P047800
Interpellation Nr. 2 Ernst Jot betreffend „Nachts wird es immer lauter“

Mündliche Beantwortung

Zu den Fragen des Interpellanten können wir wie folgt berichten:

1. Was will der Regierungsrat unternehmen, um die Tendenz einer weiteren Zunahme der Belästigung der Wohnbevölkerung durch übermässigen Strassenlärm nicht nur zu stoppen sondern umzukehren?

Der Regierungsrat verabschiedete im Jahre 2001 den Verkehrsplan. Darin wird der stadtverträglichen Mobilität und der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs eine zentrale Bedeutung im Hinblick auf die Verbesserung der Wohnqualität beigemessen. Mit der Vernetzung der Verkehrsmittel sollen die vorhandenen Kapazitäten besser genutzt und Verkehrszunahmen durch den öffentlichen Verkehr aufgefangen werden. Die Pendlerströme und der Freizeitverkehr aus der Agglomeration sollen noch vermehrt vom Motorfahrzeug auf die öffentlichen Verkehrmittel verlagert werden.

Der Verkehrsplan (S.46) zeigt anhand von 15 möglichen Einzelmassnahmen beim öffentlichen Verkehr, wie diese Ziele erreicht werden könnten.

2. Der Regierungsrat propagiert konstant eine Verbesserung der Wohnqualität in unserer Stadt (s. bspw. BaZ-Forum Nr. 34, 10.02.03). Welche Erkenntnisse zieht er in diesem Zusammenhang aus den Ergebnissen der 5. Auflage des Strassen-Lärmbelastungskatasters, wonach der nächtliche Strassenlärm für ein Viertel der Kantonsbevölkerung übermässig und somit unerträglich ist?

Der Regierungsrat unternimmt verschiedene Anstrengungen zur Steigerung der Wohnqualität. Im Rahmen des Aktionsprogramms Stadtentwicklung wurde ein 25 Mio. Kredit für Massnahmen zur Wohnumfeldverbesserung gesprochen. Damit werden insbesondere auch Projekte, die zur Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren führen, finanziert. Mit der flächendeckenden Einführung von Tempo 30-Zonen in Wohnquartieren kann dem Lärmproblem innerhalb der beruhigten Quartierzellen weitgehend erfolgreich entgegengewirkt werden.

3. Teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass eine Symptombekämpfung mit Schallschutzfenstern die Wohnumfeldabwertung durch übermässigen Lärm nicht ausgleichen kann ?

Der Regierungsrat teilt diese Auffassung nur teilweise. Richtig ist, dass der Einbau von Schallschutzfenstern am Ende einer dreigliedrigen Kette der Lärmbekämpfung steht. Im Vordergrund steht die Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) als Massnahme an der Quelle. Der MIV erbringt aber wichtige Leistungen im Personen- und Wirtschaftsverkehr. In angemessenem Umfang müssen deshalb die nötigen Motorfahrzeugfahrten möglich sein. Die Kanalisierung dieses Verkehrs auf die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen bringt eine gewisse (meist zu hohe)

Lärmbelastung für die Anwohner dieser Strassen mit sich. In städtischen Strassen können jedoch keine Lärmschutzwände, d.h. Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg, errichtet werden. Dies führt dazu, dass nur Massnahmen an den Gebäuden möglich sind (bei bestehenden Gebäuden: Schallschutzfenster; bei Neubauten: z.B. Anordnung der lärmempfindlichen Räume auf der Rückseite). Immerhin beruhigen Schallschutzfenster die Wohnung von der Strassenseite her. Von der (ruhigeren) Hofseite kann die Wohnung immer noch belüftet werden.

4. Kann der Regierungsrat eine effiziente und nachhaltige Verkehrspolitik skizzieren, die das Übel an der Wurzel angeht, also übermässigen Lärm zumindest minimiert und damit nicht nur 75% sondern der überwiegenden Mehrheit der Bevölkerung ein Wohnen mit gesundheitserhaltender, unbeeinträchtigter Nachtruhe ermöglicht ?

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Lärmzunahme in der Nacht vorwiegend auf eine Veränderung im Freizeitverhalten der Bevölkerung zurückzuführen ist. Der öffentliche Verkehr hat auf diese Veränderung z.B. mit der Einführung von Nachtbussen reagiert. Die Nachfrage hält sich bis jetzt aber zugegebenermassen in Grenzen. Es lohnt sich jedoch, die Anstrengungen in dieser Richtung weiterzuführen, damit sie sich "nachhaltig" etablieren können.

Im Verkehrsplan Basel 2001 spricht sich der Regierungsrat klar für eine nachhaltige Verkehrspolitik im Sinne der stadtgerechten Mobilität aus. Mit dem Prinzip der Kanalisierung des Verkehrs auf Hauptverkehrsstrassen besteht jedoch entlang dieser Achsen weiterhin Handlungsbedarf beim Lärmschutz. Die Möglichkeiten für Sanierungsmassnahmen an der Quelle sind beschränkt: sie bedingen entweder sehr hohe Investitionen in die Infrastruktur oder sind mit Einschränkungen der Mobilität verbunden. Der Einbau von Schallschutzfenster kann dort zumindest eine Lärmreduktion im Wohnraum selbst bewirken.

Bei baulich bedingten Sanierungsmassnahmen wird darauf geachtet, dass der Lärmschutz gleichzeitig realisiert wird. Als Beispiel dafür sei hier die Erweiterung der Lärmschutzwände an den Autobahnbrücken in der Breite genannt. Bei Umgestaltungen von Strassen und Kreuzungen wird schon bei der Planung auf die Nachhaltigkeit der Massnahmen geachtet. Das Beispiel "Dorenbachkreisel" zeigt, dass mit dem Umbau von ampelgeregelten Kreuzungen in Kreisel messbare Lärmreduktionen erreicht werden können.

Insgesamt muss man sagen, dass der immer noch zunehmende Verkehr realistischerweise nicht einfach mit einzelnen Massnahmen eingedämmt werden kann. Im Kanton Basel-Stadt haben wir indessen - unter politisch nicht ganz einfachen Rahmenbedingungen - ein ganzes Paket von grösseren und kleineren Massnahmen entwickelt, das in die richtige Richtung zielt. Schallschutzfenster haben innerhalb dieses Pakets einen zwar nicht absolut zentralen aber doch wesentlichen Platz.