

 <p>Wahlprüfsteine zur Oberbürgermeisterwahl 2017 in Offenbach/Main</p>	 <p>Dr. Schwenke, Felix, Stadtkämmerer a.D., 38 Jahre, Offenbach am Main, Träger des Wahlvorschlags: Sozialdemokratische Partei Deutschlands, SPD*</p>	 <p>Freier, Peter, Stadtrat, 51 Jahre, Offenbach am Main, Träger des Wahlvorschlags: Christlich Demokratische Union Deutschlands, CDU*</p>	 <p>Schneider, Peter, Bürgermeister, 61 Jahre, Offenbach am Main, Träger des Wahlvorschlags: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, GRÜNE*</p>	 <p>Kreiß, Elke, Angestellte, 63 Jahre, Offenbach am Main Trägerin des Wahlvorschlags: DIE LINKE, LINKE*</p>	 <p>Senol, Muhsin, Kaufmann, 44 Jahre, Offenbach am Main Träger des Wahlvorschlags: Forum Neues Offenbach, FNO*</p>	 <p>Herget, Helge, Gießereileiter, 59 Jahre, Offenbach am Main Träger des Wahlvorschlags: Piratenpartei Deutschland, PIRATEN*</p>
<p>Wahlprüfstein 1: Vor dem Hintergrund anhaltend hoher Fluglärmbelastung: Welche Forderung ist Ihnen am dringendsten?</p> <p>Wie wollen Sie diese durchsetzen?</p>	<p>Dass es leiser wird über Offenbach, und zwar sowohl bei den Einzelschallereignissen als auch beim äquivalenten Dauerschallpegel.</p> <p>Durch die Kombination der Fortsetzung des juristischen Kampfes und der politischen Gespräche mit der Landesregierung und den Bundestagsabgeordneten (Luftverkehrsgesetz!), nachhaltig unterstützt von den Offenbacher Bürgern. Ich kämpfe nicht gegen den Flughafen und bin für jede Lösung, die messbar mehr Ruhe bringt, offen. Ich kämpfe für die Gesundheit der Offenbacherinnen und Offenbacher. Aus meiner Sicht haben die vergangenen Jahrzehnte sehr bitter gezeigt, dass es uns leider nichts nutzt, moralisch im Recht zu sein, sofern es um unsere Gesundheit geht. Wenn es also um die Durchsetzung</p>	<p>Die von der Stadtverordnetenversammlung verabschiedeten 10-Punkte stellen die Zusammenfassung der gemeinsamen Anstrengungen aller Parteien in Offenbach dar, die Folgen des abgelehnten Ausbaus mit einer Nordvariante für die Stadt Offenbach zu minimieren. Da die Stadt Offenbach keine administrativen Möglichkeiten hat Veränderungen herbeizuführen, sollten wir uns vordringlich auf das konzentrieren, was seitens der Landesregierung umgesetzt werden soll oder doch unstrittig umgesetzt werden könnte. Dazu gehören: -Steilere Anflüge -Segmentierter Anflug, also Umfliegung Offenbacher Stadtteile, zumindest in den Abend- und Morgenstunden -Dauerhafte finanzielle Entschädigungen fluglärmbelasteter Kommunen -Rücknahme der Siedlungsbeschränkung als</p>	<p>Für mich ist zentral, dass alle Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes im Luftraum über Offenbach ausgeschöpft werden. Eine Priorisierung oder gar zeitliche Reihenfolge der Umsetzung einzelner Maßnahmen lehne ich ab. Nur im gleichzeitigen Anpacken aller zu Gebote stehenden Mittel kann eine dauerhafte Reduzierung des Lärmpegels in Offenbach erreicht werden. Große Wirkung kann die beschleunigte Einführung variabler Anflugrouten bringen. Anflugrouten, die nicht nur geradeaus direkt über Offenbach liegen, sondern die Flugzeuge von Norden wie von Süden an Offenbach vorbei führen, sind technisch machbar und können geflogen werden. Richtschnur ist für mich, dass eine Senkung der Zahl hoch Betroffener erreicht werden muss.</p> <p>Wichtig bleibt die Forderung nach Verankerung des Lärmschutzes in den einschlägigen</p>	<p>Für DIE LINKE. gehört die Deckelung der Flugbewegungen zu den wichtigsten Forderungen.</p> <p>Eine deutliche Reduzierung der Flugbewegungen ergibt sich, wenn sich die Verkehrspolitik darauf richtet, dass Reisende Ziele in der näheren Umgebung mit der Bahn statt mit dem Flugzeug ansteuern. Eine Anfrage unserer Landtagsfraktion hat ergeben, dass jährlich rund 30 000 Flugzeuge zu Zielen unterwegs sind, die mit der Bahn vom Frankfurter Hauptbahnhof in weniger als vier Stunden erreicht werden können. Rund 60 000 Flüge im Jahr starten zu Orten, die mit der Bahn in weniger als sechs Stunden zu erreichen sind.</p> <p>Aus meiner Sicht muss eine intelligente Verkehrspolitik darauf zielen, die Bahn als Verkehrsmittel auch ins nahe Ausland attraktiver zu machen und so Kurzstreckenflüge zu vermeiden. So ist eine</p>	<p>./.</p>	<p>Nachruhe von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr!</p> <p>Der OB ist zum "Durchsetzen" nicht unbedingt die richtige Adresse! Ich kann da nicht diktatorisch eine Verordnung erlassen. Aber natürlich kann ich in entsprechenden Gremien meine Stimme erheben und mich für die Durchsetzung des 10-Punkte-Plans einsetzen. Auf diesem steht die Nachruheforderung ja auch.</p>

<p>Wie sehen Sie diese im Verhältnis zu den Forderungen der 10-Punkte-Liste der Stadt Offenbach (Beschluss der Stv.-Vers. vom 12.09.13 DS I(A)0433)?</p>	<p>geht, bin ich fest davon überzeugt, dass sich spürbar erst etwas ändert, wenn die Umweltkosten für die Fluggesellschaften ökonomisch relevant werden. Meine Forderung seit langem lautet daher: Die Start- und Landeentgelte müssen sich sehr drastisch an der Lärm- und Umweltbelastung (Feinstaub etc.) orientieren. Dann wird sich auch etwas bewegen.</p> <p>Ich sehe mich im Einklang mit dem 10-Punkte Papier der Stadtverordnetenversammlung.</p>	<p>logische rechtliche Folge aus der Lärmobergrenze -Aktualisierung der Verkehrsprognose.</p> <p>Steilere Anflüge von 3,5 Grad können laut Flugzeugherstellern mit allen heutigen Flugzeugen geflogen werden. Wir werden deshalb beim Land darauf drängen statt der zur Zeit nur ausnahmsweise geflogenen 3,2 Grad eine Regelung beim Bundesverkehrsminister zu beantragen generell auf allen Pisten ein Standardanflugverfahren zu genehmigen.</p> <p>Ein „segmentierter Anflug“ – also die Umfliegung des Stadtgebietes im Landeanflug – ist für den Offenbacher Süden Teil des Maßnahmenpakets des Expertengremiums „Aktiver Lärmschutz“ beim Forum Flughafen und Region (FFR), wird derzeit aber nur bei einzelnen Verspätungsflügen in der „Kernnacht“ durchgeführt. Die weitere Umsetzung kommt bisher nicht voran. Eine Ausweitung zumindest auf die Abend- und Morgenstunden ist aber möglich und sollte dann auch wenigstens für dieses Zeitfenster umgesetzt werden. Mit dem vom Land initiierten Lärmpausenmodell und der Lärmobergrenze sollte eine dauerhafte Begrenzung des Fluglärms zunächst auf dem heutigen Niveau möglich sein. Keinesfalls dürfen die für den Ausbau prognostizierten Lärmgrenzen erreicht werden. Dies kann dann zu einer</p>	<p>Bundesgesetzen. Neben der Sicherheit im Luftverkehr muss die Flüssigkeit hinter dem Lärmschutz rangieren.</p> <p>Während die Veränderung der Flugrouten in der Fluglärmkommission schon vorbereitet ist – Offenbach hat dort die Herstellung der technischen Voraussetzungen am Fluggerät angemahnt –, wird die praktische Umsetzung politisch erst noch durchzusetzen sein. Natürlich wird es neu Betroffene geben, während eine deutlich größere Zahl von Menschen entlastet wird. Das muss gemeinsam in der Region diskutiert und bald entschieden werden. Auf Bundesebene helfen die Bundesratsinitiative des Landes Hessen und permanentes Bohren auf allen Ebenen. Leider hat sich die Bundesregierung da noch nicht mit Ruhm bekleckert.</p> <p>Die 10-Punkte-Liste der Stadt Offenbach bleibt für mich die maßgebliche Grundlage des politischen Handelns. Die Liste wird aber in absehbarer Zeit an die neuere technische und politische Entwicklung anzupassen sein.</p>	<p>erhebliche Reduzierung der Flugbewegungen möglich.</p>		<p>Die Nachtruhe ist ja eine der Forderungen. Eine weitere ist Punkt 10: "eine vorgeschaltete, ergebnisoffene Bürgerbeteiligung". Bürgerbeteiligung ist ja eines meiner wichtigsten Themen und ein Grund, warum ich als Pirat überhaupt zur Wahl antrete. Wichtig ist hier vor allem, die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung nicht einfach verpuffen zu lassen, sondern ihre Verbindlichkeit zu erhöhen. Die dritte Landebahn wurde ja nur genehmigt, weil vorher eine Mediation stattgefunden hatte, in der man sich ebenfalls auf wichtige Elemente geeinigt hatte. Nun werden die Ergebnisse der Mediation einfach ignoriert. Das ist nicht hinnehmbar. Genauso dürfen die Ergebnisse einer Bürgerbeteiligung nicht einfach ignoriert werden, sondern müssen berücksichtigt werden.</p>
--	---	--	---	---	--	--

		<p>Reduzierung der Siedlungsbeschränkung führen.</p> <p>Die Stadt Offenbach setzt sich seit Jahren für die Verstetigung des Regionalfondgesetzes ein. Bei der Anhörung zu diesem Gesetz werden wir uns dafür einsetzen, dass die insgesamt vorgesehenen Mittel deutlich aufgestockt werden. Eine Weitergabe an Dritte, also beispielsweise freie Träger, sollte möglich sein. Aus meiner Sicht müssen wir außerdem auf eine längerfristige Verstetigung drängen und darauf hinweisen, dass die Mittel dann schwerpunktmäßig in die Tagschutzzone 2 (TGZ) fließen. Im Gegensatz zur TGZ 1 und zur Nachtschutzzone gibt es in der TGZ 2 keine Verpflichtung für Fraport, für den Lärmschutz aufzukommen. Das muss sich ändern.</p> <p>Die letzte aktualisierte Verkehrsprognose für den Flughafen Frankfurt von 2014 hat gezeigt, dass auch dort die Entwicklung nicht richtig eingeschätzt wurde. Eine weitere Überarbeitung sollte spätestens 2019 vorliegen und zur Grundlage weiterer Planungen der Fraport AG und des Landes sein.</p> <p>In diesen vier Punkten sehe ich noch Beratungsbedarf bei der Landesregierung und verspreche mir durch kontinuierliche Gespräche Verbesserungen für alle Betroffenen.</p>				
--	--	---	--	--	--	--



Wahlprüfsteine zur Oberbürgermeisterwahl 2017 in Offenbach/Main



Dr. Schwenke, Felix, Stadtkämmerer a.D., 38 Jahre, Offenbach am Main, Träger des Wahlvorschlags: Sozialdemokratische Partei Deutschlands, SPD*



Freier, Peter, Stadtrat, 51 Jahre, Offenbach am Main, Träger des Wahlvorschlags: Christlich Demokratische Union Deutschlands, CDU*



Schneider, Peter, Bürgermeister, 61 Jahre, Offenbach am Main, Träger des Wahlvorschlags: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, GRÜNE*



Kreiß, Elke, Angestellte, 63 Jahre, Offenbach am Main Trägerin des Wahlvorschlags: DIE LINKE, LINKE*



Senol, Muhsin, Kaufmann, 44 Jahre, Offenbach am Main Träger des Wahlvorschlags: Forum Neues Offenbach, FNO*



Herget, Helge, Gießereileiter, 59 Jahre, Offenbach am Main Träger des Wahlvorschlags: Piratenpartei Deutschland, PIRATEN*

Wahlprüfstein 2:

Inwieweit sehen Sie in den bisherigen aktiven Schallschutzmaßnahmen (z.B. „Lärmpausenmodell“ / Anhebung Gleitwinkel Landeanflug / Wirbelgeneratoren / Vorschlag Lärmobergrenze...) eine signifikante Erleichterung für die Offenbacher Bevölkerung?

Das ist am Ende doch relativ einfach: Leiser oder lauter kann man in dB (A) nachmessen. Und zwar Dauerschall- und Einzelschallereignisse. Wichtig ist, dass hier nicht statistisch getrickt wird. Und: Das eine kann das andere nicht relativieren. Die Zahlen dürfen z. B. nicht durch die Passagiere geteilt werden, um damit eine künstliche Ruhe herbeizurechnen. Der Mensch hört nicht pro Passagier. Er wird nicht gestört durch einen errechneten Dauerschallpegel. Er wird vor allem gestört durch Einzelschallereignisse. Alles, was hier messbar für mehr Ruhe sorgt, betrachte ich als Erfolg, alles andere als PR. Eine Lärmobergrenze in diesem Sinne, die jährlich auch noch reduziert wird, ist eine sehr gute Maßnahme. Diese Forderung ist ja schon Teil des 10 Punkte Papiers der Stadtverordnetenversammlung.

Die Wirbelgeneratoren betreffen nur einen Flugzeugtyp, der etwa 15 Prozent des gesamten Aufkommens ausmacht. Deshalb gilt es, die für weitere Flugzeugtypen vergleichbaren Lärmquellen zu identifizieren und mit entsprechenden Mitteln abzustellen. Um nicht nur auf die Lufthansa, sondern auch auf alle anderen einzuwirken, muss evaluiert werden, ob die Entgeltordnung ausreichend steuernde Wirkung hat oder ob nachgearbeitet werden muss.

Die Frage, was als „signifikant“ angesehen werden kann, ist letztlich nur beantwortbar, wenn es klare, allgemein anerkannte Grundsätze und Benchmark-Werte dafür gibt, welche Lärminderungseffekte erzielt werden können und müssen. Unabhängig von Messwerten ist aber festzuhalten, dass jede unterlassene Maßnahme zur Senkung der Lärmimmissionswerte eine zu viel ist. Lärm macht krank. Ich begrüße es ausdrücklich, dass erstmals in der hessischen Geschichte im Verkehrsministerium selbst an Maßnahmen zur Lärmreduzierung gearbeitet wird. Gleichwohl ist es unverzichtbar, dass sich Offenbach wie bislang fachkundig und eindeutig im Sinne seiner Bürgerinnen und Bürger in die Diskussion einbringt und diese beeinflusst. Eine aus meiner Sicht „signifikante“

Natürlich ist jede Maßnahme, die zur Verringerung der Lärmbelastung der Anwohnergemeinden beiträgt, zu begrüßen. Als „signifikante Erleichterung“ würde ich sie allerdings nicht beschreiben – eine deutliche Erleichterung kann nur durch eine Verringerung der Flugbewegungen herbeigeführt werden. Das Lärmpausenmodell bedeutet eine Umverteilung und keine Verringerung des Lärms. Aus der zeitweiligen Entlastung einer Region entsteht bei diesem Modell automatisch eine verstärkte Belastung anderer Anrainerkommunen. In Offenbach sind die Phasen der Lärmpausen kaum bewusst wahrzunehmen, da sich eine Reduzierung des Schallpegels nur bei entsprechenden Witterungsverhältnissen in den frühen Morgenstunden im Süden der Stadt ergibt. Für Offenbach sieht das Lärmpausenmodell aber keine Pausen in den Abendstunden

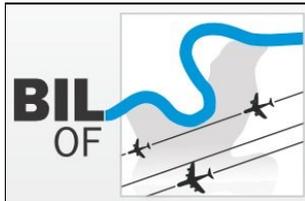
Die Modelle sind ein Weg in die richtige Richtung. Eine Erweiterung des Nachtflugverbots und Reduzierung der Ausnahmen ist aber unabdingbar.

Das Lärmpausenmodell des Wirtschaftsministers Tarik Al-Wazir (Grüne) bringt leider keine Entlastung der Bürger. Der Krach wird nur umverteilt. Eine wirkliche Entlastung würde nur eine Ausweitung des Nachtflugverbots bringen.

Auch die Anhebung der Gleitwinkel beim Landeanflug ist unzureichend. Seit Jahren fordert die Stadt Offenbach einen Anflugwinkel von 3,5° für alle Landeanflüge, und nun gibt sie sich mit einer Anhebung von von drei auf 3,2 Grad zufrieden?

Ein Flugzeug mit Wirbelgenerator ist definitiv leiser als eins ohne, denn das nervtötende Pfeifen verschwindet dadurch. Daher ist es zu begrüßen, dass die Lufthansa schon viele Flugzeuge damit ausgestattet hat. Trotzdem gibt es immer wieder mal Ausreißer mit Höllenlärm, der die Leute aus ihrem Schlaf reißt. Es ist dringend geboten, alle

			<p>Lärminderung in Offenbach ist noch nicht erreicht.</p>	<p>vor, dementsprechend leidet die Aufenthaltsqualität im Freien. Der Freizeitwert in Offenbach wird so verringert.</p> <p>Dasselbe gilt für Maßnahmen des passiven Schallschutzes. Sie bieten zwar einen gewissen Schutz in den Innenräumen und tragen so dazu bei, dass der Lärmpegel weniger störend wirkt. Es kann aber nicht sein, dass Menschen in den Anwohnergemeinden des Flughafens gezwungen sind, sich in geschlossenen Räumen mit geschlossenen Fenstern aufzuhalten, weil man draußen sein eigenes Wort nicht versteht. Das ist eine unzumutbare Einschränkung der Lebensqualität.</p>		<p>Flugzeuge mit Wirbelgeneratoren auszustatten.</p> <p>Der Vorschlag einer Lärmobergrenze würde eine Deckelung bedeuten und einen weiteren Anstieg des Lärms verhindern. Aber was wir wollen, ist eine Absenkung des Lärms. Außerdem wäre die Lärmobergrenze nur eine freiwillige Maßnahme ohne Rechtsverbindlichkeit, und alle Erfahrungen zeigen, dass man sich auf freiwillige Absprachen mit der Luftverkehrswirtschaft nicht verlassen kann.</p> <p>Eine weitere Maßnahme, die sehr hilfreich wäre, aber leider bisher nicht angegangen wird, sind geänderte Anflugverfahren. Das aber wollen das Umland nicht wegen verstärkter Lärmbelastung, und der Flughafen, die Deutsche Flugsicherung und die Fluggesellschaften nicht, aus Kostengründen.</p> <p>Zusammenfassend: Die bisherigen Maßnahmen gehen zwar in die richtige Richtung, aber sind noch völlig unzureichend. Von einer „signifikanten“ Erleichterung für die Offenbacher Bevölkerung kann also gar keine Rede sein.</p>
--	--	--	---	--	--	---

						
<p><i>Wahlprüfsteine zur Oberbürgermeisterwahl 2017 in Offenbach/Main</i></p>	<p>Dr. Schwenke, Felix, Stadtkämmerer a.D., 38 Jahre, Offenbach am Main, Träger des Wahlvorschlags: Sozialdemokratische Partei Deutschlands, SPD*</p>	<p>Freier, Peter, Stadtrat, 51 Jahre, Offenbach am Main, Träger des Wahlvorschlags: Christlich Demokratische Union Deutschlands, CDU*</p>	<p>Schneider, Peter, Bürgermeister, 61 Jahre, Offenbach am Main, Träger des Wahlvorschlags: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, GRÜNE*</p>	<p>Kreiß, Elke, Angestellte, 63 Jahre, Offenbach am Main Trägerin des Wahlvorschlags: DIE LINKE, LINKE*</p>	<p>Senol, Muhsin, Kaufmann, 44 Jahre, Offenbach am Main Träger des Wahlvorschlags: Forum Neues Offenbach, FNO*</p>	<p>Herget, Helge, Gießereileiter, 59 Jahre, Offenbach am Main Träger des Wahlvorschlags: Piratenpartei Deutschland, PIRATEN*</p>
<p>Wahlprüfstein 3: <i>Wie beurteilen Sie die Ergebnisse der NORAH-Studie zu den Themen „Lernleistungen der Grundschüler“, „Beeinträchtigung des Herzkreislauf-Systems“ und „Depression“?</i> <i>Welche Schlüsse ziehen Sie daraus für Ihre politische Arbeit in Offenbach?</i></p>	<p>Für mich überwiegen in der Fachdiskussion die Hinweise, dass Lärm schädlich ist. Daraus ziehe ich für mich denn Schluss dass es meine Verantwortung ist, für weniger Lärm über Offenbach zu kämpfen. Ich kann Gesundheit nicht ökonomisch aufwiegen.</p>	<p>Die NORAH-Studie wurde ja gemeinsam vom Land Hessen, der Fraport AG und der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft (KAG) beauftragt. Deshalb darf es keine Zweifel an den Ergebnissen der Studie geben. Es wird schwierig für die Stadt Offenbach sein, daraus Handlungsfelder zu entwickeln, zumal die Stadt Offenbach darauf angewiesen ist, dass auch weiterhin Kindergärten und Schulen innerhalb der TG 2 betrieben werden können. Für den Einbau des notwendigen Lärmschutzes in allen vorhandenen Einrichtungen fehlen der Stadt oder den anderen Betreibern solcher Einrichtungen die finanziellen Möglichkeiten. Ich werde mich dafür einsetzen, dass hier verstärkt Mittel aus dem Regionalfond für mehr als 100 Kitas und mehr als 30 Schulen zur Verfügung gestellt werden.</p>	<p>Die Ergebnisse der NORAH-Studie bestärken darin, bei den Anstrengungen nicht nachzulassen. Es ist eindeutig, dass der Lärmteppich über Offenbach seine Bürgerinnen und Bürger direkt schädigt. Das kann nicht hingenommen werden.</p>	<p>Die NORAH-Studie untersucht nur bestimmte Auswirkungen, die Fluglärm auf die menschliche Gesundheit hat. Eine zentrale Erkenntnis der Studie ist, dass Kinder bei einer Steigerung des Schallpegels schlechter lesen lernen. Besonders betroffen sind Kinder, deren Muttersprache nicht Deutsch ist. Das stellt eine Stadt wie Offenbach, in der viele Kinder einen Migrationshintergrund haben, vor zusätzliche Herausforderungen. Die Lesefähigkeit hat direkten Einfluss auf den Bildungserfolg und dieser wiederum auf die Frage, ob Integration gelingt. Offenbach wird weitgehend allein gelassen mit dem Problem, seine Schulen, die ohnehin in keinem guten Zustand sind, nun auch noch schallisolierend zu sanieren. Für den Lärmschutz müssen die Kosten - aus meiner Sicht und aus Sicht der LINKEN - nach dem Verursacherprinzip umgelegt werden.</p>	<p>./.</p>	<p>Diese Studie hat Befürchtungen bestätigt, dass Fluglärm die Lernleistungen von Schülern beeinträchtigt. Lehrer geben an, dass der Unterricht durch Fluglärm gestört wird, Schüler lernen später lesen. Die Studie hat mit sehr großen Datenmengen gearbeitet, und viele Ergebnisse sind signifikant und daher wissenschaftlich abgesichert. Sie hat gezeigt, dass die Lebensqualität durch Lärm sinkt, die Gesundheitsrisiken steigen, insbesondere für Herz und Kreislauf und für Depressionen. Die Konsequenzen liegen auf der Hand: Die Zahl der Flugbewegungen muss sinken, die Beschallung über Schulen muss reduziert werden, sowohl durch Änderung der Anflugverfahren, Reduzierung der Zahl der Flugbewegungen, Änderung der Flugrouten und zusätzlicher baulicher Schallschutzmaßnahmen an Schulen.</p>

				<p>Die Lösung kann nicht allein darin liegen, den Kindern in den untersuchten Klassenstufen zusätzlichen Unterricht zu geben. Die NORAH-Studie hat nur einen kleinen Ausschnitt des Lernprozesses in einer bestimmten Klassenstufe erfasst, andere Klassenstufen und die Lernleistungen in anderen Fächern wurden nicht untersucht. Offen bleibt auch die Frage, wie die Lärmbelastung, der Kinder in ihrer Freizeit ausgesetzt sind, auf ihre Lernleistungen und ihre Entwicklung wirkt.</p> <p>Die NORAH-Studienergebnisse zum Herz-Kreislauf-System wurden im Hinblick auf Studienaufbau und -durchführung von medizinischer Seite teilweise heftig kritisiert. Die Studie hat jedoch auch ergeben, dass das Risiko, einen Schlaganfall zu erleiden oder an Herzinsuffizienz zu erkranken durch den Einfluss von Lärm deutlich erhöht wird. Dasselbe gilt für die Entstehung von Depressionen.</p> <p>In der politischen Arbeit muss die Konsequenz deshalb lauten, auf eine Verringerung der Flugbewegungen hinzuarbeiten, um aktiven Schallschutz zu betreiben und die Gesundheit der Menschen in den Anrainergemeinden des Flughafens zu stabilisieren. Zudem müssen alle Möglichkeiten, An- und Abflugbewegungen leiser durchzuführen, ausgeschöpft werden.</p> <p>Die Kosten für eine zusätzliche Schallisolierung von</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>Wohnhäusern und schützenswerten Einrichtungen müssen in voller Höhe nach dem Verursacherprinzip übernommen werden. Das muss - anders als heute - für alle Gebiete gelten, die von einer erhöhten Lärmbelastung durch Flugverkehr betroffen sind.</p> <p>Ich setze mich außerdem für eine strikte Durchsetzung des Nachtflugverbots von 22 – 6 Uhr ein, um zu gewährleisten, dass die Anwohner zumindest in dieser Zeit einen störungsfreien Schlafrhythmus erreichen können.</p>		
--	--	--	--	---	--	--



Wahlprüfsteine zur Oberbürgermeisterwahl 2017 in Offenbach/Main



Dr. Schwenke, Felix, Stadtkämmerer a.D., 38 Jahre, Offenbach am Main, Träger des Wahlvorschlags: Sozialdemokratische Partei Deutschlands, SPD*



Freier, Peter, Stadtrat, 51 Jahre, Offenbach am Main, Träger des Wahlvorschlags: Christlich Demokratische Union Deutschlands, CDU*



Schneider, Peter, Bürgermeister, 61 Jahre, Offenbach am Main, Träger des Wahlvorschlags: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, GRÜNE*



Kreiß, Elke, Angestellte, 63 Jahre, Offenbach am Main Trägerin des Wahlvorschlags: DIE LINKE, LINKE*



Senol, Muhsin, Kaufmann, 44 Jahre, Offenbach am Main Träger des Wahlvorschlags: Forum Neues Offenbach, FNO*



Herget, Helge, Gießereileiter, 59 Jahre, Offenbach am Main Träger des Wahlvorschlags: Piratenpartei Deutschland, PIRATEN*

Wahlprüfstein 4:

Welche Bedeutung messen Sie der angelaufenen / kontroversen Diskussion um die Folgen der (Ultra-) Feinstaubbelastungen aus dem Flugverkehr im Zusammenhang mit den Bemühungen der Fraport AG, mehr Low-Cost-Airlines anzusiedeln, zu?

Feinstaub und Ultrafeinstaub sind ebenso wie Lärm eine Belastung für unsere Gesundheit. Da bisher nahezu ausschließlich der Lärm im Mittelpunkt der Diskussion stand, bedeutet diese Diskussion, dass auch der zweite Aspekt angemessen in die öffentliche Wahrnehmung rücken kann. Das ist gut so. Was mir bei Billig-Airlines auch wichtig ist: Der Flughafen darf nicht zu einem Ort von immer mehr Arbeitsplätzen mit Dumping-Löhnen werden.

Die Lärm- und Partikelemissionen des Luftverkehrs sind unstrittig sehr hoch und schädlich. Unabhängig von den Nachweisen der Kausalität halte ich die Reduzierung der Immissionen für dringend geboten. Wir werden uns als Stadt weiterhin, wie bisher, für die Minderung der Immissionen einsetzen. Ich weise allerdings darauf hin, dass die Stadt Offenbach in diesen Fragen über keinerlei Vollzugskompetenzen verfügt. Zur Verbesserung der Situation sind wir auf die Zusammenarbeit mit der Hessischen Landesregierung und der Luftverkehrswirtschaft angewiesen.

Die Diskussion um Feinstaubbelastungen steht m. E. nicht in direktem Zusammenhang mit der Ansiedlung von Billigfluglinien, obgleich natürlich jeder zusätzliche Flugverkehr auch erhöhte Belastungen mit sich bringt. Die Ansiedlung dieser Fluglinien widerspricht aber m. E. dem beim Planfeststellungsverfahren zur Landebahn NW verfolgten Konzept, Regionalflughäfen zur Entlastung von Rhein-Main zu nutzen. Daher ist sie kritisch zu sehen. Die Feinstaubdiskussion leidet darunter, dass es meines Wissens noch keine allgemein anerkannten wissenschaftlichen Befunde gibt, die den direkten Ursache-Wirkungszusammenhang von Flugverkehr und Feinstaubbelastung belegen. Diese Feld muss daher auf jeden Fall weiter beackert werden und verdient hohe Aufmerksamkeit.

Zu den gesundheitlichen Folgen der Belastung durch Ultrafeinstaub liegen bisher nur wenige wissenschaftlich gesicherte Erkenntnisse vor. Es ist aber davon auszugehen, dass sich Ultrafeinstaub nicht eben positiv auf die menschliche Gesundheit auswirkt, das legen auch erste Testergebnisse nahe. Die Ansiedlung von Low-Cost-Airlines am Frankfurter Flughafen ist aus verschiedenen Gründen fragwürdig. Zum einen wurde vor einigen Jahren der Flughafen Hahn im Hunsrück für den Passagierverkehr freigegeben. Mit den Bemühungen der Fraport, nun auch Low-Cost-Airlines ab dem Frankfurter Flughafen starten zu lassen, ist zu befürchten, dass diese Flugbewegungen zu Lasten von Frankfurt Hahn gehen. Damit werden einer strukturschwachen Region weitere Arbeitsplätze entzogen und die Zahl der Flugbewegungen im

Die Wirtschaftlichkeit des Frankfurter Flughafens ist unabdingbar für die Rhein-Main-Region. Einer Öffnung des Flughafens für Low-Cost-Airlines stehe ich kritisch gegenüber. Diese Airlines sind nicht dafür bekannt dass sie zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit eines Airport beitragen.

Schon lange gibt es den Verdacht, dass Flugbewegungen kräftig zur Feinstaubbelastung beitragen. Bei Windstille sollen sich die Belastung in der Nähe des Flughafens beträchtlich erhöhen. Nun muss man nachweisen, zu welchem Anteil hier die Flugbewegungen beitragen, im Vergleich zu anderen Quellen, insbesondere Verkehr. Dazu sollen ja jetzt Messungen in Langen und Raunheim durchgeführt werden, was ich prinzipiell begrüße. Allerdings sind nur zwei Messstationen zu wenig. Man müsste die Messungen auch stetig durchführen, also alle paar Minuten Luftproben nehmen. Nur so ist es möglich, einen Zusammenhang mit Flugbewegungen zu ermitteln.

Ganz fatal ist die Öffnung des Flughafens für Billigflieger, die ihre Standorte von Hahn nach Frankfurt verlagern. Es hätte umgekehrt sein müssen, mehr Verlagerung von dem dicht

				<p>Ballungsraum des Rhein-Main-Gebiets wird erhöht. Diese Erhöhung der Flugbewegungen stellt aus meiner Sicht auch den Versuch dar, den Bau des Terminal 3 zu rechtfertigen. So lassen sich die Passagierzahlen, die in den letzten Jahren rückläufig waren, wieder erhöhen. Mit dieser Erhöhung von Flugbewegungs- und Passagierzahlen geht zwangsläufig auch eine Erhöhung der Feinstaubbelastung einher. Dazu kommt die Belastung durch den Zubringerverkehr. In Anbetracht der wissenschaftlichen Erkenntnisse zum Thema Feinstaub, die in den letzten Jahren gewonnen wurden, ist es aus meiner Sicht unverantwortlich, weitere Low-Cost-Airlines am Frankfurter Flughafen anzusiedeln.</p>	<p>besiedelten Frankfurt nach dem dünn besiedelten Hahn.</p>
--	--	--	--	--	--

						
<p>Wahlprüfsteine zur Oberbürgermeisterwahl 2017 in Offenbach/Main</p>	<p>Dr. Schwenke, Felix, Stadtkämmerer a.D., 38 Jahre, Offenbach am Main, Träger des Wahlvorschlags: Sozialdemokratische Partei Deutschlands, SPD*</p>	<p>Freier, Peter, Stadtrat, 51 Jahre, Offenbach am Main, Träger des Wahlvorschlags: Christlich Demokratische Union Deutschlands, CDU*</p>	<p>Schneider, Peter, Bürgermeister, 61 Jahre, Offenbach am Main, Träger des Wahlvorschlags: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, GRÜNE*</p>	<p>Kreiß, Elke, Angestellte, 63 Jahre, Offenbach am Main Trägerin des Wahlvorschlags: DIE LINKE, LINKE*</p>	<p>Senol, Muhsin, Kaufmann, 44 Jahre, Offenbach am Main Träger des Wahlvorschlags: Forum Neues Offenbach, FNO*</p>	<p>Herget, Helge, Gießereileiter, 59 Jahre, Offenbach am Main Träger des Wahlvorschlags: Piratenpartei Deutschland, PIRATEN*</p>
<p>Wahlprüfstein 5: Belastungen aus dem Flughafenausbau für Offenbach sind wohl unstrittig. Welche Erwartungen haben Sie an Kompensationen aus dem Regionalfond / welche Erwartungen an das angelaufene Sozialmonitoring in diesem Zusammenhang? Wie sehen Sie Durchsetzungschancen?</p>	<p>So wie es im 10 Punkte Papier der Stadtverordnetenversammlung steht: Ich erwarte einen dauerhaften finanziellen Ausgleich für die Lärmbelastung. Das wiegt die Belastung der Gesundheit zwar nicht auf, versetzt uns aber als Stadt wenigstens in die Lage, passive Schallschutzmaßnahmen (die stets nachrangig sein müssen) zu ergreifen.</p>	<p>Die Verstetigung des Regionalfonds ist derzeit in der Abstimmung. Hierbei macht die Stadt Offenbach deutlich, dass das Volumen deutlich erhöht werden muss und eine längerfristige Verstetigung erforderlich ist. Natürlich sollten wir uns weiterhin mit den anderen betroffenen Kommunen abstimmen, denn nur gemeinsam können wir etwas durchsetzen. Verteilungsstreit untereinander hilft nicht weiter. Für die Zukunft wäre aber die Einrichtung einer unabhängigen Fachkommission zur Erarbeitung von sachgerechten Bemessungsgrundlagen sinnvoll. Dabei werde ich darauf hinweisen, dass aus Sicht der Stadt Offenbach die Vorteile durch Einnahmen aus dem Flughafenbetrieb – auch aus Gewerbesteuereinnahmen –</p>	<p>Bislang sind die Mittel aus dem Regionalfonds aus meiner Sicht nur ein Trostpflaster für eine gebeutelte Region. Ich würde sie keinesfalls als Kompensation bezeichnen. Dennoch ist es gut und richtig, dass eine in der Entwicklung durch den Flugverkehr so stark eingeschränkte Großstadt wie Offenbach zusätzliche Mittel bekommt, mit denen punktuell mehr getan werden kann als ohne sie. Daher ist die Verstetigung des Regionalfonds gut und richtig, in der Höhe dürfte es für Offenbach schon mehr sein. Das Sozialmonitoring sehe ich mit gemischten Gefühlen. Auf der einen Seite wird es sicher Ergebnisse bringen, die Vermutetes zur Gewissheit machen – beispielsweise einen Zusammenhang zwischen den Einkommen und dem Grad der Belastung durch Fluglärm. Auf der anderen Seite darf das Sozialmonitoring nicht dazu</p>	<p>Der Regionalfonds kommt dem passiven Schallschutz zugute. Eine Erstattung von Schallschutzmaßnahmen findet in Abhängigkeit von den festgesetzten Lärmschutzbereichen statt. Obwohl große Teile des Offenbacher Stadtgebiets durch den Flugverkehr als stark emissionsbelastet gelten müssen, liegt nur ein kleiner Teil unserer Gemarkung in der Tagschutzzone 1, in der ein gesetzlicher Anspruch auf Zuschüsse zu Maßnahmen des passiven Lärmschutzes besteht. Im Stadtgebiet liegen 222 Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Seniorenanlagen und Kliniken in einer Schutzzone, allerdings befinden sich 168 dieser Einrichtungen in der Tagschutzzone 2 und nur 44 in der Tagschutzzone 1. Damit hat der größte Teil der schutzbedürftigen</p>	<p>./.</p>	<p>Das, was der Regionalfond bisher bereitstellt, ist völlig unzureichend. Die Kriterien für die Verteilung sind nicht klar, die Mittel werden überwiegend von Steuerzahlern aufgebracht statt von der Luftfahrtbranche. Es handelt sich eher um eine Beruhigungsspielle, um den legitimen Forderungen der Stadt den Wind aus den Segeln zu nehmen. Ich erwarte, dass die Kompensationen erhöht werden, dass in einem demokratischen Verfahren mit Bürgerbeteiligung Kriterien für die Nutzung des Geldes aufgestellt werden, dass die Wirksamkeit der Vorschläge untersucht und berücksichtigt wird und dass die Stadt keine Zugeständnisse macht, was ihre weiteren Forderungen angeht. Das Sozialmonitoring ist ja erst im Gange. Die</p>

		<p>angemessen anzurechnen sind. Auch sind Doppelfinanzierungen nach Fluglärmschutzgesetz und aus dem Regionalfondgesetz nicht hilfreich. Der Regionalfond muss vor allem dort helfen, wo es Belastungen, aber keine gesetzlichen Ansprüche gibt. Bevor man etwas zur Durchsetzbarkeit des Sozialmonitorings sagen kann, sollten abschließende Ergebnisse vorliegen. Natürlich wird sich die Stadt Offenbach in den Prozess einbringen und alle erforderlichen Daten zur Verfügung stellen, denn wir sind besonders betroffen. Die Ergebnisse und die daraus zu ziehenden Schlussfolgerungen sollten dann in einer breiten öffentlichen Diskussion stattfinden. Ich bin sicher, dass der für den Flughafen in Offenbach zuständige Dezernent, der auch unter einem Oberbürgermeister Peter Freier diese Zuständigkeit haben wird, sich dieser Herausforderung und Aufgabe stellen wird.</p>	<p>führen, dass im Ergebnis der Regionalfonds danach ausgerichtet wird und dann argumentiert wird, die entstehenden Nachteile seien ja kompensiert. Bei allem klaren Willen, auch die Zahlungen aus dem Regionalfonds für Offenbach deutlich erhöht zu bekommen: Der Schwerpunkt der politischen Arbeit muss auf der Lärminderung liegen, nicht auf „Kompensation“.</p>	<p>Einrichtungen keinen gesetzlichen Anspruch auf eine Ausstattung mit passivem Schallschutz. Die Kosten für diesen Schutz müssen von der Kommune aufgebracht werden – dabei ist es eine bekannte Tatsache, dass Offenbach hoch verschuldet ist und eine Sanierung der betroffenen Einrichtungen nur sehr langsam umsetzen kann. Es stellt sich die Frage, warum die Mittel für den Fond nicht von den Verursachern des Lärms bereitgestellt werden müssen. Stattdessen wird der Fonds mit Steuergeldern ausgestattet. Nach dem Prinzip der Störerhaftung wäre dagegen der Flughafenbetreiber dafür zuständig, die negativen Folgen für die Bevölkerung zu minimieren. Die Ergebnisse des Sozialmonitoring werden unter folgenden Aspekten kritisch zu betrachten sein: am Flughafen sind viele Service- und Logistikbereiche an Firmen vergeben, die MitarbeiterInnen unter prekären Bedingungen beschäftigen. Die KollegInnen im gering qualifizierten Bereich erhalten nicht mehr als den Mindestlohn. Damit die Familien von ihrer Arbeit leben können sind sie häufig gezwungen, ihr Gehalt durch die MainArbeit aufstocken zu lassen. In diesem Fall würde die Stadt die Beschäftigungsverhältnisse am Flughafen eher subventionieren, anstatt von ihnen zu profitieren.</p>		<p>Fragestellungen, die es untersucht, sind: „Wie weit hängen Wertschöpfung, Beschäftigung und Steueraufkommen direkt und indirekt vom Flughafen ab, und wie bedeutend sind diese Effekte im Vergleich zu denen anderer, ebenfalls untereinander vernetzter Industrie- und Dienstleistungsbranchen?“ und „Welchen Einfluss hat die Nähe zum Flughafen auf die Lebensqualität und auf die Wohnortwahl von Bevölkerungsgruppen?“. Ich bin gespannt, wie die Studie diese sehr unterschiedlichen Aspekte wichtet, also das Geschäft einerseits und die Lebensqualität andererseits. Ich habe die Erwartung, dass die Lebensqualität angemessen berücksichtigt wird. Dazu liegen ja bereits fundierte Ergebnisse durch die Norah-Studie vor. Dann hätte das Sozialmonitoring durchaus die Chance, zur Versachlichung der Diskussionen beizutragen.</p> <p>Mit „Durchsetzungschancen“ meinen Sie vermutlich die Chancen, mehr und angemessenere Mittel aus dem Regionalfond für Offenbach zu bekommen. Diese steigen, wenn alle gesellschaftlichen Kräfte zusammenhalten, auch über Parteigrenzen hinweg. Ich bin gern bereit, hier mit allen zu kooperieren. Das Durchsetzungsvermögen eines OB allein ist zu begrenzt und es stünde auch der</p>
--	--	--	---	--	--	---

				<p>Ich bin mir bewusst, dass die Durchsetzung berechnete Forderungen für Offenbach mit langwierigen und zähen Verhandlungen verbunden sein werden. Mit einer gewissen „Penetranz“ sollten wir unseren Vorstellungen Stück für Stück näher kommen.</p>		<p>Demokratie entgegen, wenn es nicht so wäre.</p>
--	--	--	--	---	--	--

* Die Fotos wurden den Web-Auftritten der BewerberInnen entnommen; die Reihenfolge entsprechend der Vorgabe des Wahlausschusses der OB Wahl 2017; eventuelle weitere Anmerkungen der BewerberInnen über die konkreten Fragen hinaus konnten aus redaktionellen Gründen nicht berücksichtigt werden.

Stand: 11.8.2017