

**Ergebnisse der Arbeiten zu Ö 19
Mögliche Auswirkungen auf die
Sozialstruktur**

Beschluss der Mediationsgruppe vom 18.12.1999

Öko – Institut e.V.

1 Einleitung

Das Thema Ö 19 „Mögliche Auswirkungen auf die Sozialstruktur“ beschreibt, welche Implikationen für die Veränderung der Sozialstruktur in den von Lärm betroffenen Bereichen dem Einfluss einer möglichen Kapazitätsausweitung zuzurechnen sind.

Die Fragen wurden im Rahmen eines Hearings in drei thematischen Blöcken diskutiert, die sich mit Segregationseffekten, psychologischen und sozialpsychologischen Implikationen sowie den möglichen Effekten zusätzlicher Belastungen im betrieblichen Kontext beschäftigten.

Zielsetzung waren neben der Zusammenstellung von Hinweisen für die Interpretation der Konfliktkartierung (Ö 20) die Beschreibung von standortbezogenen und nach Möglichkeit integriertem Forschungsbedarf zu den Themen „(flug)lärminduzierte Wanderungsbewegung“ sowie „sozialpsychologische und soziale Effekte der Lärmbelastung“ als Maßnahmenvorschlag der Mediation.

2 Ergebnisse

2.1 Psychologie und Sozialpsychologie

Ausgangssituation:

Die Experten der Anhörung (Prof. Guski, Prof. Bullinger und Frau Hüttenmoser) formulierten fünf wesentliche Einflüsse von Fluglärm auf der individual- und sozialpsychologischen Ebene. Dies sind einerseits die Beeinträchtigung von Ruhe und damit verbunden eine Beeinträchtigung der Erholungsfunktionen, besonders bei Fehlen größerer Pausen zwischen den Schallereignissen. Es ist bei Sichtkontakt (Angst) von einer größeren individuellen Störwirkung auszugehen. Eine Störung der direkten und indirekten Kommunikation kann verschiedene Folgen auf individualpsychologischer und sozialer Ebene auslösen¹. Im Zusammenhang mit Straßenlärm ist ein Absinken der sozialen Hilfsbereitschaft als Kontexteffekt beobachtet worden, die Übertragbarkeit auf Fluglärmsituationen ist zu erforschen.

Ergebnisse: Forschungsthese

Eine These lautet: Gesundheitliche Befürchtungen der Eltern in Bezug auf Kinder können zum Wegzug veranlassen (Guski).

¹ Störungen der Kommunikation sind ab einem außen gemessenen Tages-Mittelungspegel von 60 dB(A) identifiziert worden – 60% der Betroffenen in Gesprächen außerhalb der Wohnung, 35% innen, 30% beim Radio-/Fernsehempfang (Guski, nach Daten von Gjestland et al., 1991).

Eine zweite These lautet: Aufgrund der bisher vorliegenden Untersuchungsergebnisse (Verweis auf Auswertung von Fields 1992) kann kein Nachweis erbracht werden, dass lärmsensitive Personen aus stark durch Lärm belasteten Wohngebieten wegziehen oder gar nicht in solche Gebiete ziehen (Hüttenmoser).

Die Experten waren sich einig darüber, dass Kommunikation unbedingt zu schützen sei und Kommunikationsstörungen auch als gesundheitlich relevant eingestuft werden sollten².

Für einen Wohnstandort ergeben sich daraus die folgenden möglichen Effekte:

- Beeinträchtigung der familialen Beziehungen
- Störung nachbarschaftlicher Beziehungen als Kontexteffekt (Lärm und andere Faktoren)
- Störung der sozialen Integration
- Einschränkung von Freizeitverhalten.

Forschungsbedarf

Der Zusammenhang zwischen Gesundheit und Kommunikation wurde bislang vernachlässigt, die Kompensation von Belästigung und Störung in diesem Bereich hat individuelle Grenzen (Symptombildung). Darauf aufbauende sozialpsychologische Effekte sind jedoch in ihrer Abhängigkeit untereinander und bezogen auf die Verursachung durch Fluglärm bislang nicht ausreichend bekannt.

Forschungsbedarf besteht hinsichtlich der Verknüpfung der verschiedenen Erkenntnisse aus der psychologischen Lärmforschung mit Erkenntnissen aus sozialpsychologischen Studien

2.2 Wanderungsverhalten (Mietpreisbildung und Standortpräferenzen)³

Ausgangssituation

Langjährige Untersuchungen des Institutes Wohnen und Umwelt / Darmstadt, u.a. zur Entwicklung des Mietpiegels in Frankfurt, Darmstadt oder München zeigen: Die Varianz des Mietpreises ist abhängig zu 60% von sog. objektiven Faktoren, wie Art, Größe, Ausstattung, Beschaffenheit und Lage der Wohnung, zu 20% von subjektiven Faktoren und zu 20% vom Zufall (Miethöhe ist nicht erklärbar bzw. zufällig).

² Prof. Bullinger verweist hier auch auf Untersuchungen im Zusammenhang mit der Errichtung des Münchner Flughafens

³ Teilnehmende Experten dieses Schwerpunktes: Dr. Greiff, Dr. Penn-Bressel, Herr Kisseler, Herr Bruder

Will man den Indikator Lärm untersuchen, so ist dieser ein Bestandteil des Faktors Lage. Lage ist ein Paket von Lagequalitäten und setzt sich zusammen aus verschiedenen Parametern⁴.

Bei der Untersuchung von Lage/Standortpräferenzen ist des weiteren auch nach verschiedenen Haushaltstypen (Singles, Familien mit Kindern, Anzahl der Erwerbstätigen, Einkommen, Freizeitpräferenzen, Mobilität, etc.) zu differenzieren.

Ergebnisse

Die Wohnlage ist grundsätzlich einkommenselastisch, d.h. nur Bezieher höherer Einkommen können dafür etwas ausgeben und haben entsprechende Wahlmöglichkeiten.

Je angespannter der Wohnungsmarkt ist, desto weniger spielen einzelne Faktoren wie Fluglärm für den Haushalt eine Rolle. Fluglärm kann jedoch als Effekt (Auslöser von Abwanderung) signifikant durchschlagen

- bei ausgeglichenen Wohnungsmärkten,
- bei Beziehern hoher Einkommen und mobilem Haushaltstyp,
- bei nicht- (Abhängig-) Erwerbstätigen.

Die Entwicklung der Bodenrichtwerte ist nicht singulär auf einen Indikator zurückzuführen. Es wurde bei einer statistischen Auswertung (Albert Speer & Partner) kein signifikanter Unterschied der Bodenrichtwert-Entwicklung von 1975 bis 1995 zwischen „Flughafengemeinden“ und „Referenzgemeinden“ festgestellt (Bruder).

Die Übertragbarkeit von Ergebnissen aus Straßenlärmbefragungen ist nur bedingt gegeben (Penn-Bressel):

- Wegzug bei Straßenlärm ist zu beobachten (Voraussetzung: HH müssen grundsätzlich mobil sein, insbesondere ältere Haus- und Wohnungseigentümer sind nahezu immobil)⁵

⁴ Dies sind: Entfernung zum Stadtzentrum, zum Zentrum der Agglomeration, verkehrsreiche Straße (Bedeutung: Lärm und Spielmöglichkeiten/Gefährdungen für Kinder), Durchgrünung (Innenhof, Umgebung, Parks), ansprechende Fassaden (in Unterschied zu banalen, tristen Fassaden), Läden für den täglichen Bedarf (Bedeutung für Miethöhe eher gering), ÖPNV-Nähe (Bedeutung für Miethöhe eher gering), Bebauungsdichte (korreliert mit Durchgrünung), Lärmimmissionen (Gewerbe-, Fluglärm), Einkommen der Nachbarn

⁵ Das Beispiel des Raumes Köln (1980) zeigt, dass bei 8% aller Abwanderungen ins Umland bzw. 15% aller Abwanderungen aus der Kernstadt Lärm der allein auslösende Faktor war (bundesweit: 2% der Umzüge, d.h. ca. 14.000 Umzüge/a lt. 1%-Wohnungsstichprobe 1978).

- Das Beharrungsvermögen ist bei Fluglärm höher (Bewohner protestieren nachhaltig und erwarten eine Verbesserung)
- Fluglärm trifft häufiger Ortsrandlagen und damit eher immobile Eigenheimbesitzer
- Da Fluglärm „großflächiger“ stattfindet als Straßenlärm ist ein großräumiger Wegzug mit dem Verlust des gesamten sozialen Umfeldes verbunden.

Ältere, immobile Bewohner von Eigenheimen verharren eher am belasteten Standort, bei Zuzüglern ist die Elastizität höher, d.h. sie haben die Möglichkeit zu wählen, Lärm ist ein Kriterium für die Auswahl der neuen Wohnung. Wegzug bei Fluglärm ist mit dem Verlust des sozialen Umfeldes verbunden, da er aufgrund der Reichweite großräumiger erfolgen muss als bei Straßenlärm.

Forschungsbedarf

Es besteht Untersuchungsbedarf hinsichtlich der Übertragbarkeit der Erkenntnisse zu Straßenlärm auf Fluglärm, dem Verhalten von Nichtzuzüglern (Motivation), sowie der Entwicklung der Bodenwerte nach 1995 und einer Auswertung der aktuellen Immobilienpreisentwicklung (seit 1996, inkl. Vermittlungsdauer und Anzahl der Interessenten, differenziert nach Stadtteilen und ausgewählten Standorten)

2.3 Betrieblicher Kontext

Ausgangssituation⁶

Arbeitszeiten werden immer mehr ausdifferenziert und entsprechend auch die Ruhezeiten: Beispiel Adam Opel AG, ab 2002/2003: 3-Schicht-Betrieb in der Produktion, ca. 6.500 Menschen; heute ca. 12.000 Menschen im Schichtbetrieb (Früh- und Spätschicht); insgesamt z.Zt. 24.800 Beschäftigte bei der Adam Opel AG.

In den letzten Jahren sind Wanderungsbewegungen der Belegschaft zu beobachten, Radius bis zu 50 km (Kriterium: Nicht in der Nähe des Arbeitsplatzes wohnen), wobei auch der Einzugsradius bei Schichtarbeitern zunehmend größer wird (Klippel, Betriebsrat Hoechst Marion Roussel, HMR).

Insgesamt werden Erholungsphasen der Arbeitnehmer – auch durch sonstige Zusatzbelastungen (Lärm, längere Anfahrtszeiten) - kürzer (Beobachtung HMR)

⁶ Teilnehmer dieses Schwerpunktes sind Herr Franz, Betriebsrat Adam Opel AG sowie Herr Klippel, Hoechst Marion Roussel - mit den im Mediationsverfahren beteiligten Arbeitnehmervertretern sowie den Betriebsräten von FAG und LH soll separat ein Gespräch geführt werden.

Erhöhte Lärmbelastung führt auch zur Verschlechterung der Standortqualität der Stadt Rüsselsheim, dies kann zur Meidung als Wohnort von Seiten neu Beschäftigter aus dem technisch-wissenschaftlichen oder kaufmännischen Management führen (Franz, Betriebsrat Adam Opel AG)

Forschungsbedarf

Die subjektiven Einschätzungen der Belegschaft hinsichtlich der Lärmbelastungen und ihrer Auswirkungen sollten erfragt werden. Welche zusätzliche Belastung nehmen sie in Kauf?

Des Weiteren ist eine Untersuchung zur Entwicklung der Grundstücks- Haus- und Bodenpreise mit Unterstützung der Unternehmen durchzuführen (Angebot: Für weitere Untersuchungen können kumulative Daten zur Verfügung gestellt werden - Einzeldaten sind vertraulich).

3 Ergebnisse für Frankfurt

Nach heutigem wissenschaftlichem Erkenntnisstand lässt sich noch keine belastbare Aussage darüber treffen, in welcher Weise Fluglärm zu einer Veränderung der Sozialstruktur unterhalb der Flugschneisen in bestehenden Wohngebieten führt. Es liegen allerdings – abgeleitet aus der psychologischen Lärmwirkungsforschung – begründete Vermutungen vor, dass insbesondere nachbarschaftliche Kontakte und soziale Gruppenprozesse unter Lärmeinwirkung gestört werden.

Der Zusammenhang zwischen der individuellen Entscheidung (Wegzug) und der Veränderung der Siedlungs- und Sozialstruktur ist in seiner Wechselwirkung noch nicht ausreichend erforscht. Hier ist ein entsprechendes regionalspezifisches Untersuchungsprogramm zu empfehlen.

Für den Frankfurter Flughafen und die Betrachtung im Rahmen des Mediationsverfahrens sind daher die Empfehlungen für ein zukünftiges Forschungsdesign besonders relevant. Hierzu sind von den Experten und Teilnehmern des Hearings folgende Hinweise gegeben worden.

Umgang mit dem Forschungsbedarf

1. Durchführung von Sekundäranalysen vorhandener Wanderungsdaten (z.B. Ab- und Zuwanderungsbewegungen in einem definiert von Fluglärm betroffenen Bereich), Einbeziehung von Daten der statistischen Ämter, anliegender Unternehmen, sowie der Kommunalen Informationsverarbeitung Hessen (KIV) und fortlaufender sozioökonomischer Surveys
2. Metaanalysen der Literatur zu verschiedenen interdependenten Effekten, getrennt nach Indikatoren, wie Sozialstruktur, Alter, Freizeitverhalten, Gesundheit

3. Durchführung neuer Repräsentativuntersuchungen, die
- A) vor allem sozialpsychologische Effekte (soziales Erleben, Kommunikationsstörungen⁷, Lästigkeit, Verhaltensänderung) in Abhängigkeit von Grenzwerten identifizieren sollten: Repräsentative Erhebung in unterschiedlich von Fluglärm belasteten Gebieten als Längsschnittuntersuchung (vor und nach einem geplanten Ausbau) zur Ermittlung von Interaktionseffekten und multidimensionalen Indikatoren
 - B) des weiteren einkommens- und sozialstrukturelle Effekte messen sollten: Effekte auf die Einkommens- und Sozialstruktur sind jedoch vor allem in Neubauvierteln (Eigenheime oder große, freifinanzierte Mietwohnungen) zu messen, wobei als Vergleichsgebiete andere Neubauviertel herangezogen werden müssten, die eine vergleichbare Lage zur Kernstadt und eine ansonsten vergleichbare Wohnumfeldqualität aufweisen (vgl. Vorschlag zu einem regionalstatistischen Untersuchungsansatz der HLT).

Gewünschte Rahmenbedingungen:

Die Untersuchungen sollten von bestehenden Resultaten und Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung ausgehen und dabei auch die Übertragbarkeit von Straßenverkehrslärm zu Fluglärm (Segregationseffekte zum Schutz der Kinder?) überprüfen und die Vergleichbarkeit sicherstellen (z.B. welche Flugbewegungszahlen liegen zugrunde, welche Nachtbelastung?). Der Aspekt der „Sozialen Integration“ sollte dabei ebenfalls vertieft untersucht werden

Es sind insbesondere Gebiete zu berücksichtigen, bei denen Fluglärm „von einem Tag auf den anderen“ hinzu kam, im Unterschied zu denen, bei denen Fluglärm kontinuierlich anwächst, in diesem Zusammenhang ist auch die Betrachtung der Nichtzuzügler von Interesse (Motivation und Hemmnisse).

⁷ Der Zusammenhang zwischen der Behinderung verbaler Kommunikation und der Behinderung von kognitiven Funktionen (Lernen und Gedächtnis) ist hier von besonderem Interesse.