



An den Grossen Rat

20.5243.02

Petitionskommission
Basel, 13. Oktober 2020

Kommissionsbeschluss vom 12. Oktober 2020

Petition P415 „Aufwertung der Quartiere Erlenmatt und Hirzbrunnen durch Eindämmen der Lärmemissionen, welche durch die Deutsche Bahn verursacht werden“

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 24. Juni 2020 obengenannte Petition der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

1. Wortlaut der Petition¹

- Im Rahmen der Lärmeindämmung an der Osttagente werden die Lärmemissionen der Deutschen Bahn nicht einbezogen. Das ist unverständlich, da für die Kleinbasler Quartiere nördlich der Geleise nicht die Autobahn, sondern die Bahn das grössere Problem darstellt.
- Die Quartiere Erlenmatt und Hirzbrunnen sind mit den Langen Erlen und dem Claraspital Erholungsgebiete in denen Rentner, Familien, Studierende etc. leben, welche auf ein gesundes und erholsames Wohnen angewiesen sind. Zudem beherbergen die Quartiere eine schützenswerte Artenvielfalt an Pflanzen und Tieren, die vor Lärm geschützt werden müssen.
- Nebst dem Verkehrslärm werden regelmässig, in unmittelbarer Nähe der Anwohner, das gesamte Jahr hindurch Bauarbeiten an Geleisen bewilligt, die von 23:00 Uhr bis 05:00 Uhr in der Nacht durchgeführt werden. Dabei werden Dieselfahrzeuge aufgefahren, es findet Materialumschlag statt und Flutlichter werden auf Schlafzimmer gerichtet. Obwohl dabei die Nachtruhe missachtet wird, werden diese Arbeiten immer wieder bewilligt. Dass die Anwohner der Deutschen Bahn nicht schlafen können, scheint nicht relevant zu sein, da weder die Lärmschutzkommission, noch die Verantwortlichen der Deutschen Bahn Handlungsbedarf zum Schutz der Anwohner sehen und den Anliegen der Bewohner nicht entgegenkommen.
- Mit dieser Petition fordern wir, dass das Problem der Lärmbelästigung durch die Deutsche Bahn, inklusive der oben genannten Punkte, ernst genommen und dagegen etwas unternommen wird, um die Quartiere vor diesem Lärm, beispielsweise durch den Bau einer Lärmschutzmauer, zu entlasten, somit aufzuwerten und für Anwohner attraktiver zu machen. Für viele Anwohner ist die momentane Situation nicht tragbar. In vielen kleinen Schweizer Dörfern mit nur wenigen Häusern stehen Lärmschutzmauern. Wieso das nicht in der Grossstadt Basel am Badischen Bahnhof möglich sein soll, ist unverständlich.

¹ Petition P 415 „Aufwertung der Quartiere Erlenmatt und Hirzbrunnen durch Eindämmen der Lärmemissionen, welche durch die Deutsche Bahn verursacht werden“, Geschäfts-Nr. 20.5243.01.

2. Abklärungen der Petitionskommission

2.1 Hearing vom 24. August 2020

Am Hearing der Petitionskommission nahmen zwei Vertreter der Petentschaft sowie der Leiter der Abteilung Lärmschutz als Vertretung des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt teil.

2.1.1 Das Anliegen der Vertretenden der Petentschaft

Die Petentschaft geht zunächst auf die Ausgangslage ein. Der Bund habe im Dezember 2009 den Ausbau der Osttangente zwischen dem Schwarzwaldtunnel und der Verzweigung Gellert im Kleinbasel beschlossen. Bei den Anwohnenden hätten damals die Alarmglocken geschallt. Sie hätten die Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen und Massnahmen gegen die Emission von Feinstaub gefordert, um die Lebens- und Wohnqualität zu erhalten. Die ASTRA und das UVEK seien den Anliegen der Bewohner*innen im Jahr 2020 hinsichtlich des Bodenbelages, der Lärmschutzwand und der Teilfinanzierung von Schallschutzfenstern entgegengekommen. Diese Massnahmen nützen dem grossen Teil der Betroffenen allerdings wenig und verbessere ihre Wohnqualität nicht, weil der Betrieb der Bahn nordöstlich der Autobahn das grössere Problem darstelle.

Ein Vertreter der Petentschaft nennt dazu einige Beispiele. Die Deutsche Bahn (DB) würde auf vielen Streckenabschnitten keine Stromleitungen haben, weshalb Dieselmotoren eingesetzt würden. Diese Dieselmotoren würden nachts in den Bahnhof einfahren. Deren Motor werde aber nicht sofort abgeschaltet, sondern laufe noch rund dreissig bis vierzig Minuten weiter. Im Surinam und an der Paracelsusstrasse würden sich die Schlafzimmer nahe (50 m bis 100 m) an den Gleisen befinden. Die Bauloks, die zur Instandhaltung der Schienen eingesetzt würden, seien zumeist sonntags z. B. um 10.00 morgens im Einsatz. Der Lärm sei so laut, dass es nicht mehr möglich sei, sich miteinander zu unterhalten. Ausserdem befände sich auf dem Bereitstellungsplatz bei den Containern unweit von Schlafzimmern und Terrassen eine Häckselmaschine. Diese sei tagsüber in Betrieb, aber mit 100 db relativ laut. Hinzu käme die Zugputzmaschine, die die ganze Nacht im Einsatz sei. Neben dem genannten Normalbetrieb fänden zusätzlich noch Bauarbeiten, die durch den Schienenverschleiss bedingt seien, statt. Da für diese Arbeiten die Hochspannungsleitungen abgeschaltet werden müssen, fänden diese Arbeiten auch nachts statt. Der Lärm sei weit hörbar, teilweise bis ins Wettstein- und Rosentalquartier. Lärmschutzfenster würde nur wenig Besserung bringen. Diese würden auch nichts bringen, wenn man sich im Garten oder auf dem Balkon befände. Die Anwohner und Anwohnerinnen seien von der Gesamtsituation nicht begeistert.

Mit dem Hinweis, dass Lärmschutz auch Umweltschutz sei, präsentiert die Petentschaft vier mögliche Lösungsmassnahmen:

- 1) Mobile Lärmschutzwände, die man bei Bauarbeiten auf dem erwähnten Bereitstellungsplatz aufstellen könnte.
- 2) Konstante Lärmschutzwände, die genug hoch und wegen des breiten Schienennetzes gut geplant sein müssten.
- 3) So genannte „Noise Breaker“, die zwischen den Gleisen platziert werden könnten. Diese seien platzsparend und effizient. Der Lärm würde an dessen Ursache angegangen werden.
- 4) Konzeptionelle Lösungsansätze, wie beispielsweise die Vermeidung von Arbeiten während Ruhezeiten oder eine effiziente Raumplanung, so z. B. das Umstellen von Lärm emitierenden Geräten fern von Wohngebieten. Des Weiteren wäre ein Verbot von Dieselmotoren auf Schweizer Boden eine Möglichkeit. So ein Verbot käme auch der Umwelt zu gute. Zuletzt wären auch Vorschriften zur Lärmverminderung bei Zügen denkbar. Der SBB habe man z. B. Vorschriften hinsichtlich der Umrüstung der Züge auf Lärmeffizienz gemacht.

Die Petentschaft hält es für begrüssenswert, wenn man gemeinsam zu einer Lösung des Problems gelangen könnte und der Ball nicht einfach zurück an die Betroffenen gegeben werden würde. Dazu hätten sie einen Vorschlag erarbeitet: Die Bildung einer Kommission bestehend aus Vertretern von z. B. ASTRA, UVEK, Anwohner*innen (z. B. CVP Kleinbasel, Verein „Ausbau Ost-

tangente - so nicht!"), Deutsche Bahn, SBB, Lärmschutzkommission, Architekten sowie Physikern (Akustik) der Universität Basel, ETH und EPFL. Gemeinsam soll eine Gesamtlösung zur Erhaltung und zum Ausbau der Lebens- und Wohnqualität im Kleinbasel (inklusive Osttangente) bis März 2021 erarbeitet werden. Wünschenswert wäre dessen Umsetzung bis Dezember 2022.

Zum Schluss verweist die Petentschaft auf ein Beispiel aus dem Kanton Luzern. Dieses zeige, dass es eine Lösung der Problematik möglich sei. Der Nationalrat habe eine entsprechende Motion bewilligt, worauf in Eich zahlreiche Lärmschutzwände als Lärmschutzmassnahme installiert worden seien. Ihr Ziel sei ein glückliches Miteinander in dieser Stadt, und auch im Kleinbasel.

2.1.2 Argumente des Vertreters des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt

Der Leiter der Abteilung Lärmschutz verweist zunächst darauf, dass die bestehende Eisenbahnanlage 2011 gemäss Lärmschutzverordnung saniert worden sei. Bei den Eisenbahnanlagen und den Nationalstrassen handle es sich um Bundesaufgaben. Der Bund übertrage die Aufgabe erfahrungsgemäss an den jeweiligen Kanton.

Bei Eisenbahnlärm gebe es grundsätzlich zwei verschiedene Grenzwerte, nämlich den Immissionsgrenzwert und den Alarmwert. Der Alarmwert sei ein höherer, der Immissionsgrenzwert hingegen ein schärferer Wert. Bei der Sanierung der Bahn gelte der Immissionsgrenzwert.

Im Rahmen der Beurteilung zur Lärmsanierung würden vorgängig Lärmmessungen durchgeführt (Tag / Nacht), welche für die Berechnung der Lärmemissionen herangezogen werden könnten. Der relevante Beurteilungspunkt sei jeweils die Mitte des geöffneten Fensters lärmempfindlicher Räume der entsprechenden Liegenschaften im Beurteilungssperimeter. Würden die massgebenden Grenzwerte gemäss Lärmschutz-Verordnung nicht eingehalten, so seien Massnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg (z.B. der Bau von Lärmschutzwänden) zu prüfen. Könnten die Grenzwerte dennoch nicht eingehalten werden, so seien in gewissen Fällen Schallschutzfenster einzubauen. Die Kosten dafür trage der Inhaber der zu sanierenden Anlage.

Bei der Sanierung der Eisenbahnanlage 2011 seien in diesem Rahmen Lärmschutzwände und Schallschutzfenster umgesetzt worden. Die Anlage gelte im Betrieb solange als saniert bis zu den nächsten wesentlichen Änderungen. Dabei würde es sich um den anstehenden Vierspurausbau der NEAT-Achse handeln. Das entsprechende Plangenehmigungsverfahren sei derzeit am Laufen. Durch den Vierspurausbau kämen neue Gleise dazu und damit auch mehr Züge. In diesem Zusammenhang seien neue Beurteilungen und Berechnungen gemacht und neue Massnahmen geprüft worden. Voraussichtlich kämen dort, wo die Grenzwerte überschritten würden, neue Lärmschutzwände hinzu und an gewissen Liegenschaften würden Schallschutzfenster eingebaut. Der definitive Entscheid zum Plangenehmigungsverfahren sei allerdings noch pendent. Es werde gerade geprüft, ob das, was geplant ist, rechtskonform sei. Die Anwohnenden hätten bereits die Möglichkeit zur Einsprache gehabt. Diese Einsprachen seien vom BAV beantwortet worden und lägen nun beim UVEK zur rechtlichen Überprüfung. Die Einsprechenden hätten dann nochmals die Möglichkeit zur Beantwortung der Einsprache Stellung zu nehmen. Die Umsetzung sei für 2027 geplant.

Die Erfahrung zeige, dass sich die Anwohnerschaft in erster Linie an den einzelnen durchfahrenden Zügen (z. B. durchratternde Güterzüge) insbesondere in den Nachtstunden stören. Die Beurteilung der Lärmsituation erfolge durch die Bildung eines Jahresmittels. Dies sei für die Anwohnenden jeweils schwer nachvollziehbar.

Zur Sanierung der Osttangente erklärt der Leiter der Abteilung Lärmschutz, dass in diesem Perimeter die massgebenden Grenzwerte der Lärmschutz-Verordnung nicht eingehalten worden seien. Es seien dementsprechende Massnahmen beschlossen worden, die teilweise – wie z. B. der Einbau eines lärmindernden Strassenbelages und Lärmschutzwände, wo es möglich und wirtschaftlich tragbar sei – auch schon umgesetzt worden seien bzw. noch umgesetzt werden. Hinzu käme der Einbau von Schallschutzfenstern an der Osttangente. Bei der Strassenlärmsanierung sei es so, dass der Anlageninhaber (bei der Nationalstrasse das ASTRA) erst ab Überschreitung des höheren Alarmwertes die Schallschutzfenster zu 100% finanzieren müsse, und nicht wie bei Eisenbahnlärm ab Immissionsgrenzwert. Für die Kantonsstrassen habe ein kantonales Sanierungsprogramm bestanden, um Schallschutzfenster bereits ab Überschreitungen unter Alarmwert

zu subventionieren (50% Kostenbeteiligung). Im Rahmen der Gleichberechtigung sei auf der Osttangente, die eine Nationalstrasse ist, auch der Schutz unter Immissionsgrenzwert festgelegt worden. Dies habe man zusätzlich von Seiten des Kantons erarbeitet, um die Lücke zwischen Alarm- und Immissionsgrenzwert zu schliessen.

Der nächtliche Baubetrieb auf den Gleisen sei auch wieder separat zu beurteilen. Diese Arbeiten gehörten zum Unterhalt und müssten daher durchgeführt werden. Aus der Sicht des Lärmschutzes sei es eine schwierige Situation, weil diese Arbeiten eigentlich nur nachts durchgeführt werden könnten. Tagsüber habe man starken Durchgangsverkehr. Durch eine Sperrung von Gleisen würde der nationale und internationale Zugverkehr zum Erliegen kommen. Bei den Nationalstrassen werde auch hauptsächlich nachts mit einer Fahrbahnsperre gebaut, um den Verkehrsfluss tagsüber zu erhalten. Man sei in engem Kontakt mit der DB bezüglich kleinerer mobiler Lärmschutzwände gestanden, um die Emission einzudämmen. Diese würden z. B. bei nächtlichen Gleisarbeiten von der BVB eingesetzt. Dies sei aber aus verkehrs- und sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich, da einerseits der Abstand zwischen den Gleisen zu gering ist und andererseits Sicherheitsvorschriften für das Baupersonal eingehalten werden müsse. Die von der Petentschaft vorgestellten „Noise Breaker“ und „Silencer“ erzielten aufgrund deren geringen Höhe keine Wirkung in Bezug auf Baulärm. Die Situation sei ernüchternd, aber die Gründe, die die DB angegeben habe, seien grundsätzlich nachvollziehbar.

Der Leiter der Abteilung Lärmschutz schlägt hinsichtlich des Bereitstellungs- und Installationsplatzes vor, mit der DB zu schauen, ob Änderungen hinsichtlich konkreter Punkte, die die Anwohnenden störten (wie z. B. den Standort der Häckselmaschine) möglich seien. Seiner Ansicht nach wäre es z. B. eine Option die vorhandenen Container so auszurichten, dass sie als Lärmschutzwand fungierten. Die Dieselloks würden allerdings weiterfahren, da könne man nichts machen bzw. dies wäre mit der DB ebenfalls zu diskutieren. Massnahmen im Bereich des befahrenen Gleisfeldes stellten sich wohl wiederum als äusserst schwierig dar. Die Arbeiten seien mobil und nicht punktuell. Die mobilen Baustellen würden über Nacht wandern, weshalb das Aufstellen von fixen Lärmschutzwänden wenig zweck- und verhältnismässig wäre. Weiterhin wäre noch der Bau von niedrigen Lärmschutzwänden direkt neben den einzelnen Gleisen denkbar („Silencer“). Dies sei aber sehr teuer und aufwendig. Es müsste in diesem Zusammenhang geprüft werden, ob zwischen den Gleisen genug Platz sei und die Fluchtwege sowie die Vorgaben bei einem allfälligen Störfall eingehalten seien.

In diesem Zusammenhang weist er daraufhin, dass seit Anfang 2020 keine lauten Güterwagen mehr durch die Schweiz fahren dürfen (Verbot Grau-Guss Bremssohle).

Auf die durch die Eisenbahn lärmbelastete Aussenräume wie z. B. Gärten und Terrassen angesprochen, meint er, falls diese zukünftig geschützt werden sollten (was in der Lärmschutz-Verordnung so nicht vorgesehen sei), es begründet werden müsste, warum Aussenräume an vielbefahrenen Kantonstrassen nicht auch geschützt bzw. dort keine „übergesetzlichen“ Massnahmen getroffen werden. Somit müsste begründet werden, warum der Schutz vor Eisenbahnlärm höher bewertet würde als vor Strassenverkehrslärm.

Der Leiter der Abteilung Lärmschutz ist sich bewusst, dass die Situation nicht befriedigend sei. Sie seien bemüht, aber bei gewissen Punkten seien Änderungen leider nicht möglich.

3. Erwägungen der Petitionskommission

Die Petitionskommission hat Verständnis für das Anliegen der Petentschaft. Gleisarbeiten seien sehr laut und es sei nachvollziehbar, dass diese besonders nachts von der Anwohnerschaft als störend empfunden werden.

Wie auch vom Leiter der Abteilung Lärmschutz während des Hearings angetönt worden sei, hält die Kommission es für wichtig, dort Massnahmen ernsthaft zu prüfen, wo diese grundsätzlich möglich seien. Insbesondere beim Bereitstellungs- und Installationsplatz gelte es die Bedürfnisse der Anwohner und Anwohnerinnen zu berücksichtigen. Lärmintensive Maschinen wie der Häckseler könnten so platziert werden, dass sie weniger stören, z. B. – wie während dem Hearing von Verwaltungsseite vorgeschlagen wurde – hinter den Containern, so dass diese als Schutzwand

fungieren könnten. Die Kommission kann nachvollziehen, dass bestimmte von der Petentschaft vorgeschlagene Massnahmen, wie der Einsatz von mobilen Lärmschutzwänden auf den Gleisen, aus verkehrs- und sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich seien. Sie interessiert sich aber grundsätzlich für das Plangenehmigungsverfahren des Vierspurausbaus und die damit einhergehende Neubeurteilung der Situation. Man geht davon aus, dass es durch die Erhöhung des Lärms während des Ausbaus auch weitere Lärmschutzmassnahmen geben werde. Dabei stellt sich allerdings die Frage, wie weit diese beim bestehenden Bahnlärm helfen. Im Vergleich zum Ausbau der Osttangente, wo von Kantonsseite mehr gemacht als gesetzlich verlangt werde, müsste man beim Bahnlärm ebenfalls prüfen, ob es Lösungsmassnahmen und -ansätze gebe, die im Verhältnis von Kosten und Nutzen seien und zusätzlich gemacht werden könnten. Die Petitionskommission wünscht von der Verwaltung eine entsprechende Ausführung dazu zu erhalten. Lärm sei letztlich auch ein Gesundheitsproblem.

Ausserdem erachtet die Kommission die Erarbeitung einer Gesamtlösung für sinnvoll. Der Lärm, der durch den Ausbau der Osttangente, durch den geplanten Vierspurausbau und die Grunderhaltung der DB verursacht werde, liesse sich nicht grenzen. Dazu würde ihrer Ansicht nach auch die Etablierung einer Begleitgruppe gehören, die den Prozess begleitet und Rückmeldungen aus der Anwohnerschaft entgegennimmt. Auf diese Weise liessen sich kleinere Probleme schnell und einfach umsetzen. In diesem Zusammenhang interessiert sich die Kommission für die Begleitmassnahmen, die der Kanton im Kleinbasel betreffend der beiden grossen Projekte (Osttangente und Vierspurausbau) erstens hinsichtlich der Lärmemissionen und zweitens hinsichtlich des vermehrten Verkehrsaufkommens durchführt oder durchzuführen plant.

Den Mitgliedern der Petitionskommission ist nicht bewusst gewesen, dass laut geltender Lärmschutzverordnung der durchschnittliche Wert der Lärmemissionen über das Jahr hinaus entscheidend sei. Sie halten diese Regelung für problematisch. Wenn man beispielsweise jede dritte Nacht geweckt werde, aber der Jahresdurchschnittswert dennoch in Ordnung sei, nütze dies den Betroffenen wenig. Im Rahmen der Überarbeitung der nationalen Lärmschutzverordnung hofft die Petitionskommission auf eine entsprechende Anpassung. Der Grosse Rat hat darauf jedoch keinen Einfluss.

Die Petitionskommission wünscht sich, dass einerseits kurzfristig lösbare Probleme (z. B. der durch die Häckselmaschine verursachte Lärm) rasch angegangen und andererseits für grundsätzliche Lösungen Synergien mit dem Ausbau der Osttangente geschaffen werden.

4. Antrag

Die Petitionskommission beantragt dem Grossen Rat einstimmig, die vorliegende Petition der Regierung zur Stellungnahme innert 12 Monaten zu überweisen.

Im Namen der Petitionskommission



Tonja Zürcher
Kommissionspräsidentin