

Kurzfassung  
des Endberichts zum Gutachten

# Externe wissenschaftliche Begleitung der Pilotphase eines Sozialmonitorings in den Gemeinden im Umfeld des Flug- hafens Frankfurt/Main

Diese Studie wurde im Auftrag der  
IFOK GmbH – Institut für Organisationskommunikation –  
im Rahmen des Regionalen Dialogforums Flughafen Frankfurt erstellt.



vorgelegt von

Dr. Holger Cischinsky (Projektleitung)  
Institut Wohnen und Umwelt GmbH (IWU), Darmstadt

Hans-Jürgen Gräff  
INFRASTRUKTUR & UMWELT  
Professor Böhm und Partner (IU), Darmstadt

Prof. Dr. Hartmut Häußermann  
Humboldt Universität zu Berlin

Darmstadt, Berlin, im September 2008

# Vorbemerkung

Das Regionale Dialogforum Flughafen Frankfurt (RDF), vertreten durch die Institut für Organisationskommunikation GmbH (IFOK), hat die Gutachtergruppe Institut Wohnen und Umwelt GmbH (IWU), INFRASTRUKTUR & UMWELT Professor Böhm und Partner (IU) sowie Herrn Prof. Dr. Hartmut Häußermann von der Humboldt Universität zu Berlin mit der Übernahme des Gutachtens „Externe wissenschaftliche Begleitung der Pilotphase eines Sozialmonitorings in den Gemeinden im Umfeld des Flughafens Frankfurt/Main“ beauftragt.

Um die Auswirkungen des Flughafens Frankfurt auf die Sozial- und Wirtschaftsstruktur der umliegenden Kommunen möglichst frühzeitig erkennen zu können und so einerseits negativen Veränderungen entgegenzuwirken und andererseits positive Veränderungen zu fördern, sollte im Rahmen einer Pilotphase ein geeignetes Untersuchungsdesign konzipiert und in der Praxis erprobt werden. Darüber hinaus sollten auf Basis der Erfahrungen der Pilotphase Empfehlungen dahingehend abgeleitet werden, ob und wenn ja wie das Sozialmonitoring in eine Hauptphase zu überführen ist. Das Sozialmonitoring sollte dabei auf zwei Säulen beruhen, zum einen auf der Erhebung, Analyse und Bewertung eines harmonisierten Katalogs von Kontextindikatoren und zum anderen auf einer Motivbefragung von zu- und weggezogenen Haushalten. Die Aufgabe der Gutachter bestand darin, die beteiligten Pilotkommunen Darmstadt, Flörsheim, Kelsterbach, Mainz, Offenbach und Raunheim bei der Durchführung des Sozialmonitorings wissenschaftlich zu begleiten, bei Bedarf organisatorisch zu unterstützen und schließlich Empfehlungen im Hinblick auf eine potenzielle Fortführung des Sozialmonitorings auszusprechen. INFRASTRUKTUR & UMWELT Professor Böhm und Partner (IU) hat dabei federführend das Arbeitspaket „Erhebung, Analyse und Bewertung eines harmonisierten Katalogs von Kontextindikatoren“ bearbeitet, während die Wanderungsmotivbefragung in der Verantwortung der Institut Wohnen und Umwelt GmbH (IWU) lag. Herr Prof. Dr. Häußermann stand beiden Partnern beratend zur Seite.

Der vorliegende Kurzbericht beinhaltet die zentralen Ergebnisse und Erkenntnisse des Gutachtens sowie die gutachterlichen Empfehlungen im Hinblick auf eine potenzielle Hauptphase des Sozialmonitorings.

# 1 Kontextindikatoren

## 1.1 Methodisches Vorgehen

Die Aufgaben der wissenschaftlichen Begleitung der Pilotphase eines Sozialmonitorings im Bereich „Erhebung von Kontextindikatoren“ waren in drei Arbeitspakete gegliedert:

1. Überprüfung und ggf. notwendige Ergänzung oder Konkretisierung des Katalogs der Kontextindikatoren
2. Unterstützung der Datenerhebung in den Kommunen
3. Zusammenführung, Darstellung und Analyse der Ergebnisse zu den Kontextindikatoren

Ausgangspunkt der Arbeiten war der Katalog der Kontextindikatoren, der von der „Arbeitsgruppe Sozialmonitoring“ innerhalb des RDF vorgeschlagen wurde. Dieser Katalog wurde aus sozialwissenschaftlicher Sicht und im Hinblick auf die Datenverfügbarkeit überprüft und in Abstimmung mit dem Begleitkreis überarbeitet. Insgesamt umfasste der Katalog 18 Indikatoren in den Gruppen

- Demografische Grunddaten; Zusammensetzung der Bevölkerung nach
  - Alter,
  - Geschlecht,
  - Nationalität und
  - Migrationshintergrund
- Wirtschaftsstrukturdaten
  - Beschäftigung
  - Arbeitslosigkeit
  - wirtschaftliche Leistungsfähigkeit
- Sozialindikatoren
  - Wohnen/Miet- und Immobilienpreise
  - Bildung
  - Kinder-, Jugendhilfe und Sozialhilfe

Insbesondere die Zuordnung des Migrationshintergrundes stellte dabei eine besondere methodische Herausforderung dar. Da zum Migrationshintergrund selbst in den Melderegistern keine Daten abgelegt sind, muss der Migrationshintergrund aus Sekundärinformationen zusammengetragen und in mehreren Kaskaden ermittelt werden. Im Rahmen des Pilotvorhabens wurde dabei methodisches Neuland betreten und Pionierarbeit geleistet. Es herrschte allerdings Einvernehmen, dass diesem Indikator aus sozialwissenschaftlicher Sicht eine außerordentlich hohe Bedeutung beigemessen werden muss, die den besonderen Aufwand rechtfertigt. Aufgrund des eng begrenzten Zeitrahmens und der knappen personellen Kapazitäten wurde vereinbart, zunächst einen vereinfachten – pragmatischen – Ansatz zu wählen, der zunächst nur die einfachen Zuordnungsmöglichkeiten nutzt. Damit zielt der Ansatz nicht darauf ab, den Migrationshintergrund vollständig zu erfassen, sondern über die „erste Auswertekaskade“ das Gros der Deutschen mit Migrationshintergrund zu erfassen.

Zur Unterstützung der Datenerhebung durch die Kommunen wurde ein Leitfaden in Form eines Arbeitshandbuches erarbeitet. Der Leitfaden enthält Festlegungen zur Datenerhebung, wie insbesondere

- exakte Bezeichnung und Beschreibung der zu erhebenden Daten,
- Datenstände/Stichtage,

- räumliche Bezugsebene.

Darüber hinaus wurden klare Vorgaben für eine standardisierte Datenerfassung als Grundlage für eine effiziente Zusammenführung, Darstellung und Auswertung der Daten gemacht. Dazu wurden

- räumliche Bezugsebenen
- mit den Pilotkommunen abgestimmt und als
- EDV-Formulare (MS-Excel) zur Verfügung gestellt.

Gemäß Leistungsbeschreibung war geplant, dass die Datenerhebung von den beteiligten Kommunen selbst durchgeführt wird. Zur Entlastung der Kommunen wurden allerdings die Indikatoren, deren Daten nicht originär bei den Kommunen gehalten werden, seitens des Auftragnehmers sowie weiterer Datendienstleister erhoben.

Darüber hinaus gab es insbesondere im Bereich der Erhebung der Demografischen Grunddaten eine intensive und weit reichende interkommunale Unterstützung der „kleineren“ Kommunen durch die Städte Darmstadt und Mainz.

## 1.2 Zentrale Ergebnisse

Generell entfalten Indikatoren ihren Informationswert erst in Zeitreihen. Der wichtigste Erkenntnisgewinn liegt demnach darin, Veränderungen sichtbar werden zu lassen. Da in der Pilotphase keine Zeitreihen erhoben werden, lag der Schwerpunkt der analytischen Arbeiten nicht in der inhaltlichen, sozialwissenschaftlichen Analyse der erhobenen Daten, sondern in der Erprobung und Auswertung der Erhebungsmethodik.

Diesbezüglich können folgende Ergebnisse festgehalten werden:

1. Bis auf wenige Ausnahmen zeigt die Erhebung in der Pilotphase, dass die Erhebbarkeit der vorgeschlagenen Indikatoren gegeben ist. Probleme tauchten insbesondere bei den Bildungsindikatoren auf. Diese Probleme betrafen insbesondere den Erhebungsaufwand der aus sozialwissenschaftlicher Sicht relevanten Daten. Hier könnte durch eine Umstellung der amtlichen Schulstatistik bzw. der LUSD eine wesentliche Vereinfachung erzielt werden.
2. Die Erhebung der Indikatoren stellt insbesondere die kleineren Kommunen vor eine große Herausforderung, da
  - die Indikatoren fachgebietsübergreifend sind,
  - die Primärdaten nur tlw. in Händen der Kommunen sind,
  - die Kommunen nur über knappe materielle und personelle Ressourcen verfügen oder diese gänzlich fehlen.
3. Die methodische Unterstützung der Kommunen (Leitfaden und Erhebungstabellen) hat sich grundsätzlich bewährt. Trotzdem ergeben sich sowohl hinsichtlich der Qualität der erhobenen Daten als auch beim Erhebungsaufwand noch deutliche Optimierungspotenziale. Diese Potenziale müssen auch genutzt werden, wenn die Erhebung auf einen größeren Untersuchungsraum ausgeweitet werden soll.
3. Das gilt in gleicher Weise für die Auswertung der erhobenen Daten. Bei Ausweitung des Untersuchungsraums wird der Aufbau einer Datenbanklösung zur Datenübernahme, -haltung und -auswertung dringend empfohlen.

4. Vor dem Hintergrund der Bewertung von sozialwissenschaftlicher Relevanz (Erkenntnisgewinn) und Erhebungsaufwand wird vorgeschlagen, den Kriterienkatalog moderat anzupassen und von 18 auf 13 Indikatoren zu verkleinern.
5. Eine erste orientierende sozialwissenschaftliche Analyse der erhobenen Daten gibt erste empirische Hinweise auf Thesen zu den Zusammenhängen zwischen Lärmbelastung und Sozialstruktur. Belastbare sozial-wissenschaftliche Aussagen und damit die Überprüfung der Thesen lassen sich aber erst auf der Grundlage von Zeitreihen machen.
6. Unabhängig davon, ob diese Kausalbeziehungen tatsächlich bestehen und im Rahmen von Zeitreihen verifiziert werden sollten, werden schon jetzt aus der Auswertung der erhobenen Indikatoren räumliche Muster und deutliche Unterschiede innerhalb und zwischen den Kommunen erkennbar. Auf der Grundlage von Zeitreihen können daraus Entwicklungstendenzen und Handlungserfordernisse abgeleitet werden.
7. Mit der Zuordnung des Migrationshintergrundes wurde im Rahmen der Pilotphase methodisches Neuland betreten und echte Pionierarbeit geleistet.  
Die – mit hohem Aufwand – gewonnenen Daten haben eine zentrale Bedeutung für das Sozialmonitoring im RDF aber auch weit darüber hinaus für die originären Planungsaktivitäten der Kommunen.

Für eine erfolgreiche und effiziente Hauptphase der Erhebung von Kontextindikatoren ist es zwingend, das gewonnene Know-how zu nutzen und dabei die Methodik fortzuentwickeln. Da in diesem Zusammenhang mit personenbezogenen Daten gearbeitet wird, ergeben sich besondere Anforderungen aus Sicht des Datenschutzes.

## 2 Wanderungsmotivbefragung

Die Wanderungsmotivbefragung stellt den zweiten methodischen Baustein der Pilotphase des Sozialmonitorings dar und versteht sich als sinnvolle Ergänzung zum Baustein „Kontextindikatoren“. Die Befragung von Zu- und Weggezogenen soll quasi als Frühindikator dafür dienen, ob über erhöhte und vor allem selektive Wanderungsbewegungen Veränderungen der Sozialstruktur einer Kommune zu erwarten sind. Daneben soll die Befragung Auskunft über die Motive und Anlässe der Wanderungen geben.

In der Pilotphase stand vor allem die Konzeption eines effizienten und wissenschaftlich tragfähigen Untersuchungsdesigns im Vordergrund. Im Anschluss an die Entwicklung eines Untersuchungsdesigns sollte ein Praxistest zeigen, ob und inwieweit das Untersuchungsdesign praxistauglich ist und wo es gegebenenfalls noch Verbesserungspotentiale gibt. Darüber hinaus sollten die bei diesem Praxistest anfallenden Befragungsergebnisse im Rahmen einer ersten Analyse im Hinblick auf den Untersuchungsgegenstand ausgewertet und interpretiert werden.

### 2.1 Methodisches Vorgehen

Die Grundgesamtheit der Befragung bildeten alle Haushalte, die im Jahr 2007 in eine Pilotkommune zugezogen bzw. aus einer Pilotkommune in eine andere deutsche Kommune weggezogen sind (nur Hauptwohnsitz-Wanderungen). Die Fokussierung auf Haushalte anstelle von Personen wurzelt in der Überlegung, dass Wanderungsentscheidungen bei Mehrpersonenhaushalten typischerweise Haushaltsentscheidungen sind. Da jedoch Melderegister das Wanderungsgeschehen nur personenbezogen abbilden, mussten wandernde Haushalte mittels eines Haushaltsgenerierungsalgorithmus erst noch identifiziert werden. Dieser Algorithmus fasste dabei Personen mit identischer Herkunfts- und Zieladresse zu wandernden Haushalten zusammen.

Der Auswahlplan, d.h. die Festlegung, wie viele und welche Haushalte zu befragen sind, sah in den drei kleineren Kommunen Flörsheim, Kelsterbach und Raunheim eine Vollerhebung vor. In den größeren Kommunen Darmstadt, Mainz und Offenbach wurden dagegen geschichtete Zufallsstichproben eines Gesamtumfangs von je 3.000 zu- und 3.000 weggezogenen Haushalten gezogen, wobei als Schichtungsmerkmale die Haushaltsgröße (Ein- vs. Mehrpersonenhaushalte) sowie die Fluglärmbelastung des Wegzugs- bzw. des Zuzugsstadtbezirks bzw. -teils dienten. Über alle Kommunen betrachtet wurden 21.544 Haushalte angeschrieben, die sich im Falle einer Partizipationsbereitschaft zwischen einer schriftlich-postalischen und einer Online-Teilnahme entscheiden konnten.

Um eine möglichst hohe Rücklaufquote zu erzielen, wurden nicht-teilnehmende Haushalte im Rahmen einer Nachfasswelle nach fünf Wochen erneut angeschrieben. Zur Beförderung der Teilnahmebereitschaft kamen darüber hinaus auch Incentives zum Einsatz, wobei mittels verschiedener Arten von Incentives untersucht wurde, welche Incentives die Teilnahmebereitschaft in besonderer Weise steigern. Schlussendlich wurde die Teilnahmebereitschaft auch durch ein Begleitschreiben der Oberbürgermeister sowie durch die obligatorische Zusicherung der Beachtung aller datenschutzrechtlicher Vorschriften im Umgang mit den Befragungsdaten zu aktivieren versucht.

Mit Blick auf die Sensibilität des Befragungsinhalts wurde angestrebt, den Fokus der Befragung weg von der sensiblen Flughafenthematik hin auf die kommunale Ebene zu lenken. Ein zu starker Flughafenbezug des Fragebogens wurde dadurch zu vermeiden versucht, dass der Fragebogen über die eigentlich interessierende Thematik hinaus auch Fragen enthielt, die primär von kommunalem Interesse sind und weniger bzw. überhaupt nicht mit dem Flug-

hafenbetrieb in Verbindung stehen. Der Flughafen sollte im Fragebogen nur insofern eine Rolle spielen, als er eben in der Nachbarschaft der Kommunen liegt und daher einer unter vielen Faktoren ist, die das Leben in den Untersuchungskommunen beeinflussen. Dadurch sollten sich alle Angeschriebenen in gleicher Weise zur Befragungsteilnahme angesprochen fühlen. In jedem Fall sollte vermieden werden, dass Haushalte, deren Wanderungsentscheidung mit dem Flughafenbetrieb in Verbindung stand, oder Befragungsteilnehmer, die hinsichtlich des Flughafens bzw. seines Ausbaus Extrempositionen einnehmen, am Ende überrepräsentiert sind.

Ursprünglich war vorgesehen, am 31. Januar 2008 alle Fragebögen gleichzeitig zu versenden. Insbesondere aufgrund der Belastungen der fünf hessischen Kommunen durch die Landtagswahl am 27. Januar und aufgrund einer verzögerten Bearbeitung der Melderegisterabfragen durch EKOM21 konnte dieses Ziel jedoch nicht erreicht werden, so dass Ende Januar nur die Mainzer Fragebögen ins Feld geschickt wurden und die anderen Kommunen in mehrwöchigen Abständen nachfolgten. Offizielles Ende der gesamten Feldphase war der 6. Mai 2008.

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass sich das Untersuchungsdesign im Großen und Ganzen sehr gut bewährt hat, was sich insbesondere an einer für Wanderungsmotivbefragungen überdurchschnittlich hohen Rücklaufquote von 28% zeigt. Als besonders erfolgreich hat sich der Einsatz des Online-Befragungsmoduls herausgestellt. Etwa 1.000 Befragungsteilnehmer nutzten diese Befragungsform, bei der kein Rückporto anfiel und die Befragungsdaten plausibilitätsgeprüft und bereits in digitalisierter Form unmittelbar nach dem Ausfüllen des Fragebogens vorlagen. Nicht weniger erfolgreich war die Nachfassaktion, bei der fast ein Drittel des gesamten Response erzielt wurde. Darüber hinaus wurden in der Nachfassaktion verstärkt Personen aus bildungsferneren Schichten, Arbeiter und Ausländer bzw. im Ausland Geborene erreicht, d.h. Personengruppen, die in schriftlich-postalischen Befragungen ohne Nachfasswelle gewöhnlich unterrepräsentiert sind. Nichtsdestotrotz ergab ein Abgleich der Alters- und Nationalitätenstruktur der Stichprobenteilnehmer beider Befragungswellen mit der Grundgesamtheit, dass das Teilnahmeverhalten altersabhängig war und Ausländer mit einer geringeren Quote teilgenommen haben als Deutsche. Durch eine sog. Redressment-Gewichtung konnte dieser strukturellen Verzerrung der Stichprobe jedoch wirkungsvoll begegnet werden.

Was den Einsatz der Incentives angeht, hat sich gezeigt, dass nur bestimmte Arten von Incentives die Teilnahmebereitschaft wahrnehmbar steigern. Konkret sind dies vor allem Preisausschreiben, bei denen hochwertige und wertvolle Gebrauchsgüter (im vorliegenden Fall ein LCD-TV-Gerät im Wert von 1.000 €) verlost werden. Aber auch Spenden an gemeinnützige Einrichtungen (im vorliegenden Fall 5 € je ausgefülltem Fragebogen an die SOS-Kinderdörfer) sowie vorab verschickte Incentives, die nicht an eine Teilnahmebereitschaft gekoppelt sind und wie die Spende bei den Angeschriebenen einen moralischen Teilnahmepressure aufzubauen versuchen (im vorliegenden Fall waren dies vorab verschickte Sonderbriefmarken), haben sich bewährt.

Ferner konnten noch einige punktuelle Optimierungspotentiale identifiziert werden, die bei einer erneuten Wanderungsmotivbefragung in einer Hauptphase des Sozialmonitorings berücksichtigt werden sollten. Hierzu gehören diverse Änderungen im Fragebogen, insbesondere die Ergänzung des Fragekatalogs um eine Frage zur besseren Identifizierung von sog. Bildungswanderern, sowie methodische Aspekte bei der Schichtung der Grundgesamtheit nach dem Kriterium „Fluglärmbelastung“. Ferner sollte die Wanderungsmotivbefragung gerade in größeren Kommunen um innerstädtische Wanderungen erweitert werden, da dort die Fluglärmbelastung über das Stadtgebiet häufig ungleich verteilt ist und sich Sozialstrukturverschiebungen erfahrungsgemäß auf kleinräumiger Basis vollziehen.

## **2.2 Zentrale empirische Ergebnisse**

Die empirische Auswertung des Datensatzes im Hinblick auf den Untersuchungsgegenstand konzentrierte sich erstens auf die Frage, ob es Ansatzpunkte für wanderungsbedingte Verschiebungen der Sozialstruktur in den beteiligten Kommunen gibt und inwieweit dabei eine Fluglärmkorrelation vorhanden ist, zweitens auf die Wanderungsmotive der Weggezogenen und drittens auf die Umzugsanlässe der Zugezogenen.

### **2.2.1 Sozialstrukturvergleich zwischen Zu- und Weggezogenen**

Der Sozialstrukturvergleich zwischen Zu- und Weggezogenen lässt in der Tendenz durchaus ein fluglärmkorreliertes Muster erkennen. Je stärker fluglärmbelastet ein Gebiet ist, desto eher ziehen Personen mit Migrationshintergrund, geringer Qualifizierte und Arbeiter zu als weg. So gibt es im vergleichsweise stark fluglärmbelasteten Raunheim Anhaltspunkte für einen wanderungsbedingten Wandel der Sozialstruktur, der sich aufgrund der geringen Stichprobenumfänge allerdings nicht für jedes Merkmal statistisch absichern lässt. In den größeren und gemeinhin eher weniger stark fluglärmbelasteten Kommunen dürfte das Wandergeschehen dagegen vor allem durch Bildungswanderungen geprägt sein.

Die Strukturunterschiede zwischen Zu- und Weggezogenen sind jedoch nicht besonders stark ausgeprägt. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass das Wandergeschehen nur ein, allerdings nicht unwichtiger Faktor ist, der die Sozialstruktur in einer Kommune bzw. in einem Wohngebiet beeinflusst. Insofern reicht der hier angestellte Strukturvergleich zwischen Zu- und Weggezogenen, zumal er sich nur auf Anteile und nicht auf Absolutzahlen bezog, nicht aus, um Veränderungen der Sozialstruktur in der jeweiligen Kommune ableiten zu können. Erst eine längerfristige Beobachtung im Zusammenhang mit anderen Indikatoren könnte belastbare Aussagen zur Frage eines fluglärminduzierten Wandels ermöglichen.

Was die (kausale) Fluglärmabhängigkeit des Wandergeschehens anbelangt, ist ferner zu berücksichtigen, dass bisher nur bivariate Zusammenhänge berücksichtigt wurden. Das Wandergeschehen ist in der Realität allerdings multifaktoriell bedingt. Es ist daher nicht auszuschließen, dass die dargestellte Fluglärmkorreliertheit des Wandergeschehens nur eine Scheinkorrelation darstellt und für die strukturellen Unterschiede zwischen Zu- und Weggezogenen in fluglärmbelasteten Gebieten andere Faktoren verantwortlich sind.

### **2.2.2 Motive der weggezogenen Haushalte**

Ob der Flughafenbetrieb, insbesondere der damit einhergehende Fluglärm, ein Wegzugsgrund ist, hängt entscheidend davon ab, wie stark fluglärmbelastet die alte Wohnung war. Trotz starker kommunaler Unterschiede deutet die Wanderungsmotivbefragung darauf hin, dass Fluglärm dabei selten der wichtigste und damit wohl auch selten der ausschlaggebende Auszugsgrund ist, er aber auf den nachfolgenden Rängen zunehmend an Gewicht gewinnt.

Ferner konnte anhand eines Wohnumfeldvergleichs, um den die Befragten gebeten wurden, die Interpretation abgeleitet werden, dass vergleichsweise stark fluglärmbelasteten Gebieten gegenüber schwach fluglärmbelasteten Gebieten neben dem Fluglärm auch weitere Standortnachteile insbesondere im Hinblick auf die kommunale Infrastruktur angelastet werden. Um kommunalen Handlungsbedarf zur Erhöhung der Attraktivität fluglärmbelasteter Wohngebiete abzuleiten, sind jedoch weitergehende Untersuchungen notwendig.

Schließlich konnte die Untersuchung Indizien dafür bringen, dass Weggezogene, die einem erneuten Umzug nicht ablehnend gegenüber stehen, eine Rückkehr in ihre alte Kommune allerdings ausschließen, ihre Haltung je nach Herkunftskommune unterschiedlich begründen. Während diese Entscheidung in den größeren Kommunen, insbesondere in Darmstadt und Mainz, in der weit überwiegenden Zahl der Fälle nicht am dortigen Fluglärm liegt, gibt in den



kleinen Kommunen knapp jeder Zweite Fluglärm als ausschlaggebenden Grund für den Abschluss einer Rückkehr an.

### **2.2.3 Motive der zugezogenen Haushalte**

Die Motivanalyse der Zugezogenen hat Indizien dafür geliefert, dass in etwa einem von vier Fällen ein neuer Arbeitsplatz das wichtigste Motiv für den Auszug aus der alten Wohnung war. Unter den nach Kelsterbach und Raunheim zugezogenen Arbeitsplatzwechslern hat sogar etwa jeder Zweite eine neue Stelle im Flughafenbereich angetreten. Unter denjenigen zugezogenen Haushalten, die nicht von vornherein auf eine bestimmte Kommune fixiert waren, entschieden sich je nach Zuzugskommune zwischen 25% und 50% aufgrund der räumlichen Nähe zum Arbeitsplatz für ihren derzeitigen Wohnort. Erwähnenswert ist auch, dass die schnelle Anbindung an den Flugverkehr durchaus ein Motiv dafür ist, in eine der Pilotkommunen zu ziehen.

Auffällig ist, dass selbst in verhältnismäßig stark fluglärmbelasteten Wohngebieten nur bei etwa jedem vierten zugezogenen Haushalt das Ausmaß der Fluglärmbelastung ein entscheidungsrelevanter Faktor bei der Wohnungssuche war. Demgegenüber zeigt sich in den Untersuchungsergebnissen dann eine starke Fluglärmabhängigkeit, wenn Zugezogene, die planen bzw. beabsichtigen, wieder wegzuziehen, nach ihren Gründen hierfür gefragt werden. Während in Darmstadt und Mainz Fluglärm in noch nicht einmal einem von zehn Fällen ausschlaggebend für den Wegzugsplan bzw. die Wegzugsabsicht ist, sind es in den kleinen und gemeinhin stärker fluglärmbelasteten Kommunen annähernd 50%. Ob und wann solche Umzugsabsichten tatsächlich realisiert werden, ist natürlich eine offene Frage. Aber die Fluglärmbelastung scheint solche Überlegungen bei einem relevanten Teil der Befragten anzustoßen.

### 3 Empfehlungen

Die Pilotphase zum Sozialmonitoring im Umfeld des Flughafen Frankfurt/Main hat vor allen Dingen methodisch, aber bereits auch thesenartig und inhaltlich wichtige Erkenntnisse gebracht, die eine Ausweitung und Fortführung des Sozialmonitorings im Umfeld des Flughafens Frankfurt erfolgversprechend erscheinen lassen.

Die Empfehlung einer Fortführung des Sozialmonitorings erstreckt sich auf beide Säulen des Sozialmonitorings, d.h. auf die Erhebung der Kontextindikatoren und auf die Wanderungsmotivbefragung. Wie gerade erwähnt, entfalten Kontextindikatoren ihre Wirkung ohnehin erst als Zeitreihe, wozu es regelmäßiger Messungen bedarf. Die Wanderungsmotivbefragung ist dagegen als wichtige Ergänzung der Indikatorenanalyse zu sehen, da sie quasi als „Frühwarnsystem“ fungiert. Sie kann Entwicklungen, die sich in den Kontextindikatoren erst zeitversetzt nach Jahren niederschlagen, frühzeitig anzeigen, auch wenn sie dies nur für die Bevölkerungsuntergruppe der Zu- und Weggezogenen vermag. Darüber hinaus stellt die Wanderungsmotivbefragung anders als Kontextindikatoren handlungsorientierte Informationen zu Wanderungsmotiven und zu weiteren Umzugsabsichten bereit.

Damit eine (nahezu) lückenlose Transparenz tatsächlich hergestellt werden kann, muss eine gewisse Regelmäßigkeit bei der Durchführung des Sozialmonitorings gegeben sein. Was den Turnus angeht, sollten Kontextindikatoren jährlich erhoben werden, zumal sich der Erhebungsaufwand i.d.R. in Grenzen hält. Bei der ungleich aufwändigeren Wanderungsmotivbefragung ist es dagegen ausreichend, jede Kommune im Wechsel wenigstens alle zwei Jahre einzubeziehen. Bei Bedarf wie etwa der Inbetriebnahme einer neuen Landebahn kann eine Motivbefragung durchaus auch jährlich sinnvoll sein. Der zweijährige Turnus sollte aus gutachterlicher Sicht in jedem Fall nicht verlängert werden, da die Wanderungsmotivbefragung dadurch ihrer Funktion als „Frühwarnsystem“ beraubt wird.

Was den Untersuchungsraum angeht, wird im Hinblick auf die vermuteten Zusammenhänge mit der Lärmbelastung eine Berücksichtigung aller 22 Kommunen vorgeschlagen, die innerhalb eines Bereiches  $Leq \geq 55$  dB(A) tags bzw.  $\geq 50$  dB(A) nachts gemäß den Lärmkarten des RDF liegen.

Die sechs beteiligten Pilotkommunen haben die Pilotphase des Sozialmonitorings mit großem Engagement begleitet und die Datenerhebung und die Befragung nach Kräften unterstützt. Obwohl es sowohl weitgehende interkommunale Unterstützung als auch eine umfangreiche Übernahme von Erhebungs- und Auswertungsarbeiten durch das Auftragnehmerteam gab, waren bei den teilnehmenden Kommunen nichtsdestotrotz „Überlastungserscheinungen“ erkennbar. Ein zukünftiges fundiertes Sozialmonitoring erfordert aber personelle, fachliche und auch technische Ressourcen in einem Umfang, der gerade in kleineren Kommunen bisher häufig nicht in ausreichendem Maße vorhanden ist.

Für eine anzuratende Zentralisierung und Professionalisierung des Sozialmonitorings sprechen darüber hinaus auch Qualitäts- und Effizienzgesichtspunkte. Eine zentrale Instanz kann leichter ein einheitliches Qualitätsniveau sicherstellen als viele kleine dezentrale Einheiten. Überdies gibt es im Rahmen eines Sozialmonitorings viele Tätigkeitsfelder, die allein schon aus Kostengründen nur von einer Instanz bearbeitet werden sollten, nämlich dann, wenn Synergieeffekte zu erzielen sind und wenn Daten nicht in den Kommunen selbst gehalten werden, sondern von anderen Institutionen und Behörden, insbesondere Landes- und Bundesämtern, abgefragt werden müssen. Insgesamt wird daher empfohlen, das Sozialmonito-

ring zu institutionalisieren und ihm einen festen organisatorischen Rahmen zu geben. Dabei sollten mögliche Synergien mit dem geplanten „Umweltmonitoring“ genutzt werden.

Die Organisation des Sozialmonitorings sollte eine zentrale Instanz vorsehen, die sämtliche Prozesse steuert, die Daten erfasst, auswertet und schließlich die Ergebnisse in aufbereiteter Form präsentiert. Dass diese Instanz auf die Mitarbeit der beteiligten Kommunen angewiesen ist, versteht sich von selbst. Kommunale Leistungen sollten unter Beachtung des datenschutzrechtlich Vertretbaren jedoch so weit wie möglich minimiert werden.