

Wahlprüfsteine für die Kommunalwahl am 14. März 2021

Auch wenn durch die Corona Pandemie die Flugbewegungen drastisch eingeschränkt sind und auch laut Prognosen noch länger mit den Auswirkungen zu rechnen ist, gibt es doch das Bestreben, zu altem Wachstum zurückzukehren.

Für uns, den Verein Lebenswertes Nauheim und auch Bürgerinitiativen aus Frankfurt haben die Klimadiskussion und die Auswirkungen der Corona Pandemie gezeigt, dass der Betrieb und der Ausbau des Frankfurter Flughafens nicht ohne notwendige Anpassungen erfolgen kann.

Ein „weiter so“ kann und darf es nicht geben.

Deshalb haben wir nachstehende Fragen an die Parteien.

1. Sehen Sie die folgenden vereinbarten Maßnahmen zur Verbesserung der Verträglichkeit des Flughafens mit der Anrainer-Region – bis zum Ausbruch der Corona-Pandemie - als verwirklicht? **nein**

- a) Am Frankfurter Flughafen soll es im Vergleich zum jetzigen Stand leiser werden **nein**

Entscheidend leiser wird es nach unserer Ansicht nur werden, wenn die Anzahl der Flugbewegungen reduziert wird. Zusätzlich sollten besonders laute Flugzeuge nicht landen dürfen und die Entgelte auch von der Lärmemission abhängig gemacht werden.

- b) Reduzierung der Flugbewegungen in den Nachtrandstunden zwischen 22:00 und 23:00 Uhr und 05:00 und 06:00 Uhr **nein**

Hier ist nichts Hörbares passiert. Wobei wir ein echtes Nachtflugverbot wollen von 22 bis 6 Uhr. Gerade zu Corona-Zeiten wäre dies ein Leichtes, die viel geringere Anzahl von Flügen auf die Tagesstunden zu verteilen.

- c) Weitere Spreizung der Landeentgelte **nein**

- d) Weitere Verlagerung von Verkehrsaufkommen von der Kurzstrecke auf die Schiene **nein**

- e) Stärkere Einbindung des Lärmschutzes in die Unternehmensziele des Flughafens Frankfurt. **nein**

- f) Ausweitung der Lärmpausen auf die Schwachverkehrszeiten des Frankfurter Flughafens **nein**

2. Kommt im aktuellen Programm Ihrer Partei zur Kommunalwahl das Thema Flughafen Frankfurt vor? ja

Im Kapitel Verkehrswende des Wahlprogramms steht folgender Text:

Der Flughafen darf nicht weiter in die Landschaft wuchern und die Lebensqualität ersticken. Dass Fluglärm krankmacht, ist inzwischen allen bekannt, trotzdem sind die Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung nicht wirksam. Die Schadstoffbelastung insbesondere durch den Ultrafeinstaub des Flugverkehrs schädigt Gesundheit schwerwiegend, da sich die kleinen Partikel bis zur Lunge und in die Blutgefäße vorarbeiten.

Nur die Deckelung der Flugbewegungen mit einer gleichzeitigen Verringerung des Fluglärms ist erfolgversprechend. Terminal 3 darf nicht weiter gebaut, der Wald nicht abgeholzt werden, die Schadstoffbelastung und die Ausdehnung des Flughafengeländes müssen begrenzt werden. Lande- und Startbahnen sowie Gebäude sollen zurückgebaut werden, der Boden wieder entsiegelt werden. Flüge innerhalb von 1.000 Kilometern Entfernung müssen auf Züge umgeleitet werden.

Seit der Corona-Pandemie wird deutlich weniger geflogen, dies führt zu weniger Lärm und weniger Schadstoffbelastung in der Luft und zur Erholung der Anwohner*innen. Allerdings steigt der Anteil an Frachtflügen.

Die Verteilung der Waren weltweit war nur kurzfristig im Flugverkehr stark verringert, jetzt gibt es in der Luft wie auf der Straße wieder den großen Warenaustausch, der durch kurzfristige Profitinteressen der Industrie gespeist ist. Es wird dort produziert, wo es aktuell kostengünstiger im Sinne der Unternehmensprofite ist. Transporte sind zu geringe Kostenfaktoren, da sie teilweise subventioniert sind und ihre Folgekosten in keiner Weise mit eingepreist sind. Wenn man den ökologischen Fußabdruck oft unsinniger Fahrten und Flüge, um Waren zu transportieren, einrechnen würde, würden sie nicht durchgeführt werden.

Deswegen fordern wir: Fliegen muss kurzfristig durch Kerosinbesteuerung und Umsatzsteuer auf Auslandtickets und langfristig durch die Einbeziehung der Folgekosten teurer werden. Die Bahn benötigt aktive und passive Schallschutzmaßnahmen.

3. Befürworten Sie, dass die Grenzwerte für Lärm- und Luftschadstoffe abgesenkt und für Ultrafeinstaub festgelegt werden? ja
4. Lehnen Sie die zunehmende Nutzung des Flughafens durch sog. Billigflieger-Gesellschaften als tragfähig für die zukünftige Entwicklung des Flughafens (nach dem Ende der Corona-Pandemie) ab? Ja

Mit den Anreizen für Billigfluggesellschaften wird das Planfeststellungsverfahren ad absurdum geführt. Der Flughafen sollte eine Hub-Funktion haben. Er wurde wegen der prognostizierten Zunahme der Flugbewegungen ausgebaut. Da diese nicht in dem Maßstab stattgefunden hat, wie es sich Fraport erhoffte, ermöglichte das Unternehmen den Billig-Airlines günstige Start- und Landebedingungen. Zum zweiten verschlechterte die Anwerbung der Billigflieger die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im Bodenverkehr wie im fliegenden Verkehr noch stärker als es nur durch die Tochterfirmen von Fraport und Lufthansa passierte. Arbeitsverdichtung, schlechtere Entlohnung, Befristungen, ständiger Personalaustausch gehen mit höheren Gefahren durch die beschleunigte Flugzeugabfertigung Hand in Hand.

5. Sehen Sie angesichts der negativen Auswirkungen auf die Flughafen-Anrainer das Festhalten an dem Geschäftsmodell des Frankfurter Flughafens als internationalem HUB in einer dichtbesiedelten Region im Gegensatz zu einem an den Bedürfnissen der Region (auch über Hessen hinaus) angepassten nachhaltigen Modell eines Flughafens weiterhin als sinnvoll an? **nein**

Ein derart ausufernder Flughafen in einer dicht besiedelten Region ist ein Widerspruch an sich. Man kann nur froh sein, dass außer herabfallenden Dachschildern in Raunheim und Flörsheim keine weiteren Unfälle passiert sind. Die Schäden sind eher langfristiger Natur. Die Lärm- und Schadstoffbelastung hat starke gesundheitliche Auswirkungen auf Mensch und Tier. Die Abholzung der Wälder verringert die Luftqualität, den CO₂-Abbau und die Erholungsmöglichkeiten der Menschen sowie den Lebensraum von Tieren. Ein Flughafen mit begrenzter Anzahl von Flugbewegungen (380.000 pro Jahr), einem echten Nachtflugverbot, emissionsarmen Flugzeugen und einer deutlichen Ein- und Umstiegsfunktion auf schienengebundenen Verkehr ist die sinnvolle Alternative. Damit würde es auch nicht zu weiteren Fehlentwicklungen in der Region, beispielsweise mit völlig überdimensionierten Logistikansiedlungen kommen.

6. Halten Sie das Festhalten an den Ausbauplänen der Fraport AG – insbesondere der Bau des Terminals 3 - angesichts des absehbaren mittelfristigen Rückganges der Flugverkehrsnachfrage und möglichen langfristigen Veränderungen (Infragestellen der HUB-Funktion, Kürzung der Flottenzahl, Verminderung hochpreisiger Dienst-Flugreisen, Verlagerung Kurzstreckenverkehr auf die Schiene, etc.) für sinnvoll? **nein**

Das Terminal 3 war unnötig und unsinnig und wird angesichts der Entwicklung der Flugbewegungen immer unsinniger. Daran festzuhalten ist selbst im Hinblick auf die Geschäftsinteressen des Flughafens nicht sinnvoll.

7. Unterstützen Sie ein Verbot/eine deutliche Einschränkung von Flügen

unter 600 km Flugentfernung?

ja

Wir sind für den Umstieg auf die Schiene, der während Streiks und Umweltereignissen durchaus möglich war. Bis 1000 km Entfernung ist es notwendig, bis 600 km ein Muss.

8. Unterstützen Sie die grundsätzliche Forderung nach einem Nachtflugverbot zwischen 22:00 – 06:00 Uhr (Gesetzliche Nacht) am Flughafen Frankfurt angesichts der Dimension der täglichen Lebensqualitäts-Beeinträchtigung der betroffenen Anrainer?

ja

9. Halten Sie die dauerhafte Stilllegung der Nord-West-Landebahn (NWLB) bzw. die ausschließliche Nutzung als Überlaufbahn bei einem Flugverkehrsaufkommen, welches dem vor der Eröffnung der NWLB entsprach – angesichts der mittelfristigen Entwicklung des Flugverkehrs – für sinnvoll?

ja

Diese Landebahn war für den Flugverkehr unnötig. Er hat die Lärmbelastung in der unmittelbaren Umgebung etwas verteilt und stark belastete Orte, wie Raunheim, dadurch etwas entlastet. Dafür wurden allerdings in weit höherem Maße weitere Gegenden stark verlärm. Eine „gerechte“ Verteilung des Flugverkehrs ist nicht möglich, es muss für alle leiser werden und dies auf Dauer.