



# Lärm – von der Evolution nicht vorgesehen!

Ausser dem Tosen eines Wasserfalls, dem Röhren eines Hirsches oder dem Quaken der Frösche war Lärm in der natürlichen Entwicklung nie ein Thema. Diese Laute sind immer zeitlich oder örtlich begrenzt. Was wir heute bezüglich Lärm erleben, ist die Kehrseite von Mobilität und Technisierung. Wie gehen wir damit um?

Von Stefan von Büren

Technisierung und Mobilität sind die Motoren unseres Wohlstandes und damit nicht mehr weg zu denken. Welche Auswirkungen die dauernde Lärmbelastung auf Mensch, Tier und Umwelt hat, ist noch weitgehend ungeklärt. Das Problem muss trotzdem in aller Konsequenz angegangen werden – Vermeidung von Lärm an der Quelle: an den Fahrzeugen und an der benutzten Infrastruktur.

## Was heisst das für Baden?

In Baden zwingt sich der Verkehr durch die Klus zwischen Lägern und Martinsweg und konzentriert sich im Tal des Stadtbachs; überall kommt es



zu einer Kumulation von Strassen- und Zugslärm. Die grösste Lärmquelle ist die Eisenbahnbrücke zwischen Wettingen und Baden. Da der Schienenverkehr nachts nicht ruht, sind gerade noch zwei bis drei Stunden mehr oder weniger Nachtruhe möglich. Im Kappelerhof, Meierhof und Chrüzliberg, den am

stärksten betroffenen Gebieten in Baden, müsste eine Ist-Analyse die Möglichkeiten der Lärmbekämpfung aufzeigen.

## In die Lebensqualität investieren

Nicht nur die Minimalvarianten von SBB und Kanton führen zu einem verbesserten Lebens-

raum, sondern auch die Stadt ist gefordert, etwas zur Attraktivitätssteigerung beizutragen. Dabei muss die Wohnqualität im Vordergrund stehen: Lebensqualität und Behaglichkeit herrschen dort, wo auch im Garten oder auf dem Balkon gelebt werden kann. Wir wollen uns nicht auf die kostenlose Mini-

mallösung von Bund oder Kanton beschränken, sondern die Stadt Baden als attraktiven Wohn- und Lebensraum viel stärker fördern.

Konkret heisst dies beispielsweise:

- Tempo 30 Zonen in den Wohnquartieren und Fahrverbot für den Umgehungsverkehr;
- Einbezug der Quartiere bei der aktiven Verkehrsplanung und Umsetzung aller möglichen Lärmschutzmassnahmen;
- Nächtlichen Güterverkehr, wenn immer möglich, durch den Heitersbergtunnel führen bis die Limmatbrücke von Wettingen nach Baden saniert ist und die Lärmschutzmassnahmen im Kappelerhof realisiert sind;
- Keine Gefahrgütertransporte via Nationalbahnlinie Wettingen – Dättwil, bis die Strecke dafür tauglich gemacht wurde.

Stefan von Büren, Chrüzliberg, ist Mitglied der IGLS (Interessengemeinschaft Lärmschutz) und Einwohnerratskandidat des team baden

# Mehr Lebensqualität – weniger Verkehr

Manchmal ist weniger mehr, besonders beim Verkehr. Das team möchte die Stadt Baden soweit als möglich vom motorisierten Individualverkehr (MIV) befreien, um die Stadt lebenswerter zu gestalten. Die Fahrten von Behinderten, Gewerbe, Ambulanz, Polizei u.a. sollen wenig tangiert werden. Mit den hier beschriebenen Massnahmen kommen wir einer verkehrsberuhigten Stadt näher.

Von Jonas Fricker und Stephan Erne

## 1. Innenstadt als Begegnungsraum

Wir möchten mittelfristig einen vom MIV befreiten Bahnhof Ost. Der Betonplatz soll als Ort der Begegnung den Touristen einen lebensfrohen Ersteindruck vermitteln und als Scharnier für den nichtmotorisierten Verkehr zwischen der Innenstadt und Baden Nord dienen. Die Bahnhofstrasse soll für den MIV gesperrt werden, ebenso die Tunnelgarage und deren Zufahrt (Blinddarm) ab dem Coop-Parkhaus. So wird nebenbei ein langjähriges Lärm- und Raserproblem gelöst. Privatautos befahren nur noch die Westseite des Bahnhofes (Langhaus), die Weite Gasse wird vom Bus-

verkehr befreit (Bus fährt durch die Tunnelgarage). Der Knoten beim Kino Royal wird mit einer Lichtsignalanlage mit Busbevorzugung ausgerüstet.

## 2. Bessere Parkplatzbewirtschaftung

Wir fordern kostendeckende Parkplatzgebühren. Die Parkierenden sollen alle Kosten tragen, die sie verursachen: Die Bau- und Betriebskosten sowie die externen Kosten wie Luftverschmutzung, Lärmschutz, Unfälle und Gebäudesanierungen. Wir fordern Kostenwahrheit, das Verursacherprinzip muss auch für den privaten Strassenverkehr gelten. Mit abgestuften Parkplatzgebühren sollen die Autofahrenden motiviert werden, am Rand der Stadt zu parkieren und nicht ins Zentrum zu fahren. Dies könnte auch mit Road Pricing erreicht werden (siehe Kasten).

## 3. Reduktion der Verkehrsfläche

Eine einspurige Strasse nimmt weniger Verkehr auf als eine zweispurige. Die Stadt wird für die Autofahrer/innen unattraktiv. Die Fahrten verringern sich, vor allem während den Stosszeiten. Weniger Fahrten bedeuten bessere Luft und weniger Lärm. Darum will das team die

vom MIV beanspruchte Fläche keinesfalls vergrössern, im Gegenteil. Damit nehmen die Unterhaltskosten ab.

Das team ist gegen die Absenkung der Mellingerstrasse, die zwecks freier Fahrt für Schwervertransporter vorgesehen ist. Wir fordern, dass die Stadt Baden die versprochene «Aufhebung der Busbuchten stadteinwärts» beim Kanton Aargau einfordert. Damit wird ein Gefahrenpotenzial abgebaut und Fussgänger bekommen mehr Raum. Der ÖV wird mit geringem finanziellen Aufwand schneller, sicherer und attraktiver.

## 4. Wohnen ohne eigenes Auto

Moderne Verkehrs- und Siedlungsplaner wollen autofreie Haushalte fördern. Deshalb soll Baden die Realisierung von autofreien Siedlungen fördern. Wichtig ist eine attraktive, urbane Vertaktung des öffentlichen Verkehrs, die konsequente Gewährleistung des Wohnanteils bei zentrumsnahen Überbauungen und durchgängige Verbindungen für den Langsamverkehr zwischen Wohnquartieren und Stadtzentrum.

Jonas Fricker ist Einwohnerrat des team baden und Mitglied der Natur- und Umweltschutzkommission.

## Strassengebühren sind gerecht

Das Verursacherprinzip muss auch auf den Strassen gelten: Die Autofahrer und nicht die Steuerzahler sollen die ungedeckten Kosten des motorisierten Individualverkehrs bezahlen.

Täglich das selbe Bild: Autoriesenschlagen vor der Schulhauskreuzung und Schritttempo auf der Mellingerstrasse. Der Verkehr bricht fast zusammen. Das Road Pricing könnte Abhilfe schaffen. Die Autofahrer müssten eine Strassengebühr bezahlen. Damit lassen sich Staus vermeiden. Es gibt bessere Luft und weniger Lärm. Die Lebensqualität steigt. In vielen Ländern und Städten bestehen bereits Strassengebühren. Die LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) in der Schweiz ähnelt dem Road Pricing.

Statt ungeliebte Verbote und ungenutzte freiwillige Massnahmen senken finanzielle Anreize die Umweltbelastung. Die Autofahrer werden mit den wahren Kosten konfrontiert. Laut Bundesamt für Raumplanung verursacht der Strassenverkehr ungedeckte Kosten (Umweltverschmutzung, Lärm, Gesundheitskosten, Unfälle, Gebäudeschäden) von 4,7 Milliarden Franken jährlich. Das sind Kosten, die wir alle tragen. Deshalb fordert das team einen Paradigmawechsel: Nicht die Allgemeinheit, sondern die Autofahrer müssen für diese Kosten aufkommen. Was anderswo selbstverständlich ist, muss auch im Strassenverkehr gelten: Das Verursacherprinzip. Deshalb sind Strassengebühren gerecht, gerade für eine Stadt wie Baden mit Zentrumsfunktion und der damit verbundenen Verkehrsbelastung. Um unerwünschte Verlagerungseffekte zu verhindern, ist der regionalen Zusammenarbeit grosse Beachtung zu schenken. Road Pricing stellt keine neue Steuer dar: Im Gegenzug können Einkommenssteuern gesenkt oder die Krankenkassenprämien verbilligt werden. Um negative Auswirkungen auf den Detailhandel und die Handwerker zu verhindern, können auch die Gewerbesteuern gesenkt werden. Strassengebühren sind staatsquotenneutral realisierbar.

