



An den Grossen Rat

16.5105.02

BVD/P165105

Basel, 6. April 2016

Regierungsratsbeschluss vom 5. April 2016

## Interpellation Nr. 31 von Oswald Inglin betreffend „Lärmschutz an der Osttangente“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 9. März 2016)

Seit dem Variantenentscheid zugunsten eines Tunnels zur Entlastung der Osttangente im Juli 2014 ist es stiller geworden um jenen Verkehrshotspot in Basel. Einerseits hoffen nun alle, dass der Bund den Löwenanteil der Kosten übernimmt. Andererseits ist offensichtlich eine breitere Öffentlichkeit der Meinung, dass somit auch die Lärmprobleme rund um diese Schneise mitten durch die Stadt gelöst seien.

Fakt 1 ist, dass mit einer Fertigstellung des Tunnels und somit einer Entlastung der Osttangente frühestens im Jahre 2035 zu rechnen ist.

Fakt 2 ist, dass die von der jetzigen Lärmsituation betroffene Anwohnerschaft keine Signale in Bezug auf die dringliche Bereinigung des unhaltbaren und bundesrechtswidrigen (siehe unten) Zustands vernehmen kann, ein Zustand, der immerhin zumindest für die nächsten rund 20 Jahre anhalten wird.

Die langwierige Geschichte rund um die Verantwortung für die Lärmschutzmassnahmen muss recht eigentlich als Verwirrspiel bezeichnet werden:

- In einem Brief vom 23.11.2010 an den Verein "Ausbau Osttangente - so nicht!" bestätigt Frau Priska Plüss vom Amt für Umwelt und Energie (AUE) Basel-Stadt, dass die bereits erfolgten Massnahmen entlang der Osttangente die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nicht erlaubten. Das Amt habe deshalb 2005 dem ASTRA und dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) ein Strassenlärm-Sanierungsprojekt (Schliessung der Lücken, Erhöhung und Verlängerung der bestehenden Lärmschutzwände) eingereicht. Bis jetzt sei das Projekt weder genehmigt noch umgesetzt worden. Der Grund dafür liege wohl in der Planung zur Strukturverbesserung Osttangente (STOT). Grundsätzlich bleibe die Rechtslage bestehen, dass der Bund die Anlage bis 2015 sanieren sollte (Lärmschutzverordnung [LSV], Art. 17 Ziff. 4 lit. a).
- Eine Petition der IG Osttangente und des Vereins an Bundesrätin Doris Leuthard, eingereicht am 31.05.11, verlangt neben einem Tunnel, die dringend erforderlichen Lärmschutzmassnahmen sofort zu ergreifen. Im Antwortbrief des ASTRA auf die Petition vom 26.10.11 schreibt dieses, dass die Abschnitte der Nationalstrasse, die noch nicht lärm saniert seien, prioritär behandelt und die Osttangente zurückgestellt würde, da sie bereits lärmtechnisch saniert (!) sei und ab 2020 sowieso Sanierungsmassnahmen erfolgen müssten. Diese würden gleichzeitig mit den Lärmschutzmassnahmen angepackt. Zudem sei die Linienführung der Engpassbeseitigung noch nicht definitiv festgelegt. Erst anschliessend könne die inhaltliche und terminliche Projektierung der Lärmschutzmassnahmen erfolgen.
- An einer Veranstaltung der CVP Sektion Grossbasel-Ost am 5.11.14 teilte das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) mit, grössere Lärmschutzmassnahmen wie Einhausungen und Überdeckungen würden nicht vor Fertigstellung des Rheintunnels realisiert. Ob kleinere, absolut notwendige andere Lärmschutzmassnahmen vorgezogen werden könnten, blieb unklar.
- An einer SP-Veranstaltung zum Rheintunnel am 21.4.15 im Quartierzentrum Breite stellt Regierungsrat Wessels in Aussicht, kleinere Lärmschutzmassnahmen wie die Schliessung von Lücken in wenigen Jahren zu realisieren, notfalls auch auf Kosten des Kantons.
- An einer Informationsveranstaltung des ASTRA und des BVD zur Lärmsanierung Osttangente vom 26.5.15 wurde mitgeteilt, der Bund sehe vor, ab 2021 Lärmschutzmassnahmen im Rahmen der Sanierung der baulichen Substanz der Osttangente umzusetzen.
- In der Antwort von Regierungsrat Wessels vom 14.8.15 auf einen Brief von IG und Verein, die absolut notwendigen und kurzfristig umzusetzenden kleinere Lärmschutzmassnahmen entlang der Osttangente betreffend, teilt dieser mit, dass das ASTRA die Möglichkeit der kurzfristigen Umsetzung von "kleineren" Lärmschutzmassnahmen

men verneine. Selbst die müssten "den ordentlichen Planungs- und Genehmigungsablauf durchlaufen und bedingen eine öffentliche Auflage sowie ein rechtgültiges Plangenehmigungsverfahren".

In diesem Zusammenhang bitte ich die Regierung, mir folgende Fragen zu beantworten:

- Es wird weder vom Bund noch vom Kanton bestritten, dass die Osttangente lärmsaniert werden muss. Welches ist der Zeitplan für den Rheintunnel und die Lärmschutzmassnahmen entlang der bestehenden oberirdischen Osttangente? Inwiefern kann der Bund für die Verletzung von Art. 17 Ziff. 4 lit. a LSV belangt werden? (Frage 1)
- Wann wird die bestehende Osttangente saniert? Ist vorgesehen, im Zuge dieser Sanierung die dringendsten Lärmschutzmassnahmen umzusetzen? Wie hoch sind diese Kosten zu veranschlagen? (Frage 2)
- Gemäss Informationen des Bundes wie des Kantons ist nicht vor 2035 mit der Fertigstellung des Rheintunnels zu rechnen. Der Anwohnerschaft ist keinesfalls zuzumuten, bis zu diesem Zeitpunkt hinsichtlich Lärmschutzmassnahmen vertröstet zu werden. Welche kurzfristig umsetzbaren Lärmschutzmassnahmen wie durchsichtige gekröpfte Lärmschutzwände im Kleinbasel und eine Schliessung der Lücke auf der Westseite der Schwarzwaldbrücke, deren Kosten möglicherweise der Kanton übernimmt, sind als zeitnah realisierbar vorgesehen? (Frage 3)
- Wird sich der Kanton resp. das BVD in der Planungs- wie Realisierungsphase für eine Trennung der zeitnah realisierbaren Lärmschutzmassnahmen wie Schliessung der Lärmschutzlücken und wirksamere Lärmschutzwände von den längerfristig umzusetzenden Massnahmen wie Einhausungen und Überdachungen einsetzen? (Frage 4)

Oswald Inglin

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

## 1. Allgemeines

Seit 2008 ist der Bund bzw. das Bundesamt für Strassen (ASTRA) für Bau/Umgestaltung, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen allein zuständig. Der Bund ist somit auch zuständig für den Lärmschutz. Sämtliche Massnahmen innerhalb des Nationalstrassenperimeters liegen in der Zuständigkeit des Bundes; der Standortkanton muss seine Anliegen dem Bund unterbreiten; er ist zudem berechtigt, im Rahmen der üblichen Rechtsverfahren – Anhörung im Rahmen generelle Projektierung, Einsprache-/Beschwerdeverfahren im Auflageverfahren – seinen Forderungen Geltung zu verschaffen.

Der Bund hat die Kosten für eine funktionierende, sichere und verträgliche Nationalstrasse alleine zu tragen. Die Kosten für Massnahmen, die von Dritten verlangt und über das rechtlich geschuldete Anforderungsniveau hinausgehen, sind grundsätzlich durch die entsprechenden Dritten zu finanzieren. Dies betrifft etwa Lärmschutzmassnahmen, die weiter gehen sollen, als dies in der Lärmschutzverordnung (LSV) verlangt wird.

Weil Lärmschutzmassnahmen Umgestaltungen an der Strasseninfrastruktur oder an umliegenden Gebäuden zur Folge haben, müssen die entsprechenden Projekte vorab öffentlich aufgelegt werden. Erst nach Abschluss der Rechtsverfahren kann die Realisierung erfolgen. Da die Rechtsverfahren unter Umständen langwierig sein können, ist entsprechend häufig mit einer relativ langen Projektdauer zu rechnen.

## 2. Zu den Fragen

### Frage 1

Die Osttangente ist unbestrittenermassen lärmtechnisch so zu sanieren, dass nicht nur die bisherigen Lärmsanierungslücken geschlossen, sondern dass auch der inzwischen entstandene Lärmsanierungsbedarf mitberücksichtigt wird. Der geplante Rheintunnel wird aus heutiger Sicht die Osttangente nicht vor 2035 entlasten können; er kann deshalb nicht als Lärmschutzmassnahme Osttangente Berücksichtigung finden.

Das ASTRA hält in Bezug auf die Fristen Folgendes fest: Die Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 sieht in Art. 17 Abs. 1 vor, dass die Fristen für die Sanierungen und Schallschutzmassnahmen nach Dringlichkeit festgesetzt werden. Die Nationalstrassen müssen gemäss Abs. 4 bis spätestens am 31. März 2015 lärmsaniert sein. Die Osttangente gilt gemäss ASTRA

als "erstsaniert". Es ist aber bekannt, dass trotz der vorhandenen Lärmschutzwände die Grenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung teilweise nicht mehr eingehalten sind.

Der Bund sieht die etappenweise Instandsetzung der Osttangente ab 2018 vor (vgl. Frage 2). Dabei ist unter anderem geplant, den bestehenden Belag durch einen lärmarmen Belag zu ersetzen. Weiter prüft der Bund eine Erhöhung oder eine Verlängerung der bestehenden Lärmschutzwände. Der Bund ist bestrebt, alle Massnahmen jeweils in einem Erhaltungsabschnitt zeitlich koordiniert umzusetzen, um Kosten zu sparen und die Verkehrsbehinderungen zu minimieren. Lärmschutzmassnahmen werden daher jeweils nicht separat, sondern abgestimmt mit den Instandsetzungsmassnahmen in einem Abschnitt realisiert.

## Frage 2

Das Projekt für die Lärmsanierung Osttangente ist derzeit beim Bund bzw. dem dort zuständigen Bundesamt für Strassen ASTRA in Arbeit. Die Instandsetzung der Osttangente wird in drei Schritten vorgenommen:

- Ab ca. 2018 werden Brücken instandgesetzt, deren Zustand ungenügend ist. Dies betrifft zum Beispiel die aufgeständerte Schwarzwaldallee und die Grenzbrücke.
- Koordiniert mit den Zusatzanliegen des Kantons Basel-Stadt soll ca. 2019 die öffentliche Planaufgabe für den Lärmschutz der Osttangente inklusive der Anschlüsse stattfinden. Die Realisierung der Massnahmen kann erfolgen, nachdem eine rechtskräftige Plangenehmigungsverfügung vorliegt.
- Ab ca. 2025 ist dann eine umfassende abschnittsweise Instandsetzung der Osttangente geplant.

Zu den Kosten der einzelnen Massnahmen kann zum jetzigen Zeitpunkt keine Angabe gemacht werden.

## Fragen 3 und 4

Da Klarheit besteht bezüglich der Engpassbeseitigung Osttangente und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kanton, kann auch die Lärmsanierung konkret angegangen werden. Im Rahmen des Vorhabens „Flankierende Massnahmen Osttangente“ untersucht der Kanton Basel-Stadt, welche Massnahmen seitens des Kantons als zweckmässig und finanziell verkraftbar beurteilt werden, um einerseits die verkehrliche Wirkung des Rheintunnels zu optimieren und andererseits die Stadtverträglichkeit der Osttangente zu verbessern. Mit ersten Ergebnissen kann noch in diesem Jahr gerechnet werden. In Abstimmung zwischen Bund und Kanton ist danach festzulegen, welche Massnahmen zeitnah in einem ersten Schritt und welche Massnahmen erst später – gegebenenfalls auch erst nach Inbetriebnahme des Rheintunnels – umgesetzt werden sollen bzw. können.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin