



An den Grossen Rat

19.0718.02

17.5439.04

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 11. März 2020

Kommissionsbeschluss vom 11. März 2020

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für übergesetzliche Lärmschutzmassnahmen Osttangente

sowie

zur Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend griffigem Lärmschutz entlang der Osttangente

1. Ausgangslage

Bei der Osttangente handelt es sich um das durch Basel führende, 3.7 Kilometer lange Teilstück der Nationalstrasse A2 zwischen dem Anschluss Wiese im Norden und dem Gellertdreieck im Süden. Ihre Inbetriebnahme erfolgte etappiert zwischen 1969 und 1985. Pro Tag fahren rund 100'000 Fahrzeuge über die Osttangente, davon sind etwa 20% Transitverkehr und 80% Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Für die Entlastung der Stadt Basel vom motorisierten Individualverkehr ist die Osttangente sehr wichtig, für die vom von ihr ausgehenden Strassenlärm Betroffenen hingegen eine starke Belastung.

Die Zuständigkeit für Nationalstrassen liegt beim Bund. Dies gilt auch für Lärmschutzmassnahmen. Das zuständige Bundesamt für Strassen (ASTRA) orientiert sich diesbezüglich an einem für die ganze Schweiz geltenden Standard. Es nimmt Lärmschutzmassnahmen vor, soweit die Gesetzgebung den Bund dazu verpflichtet. Den Kantonen steht es frei, darüber hinaus sogenannte übergesetzliche Lärmschutzmassnahmen zu ergreifen. Diese müssen mit dem ASTRA koordiniert werden, wenn sie sich im Nationalstrassenperimeter oder in der Nationalstrassenanlage befinden.

Die Osttangente ist bereits teilweise lärmsaniert, weitere Massnahmen sieht das ASTRA im Rahmen der anstehenden Sanierung vor. Der Regierungsrat beantragt mit dem *Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für übergesetzliche Lärmschutzmassnahmen Osttangente* zum einen die Umsetzung übergesetzlicher Massnahmen, zum anderen zwecks Erfüllung der *Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend griffigem Lärmschutz entlang der Osttangente* einen Projektierungskredit zur Überdeckung der Osttangente im Bereich Breite West.

2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für übergesetzliche Lärmschutzmassnahmen Osttangente* sowie zur *Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend griffigem Lärmschutz entlang der Osttangente* am 26. Juni 2019 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Diese hat sich an ihren Sitzungen vom 25. September, 30. Oktober, 13. November und 4. Dezember 2019 sowie 22. Januar 2020 mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Sie hörte dabei auch Vertretungen der „IG Osttangente Ausbau Nein – Lärmschutz Jetzt!“ und des Vereins „Ausbau Osttangente – so nicht!“ an. Im Rahmen einer Begehung liess sie sich zudem am 20. November 2019 die geplanten Massnahmen von Bund und Kanton von Vertretern des Kantons und dem Projektverfasser vor Ort erläutern.

Eintreten auf den Ratschlag war in der UVEK nicht bestritten. Aufgrund ihrer Erörterungen beantragt die Kommission dem Grossen Rat aber, die Ausgabenbewilligung nur teilweise zu genehmigen und den Regierungsrat aufzufordern, einen zweiten Ratschlag mit weiteren resp. angepassten Massnahmen vorzulegen.

2.1 Grundsätzliches zum Strassenlärm

Strassenlärm entsteht massgeblich durch die Interaktion der Fahrzeugräder mit der Fahrbahn. Deshalb können Lärmschutzmassnahmen auch nicht mit dem Verweis auf das Aufkommen leiserer Fahrzeuge (z.B. Elektromobile) aufgeschoben werden (siehe dazu auch Kapitel 2.4.4). Das Umweltschutzgesetz verlangt in erster Priorität Massnahmen zur Reduktion dieses Lärms an der Quelle. Dazu gehören lärmindernde Beläge und Temporeduktionen¹. Deutlich teurer ist es, bereits entstandenen Lärm mit Lärmschutzwänden und anderen baulichen Massnahmen wieder „einzufangen“. Sind keine Massnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg umsetzbar oder werden trotz umgesetzter Massnahmen die massgebenden Grenzwerte nicht eingehalten, können in letzter Priorität Schallschutzfenster als Ersatzmassnahme am Empfangsort eingebaut werden.

¹ Bundesgerichtsentscheid 1C_589/2014, Urteil vom 3. Februar 2016

2.2 Lärmschutzmassnahmen des Bundes

Zur Engpassbeseitigung hat der Bund im Jahr 2009 ein generelles Projekt für einen oberirdischen Ausbau der Osttangente initiiert. Aufgrund des grossen Widerstands in Basel brach er dieses Unterfangen 2010 wieder ab. Nach weiteren vier Jahren gab er die Projektstudie für den Rheintunnel (unterirdische Kapazitätserweiterung der Osttangente) in Auftrag. Der Bundesrat dürfte das generelle Projekt für den Rheintunnel im Jahr 2020 bewilligen. Die Vernehmlassung zum generellen Projekt erfolgte in den beiden Basel bereits 2019.

Trotz absehbarem Bau des Rheintunnels muss die bestehende Osttangente bis 2025 teilweise saniert werden. Im Rahmen dieser Arbeiten verbessert der Bund auch den Lärmschutz. Lärmtechnische Sanierungen erfolgten zwar bereits früher, an verschiedenen Stellen blieben aber Lücken. Die Lärmschutzverordnung wird deshalb nicht durchgehend eingehalten. Die Ausgangslage hat sich auch aufgrund der gestiegenen Verkehrsmengen verändert. Eine weitere Zunahme des Verkehrs auf den Planungshorizont 2040 ist prognostiziert. Die bisherigen Lärmschutzmassnahmen genügen deshalb eindeutig nicht.

Eigentlich ist die Lärmsanierungsfrist für Nationalstrassen im Jahr 2015 abgelaufen. Der Bund kann den noch nicht realisierten Rheintunnel deshalb nicht als Begründung für bisher ausgebliebene Massnahmen heranziehen. Weil unklar war, ob die Osttangente ober- oder unterirdisch erweitert wird, war die Phase von 2006 bis 2014 von Unsicherheit gekennzeichnet. Der Bund wollte diesen Entscheid abwarten.

Basis für die Lärmschutzmassnahmen des Bundes bilden das eidgenössische Umweltschutzgesetz und die dazugehörige Lärmschutzverordnung. Das ASTRA kann nicht willkürlich mehr (oder weniger) machen, als diese Bestimmungen vorsehen. Bei der Berechnung wird ausschliesslich der Lärm der Autobahn berücksichtigt. Da parallel zur Osttangente eine Bahnlinie mit erheblichem Güterzug-Aufkommen verläuft, sind die von den Anwohnenden empfundenen Lärmimmissionen höher als die vom ASTRA berechneten Werte. Eine Addition verschiedener Lärmquellen ist jedoch nicht zulässig. Ziel des ASTRA an der Osttangente ist die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte (IGW) der Quelle Autobahn, sofern die damit verbundenen Massnahmen technisch möglich und wirtschaftlich tragbar sind. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation kann sogenannte Erleichterungen verfügen, sofern die Immissionsgrenzwerte nicht mit verhältnismässigen Massnahmen eingehalten werden können. Dies bedeutet, dass trotz überschrittenen Grenzwerten keine Lärmsanierung erfolgt, sondern lediglich der Einbau von Schallschutzfenstern finanziert wird, der Streckenabschnitt aber dennoch als saniert gilt. Das Recht auf eine spätere Sanierung ist damit bei unveränderten Bedingungen verwirkt.

Der Immissionsgrenzwert ist heute entlang der Osttangente bei 191 Objekten überschritten, bei 17 Objekten wird gleichzeitig auch der Alarmwert überschritten. Ohne die bereits bei früherer Gelegenheit ergriffenen Massnahmen lägen diese Werte bei 385 bzw. 59. Auch mit dem vorliegenden Projekt des Bundes bleibt der Immissionsgrenzwert bei 89 und der Alarmwert bei vier Objekten überschritten. Bei den Objekten mit Überschreitung des Alarmwerts sind die Liegenschaftseigentümer zum Schallschutzfenstereinbau verpflichtet. Die Kosten dafür trägt der Bund.

Für die Objekte mit verbleibender IGW-Überschreitung wurden im Rahmen des eidgenössischen Plangenehmigungsverfahrens des Nationalstrassenprojekts „Lärmsanierung Osttangente“ (Ausführungsprojekt) Erleichterungen beantragt. Die öffentliche Planaufgabe fand vom 25. Mai bis 25. Juni 2019 statt.

2.2.1 Lärmmindernder Belag

Das Lärmschutzprojekt des Bundes sieht als lärmmindernde Massnahme an der Quelle den durchgehenden Einbau lärmmindernder Beläge vor. Solche Beläge halten deutlich weniger lang als konventionelle Beläge; nach 10 bis 15 Jahren müssen sie ersetzt werden. Die ausgewiesene Wirkung eines lärmmindernden Belags von mindestens 1dB beruht immer auf dem Endzustand (also dem Zustand vor dem Ersatz). Nach dem Einbau des lärmmindernden Belags und in den

ersten Jahren ist die Wirkung deutlich stärker. Ersetzt werden muss jeweils nur die oberste Deckschicht. Dies ist unter Betrieb in den Nachtstunden möglich. Je nach Situation werden andere Verkehrsführungen wie z.B. Sperrungen einzelner Fahrspuren eingerichtet.

Die UVEK begrüsst diese Massnahme des Bundes.

2.2.2 Lärmschutzwand Schwarzwaldbrücke

Auf der Schwarzwaldbrücke sieht das Projekt des ASTRA unterwasserseitig eine neue, drei Meter hohe, transparente Lärmschutzwand vor. Diese Höhe reicht aus, um die Lärmgrenzwerte bei den Gebäuden am St. Alban-Rheinweg einzuhalten.

Die UVEK ist mit der Massnahme einverstanden, kritisiert aber den vorgesehenen Standort der Lärmschutzwand. Wird diese an der Brückenkonsole befestigt, wird der Langsamverkehr auf der Brücke nicht vom Lärm des motorisierten Verkehrs geschützt. Besser wäre eine Trennung des Langsamverkehrs vom übrigen Verkehr durch die Lärmschutzwand. Offenbar wäre dies aber konstruktiv, platztechnisch und für die Entwässerung der Fahrbahnen schwierig. Das ASTRA bezeichnet die Verankerung einer drei Meter hohen Lärmschutzwand in diesem Bereich als grosses Risiko für das Bauwerk. Ausserdem lehne die Stadtbildkommission Lärmschutzwände zwischen Fahrbahn und Trottoir ab. Solche würden den Aussenraum zerschneiden und seien ästhetisch nicht akzeptabel.

Da es sich bei der Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke um eine Massnahme des Bundes an seinem eigenen Bauwerk handelt, hat der Kanton keinen direkten Einfluss auf die Platzierung. Zudem ist das Projekt bereits öffentlich aufgelegt. Die UVEK fordert den Regierungsrat aber auf, das ASTRA auf die Bedeutung von Komfort und Sicherheit des Langsamverkehrs auf der Schwarzwaldbrücke hinzuweisen und eine möglichst gute optische und akustische Trennung von Langsamverkehr und motorisiertem Verkehr zu fordern. Es wäre eine Zumutung, müssten sich Velofahrerinnen und Fussgänger zwischen einer Lärmschutzwand und einer mehrspurigen Strasse fortbewegen. Dies führte zu einem Gefühl der räumlichen Enge und zu einer beidseitigen Beschallung. Die UVEK erwartet eine bessere Lösung. Allenfalls ist auch eine bauliche Trennung ohne Lärmschutzwand möglich. Andernfalls sind subsidiär andere Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr umzusetzen. Denkbar wäre ein separater Steg wie oberwasserseitig an der neuen Eisenbahnbrücke. Die UVEK weist in diesem Zusammenhang auf eine noch hängige Einsprache von Fussverkehr Schweiz Region Basel beim Bund in dieser Sache hin.

2.3 Lärmschutzmassnahmen des Kantons

Gestützt auf den Massnahmenkatalog des Bundes und der dort ausgewiesenen Objekte mit verbleibender Überschreitung des Immissionsgrenzwerts hat der Kanton in Zusammenarbeit mit der Firma Jauslin Stebler AG weitergehende, übergesetzliche Massnahmen geprüft. In die Prüfung einbezogen worden sind ergebnisoffen alle möglichen Massnahmen. Der Regierungsrat beantragt beim Grossen Rat nun Mittel für den Einbau von knapp 2'000 Schallschutzfenstern, eine Lärmschutzwand an der Schwarzwaldallee 62, eine Lärmschutzwand entlang der Galgenhügel-Promenade und die Erstellung eines Vorprojekts zur Überdeckung Breite West. Zusätzlich möchte er eine Projektstelle im Amt für Umwelt und Energie einrichten.

Die Reduktion des Lärms an der Quelle liegt nicht im Einflussbereich des Kantons. Möglich ist hingegen die Installation weiterer Lärmschutzwände. Die durchgeführten Abklärungen zeigen allerdings, dass solche sinnvollerweise nur an zwei (von 27 geprüften) Standorten erstellt werden. Auf bestehenden Kunstbauten sind sie aus statischen Gründen nur bedingt realisierbar. An vielen der geprüften Stellen hätten nur vergleichsweise hohe Lärmschutzwände einen Nutzen. Sie müssten zwischen Autobahnbrücken und Liegenschaften erstellt werden, was zu der sozialen Kontrolle entzogenen „Unorten“ führen würde. Auch städtebaulich wären Lärmschutzwände an mehreren der geprüften Stellen nicht vertretbar. Deshalb ist in einem zweiten Schritt der Anspruch auf Kostenbeteiligung des Kantons an Schallschutzfenstern geprüft worden. Gemäss den kantonalen Kriterien besteht ein solcher bei 91 Gebäuden mit knapp 2'000 Fenstern. Bei einer

Strassenlärmbelastung nachts ab 55 dB und tags bei 65 dB beteiligt sich der Kanton zu 50% an den Kosten für Schallschutzfenster. Der Beitrag an Schallschutzfenster erfolgt nicht auf Antrag, sondern wird den betroffenen Eigentümern aktiv angeboten.

2.3.1 Überdeckung Breite

Längerfristig wird die Osttangente durch den Bau des Rheintunnels vom Autoverkehr entlastet. Der Kanton drängt zwar auf eine möglichst rasche Realisierung, der Bund kann aber aufgrund der Verfahrensabläufe eine Inbetriebnahme nicht vor dem Jahr 2039 garantieren. Der Regierungsrat beantragt deshalb für die in der Motion *Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend griffigem Lärmschutz entlang der Osttangente* geforderte Überdeckung der Osttangente in der Breite einen Projektierungskredit.

Ein erstes Projekt zur Überdeckung des Abschnitts Breite der Osttangente wurde in den 1980er Jahren ausgearbeitet und auf der Ostseite 1996 auch realisiert. Der Ratschlag aus dem Jahr 1987 sah auch eine gleichartige Einhausung auf einer Länge von 500 Metern auf der Westseite vor. Darauf verzichtete der Regierungsrat mit Beschluss vom 17.9.1991 aufgrund einer eklatanten Kostenerrhöhung allerdings.

In seiner Antwort auf die Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten stellt der Regierungsrat nun in Aussicht, das Projekt Einhausung West auf den aktuellen Stand zu bringen und einen Ratschlag auszuarbeiten. Da die bestehende Einhausung auf der Ostseite die aktuellen Vorschriften zu Tragsicherheit, Brand- und Erdbebensicherheit nicht einhält und vom ASTRA im Rahmen der Sanierung der Osttangente ersetzt werden muss, lässt sich auch das Projekt aus den 1980er Jahren auf der Westseite nicht ohne Anpassungen umsetzen. Um die Einhausung Breite West zu vertiefen, beantragt der Regierungsrat deshalb einen Projektierungskredit. Für das Vorprojekt sind rund zwei Jahre veranschlagt, danach müsste der Grosse Rat den Baukredit bewilligen. Die Bauausführung wäre ab dem Jahr 2025 möglich und müsste unter Betrieb erfolgen. Es könnte deshalb nur in der Nacht gearbeitet werden. Günstiger und einfacher wäre es, die Bauarbeiten auf die Zeit nach Eröffnung des Rheintunnels zu verschieben, könnte man dann doch eine Spur der Osttangente ausser Betrieb nehmen. Dies ist aber aufgrund des Zeitpunkts der Inbetriebnahme des Rheintunnels nicht vor 2039 möglich.

Die Einhausung Breite West führt bei zwölf Gebäuden zu einer Lärmreduktion um über 5 dB. Bei einigen davon ist der Immissionsgrenzwert bezogen auf den Nationalstrassenlärm auch ohne diese Massnahme eingehalten. Dies gilt auch für die etwa 20 Gebäude, bei denen eine Reduktion um 3-4 dB erreicht wird. Mit der Überdeckung werden 138 Personen besser vor Nationalstrassenlärm und 153 Personen besser vor Gesamtstrassenlärm geschützt (Annahme: 3 Personen pro Wohneinheit).

Die von der UVEK angehörten Interessengruppen vertreten die Meinung, eine vollständige Umsetzung der Motion bedinge eine Einhausung auf einer Länge von 500 Metern. Der beantragte Projektierungskredit geht lediglich von 260 Metern aus. Die UVEK kann sich grundsätzlich vorstellen, dem Grossen Rat höhere Ausgaben für eine längere Einhausung zu beantragen. Um die Kosten für ein entsprechendes Vorprojekt zu kalkulieren, empfiehlt das Bau- und Verkehrsdepartement eine Rückweisung dieses Teils des Geschäfts. Bei einer Einhausung über 260 Meter kann auf den Einbau jeglicher Elektromechanik verzichtet werden. Ab einer Länge von 300 Metern braucht eine Überdeckung Entlüftung und Notausgänge. Eine längere Überdeckung auf der Nordseite bedingte zudem eine Abstützung auf der Baldeggerstrasse; die Autobahnbrücke könnte die Last der Einhausung nicht tragen. Auf der Südseite wäre eine Einhausung bis zum Pratterler Tunnel aufgrund der Abgänge komplex. Die Kosten für eine Einhausung über 500 Meter dürften deshalb deutlich über dem Doppelten der Einhausung über 260 Meter liegen. Auch die nachfolgenden Unterhaltskosten zu Lasten des Kantons wären höher. Mit höheren Initial- und Unterhaltskosten würde auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis schlechter. Eine Berechnung nach Richtlinien des Bundesamts für Umwelt führt bei der Einhausung über 260 Meter zu einem Nutzen von etwa 5% der Kosten. Aus rein ökonomischer Sicht müsste also ganz auf eine Einhausung

sung verzichtet werden. Ob eine solche gebaut wird und wenn ja in welcher Länge, ist eine politische Frage.

Die UVEK bittet den Regierungsrat, die drei Varianten – Einhausung über 500 Meter, Einhausung über 260 Meter und Status quo – in einem neuen Ratschlag einander gegenüberzustellen und damit eine saubere Basis für den Entscheid des Grossen Rats zu schaffen. Sie beantragt deshalb, die Ausgabenbewilligung um die für die Erstellung eines Vorprojektes zur Überdeckung Breite West beantragte Summe von 1 Mio. Franken zu kürzen. Weiter regt sie an, im neuen Einhausungsprojekt die Installation von Photovoltaik-Elementen zu prüfen, um so mittels Stromgewinnung aus dem kostspieligen Projekt auch einen finanziellen Nutzen zu generieren.

2.3.2 Einbau Schallschutzfenster

Der Bund ist gesetzlich lediglich verpflichtet, in Liegenschaften mit Überschreitung des Alarmgrenzwerts Schallschutzfenster einzubauen. Die Regelung des Kantons ist deutlich grosszügiger. Ohne übergesetzliche Massnahmen des Kantons wären deshalb die Bewohnerinnen und Bewohner von Liegenschaften entlang der Osttangente schlechter gestellt als solche, die an einer städtischen Strasse mit hohen Lärmimmissionen leben. Mit dem beantragten Einbau von knapp 2'000 Schallschutzfenstern soll diese Ungleichbehandlung beseitigt werden. Bis alle 91 betroffenen Liegenschaften saniert sind, dürfte es rund drei Jahre dauern. Voraussetzungen dafür sind das Einverständnis und die Bereitschaft zur Kostenbeteiligung von 50% des jeweiligen Hauseigentümers.

Ein Schallschutzfenster wirkt nur in geschlossenem Zustand. Die im Ratschlag ausgewiesene Wirkung der Schallschutzfenster gilt denn auch nur unter der Annahme, dass die Fenster geschlossen bleiben. Die Interessen der Anwohnerschaft vertretenden Organisationen empfinden Schallschutzfenster deshalb als keine eigentliche Lärmschutzmassnahme. Die UVEK kann dies nachvollziehen. Schallschutzfenster sind lediglich eine Ersatzmassnahme, wenn Massnahmen an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg keine ausreichende Wirkung erzielen. Eine Ersatzmassnahme ist aber immer noch besser als gar keine Massnahme.

Die Erfahrung aus bisherigen Schallschutzfensterprogrammen im Kanton Basel-Stadt zeigt, dass die Wirkung von Schallschutzfenstern von den betroffenen Bewohnern überaus positiv empfunden wird. Da heute in der Regel Fenster mit einer kombinierten Schallschutz- und Wärmedämmung eingebaut werden, wirken sich Fenstersanierungen auch energetisch positiv aus.

2.3.3 Lärmschutzwand Galgenhügel-Promenade

An einer Informationsveranstaltung im März 2019 haben Betroffene auf die starke Lärmbelastung beim Gellertschulhaus und dem danebenliegenden Kindergarten hingewiesen. Es werden bei den dortigen Gebäuden zwar keine Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung überschritten, das Bau- und Verkehrsdepartement hat die Situation aber trotzdem analysiert und schlägt eine in den Grünstreifen entlang der Galgenhügel-Promenade integrierte Lärmschutzwand von 300 Metern Länge und 2.5 Metern Höhe vor, die den Lärm von Autobahn und Eisenbahn reduziert. Eine solche Wand führt auch zu einer wahrnehmbaren Lärmreduktion im Aussenraum und damit zu einer Aufwertung der Pausenplätze und der direkten Umgebung der Kindergarten-Gebäude. Eine rechtliche Grundlage für den Bau dieser Lärmschutzwand besteht nicht. Die politische Legitimation erfolgt durch den Beschluss des Grossen Rats.

Die erwartete Lärmreduktion um 2.5 bis 4.5 dB wird vor allem auf dem Pausenhof des Schulhauses und bei Unterricht mit offenen Fenstern spürbar sein. Vorgesehen ist, den Bau der Lärmschutzwand mit der Sanierung der Schulbauten zu koordinieren.

Die UVEK unterstützt die Erstellung einer Lärmschutzwand an der Galgenhügel-Promenade, hinterfragt aber deren vorgesehenen Standort. Im Rahmen der Begehung wurde festgestellt, dass eine unattraktive Situation entstünde, würde die Lärmschutzwand direkt neben dem Fussweg gebaut. Die UVEK regt deshalb an, die Lärmschutzwand näher an der Lärmquelle zu platzieren, sofern sich dies nicht negativ auf deren Wirkung auswirkt. Priorität hat die lärmmindernde Wirkung.

2.4 Weitere erörterte Massnahmen

2.4.1 Lärmschutzwand Schwarzwaldallee

Die *Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend griffigem Lärmschutz entlang der Osttangente* fordert u.a. Lärmschutzmassnahmen zwischen Schwarzwaldbrücke und Badischem Bahnhof, die über das gesetzliche Minimum hinausgehen, um eine akzeptable Wohnqualität zu gewähren. Die in der „IG Osttangente Ausbau nein - Lärmschutz jetzt“ und im „Verein Ausbau Osttangente - so nicht!“ vereinten Anwohnerinnen und Anwohner sind der Ansicht, dafür müsse die bestehende Lärmschutzwand an der Schwarzwaldallee von vier auf sechs bis sieben Meter erhöht und gekröpft (am oberen Ende nach innen gebeugt) werden.

Da der Ratschlag keine entsprechende Massnahme vorsieht, hat sich die UVEK erkundigt, unter welchen Bedingungen eine Lärmschutzwand dieser Höhe erstellt werden könnte und mit welchen Kosten dies verbunden wäre. Eine Kröpfung ist erst ab einem Lichtraumprofil von 4.8 Metern möglich. Eine Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwand lehnt das ASTRA aus statischen Gründen ab. Auf Kunstbauten beträgt die Maximalhöhe von Lärmschutzwänden vier Meter, auf gewachsenem Terrain 6.5 Meter. Möglich wäre – als übergesetzliche, vom Kanton finanzierte Massnahme – eine neue Lärmschutzwand auf einer separaten Konstruktion mit Fundamentierung auf der Lokalstrassenebene oder eine seitlich zur Brücke verlaufende, freistehende Lärmschutzwand mit einer Rohrkonstruktion. Diese Optionen sind bisher nicht geprüft worden, weshalb dazu keine Kostenangabe gemacht werden kann. In einer Nutzen-Kosten-Betrachtung zu berücksichtigen ist der Umstand, dass sich eine höhere Lärmschutzwand „nur“ auf die oberen Geschosse der an der Strasse liegenden Häuser positiv auswirken würde, und dass vom Einbau des lärmmindernden Belags (vgl. Kapitel 2.2.1) bereits eine wahrnehmbare Lärmreduktion zu erwarten ist.

Die UVEK möchte eine höhere Lärmschutzwand an der Schwarzwaldallee prüfen lassen und erwartet vom Regierungsrat im aufgrund des für die Einhausung Breite sowieso notwendigen zweiten Ratschlags einen entsprechenden Vorschlag. Es wird dann am Grossen Rat zu entscheiden sein, ob eine neue Lärmschutzwand erstellt wird oder nicht.

2.4.2 Lärmschutzwand Signalstrasse

Die UVEK fordert den Regierungsrat im Hinblick auf den zweiten Ratschlag auch auf, als zusätzliche Massnahme eine Lärmschutzwand entlang der Baumallee an der Signalstrasse bei der Erlenmatt zu prüfen. Vorgesehen sind dort – als Massnahmen des Bundes – lediglich ein lärmmindernder Belag und der Einbau lärmabsorbierender Elemente im Vorbereich des Schwarzwaldtunnels. Eine Verlängerung der Überdeckung der Tunneleinfahrt ist aus statischen Gründen nicht möglich. Deshalb ist der Autobahnlärm rund um das Erlentor sehr gross.

Die neuen Gebäude auf der Erlenmatt sind im Hinblick auf die bestehende Lärmsituation gebaut worden. Mit Abschluss der Überbauung auf der Erlenmatt dürfte sich die Lärmsituation verbessern. Derzeit bestehen noch ein paar Öffnungen zur Osttangente. Nach Abschluss aller Bauarbeiten wird geprüft, ob die Planungswerte eingehalten sind. Anspruch auf Schallschutzfenster haben nur die vor 1985 erstellten Häuser am Anfang der Erlenstrasse.

2.4.3 Reduktion der Höchstgeschwindigkeit

Eine kostengünstige Massnahme an der Quelle wäre auch die Reduktion der Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf der Osttangente. Die Interessengemeinschaften wären vor allem um eine Reduktion in den frühen Morgenstunden dankbar. Der vom Schwerverkehr ausgehende Lärm ist dann besonders problematisch.

Da die Nationalstrassen im Hoheitsgebiet des Bundes liegen, hat der Kanton keinen Einfluss auf die erlaubten Höchstgeschwindigkeiten. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat dem ASTRA schon mehrfach eine Geschwindigkeitsreduktion auf dem Nationalstrassenabschnitt durch Basel vorgeschlagen. Dieses bezeichnet Geschwindigkeitsreduktionen auf Autobahnen aber als nur

dann in Frage kommend, wenn sie notwendig, zweck- und verhältnismässig sind und wenn ihnen keine anderen Massnahmen vorzuziehen sind. Sie müssen sicherheits- und verkehrstechnisch begründet sein. Priorität hat für das ASTRA die Durchleitung des Verkehrs. Die höchste Kapazität liegt bei einer Geschwindigkeit von 80 Stundenkilometern. Auch wenn diese auf der Osttangente aufgrund des Verkehrsaufkommens oft gar nicht gefahren werden kann, hält das ASTRA mit dieser Begründung an Tempo 80 fest. Abgelehnt hat es auch Tempo 60 in der Nacht.

Der Regierungsrat stellt sich auf den Standpunkt, dass Tempo 60 spätestens mit Eröffnung des Rheintunnels möglich werden muss. Es besteht ein Interesse, dass dann ein möglichst hoher Anteil der Fahrzeuge den Rheintunnel und nicht die Osttangente nutzt. Bei den Lastwagen handelt es sich zu einem grossen Teil um Transitverkehr. Dieser soll dann nicht mehr oberirdisch durch die Stadt fahren. Zu prüfen wäre, ob eine Geschwindigkeitsreduktion auf der Autobahn zu einer unerwünschten Verkehrsverlagerung auf die Stadtstrassen führt. 80% des Verkehrs auf der Osttangente ist Ziel-/Quell- und Binnenverkehr. Je geringer die Differenz der erlaubten Geschwindigkeit zwischen städtischem Strassennetz und Autobahn ist, desto eher lohnt es sich, den möglicherweise direkteren Weg durch die Stadt zu nehmen.

In der Einschätzung des Bau- und Verkehrsdepartements ist es nicht möglich, auf juristischem Weg Tempo 60 auf einem Teil der Nationalstrasse zu erzwingen. Auch Einsprachen hätten eher eine kontraproduktive Wirkung, dürften solche doch zu einer Verzögerung der Lärmschutzmassnahmen des Bundes führen. Um auf Autobahnabschnitten in dicht besiedelten Gebieten Tempo 60 zu ermöglichen, müsste man auf Bundesebene politisch aktiv werden.

Trotz dieser Vorbehalte möchte die UVEK die Bemühungen, die Geschwindigkeit auf der Osttangente zu reduzieren, nicht aufgeben. Alles andere käme einer Kapitulation gleich. Im Sinne eines Kompromisses stellt sie sich einstimmig hinter die Forderung, für Lastwagen generell Tempo 60 vorzugeben und fordert den Regierungsrat auf, dies auf Bundesebene einzubringen. Tagsüber wäre dies keine wirkliche Einschränkung, da dann sowieso kaum schneller gefahren werden kann. In der Nacht (vor allem am frühen Morgen) käme Tempo 60 für Lastwagen aber einer für die Anwohnerinnen und Anwohner sehr willkommenen Lärmreduktion gleich.

Um der Forderung mehr Nachdruck zu verleihen, wäre allenfalls eine rechnerische Prüfung der Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduktion durch den Kanton hilfreich. Das ASTRA hat dafür eine Methodik entwickelt. Die UVEK wird darüber hinaus die Vertreterinnen und Vertreter des Kantons in National- und Ständerat darum bitten, auf Bundesebene politisch aktiv zu werden, damit Geschwindigkeitsreduktionen auf städtischen Autobahnen möglich werden.

2.4.4 Lärmarme Fahrzeuge

Das Argument, die Zunahme der Elektromobilität verbessere die Lärmsituation, stimmt für Hochleistungsstrassen nicht. Ab Tempo 50 spielt die Art des Motors bezogen auf den Lärm keine grosse Rolle mehr. Mehr bringen würden lärmarme Reifen. Auf Bundesebene sind Bestrebungen im Gang, solche vorzuschreiben – allerdings mit derzeit offenem Ausgang.

Die UVEK würde eine solche Vorgabe sehr begrüssen. Lärmarme Reifen wären eine einfach umsetzbare und kostengünstige Massnahme. Allerdings gälte eine entsprechende Vorschrift nur für in der Schweiz immatrikulierte Fahrzeuge. Da 80% des Verkehrs auf der Osttangente Ziel-/Quell- und Binnenverkehr ist, wäre die Wirkung aber auf jeden Fall gegeben.

2.4.5 Einbezug der Bevölkerung

Die beiden Interessengruppen haben am Hearing mit der UVEK einen stärkeren Einbezug der betroffenen Bevölkerung gefordert. Die vom ASTRA durchgeführten Veranstaltungen haben sie als Informationsanlässe ohne Möglichkeit zur Mitwirkung empfunden. Um Anliegen beim Bau- und Verkehrsdepartement zu deponieren, mussten die Anwohnerinnen und Anwohner Petitionen lancieren oder Mitglieder des Grossen Rats dazu motivieren, politische Vorstösse einzureichen.

Die UVEK erwartet, dass der Regierungsrat bei der Erarbeitung des zweiten Ratschlags auch die Haltung der beiden Interessengruppen berücksichtigt. Bei der Umsetzung der mit dem Beschluss zum vorliegenden Geschäft verbundenen Massnahmen dürfte dies nicht mehr sinnvoll sein. Die UVEK hat die Sicht der Anwohnerschaft abgeholt und in ihren Erwägungen und Anträgen berücksichtigt.

3. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 12:0 Stimmen bei 1 Enthaltung die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs. Mit dem gleichen Stimmenverhältnis beantragt sie, die Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend griffigem Lärmschutz entlang der Osttangente stehen zu lassen.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 11. März 2020 mit 12:0 Stimmen bei 1 Enthaltung verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Raphael Fuhrer
Präsident

Beilage
Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend Ausgabenbewilligung für übergesetzliche Lärmschutzmassnahmen Osttangente

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in den Ratschlag Nr. 19.0718.01 des Regierungsrats vom 22. Mai 2019 sowie den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 19.0718.02 vom 11. März 2020:

1. Den Gesamtbetrag von Fr. 4'025'000 für die Realisierung der Lärmschutzmassnahmen der Osttangente zu bewilligen. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:
 - Fr. 2'460'000 für Investitionsbeiträge an Private für Lärmschutzmassnahmen in Form von Schallschutzfenstern und für eine Lärmschutzwand bei der Schwarzwaldallee 62 zu Lasten der Erfolgsrechnung des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt, Amt für Umwelt und Energie.
 - Fr. 185'000 für eine Projektstelle zu Lasten der Erfolgsrechnung des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt, Amt für Umwelt und Energie.
 - Fr. 1'380'000 für eine Lärmschutzwand entlang der Galgenhügel-Promenade zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»
2. Den Regierungsrat aufzufordern, sich auf Bundesebene für Tempo 60 für Lastwagen auf der gesamten Osttangente einzusetzen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.