

Land Rheinland-Pfalz kritisiert Probetrieb der DFS am Frankfurter Flughafen: „Nicht akzeptabel“

Von **Gisela Kirschstein**

12. Dezember 2019

Das Land Rheinland-Pfalz war über den geplanten Probetrieb der Deutschen Flugsicherung am Frankfurter Flughafen nicht informiert. Das teilte am Donnerstag Innenminister Roger Lewentz (SPD) in der Fragestunde des Mainzer Landtags mit. Lewentz kritisierte das Vorhaben zudem mit deutlichen Worten: Inakzeptabel, bedenklich und ungut nannte der Minister die Pläne der DFS, der Probetrieb zur Steigerung der Flugkapazitäten am Frankfurter Flughafen im kommenden Jahr lasse für Rheinhessen „nichts Gutes erahnen.“

Die DFS kündigte jüngst einen Probetrieb für zwei Monate ab dem 3. Februar an, mit dem am Frankfurter Flughafen ein dichteres Anflugverfahren erprobt werden soll. Die DFS machte auch kein Geheimnis daraus, dass dieser Probetrieb einer deutlichen Kapazitätssteigerung dienen soll, insbesondere für die Zeit nach der Einweihung des neuen Terminals 3. Die Abflüge sollen während des Probebetriebs bei Westwind praktisch ausschließlich über Rheinhessen abgewickelt werden, mehrere SPD-Abgeordnete aus Mainz und Rheinhessen hatten deshalb die Landesregierung gefragt, wie sie dazu stehe.

Die Pläne seien „nicht akzeptabel, da in immer stärkerem Maße Fluglärm nach Rheinhessen verlagert wird“, kritisierte Innenminister Roger Lewentz (SPD) am Donnerstag im Mainzer Landtag. Das Problem dabei: Die Deutsche Flugsicherung ignoriert weiter in vollem Maße alle Einwände und Proteste aus Rheinland-Pfalz, auch von der Landesregierung selbst. **Man habe keine rechtlichen Einflussmöglichkeiten auf die Planungen von Flugrouten oder Kapazitätssteigerungen, räumte Lewentz in der Fragestunde des Landtags erneut ein**, und betonte zugleich: „In Ordnung ist das allemal nicht.“

Eigentlich hätte zu dem Thema Verkehrsminister Volker Wissing (FDP) reden sollen, der vor einigen Wochen die Politik der DFS mit deutlichen Worten im Plenum kritisiert hatte. Doch Wissing stand am Donnerstagmorgen im Stau, statt seiner redete deshalb Lewentz. Der teilte mit: Die Pläne für den Probetrieb seien erstmals am 4.12. in der Fluglärmkommission vorgestellt worden, „die Landesregierung hatte zuvor keine Kenntnis.“ Damit hatte die DFS es noch nicht einmal für nötig gehalten, das Land Rheinland-Pfalz vorab zu informieren.

Mehr Fluglärm bescheren die Hessen wieder einmal den Mainzern und Rheinhessen zum neuen Jahr

Lewentz unterstrich zudem, die Sorgen der Fluglärminitiativen vor deutlich mehr Fluglärm „sind berechtigt, diese Sorgen teilen wir.“ Man teile auch die Befürchtung, dass der Probetrieb langfristig zu einem Dauerverfahren werden könne: „Mit dem Probetrieb wird ganz gezielt schon jetzt die Zeit nach Inbetriebnahme des Terminals 3 vorbereitet“, sagte Lewentz: Das werde „perspektivisch zu einem Dauerzustand werden.“

Protest regt sich indes auch im Rheinhessischen: „Weiteren Flugverkehr einseitig nach Rheinhessen zu verlagern, ist nicht akzeptabel“, kritisierte derweil der Bürgermeister der Verbandsgemeinde Nieder-Olm, Ralph Spiegler (SPD), das bedeute eine weitere Zunahme von Fluglärm. „Das ist genau der falsche Weg, stattdessen müssen Kurzstreckenflüge auf die Bahn verlagert und Anreize für Billigflieger zurück genommen werden“, betont man hier.

Mehr noch: Mit einem verdichteten Flugverkehr stiegen auch die Risiken für die Luftsicherheit durch die Kreuzung von an- und abfliegenden Maschinen, warnt der Fluglärmbeauftragte der Verbandsgemeinde, Bernd-Olaf Hagedorn. Der Probeflugbetrieb sei „ein Schönwetterprogramm, das bei schlechtem Wetter zwangsläufig zu Verspätungen und Nachtflügen führen würde“, befürchtet Hagedorn. Bleibt die Frage, was Land und Kommunen tun können – die Stadt Offenbach prüfe jedenfalls bereits eine Klage, teilten Fluglärm-Initiativen mit.

Nächste Seite Kommentar von Hartmut Rencker:

Hartmut Rencker 12. Dezember 2019 at 17:00

Die Krake Fraport zerstört die Region. Das sind Spätfolgen des Versagens von Beck und Bauckhage, die den Ausbau von Fraport begrüßt haben. Man begnügte sich damit, anstelle der verwirklichten NW-Bahn, die Nordost-Lösung vorzuschlagen. Nicht besser ist Malu, die per gescheitertem Normenkontrollverfahren versuchte, die kleine Flugverkehrssteuer zu kippen, wohl um den flügelahmen Hahn zu stützen, allerdings unter billiger Inkaufnahme der Belastung von Rheinessen durch Fraport. Und im von Malu mitverantworteten Koalitionsvertrag ist ausdrücklich die Förderung des Luftverkehrs mit Steuermitteln festgeschrieben. Kein Wunder, wenn die jetzt vorgesehene Aufstockung der Steuer auf den innerdeutschen Luftverkehr sich auf gerade mal 5 Euro beschränkt.