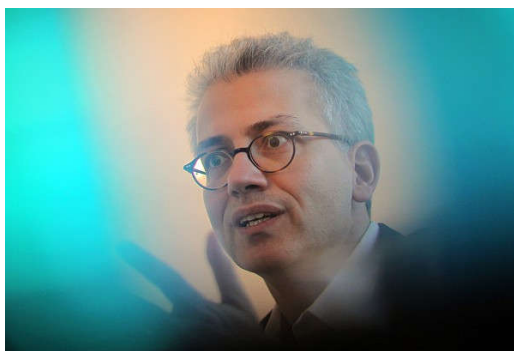


Interview

"Wir können uns nicht nur auf Fluglärm beschränken"

Hessens grüner Verkehrsminister Tarek Al-Wazir will weiter gegen Verkehrslärm kämpfen. Beim Fluglärm sieht er bereits Erfolge. Künftig sollen neue Verbote verstärkt auch Straße und Schiene treffen.



Der Wirtschaftsminister von Hessen, Tarek Al-Wazir (Bündnis 90/Die Grünen). © dpa
/Fredrik von Erichsen

In seinem Kampf gegen den Fluglärm am größten deutschen Flughafen in Frankfurt sieht der Tarek Al-Wazir große Fortschritte. Im Interview mit Thomas Maier von der Deutschen Presse-Agentur spricht der grüne hessische Landesminister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung über neue Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den Straßen und mögliche Nachtfahrverbote bei der Bahn.

Herr Minister Al-Wazir, Sie haben den Schutz vor Lärm zu einem Schwerpunkt gemacht. Welche Lärmquelle ist am schlimmsten?

Tarek Al-Wazir: Erst einmal ist klar, dass zu einer Gesellschaft, die mobil sein will, Geräusche gehören. Aber wir stellen fest, dass der Verkehrslärm immer mehr Menschen belastet - das gilt für Straße, Flugzeug oder Schiene. Die NORAH-Lärmstudie hat uns ja gerade gezeigt, dass wir uns dabei nicht nur auf den Fluglärm beschränken können.



Lesen Sie auch: Studie zeigt weniger Gesundheitsrisiken durch Fluglärm

Das klingt so, als würden Sie dem Fluglärm nicht mehr die ganz große Priorität einräumen...

Al-Wazir: Im Gegenteil. Aber beim Fluglärm haben wir schon viel erreicht. Ich habe eine Stabsstelle eingerichtet, die sich ausschließlich um die Bekämpfung von Fluglärm kümmert, da geht es beispielsweise um lärmärmere An- und Abflugverfahren. Oder denken Sie an die Lärmrentgelte. Lautere Flugzeuge müssen mittlerweile mehr zahlen. Wir haben auch die Lärmphasen eingerichtet, mit denen wir Anwohner eine Stunde zusätzlich entlasten...

Von Lärmphasen profitieren im Saldo aber nur etwa 40.000 Menschen im Raum Frankfurt. Das entscheidende Thema im kommenden Jahr dürfte also die angestrebte Lärmobergrenze sein. Was dürfen wir erwarten?

Al-Wazir: Wir wollen sicherstellen, dass der Fluglärm nicht ins Unendliche wächst. Der Planfeststellungsbeschluss zur Erweiterung des Frankfurter Flughafens ging mit jährlich gut 700.000 Flugbewegungen von weit mehr als den derzeitigen 480.000 Bewegungen und damit einer größeren Lärmbelastung aus. Mein Ziel ist es, dass wir deutlich unter den beim Ausbau prognostizierten Lärmwerten bleiben. Das juristisch umzusetzen, ist natürlich nicht einfach. Wir leisten hier Pionierarbeit.



Lesen Sie auch: Hessens Landesregierung kündigt Vorschlag zu Lärmobergrenzen an

Kommen wir zum Straßenverkehr. Ihr grüner Amtskollege in Baden-Württemberg profiliert sich, weil er dort auf zwei Autobahnabschnitten versuchsweise Tempo 120 einführen will. Ein Tempolimit ist eine alte grüne Forderung. Wann folgen Sie seinem Beispiel?

Al-Wazir: Auf deutschen Autobahnen gibt es derzeit kein allgemeines Tempolimit. Das kann man sich anders wünschen, die Debatte wird aber auf Bundesebene und nicht in Hessen entschieden. Wir haben hier in den Ballungsräumen in der Regel ohnehin Tempolimits.

Zwischen Wiesbaden und Frankfurt oder Darmstadt und Frankfurt können Sie aber mit 250 Stundenkilometern rasen...

Al-Wazir: Das können Sie schon deshalb nicht machen, weil Sie ziemlich schnell auf ein anderes Auto auffahren würden (lacht). Aber im Ernst: Ich konzentriere mich darauf, was ich hier in Hessen entscheiden kann.

Zum Beispiel?

Al-Wazir: Wir haben die Kommunen und Regierungspräsidien ermutigt, ihre Spielräume auszuschöpfen. Im Ergebnis wurden in den vergangenen beiden Jahren allein aus Lärmschutzgründen rund 50 neue Tempolimits in bestimmten Abschnitten genehmigt. In Bezug auf kurze Strecken von Landesstraßen, die gerne für riskante Überholmanöver genutzt werden, haben wir per Erlass auf die Möglichkeit zur Anordnung von Tempo 70 hingewiesen. In Frankfurt wird derzeit Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen erprobt.

Auch der Bahnlärm im Mittelrheintal gehört seit vielen Jahren zu den Dauerbrennern. Was tut das Land dort?

Al-Wazir: Wir haben vor wenigen Tagen im Bundesrat eine Mehrheit zusammenbekommen, die vom Bund fordert, die Umrüstung aller Güterwagen auf Flüsterbremsen bis 2020 voranzutreiben. Entgegen der wiederholten Forderung Hessens gibt es nach wie vor nur ungenügende Preisnachlässe für leise Wagen, die nicht deren Mehrkosten decken. Aber wir brauchen natürlich auch mehr Lärmschutz an der Strecke. Dafür werden technische Maßnahmen an den Gleisen und Lärmschutzwände sorgen. Das entsprechende Maßnahmenpaket von Bund, Hessen, Rheinland-Pfalz und Bahn für das Mittelrheintal steht.

Aber privat betriebenen Güterzüge aus anderen EU-Ländern sind auf dieser Hauptverkehrstrecke nicht daran gebunden. Die zuständige EU-Kommissarin hat bereits deutlich gemacht, dass ein Fahrverbot für zu laute Waggons nicht mit europäischem Recht zu vereinbaren ist.

Al-Wazir: Das wollen wir mal sehen. Prinzipiell gibt es da ja ein breites Instrumentarium. Dazu gehören Tempolimits, Nachtfahrverbote bis hin zum Ausschluss bestimmter Waggons. Ich hoffe aber, dass dies nicht nötig sein wird.

Von: Thomas Maier, dpa (dh)

Datum: 21.12.2015 - 14:46

Adresse: <http://www.airliners.de/die-norah-laermstudie-fluglaerm-interview/37505>