



An den Grossen Rat

15.5064.02

Petitionskommission
Basel, 25. Juni 2015

Kommissionsbeschluss vom 25. Juni 2015

Petition P 333 "Für Lärmschutz A2-Osttangente Erlenmatt - jetzt"

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 11. März 2015 die Petition „Für Lärmschutz A2-Osttangente Erlenmatt - jetzt“ der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

1. Wortlaut der Petition

Die neue Wohnüberbauung des Stadtentwicklungsprojekts Erlenmatt liegt im lärmbelasteten Bereich der Autobahn A2 / Schwarzwaldtunnel und des Badischen Bahnhofs. Seit 2009 leiden die Bewohner und Anwohner der Erlenmatt unter dem komplexen und permanenten Autobahnlärm der A2-Osttangente mit viel Schwerverkehr.

Trotz Tunnelvariante bleibt die heutige A2-Osttangente bestehen. Mit dem Wegfall der für 2012 geplanten Erlenmattgalerie und der derzeitigen Ungewissheit beim Nachfolgeprojekt verzögert sich der Lärmschutz Erlenmatt auf unbestimmte Zeit.

2015 werden auf der Erlenmatt weitere 450 Wohnungen bezogen und 2016 folgt auch die nächste Etappe mit Wohnüberbauungen. Die hohe und andauernde Lärmbelastung ist für die Anwohner nicht weiter tragbar, sodass jetzt an den exponierten Lärmstellen von den Bewohnern bis zur Schliessung der Lärmschutzlücken dringend sofortige Lärmschutzmassnahmen gefordert werden.

Die Unterzeichnenden ersuchen den Grossen Rat Basel-Stadt bei den zuständigen Stellen darauf einzuwirken,

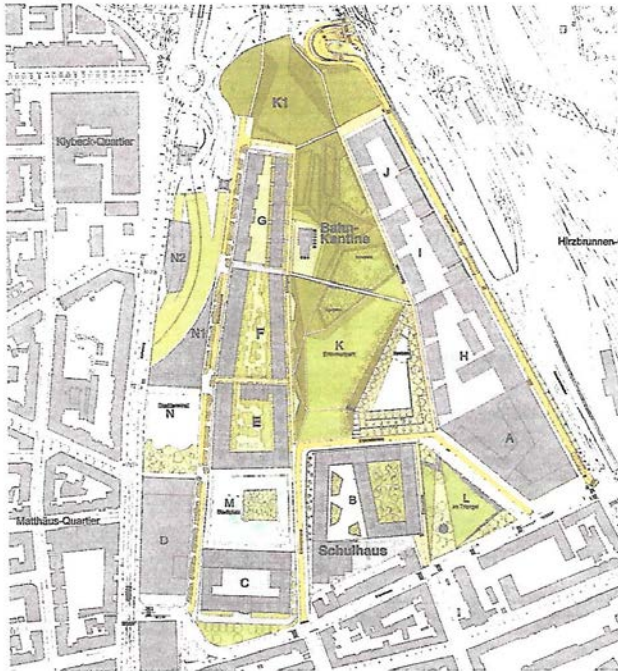
- **dass die Lärmschutzlücken A2-Osttangente Erlenmatt mit sofortigen Massnahmen geschlossen sowie die gesetzlichen Lärmschutzvorschriften umgesetzt werden und**
- **dass beim Ausbau der Schnellzugslinie Deutsche Bahn die erforderlichen Lärmschutzmassnahmen**

2. Abklärungen der Petitionskommission

2.1 Hearing vom 21. Mai 2015

Am Hearing nahmen teil: Der Präsident und ein weiteres Mitglied des Neutralen Quartiervereins Unteres Kleinbasel als Vertreter der Petentschaft; der Leiter Tiefbauamt des Bau- und

Die Petition sei lanciert worden, weil man auf dem Erlenmattareal am Grenzwert und wie auf einer Autobahnraststätte wohne. Bei der Petition gehe es um die Forderung nach einem Gebäuderiegel ohne Lücken entlang der Autobahn A2-Osttangente.



Habitat soll bis 2017 die ersten Bauten erstellt haben, für die Restbauten rechnet man bis 2023. Was mit dem Baufeld Losinger Marazzi gehe, sei noch unklar. Die Pläne zum Rheintunnel seien noch lange nicht umgesetzt, durch den sich der Lärm reduzieren sollte. Seien die Baufelder entlang der Autobahn aber einmal überbaut, werde es dazwischen Lärmschutzlücken geben. Dabei werde der Lärm sich trompetenartig über das Erlentareal und damit über ein hochkonzentriertes Wohngebiet ausbreiten. Dagegen müsse etwas unternommen werden. Selbstverständlich brauche es während der Bauphase der entlang der Autobahn neu entstehenden Gebäude keinen Lärmschutz, weil der Baulärm den Autobahnlärm übertönen werde. Danach aber umso mehr. Als Vertreter der Petentschaft würden sie daher sofortige Lärmschutzmassnahmen verlangen. Darunter sei zu verstehen: die raschmögliche Bebauung der

Baufelder A und H, der sofortige Einbezug der Erlenmatt in die Lärmsanierung A2-Osttangente und mit der Erstellung der Bauten zwischen 2016 bis 2018 zeitgleiches Schliessen der Lärmschutzlücken entlang der Signalstrasse, inkl. Nord-Öffnung Schwarzwaldtunnel und Baufeld A.

2.3 Die Erklärungen der Zuständigen der Verwaltung

Bezüglich Lärm sei das Lärmschutzgesetz, insbesondere die Einhaltung der Planungswerte, massgebend. Das Projekt Erlenmatt als Ganzes sei anders als geplant umgesetzt worden und der geforderte Lärmschutzriegel stehe aus verschiedenen Gründen noch nicht, werde aber kommen. Die Planungswerte würden eingehalten, auch beim Erlentor, weshalb dieser Bau vorgezogen gebaut worden sei. Es bestehe daher aus rechtlicher Sicht keinen Handlungsbedarf und seitens des Kantons keinen Grund, um vom Grossen Rat Geld für einen zeitlich vorgezogenen Lärmschutzriegel zu beantragen.

Den Vertretern der Petentschaft sei zuzustimmen, dass es auf dem Erlenmattareal nicht ruhig sei. So lange keine Gebäude stünden würden allerdings die Lärmprobleme weiterhin Bestand haben. Das Einkaufszentrum, das auf Feld A geplant gewesen sei, sei nicht gebaut worden, weil der Investor sich zurückgezogen habe. Ein neuer Investor sei in Sicht, der offenbar Wohnungen dort bauen wolle, was allerdings wegen der Nähe zur Autobahn betreffend Lärm zu hinterfragen sei. Im Osten des Erlenmattareals sei ein 16 Meter hoher Lärmschutzriegel entlang der Osttangente in Form einer geeigneten Bebauung vorgesehen, der auch kommen soll. Grossmehrheitlich bereits umgesetzt seien Lärmschutzmassnahmen entlang der Nordtangente und entlang der Horburgbrücken.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) habe schon bei der Vernehmlassung zum Bebauungsplan Erlenmatt darauf hingewiesen, dass mit der Überbauung Erlenmatt für das Bundesamt keine Erhöhung des vor der Überbauung geltenden gesetzlichen Lärmschutzniveaus einhergeht. Dies habe bedeutet, dass die Grundeigentümer der Erlenmatt die Kosten für zusätzlich notwendige Lärmschutzmassnahmen übernehmen mussten. Dazu sei vor dem Verkauf der Grundstücke die frühere Grundeigentümerin verpflichtet gewesen. Beim Weiterverkauf ihrer Grundstücke habe sie diese Pflicht nicht an die neuen Grundeigentümer weitergeben, sondern sie bei sich belassen. Die ehemalige Grundeigentümerin habe damit den für einen Privaten schwierigen Auftrag gehabt, den Bund davon zu überzeugen, dass an seinen Bauwerken Lärmschutzmassnahmen angebracht werden sollen, für die der Bund selber keine gesetzliche Verpflichtung hat. Der ehemaligen Grundeigentümerin alleine habe dies nicht gelingen können. Aus diesem Grund habe der Kanton sie unterstützt und ein Barwert-Model mit einer Einmalzahlung entwickelt, damit der Bund bereit gewesen sei, die Lärmschutzwände zuzulassen und künftig selber in die Pflicht zur Gewährleistung des Lärmschutzes zu gehen. Der Bau der Lärmschutzwände und deren baulicher und betrieblicher Unterhalt sei quasi kapitalisiert und in Form einer Zahlung à fonds perdu seitens der ehemaligen Grundeigentümerin abgegolten worden. Damit sei nun gesichert, dass der Bund auch in Zukunft den Bestand und die Funktion der entsprechenden Lärmschutzwände gewährleistet. Diese Lärmschutzwände seien also erstellt. Die Lärmschutzwand bei der Ausfahrt Nordtangente mindere den Lärm der am Tunnelportal entstehe und Richtung Erlenmatt abstrahle. Baufeld A sei wegen des erwähnten Rückzugs des Investors heute noch nicht überbaut. Losinger Marazzi hätten dem Kanton versprochen möglichst bald ein Projekt vorzulegen, damit eine Baubewilligung erteilt werden könne.

Heute sei davon auszugehen, dass im Jahr 2016 die Überbauung des Baufelds A beginnen könne und ca. anfangs 2018 beendet sein werde. Betreffend Baufelder H bis J sei der Grundstein bereits gelegt worden, womit bei Ende der Bautätigkeit der 16 Meter hohe Riegel vorhanden sein werde. Offen sei der Punkt Lärmschutz Nationalstrasse. In zwei Schreiben der zuständigen Behörden ans ASTRA sei dieses gebeten worden, die an der Nationalstrasse z.T. noch ausstehenden gesetzlichen Lärmschutzmassnahmen so rasch wie möglich umzusetzen. Ausstehend seien diese Lärmschutzmassnahmen u.a. wegen der bisherigen Unklarheiten

betreffend die Variante des Engpassbeseitigungsprojekts. Der Bund habe bekanntlich lange an der oberirdischen Lösung festgehalten. Mittlerweile sei die Bestvariante "Rheintunnel" gewählt und auch die Finanzierung dazu zwischen Bund und Kanton vereinbart. Die Basisvariante des Rheintunnels werde vom Bund finanziert (Basisvariante = eigentlicher Tunnel mit Anschluss der Nordtangente von Birsfelden an die Stammlinie der Nordtangente). Beim Supplement (unterirdische Streckenführung nach dem Anschluss Richtung Deutschland ab Tunnel, bzw. Richtung Rheinhafen und betreffend Verkehr, der Basel nicht zum Ziel bzw. nicht als Quelle hat) sei noch unklar, wer dieses zu finanzieren habe und zu welchem Zeitpunkt das Element erforderlich sein werde. All dies soll zu Lärmreduktionen führen. Vor vier Wochen habe der Bund zu seinem Lärmschutzprojekt versprochen, nicht nur die altrechtlich noch ausstehenden Lärmschutzmassnahmen umsetzen zu wollen, sondern zusätzlich angekündigt, ein Projekt gestartet zu haben, mittels dem eine komplette Neu beurteilung der Osttangente gemacht werden soll. Dies bedeutet, dass wenn Massnahmen nötig würden, diese auch an Orten vorgenommen werden, wo aus Sicht des Bundes schon sog. "erstsaniert" worden sei. Der Bund habe bisher nämlich immer von sog. Erstsanierung gesprochen. Das sei zwar kein rechtlicher Begriff, aber wenn der Bund an einem Ort schon einmal etwas getan habe, dann gehe er davon aus, er habe saniert, egal ob sich die Lärmquelle inzwischen verstärkt habe oder nicht. Das sei schwierig nachzuvollziehen, das AUE habe dies auch immer kritisiert. Jetzt sei es also anders und wo schon Wände stünden könnten nochmals Massnahmen vorgenommen werden.

Das Tiefbauamt habe kürzlich ein Strategiepapier des Regierungsrats erhalten bei dem es um die Prioritätensetzung bei den Hochleistungsstrassen in Basel und Umgebung gehe. Darin werde dem Bau des Rheintunnels höchste Priorität im Vergleich zu den weiteren Massnahmen eingeräumt. Der Rheintunnel alleine führe aber nicht automatisch zu Verbesserungen an der alten Osttangente. Das BVD habe vom Regierungsrat darum den Auftrag erhalten, Massnahmen, auch solche, die über den vom Gesetz vorgesehenen Lärmschutz hinausgingen, wie z.B. Einhausungen oder Überdeckungen, zu untersuchen und deren Wirtschaftlichkeit abzuklären. Das Ergebnis soll anschliessend dem Regierungsrat für den Richtungsentscheid vorgelegt werden, um dann womöglich einen Ratschlag resp. Kreditantrag ausarbeiten zu können. Der Kanton stehe unter gewissem Druck, weil einerseits klar werden sollte, welche weitergehenden Lärmschutzmassnahmen er möchte, aber andererseits gleichzeitig der gesetzliche Lärmschutz, den der Bund jetzt ins Visier nehme, nicht blockiert werden soll. Bis Mitte Jahr 2016 sollen die Entscheide fallen, die dem ASTRA signalisieren können, ob der Kanton mit dem Bund zusammen handeln will oder ob der Bund alleine weiter fahren soll.

Zusammenfassend mache es aus Sicht des BVD keinen Sinn, provisorische Lärmschutzmassnahmen im Bereich Osttangente zu ergreifen. Es sei im Moment davon auszugehen, dass auf dem Baufeld A (Losinger Marazzi) demnächst gebaut werde. Auf dem Baufeld H (Habitat) werde schon gebaut. Eine Lärmschutzmassnahme wie sie von der Petition gefordert werde brauche einen Grossratsbeschluss, denn sie würde sicher mehr als CHF 300'000 kosten. Bis ein Kredit und eine Baubewilligung für eine entsprechende Lärmschutzwand stehe, sei der Habitat-Bau vermutlich bereits im zweiten oder dritten Stock angelangt. Die Empfehlung des BVD an die Petentschaft laute deshalb, weiter abzuwarten und durchzuhalten, mit dem kleinen Trost, dass der Lärmschutz kommen werde. Bis 2017/18 werde Habitat das erste Gebäude fertig erstellt haben, andere Baufelder würden aller Wahrscheinlichkeit nach auch 2018 fertig überbaut sein. Das sei mit einer gewissen Vorsicht zu geniessen, weil es sich um einen privaten Bauherrn handelt. Mit der Umsetzung des Lärmschutz-Projekts des Bundesamts für Strassen sei bis 2025 zu rechnen. Den Lärm der Autobahn werde man dann immer noch hören, wenngleich er durch die Lärmschutzmassnahmen natürlich stark gedämpft sein werde. Was den Rheintunnel angehe so werde der vermutlich erst in der ersten Hälfte der 2030er Jahre realisiert sein. Das sei aus heutiger Sicht natürlich immer noch ein sehr langer Horizont.

3. Erwägungen der Petitionskommission

Das von der Petition angesprochene Lärmproblem resultiert daraus, dass zwar theoretisch eine sinnvolle Reihenfolge für die Erlenmattarealüberbauung vorgesehen war, bei der der geforderte Lärmschutzriegel zuerst hätte stehen sollen, dass aber Unvorhergesehenes, wie z.B. der Ausstieg des Investors von Baufeld A, diese Pläne durchkreuzt hat.

Der Lärm, dem das Erlenmattareal derzeit ausgesetzt ist, ist zweifelsohne eine grosse Belastung für die Anwohnenden, trotz Einhaltung der Planungswerte. Die sehr anschaulichen Ausführungen des Leiters des Tiefbauamts zur aktuellen Situation und Problematik auf dem Erlenmattareal lassen jedoch die Hoffnung aufkommen, dass die Forderungen der Petition, immer vorausgesetzt es steigt nicht erneut ein Investor aus, per 2018 erfüllt sein dürften. Eine weitergehende Lärmberuhigung dürfte es erst nach Umsetzung des Lärmschutz-Projekts des Bundesamts für Strassen geben, voraussichtlich im Jahr 2025.

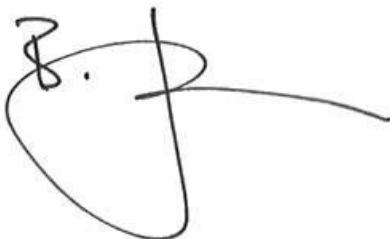
Die Petitionskommission unterstützt das Anliegen der Petition. Sie bittet den Regierungsrat um Folgendes:

- Bezüglich Baufeld A (Losinger Marazzi) nimmt der Regierungsrat eine Art Beobachterstatus ein. Er wird daher gebeten, mit allen ihm möglichen und von ihm vertretbaren Instrumenten dafür zu sorgen, dass das Baufeld A möglichst bald überbaut werden kann.
- Am Hearing wurde eine Autobahntunnelschliessung im Bereich Erlenmatt diskutiert. Gemäss Leiter des Tiefbauamts wäre diese technisch machbar, aber als Konsequenz ändere sich das ganze Lüftungskonzept des Tunnels, weil der sich mit der Schliessung verlängere. Gegebenenfalls müssten separate Lüftungskanäle erstellt werden, die allerdings keinen Platz hätten. Auch seien bezüglich Sicherheitsanforderungen Europäische Richtlinien zu beachten und es sei zu bedenken, dass das Ganze immense Kosten nach sich ziehe. Die Petitionskommission versteht die finanziellen Vorbehalte, meint aber, es geht auch darum, in ein neues Stadtgebiet, das man ausdrücklich gewünscht hat, zu investieren. Da sind Ausgaben, die dazu beitragen, vorzeitig die Lärmimmissionen auf dem Erlenmattareal zu reduzieren, nicht unbedingt eine Fehlinvestition, wenn man vor allem bedenkt, dass der Kanton auf dem Areal in zweistelliger Millionenhöhe Steuern generiert. Deshalb regt die Petitionskommission an, nebst den von den Vertretern der Petentschaft verlangten Lärmschutzmassnahmen Alternativen zur Lärmreduktion zu prüfen.
- Betreffend die geforderten Lärmschutzmassnahmen beim Ausbau der Schnellzugslinie der Deutschen Bahn bittet die Petitionskommission den Regierungsrat am Ball zu bleiben, um nötigenfalls rechtzeitig verhandeln zu können.

4. Antrag

Die Petitionskommission beantragt einstimmig, vorliegende Petition dem Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung zu überweisen.

Im Namen der Petitionskommission



Dr. Brigitta Gerber
Präsidentin