

 <p><b>Wahlprüfsteine zur Landtagswahl 2018 in Hessen</b></p>	 <p><b>Gersberg, Nadine</b>, Dipl.-Sozialwirtin, geb. 1977 in Wilhelmshaven 63075 Offenbach am Main Träger des Wahlvorschlags: Sozialdemokratische Partei Deutschlands, SPD*</p>	 <p><b>Grüttner, Stefan</b>, Staatsminister, geb. 1956 in Wiesbaden 63075 Offenbach am Main Träger des Wahlvorschlags: Christlich Demokratische Union Deutschlands, CDU*</p>	 <p><b>Al-Wazir, Tarek</b>, Staatsminister, geb. 1971 in Offenbach/M. 63075 Offenbach am Main Träger des Wahlvorschlags: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, GRÜNE*</p>	 <p><b>Malsy, Sven, Student</b> geb. 1992 in Offenbach am Main 63071 Offenbach am Main Träger des Wahlvorschlags: DIE LINKE, LINKE*</p>	 <p><b>Stirböck, Oliver</b>, Dipl.-Kaufm. geb. 1967 in Frankfurt am Main 63067 Offenbach am Main, Träger des Wahlvorschlags: Freie Demokraten, FDP</p>	 <p><b>Herget, Helge</b>, Gießereileiter geb. 1958 in Offenbach a.M. 63071 Offenbach am Main, Träger des Wahlvorschlags: Piratenpartei Deutschland, PIRATEN*</p>	 <p><b>Lehmann, Dennis</b>, Schreiner geb. 1988 in Offenbach am Main 63071 Offenbach am Main Träger des Wahlvorschlags: Freie Wähler, FW</p>
<p><b>Wahlprüfstein 1:</b> <i>Welche aktiven Schallschutzmaßnahmen über die bisherigen hinaus („Lärmpausenmodell“ / Anhebung Gleitwinkel Landeanflug / Wirbelgeneratoren / Lärmobergrenze) können zu einer signifikanten Erleichterung der Fluglärmbelastung für die Offenbacher Bevölkerung führen?</i></p>	<p>•Ich trete für eine umfassende Verkehrswende ein. Das bedeutet auch, dass die Verkehrsmittel, die am meisten Emissionen ausstoßen, (das können Schadstoffe sein, aber auch Lärm), mit den höchsten Steuern und Gebühren belegt werden. Schadstoff- und lärmarme Verkehrsmittel sollten außerdem stark subventioniert werden. Flugtickets dürfen niemals günstiger sein als Zugtickets. Ich verspreche mir damit die Reduzierung der Flugbewegungen.</p> <p>•Für die Start- und Landegeühren am Frankfurter Flughafen muss es eine lärmabhängige Komponente geben.</p> <p>•Lärmobergrenzen dürfen nicht über eine freiwillige Selbstverpflichtung</p>	<p>Das „Forum Flughafen und Region (FFR)“ hat Ende Januar 2018 auf Grundlage der Vorschläge der Fluglärmkommission ein neues Maßnahmenprogramm vorgestellt, welches die Fluglärmbelastung in der Rhein-Main-Region weiter verringern soll. Nach intensiven Diskussionen und einer Grundsatzdebatte zu den verfügbaren Stellschrauben des aktiven Schallschutzes und den Umgang mit lärmverlagernden Maßnahmen hat eine Mehrheit der Mitglieder der Fluglärmkommission das neue Maßnahmenprogramm in der Sitzung am 2. Mai 2018 beschlossen. Die Umsetzung erster Maßnahmen hat 2017 begonnen, weitere kurz- und mittelfristige Vorhaben sollen folgen. Dies betrifft z. B. die</p>	<p>Auch wenn weiter und kontinuierlich an möglichst lärmarmen An- und Abflugverfahren gearbeitet werden muss, sehe ich als wichtigstes Ziel beim aktiven Schallschutz in Frankfurt, dass wir möglichst schnell die neuesten, leisesten und effizientesten Flugzeuge nach Frankfurt bekommen. Das ist kein Selbstläufer, sondern in den letzten Jahren ist in Europa das durchschnittliche Flottenalter sogar angestiegen. Wir brauchen also ökonomische Anreize. Deshalb sollten nicht nur die Flughafenentgelte, sondern z.B. auch die Luftverkehrssteuer an Lärmkriterien orientiert sein. Die Strukturen müssen noch stärker in Richtung Bonus/Malus-Regeln geändert werden, um laute Flugzeuge stärker zu belasten und leisere zu entlasten. Und wir brauchen zusätzlich</p>	<p>DIE LINKE unterstützte alle Formen von aktiven Schallschutzmaßnahmen, solange sie auch wirklich dazu geeignet sind, Lärm zu reduzieren - und nicht einfach nur Lärm auf andere Orte verschiebt. Verschiedene Schallschutzmaßnahmen, wie technische Nachrüstungen an Flugzeugen oder das spätere einsetzen des Gleitfluges, können kleine Verbesserungen erbringen. Die Lärmpausen hingegen stellen keine Verbesserung dar, da sie einerseits nur bedingt nutzbar sind (Bsp. große Flugzeuge), andererseits das Problem nur verschieben und somit die Betroffenen untereinander ausspielt. Somit sind technische Schallschutzmaßnahmen zu bevorzugen. Aber lösen können auch diese das Problem Fluglärm nicht. Auch neue und nachgerüstete Flugzeuge</p>	<p>Realistisch ist es ein Mix von Maßnahmen, der am meisten helfen kann. Für Offenbach liegt die größte Chance in einem Segmented Approach, dem zumindest zeitweisen Umfliegen der Stadt.</p>	<p>Lärmreduzierung in der Luft, alles andere ist nur ein herumgedoktere an den Symptomen und führt dazu, dass es dann noch mehr Lärm gibt, weil man hat ja etwas gemacht.</p>	<p>Es muss darüber nachgedacht werden die Flugbewegungen nicht noch weiter auszubauen, eher in Kernzeiten zu Fokussieren und andere Zeiten zu entlasten als Beispiel, zwischen 5-7:00 Uhr wenige Flugbewegungen, nur Personen keine Frachter da diese zu laut sind. Zwischen 7 – 17:00Uhr Hoher Flugbetrieb und ab 17 – 23:00 Uhr mäßiger Flugbetrieb. Dies würde eine fühlbare entlastung für „normale“ Arbeitnehmer bedeuten in den Morgenstunden und zum Feierabend mehr Lärmpausen. Voraussetzung sollte natürlich der neuste Stand der Technik für alle in Frankfurt Landende Flugzeuge sein, Ausnahmen müssen mit sehr hohen Strafen belegt sein, die in ein Fördertopf fließen, mit dem Baulichen Maßnahmen (Parks,</p>

	<p>festgehalten werden. Sie müssen rechtssicher und somit einklagbar sein, auch für Privatpersonen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Ich trete für eine Begrenzung der Anzahl innerdeutscher Flüge ein.</li> </ul>	<p>Ausweitung des sog. „Segmented Approach (ILS)“. Bisher war dies nur freiwillig und nur für verspätete Landungen nach 23.00 Uhr möglich. Nun könnte er für alle Flüge verbindlich schon ab 22.00 Uhr eingeführt werden, sofern das die Kapazität am Flughafen nicht beeinträchtigt.</p>	<p>Förderprogramme, um die lautesten Flugzeuge schnell austauschen zu können. In jedem Fall sollte die Luftverkehrssteuer nicht einfach ersatzlos gestrichen werden, so wie sich das die Verkehrspolitiker von SPD und CDU im Bund wünschen. Das würde nur dazu führen, dass der Druck auf die Ticketpreise noch stärker wird, wir wissen aus den letzten Jahren, dass Kostensenkungen im Luftverkehr fast vollständig an die Passagiere weitergegeben werden und eben gerade nicht für verstärkte Investitionen genutzt wurden. Die neuesten Flugzeuge sind vor allem beim Start leiser, aber auch bei der Landung sind die meisten neueren Modell deutlich leiser. Das gilt besonders dann, wenn als Ersatz für drei- oder vierstrahlige Flugzeuge wie die MD 11F oder den A 340 zweistrahlige Flugzeuge beschafft werden.</p>	<p>sind immer noch unerträglich laut. Eine Lärmobergrenze kann nur dann Erfolg haben, wenn sie die Anzahl der Flugbewegungen begrenzt. Wir schlagen dafür weiterhin 380.000 Flugbewegungen pro Jahr vor. Eine Obergrenze wie sie die Schwarz-Grüne Landesregierung umgesetzt hat, ist reine Augenwischerei. Wenn man eine Obergrenze weit über der aktuellen Belastung setzt, ist es nur logisch, dass diese nicht gebrochen wird, es aber trotzdem lauter wird. Die Verminderung der Flugbewegungen kann mit einer Verlagerung der Kurzstreckenflüge auf die Schiene erreicht werden. 16 Prozent aller Flüge 2 könnten sofort durch Bahnfahrten von maximal 4 Stunden ersetzt werden. Eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik muss auf die Rechte und Bedürfnisse der Menschen im Rhein-Main Gebiet Rücksicht nehmen, darf nicht städtische gegen ländliche Gebiete gegeneinander ausspielen und muss die Subventionen des Flugverkehrs zurückfahren damit die Bahn als klimafreundlicher Verkehr ausgebaut werden kann. Denn Klima und Lärmschutz geht nur mit einer Reduzierung der Flüge die Technische Erneuerungen können helfen aber sind</p>			<p>Aufenthaltsqualität, Spielplätze, usw) für Bürger bezahlt werden. Ebenso muss es hohe Strafen für Landungen nach 23:00 und vor 05:00 Uhr geben, welche ebenso dem Bürger zugutekommen müssen. Eine Kooperation mit Kassel sollte die Fraport ebenfalls in Betracht ziehen um unnötige Flugbewegungen über Frankfurt einzudämmen.</p>
--	---	---	--	---	--	--	---

<p><b>Wahlprüfstein 2:</b>  <b>Werden Sie sich im Landtag für die Verschärfung der Fluglärmentgelte bei Starts/Landungen nach 23 Uhr einsetzen?</b></p>	<p>Für die Flüge, denen eine Erlaubnis vorliegt, während der Mediationsnacht zu landen, müssen hohe Entgelte verlangt werden. Es müssen mehr Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen Starts und Landungen nach 23 Uhr geprüft werden als es bisher der Fall war. Dabei sollte sichergestellt werden, dass sich die Verfahren gegen die Fluggesellschaften und nicht einzelne Piloten wenden. Die Höhe des Ordnungsgeldes bei Nichteinhaltung der Mediationsnacht muss wesentlich erhöht werden.</p>	<p>Jede Luftverkehrsgesellschaft muss ihre Umläufe so organisieren, dass es nicht zu Landungen nach 23.00 Uhr kommt. In den vergangenen Monaten musste jedoch stellenweise eine Anzahl an verspäteten Landungen verzeichnet werden, die nicht akzeptabel ist. Verspätungen können gleichwohl nur in Einzelfällen geduldet werden, bspw. angesichts des dichten Flugraumes über Europa oder vereinzelter Streiks beziehungsweise außergewöhnlicher Wetterereignisse. Die CDU-geführte Landesregierung hat Eckpunkte für eine wirksame Verringerung der Verspätungslandungen entwickelt und setzt ihr bisheriges Engagement, z. B. durch die Einleitung von Ordnungswidrigkeitsverfahren, fort. Dazu gehört es u. a., bei einer festgestellten Ordnungswidrigkeit nicht bei den Piloten, die nur einen vorgegebenen Umlaufplan einzuhalten versuchen, stehen zu bleiben, sondern die Luftverkehrsgesellschaften selbst in die Pflicht zu</p>	<p>Ja. Das habe ich auch schon sehr früh gegenüber der Fraport deutlich gemacht und es ist Bestandteil meines 7-Punkte-Plans zur Reduzierung der Verspätungen nach 23 Uhr.</p>	<p>keine zufriedenstellende Lösung des Problems.</p> <p>Ja, DIE LINKE könnte sich auch eine Erhöhung der Fluglärmentgelte vorstellen. Diese Erhöhung kann aber nur Teil eines Maßnahmenpaketes sein, das auch vorsieht, die Flugbewegungen im Ganzen zu verringern, sonst ist den Betroffenen nicht weiter geholfen. Ziel unserer Politik ist ein konsequentes Nachtflugverbot von 22-6 Uhr.</p>	<p>Ja.</p>	<p>Mit Steuern steuern. RICHTIG. Und wenn dann LH keine Landerechte mehr in Moskau bekommt, einknicken. Man muss es wollen.</p>	<p>Ich werde mich für ein Nachtflugverbot zwischen 22:00 und 06:00 Uhr einsetzen, dieses Ziel muss langfristig umgesetzt werden. Auch Strafen welche Fluggesellschaften Schmerzen bereiten müssen abgerufen werden, ansonsten verfehlt das Fluglärmentgelt seinen Zweck, so wie es zur Zeit der Fall ist! Notfälle sind die Ausnahme, werden auch von allen akzeptiert, aber nicht die Ryanair die knapp kalkuliert.</p>
---	--	--	--	--	------------	---	--

<p><b>Wahlprüfstein 3:</b>  <i>Werden Sie sich im Landtag für die Anschaffung von Ultrafeinstaub-Meßgeräte rund um Offenbach einsetzen?</i></p>	<p>Ich werde mich für solche Messgeräte sowohl in Offenbach als auch in anderen hessischen Gemeinden und Städten einsetzen. Die Folgen der Ultrafeinstaubeinwirkungen werden von vielen Verantwortlichen aktuell unterschätzt.</p>	<p>nehmen und gleichzeitig die Bußgelder deutlich anzuheben. Eine entsprechende Initiative zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes hat das Land Hessen bereits Ende August zur Beratung in den Bundesrat eingebracht. Weitere Überlegungen zielen richtigerweise darauf ab, mehr Fluglotsen einzustellen sowie die Spreizung der lärmabhängigen Entgelte weiterzuentwickeln. Dies ist eine Forderung, welche die CDU bereits vor längerer Zeit erhoben hat. Sollte sich die Situation nicht verbessern, muss die derzeitige Gebührenordnung am Frankfurter Flughafen verändert werden und – soweit rechtlich möglich – eine weitere spürbare Gebührenerhöhung für alle Landungen nach 23.00 Uhr erfolgen.</p> <p>Menschen sind einer Vielzahl von Umweltbelastungen ausgesetzt. Dazu zählen auch Belastungen durch Feinstaub und Ultrafeinstaub aus den unterschiedlichsten Quellen. Ob Auto- oder Lkw-Abgase, durch Reifenabrieb auf vielbefahrenen Straßen, so manche Heizung</p>	<p>Ich habe das Forum Flughafen und Region (FFR) in einem Brief an den Vorstand im Frühsommer 2018 gebeten, dass das Thema Ultrafeinstaub (UFP) dort in umfangreicher Art aufgegriffen wird. Das umfasst Messungen u.a. auch von Überflügen, Minderungsmöglichkeiten und zur Wirkung von UFP. Das FFR bzw. das Umwelt-</p>	<p>Wir haben uns für den Ausbau des Ultrafeinstaub-Messnetzes durch das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) ausgesprochen. Leider unterhält das HLNUG immer noch zu wenig Messstellen in der Flughafenregion.</p>	<p>Ja.</p>	<p>Ja, man braucht Werte, um es zu beurteilen. Zb. wieviel Ultrafeinstaub (alveolengängiger) ist in jedem Lungenzug, bei Rauchern. Habe hier eine sehr komplexe Meinung. Da langt der Vormittag nicht aus.</p>	<p>Ich gehe noch einen Schritt weiter, ich habe schon einige Vorlesungen zu diesem Thema besucht. Ultrafeinstaub und seine Folgen sind nicht weiter unter Verschluss zu halten, es muss flächendeckend im Rhein-Main Gebiet Messstationen für Ultrafeinstäube geben. Weiter muss es Studien, von unabhängigen Instituten sowie vom Land</p>
---	--	---	--	--	------------	--	---

		<p>in Wohnräumen oder durch landwirtschaftliche Betriebe – überall dort kann es zu Belastungen durch Feinstaub oder Ultrafeinstaub kommen. Während die Belastung und Wirkung von Feinstaub relativ gut erforscht sind, liegen im Bereich des Ultrafeinstaubes bisher nur sehr wenige Erkenntnisse vor. Um die Ultrafeinstaubbelastung im Umfeld des Flughafens Frankfurt/Main besser zu bestimmen, hat das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) bereits seit September 2017 erstmals umfassende spezifische Langzeitmessungen in Raunheim und Frankfurt-Schwanheim durchgeführt und wissenschaftlich ausgewertet. Die bisherigen Messungen zeigen, dass an beiden Messstationen tagsüber sehr hohe Konzentrationen insbesondere von sehr kleinen Partikeln (mit Durchmessern von etwa 10 nm bis 30 nm) auftreten, sobald der Wind aus Richtung des Flughafens weht. Kommt der Wind während der Nachtstunden aus Richtung Flughafen, sind die Partikelkonzentrationen nicht signifikant höher als bei Wind aus anderen Richtungen. Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass der Betrieb</p>	<p>und Nachbarschaftshaus hat dieser Bitte entsprochen und u.a. bereits mit dem Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) entsprechende Vereinbarungen getroffen. Unter der fachlichen Leitung des HLNUG erfolgt eine deutliche Ausweitung des bisherigen Messprogramms, einschließlich mobiler Messstationen, die für bestimmte Zeiträume an unterschiedlichen Orten eingesetzt werden können. Ich werde mich dafür einsetzen, dass auch OF berücksichtigt wird. In das Messprogramm werden auch zwei Messstationen der Stadt Frankfurt eingebunden. Nach wie vor gilt, dass es noch viele offene Fragen gibt bei dem Thema, die FFR und HLNUG Schritt für Schritt aufgreifen. In 2019 ist ein zweitägiges Expertenhearing zum Thema UFP geplant.</p>				<p>Hessen geben um auch für Ultrafeinstäube eine „Obergrenze“ einzuführen. Denn nur die Dieselaautos oder Benzinler tragen nicht alleine die Verantwortung für das große und ganze!</p>
--	--	--	--	--	--	--	---

<p><b>Wahlprüfstein 4:</b> Sind Sie für die Änderung des Planfeststellungsbeschlusses zur Northwest-Landebahn wegen offensichtlich unzutreffender Prognosen?</p>	<p>Sollte es eine juristische Möglichkeit geben, den Planfeststellungsbeschluss zur Northwest-Landebahn zu ändern,</p>	<p>auf dem Flughafengelände einen Beitrag zu Ultrafeinstaub-Belastungen leistet. Belege, dass auch Überflüge unterhalb einer bestimmten Höhe als relevante Quelle für entsprechende Partikel am Boden in Betracht kommen, lassen sich aus den bisherigen Auswertungen nicht ableiten. Infolge der zunehmenden Diskussionen um die Belastung der Bevölkerung mit Ultrafeinstäuben wird die CDU-geführte Landesregierung die bereits begonnenen Untersuchungen ultrafeiner Partikel, insbesondere in Nähe des Flughafens Frankfurt/Main, ausweiten. Das Beschaffungsverfahren für die notwendige Instrumentierung ist bereits im Gange. Die Realisierung dieser neuen Messaufgabe erfordert jedoch umfangreiche Investitionen und auch den Aufbau von Erfahrungen, sowohl im Umgang mit der Messtechnik als auch in der Auswertung und Interpretation der Daten.</p> <p>Nein. Der Flughafen Frankfurt/Main bietet bei allen Herausforderungen große Chancen für ein exportorientiertes Land wie Hessen und das Rhein-</p>	<p>Die Frage stellt sich nicht, weil das Land das selbst dann nicht könnte, wenn 100% des Landtags dafür wären. Die Frage im Nachhinein unzutreffender</p>	<p>Die Passagierprognosen für den Frankfurter Flughafen sind systematisch zu hoch ausgefallen (s. Studie „Fehlprognosen im Luftverkehr –</p>	<p>Ich halte diesen Weg für in der politischen und rechtlichen Umsetzung völlig unrealistisch. Die Politik sollte nicht mehr versprechen als sie</p>	<p>Ja.</p>	<p>Die Fraport hat das Ziel, Frankfurt zum größten Knotenpunkt in Europa zu machen. Mehr Flugbewegungen in kürzerer Zeit, bedeutet mehr Geld für</p>
--	--	---	--	--	--	------------	--

	<p>werde ich dafür vehement eintreten.</p>	<p>Main-Gebiet. Seit Inbetriebnahme der Nordwest-Landebahn ist die Zahl der Arbeitsplätze am Flughafen Frankfurt/Main um 10.000 auf 81.000 (2015) gestiegen. Auch die Passagierzahl hat sich von 54,2 Millionen (2017) auf 64,5 Millionen (2017) erhöht. Lediglich die Zahl der Flugbewegungen ist deutlich gesunken. Damit Hessen stark bleibt, wollen wir den Flughafen in seiner Drehscheibenfunktion als Weltflughafen festigen. Der Ausbau sichert bestehende und schafft neue Arbeitsplätze. Deshalb halten wir am Planfeststellungsbeschluss fest und unterstützen auch die vorgezogene Errichtung des Flugsteiges G, um nach Möglichkeit bereits 2020 die bisherigen Terminalgebäude 1 und 2 zu entlasten und so die Abfertigungsqualität mit Blick auf das Passagierwachstum zu verbessern. Im Übrigen sind für die gerichtliche Beurteilung der Ausbauentcheidung nicht die genaue Quantifizierung oder etwaige Wertschöpfungsgewinne entscheidend gewesen. Aus Sicht des VGH Kassel war allein der Umstand maßgeblich, dass durch den Ausbau des Frankfurter Flughafens eine positive wirtschaftliche</p>	<p>Prognosen ist nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kein Grund, auf den eine derartig weitreichende Rücknahme eines rechtmäßigen Planfeststellungsbeschluss es gestützt werden kann. Außerdem wäre es nicht möglich, den jetzigen Flugverkehr mit auch nur halbwegs vernünftigen Pünktlichkeitsquoten auf dem alten Bahnsystem abzuwickeln, vor allem wenn wir das Nachtflugverbot beibehalten wollen.</p>	<p>Untersuchung zur Qualität von Luftverkehrsprognosen am Beispiel der Intraplan Consult GmbH“, Prof. Friedrich Thießen, 2014 Technischen Universität Chemnitz.) Derzeit erleben wir das absurde Geschäft der Fraport, die Nachfrage durch Angebote an Billigflieger der gebauten und im Bau befindlichen Kapazitäten nachzuführen. 3 Weder stimmten die dem Ausbau zu Grunde gelegten Prognosen, noch ist das aktuelle Vorgehen durch den Planfeststellungsbeschluss gedeckt.</p>	<p>umsetzen kann. Die Grünen haben vor 5 Jahren plakatiert: „Hessen wechselt zu weniger Fluglärm“. Tatsächlich ist der Fluglärm über der Stadt - erwartungsgemäß - angestiegen.</p>		<p>den Konzern und die ansässigen Firmen. Aber eben auch mehr Fluglärm, und Abgase/Dreck welche die Gesundheit langfristig der Menschen in der Umgebung beeinflusst. Wie ich zu Frage 1 schon sagte sollte Fraport versuchen, mehr Flugbewegungen über Kassel abzuwickeln um den Standort Frankfurt nicht weiter zu belasten.</p>
--	--	--	---	--	---	--	---

<p><b>Wahlprüfstein 5:</b>  <i>Werden Sie sich im Landtag für die Einführung eines Flugverbotes am Frankfurter Flughafen in der gesetzlichen Nachtruhe von 22 - 6 Uhr einsetzen?</i></p>	<p>Ja. Als Landtagskandidatin des Wahlkreises Offenbach-Stadt stehe ich zu dem Beschluss der Offenbacher Stadtverordnetenversammlung, der einen 10 Punkte-Forderungsplan zum Thema Fluglärmschutz enthält. Auch hier wird eine Nachtruhe von 22-6 Uhr gefordert.</p>	<p>Entwicklung der Rhein-Main-Region einhergeht, die insbesondere zu einer Entstehung von zusätzlichen Arbeitsplätzen führt. Dies ist auch im Rahmen des Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes in Leipzig dem Grundsatz nach bestätigt worden.</p> <p>Nein. Umsteigeverkehre und damit Drehkreuze sind auf eine sog. „Wellenstruktur“ angewiesen, d. h. Verkehrswellen ankommender Flüge versorgen Verkehrswellen abfliegender Maschinen mit Passagieren. Eine Verschiebung bzw. ein Wegfall der besonders wichtigen morgendlichen und abendlichen „Knoten/Wellen“ durch die Ausweitung der Nachtflugbeschränkung hätte den Verlust von wichtigen Umsteige und Ankunftszeiten zur Folge und würde zur Abwanderung von Passagieren und Airlines zu Konkurrenzflughäfen führen. Auch die rechtliche Möglichkeit ist fraglich, denn sowohl mit Blick auf die Entwicklung der Flugbewegungszahlen wie auch die tatsächliche Lärmbelastung sind keine Gründe erkennbar, die einen Eingriff in den bestehenden</p>	<p>Ich halte es für richtig, dass wir dem Schutz der Nachtruhe noch höhere Bedeutung beimessen, als das die damalige Planfeststellungsbehörde getan hat, und zwar über die gesamte Nacht. Der erste Adressat, um hier vor Ort Verbesserungen vornehmen zu können ist der Bund, der den Ländern die rechtliche Handhabe geben muss, strengere Nachtflugregelungen auch nachträglich für die gesamte Nacht festlegen zu können. Und der Bund müsste endlich ein Verständnis seines Weisungsrechts entwickeln, dass nicht nur Verkehrsinteressen, sondern auch Lärmschutz im Bundesinteresse liegt.</p>	<p>Ja, DIE LINKE setzt sich bereits seit ihrem ersten Einzug in den Hessischen Landtag von 10 Jahren für ein Nachtflugverbot von 22-6 Uhr ein. Nur Flugzeuge die gar nicht erst fliegen, bringen Ruhe in der Nacht. Lärmpausen sind keine Verbesserung, sondern spielen nur die Betroffenen untereinander aus.</p>	<p>Ich bin absolut dafür. Halte dieses aber auch für unrealistisch.</p>	<p>Natürlich, ich will doch ausgeschlafen in den Landtag.</p>	<p>JA, wie ich schon zu Frage 2 erläutert habe muss dies das Ziel für die Zukunft sein! Bedeutet nicht erst in 2030 sondern im besten fall 2022!</p>
--	--	---	--	--	---	---	--



<p><b>Wahlprüfstein 6:</b>  <i>Welche Erwartungen haben Sie an Kompensationen aus dem Regionalfond / welche Erwartungen an das angelaufene</i></p>	<p>Das Regionallastenausgleichsgesetz muss verstetigt und entfristet werden. Am Sozialmonitoring sind viele Institute</p>	<p>Planfeststellungsbeschluss rechtfertigen würden. Im Gegenteil könnte argumentiert werden, dass eine solche zusätzliche Betriebsregelung über den Planfeststellungsbeschluss hinaus sein Ziel (Erhalt und Ausbau der Funktion des Flughafens als internationales Drehkreuz) konterkarieren würde. Unabhängig von dieser Bewertung haben wir bereits mit der Etablierung der Lärmpausen-Regelung einen wirksamen Ansatz geschaffen, die Belastung in den Nachtrandstunden bei der überwiegenden Betriebsrichtung 25 zu bündeln und nach Möglichkeit auf diese Weise kalkulierbare Ruhephasen zu schaffen. Sobald die Sanierungsarbeiten am Flughafen Frankfurt/Main abgeschlossen sind, muss diese Regelung umgehend wieder greifen. Wir wollen in der kommenden Legislaturperiode weiterhin Anreize für eine möglichst leise Abwicklung der Flugbewegungen und zur Nutzung möglichst leiser Flugzeuge schaffen bzw. weiterentwickeln.</p> <p>Mit dem Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich schreiben wir in einem Schwerpunktbereich die erfolgreiche Arbeit des</p>	<p>Wir haben bereits 2017 das Gesetz über den regionalen Lastenausgleich verabschiedet und damit Geld für vom Fluglärm betroffene Kommunen</p>	<p>Auch wenn wir den aktiven Schallschutz priorisieren, müssen wir dafür eintreten, das alle vom Fluglärm betroffenen einen Anspruch auf finanzielle</p>	<p>Der Regionalfonds ist viel zu gering ausgestattet und sollte deutlich aufgestockt werden, um den betroffenen Kommunen relevante</p>	<p>Alles nur Trostpflaster, die von der Problematik ablenken sollen.</p>	<p>Ich bin davon überzeugt das jeder Bürger der nur ansatzweise betroffen ist, auch außerhalb der momentanen Fluglärmgrenzen Anspruch auf</p>
--	---	---	--	--	--	--	---

<p><b>Sozialmonitoring in diesem Zusammenhang? Wie sehen Sie Durchsetzungschancen?</b></p>	<p>beteiligt, das ist zunächst einmal gut. Ich möchte die Studie jedoch zunächst abwarten wollen, bevor ich sie bewerte. Wichtig zu wissen wäre unter anderem, welche Methoden angewendet werden.</p>	<p>Regionalfonds fort. Für besonders stark von Fluglärm belastete Kommunen wird das Land Hessen bis zum 2021 pro Jahr zusätzlich 4,53 Millionen Euro jährlich zur Verfügung stellen. Die Mittel von insgesamt mehr als 22,6 Millionen Euro stammen aus den Dividendeneinnahmen des Landes aus seinen Aktienanteilen an der Fraport AG. Die Kommunen können das Geld zur Abmilderung von Fluglärmfolgen oder zur Verbesserung der Lebensqualität in der Kommune einsetzen, nicht jedoch zur Haushaltskonsolidierung. Möglich sind beispielsweise mehr Kinder- und Jugendbetreuung oder eine bessere Schalldämmung für Gemeindevorrichtungen. Dies können die Städte und Gemeinden weitgehend eigenständig entscheiden. Eine Evaluierung des Gesetzes soll 18 Monate vor Ablauf des Gesetzes erfolgen. Diese Ergebnisse sind abzuwarten.</p>	<p>bereitgestellt. Die Aufteilung der ca. 4,5 Mio. pro Jahr auf die Kommunen erfolgt auf Vorschlag des FFR nach einem Schlüssel, der Lärm, betroffene Personen und wie stark eine Kommune insgesamt betroffen ist gewichtet. Die Kommunen entscheiden sehr weitgehend autonom, was sie mit dem Geld machen, soweit es geeignet ist, die Folgen des Fluglärms abzumildern und/oder die Lebensqualität zu verbessern. Offenbach stehen jährlich knapp 400.000 Euro zur Verfügung. Beim Sozialmonitoring kann ich noch nicht einschätzen, welche Erkenntnisse es bringen wird, weil wichtige Teile noch nicht vorliegen. Das Gesetz ist zunächst auf 5 Jahre angelegt. In der Evaluation sollte geprüft werden, ob und welche Erkenntnisse aus dem Sozialmonitoring zusätzlich zu berücksichtigen sind, wenn man ggf. Justierungen an der Verteilung vornimmt.</p>	<p>Unterstützung erhalten, mit dem sie ihren passiven Schallschutz verbessern können. Am Regionallastenausgleichsgesetz (RegLastG 2017) haben wie vielfältige Kritik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Keine Mittel mehr für private Hausbesitzer *innen / Schutzniveau wird abgesenkt</li> </ul> <p>Die dritte Säule ermöglichte auch privaten Hausbesitzern die Finanzierung von Schallschutz über die bescheidenen Standards des Bundesfluglärmgesetzes hinaus, d.h. das Schutzniveau war höher. Das fällt mit dem RegLastG weg. Private Hausbesitzer können aus diesem Topf keine Mittel (z.B. für Schallschutz im Wohnzimmer oder Wintergarten) mehr beantragen. Die hessische Landesregierung könnte hier das Schutzniveau für Private auf dem Level des Regionalfonds halten oder sogar steigern. Hat sie aber nicht gemacht.</p>	<p>Kompensation für ihre Aufwendungen zu geben. Er sollte aber auch so umgeschichtet werden, dass Doppelförderungen vermieden werden. Die Durchsetzbarkeit sehe ich als nicht schlecht an. Geld bereitzustellen ist jedenfalls wesentlich einfacher als veränderte Flugverfahren umzusetzen. Letzteres wäre natürlich noch wichtiger, ist aber ein langwieriger Prozess mit vielen Beteiligten.</p> <p>Das Sozialmonitoring ist eine wichtige Untersuchung und alte Offenbacher Forderung. Die Ergebnisse müssen aber abgewartet werden</p>		<p>Mittel Regionalfond haben muss. Die Fraport als Verursacher, muss im Zweifel mehr für das Wohl der vom „Betriebslärm“ betroffenen Bürger tun. Es kann nicht sein, dass das Land Hessen (der Steuerzahler) mehr Geld für den Lärmschutz ausgibt als der Verursacher selbst! Von dem Projekt Sozialmonitoring habe ich zuvor noch nichts gehört. Wenn solche Projekte für die Bürger sein sollen, um das Leben mit dem Flughafen zu eruieren, müssen auch die Bürger offensiv befragt werden. Ich denke, das wenn dieses Projekt richtig, vor allem mit dem Ziel für den Bürger etwas zu erreichen vorangebracht wird. Kann das Sozialmonitoring etwas positives für die Region bewirken.</p>
--	---	--	---	--	---	--	--

*Anmerkung:* Die Fotos wurden den Web-Auftritten der BewerberInnen entnommen; eventuelle weitere Anmerkungen der BewerberInnen über die konkreten Fragen hinaus konnten aus redaktionellen Gründen nicht berücksichtigt werden.

c/o Ingrid Wagner (1. Vorsitzende BIL, Mitglied BBI), Edith-Stein-Str. 11, 63075 Offenbach, Telefon: 069/86781313

Stand: 14.10.2018