

Petitionskommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt

**An den Grossen Rat
des Kantons Basel-Stadt**

Basel, den 18. März 2003

P185 „Mehr Wohnqualität durch weniger Lärm“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 23.10.2002 die Petition betreffend mehr Wohnqualität durch weniger Lärm an die Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

1. Wortlaut der Petition

In den letzten Monaten hat der Schwerverkehr auf der Autobahn, die auf der Höhe unseres Quartier neunspurig verläuft, enorm zugenommen. Von 5 Uhr morgens bis 22 Uhr abends leiden die Anwohner /innen unter dem grossen Lärm, und der Zugverkehr lässt auch in der Nacht keine Ruhe aufkommen. Ebenso beeinträchtigt der stetig wachsende Individual- und Schwerverkehr auf den Durchgangsstrassen die Wohn- und Lebensqualität der Quartierbewohner /innen stark.

Wir fordern deshalb bauliche Vorkehrungen zur Eindämmung des Zug- und Autobahnlärms sowie verkehrstechnische Massnahmen zur Verbesserung der Wohnqualität an den Hauptverkehrsachsen. Wir bitten die Regierung, die Bedürfnisse der betroffenen Quartierbewohner /innen nach besserer Lebens- und Wohnqualität zu berücksichtigen und damit einer weiteren Abwanderung der Quartierbevölkerung vorzubeugen.

2. Abklärungen der Petitionskommission

2.1 Vorschläge der Petentschaft zur Lösung der in der Petition angesprochenen Probleme

Der Petitionskommission war der Petitionstext zu allgemein abgefasst, weshalb sie von der Petentschaft konkretere Vorschläge zur Angehung der im Petitionstext aufgelisteten Probleme verlangte. Mit Schreiben vom 10. Dezember 2002 bzw. 6. Januar 2003 forderte die Petentschaft die Realisierung der Regio-S-Bahn mit entsprechendem Lärmschutz in den betroffenen Gebieten, die Realisierung der Zollfreistrasse auf dem Riehener Boden (in umweltschonender Variante), Lärmschutzmassnahmen bei der Eisenbahnbrücke über den Rhein und entlang der

Bahnstrecken im und entlang des Quartiers wie auch entlang der Autobahn sowie für die Horburgrampe, eine generelle Temporeduktion des öffentlichen und des Individualverkehrs, Tempo 30 für die Allmendstrasse, die Fasanenstrasse und den Schorenweg, die Verlängerung der Tramlinie 2 bis Eglisee bis Betriebsschluss sowie eine gute Signalisation für den Autoverkehr zur Rankhofhalle und den Sportplätzen mit Hinweis auf das Parkhaus beim badischen Bahnhof, und von dort aus eine genügende Signalisation für Fussgänger und Benützer des öffentlichen Verkehrs zum Rankhof.

2.2 Hearing mit zuständigen Personen vom Baudepartement

Am 5. Februar 2003 fand ein Hearing mit Herrn Dr. Rodolfo Lardi, stellvertretender Kantonsingenieur vom Tiefbauamt Basel-Stadt, und Herrn Peter Mohler, Leiter Abteilung Lärmschutz, Amt für Umwelt und Energie (AUE) statt, welche sich zu den Forderungen der Petition äusserten.

Die zum Thema Lärm gemachten Aussagen der Zuständigen des Baudepartementes müssen auch im Zusammenhang mit den geltenden gesetzlichen Bestimmungen betrachtet werden. Gemäss Art. 2 Abs. 5 LSV (Lärmschutz-Verordnung) unterteilt man Belastungsgrenzwerte in Immissionsgrenzwerte, Planungswerte und Alarmwerte. Gemäss Art. 13 USG (Umweltschutzgesetz) sind Immissionen über den Immissionsgrenzwerten schädliche oder belästigende Einwirkungen. Gemäss Art. 19 USG liegen die Alarmwerte über den Immissionsgrenzwerten. Sie sagen etwas über die Dringlichkeit von Sanierungsmassnahmen aus. Gemäss Art. 23 USG liegen die Planungswerte unter den Immissionsgrenzwerten. Sie werden gemäss Art. 2 Abs. 5 LSV nach der Lärmart, der Tageszeit und der Lärmempfindlichkeit der zu schützenden Gebäude und Gebiete festgelegt: Zone I = Erholungszonen; Zone II Wohnzonen; Zone III Wohn- und Gewerbezone (Mischzonen) und Landwirtschaftszonen; Zone IV Industriezonen (vgl. Art. 43 LSV). Gemäss Anhang 3 Ziff. 2 zur LSV sind für den Strassenverkehrslärm die Belastungsgrenzwerte für Wohn- bzw. Mischzonen (ES III) am Tag bzw. bei Nacht wie folgt festgelegt: Die Immissionsgrenzwerte liegen bei 65 bzw. 55 Dezibel, die Alarmwerte bei 70 bzw. 65 Dezibel.

2.2.1 Bauliche Vorkehrungen zur Eindämmung des Zug- und Autobahnlärms

Das Verkehrsaufkommen auf der Lokalstrasse der Schwarzwaldbrücke sei mehr oder weniger konstant geblieben, hingegen steige dasjenige von Autobahn N2 und Lokalstrasse zusammen gerechnet seit 1978 stetig an. Im Kleinbasel sei deshalb entlang der Autobahn eine Erhöhung der bestehenden und eine Ergänzung durch zusätzliche Lärmschutzwände geplant, um eine Drosselung des Lärms zu bewirken.

Zuständige Vollzugsbehörde für die Lärmschutzmassnahmen für Schienen auf Schweizer Boden, insbesondere bei der Eisenbahnbrücke, sei das Bundesamt für Verkehr (BAV). Geplant sei eine zweite Eisenbahnbrücke über den Rhein. Vor rund einem Jahr sei die Planaufgabe erfolgt. Wegen Fehlern habe diese wiederholt werden müssen und kürzlich sei das entsprechende Dossier wieder im Baudepartement eingetroffen. Die bestehende Brücke dröhne wegen ihrer Stahlkonstruktion. Die SBB stellten sich auf den Standpunkt, es sei unverhältnismässig, Brücken „nur“ wegen des Lärmschutzes abzubauen. Die Stahlbrücke soll deshalb stehen gelassen, daneben jedoch eine Betonbrücke mit zwei bis drei Meter hohen Lärmschutzwänden gebaut werden. Höhere Lärmschutzwände würden wegen des Ortsbildes abgelehnt. Jetzt schon sei klar, dass diese Wände für den Lärmschutz der Gebäude beim Rankhof nicht reichen würden. Deshalb sollen bei Orten, wo die Immissionswerte

immer noch überschritten würden, Schallschutzfenster eingebaut werden. Dieses Sanierungskonzept der SBB sei auf den Emissionsplan (Rollmaterialmix und Verkehrsaufkommen) des Jahres 2015 ausgerichtet.

2.2.2 Verbesserung der Wohnqualität

Die Bekämpfung des Lärms sei ein gesetzlicher Auftrag des Bundes an die Kantone. Der Kanton Basel-Stadt arbeite an einem Konzept, welches bei den Nationalstrassen den Lärm auf die Immissionsgrenzwerte zurück bringen wolle. Bei den Kantonsstrassen versuche man, den Verkehr auf verkehrsorientierte Strassen zu konzentrieren und beruhigte Kammern (Tempo 30-Zonen) zu schaffen. Für den Vollzug dieser Zonen sei die Verkehrsabteilung des Polizei- und Militärdepartementes zuständig. Die Erfahrung zeige allerdings, dass die Reduktion auf Tempo 30 nicht eine wahrnehmbare Lärmreduktion erwarten lasse. Es komme nämlich sehr auf das Fahrverhalten der einzelnen Autofahrenden an. Lärmreduktion sei aber auch nicht das primäre Ziel der Tempo 30-Zonen. Diese sollten in erster Linie bewirken, dass der Verkehr in den betreffenden Strassen zurück geht, weil das Durchfahren bei diesem Tempo nicht mehr attraktiv sei. Daraus resultiere eine jahresdurchschnittliche Lärmreduktion.

Wo sich der Verkehr konzentriere könne man keine Lärmschutzwände errichten. Dort würden dafür Schallschutzfenster eingebaut, allerdings im Moment nur dort, wo die Alarmwerte überschritten würden, weil der Anlageinhaber erst ab diesem Wert zu einer Sanierung verpflichtet sei. Als ungerecht empfinde man es deshalb seitens der Verwaltung, dass ein Haus mit einer Lärmbelastung von 70 Dezibel Schallschutzfenster erhalten müsse, dasjenige daneben, mit „nur“ 69 Dezibel jedoch nicht. Für solche Fälle bereite die Verwaltung zur Zeit einen Ratschlag vor, der die Übernahme von wenigsten 50% der Kosten durch den Kanton vorsehen würde (46% davon übernimmt der Bund für diese Schallschutzfenster).

Auf Grund des Lärmbelastungskatasters (<http://stadtplan.bsonline.ch/laermkataster/karte.cfm>) könne man feststellen, dass heute bei der Kreuzung Schwarzwaldallee / Grenzacherstrasse die Immissionsgrenzwerte überschritten seien, wobei diese Berechnungen nur den Strassenlärm betreffen. Der Kanton sei auch nur für diesen Bereich zuständig, denn für die Beurteilung des von der Bahn verursachten Lärms liege, wie unter Ziff. 2.2.1 erwähnt, die Zuständigkeit beim Bund. Hiezu sei bemerkt, dass Beanstandungen wegen Lärms von der Eisenbahn stammend vor allem wegen des Güterverkehrs und des Nachtbetriebes erfolgten.

Für das übrige Hirzbrunnenquartier, mit Ausnahme der Grenzacherstrasse (z.B. beim Rankhof), könne in bezug auf die Autobahn nicht einmal eine Planungswertüberschreitung, welche bei Neuanlagen berücksichtigt werden müsse, festgestellt werden.). Punktuell könne der Lärmkataster des Kantons Auskunft über die Lärmbelastung geben (vgl. www.aue-bs.ch: unter dem Stichwort „Lärm“ den Strassenlärmkataster anklicken). Bei der von der Petentschaft angesprochenen Horburgrampe gebe es keine lärmempfindlichen Räume, da im Moment dort niemand von Lärm betroffen sei. Bei einer allfälligen DB-Areal-Überbauung würde eine neue Einzonung verlangt und der Kanton müsse bei einer Neuerschliessung sowieso dafür sorgen, dass die Planungswerte eingehalten würden.

Was die Lärmbelastung auf Grund einer allfälligen Realisierung einer S-Bahn angehe müsse festgehalten werden, dass jede Betriebserweiterung einen Nachweis

erfordere, ob die Grenzwerte eingehalten würden. Bezüglich Lärmimmissionen sei die S-Bahn aber so leise, dass die Werte eingehalten würden.

2.3. Ratschlag Nr. 9127 betreffend Zuordnung der Lärmempfindlichkeitsstufen für die Stadt Basel; Lärmempfindlichkeitsstufenplan (LESP)

Dieser Ratschlag liegt seit dem 9.1.2002 bei der grossrätlichen Bau- und Raumplanungskommission zur Vorberatung und Berichterstattung an den Grossen Rat. Gemäss Information der Petitionskommission soll er in den nächsten Monaten im Grossen Rat traktandiert werden. Die Kantone sind gemäss Art. 44 Abs.2 der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (LSV) zur Erstellung ihrer Lärmempfindlichkeitsstufenpläne verpflichtet.

3. Erwägungen der Petitionskommission

Die Petitionskommission ist sich bewusst, dass das Ausmass der Störung und Belästigung durch Lärm eine subjektive Empfindung ist, so dass zum Beispiel der Verkehrslärm nicht alle Betroffenen in gleichem Masse stört. Gleichzeitig hat sich in zahlreichen Untersuchungen gezeigt, dass Lärm einen Einfluss auf die Funktion des zentralen und vegetativen Nervensystems haben kann und damit gesundheitliche Beeinträchtigungen eine Folge von Lärm sein können.

Die Petitionskommission begrüsst es deshalb, dass der Grosse Rat in Bälde aufgrund der Vorlage zum LESP (siehe Ziff. 2.3.) die Gelegenheit haben wird, eingehend über die Thematik Lärm zu diskutieren.

3.1 Bauliche Vorkehrungen zur Eindämmung des Autobahnlärms

Die Petitionskommission hat bereits in ihrem Bericht zur Petition P152 „Für eine Verbesserung der Lärmsituation der Wohngebiete Eisenbahnweg / Rankhof“ vom 29.11.2000, der sich vorwiegend mit dem Problem des Zuglärms beschäftigte, gefordert, die Geräuschkulisse auf der Autobahnbrücke nicht in den Hintergrund rücken zu lassen. Die anlässlich des Hearings mit den zuständigen Herren des Baudepartementes vernommene Realisierung der geplanten Erhöhung und Ergänzung der Lärmschutzwände entlang der Autobahn N2 scheint ein Schritt in die damals geforderte Richtung zu sein. Die Petitionskommission bittet die zuständige Stelle im Baudepartement jedenfalls ausdrücklich, die Angelegenheit weiter voranzutreiben und die im Hearing vom 5. Februar 2003 erwähnte Beteiligung des Bundes an den Kosten für die zu ersetzenden und ergänzenden Lärmschutzwände sicher zu stellen.

Nach Durchführung der genannten Sanierungsmassnahmen dürfte die Forderung der Petentschaft nach Lärmschutzmassnahmen entlang der Autobahn als erfüllt betrachtet werden. Damit würden auch die paar wenigen kritischen Stellen entlang der Schwarzwaldallee (vgl. Lärmkataster des AUE) bezüglich Lärmbelastung nicht mehr in den Bereich des Alarmgrenzwertes zu liegen kommen und hoffentlich die Hochhäuser an der Grenzacherstrasse ebenfalls, zumindest was den Strassenlärm angeht, etwas weniger belastet sein.

3.2 Bauliche Vorkehrungen zur Eindämmung des Zuglärms

Da für die geforderten Lärmschutzmassnahmen bei der Eisenbahnbrücke nicht der Kanton, sondern das Bundesamt für Verkehr (BAV) zuständig ist und das dafür geplante Sanierungskonzept auf das Jahr 2015 ausgerichtet ist, scheint die Erfüllung der Forderungen der Petentschaft nur auf längere Frist hinaus möglich zu sein. Offenbar soll durch hohe Lärmschutzwände eine genügende Lärmeindämmung

möglich werden; für die Hochhäuser entlang der Grenzacherstrasse jedenfalls könnte eine Lärmreduktion lediglich mit dem Einbau von Schallschutzfenstern erreicht werden. Die Petitionskommission kann leider nur feststellen, dass der ihr im Zusammenhang mit ihrem Bericht zur Petition P 152 zur Kenntnis gebrachte Regierungsratsbeschluss vom 11.12.2001 zwar die regierungsrätlichen Bemühungen in punkto Zuglärmeindämmung im Bereich der Schwarzwaldbrücke aufzeigt, seitens des Bundes das Problem aber nur schleppend angegangen wird und die Einflussmöglichkeiten des Kantons deshalb beschränkt sind. Die Planaufgabe, welche auf Grund von Fehlern wiederholt werden musste, hat vermutlich zu einer weiteren Verzögerung der Angelegenheit beigetragen.

3.3 Regio-S-Bahn und Lärmschutz

Auch die Petitionskommission unterstützt eine schnelle Realisierung der Regio-S-Bahn. Ein guter öffentlicher Verkehr fördert das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf das ÖV und bedeutet eine Lärmreduktion.

3.4 Signalisation zur Rankhofhalle für Autos und Fussgänger

Die Petitionskommission hat in ihren Erwägungen im Bericht zur Petition 158 „Keine Rankhofhalle ohne genügend Parkplätze“ bereits Massnahmen im Sinne der Forderungen der Petentschaft verlangt.

3.5 Erstellung der Zollfreistrasse

Die Zollfreistrasse würde wohl eine gewisse Verlagerung des Verkehrs erbringen. Ob der Wunsch der Petentschaft, die Zollfreistrasse sei umweltschonend zu erstellen, realistisch ist, bezweifelt die Petitionskommission. Zudem ist erwiesen, dass neue Strassen nicht unbedingt eine Entlastung des bisherigen Strassenraums ermöglichen.

3.6 Verlängerung der Tramlinie 2 bis Eglisee bis Betriebsschluss

Aufgrund der Tatsache, dass die Tramlinie 6 bis Betriebsschluss die Strecke bis Eglisee bedient, kann die Petitionskommission in dieser Forderung wenig Potential zur Lärmdämmung im Quartier sehen.

3.7 Verbesserung der Wohnqualität

Autos prägen das heutige Strassenbild, Mobilität wird gross geschrieben. Der dadurch entstehende Individualverkehr muss sich durch gewisse Strassen bewegen können. Wie anlässlich des Hearings zu erfahren war, versucht man denn auch, den Verkehr auf einige verkehrorientierte Strassen zu lenken, um daneben, unter anderem mit Tempo 30-Zonen, beruhigte Kammern zu schaffen (Ob in diesen Kammern tatsächlich weniger Lärm zu verzeichnen ist, hängt dann allerdings von der Fahrweise der Durchfahrenden ab.). Diese Kanalisierung des Verkehrs zeigt sich im Lärmkataster des AUE deutlich. Doch muss die Petitionskommission feststellen, dass im Hirzbrunnenquartier, ausser an den unter Ziff. 3.1 und 3.2 erwähnten Stellen entlang der Autobahn, lediglich die beiden Hauptverkehrsachsen Bäumlhof- und Riehenstrasse von stärkerem Lärm betroffen sind. Dabei ist die Bäumlhofstrasse mit einigen Stellen knapp unter dem Alarmwert von beiden Strassen eindeutig die belastetere. Die Petitionskommission erwartet mit Interesse den anlässlich des Hearings genannten, sich in Vorbereitung befindlichen Ratschlag, der vorsieht, nicht nur bei Liegenschaften, bei denen Alarmwerte registriert werden, sondern auch bei

solchen, bei denen die Werte knapp darunter liegen, Schallschutzfenster zu subventionieren. Sie ist sich bewusst, dass Schallschutzfenster bloss Ersatzmassnahmen sind, da der Lärm ausschliesslich in den Räumen hinter geschlossenen Fenstern reduziert werden kann. Untersuchungen (z.B. Dissertation M. Imhof „Migration und Stadtentwicklung“ Basel 1998; Detailauswertungen des Statistischen Amtes Basel-Stadt auf Strassenebene) zeigen auf, dass Ruhe zu einem privilegierten Gut wird, wohnen doch entlang lärmiger Strassen und Bahnlinien mehrheitlich Menschen mit geringem Einkommen.

Auf Grund der gemachten Feststellung, dass im Hirzbrunnenquartier aber nur wenige Lärm belastete Stellen bestehen, stuft die Petitionskommission die in der Petition geäusserte Befürchtung der Abwanderung der Quartierbevölkerung als nicht realistisch ein.

Zusammenfassend stellt die Petitionskommission fest, dass nach ihrer Ansicht das Hirzbrunnenquartier nach wie vor ein ruhiges und attraktives Wohnquartier ist.

4. Antrag der Petitionskommission

Die Petitionskommission beantragt, die vorliegende Petition als erledigt zu erklären.

Petitionskommission des Grossen Rates
die Präsidentin:

Kathrin Zahn