

Wahlprüfsteine/Forderungen der Frankfurter Bürgerinitiativen / F.B.I.
an die/den Oberbürgermeister-Kandidat*innen anlässlich der OB-Wahl am 5. März 2023

I. Wie sehen Sie ihre Rolle als OB vor dem Hintergrund der Regelungen der Hessische Gemeindeordnung (HGO): zwar direkt gewählt, aber beschränkte Macht gegenüber der letztlich bestimmenden StVerV?

Eine Oberbürgermeisterin in Hessen braucht Verantwortungsbewusstsein, Überzeugungskraft, gute Argumente und Freude an der Zusammenarbeit mit den verschiedenen Akteuren in der Stadtpolitik und in der Stadt. Die Direktwahl verleiht ihrer Stimme ein besonderes Gewicht. Dieses Gewicht werde ich nutzen, um Themen aus der Stadtgesellschaft in die Stadtpolitik zu tragen, aber auch um den Belangen Frankfurts in der EU, in Bund und Land Gehör zu verschaffen.

Die rechtsverbindlichen Regeln, wo, wann und wie viel von und zum Flughafen Frankfurt geflogen werden darf, macht zum Beispiel nicht die Stadt, sondern die EU, der Bund und das Land. Umso wichtiger wird mir sein, dort stellvertretend für die Stadt und die lärm-betroffenen Bürgerinnen und Bürger in der Rhein-Main Region einzufordern, dass Lärm- und Klimaschutz im Luftverkehr gesetzlich und in der Konsequenz dann beim Vollzug der Regelungen ein höheres Gewicht und mehr verbindliche Zielsetzungen als bisher erhalten.

II. Welche Akzente möchten Sie als OB hinsichtlich des Flughafen Frankfurt setzen? Insbesondere bezüglich der Beeinträchtigung der Lebensqualität der Anrainer durch Lärm und Luftschadstoffe?

Fortentwicklung des Flughafens zu einem internationalen „Intermodal-Hub“

Die Stadt Frankfurt hält gemeinsam mit dem Land Hessen mehr als 50% der Anteile von Fraport. Auch wenn sie nicht ins tägliche Management eingebunden ist, hat die Stadt Frankfurt eine hohe Mitverantwortung, wie Fraport sich entwickelt. Mir ist wichtig, dass Frankfurt gegenüber Fraport klar einfordert, dass jede Möglichkeit der Lärmvermeidung beim Betrieb des Flughafens herbeigeführt wird und der Flughafenbetrieb am Boden konsequent elektrifiziert wird, um CO₂ und Luftschadstoffe zu vermeiden. Außerdem erwarte ich, dass Fraport sich strategisch schneller und offensiver auf die zukünftigen Umbrüche im Verkehr und dessen Nachhaltigkeit ausrichtet. Schon jetzt ist der Flughafen durch den ICE Bahnhof und Regionalbahnhof gut gerüstet, um vermeidbare Flüge zu verlagern. Aber ich will den Flughafen noch konsequenter als Knotenpunkt fortentwickeln, an dem internationaler Flugverkehr, Fernbahnverkehr, Fernbusse, Frachttransport und regionale Verkehre vernetzt sind. Gleichzeitig brauchen wir eine schnelle Umstellung der Antriebe auf erneuerbare Energien. Das bedeutet große Herausforderungen für die Infrastruktur und das Geschäftsmodell von Fraport. Und es geht nur in enger Kooperation mit den Unternehmen, die Passagiere und Fracht transportieren, dem Land, den Kommunen und dem Bund. Als Oberbürgermeisterin der Stadt Frankfurt sehe ich mich dabei als Treiberin und als praktische Unterstützerin dieses Wandels, nicht zuletzt, weil wir auch unsere eigene Infrastruktur und Planung noch konsequenter auf die Mobilität der Zukunft ausrichten müssen. Verantwortlich zu handeln für die Stadt Frankfurt heißt aber nicht nur, sich für Immissionsschutz und Klimaschutz stark zu machen, sondern auch dafür, dass der Flughafen nach der Pandemie ökonomisch wieder nachhaltig aufgestellt wird, dass Fraport und die weiteren Unternehmen verlässliche Arbeitgeberinnen mit gutem Lohnniveau sind

und dass der Flughafen seine Funktion als internationaler und interkontinentaler Verkehrsknotenpunkt erfolgreich entwickeln kann. Ich werde mich als Oberbürgermeisterin persönlich in Kooperation mit der Region und gemeinsam mit der Luftverkehrswirtschaft in die Verhandlungen über diese Zielkonflikte einbringen. Ich will gemeinsam transparente Lösungen erarbeiten, die sowohl ökologisch und sozial, als auch ökonomisch und mobilitätsbezogen langfristig tragfähig sind.

III. Wie stehen Sie zum Argument, dass der Flughafen Frankfurt raumunverträglich ist? Und wie beurteilen Sie die Tatsache, dass er in einer der dichtbesiedelten Regionen Europas noch in das Stadtgebiet hinein erweitert wurde, was im weltweiten Vergleich gegen jede Vernunft verstößt?

Ich war klar gegen die Entscheidung der damaligen Landesregierung in den 2000er Jahren, den Ausbau den Flughafen Frankfurt im dicht besiedelten Ballungsraum durch den Bau der Landebahn Nord-West zu genehmigen. Als Oberbürgermeisterin muss ich die heutige Realität nach dem Ausbau in den Blick nehmen, und zwar mit den unter II. beschriebenen Zielen.

Bei der Frage der Raumverträglichkeit stellen sich verkehrsträgerübergreifende Herausforderungen. Flugverkehr, Straßen- und Schienenverkehr verursachen Lärm und Schadstoffe, brauchen eine eigene, leistungsfähige Energieinfrastruktur und viel Fläche. Gleichzeitig sind Veränderungen in der Infrastruktur zeitaufwändig und teuer, so dass wir nicht beliebig oft Entscheidungen revidieren können. Mir ist deshalb ist eine gesellschaftliche Neubestimmung notwendig, welche Art und wie viel Mobilität wir brauchen und wie wir das so raumverträglich wie möglich abwickeln. Das betrifft nicht nur die Betreiber von Infrastrukturen und Flug- oder Fahrzeugen, sondern auch die Kommunen als Mitwirkende oder Träger der Regionalplanung und der Stadtentwicklungsplanung. Der geltende Bundesverkehrswegeplan passt meiner Ansicht nach nicht mehr in die Zeit. Wir müssen die Schiene sinnvoll ausbauen, aber uns bei Straßen auf den Erhalt des Bestands konzentrieren und sogar Verkehrsflächen für andere Nutzungen zurückgewinnen.

IV. Mit welchen Maßnahmen wollen Sie den Flugverkehr in der gesetzlichen Nacht von 22.00 bis 6.00 Uhr einschränken, um ein Lärmminderungsziel im Lärmaktionsplan zu erreichen?

Aus Sicht des Fluglärmschutzes wäre ein längeres Nachtflugverbot die wirksamste Maßnahme für die Betroffenen. Die Stadt Frankfurt hat aber unabhängig von der Tageszeit keine Möglichkeit, den Betrieb am Flughafen Frankfurt einzuschränken. Sie ist dafür nicht die zuständige Behörde. Für eine Verlängerung der gesetzlichen Nacht müssten zudem vorher rechtliche Regelungen im Luftverkehrsgesetz auf Bundesebene geändert werden. Selbst dann wäre die Realisierung eines 8-stündigen Nachtflugverbots in Frankfurt schwierig. Die Beteiligten vor Ort können aber einiges tun, so viele Nachtflüge wie möglich zu vermeiden und die Abwicklung so lärmarm wie möglich zu gestalten. Hierzu gehört:

- Nachtflüge teurer machen: Fraport soll noch stärkere ökonomischen Anreize für eine Verlagerung von Flügen in den Tag setzen in ihrer Entgeltordnung ebenso wie eine deutliche Verteuerung von verspäteten nächtlichen An- und Abflügen umsetzen.

- Beibehaltung des siebenstündigen Lärmpausenkonzepts bei Betriebsrichtung 25, das für den Frankfurter Süden für eine weitere Stunde von 22-23 Uhr Entlastung von Fluglärm bringt.
- Beschränkung des Nachtflugbetriebs auf die lärmärmsten Flugzeuge: Ich unterstütze die Forderung der Fluglärmkommission gegenüber dem Land Hessen, dass alle rechtlichen Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die Anforderungen an die einsetzbaren Flugzeuge in der Betriebsgenehmigung auf Kap. 14 für die Nacht zu aktualisieren, selbst wenn die EU die Aktualisierungen noch immer nicht in der Betriebsbeschränkungsverordnung berücksichtigt hat.
- Transparenz verbessern, wie gut Airlines Nachtflugverbot einhalten: Im aktuellsten Lärmaktionsplan des RP Darmstadt für den Flughafen Frankfurt wurde der Aufbau eines „Benchmarkings“ für Airlines als zusätzlicher Baustein angekündigt, mit dem ein Vergleich der Airlines ermöglicht werden soll. Ich setze mich dafür ein, dass insbesondere die Häufigkeit und Art von Nachtflügen in diese vergleichende Bewertung einfließt und dass die Stadt Frankfurt die Ergebnisse auch in ihren eigenen Medien veröffentlicht.
Ich werde als Oberbürgermeisterin darauf drängen, dass diese Möglichkeiten genutzt werden.

V. Fragen aus dem Koalitionsvertrag 2021:

Mit welchen konkreten Maßnahmen werden Sie den Koalitionsvertrag 2021 umsetzen?

- a) Wie wollen Sie darauf hinwirken, dass Kurzstreckenflüge bis zu 600 km auf die Schiene verlagert werden?

Diese programmatische Vorgabe an alle Ebenen in der Verkehrspolitik ist in vergleichbarer Form zum Beispiel auch im Landesentwicklungsplan des Landes Hessen verankert. Sie ist ein wichtiger Maßstab für eine Prioritätensetzung beim weiteren Ausbau des nationalen und europaweiten Schienenverkehrs. Und sie ist ein wichtiger Baustein für den „Intermodalhub Frankfurt“, wie ich ihn unter II. skizziert habe. Die Stadt Frankfurt ist dabei nicht selbst Trägerin der erforderlichen Maßnahmen für den Schienenausbau. Aber natürlich sind wir in der Verantwortung, dort wo notwendig die Schnittstellen zu Planungen und der Infrastruktur vorzubereiten und rechtzeitig umzusetzen. Die Stadt selbst hat Kurzstreckenflüge aus ihrer Dienstreiserichtlinie seit 2020 gestrichen. Jetzt geht es darum, auch die Frankfurter Unternehmen davon zu überzeugen, dass die Bahn von Frankfurt aus in aller Regel das bessere Verkehrsmittel ist.

b) Wie wollen Sie das bestehende Nachtflugverbot wie im Koalitionsvertrag angekündigt, konsequenter durchsetzen?

Siehe Frage IV.

- b) Sind Sie für ein Nachtflugverbot in der gesetzlichen Nacht von 22- 6 Uhr? Ja:
Nein:**

Siehe Frage IV.

d) Werden Sie als OB die Mitgliedschaft bei der Zukunft Rhein-Main (ZRM) beibehalten und ggf. auf die Mitgliedschaft der Stadt erweitern Ja: Nein:

Der Koalitionsvertrag sieht vor: „Die interkommunale Zusammenarbeit mit den Flughafenrainerkommunen werden wir verstärken und in den Gremien zur Weiterentwicklung gemeinsamer Positionen beitragen.“

Schon als Umweltdezernentin war mir wichtig, dass Frankfurt und die weiteren Anrainer und von Fluglärm betroffenen Kommunen beim Fluglärmschutz vertrauensvoll kooperieren. Die Stadt Frankfurt arbeitet an diesem Ziel bereits seit langem in der Fluglärmkommission und im Forum Flughafen und Region. Auch die ZRM bietet eine Plattform für die Vertiefung der Zusammenarbeit von Kommunen, die ich für wichtig halte. Ebenso werde ich mich dafür einsetzen, dass der Regionalverband sich wieder stärker als Akteur in dem Thema engagiert, nicht zuletzt für eine wirksame Vertretung der Region in der Airport Regions Conference (ARC) in Brüssel.

Um ein verlässlicher Partner für andere Kommunen und Unternehmen zu sein, ist zentral, dass die Stadt Frankfurt in der interkommunalen Zusammenarbeit konsistente Positionen vertritt. Das war in der Vergangenheit nicht immer der Fall. Daher werde ich dafür Sorge tragen, dass es bei Themen, in denen sich die Arbeit der Fluglärmkommission bzw. FFR einerseits und z.B. der ZRM andererseits überschneiden, eine inhaltliche und strategische Abstimmung mit den fachlich zuständigen Magistratsmitgliedern und der Stabsstelle Fluglärmschutz erfolgt.

VI. Weitere Fragen

a) Wie erreichen Sie Klimaschutz durch Reduzierung des vom Flugverkehr in Frankfurt induzierten CO₂ Ausstoßes, der das Ziel Frankfurt/Main Green City konterkariert?

Ein wichtiger Baustein – vor allem bezogen auf Klimaschutz, aber auch zur Reduktion bestimmter Luftschadstoffe und UFP – für die Zukunft des Luftverkehrs am Flughafen Frankfurt ist die Herstellung und Nutzung von synthetisch hergestellten Kraftstoffen aus erneuerbaren Energien bei allen Anwendungen, die sich jedenfalls auf absehbare Zeit technisch nicht elektrifizieren lassen. Das betrifft insbesondere den Langstrecken-Flugverkehr. Frankfurt-Höchst ist deutschlandweit ein Vorreiter als Standort erster Pionieranlagen für alternative Kraftstoffe, in denen die Schritte von der Forschung und Entwicklung in erste Anlagen umgesetzt werden, um die Erfahrungen nutzbar zu machen für die weitere Hochskalierung weltweit. Der erforderliche Markthochlauf für alternative Kraftstoffe, der international sein wird und in den nächsten Jahrzehnten auch ökonomisch bedeutsam werden wird, bietet zudem erhebliche Chancen für die Weiterentwicklung des Finanzplatzes Frankfurt als Motor für die Dekarbonisierung und De-Fossilisierung des internationalen Passagier- und Frachtverkehrs. Bislang hat die Stadt Frankfurt hier weitgehend passiv agiert. Das werde ich ändern.

Den ökologischen Fußabdruck des Luftverkehrs zu reduzieren, hat übrigens auch Folgen für andere Fragen der Verkehrswende. Die Herstellung synthetischer Kraftstoffe braucht viel Energie. Andere marktfähige Antriebe als synthetische Kraftstoffe stehen im Luftverkehr jedoch auf absehbare Zeit nicht zur Verfügung. Wer also im Luftverkehr den Ausstoß von

Treibhausgasen reduzieren will, muss beim Autoverkehr klar auf weniger Autos und bei den verbleibenden Fahrzeugen auf den Elektroantrieb setzen.

Auch Fraport kommt eine wichtige Rolle beim Klimaschutz zu, nicht nur für die direkt im Zuge der Betriebsstätten von Fraport entstehenden Emissionen. Nachdem sich Fraport erfreulicherweise in einer großangelegten vertraglichen Partnerschaft in wenigen Jahren ihre gesamte Grundlast des Strombedarfs direkt mit eigens für sie erzeugtem Windstrom decken kann, erwarte eine zeitlich entsprechend ambitionierte Elektrifizierung von eigenen Bodenfahrzeugen, Gepäckabfertigung, Personentransport etc. Noch relevanter wird aber sein, dass sie gleichzeitig für Airlines und Dienstleister die Infrastruktur für eine Energieversorgung der Fahr- und Flugzeuge am Boden aus erneuerbaren Energien aufbaut und deren Nutzung vorschreibt.

b) Werden Sie die Kompetenzen der von Ihrem Vorgänger geschaffenen Stabsstelle Fluglärmschutz beibehalten oder durch die Erweiterung ihrer Aufgaben, stärken z. B. um den Bereich der Luftschadstoffe?

Ja: Nein:

Ich möchte die Stabsstelle als Schnittstelle zwischen Bürgerinnen und Bürgern und mir als Oberbürgermeisterin beibehalten. Sie soll aber stärker als bisher die Koordination und Vernetzung innerhalb der Stadt Frankfurt zum Thema befördern, um eine möglichst effektive, konsistente und abgestimmte Unterstützung der Stadt Frankfurt zu ermöglichen. Dies betrifft vor allem die Kooperation mit den fachlich zuständigen Stellen in Frankfurt, die die Stadt auch in den Gremien und Arbeitsgruppen in der Fluglärmkommission und dem Forum Flughafen und Region vertreten. Das Umweltdezernat und das Umweltamt werden diese Aufgaben weiter wahrnehmen, sie bleiben fachlich für die Themen Lärmschutz und Vermeidung von Luftschadstoffen zuständig. Eine Übertragung auf die Stabsstelle wäre nicht zielführend, weil sich die luftverkehrsbezogenen Besonderheiten gegenüber anderen Quellen von Lärm und Schadstoffen nicht klar abgrenzen lassen, zumal eine organisatorische Aufteilung der Arbeitszeit der spezialisierten Fachmitarbeiterinnen und -mitarbeiter auf zwei auch örtlich sehr unterschiedlich gelegene Dezernate nicht möglich wäre.

Eine genauere Festlegung des aktualisierten Konzepts und der Aufgaben der Stabsstelle möchte ich erst nach einem gegenseitigen Austausch mit der Leiterin der Stabsstelle und in Kooperation mit der Stabsstelle treffen.

c) Wie wollen Sie die wissenschaftlichen Erkenntnisse aus WHO, NORAH und anderen Studien zur Lärmwirkungsforschung und zu Schadstoffbeeinträchtigungen auf die Gesundheitsvorsorge.

Ich habe Anfang der 2010er Jahre in meiner eigenen Zeit als Umweltdezernentin der Stadt Frankfurt im Forum Flughafen und Region gemeinsam mit Oliver Quilling und Thomas Jühe die Beauftragung der NORAH Studie mit auf den Weg gebracht. Ziel war es, neue wissenschaftliche Grundlagen zu schaffen, mit denen gegenüber den Gesetzgebern argumentiert werden kann. Denn auch hier gilt, dass die Stadt Frankfurt selbst keine Entscheidungen treffen kann, welche Lärm- oder Schadstoff-Immissionen noch als akzeptabel anzusehen sind, weil sie kaum eigene Rechtssetzungs- oder Vollzugsaufgaben mit Bezug auf den Betrieb des Flughafens hat.

Antworten von Dr. Manuela Rottmann, OB Kandidatin für Frankfurt am Main

Die Stadt Frankfurt unterstützt die Untersuchung der Belastung durch Ultrafeinstaub durch den Flughafenbetrieb über die Bereitstellung von Messgeräten und aktiver Beteiligung im Arbeitskreis UFP des Forum Flughafen und Region durch die aktuelle Umweltdezernentin und einen Fachvertreter des Umweltamts. Ich begrüße sehr, dass in vergleichbarer Form nun auch die Belastung und Wirkung von UFP auf die Menschen in der Region durch unabhängige Wissenschaftler systematisch und umfassend untersucht werden wird, beauftragt vom Forum Flughafen und Region. Für den Fall, dass die Stadt Frankfurt auch über die bisherige Beteiligung hinaus zum Erfolg der Studien beitragen kann, werde ich mich dafür einsetzen, dass die Unterstützung gewährt wird.