



An den Grossen Rat

| |
|------------|
| 21.0674.01 |
|------------|

WSU/P210674

Basel, 2. Juni 2021

Regierungsratsbeschluss vom 1. Juni 2021

Ausgabenbericht

betreffend

**Planungskosten für die Strassenlärmsanierung in der Stadt Basel
und auf den Kantonsstrassen in den beiden Einwohnergemeinden**

Inhalt

| | |
|---|-----------|
| 1. Begehren | 3 |
| 2. Ausgangslage | 3 |
| 2.1 Lärmschutz..... | 3 |
| 2.1.1 Ausgangslage..... | 3 |
| 2.1.2 Zuständigkeiten | 4 |
| 2.1.3 Sanierungserleichterungen | 4 |
| 2.2 Lärmmindernde Beläge..... | 4 |
| 2.3 Geschwindigkeitsbeschränkungen | 5 |
| 2.4 Verkehrspolitik des Kantons Basel-Stadt..... | 5 |
| 2.5 Bisher umgesetzte Sanierungsmassnahmen im Kanton Basel-Stadt..... | 6 |
| 3. Handlungsbedarf | 7 |
| 4. Vorgehen | 7 |
| 4.1 Erste Triage..... | 7 |
| 4.2 Detailprüfungen in Teilgebieten..... | 8 |
| 5. Kosten | 8 |
| 5.1 Gutachten für Geschwindigkeitsreduktionen | 8 |
| 5.2 Lärmbeurteilung und Lärmmessungen | 9 |
| 5.3 Zusammenstellung Planungskosten..... | 9 |
| 6. Terminplan | 10 |
| 7. Formelle Prüfung | 10 |
| 8. Antrag | 10 |

1. Begehren

Mit diesem Ausgabenbericht beantragen wir dem Grossen Rat, die Planungskosten für die Strassenlärmsanierung in Höhe von 720'000 Franken zu Lasten der Erfolgsrechnung des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt, Amt für Umwelt und Energie, Kostenstelle 8318300 Lärmschutz zu genehmigen.

Die finanziellen Mittel werden für die Durchführung von Lärmmessungen und Verkehrserhebungen sowie die Erstellung von Gutachten für die Beurteilung von Geschwindigkeitsreduktionen entlang von lärmbelasteten Strassen verwendet. Auf deren Basis wird anschliessend eine Lärmbeurteilung durchgeführt und die lärmreduzierende Wirkung von Sanierungsmassnahmen (Einbau lärmmindernder Beläge und Umsetzung Geschwindigkeitsreduktionen) ausgewiesen. Dies bildet die Grundlage für die Fortführung der gesetzlich verankerten Strassenlärmsanierung.

2. Ausgangslage

2.1 Lärmschutz

2.1.1 Ausgangslage

Im Kanton Basel-Stadt werden die Belastungen durch den Strassenverkehr im Strassenlärmkataster ausgewiesen. Als Grundlage für die Modellberechnungen dient das jeweils aktuelle Gesamtverkehrsmodell Region Basel (GVM), als Rechengrundlage das jeweils aktuelle vom Bund vorgegebene Lärm-Berechnungsmodell. Ende März 2018 wurde der Strassenlärmkataster ausgehend vom GVM 2010 neu berechnet. Bei Unsicherheiten oder Unstimmigkeiten in Bezug auf die im Strassenlärmkataster ausgewiesenen Lärmbelastungen werden Verkehrszählungen und/oder Messungen in den entsprechenden Strassenzügen durchgeführt. Im Kanton Basel-Stadt liegt ein Zählstellen-netz mit Dauerzählstellen vor, das sich auf die stark befahrenen Strassen konzentriert und bezüglich Dichte und Messmethodik dem Stand der Technik in der Schweiz entspricht. Zusammen mit dem GVM und dem Lärm-Berechnungsmodell des Bundes, sowie gezielten Erhebungen zur Verbesserung der Datengrundlage im Einzelfall, steht in Basel-Stadt eine umfassende Grundlage zur Beurteilung der Lärmbelastung der Anwohnenden durch Strassenverkehr zur Verfügung.

Gemäss Art. 16 Umweltgesetz (USG) und Art. 13 Lärmschutzverordnung (LSV) besteht für die Kantone eine Lärm-Sanierungspflicht für Strassen, welche bei den Anwohnerinnen und Anwohnern zur Überschreitung der massgebenden Immissionsgrenzwerte (IGW) führen.

In Art. 11 USG ist als Grundsatz festgehalten, dass der Lärm in erster Linie durch Massnahmen an der Quelle zu begrenzen ist. Massnahmen an der Quelle sind der Einbau lärmmindernder Beläge und die Umsetzung von verkehrsberuhigenden Massnahmen. Gemäss § 14 Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) verfügen die zuständigen Behörden des Kantons in Wohngebieten eine Zonenhöchstgeschwindigkeit von 30 km/h, soweit es das Bundesrecht zulässt. Für einzelne Strassenzüge können sie Ausnahmen vorsehen. Die Einwohnergemeinden können für ihr Gemeindegebiet im Rahmen des Bundesrechts abweichende Zonenhöchstgeschwindigkeiten vorsehen.

Bei Lärmbelastungen, die den Alarmwert überschreiten, muss die Anlage (in diesem Fall die Strasse) dringlich saniert werden. Wird der Alarmwert trotz Massnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg nicht eingehalten, müssen als Ersatzmassnahme an den lärmbelasteten Liegenschaften Schallschutzfenster eingebaut werden. Die Kosten für die Massnahmen an der Quelle und die Ersatzmassnahmen trägt vollumfänglich der Anlageninhaber (Art. 15 und 16 LSV). Bei Lärmbelastungen, die den Immissionsgrenzwert überschreiten, besteht die gleiche Pflicht wie bei Überschreitung der Alarmwerte, allerdings entfällt die Finanzierung von Ersatzmassnahmen.

2.1.2 Zuständigkeiten

Gemeindestrassen (Riehen, Bettingen)

Für die Umsetzung der Sanierungsmassnahmen der Gemeindestrassen in den Einwohnergemeinden sind die Gemeinden Riehen und Bettingen selbst zuständig. Hier ordnet der Kanton nach Anhörung der Gemeinde wie auf Stadtgebiet und auf Kantonsstrassen die notwendigen Sanierungen an. Die Kosten für die Sanierungen trägt die jeweilige Einwohnergemeinde.

Kantonsstrassen

Der Kanton führt als Vollzugsbehörde den Strassenlärmkataster und ordnet die notwendigen Sanierungen an. Die Zuständigkeit für die Umsetzung und Finanzierung der Lärmsanierungsmassnahmen liegt bei den Strasseneigentümern. Dies sind der Kanton für die städtischen Strassen und die Einwohnergemeinden Riehen und Bettingen für die Kantonsstrassen auf Gemeindegebiet.

Nationalstrassen

Für die Nationalstrassen ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Vollzugsbehörde. Es führt den Kataster, plant die Sanierungsmassnahmen und setzt diese um, da das ASTRA gleichzeitig auch Inhaber der Strasse ist.

2.1.3 Sanierungserleichterungen

Überall dort, wo mit verhältnismässigem Aufwand keine oder keine weiteren Massnahmen zur Einhaltung der IGW möglich sind, gewährt die Vollzugsbehörde (Amt für Umwelt und Energie des Kantons Basel-Stadt, AUE) dem Strasseneigentümer Erleichterung. Dies bedeutet, dass der Strasseneigentümer keine unverhältnismässigen Sanierungsmassnahmen umsetzen muss und in solchen Fällen somit von seiner Sanierungspflicht entbunden wird - trotz weiterhin bestehenden Grenzwertüberschreitungen. Als unverhältnismässig gelten sehr teure Sanierungen oder Massnahmen, welche zu erheblichen Nachteilen führen können (z.B. unerwünschte Verkehrsverlagerungen auf angrenzende Strassen, nicht verhältnismässige negative Auswirkungen für den öffentlichen Verkehr).

Erleichterungen wurden im Kanton Basel-Stadt in der Vergangenheit noch keine gesprochen, um bei technischen Fortschritten oder Änderungen anderer Art den Weg für effektive Lärmsanierungsmassnahmen offenzuhalten und keine sogenannte administrative Lärmsanierung durchführen zu müssen. Vor Umsetzung der lärmreduzierenden Massnahmen werden die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer über die Sanierungsmassnahmen (Einbau lärmmindernder Belag, Umsetzung Geschwindigkeitsreduktion) sowie die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen informiert. Den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern wird so das rechtliche Gehör gewährt und mit den entsprechenden Erleichterungsverfügungen Rechtssicherheit garantiert.

2.2 Lärmmindernde Beläge

Bei Strassen mit eingebauten lärmmindernden Belägen wird von der Wirkung des Belags im Endzustand ausgegangen. Ein lärmmindernder Belag erzielt nach Belagseinbau gegenüber herkömmlichen Belägen eine lärmmindernde Wirkung von -3 bis -5 Dezibel (dB). Gemäss den Vorgaben des Bundes müssen lärmmindernde Beläge auch am Ende ihres Lebenszyklus noch mindestens eine Lärmreduktion von -1 dB im Vergleich zu herkömmlichen Belägen aufweisen, was akustisch einer Reduktion der Verkehrsmenge von ca. 25% entspricht. So wird sichergestellt, dass für die Phase am Ende des Lebenszyklus' eines Belags keine zu hohe Wirkung ausgewiesen wird. Auch in den kommenden Jahren werden im Kanton Basel-Stadt bei notwendigem Belagersatz lärmmindernde Beläge eingebaut, so dass deren Anteil weiter steigen wird.

2.3 Geschwindigkeitsbeschränkungen

Gemäss Art. 108 Signalisationsverordnung (SSV) können zur Reduktion einer übermässigen Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) für bestimmte Strassenstrecken die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten durch die zuständigen Behörden herabgesetzt werden. Dabei muss der Grundsatz der Verhältnismässigkeit gewahrt sein. Dazu muss in einem Gutachten abgeklärt werden, ob die jeweilige Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind.

Seit dem wegweisenden Bundesgerichtsentscheid vom 2. März 2018 zur Einführung von Tempo 30 km/h auf der Sevogelstrasse in Basel steht fest, dass Temporeduktionen auch auf verkehrsorientierten Strassen grundsätzlich zulässig sein können, wenn sie die Bevölkerung wirksam vor unzulässigem Lärm schützen.

2.4 Verkehrspolitik des Kantons Basel-Stadt

Die Kantonsverfassung definiert die Verkehrspolitik in § 30 Abs. 1: „Der Staat ermöglicht und koordiniert eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Mobilität. Der öffentliche Verkehr geniesst Vorrang.“ In § 13 USG BS werden diese Grundsätze konkretisiert. Die aktuelle Fassung dieser Bestimmung beschloss das Stimmvolk in der Abstimmung vom 9. Februar 2020 mit der Gutheissung des Gegenvorschlags zur Initiative „Zämme fahre mir besser“.

Der Regierungsrat hat basierend auf den gesetzlichen Bestimmungen die Strassen in verkehrsorientierte und siedlungsorientierte Strassen kategorisiert. Der nachstehende Plan zeigt die verkehrsorientierten Strassen. Diese bilden das Rückgrat für den motorisierten Verkehr und sind auf einen möglichst flüssigen Verkehrsablauf ausgelegt. Zu ihnen gehören Hochleistungsstrassen, Hauptverkehrsstrassen und Hauptsammelstrassen.

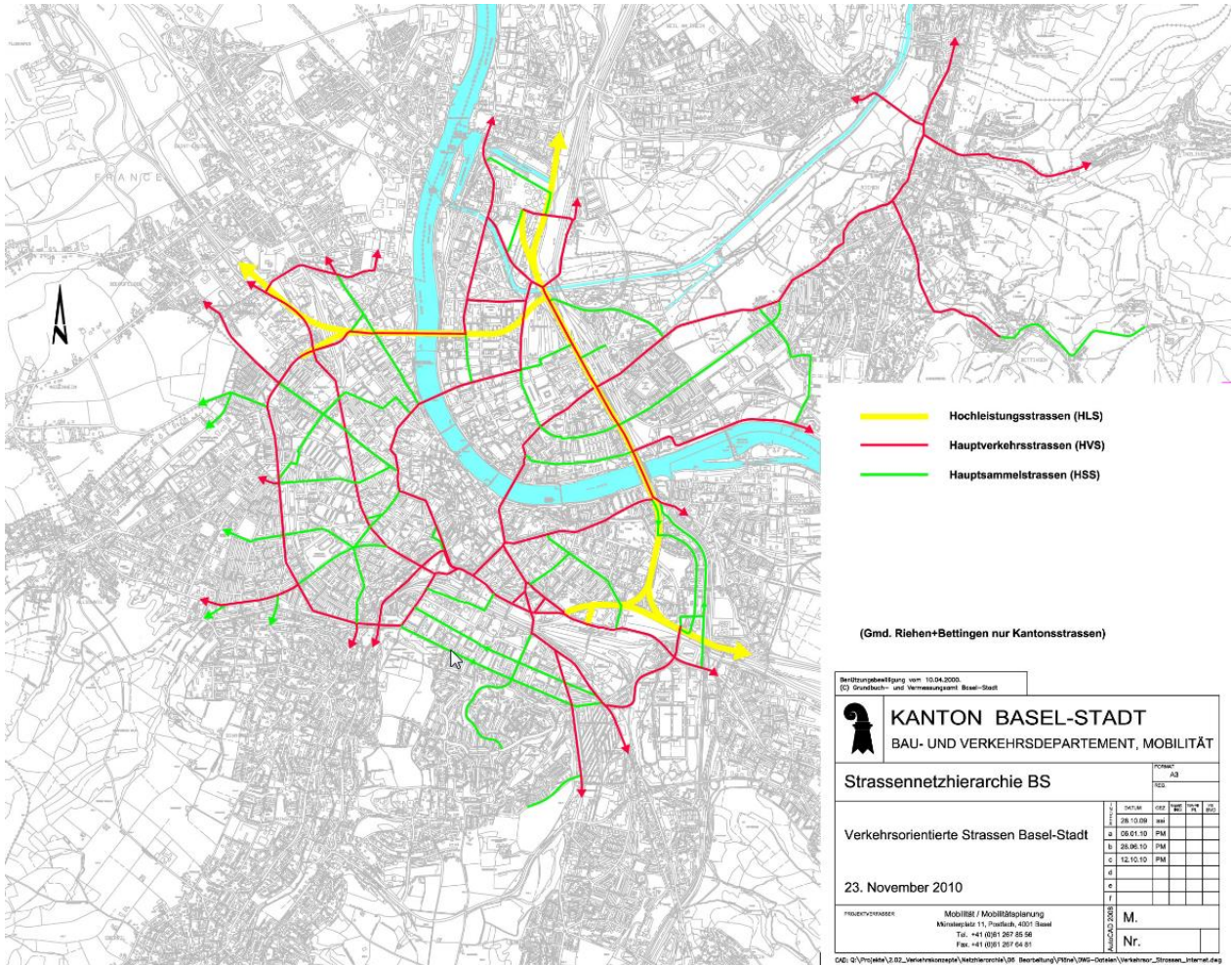


Abbildung 1: Strassennetzhierarchie Basel-Stadt

2.5 Bisher umgesetzte Sanierungsmassnahmen im Kanton Basel-Stadt

Die Stadt Basel hat ein Stadtstrassennetz von etwa 318 Kilometer Länge. In Riehen und Bettingen kommen insgesamt 12.5 Kilometer als Kantonsstrassen dazu. Seit 2014 werden im Kanton Basel-Stadt bei einem notwendigen Belagsersatz – wenn technisch möglich – standardmässig lärmmin- dernde Beläge eingebaut. Insgesamt wurden bis ins Jahr 2019 rund 28 Kilometer lärmmindernde Beläge eingebaut. Dies entspricht einem Anteil von knapp 9% des gesamten Strassennetzes.

Ende 2019 bestanden in der Stadt Basel Fussgängerzonen mit einer Länge von rund 4 Kilometer, Begegnungszonen mit einer Länge von 21 Kilometer und Tempo 30-Zonen mit einer Länge von 171 Kilometern (inkl. mehrere Abschnitte, wo während den Schulwegzeiten Tempo 30 gilt). Somit sind insgesamt 196 Kilometer der Stadtstrassen verkehrsberuhigt, was einem Anteil von rund 62% des gesamten Stadtstrassennetzes entspricht. Auch in den kommenden Jahren wird der Anteil der verkehrsberuhigten Strassen weiter steigen.

Auf den Kantonsstrassen in Riehen und Bettingen sind etwa 3,6 Kilometer mit Tempo 30 und etwa 3,4 Kilometer mit Tempo 40 belegt. Dazu kommt noch ein etwa 200 Meter langer Abschnitt, wo während den Schulwegzeiten Tempo 30 gilt. Die bereits im Kantonsgebiet umgesetzten Sanierungsmassnahmen sind in Anhang 1 «Überschreitungen mit umgesetzten Massnahmen» abgebildet.

Insgesamt konnten mit den umgesetzten Lärmschutzmassnahmen bis Ende 2019 etwa 3'000 Personen geschützt, d.h. die Lärmbelastung konnte auf oder unter den massgebenden IGW gesenkt werden. Trotz der bisher umgesetzten Massnahmen an der Quelle verbleiben noch etwa

40'000 Personen, welche über dem IGW belastet sind (Stand Ende 2019). Die noch bestehenden Liegenschaften im Kantonsgebiet mit Grenzwertüberschreitung sind im Anhang 2 «Überschreitungen Ist-Zustand mit Strassennetzhierarchie» abgebildet.

3. Handlungsbedarf

Die Frist zur Lärmsanierung von Strassen ist gemäss Art. 17 LSV am 31. März 2018 abgelaufen. Der Bund geht davon aus, dass das weitere Wachstum der Bevölkerung und des motorisierten Verkehrs sowie die verdichtete Nutzung des Siedlungsraums die Lärmproblematik in Zukunft eher noch verschärfen wird. Der nationale Massnahmenplan zur Verringerung der Lärmbelastung sieht deshalb vor, die Lärmsanierung auch nach der abgelaufenen Sanierungsfrist weiterzuführen und als Daueraufgabe zu etablieren.

Trotz der im Kanton Basel-Stadt umgesetzten Sanierungsmassnahmen (Einbau lärmindernder Beläge und Umsetzung von Geschwindigkeitsreduktionen) bestehen heute noch an rund 60 Strassenkilometern Lärmbelastungen über den gesetzlichen Grenzwerten. Um diese zu sanieren, ist pro lärmbelasteten Strassenabschnitt im Rahmen eines Gutachtens sowohl eine allfällige Geschwindigkeitsreduktion als auch die Lärmsituation zu beurteilen. Auf Basis der Gutachten und der entsprechenden Wirkungsanalyse aller Lärmsanierungsmassnahmen wird die Lärmbelastung (Tag/Nacht) pro Liegenschaft in den betroffenen Strassenzügen ausgewiesen und die umzusetzenden Massnahmen in Bezug auf Machbarkeit (technische Umsetzung) und Verhältnismässigkeit (Kosten und Wirkung) definiert.

4. Vorgehen

4.1 Erste Triage

Die Strassen, für welche eine Lärm-Sanierungspflicht besteht, wurden in einem ersten Schritt verwaltungsintern einer Triage unterzogen. Dabei wurden folgende Aspekte beurteilt:

- Ausmass der Lärmbelastung
- Anzahl der betroffenen Liegenschaften mit erhöhter Lärmbelastung
- Örtliche Dimension der erhöhten Lärmbelastung
- Kategorie der betroffenen Strassen nach Strassennetzhierarchie
- Realisierte und vorgesehene lärmindernde Beläge
- Auswirkungen einer Temporeduktion auf OeV und MIV

Es wurden über 120 Strassen(abschnitte) mit bestehenden Grenzwert-Überschreitungen überprüft. Bei der Überprüfung wurde beurteilt, ob Massnahmen an der Quelle umsetzbar, wirksam und verhältnismässig sind. Für 53 Strassen(abschnitte) ergab die Triage, dass mittels Gutachtens die detaillierte Prüfung einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h erfolgen soll. Bei Hauptverkehrsstrassen (teilweise als Durchgangsstrassen gemäss eidg. Durchgangsstrassenverordnung deklariert) und Hauptsammelstrassen soll in der Regel eine auf die Nachtstunden beschränkte Geschwindigkeitsreduktion geprüft werden. Bei siedlungsorientierten Strassen soll eine permanente Geschwindigkeitsreduktion überprüft werden. Für die Umsetzung von lärmindernden Belägen ist kein separates Gutachten notwendig. Die langfristige, minimale lärmindernde Wirkung (-1 dB) fliesst in die Lärmbeurteilung der zu prüfenden Strassen(abschnitte) mit ein.

Bei den restlichen Strassen(abschnitten) soll auf eine solche Detailprüfung verzichtet werden. Die Triage hat bei diesen Strassen(abschnitten) ergeben, dass

- Geschwindigkeitsreduktion / Einbau lärmindernder Belag nicht verhältnismässig wäre,
- bereits Tempo 30 / lärmindernder Belag realisiert wurde,
- bereits Tempo 30 / lärmindernder Belag geplant ist oder
- die Strassen nicht Verursacher der erhöhten Lärmbelastung sind.

Bei diesen Strassen(abschnitten) gewährt das AUE als Vollzugsbehörde dem Strasseneigentümer eine Erleichterung und entbindet diesen somit von der Pflicht weiterer Sanierungsmassnahmen.

4.2 Detailprüfungen in Teilgebieten

Um für die weitere Bearbeitung Synergieeffekte zu nutzen und die Planungskosten zu reduzieren, wurde nach der verwaltungsinternen Triage vom Amt für Mobilität zusammen mit dem Amt für Umwelt und Energie eine Gesamtbetrachtung über das Kantonsgebiet durchgeführt. Dabei hat sich gezeigt, dass eine gebündelte Bearbeitung innerhalb von acht Teilgebieten zielführend ist. Jedes Teilgebiet zeichnet sich dadurch aus, dass es in sich eine gewisse Einheit bildet. Bei der Zusammenfassung zu Teilgebieten wurde das Kriterium berücksichtigt, dass angeordnete Geschwindigkeitsmassnahmen auf einem Strassenzug zu einer Verkehrsverlagerung auf einen anderen Strassenzug führen können. Des Weiteren können bei der Teilgebietsbetrachtung unerwünschte Inseleffekte (z.B. Tempo 50-Insel innerhalb Tempo 30-Zone) vermieden werden. Innerhalb der Teilgebiete ist eine strassenzugsweise Betrachtung vorgesehen. Nach den Detailprüfungen in den Teilgebieten wird zur Überprüfung der Plausibilität nochmals das ganze Stadtgebiet betrachtet.

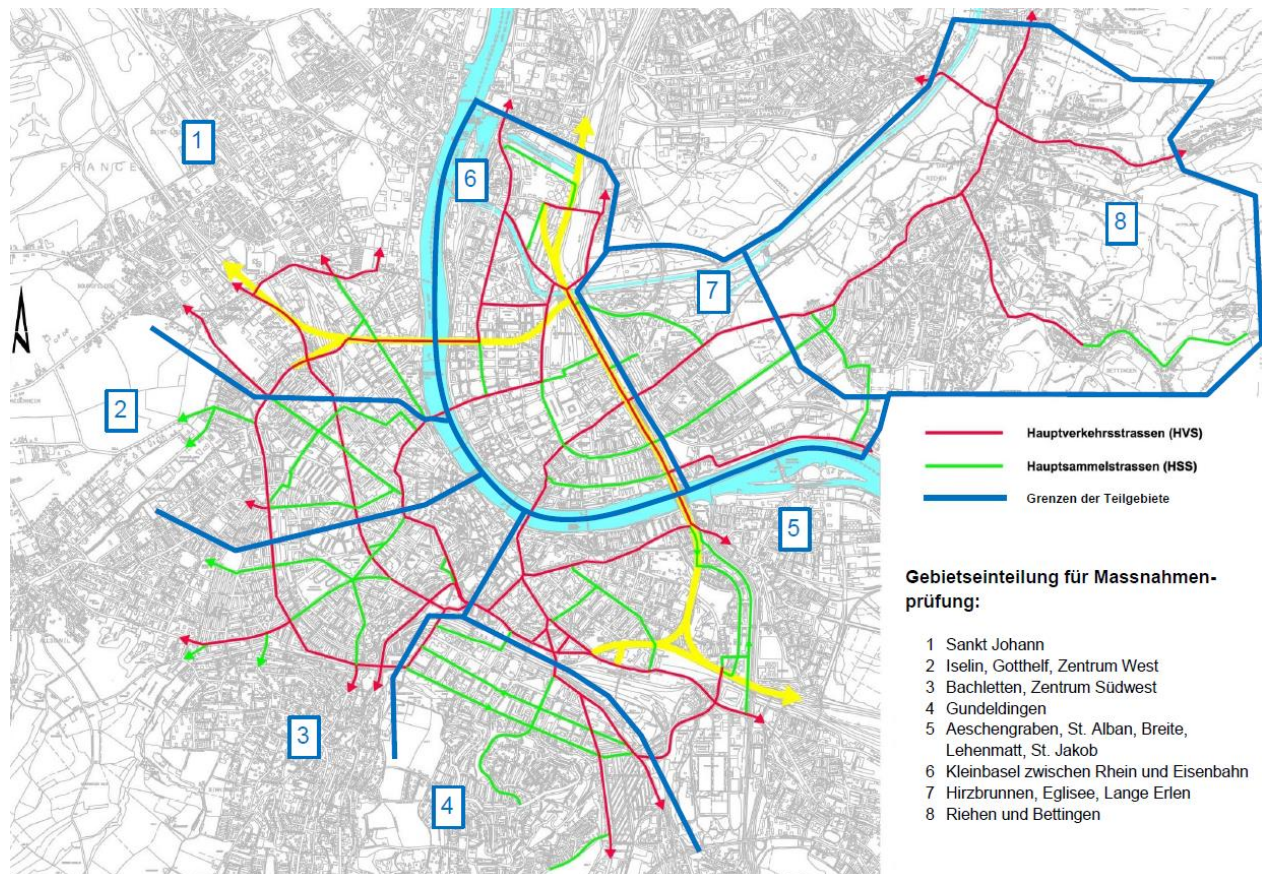


Abbildung 2: Gebietseinteilung

5. Kosten

5.1 Gutachten für Geschwindigkeitsreduktionen

Für eine Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten muss gemäss Art. 108 Signalisationsverordnung in einem Gutachten abgeklärt werden, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Für jeden einzelnen zu prüfenden Strassenabschnitt muss daher ein Gutachten erstellt werden. Bei 49 Strassen(abschnitten)

wird ein Gutachten für eine Geschwindigkeitsreduktion nachts (22.00 bis 06.00 Uhr) erstellt. Die aktuellen Erfahrungen mit den Gutachten bei der zurzeit laufenden Umsetzung von weiteren Tempo 30-Zonen bzw. Tempo 30-Strecken zeigen, dass ein Gutachten (T30 nachts) rund 8'500 Franken (inkl. MWSt) kostet. Bei vier Strassen(abschnitten) wird ein Gutachten für eine Geschwindigkeitsreduktion tags und nachts erstellt. Die Kosten hierfür belaufen sich pro Gutachten auf rund 10'000 Franken (inkl. MWSt.). Des Weiteren muss zur Beurteilung der Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten im Rahmen der entsprechenden Gutachten für alle 53 Strassen(abschnitte) eine Verkehrserhebung (Verkehrsmenge und Geschwindigkeit) durchgeführt werden. Pro Verkehrserhebung wurden 2'500 Franken (inkl. MWSt) angesetzt.

Die Erstellung der Gutachten und die Durchführung der Verkehrserhebungen erfolgt durch ein externes Ingenieurbüro. Beim Kanton zuständig ist das Amt für Mobilität.

5.2 Lärmbeurteilung und Lärmmessungen

Für jeden zu prüfenden Strassen(abschnitt) muss eine Lärmbeurteilung erstellt und gesamthaft die Lärmbelastung (Tag/Nacht) pro Liegenschaft ausgewiesen werden. Des Weiteren wird darin sowohl der Ist-Zustand der Lärmbelastung als auch die lärmreduzierende Wirkung aller Lärmsanierungsmassnahmen festgehalten. Die Lärmbeurteilung erfolgt durch das AUE.

Bei insgesamt 20 Strassen(abschnitten) ist aufgrund von komplexen Lärmausbreitungssituationen vor der Lärmbeurteilung eine Lärmmessung durchzuführen. Die Messergebnisse werden für die Berechnung der Lärmimmissionen pro Liegenschaft im Lärmberechnungsmodell verwendet, um eine rechtskräftige Beurteilung der Lärmsituation durchführen zu können. Die Erhebung der Messdaten erfolgt durch ein externes Ingenieurbüro. Die Kosten pro Lärmmessung belaufen sich auf 3'000 Franken (inkl. MWSt.).

5.3 Zusammenstellung Planungskosten

Die Planungskosten setzen sich aus einem Gutachten für die Beurteilung einer Geschwindigkeitsreduktion für die 53 Strassen(abschnitte) sowie 55 notwendigen Verkehrserhebungen (Verkehrsmenge und Geschwindigkeit) zusammen. Bei insgesamt 20 Strassenteilstücken sind zusätzlich noch Lärmmessungen notwendig. Somit ergibt sich gesamthaft ein Projektvolumen von 720'000 Franken.

| Kostenbestandteile | Anzahl | CHF | CHF |
|--|--------|----------------|----------------|
| Gutachten T30 (Tag +Nacht) | 4 | 10'000 | 40'000 |
| Gutachten T30 (Nacht) | 49 | 8'500 | 416'500 |
| Verkehrserhebung (Menge / Geschwindigkeit) | 55 | 2'500 | 137'500 |
| Lärmmessung | 20 | 3'000 | 60'000 |
| Zwischentotal | | 654'000 | 654'000 |
| Unvorhergesehenes (ca. 10%) | | | 66'000 |
| Total | | | 720'000 |

Tabelle 1: Zusammenstellung Planungskosten in Kostenbestandteile

6. Terminplan

Ab Bewilligung des Planungskredits (BP) ist mit folgenden Fristen für die Umsetzung zu rechnen:

| | |
|--------------------------|--|
| - ca. 12 Monate nach BP: | pro Strassenzug abgeschlossen: <ul style="list-style-type: none">- Erhebung aktuelles Geschwindigkeitsniveau- Erhebung aktuelle Verkehrszahlen- Durchführung Lärmmessungen |
| - ca. 18 Monate nach BP: | pro Strassenzug abgeschlossen: <ul style="list-style-type: none">- Prüfung Verhältnismässigkeit der Sanierungsmassnahmen |
| - ca. 20 Monate nach BP: | pro Liegenschaft abgeschlossen: <ul style="list-style-type: none">- Lärmbeurteilung- Ausweisung Lärmbelastung Tag/Nacht |
| - ca. 21 Monate nach BP: | Festlegung Sanierungsmassnahmen pro Strassenzug |

Nach Vorliegen der Ergebnisse und der Festlegung der Sanierungsmassnahmen pro Strassenzug kann mit der Ausarbeitung eines Ratschlages betreffend „Ausgabenbewilligung für die Umsetzung der Massnahmen zur Strassenlärmsanierung“ begonnen werden. Für die Ausarbeitung dieses Ratschlages werden drei Monate angesetzt, so dass ab dem Zeitpunkt BP + 24 Monate dieser dem Grossen Rat vorgelegt werden kann.

7. Formelle Prüfung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

8. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Anhang 1: Überschreitungen mit umgesetzten Massnahmen

Anhang 2: Überschreitungen Ist-Zustand mit Strassennetzhierarchie

Grossratsbeschluss

Planungskosten für die Strassenlärmsanierung in der Stadt Basel und auf den Kantonsstrassen in den beiden Einwohnergemeinden

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

die Bewilligung der Planungskosten für die Strassenlärmsanierung in Höhe von Fr. 720'000 zu Lasten der Erfolgsrechnung des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt, Amt für Umwelt und Energie, Kostenstelle 8318300 Lärmschutz.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

