
- Gewerbesteueraufkommen
- Arbeitsstättenerhebung (siehe unten)

Bestimmung der

- Betriebsstätten, ihrer Branchenzugehörigkeit, der Zusammensetzung ihrer Beschäftigten und ihrer Verflechtungen
- größten und stark vom Flughafen abhängigen („flughafenaffinen“) Branchen sowie ihrer Entwicklung über einen längeren Zeitraum
- Beiträge dieser Branchen zur Beschäftigungsentwicklung und Einordnung in die Branchenstruktur der Region

Bisher führte die Fraport AG auf dem Gebiet des Flughafens jährlich eine eigene Arbeitsstättenerhebung durch. 2017 beteiligt sich das UNH an der Erhebung. Das Monitoring-Team bringt eigene Fragestellungen in die Erhebung ein und spricht selbst insbesondere diejenigen Betriebe des Frankfurter Flughafens intensiv an, die bislang nicht an der Befragung teilgenommen haben.



◀ Teilhabemöglichkeiten und Einkommensverteilung in der Region stehen im Zentrum von ▶ Modul 3.

MODUL 3

Sozioökonomische Teilhabe/Kommunale Finanzen

Zentrale Fragestellungen:

- Welche Teilhabemöglichkeiten und -risiken der Erwerbsbeteiligung bieten Gemeinden und Gemeindeteile in der Region?
- Wie unterscheiden sich Teilgebiete nach der sozialen Zusammensetzung (Segregation) ihrer Bevölkerung?
- Gibt es eine Polarisierung in der Einkommensverteilung?
- Welche Kaufkraft haben die Haushalte in der Region?
- Wie stellt sich der kommunale Grundstücks- und Immobilienmarkt dar?
- Wie entwickeln sich die Finanzkraft der Gemeinden und ihre sozialen Leistungen?

Analysierte Daten (Auswahl):

- Erwerbstätigkeit, Arbeitslose beziehungsweise Unterbeschäftigung
- Bezug von Mindestsicherungsleistungen
- Haushaltsnettoeinkommen und Kaufkraft
- Bodenrichtwerte sowie wohnungsbezogene Miet- und Kaufpreise (in Verbindung mit der regionalen Lärmbelastung)

Bestimmung der

- sozialen Zusammensetzung (Segregation) der Wohnbevölkerung in Gemeinden und Gemeindeteilen

MODUL 4

Soziodemographie/Bildungsteilhabe

Zentrale Fragestellungen:

- Wie verändert sich die Zusammensetzung der Wohnbevölkerung durch Zu- und Wegzüge?
- Wie sehen die Haushaltsstrukturen nach soziodemographischen Merkmalen aus?
- Wie unterscheiden sich Wohnorte nach der Bildungsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen?

Analysierte Daten (Auswahl):

- Daten zu Wanderungsbewegungen (Zu-/Abwanderung)
- Haushalte nach Größe, Familientyp, Migrationshintergrund
- Schulbesuch nach Schulformen, Übergänge in weiterführende Schulen

Bestimmung der

- Einflüsse auf die Wohnortwahl von Haushalten
- Veränderungen in der sozialen Zusammensetzung der Bevölkerung (Segregation) durch sozial selektive Zu- und Wegzüge

MODULE 5 und 6

Einordnung und Vertiefung

MODUL 5

Sozioökonomische Gebietstypisierung

Nach Auswertung der Daten aus den ►Modulen 1 bis 4 werden von den beteiligten Städten und Gemeinden statistische Gebietsabgrenzungen übernommen, um kleinere Teilgebiete analysieren zu können. Das sind zum Beispiel statistische Bezirke. Ziel ist es, sozialräumliche Siedlungsstrukturen in der Region um den Flughafen darzustellen.

Das Monitoring-Team wählt Daten, die Unterschiede zwischen Teilgebieten besonders gut abbilden, als Indikatoren aus. Anhand dieser Indikatoren werden möglichst homogene Gruppen („Gebietstypen“) gebildet. Für diese Gebiete werden die Ergebnisse des Sozialmonitorings mit Daten zum Grad der Lärmbelastung aus der NORAH-Studie zusammengeführt. Die Ergebnisse zeigen, ob sich Lärmbelastung und benachteiligte sozioökonomische Lebenslagen in den gleichen Gebieten konzentrieren oder unabhängig voneinander verteilen. In den so typisierten Gebieten werden später Bewohnerinnen und Bewohner zu ihrer Lebensqualität interviewt (►Modul 7).

MODUL 6

Vertiefende sozialräumliche Analysen in ausgewählten Gebieten

In einer „Feldphase“ finden Expertengespräche mit den ins Monitoring einbezogenen Kommunen und Gemeinden insbesondere über die Daten zu innerstädtischen Teilgebieten statt. In dieser vertiefenden Untersuchung vergleicht das Monitoring-Team seine statistischen Gebietsbeschreibungen mit Wahrnehmungen und Einschätzungen vor Ort. Hierbei werden auch vorliegende Gebietstypisierungen der Kommunalstatistik oder der Sozialplanung sowie Quartiersbeschreibungen, etwa im Zusammenhang mit Maßnahmen sozialer Stadtteilentwicklung, berücksichtigt.

In einem nächsten Schritt werden in den Teilgebieten, die für die Einzelinterviews in ►Modul 7 vorgesehen sind, eine Reihe von Gruppengesprächen – sogenannte Fokusgruppen – mit ausgewählten Personen durchgeführt. In diesen Runden sollen die gewählten Erhebungsinstrumente überprüft werden:

- Stimmen die Annahmen über Zusammenhänge, die der Indikatore Auswahl für das Monitoring zugrunde lagen?
- Wurden die Gebietstypen richtig interpretiert?
- Sind die Leitfäden und Interviewfragen für die qualitative Befragung von Bewohnerinnen und Bewohnern in ►Modul 7 geeignet?



◀ In den Interviews mit Bewohnerinnen und Bewohnern geht es vor allem um Lebensqualität.

MODUL 7

Interviews mit Bewohnerinnen und Bewohnern in ausgewählten Gebieten

Um die Auswirkungen der Siedlungsmuster und der Luftverkehrsbindung auf die Lebensqualität der Menschen im Monitoring-Gebiet zu erfassen, führen die wissenschaftlichen Institute bis zu 200 Interviews mit Bewohnerinnen und Bewohnern durch. Hierfür werden Teilgebiete ausgewählt, die die verschiedenen sozioökonomischen Gebietstypen repräsentieren, sich aber in ihrer Lärmbelastung unterscheiden.

Zum einen soll damit das Expertenwissen der Kommunen aus ▶Modul 6 zur Typisierung der Gebiete vertieft werden. Zum anderen erfasst das Monitoring-Team dabei, inwieweit die sozioökonomische Teilhabe und Lebensqualität der Wohnbevölkerung von individuellen und sozialräumlichen Bedingungen abhängen. Also: Welchen Einfluss haben sozioökonomische Faktoren, der Flughafen und die Gebietseigenschaften für die Teilhabe von Personen und Haushalten? Wovon hängen Entscheidungen für oder gegen einen Wohnort ab? Das Monitoring-Team fragt unter anderem nach der Wahrnehmung des Flughafens und des Fluglärms, nach der wahrgenommenen Lebensqualität, nach Motiven der Wohnortwahl und Abwanderungsabsichten.

„Wir haben uns bewusst für eine qualitative Befragung entschieden, da beim Aufbau des Monitorings viele offene Fragen zu klären sind“, erklärt Dr. Peter Bartelheimer. „Wir müssen mehr wissen, um entscheiden zu können, wo eine größere, standardisierte Umfrage mehr Klarheit schaffen würde und wie dafür gefragt werden müsste.“

MODUL 8

Projektmanagement und Kommunikation

Einige Aufgaben begleiten das Sozialmonitoring während der gesamten Aufbauphase. Dazu gehört zum Beispiel, partnerschaftlich mit den Kommunen zu kooperieren, die Arbeit zu koordinieren und regelmäßig sowie transparent über die Entwicklung zu informieren. Im Rahmen von ▶Modul 8 finden kontinuierlich Treffen und Workshops mit dem „Arbeitskreis Sozialmonitoring“, kommunalen Vertreterinnen und Vertretern sowie Expertinnen und Experten statt. Zwischenergebnisse aus den ▶Modulen 1 bis 7 werden projektbegleitend zusammengeführt.

Auch das Datenschutzkonzept sowie die Einrichtung einer Datenbank und des Geografischen Informationssystems (GIS) sind in ▶Modul 8 verortet: Alle Daten werden möglichst kleinräumig dem Ort zugeordnet, auf den sie sich beziehen. So entstehen Karten, die die Verteilung von Sozialstrukturen im Raum darstellen. Die Gebietsabgrenzungen müssen mit den beteiligten Kommunen abgestimmt werden. Wer sich für bestimmte Ergebnisse interessiert, soll sich Daten nach Möglichkeit im Internet interaktiv zusammenstellen können.

„Mit dem Begriff Nachhaltigkeit lässt sich das Ziel der Aktivitäten in ▶Modul 8 gut zusammenfassen“, stellt Henrik Gasmus vom Umwelthaus fest. „Wir verstehen darunter nicht nur, dass das Monitoring verstetigt und wiederholbar wird. Es soll auch für die regionalen Akteure – allen voran die Kommunen – einfach erreichbar, verständlich und nützlich sein.“

Informationen und Quellen

Weitere Informationen zum Sozialmonitoring finden Sie im Internet unter [↪ www.sozialmonitoring.de](http://www.sozialmonitoring.de).

Wenn Sie mehr über das Instrument Sozialmonitoring lesen möchten, können Sie sich hier ausführlich informieren:

Handbuch „Moderne Sozialplanung. Ein Handbuch für Kommunen“, MAIS (2011)

[↪ broschueren.nordrheinwestfalendirekt.de/
broschuerenservice/mais/moderne-
sozialplanung/1215](http://broschueren.nordrheinwestfalendirekt.de/broschuerenservice/mais/moderne-sozialplanung/1215)
(Download der Broschüre)

Beitrag von Monika Burmester in Dahme/Wohlfahrt (2011), „Handbuch Kommunale Sozialpolitik“ (2011)

Internetseite des Soziologischen Forschungsinstituts Göttingen an der Georg-August-Universität (SOFI):

[↪ sofi.uni-goettingen.de](http://sofi.uni-goettingen.de)

Internetseite der Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforschung Osnabrück (GWS):

[↪ www.gws-os.com](http://www.gws-os.com)

Internetseite des Umwelt- und Nachbarschaftshauses (UNH) in Kelsterbach (Auftraggeber und Finanzierer):

[↪ www.umwelthaus.org](http://www.umwelthaus.org)





Impressum

Gemeinnützige Umwelthaus GmbH

Rüsselsheimer Str. 100

65451 Kelsterbach

TEL 06107 98868-0

FAX 06107 98868-19

E-MAIL sozialmonitoring@umwelthaus.org

Konzept, Text und Gestaltung

Mann beißt Hund – Agentur für Kommunikation GmbH

www.mann-beisst-hund.de

Stand

März 2017