

Expertenhearing ‚Mögliche Veränderung der Sozialstruktur‘ am 02. November 1999

Ergebnisprotokoll

des Expertenhearings zum Thema
‚Mögliche Veränderungen der Sozialstruktur‘ (Ö19)
des Arbeitskreises ‚Ökologie, Gesundheit und Soziales‘
der Mediationsgruppe Flughafen Frankfurt/Main
am **02. November 1999**
im Hotel Kempinski, Gravenbruch

Expertenhearing „Mögliche Veränderung der Sozialstruktur“ am 02. November 1999

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste (**Anhang 1**)
Dauer: 9.30 bis 13.30 Uhr
Moderation: Dr. Christoph Ewen
Dr. Bettina Brohmann
Protokoll: Carla Schmidt

Tagesordnung

Themenfeld 1 Sozialpsychologische Effekte und Implikationen für soziale und soziostrukturelle Veränderungen

Themenfeld 2 Effekte im Bereich Bodenpreis- und Mietpreisentwicklung, Wanderungsverhalten

Themenfeld 3 Betrieblicher Kontext: Konsequenzen für MitarbeiterInnen, Unternehmen und Kommunen

Expertenhearing „Mögliche Veränderung der Sozialstruktur“ am 02. November 1999

Begrüßung

Herr Dr. Ewen (Öko-Institut) begrüßt die TeilnehmerInnen des Hearings sowie insbesondere die ReferentInnen des heutigen Tages Herrn Bruder (Büro Albert Speer & Partner); Frau Prof. Bullinger (Universitätskliniken Hamburg-Eppendorf), Herrn Franz (Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrates der Adam Opel AG); Herrn Dr. Greiff, IWU Darmstadt; Herrn Prof. Guski (Ruhr-Universität Bochum); Frau Lic.phil. Hüttenmoser (Büro Oliva, Zürich); Herrn Kisseler (HLT); Herrn Klippel (Mitglied des Betriebsrats bei Hoechst Marion Roussel); Frau Dr. Penn-Bressel (Umweltbundesamt Berlin).

Dr. Ewen erläutert den geplanten Ablauf. Die ReferentInnen der jeweiligen Themenfelder werden hintereinander vortragen, Verständnisfragen werden direkt gestellt. Die Diskussion der Fragestellung erfolgt dann blockweise pro Themenfeld.

Dr. Brohmann führt kurz in die Thematik des Hearings ein (**Anhang 2**, Zielsetzung und Leitfragen). Ziel der Veranstaltung sollte es demnach insbesondere sei, den Forschungsbedarf zu den formulierten Fragestellungen herauszuarbeiten wobei insbesondere geprüft werden soll, wie ein integrativer Ansatz der drei Themenfelder aussehen könnte.

Entsprechend werden auf dem Flipchart die Punkte festgehalten, die offene Fragen darstellen oder Inhalte eines möglichen Forschungsvorhabens beschreiben.

[Anmerkung der Protokollantin: Die Beiträge der ReferentInnen sind in Kurzform in den Anhängen zu finden. In diesem Protokoll werden daher nur die Kernaussagen stichpunktartig wieder gegeben.]

Themenfeld 1 Sozialpsychologische Effekte und Implikationen für soziale und sozio-strukturelle Veränderungen

Zu diesem Themenfeld tragen Frau Prof. Bullinger, Herr Prof. Guski sowie Frau Hüttenmoser vor. (**Anhänge 3, 4 und 5**).

Prof. Bullinger:

- In der von Prof. Bullinger durchgeführten „Münchener Fluglärmstudie“ konnten direkte sozialrelevante Effekte von Fluglärm nicht statistisch signifikant nachgewiesen werden, es ließen sich jedoch Trends feststellen, wonach soziale Aktivitäten in Fluglärm belasteten Gebieten negativer eingeschätzt wurden.
- Bei Fluglärm exponierten Kindern wurden in dieser Studie deutliche neuro-psychologische Beeinträchtigungen festgestellt.
- Die sozialpsychologischen Effekte von Fluglärm sind bisher zu wenig erforscht, um gesicherte Aussagen über vorhandene Wirkungen (oder nicht vorhandene Wirkungen) zu treffen.

Expertenhearing „Mögliche Veränderung der Sozialstruktur“ am 02. November 1999

- Forschungsbedarf ist daher dringend gegeben. Dabei sollte bei neuen Forschungsprojekten beachtet werden (s. auch Kurzfassung, Anhang 3):
 - hohe Fallzahl pro belasteten Gebiet, um Repräsentativität zu erreichen
 - epidemiologischen Ansatz wählen (Kinder aus dem belasteten Gebiet und entsprechende Gruppe aus Vergleichsgebiet)
 - der Aspekt des subjektiven „sozialen Erlebens“ sollte mehr einbezogen werden (bisher eher „soziales Verhalten“ untersucht)
 - Erfassen der sozialen Interaktion
 - Die Taxonomie sollte eindeutig definiert sein

Prof. Guski:

- zur Taxonomie: Belästigung ist die Summe von Störungen. (Bsp. Untersuchung am Flughafen Oslo, s. Anhang 4)
- Kommunikationsstörungen sollten auch als gesundheitlich relevant bewertet werden. Kommunikation ist unbedingt schützenswert („man hört irgendwann auf zu reden“).
- Grenze der Fluglärmbelastung sollte bei 30% stark gestörter verbaler Kommunikation liegen (ca. 62 dB(A) Leq).
- Beim Planfeststellungsverfahren zu Flughafen München 2 wurden zwei Gutachten zum Themenfeld „Kommunikation“ durchgeführt.
- Untersuchungsbedarf:
 - Zusammenhang zwischen Behinderung verbaler Kommunikation und Behinderung von kognitiven Funktionen (Lernen und Gedächtnis) sollte untersucht werden.
 - Bei weiteren Untersuchungen sollte erforscht werden, inwieweit Kommunikationsstörungen als „Lästigkeit“ eine Rolle spielen.
 - Untersuchung: Zusammenhang von Hilfsbereitschaft und Fluglärm?
 - Untersuchung: Gibt es Segregationseffekte zum Schutz der Kinder?

Frau Hüttenmoser:

Sozial-Psychologische Effekte:

- Zusammenhang zwischen der Belastung durch Fluglärm und der wahrgenommenen subjektiven Störung ist stabil und signifikant.
- Veränderungen durch Fluglärm sind v.a.: Beeinträchtigung der Ruhe, der Erholung und Störung der direkten und indirekten Kommunikation

Wanderungseffekte:

- 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.

Expertenhearing ‚Mögliche Veränderung der Sozialstruktur‘ am 02. November 1999

- Segregation ist ein Indikator für die gesellschaftliche Integration einer sozialen Gruppe
Diese „soziale Integration“ wird neben dem Fluglärm von anderen Faktoren beeinflusst, die allgemein und unabhängig von Lärm die Nutzungsform des sozialen Raums irgendeiner Region beeinflussen.
- Forschungsbedarf:
 - Forschungsdesign sollte von bestehenden Resultaten und Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung ausgehen.
 - In Forschungsvorhaben sollte – möglichst interdisziplinär – untersucht werden, warum sich Menschen über Fluglärm beschweren, wann „Betroffenheit“ empfunden wird.
 - Der Aspekt der „Sozialen Integration“ sollte unbedingt vertieft untersucht werden.
 - Entwicklung von Stadt und Umland unter dem Aspekt von Lärmbelastungen

Diskussion:

Im Anschluss an die Beiträge wird insbesondere diskutiert, ob Segregationseffekte aufgrund von Fluglärm nicht vorhanden sind, oder ob sie aufgrund mangelnder Untersuchungen nicht nachweisbar sind.

Folgende Anregungen für weitere Untersuchungen werden im Rahmen der Diskussion gegeben:

- Gebiete untersuchen, bei denen Fluglärm „von einem Tag auf den anderen“ hinzu kam, im Unterschied zu denen, bei denen Fluglärm kontinuierlich anwächst. (Frau Borretty)
- Untersuchen, warum Segregationseffekte bei Straßenverkehrslärm zu beobachten sind, bei Fluglärm jedoch nicht. (Prof. Guski)
- Die Vergleichbarkeit von Studien sollte überprüft werden (Welche Flugbewegungszahlen liegen zugrunde? Welche Nachtbelastung? usw.) (Frau Auer).

Auf dem Flipchart wird zu Themenfeld 1 festgehalten:

„Kommunikation ist zu schützen“ (Guski)

Offene Fragen:

- Soziales Erleben / soziales Verhalten
- soziale Interaktion
- Erholungsfaktor
- kognitive Störungen

Expertenhearing „Mögliche Veränderung der Sozialstruktur“ am 02. November 1999

- Faktor „Eigentum“

Notwendigkeiten:

- höherer Fallzahlen / Vollerhebung
- Intensivbefragung
- ex post auf Gemeindeebene
- Integration der Ansätze
- Maß der Belastung

**Themenfeld 2 Effekte im Bereich Bodenpreis- und Mietpreisentwicklung,
Wanderungsverhalten**

Zu diesem Themenfeld tragen vor: Frau Dr. Penn-Bressel, Herr Dr. Greiff, Herr Kisseler, Herr Bruder. **(Anhänge 6, 7, 8 und 9)**

Frau Dr. Penn-Bressel:

- statistisch befriedigende Untersuchungen zum Thema „Auswirkung von Lärm auf die Sozialstruktur“ liegen kaum vor. Die umfangreichste Studie, die dazu durchgeführt wurde stammt aus dem Jahr 1978 („1%-Wohnungsstichprobe 1978“).
- Hier präsentierte Ergebnisse: Aus der o.g. Erhebung von 1978 sowie „Wanderungsuntersuchung Raum Stuttgart-Köln“. Ergebnisse beziehen sich auf Lärm insgesamt, Fluglärm wurde nicht explizit untersucht.
- „Lärm löst Umzüge aus“ (1978: 2% aller Umzüge bundesweit wg. Lärm)
- Voraussetzung: Mobilität der Haushalte. Mobilität ist u.a. abhängig von Besitzstrukturen / Einkommen (Miete oder Eigentum) sowie vom Alter der Haushalte.
- Vermutung: Effekte von Fluglärm auf das Wohnstandortverhalten werden weniger ausgeprägt sein als bei Straßenverkehrslärm, weil:
 - von Fluglärm belastete Gebiete häufig hohen Eigenheim-Anteil aufweisen (Randgebiete) geringere Mobilität
 - Fluglärm häufig ganze Ortsteile betrifft und somit beim Umzug das gesamte soziale Umfeld aufgegeben werden müsste.
- Ein begrenzter Zusammenhang zwischen Mietpreisen und Fluglärm konnte in den 70-er Jahren (als insgesamt viel gebaut wurde) festgestellt werden und zwar bei Miet-Neubauwohnungen (Unterschied im Bereich von hundert bis zweihundert DM/Monat).

Expertenhearing „Mögliche Veränderung der Sozialstruktur“ am 02. November 1999

- Unabhängig von den Effekten sollten die Menschen vor Fluglärm geschützt werden.
- Forschungsbedarf:
 - Es müssten Straßenzüge in verschiedenen Ortschaften untersucht werden, die sich bezüglich aller Wohnumfeldkriterien nur durch das Merkmal „Fluglärm“ unterscheiden.

Herr Dr. Greiff:

- Varianz des Mietpreises:
 - 60 % objektive Faktoren (Art, Größe, Ausstattung, **Lage**)
 - 20% subjektive Faktoren (Dauer des Mietverhältnisses, Typ des Vermieters)
 - 20% Zufallsfaktoren (d.h. Miethöhe ist nicht erklärbar)
- Bei Mietspiegelerhebungen werden die Mieter befragt.
- Faktor Lage: seit den 80-er und 90-er Jahren Einfluss des Faktors Lage auf die Miethöhe statistisch nachweisbar (3-5% der Miethöhe)
- Wohnlage ist einkommenselastisch, nur Personen mit höherem Einkommen können die Wohnlage wählen.
- Der Entscheidung, die Wohnsituation zu ändern, liegen viele, komplexe Faktoren zugrunde (s. Penn-Bressel).
- Fluglärm kann als Effekt signifikant durchschlagen bei:
 - ausgeglichenem Wohnungsmarkt,
 - Beziehern höherer Einkommen,
 - bei nicht- (Abhängig-) Erwerbstätigen.

Herr Kisseler:

Herr Kisseler schildert, wie man aus Sicht der Regionalstatistik mögliche Wanderungseffekte untersuchen könnte:

- Typisierung der Gemeinden nach ihrer Lage zu den Lärmzonen des Flughafens Frankfurt und zu dem Arbeitsmarktzentrum Frankfurt und Überprüfung der Wanderungsprozesse auf signifikante Unterschiede hin.
- Datenbasis: Wanderungsstatistik. Aussagen auf der Ebene der Gemeinden über Zuzüge, Fortzüge und Salden.
- Mögliche Ergebnisse dieses Ansatzes s. Diagramme **Anhang 8**; allerdings vorbehaltlich genauerer Untersuchung der verschiedenen Orte.

Expertenhearing „Mögliche Veränderung der Sozialstruktur“ am 02. November 1999

Herr Bruder:

- Vorstellung einer Untersuchung von Albert Speer & Partner im Auftrag der FAG. Thema: „Siedlungsentwicklung im Umfeld des Frankfurter Flughafens“.
- darin:
 - Untersuchung der Entwicklung der Bodenrichtwerte im Umfeld des Frankfurter Flughafens bis 1995
 - Siedlungsentwicklung von 1965 bis 1995 in Relation zu den jeweiligen Siedlungsbeschränkungsbereichen
 - Begleitende statistische Betrachtung
- Ergebnisse:
 - Die Entwicklung der Bodenrichtwerte ist nicht singularär auf einen Indikator zurückzuführen.
 - es wurde kein signifikanter Unterschied der Bodenrichtwert-Entwicklung von 1975 bis 1995 zwischen „Flughafengemeinden“ und „Referenzgemeinden“ festgestellt.

Diskussion:

- zu Penn-Bressel: Ergebnisse sind zwar veraltet, können aber gute Hinweise für weitere Untersuchungen liefern. (Ewen)
- zu Herrn Kisseler: Bad-Vilbel ist ein untypisches Beispiel, da dort ein besonders hoher Zuwachs an Wohnraum zu verzeichnen ist. Gemeinden genauer untersuchen (Herr Sturm)
- zu Herrn Bruder: Möglicherweise ist der Bodenpreis in den Flughafengemeinden deswegen so hoch geblieben, weil die Siedlungsbeschränkung zu einer Wohnraumverknappung führt, die wiederum den Miet- bzw. Bodenpreis stabil hält. (Frau Penn-Bressel)
- zu Greiff: Wichtiger Faktor für den Mietpreis ist auch die Fluktuation (Wohnungsmiete an Verkehrsadern ist hoch, weil Fluktuation dort besonders hoch ist) (Urban).

Folgende Anregungen für weitere Untersuchungen werden im Rahmen der Diskussion gegeben:

- Wirken sich Flugrouten auf Bodenpreise aus? (Urban)

Ob die Studie von Albert Speer & Partner in das Mediationsverfahren eingespeist wird (dann auch Qualitätssicherung) oder parallel dazu läuft, wird in Rücksprache mit der FAG geklärt.

Expertenhearing ‚Mögliche Veränderung der Sozialstruktur‘ am 02. November 1999

Dr. Ewen fasst die Ergebnisse der beiden Themenfelder wie folgt zusammen:

- Auswirkungen von Fluglärm auf die Sozialstruktur werden vermutet. Es ist aber bisher schwer feststellbar, um welche Auswirkungen es sich handelt und in welchem Umfang diese zum Tragen kommen, da
 - in vielen Bereichen noch Forschungsbedarf besteht
 - die Einflussfaktoren multifaktoriell sind und
- die Auswirkungen möglicherweise im Vergleich zu anderen zu klein sind, um deutlich zu Tage zu treten.
- Weitere Untersuchungen sollten – wenn möglich - die Themenfelder 1 und 2 verbinden. Die Forschung sollte allerdings vertieft im Themenfeld 1 stattfinden.

Auf dem Flipchart wird zu Themenfeld 2 festgehalten:

Offene Fragen:

- Welche Prioritäten Zuzüge / Fortzüge
- Referenzgebiet
- Siedlungsbeschränkungsgebiete wirksam
- Welche Haushalte sind mobil?

- **Zu beachten:**
 - sozial-psychologische Effekte
- Wohnungstypen, Altersklassen
- Einkommen
- Lage wird von sozialer Diskriminierung überlagert
- amtliche Statistik
- ausgeglichener Wohnungsmarkt?

Themenfeld 3 Betrieblicher Kontext: Konsequenzen für MitarbeiterInnen, Unternehmen und Kommunen

Zu diesem Themenfeld tragen vor: Herr Franz (**Anhang 10**) und Herr Klippel.

Herr Franz:

- Arbeitszeiten werden immer mehr ausdifferenziert und entsprechend auch die Ruhezeiten (ab 2002/2003: 3-Schicht-Betrieb in der Produktion, ca. 6.500 Menschen). Heute ca.

Expertenhearing ‚Mögliche Veränderung der Sozialstruktur‘ am 02. November 1999

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).
- Erhöhte Lärmbelastung führt zur Verschlechterung der Standortqualität der Stadt Rüsselsheim.
- In Rüsselsheim in den letzten Jahren zu beobachten:
 - Überalterung
 - Überdurchschnittlicher Anteil von Nichtdeutschen
 - geringe Einkommenssteuer-Einnahmen der Stadt
 - Beeinflussung des kulturellen Lebens

Mögliche Untersuchungen:

- Subjektive Einschätzungen der Belegschaft hinsichtlich der Lärmbelastungen und ihrer Auswirkungen erfragen. Welche zusätzliche Belastung nehmen sie in Kauf?
- Untersuchung zur Entwicklung der Grundstücks- Haus- und Bodenpreise
- Angebot: Für weitere Untersuchungen können kumulative Daten zur Verfügung gestellt werden (Einzeldaten sind vertraulich)

Herr Klippel:

- Im Industriepark Hoechst arbeiten 5.000 ArbeitnehmerInnen in kontinuierlicher Wechselschicht (12 Stunden Schicht, dann frei, noch einen Tag frei, dann 12 Stunden nachts), die damit erheblichen Belastungen ausgesetzt sind.
- Befragungsergebnisse zeigen, dass die Erholungsphase nach einer Nachtschicht sehr kurz ist, was auch mit Lärmbelastungen in Zusammenhang gebracht wird.
- Radius der Wohnorte der Schichtarbeiter reicht bis zu 150 km. Wohnungen v.a. im Hintertaunus / Taunus, was allerdings auch mit dem recht hohen Gehalt dieser Gruppe zusammenhängen kann.

Diskussion:

- zu Klippel: Wird „Erholung“ in Unternehmen auch in Bezug auf „Sicherheit“ diskutiert? (Sturm)

Klippel: Heute wird bei Wohnungsvergabe nicht mehr darauf geachtet, dass Schichtarbeiter in ruhigen Werkwohnungen leben (Vergabe wird nicht mehr zentral mit Mitsprachemöglichkeit gesteuert). Heute neue Art der Belastung (für Nachtschicht), weil

Expertenhearing ‚Mögliche Veränderung der Sozialstruktur‘ am 02. November 1999

weniger körperliche Arbeit, dafür höheres Abstraktionsvermögen verlangt.

- Inwieweit kann man von einer Verslumung sprechen? (Schaab) Die anwesenden Gutachter waren sich einig, dass man das dies als Auswirkung von Fluglärm nicht benennen kann.

Zum Abschluss wird auf folgende Dinge hingewiesen:

- Den Gewerkschaftsvertretern sowie den Betriebsräten der FAG und der DLH und Beteiligten des AK Ökologie wird ein weiteres Gespräch angeboten (Öko-Institut).
- Maklervertreter waren für diesen Termin angekündigt , haben jedoch durchgängig abgesagt. Das Büro Eschner & Partner hat einen schriftlichen Beitrag zugesagt (**Anhang 11**).

Auf dem Flipchart wird zu Themenfeld 3 festgehalten:

Offene Fragen:

- Subjektive Einschätzung der Lärmbelastung
- Welche Zusatzbelastung wird akzeptiert?
- Perspektiven (langfristig als Wohnstandort)
- Wanderungsverhalten (auch „Wegbleiber“)
- Spezifische Belastungen (Sicherheitsaspekt)

Zu beachten:

- Ausdifferenzierung der Arbeitszeiten
- Betriebliche Statistiken

Expertenhearing ‚Mögliche Veränderung der Sozialstruktur‘ am 02. November 1999

Arbeitsaufträge:

Was?	Wer?	Bis wann?
Zusammenstellung Forschungsbedarf	Öko-Institut	

Anhang:

- Anwesenheitsliste (**Anhang 1**)
- Zielsetzung und Leitfragen (**Anhang 2**)
- Kurzfassung Frau Prof. Bullinger (**Anhang 3**)
- Beitrag Herr Prof. Guski (**Anhang 4**)
- Beitrag Frau Hüttenmoser (**Anhang 5**)
- Beiträge Frau Dr. Penn-Bressel (**Anhang 6**)
- Beitrag Herr Dr. Greiff (**Anhang 7**)
- Beitrag Herr Kisseler (**Anhang 8**)
- Folien Herr Bruder (**Anhang 9**)
- Beitrag Herr Franz (**Anhang 10**)
- Beitrag Eschner und Partner Immobilienmaklergesellschaft mbH (nicht beim Hearing vertreten) (**Anhang 11**)