



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

## Petitionskommission

An den Grossen Rat

**25.5093.02**

Petitionskommission  
Basel, 15. Dezember 2025

Kommissionsbeschluss vom 15. Dezember 2025

### Bericht der Petitionskommission

### **zur Petition P494 «Lärmschutz an der Osttangente - jetzt!»**

## 1. Wortlaut der Petition

Am 24. November 2024 hat die Stimmbevölkerung NEIN gesagt zum Ausbau der Autobahnen und damit auch NEIN zum Rheintunnel. Lärm, Schmutz und Feinstaub von der Osttangente aber bleiben! Seit Jahrzehnten belastet der Verkehrskorridor Gellertdreieck – Badischer Bahnhof die Wohn- und Lebensqualität in Basel Ost. Und der Verkehr nimmt laufend zu.

Der Grosser Rat hat am **16. März 2022** die Regierung beauftragt, ein Vorprojekt für die Überdeckung Breite West auf einer Länge von 465 Metern, sowie von effektiveren Lärmschutzwänden auszuarbeiten und den entsprechenden Kredit bewilligt. Seitdem wird geplant, geplant und geplant. Konkrete Informationen zum Stand des Projekts, geschweige denn zur Umsetzung gibt es keine!

**Die Unterzeichnenden fordern:**

1. **Die vom Grossen Rat empfohlenen Lärmschutzmassnahmen und das beschlossene Vorprojekt umgehend umzusetzen:**
  - Lückenlose, effektive und zeitgemässe Lärmschutzwände entlang der Osttangente
  - Überdeckung Breite West auf einer Länge von 465 Metern
2. **Zusammen mit dem Bund die Temporeduktion auf der Osttangente von heute 80 km/h auf neu 60 km/h als kostengünstigste Lärmschutzmassnahme endlich umzusetzen.**
3. **Weitere Massnahmen zur Verkehrsberuhigung auf der Osttangente (Verkehrsleitsysteme, lärmärmer Belag usw.) prioritär zu prüfen und die Öffentlichkeit laufend aktiv über den Stand der Planung zu informieren.**

## 2. Kommissionsberatung

### 2.1 Vorgehen

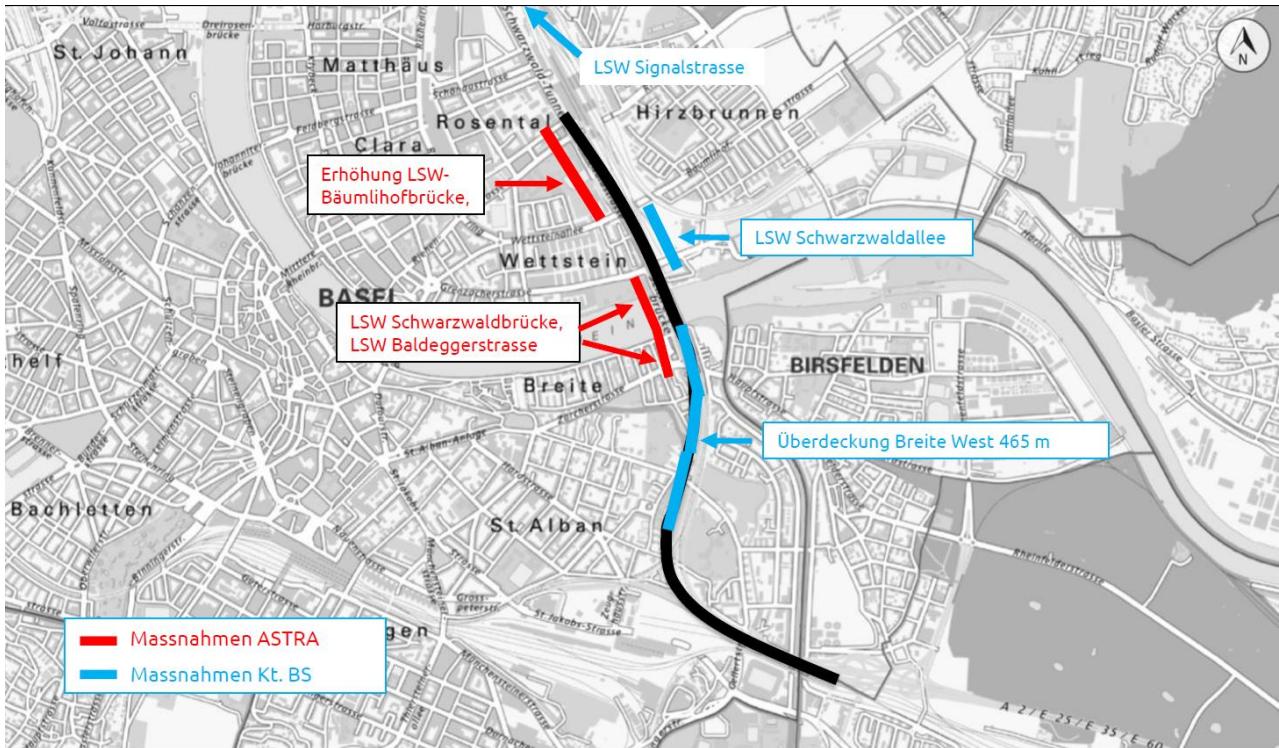
Der Grosser Rat hat die Petition P494 «Lärmschutz an der Osttangente - jetzt!» an seiner Sitzung vom 19. März 2025 der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen. Am 27. Oktober 2025 hörte die Kommission im Rahmen eines Hearings eine zweiköpfige Vertretung der Petentschaft, aus dem Tiefbauamt den Koordinator Sonderprojekte und den Abteilungsleiter Projektmanagement-Office sowie den Leiter der ASTRA-Filiale Zofingen an.

### 2.2 Anliegen der Petentschaft

Die Vertreterin und der Vertreter der Petentschaft haben einleitend festgehalten, dass sich die von der Osttangente seit deren Bau in den 1970er Jahren ausgehenden Emissionen negativ auf die Wohn- und Lebensqualität im Quartier auswirken. Die Autobahn führt mitten durch besiedeltes Gebiet. Dass es zu Konflikten kommt, wenn Verkehrs-, Lebens- und Wohnräume so nahe nebeneinander liegen, sei nachvollziehbar. Die Häuser links und rechts der Autobahn – neben Wohngebäuden auch Spitäler und Schulen – existieren mit wenigen Ausnahmen schon länger als die Osttangente. Auch mehrere Erholungsräume befinden sich in deren Umfeld. Mit dem Bau weiterer Wohnhäuser – z.B. der Überbauung zwischen Grenzacherstrasse und Eisenbahnweg – nimmt die Zahl der betroffenen Menschen weiter zu.

Die ansässige Bevölkerung setzt sich seit Jahrzehnten für Verbesserungen ein. Grosser Hoffnung verbindet sie mit den vom Grossen Rat am 16. Februar 2022 bewilligten Ausgaben für die Erstellung eines Vorprojekts für eine 465 Meter lange Überdeckung der Autobahn auf der Westseite der Breite, für eine Erhöhung der Lärmschutzwand an der Schwarzwaldallee und für eine neue Lärmschutzwand an der Signalstrasse. Bei diesen Vorhaben handelt es sich um sogenannte übergesetzliche Lärmschutzmassnahmen, die vom Kanton zu planen und zu finanzieren sind. Für die gesetzlich vorgeschriebenen «minimalen» Lärmschutzmassnahmen ist der Bund (Bundesamt für Strassen, ASTRA) zuständig. Diese werden bis 2029 umgesetzt.

**Abbildung 1: Gesetzliche und übergesetzliche Lärmschutzmassnahmen entlang der Osttangente**



Quelle: Petentschaft

Der Petitionstext nennt als kostengünstigste Lärmschutzmassnahme die Reduktion der auf der Osttangente erlaubten Fahrgeschwindigkeit von 80 auf 60 km/h. Diese Forderung wird gemäss der Vertretung der Petentschaft basierend auf einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 29. Januar 2025 in der Nacht erfüllt. Die dritte Forderung betrifft Massnahmen zur Verkehrsberuhigung wie ein Verkehrsleitsystem und ein lärmärmer Strassenbelag. Schliesslich soll die Öffentlichkeit laufend über den Stand der Planung informiert werden.

In Bezug auf die Umsetzung der vom Grossen Rat vor dreieinhalb Jahren geforderten übergesetzlichen Lärmschutzmassnahmen hat die Vertretung der Petentschaft kritisiert, dass der Regierungsrat noch keinen Fahrplan zur Umsetzung vorgelegt hat. Es sei – auch aufgrund negativer Erfahrungen in der Vergangenheit – zu befürchten, dass er die Sache auf die lange Bank schiebe. Die *Interpellation Lisa Mathys betreffend Umsetzung der beschlossenen Lärmschutzmassnahmen entlang der Osttangente* und die *Interpellation Lisa Mathys betreffend die Anwohnenden der Osttangente nicht länger vertrösten* habe der Regierungsrat in den Jahren 2024 bzw. 2025 jeweils nur «mager» mündlich beantwortet. Um mehr Druck aufzusetzen, sei die Petition eingereicht worden.

Die übergesetzlichen Lärmschutzmassnahmen sind gemäss der Petentschaft auch deshalb wichtig, weil davon auszugehen ist, dass die Verkehrsmenge auf der Osttangente in den nächsten 20 Jahren nicht ab-, sondern weiter zunehmen wird. Weder der Ausbau der S-Bahn, ein allenfalls doch noch realisierter Rheintunnel noch eine Umleitung des Transitverkehrs zwischen Rheinfelden und Lörrach auf die deutsche Autobahn dürften vor 2045 umgesetzt sein. Für die Petentschaft steht deshalb fest, dass es nun mit den übergesetzlichen Lärmschutzmassnahmen vorwärtsgehen muss.

Zum möglichen Einwand, die übergesetzlichen Massnahmen – namentlich die Einhausung der Autobahn in der Breite – seien aufgrund ihrer Komplexität unverhältnismässig teuer, hat die Vertretung der Petentschaft aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Temporeduktion auf der Osttangente zitiert. Das Gericht hält fest, dass «auch diejenigen Personen von einer Abnahme des Lärms in der Nacht profitieren würden, die ohne die Geschwindigkeitsbegrenzung von knapp unter

den Immissionswerten liegendem Lärm betroffen sind». Und weiter, dass neuere Lärmstudien zeigen, «dass Gesundheitseffekte schon bei geringerer Lärmbelastung als früher angenommen auftreten und keine Untergrenze besteht, unter welcher der Lärm nicht gesundheitsschädlich ist oder nicht zur Belästigung führt. Deshalb kann jede Massnahme, die zu einer Reduktion der Lärmbelastung beiträgt, potenziell auch den Gesundheitszustand der betroffenen Bevölkerung verbessern».

Dass die Osttangente in der Breite nicht unter vollem Betrieb überdeckt werden kann (siehe dazu die Stellungnahme der Vertretung der Verwaltung), hat die Vertretung der Petentschaft infrage gestellt. Das im Jahr 2007 vorgelegte und zu einem späteren Zeitpunkt wieder zurückgezogene Ausbauprojekt habe nicht nur vorgesehen, die Osttangente in beide Fahrtrichtungen um eine Spur zu verbreitern, sondern auch, Autobahn und Eisenbahn zwischen Breite und Gellert vollständig zu überdecken.

## 2.3 Stellungnahme der Vertretung der Verwaltung

Der Vertreter des ASTRA hat bestätigt, dass auf der Osttangente nach der laufenden Sanierung (spätestens ab 2029) Tempo 60 in der Nacht signalisiert wird. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts ist rechtskräftig. Während der Sanierungsarbeiten gelte Tempo 60 im Baustellenperimeter (aktuell auf einer Strecke von 2.5 Kilometern) auch tagsüber. Tempo 60 hätte generell auch tagsüber eingeführt werden können, wäre der Rheintunnel nicht abgelehnt worden. Dann hätte die Osttangente in Zukunft vor allem der lokalen Erschliessung gedient. Das in der Petition geforderte Verkehrsleitsystem existiert bereits. Bei hohem Verkehrsaufkommen wird die erlaubte Geschwindigkeit auch am Tag auf 60 km/h reduziert. Ein lärmärmer Belag ist eine der Hauptmassnahmen des Lärmschutzprojekts. Die Osttangente erhält durchgehend lärmarme Beläge.

Die beiden Vertreter des Bau- und Verkehrsdepartements haben als Basis für die übergesetzlichen Massnahmen den *Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für übergesetzliche Lärmschutzmassnahmen Osttangente* vom 22. Mai 2019 und den *Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für die Vorprojektierung einer Überdeckung der Osttangente im Bereich Breite West und der Erhöhung der Lärmschutzwände Schwarzwaldallee sowie Signalstrasse* vom 9. Juni 2021 bezeichnet. Der Grosser Rat hat am 16. Februar 2022 auf Antrag der UVEK u.a. die Ausarbeitung von Vorprojekten für die beiden von der Petentschaft erwähnten Lärmschutzwände und die Einhausung Breite West der Autobahn beschlossen.

Die Vorprojekte für die Lärmschutzwände an der Signalstrasse und an der Schwarzwaldallee dürften gemäss den Vertretern des Departements bis Ende des ersten Quartals 2026 bzw. bis Mitte 2026 abgeschlossen sein. Wann der Regierungsrat dem Grossen Rat den Ratschlag zur Umsetzung vorlegt, steht noch nicht fest. Für die Lärmschutzwand bei der Galgenhügel-Promenade hat der Grosser Rat am 14. Mai 2020 die Ausgaben für die Umsetzung bewilligt. Das Bauprojekt ist in Arbeit; diese Lärmschutzwand dürfte bis Ende 2026 gebaut sein.

Für die Einhausung Breite West der Osttangente hat der Regierungsrat dem Grossen Rat mit dem zweiten Ratschlag drei Varianten vorgelegt. Variante 1 war eine 265 Meter lange Einhausung, die vor dem Bau des Rheintunnels realisiert, Variante 2 eine 465 Meter lange Einhausung, die nach dem Bau des Rheintunnels realisiert werden sollte. Die Variante 3 war eine Kombination der beiden anderen. Die erste Etappe von 265 Metern Länge sollte vor dem Bau des Rheintunnels realisiert werden, die zweite Etappe nach dem Bau des Rheintunnels. Der Grosser Rat entschied sich für die Ausarbeitung eines Vorprojekts für Variante 3.

Dass die Varianten 2 und 3 ganz bzw. teilweise erst nach dem Bau des Rheintunnels realisiert würden, begründete der Regierungsrat damit, dass für die Bauarbeiten über längere Zeit eine Spur der Osttangente gesperrt werden müsste. Aufgrund der verkehrlichen Belastung der Strasse würde das ASTRA dies ohne Rheintunnel nicht bewilligen. Auch die derzeit laufenden Bauarbeiten auf der Osttangente, die mit keinem Spurabbau verbunden sind, haben negative verkehrliche Auswirkungen.

Mit der Ablehnung des Rheintunnels durch die Stimmbevölkerung hat sich die Ausgangslage verändert. Es muss nun in der Annahme, dass der Rheintunnel nicht gebaut wird, geprüft werden, ob

und wie die 465 Meter lange Einhausung dennoch realisiert werden kann. Dafür braucht es eine neue Machbarkeitsstudie und ein neues Vorprojekt. Erst anschliessend kann der Regierungsrat dem Grossen Rat in einem nächsten Ratschlag die möglichen Optionen aufzeigen. Wann und ob der Grosse Rat die Mittel für die Einhausung Breite West bewilligt, ist offen.

Hingewiesen haben die Vertreter der Verwaltung schliesslich darauf, dass bezüglich der Osttangente unterschiedliche und sich widersprechende Forderungen und Begehrlichkeiten existieren. So verlangt die *Motion Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend Untertunnelung und Finanzierung der gesamten Osttangente durch das Stadtgebiet - A2 Underground - the way to the future* einen Rückbau der Osttangente. Gleichzeitig liegt der Auftrag vor, Lärmschutzwände und eine Einhausung zu projektieren und so rasch wie möglich umzusetzen. In diesem Spannungsfeld jeweils das «Richtige» zu tun, sei nicht einfach.

### **3. Erwägungen der Petitionskommission**

Die Petitionskommission hat sowohl für die Unzufriedenheit der Petentschaft als auch für die Herausforderungen, die sich der Verwaltung stellen, Verständnis. Die hinter der Petition stehenden Menschen kämpfen teilweise seit Jahrzehnten für mehr Wohn- und Lebensqualität entlang der Osttangente. In dieser Zeit sind zwar einzelne Massnahmen wie die Einhausung Breite Ost oder der Einbau von Schallschutzfenstern umgesetzt worden, gleichzeitig hat aber der Verkehr auf der Osttangente massiv zugenommen und dürfte in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Am Hearing der Petitionskommission hat die Petentschaft zumindest die Gewissheit erhalten, dass an der Projektierung und Umsetzung der vom Grossen Rat geforderten übergesetzlichen Lärmschutzmassnahmen gearbeitet wird.

In Bezug auf die Einhausung Breite West stellt die Petitionskommission fest, dass das Bau- und Verkehrsdepartement nicht mit Szenarien gearbeitet hat – also bis zur Volksabstimmung im November 2024 in der Annahme geplant und projektiert hat, dass der Rheintunnel gebaut wird. Dass eine Einhausung in der Länge von 465 Metern eine verkehrliche Entlastung auf der Osttangente bedingt und deshalb teilweise erst nach dem Bau des Rheintunnels möglich ist, hat der Regierungsrat in seinem Ratschlag vom 9. Juni 2021 bereits festgehalten. Auch die UVEK hielt in ihrem Bericht 19.0718.04 vom 16. Februar 2022 fest, dass die Realisierung der 465 Meter langen Variante aufgrund der Vorgaben des ASTRA (kein Spurabbau) erst nach der Inbetriebnahme des Rheintunnels möglich ist. Ein Spurabbau auf der Osttangente hätte vermutlich auch unerwünschte Auswirkungen auf das städtische Strassenetz. Ohne Spurabbau und damit ab 2029 liesse sich die erste Etappe (Variante 265 Meter) realisieren.

Dass man sich in der Verwaltung über allfällige andere Umsetzungsmöglichkeiten erst seit Bekanntwerden der neuen Ausgangslage (kein Rheintunnel) Gedanken macht, ist aus Sicht der Petitionskommission ärgerlich, aus Sicht des Kantons aber auch nachvollziehbar, da dieser den Bau des Rheintunnels offiziell unterstützt hat. Es wäre widersprüchlich gewesen, gleichzeitig den Rheintunnel zu fordern und auf der Osttangente eine Einhausung in der Annahme zu planen, dass der Tunnel nicht gebaut wird. Angesichts dessen, dass die übergesetzlichen Lärmschutzmassnahmen nicht vom Rheintunnel abhängig sind und ein klarer parlamentarischer Auftrag besteht, ist die ausbleibende Umsetzung durch den Regierungsrat seit über zwei Jahren bedenklich. Die AnwohnerInnen haben einen hohen Leidensdruck und setzen sich seit Jahren mit Nachdruck dafür ein, dass Massnahmen ergriffen werden. Warum diese niederschwellige Massnahmen nicht schneller ergriffen wurden, ist für die Kommission nicht verständlich. Sie wünscht sich hier Flexibilität vom Regierungsrat und der Verwaltung.

Die Petitionskommission stellt fest, dass sich die Ablehnung des Projekts Rheintunnel für die entlang der Osttangente lebenden Menschen mehrfach negativ auswirkt: Es fliesst weiterhin der gesamte Verkehr oberirdisch durch das Quartier, die Einhausung Breite West verzögert sich, Tempo 60 tagsüber dürfte nicht eingeführt werden und ein (teilweiser) Rückbau der Osttangente ist keine Option mehr. Vor diesem Hintergrund fordert die Kommission den Regierungsrat auf, dem Grossen Rat für jene übergesetzlichen Lärmschutzmassnahmen, für die der Grosse Rat die Ausgaben noch

nicht bewilligt hat, so bald wie möglich Ratschläge vorzulegen. Sie spricht bewusst von Ratschlägen und nicht von Ratschlag, lassen sich doch die beiden Lärmschutzwand-Projekte vor der Einhausung Breite West umsetzen. Dass das Vorprojekt für diese 3.5 Jahre nach dem Grossratsbeschluss immer noch in Ausarbeitung ist, steht in keinem Zusammenhang mit dem ablehnenden Volksentscheid zum Rheintunnel. Um den berechtigten Anliegen der Petentschaft Nachdruck zu verleihen, beantragt die Petitionskommission dem Grossen Rat, die Petition zur abschliessenden Behandlung an den Regierungsrat zu überweisen.

#### **4. Antrag**

Die Petitionskommission beantragt dem Grossen Rat mit 9:0 Stimmen, die Petition «Lärmschutz an der Osttangente - jetzt!» an den Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung zu überweisen. Sie hat ihre Präsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Petitionskommission

Heidi Mück  
Kommissionspräsidentin