



An den Grossen Rat

16.5473.02

Petitionskommission

Basel, 31. Januar 2017

Kommissionsbeschluss vom 31. Januar 2017

## **Petition P 353 "Für Wohnqualität in den Quartieren – Lärmschutz an der Basler Osttangente jetzt!"**

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 19. Oktober 2016 die Petition „Für Wohnqualität in den Quartieren – Lärmschutz an der Basler Osttangente jetzt!“ der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

### **1. Wortlaut der Petition<sup>1</sup>**

*Seit Jahrzehnten belastet der Verkehrskorridor Gellert-Dreieck – Badischer Bahnhof die Wohn- und Lebensqualität in Basel Ost. Lärm- und Luftverschmutzung haben ein für die Bevölkerung unerträgliches Ausmass angenommen. Ohne stadtgerechten, lückenlosen Lärmschutz verschlechtert sich die Wohnqualität weiter, was auch die soziale Durchmischung der Quartiere gefährdet. Die aktuelle Planung des unterirdischen Ausbaus der Autobahn („Rheintunnel“) sieht vor, die Lärmschutzmassnahmen entlang der bestehenden Osttangente erst nach Eröffnung des Tunnels in Angriff zu nehmen, also frühestens 2035: Ein für die betroffene Bevölkerung völlig inakzeptabler Zeithorizont!*

***Die Unterzeichnenden fordern den Kanton Basel-Stadt deshalb auf, bei der Osttangente unverzüglich folgende Prioritäten zu setzen:***

- ***Kurzfristig umsetzbare, wirksamere bauliche Lärmschutzmassnahmen wie Optimieren der bestehenden Wände (erhöhen, kröpfen, ersetzen durch transparente) und Schliessen der Lücken (Westseiten Schwarzwaldbrücke und Gellert-Einschnitt).***
- ***Massnahmen, die entlang des gesamten Korridors wirken wie Temporeduktionen, Verkehrsleitsysteme und Flüsterbeläge.***

<sup>1</sup> Petition P 353 „Für Wohnqualität in den Quartieren – Lärmschutz an der Basler Osttangente jetzt!“ (Geschäfts-Nr. 16.5473.01)

- ***Erweiterung des Tunnelprojektes um städtebauliche Korrekturen am bestehenden Trasse wie Eindeckung im Gellert und Einhausung in der Breite bis und mit Schwarzwaldbrücke.***

## **2. Abklärungen der Petitionskommission**

### **2.1 Hearing vom 16. Januar 2017**

Am Hearing nahmen teil: Drei Vertretende (eine Vertreterin und zwei Vertreter) der Petentschaft. Als Gast der Bundesverwaltung war der Leiter der Filiale Zofingen, Abteilung Strasseninfrastruktur Ost vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) anwesend. Er wurde begleitet vom Leiter Tiefbauamt / Kantonsingenieur vom Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) und dem Abteilungsleiter Lärmschutz vom Amt für Umwelt und Energie des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt (WSU).

### **2.2 Die Anliegen der Vertretenden der Petentschaft**

Die Petentschaft setzt sich aus den Mitglieder der IG „Osttangente-Ausbau Nein – Lärmschutz Jetzt!“, Anwohnenden der Osttangente (Quartiere Gellert, Breite, Lehenmatt und Kleinbasel) und den Mitglieder des 2010 gegründeten Vereins „Ausbau Osttangente – so nicht!“, zusammen. Die Petition sei mit rund 3'500 Unterschriften im September 2016 zustande gekommen.

Die Vertretenden der Petentschaft informieren, dass die Osttangente seit Jahrzehnten die Wohn- und Lebensqualität der Quartiere Gellert, Breite, Lehenmatt und Kleinbasel belaste. Im relevanten Abschnitt zwischen Gellert und Badischem Bahnhof seien nebst Wohn- und Arbeitsraum auch mehrere Schulen, das Bethesda Spital, ein Altersheim und zwei Parkanlagen betroffen. Die Osttangente (mit 6 bis 10 Spuren) sei mit 100'000 Fahrzeugen und 6'000 Lastwagen pro Tag eine der am stärksten befahrenen Strassen der Schweiz. Hinzu komme die parallel dazu verlaufende NEAT Eisenbahnstrecke. Auf dem ganzen Streckenabschnitt seien die Immissionsgrenzwerte Lärm, in einzelnen Abschnitten auch die Alarmgrenzwerte Lärm überschritten und somit gehe es um eine gesundheitsschädigende Belastung und nicht um Befindlichkeitsstörungen.

Die Petentschaft befürchtet, dass aufgrund der aktuellen Planung des unterirdischen Ausbaus der Autobahn (Projekt Rheintunnel) die seit Jahrzehnten geforderten Lärmschutzmassnahmen wiederum nicht realisiert, sondern erst nach der prognostizierten Eröffnung des Rheintunnels im Jahre 2035 in Angriff genommen werden. Der geplante Rheintunnel soll gemäss Angaben der Behörden den bestehenden Verkehrsengpass auf der Osttangente beseitigen, wobei es bei dieser Planung letztlich aber auch um einen Kapazitätsausbau gehe.

Erfreulich sei, dass die bisherigen Pläne eines weiteren Autobahnausbaus der Osttangente voraussichtlich gestoppt werden konnten. Gleichzeitig fehle aber nach wie vor ein umfassender Lärmschutz. Wenn kein Rückbau der Osttangente erfolge, müssten massive Massnahmen gegen den Lärm, die sowohl die Immissionen aus dem Strassenverkehr als auch vom Eisenbahnverkehr umfassen, ergriffen werden.

Das vorliegende Lärmschutzprojekt schätzen die Vertretenden der Petentschaft als banal ein, so stünden durchaus andere Lösungsansätze und Möglichkeiten zur Verfügung. Es müssten beispielsweise nicht auf jedem Abschnitt feste Überdeckungen realisiert werden. Mit innovativen Lösungsansätzen (poröse, nicht durchgehende Überdeckung) liesse sich anders kalkulieren, was Einfluss auf die vorliegende Kosten/Nutzen-Rechnung hätte. Die Ergänzungen (Lücken bestehen im Bereich Schwarzwaldbrücke und Gellert-Schulhaus) und Verbesserungen der bestehenden baulichen Lärmschutzmassnahmen sollten zeitgleich mit der geplanten Sanierung der Osttangente realisiert werden. Daneben sollten direkt an der Lärmquelle weitere Massnahmen (Temporeduktion, geräuscharmer Belag) ergriffen werden.

Weiter seien städtebauliche Korrekturen gewünscht. Solche Sanierungen würden aber vermutlich erst Sinn ergeben, wenn der Rheintunnel realisiert sei. Hinsichtlich einer Eindeckung im Bereich Gellert sollten aber bereits vor dem Bau des Rheintunnels Vorarbeiten geleistet werden, damit nach Abschluss des unterirdischen Ausbaus eine günstige Ergänzung stattfinden kann. Die Vertretenden der Petentschaft kritisieren, dass die ästhetische Beurteilung der geplanten Massnahmen durch Experten erfolge. Dabei handle es sich um eine Angelegenheit der Betroffenen. Es sei deshalb wichtig, dass Betroffene in der Begleitgruppe vertreten seien. Weiter äussern die Vertretende der Petentschaft die Ansicht, dass die Kostenschätzung von CHF 560 Mio. für die Eindeckung Gellert politisch gefärbt sei – mit dem Ziel, diese Massnahme zu verhindern. Diese Annahme der Petentschaft beruhe auf Kostenvergleichen mit vorangegangenen Projekten. Deshalb sollte durch ein anderes Unternehmen eine erneute Kostenschätzung erfolgen und schliesslich auf Basis der beiden vorliegenden Kostenschätzungen ein politischer Entscheid gefällt werden.

### **2.3 Ausführungen des Vertreters des ASTRA**

Der Leiter der Filiale Zofingen, Abteilung Strasseninfrastruktur Ost vom Bundesamt für Strassen (ASTRA), weist darauf hin, dass zwischen dem Bund und dem Kanton Basel-Stadt eine intensive Zusammenarbeit stattfindet. Im September 2016 habe eine gemeinsame Orientierung der Öffentlichkeit über den Rheintunnel, die Sanierung Osttangente und das Lärmschutzprojekt stattgefunden<sup>2</sup>.

Es sei unbestritten, dass die Osttangente nicht mehr an allen Orten den Vorgaben der Lärmgesetzgebung entspreche, in der Vergangenheit wurden jedoch praktisch durchgehend Lärmschutzwände realisiert. Im Zuge der Instandstellung der Osttangente starte der Bund nun aber ein separates Lärmsanierungsprojekt. Ziel sei die Umsetzung der gesetzlich vorgegebenen Lärmschutzmassnahmen.

Für eine Senkung der Lärmbelastung auf der Osttangente sehe das ASTRA zwei Projekte vor. Einerseits das Projekt Rheintunnel, welches die Osttangente massiv vom Verkehr entlasten soll, wobei der geplante Rheintunnel aber keinen Ersatz für die heutige Osttangente bilde. Vielmehr handle es sich um eine Ergänzung der bestehenden Strasse, da es insbesondere im Bereich des Gellerts täglich zu massiven Verkehrsstaus komme. Andererseits werde ein ergänzendes Projekt vorgesehen, mit welchem Lärmschutzmassnahmen bereits vor der Realisierung des Rheintunnels umgesetzt werden sollen. Grundlage dieses Lärmschutzprojekts bilden Erhöhungen und Verlängerungen von Lärmschutzwänden sowie der Einbau von lärmarmem Belag. Der Projektperimeter reiche von der Grenzbrücke bis und mit Hagnau und gehe somit wesentlich weiter als der von der Petentschaft ins Auge gefasste Abschnitt.

Die Lärmsanierung werde für die Stammachse inklusive der Anschlüsse auf Basis der Lärmschutz-Verordnung (LSV) geplant. Sanierungen, die aufgrund von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte erforderlich sind, müssen soweit erfolgen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist (Art. 13 Abs. 2a. Lärmschutz-Verordnung). Prinzipiell werde verlangt, dass die Immissionsgrenzwerte nach einer Sanierung nicht mehr überschritten werden. Falls eine derartige Sanierung nicht möglich sei, gewähre die Vollzugsbehörde Erleichterungen, indem der Strasseninhaber von der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte entlastet werde. Wenn bei der Osttangente Belastungsgrenzwerte durch Massnahmen nicht eingehalten werden können, müsse der Bund nur dort Massnahmen finanzieren, wo die Alarmwerte überschritten werden. Bei einer wesentlichen Änderung müsste der Bund hingegen auch Fenstersanierungen mitfinanzieren. Die Bemessungen richten sich nach dem „Leitfaden Strassenlärm“ des Bundesamts für Umwelt (BAFU). Zurzeit sei man an der Prüfung von Massnahmen (z.B. Erhöhung von Lärmschutzwänden), die zur Einhaltung von

---

<sup>2</sup> Medienmitteilung des Bau- und Verkehrsdepartements des Kantons Basel-Stadt vom 5. September 2016, <http://www.bs.ch/news/2016-09-05-mm-67036.html>

Immissionsgrenzwerten erforderlich seien. Die Berechnungen zu den Verkehrszahlen und zum Strassenlärm seien abgeschlossen. Wenn die Prüfung des wirtschaftlichen Tragbarkeitsindex (Relation Kosten zum Nutzen von Massnahmen) einen Wert über 1 ergebe, werden die Massnahmen umgesetzt, bei Werten unter 1 erfolge keine Umsetzung. Sobald die Berechnungen vorliegen (voraussichtlich 2019), erfolge die öffentliche Planaufgabe. Nach Vorliegen der rechtskräftigen Plangenehmigung könne mit der Umsetzung (ab ca. 2021, abhängig von allfälligen Einsprachen) begonnen werden.

Der Bund sei aber auch bereit, Massnahmen zuzulassen, die über dem gesetzlich vorgegebenen Lärmschutz liegen. Solche Massnahmen müssten jedoch durch den Kanton Basel-Stadt finanziert werden müsse. Auf Basis des Lärmschutzprojekts vom ASTRA, welches in der ersten Hälfte 2017 vorliegen sollte, formuliere der Kanton die gewünschten zusätzlichen Massnahmen, die vom ASTRA geprüft werden. Soweit sinnvoll werden diese in das Lärmschutzprojekt integriert.

## **2.4 Ausführungen der kantonalen Vertreter**

Im Januar 2015 hätten sich Bund und Kanton im Rahmen einer Vereinbarung über die Finanzierung des Projekts Rheintunnel verständigt. Die Kosten von ca. CHF 1,4 Mia. der sogenannten Basisvariante Rheintunnel werde der Bund übernehmen. Die beiden Anschlüsse Fahrtrichtung Nord mit direkter Zufahrt zur oberirdischen Grenzbrücke müssen vom Kanton mitfinanziert werden. Es liege eine Zusage des Bundes vor, wonach er sich mit max. 60% an diesen Kosten beteiligen werde. Flankierende Massnahmen (Einhausungen, Überdeckungen etc.) müssen hingegen zu 100% vom Kanton finanziert werden. Ohne den Anschluss Nord würden weniger Fahrzeuge den Rheintunnel nutzen können. Je mehr Fahrzeuge durch den geplanten Rheintunnel geführt werden können, desto geringer fallen die Lärmimmissionen auf der Osttangente aus.

Mit dem Gesamtverkehrsmodell seien die verschiedenen Varianten von Ausbauanschlüssen im Norden auf den Verkehr der Osttangente simuliert worden. Bei durchschnittlichem werktäglichen Verkehr fahren 2040 – ohne Rheintunnel – beinahe 120'000 Fahrzeuge über die Osttangente. Allein mit der Basisvariante des Bundes könnten 40'000 Fahrzeuge von der Osttangente übernommen werden. Der Rheintunnel führe auch auf dem restlichen Stadtgebiet zu erheblichen Entlastungen. Der Kanton habe zusätzlich den Anschluss Nord überprüft und festgestellt, dass mit dieser Massnahme eine weitere erhebliche Absenkung des Verkehrs auf der Osttangente mit entsprechender Lärmreduzierung erzielt werden könnte. Was die Anschlüsse Deutschland und Rheinhafen anbelange, so sollte auf einen Anschluss von Deutschland an den Rheintunnel aus Kostengründen, und weil das Erlenmattquartier dadurch enorm belastet würde, verzichtet werden.

Als weitere Massnahmen sei die Prüfung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Osttangente auf Tempo 60 beim Bund beantragt worden. Die Situation sei aber heikel, weil auf Autobahnen die untere Tempolimit 80 gelte und eine dauernde Geschwindigkeitsreduktion somit zu einem Präjudiz führen könnte.

Der Kanton habe auch verschiedene andere Massnahmen (z.B. Einhausung Breite, Überdeckung Gellert) entlang der Osttangente geprüft. Die Forderungen der Petentschaft nach Lärmschutzmassnahmen fokussieren sich auf den Perimeter Schwarzwaldtunnel bis Gellert-Dreieck. Weil der Lärmschutz aber entlang der gesamten Osttangente verbessert werden soll, stehen Massnahmen wie der Anschluss Nord im Vordergrund, welche das gesamte betroffene Gebiet vom Lärm befreien. Je mehr Verkehr mit dem Anschluss Nord in den Rheintunnel geleitet werde könne, desto weniger Lärm auf der Osttangente.

Nicht alle Quartierbewohner würden das Anliegen der Petentschaft nach Einhausung der Breite teilen, weil diese Massnahme das Quartier noch weiter zerschneide. In Anbetracht der geschätzten hohen Kosten müsse deshalb geprüft werden, ob der angestrebte Nutzen mit dieser Massnahme überhaupt erzielt werden könne.

Die Petentschaft habe an der Kostenschätzung hinsichtlich Überdeckung Gellert Zweifel geäussert. Diese Schätzung sei von Ingenieurbüros erstellt worden. Allerdings sei zu

berücksichtigen, dass sich die bauliche und finanzielle Situation zwischenzeitlich verändert habe, da es nicht mehr um die oberirdische Linienführung der Osttangente gehe. Die Kosten für die gesamten neuen Stützbauwerke der Überdeckung müssten nun vom Kanton getragen werden, zusätzlich müsste auch das Bahntrasse überdeckt werden. Die Abklärungen bei der SBB hätten ergeben, dass allein aufgrund von Unterbrüchen während den Überdeckungsarbeiten Kosten in Höhe von CHF 80 Mio. anfallen könnten. Es sei anzunehmen, dass die effektiven Kosten letztlich sogar über den geschätzten CHF 560 Mio. liegen würden.

Der Regierungsrat habe in seinem Bericht an den Bund somit festgehalten, dass er auf die Einhausungen und Überdeckungen aufgrund des ungenügenden Kosten/Nutzen-Verhältnisses verzichten wolle, den Anschluss Nord hingegen projektiert wissen wolle. Gleichzeitig habe der Regierungsrat kommuniziert, dass er einen niedrigen zweistelligen Millionenbetrag für zusätzliche Lärmschutzmassnahmen vorsehen wolle. Sobald ein erster Entwurf des ASTRA vorliege und bekannt sei, welche Massnahmen vom Kanton zu finanzieren wären, sollen Bewohnerinnen und Bewohner aus dem Quartier eingeladen werden. Voraussichtlich werde noch vor den Sommerferien die Einberufung der „Begleitgruppe Osttangente“ erfolgen.

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

Die Petitionskommission ist sich einig, dass es sich bei der Stadtautobahn Osttangente um einen vor Jahrzehnten gefällten Fehlentscheid handle, welchem korrigierende Massnahmen entgegen gesetzt werden müssen. Die Kommission setzte sich bereits 2010 im Zusammenhang mit der Petition P 275 „Ausbau Osttangente-Autobahn nein – Lärmschutz jetzt!“ und 2015 im Zusammenhang mit der Petition P 333 „für Lärmschutz A2-Osttangente Erlenmatt - jetzt!“ mit der durch die Osttangente verursachten Lärmproblematik auseinander<sup>3</sup>. Unterdessen hat sich mit der Sistierung des vormals geplanten weiteren Ausbaus der Osttangente und dem neuen, durch den Bund geplanten Projekt Rheintunnel die Ausgangslage etwas verändert. Als nach wie vor ungelöst erweist sich aber die Lärmproblematik.

Die Petitionskommission erachtet den vom Vertreter des Bundes präsentierten Lösungsansatz, der zwei unterschiedliche Projekte für die zukünftige Lärmreduzierung vorsieht, als sinnvoll. Im Fokus stünden einerseits Massnahmen zur Reduzierung der Lärmimmissionen, die unmittelbar umgesetzt werden können (z.B. lärmarmen Belag, Erhöhung von Lärmschutzwänden) und andererseits das Projekt Rheintunnel mit prognostizierter Wirksamkeit ab 2035. Das Projekt Rheintunnel trage nebst der Engpassbereinigung (durch die Umleitung von Verkehrsflüssen) ebenfalls zu einer weiteren Verringerung der Lärmproblematik bei. Die Petitionskommission nimmt die Aussage des Vertreters des ASTRA, wonach die Minimalvariante Rheintunnel gesichert sei, positiv zur Kenntnis.

Wichtig sei, dass die betroffene Quartierbevölkerung, unter Beachtung des § 55 der Kantonsverfassung, in das von Bund und Kanton geplante Lärmschutzprojekt einbezogen wird. Die Kommission teilt die Meinung der Petentschaft, wonach auch einfache und innovative Lösungsansätze, die eine schnelle Umsetzung mit positiver Kostenwirkung erlauben, verfolgt werden sollten.

Die Petitionskommission sieht in der aktuellen Planungsphase nebst der vordringlichen Lärmproblematik auch eine Chance im Hinblick auf landschaftliche und städtebauliche Massnahmen (Einhausung Einschnitt Hagnau). Die Osttangente zerschneidet das Quartier Gellert seit Jahrzehnten. Infolge Autobahn und Eisenbahn liege eine grosse Fläche im Breiten-Quartier brach, die mit Blick auf die knappen Bodenressourcen nicht ungenutzt bleiben sollte. Hier scheinen entgegen der am Hearing präsentierten Varianten innovativere Ideen gefragt.

---

<sup>3</sup> Bericht der Petitionskommission zur Petition P 275 betreffend „Ausbau Osttangente-Autobahn nein - Lärmschutz jetzt!“ (Geschäfts-Nr. 10.5040.02), <http://www.grosserrat.bs.ch/dokumente/100368/000000368999.pdf>

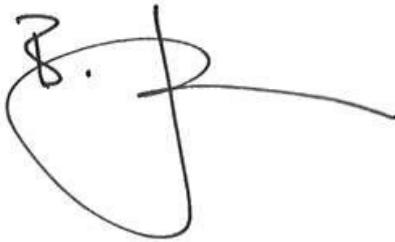
Bericht der Petitionskommission zur Petition P 333 „für Lärmschutz A2-Osttangente Erlenmatt - jetzt!“ (Geschäfts-Nr. 15.5064.02), <http://www.grosserrat.bs.ch/dokumente/100381/000000381118.pdf>

Die Petitionskommission wünscht sich aus diesen Gründen eine ausführliche Berichterstattung zu den möglichen Lärmschutzmassnahmen und den städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten.

#### **4. Antrag**

Die Petitionskommission beantragt, vorliegende Petition an den Regierungsrat zur möglichst zeitnahen Berichterstattung, spätestens aber innert einem Jahr zu überweisen.

Im Namen der Petitionskommission

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized loop on the left and a horizontal line extending to the right.

Dr. Brigitta Gerber  
Präsidentin