

## Petitionskommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt

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

Basel, den 6. Januar 2004

#### P 191 „Gegen den Lärm im Gellertquartier“

Der Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 19. 3.2003 die Petition betreffend gegen den Lärm im Gellertquartier an die Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

#### 1. Wortlaut der Petition

Folgende Forderungen werden gestellt:

##### a) Hardstrasse

1. Vermehrte Fahrgeschwindigkeitskontrollen zwischen Sevogelplatz und Karl Barth-Platz (zwischen 02.45 und 04.00 Uhr, speziell stadtauswärts)
2. Beim Güterumschlag ist streng darauf zu achten, dass die Normen der Lärm schutzverordnung wirklich eingehalten werden
3. Verminderung des Lärms an der Quelle. Auflage an die BVB, nur Rollmaterial in technisch einwandfreiem Zustand einzusetzen. Bei Strassensanierung schallhemmende Materialien einsetzen: dito im Gleisunterbau des Trams sind Schallschluckmatten einzubauen
4. Ist eine wirksame Dämmung (von Lärm) an der Quelle aus betrieblichen und technischen Gründen nicht möglich, so müssen bei den Lärmempfängern die entsprechenden baulichen Massnahmen ergriffen werden (Ratschlag 9127, Ziff. 2.5.2.1)

##### b) Grellingerstrasse und andere Querstrassen

Der Verkehr in den Querstrassen zur Hardstrasse ist so zu regeln, dass keine durch gehenden Verkehrsflüsse entstehen können. Auch bedarf es Kontrollen hinsichtlich Einhaltung 30 km/h Limite (Die Organisation der Fahrtrichtungen erfolgt im Einvernehmen mit den Anwohnern).

In einem der Petition beigelegten Schreiben bittet die Petentschaft zusätzlich um Abklärung, ob beim Sevogelplatz nicht eine Lichtsignalanlage zum Schutz der vielen Schulkinder und Sehbehinderten (letztere besuchen in der Nähe das Rehazentrum der Sehbehindertenhilfe Basel-Stadt und –land) eingerichtet werden könnte und beklagt sich, nebst einer ausführlicheren Beschreibung der lärmigen Zustände, über Beleidigungen, Ausflüchte oder gar (sau)dumme (Zitat) und unwahre Auskünfte von Ordnungsorganen.

## **2. Abklärungen der Petitionskommission**

Die Petitionskommission initiierte ein gemeinsames Gespräch zwischen der Petentschaft und Zuständigen der Abteilung Lärmschutz des Amtes für Umweltschutz und Energie (AUE). Sie hoffte, die Petentschaft werde anlässlich eines solchen Gesprächs auf offene Fragen und Probleme eine Antwort erhalten.

Dieses Gespräch fand am 4. November 2003 mit drei Vertretern der Petentschaft, mit zwei Vertretern des AUE und einer Dreierdelegation der Petitionskommission, unter der Leitung der Kommissionspräsidentin, statt.

### 2.1 Lärm aus Sicht der Petentschaft:

Das Gellert, ein bisher als vornehm geltendes Quartier, werde vom Verkehr kaputt gemacht. Davon seien die Hardstrasse als Hauptsammelstrasse, aber auch Sevogelstrasse und Sevogelplatz stark betroffen. Es sei zu verhindern, dass auf Grund von Strassenverkehrslärm weitere Abwanderungen von eingesessenen Quartierbewohnerinnen und –bewohnern erfolgten. Seit Lancierung der Petition sei die Verkehrs- und damit auch die Lärmbelastung an der Hardstrasse weiterhin gestiegen. Offenbar sei es leider auch so, dass die Lärmwerte, welche einen Hauseigentümer dazu verpflichten würden, Schallschutzfenster einzubauen, wegen ein paar fehlender Dezibel nicht erreicht würden.

Auch würden die Tempo-30-Zonen kaum überwacht, obwohl dort immer wieder Autofahrende rasten und insbesondere nachts Lärm verursachten. Einerseits fehlten dem Kanton die finanziellen Mittel, um intensivere Kontrollen durchzuführen, andererseits verharmlose die Polizei die Geschehnisse, wenn man bei ihr interveniere. Frühmorgens, wenn das erste Tram - meistens werde für die Linie 14 altes Rollmaterial eingesetzt, das laute Bremsgeräusche nicht nur am Morgen, sondern bis zum letzten Kurs um ca. 01.00 Uhr verursache - durch die Hardstrasse rolle, fange der Lärm an. Dazu komme dann der Lärm auf Grund von Tätigkeiten rund um die nahegelegene Bäckerei um ca. 05.00 Uhr und später durch Warenanlieferungen für Migros, Coop und Denner. Interventionen bei der BVB wegen der schlechten Bremsbeläge hätten keinen dauerhaften Erfolg gehabt. Intensive Gespräche mit Zuständigen der Migros bzw. von Coop hätten immerhin bewirkt, dass deren frühmorgendlichen Warenumschlagzeiten auf nach 06.00 Uhr verlegt worden seien.

### 2.2 Lärm aus Sicht der Zuständigen der Abteilung Lärmschutz des AUE

Die Wahrnehmungen der Petentschaft seien nicht zu negieren, sie seien aber nicht spezifisch für das Gellertquartier, höchstens punktuell. Um aufkommenden Verkehrslärm einzudämmen, werde der Verkehr in bestimmten Hauptachsen kanalisiert. Daneben könnten beruhigte Kammern geschaffen werden (Tempo 30-Zonen). Eine solche Hauptachse, eine sogenannt verkehrsorientierte Strasse, bilde die Hardstrasse. Tempo 30-Zonen würden überwacht, entsprechende Rückmeldungen über Tempo-verhältnisse bestünden denn auch. Vom PMD nach Einführung solcher Zonen durchgeföhrte Erfolgskontrollen hätten ergeben, dass nur ein geringer Prozentsatz von Autofahrenden das Tempo massiv überschreiten würden. Die Einhaltung sei besser als man vom Beobachten her vermute. Zu bedenken sei, dass die Ressourcen der Polizei beschränkt seien und dass die Polizei Schwerpunkte setzen müsse (Verbrechensbekämpfung u. ä.).

Die Bedingungen für die Bekämpfung bzw. Eindämmung von Verkehrslärm seien im Umweltschutzgesetz (USG) bzw. in der Lärmschutzverordnung (LSV) geregelt. Die LSV kenne nur einzuhalten Grenzwerte, jedoch keine Ruhezeiten, auch nachts nicht. Solche Grenzwerte seien u.a. sowohl für den Strassenverkehr wie auch für

Industrie und Gewerbe festgelegt, wobei unterschiedliche Grenzwerte für den Tag und die Nacht festgesetzt würden. Die Hardstrasse sei ausser mit Strassenverkehr zusätzlich noch mit Tramlärm belastet. Beide Lärmfaktoren würden für eine Einschätzung der Lärmbelastung zusammen gerechnet. Es sei festzustellen, dass die Verkehrslärmbelastung an der Hardstrasse in den letzten Jahren etwa gleich geblieben sei. Im letzten Jahr durchgeföhrte Verkehrszählungen hätten ergeben, dass in der Hardstrasse, beide Fahrtrichtungen gerechnet, pro Tag etwa 430 Fahrzeuge pro Stunde durchfahren würden. Dies bedeute, dass die Hardstrasse eine mittelstark befahrene Strasse sei. Was den Lärmpegel angehe, sei der Immissionswert bei etwa 60 Prozent der Gebäude überschritten. Damit aber eine Verpflichtung zum Einbau von Schallschutzfenstern entstehe, müsste der Alarmwert (70 Dezibel) überschritten sein. Dieser würde nur bei Verdoppelung des Verkehrs erreicht werden.

Was die BVB angehe, verschliesse sich diese, jedenfalls auf Grund der Erfahrungen des AUE, gegenüber den Anliegen der Anwohnenden nicht. Je nach Rollmaterial sei es wichtig, dass eine regelmässige Wartung erfolge. Man dürfe davon ausgehen, dass die BVB ihre Wartungsaufgabe ernst nähmen.

Bevor man sich über Lärm beklage, müsse man folgendes unterscheiden: Gehöre eine Aktivität in der Nacht zum Gewerbe, weil jemand seiner Arbeit nachgehe, sei das AUE zuständig. Sobald sich bei einer gewerblichen oder anderen Tätigkeit jedoch wiederholt Leute unflätig benähmen, sei dies Sache der Polizei.

Wenn sich bei einer Lärmquelle die Zuständigkeit des AUE ergebe, müsse man sich als lärbetroffene Person gemäss der Lärmschutzverordnung Basel-Stadt (LVO BS) beim AUE schriftlich (damit spontaner, aus einer Situation heraus entstandener Ärger nicht so einfach in eine Beschwerde mündet) beschweren. Das AUE sei dann verpflichtet, einen Augenschein vorzunehmen, um z.B. festzustellen, ob, wie im Falle der vorliegenden Petition, z.B. eine Warenanlieferung tatsächlich zur Unzeit stattfindet oder ob sie aus betrieblichen Gründen erfolgen müsse. Als weitere Massnahme könnte das AUE auch Messungen vornehmen, oder allenfalls versuchen z.B. durch betriebliche Massnahmen die Lärmquelle einzudämmen. Oft hätten Störungen im Zusammenhang mit einem Gewerbe nur mit unüberlegtem Verhalten der Menschen zu tun. Dann reiche es z.B. zu raten, bei geschlossenen Fenstern zu arbeiten oder Türen nicht zuzuschlagen.

### **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. Autos prägen das heutige Strassenbild, Mobilität wird gross geschrieben.

Wie das Gespräch vom 4.11.2003 deutlich machte, werden gewisse Strassen durch den Strassenverkehr mehr belastet als andere, weil man versucht, den Verkehr auf einige verkehrsorientierte Strassen (Hochleistungs-, Hauptverkehrs- und Hauptsummelstrassen) zu lenken, um daneben, unter anderem mit Tempo 30-Zonen, beruhigte Kammern zu schaffen. Diese Kanalisierung des Verkehrs zeigt sich im Lärmbelastungskataster des AUE deutlich ([www.aue-bs.ch](http://www.aue-bs.ch)). Beim Betrachten dieses Lärmbelastungskatasters fällt auf, dass praktisch überall entlang der Hardstrasse (Hauptsummelstrasse) bis zum Karl Barth-Platz am Tag 66 – 69 Dezibel, bzw. nachts 56 – 59 Dezibel gemessen werden. Praktisch im ganzen übrigen Gellertquartier jedoch,

liegt die Lärmbelastung weit unter diesen Dezibelzahlen. Die generelle Äusserung der Petentschaft, der Strassenverkehrslärm mache das Gellertquartier kaputt, kann deshalb so nicht stehen gelassen werden. Die Petitionskommission stuft deshalb die seitens der Petentschaft geäusserte Befürchtung einer grösseren Abwanderung der Quartierbevölkerung als nicht gravierend ein.

Hingegen ist der Petitionskommission klar, dass wo sich der Verkehr wie bei der Hardstrasse konzentriert, Anwohnende vom Strassenlärm betroffen sind. Lärm-schutzwände können an solchen Orten nicht errichtet werden. Einzig der Einbau von Schallschutzfenstern mag eine Lärmreduzierung herbei führen. Dies ist zwar nur eine Ersatzmassnahme, da der Lärm ausschliesslich in den Räumen hinter geschlosse-nen Fenstern reduziert werden kann, doch würde sie ihre Wirkung haben.

Anfang letzten Jahres bearbeitete die Petitionskommission eine Petition, die eben-falls das Thema Lärm beinhaltete. Damals erfuhr sie vom AUE, dass ein Anlageinhaber (Hauseigentümer) erst verpflichtet sei, seine Liegenschaft mit Schallschutzfens-tern zu sanieren, wenn eine Lärmbelastung von 70 Dezibel (Alarmwert) erreicht wird. Die Petitionskommission erfuhr ausserdem, dass das AUE es gegenüber Liegen-schaften, bei denen knapp darunter liegende Werte gemessen würden, als ungerecht empfindet, dass dort Schallschutzfenster nicht subventioniert werden, weshalb sei-tens der Verwaltung ein Ratschlag vorbereitet werde, der die Übernahme von we-nigstens 50% der Kosten durch den Kanton vorsehen würde (46% übernimmt der Bund für diese Schallschutzfenster).

Die Petitionskommission geht mit der Petentschaft einig, dass in Tempo 30-Gebieten Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden sollten – allerdings immer im Rah-men der bei der Polizei vorhandenen Ressourcen. Denn wer als Automobilist bzw. Automobilistin realisiert, dass solche oft stattfinden, passt die Geschwindigkeit eher an. Ob damit tatsächlich eine Lärmreduktion erreicht wird, ist fraglich. Die Petitions-kommission erfuhr bei der damaligen Bearbeitung der obgenannten, früheren Petiti-on zum Thema Lärm, dass die Erfahrung gezeigt hat, dass die Reduktion auf Tempo 30 nicht eine wahrnehmbare Lärmreduktion erwarten lässt und dass es sehr auf das Fahrverhalten der einzelnen Autofahrenden ankommt. Die Petitionskommission er-fuhr aber auch, dass Lärmreduktion nicht das primäre Ziel der Tempo 30-Zonen sei, sondern dass diese in erster Linie bewirken sollten, dass der Verkehr in den betref-fenden Strassen zurück geht, weil das Durchfahren bei diesem Tempo nicht mehr attraktiv ist. Daraus wiederum resultiert dann eine jahresdurchschnittliche Lärmreduk-tion.

Die Petentschaft beklagt sich nicht nur über Strassenverkehrslärm, sondern auch über Lärm auf Grund der umliegenden gewerblich genutzten Bauten. Die Petitions-kommission hofft, dass das Gespräch vom 4. November 2003 der Petentschaft Hin-weise für ein zukünftiges Vorgehen gegen solche Lärmquellen gegeben hat. Wie zu erfahren war, kann auch Eigeninitiative, wie sie ein Vertreter der Petentschaft im Fal-le der frühmorgendlichen Warenumschlagszeiten ergriffen hat, Erfolg bei der Be-kämpfung von Lärmsituationen haben. Sollte Eigeninitiative nicht genügen, wäre der nächste Schritt eine schriftliche Beschwerde beim AUE, unter der Voraussetzung, dass dessen Zuständigkeit gegeben ist (vgl. Ziff. 2.2). In Fällen von Nachtruhestö-rung oder Lärm auf Grund ungebührlichen Benehmens von Personen ist allerdings die Polizei Ansprechpartner.

Was das Rollmaterial der BVB angeht, sollte dieses, erst recht wenn es älteren Da-tums ist, regelmässig gewartet werden, damit der durch das Rollmaterial verursachte

Lärm möglichst niedrig gehalten werden kann. Der Hinweis des einen Vertreters des AUE anlässlich des Gesprächs vom 4.11.2003, die Zuständigen der BVB hätten für Beanstandungen von Anwohnenden ein offenes Ohr, sollte von der Petentschaft im Falle von wirklich gravierenden Geräuschen beherzigt werden (Eigeninitiative). Sollte dies nicht zu positiven Resultaten führen, wäre das AUE erneut Ansprechpartner. Zuständig für Rollmaterialsanierungen bei Bahnen und Tram ist das Bundesamt für Verkehr (BAV). Das AUE ist für die Ermittlung der Lärmmissionen von Strasse und Tram zuständig, wenn letzteres auf der Strasse fährt. Wenn Schallschutzfenster einzubauen wären, müsste das AUE zusammen mit dem BAV den Kostenteiler (Strasse/Bahn) festlegen.

Schliesslich noch ein Wort zur geforderten Lichtsignalanlage am Sevogelplatz. Gemäss Auskunft des Chefs Verkehrssteuerung beim PMD ist in den letzten Jahren weder ein politischer Vorstoss noch eine Anfrage aus dem Quartier eingegangen, welche eine Lichtsignalanlage gefordert hätte. Da die Petition sich grundsätzlich auf die Lärmproblematik bezieht, geht die Petitionskommission nicht weiter auf die Lichtsignalanlage ein.

Abschliessend ist festzuhalten, dass der Grosse Rat im Oktober 2003 den Lärmempfindlichkeitsstufenplan (LESP) für die Stadt Basel verabschiedet hat.

#### **4. Antrag der Petitionskommission**

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

Petitionskommission des Grossen Rates  
Die Präsidentin:

K. Zahn