



An den Grossen Rat

19.0718.04

17.5439.06

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 16. Februar 2022

Kommissionsbeschluss vom 16. Februar 2022

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

**zum Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für die Vorprojek-
tierung einer Überdeckung der Osttangente im Bereich Breite
West und der Erhöhung der Lärmschutzwände Schwarzwaldallee
sowie Signalstrasse**

sowie

**zum Bericht zur Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten
betreffend «griffiger 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 (MIV) ist die Osttangente sehr wichtig, für die vom von ihr ausgehenden Strassenlärm Betroffenen hingegen eine grosse Belastung.

Die Zuständigkeit für die 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, auf der Lärmschutzverordnung basierenden 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 bauliche Massnahmen sieht das ASTRA im Rahmen einer anstehenden Sanierung vor. Damit lässt sich die Lärmbelastung weiter reduzieren, allerdings verbleiben trotzdem viele Liegenschaften entlang der Osttangente, bei denen die Grenzwerte überschritten sind. Das ASTRA hat bei diesen basierend auf dem Nachweis mangelnder wirtschaftlicher Tragbarkeit oder technischer Umsetzbarkeit beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) Erleichterungen (sich von einer tatsächlichen Pflicht zur Grenzwerteinhaltung zu entbinden) beantragt. Werden diese bewilligt, bringt das UVEK zum Ausdruck, dass es keine verhältnismässigen Massnahmen mehr sieht und die Sanierung trotz Grenzwertüberschreitung als rechtlich abgeschlossen betrachtet. Betroffenen bleibt nur noch, sich auf eigene Kosten auf dem Rechtsweg zu wehren. Möchte der Kanton die Situation der Betroffenen verbessern, hat er die Option, sogenannte übergesetzliche Massnahmen zu treffen. Mit dem *Ratschlag 19.0718.01 betreffend Ausgabenbewilligung für übergesetzliche Lärmschutzmassnahmen Osttangente* hat der Regierungsrat dem Grossen Rat am 26. Juni 2019 weitere, übergesetzliche Massnahmen und vor dem Hintergrund der *Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend griffigem Lärmschutz entlang der Osttangente* einen Projektkredit zur Überdeckung der Osttangente im Bereich Breite West beantragt.

Im Rahmen der Beratung des genannten ersten Ratschlags hat der Grosse Rat am 14. Mai 2020 als übergesetzliche Lärmschutzmassnahmen eine Kostenbeteiligung am Einbau von Schallschutzfenstern bei ungefähr 90 Gebäuden und den Bau einer Lärmschutzwand entlang der Galgenhügel-Promenade beschlossen. Auf Antrag der UVEK zurückgestellt worden ist die Planung einer Einhausung der Autobahn im Bereich Breite West. In der UVEK wurde eine längere als die vom Regierungsrat vorgeschlagene Einhausung von 260 Metern zur Diskussion gestellt. Die Kommission beantragte dem Grossen Rat deshalb in ihrem Bericht 19.0718.02 vom 11. März 2020, die Ausgabenbewilligung um 1 Mio. Franken zu kürzen und den Regierungsrat aufzufordern, in einem zweiten Ratschlag – dem nun vorliegenden – die drei Varianten Einhausung über rund 500 Meter, Einhausung über 260 Meter und Status quo einander gegenüberzustellen. Sie regte weiter an, im neuen Ratschlag die Installation von Photovoltaik-Elementen über der Einhausung, eine Erhöhung der Lärmschutzwand an der Schwarzwaldallee und eine zusätzliche Lärmschutzwand an der Signalstrasse zu prüfen.

2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für die Vorprojektierung einer Überdeckung der Osttangente im Bereich Breite West und der Erhöhung der Lärmschutzwände Schwarzwaldallee sowie Signalstrasse* am 8. September 2021 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Diese setzte sich an ihren Sitzungen vom 29. September, 27. Oktober und 10. November 2021 sowie dem 5. und 19. Januar sowie 16. Februar 2022 mit dem

Geschäft auseinander. Sie hörte dabei auch eine Vertretung der «IG Osttangente Ausbau Nein – Lärmschutz Jetzt!» und des Vereins «Ausbau Osttangente – so nicht!» an.

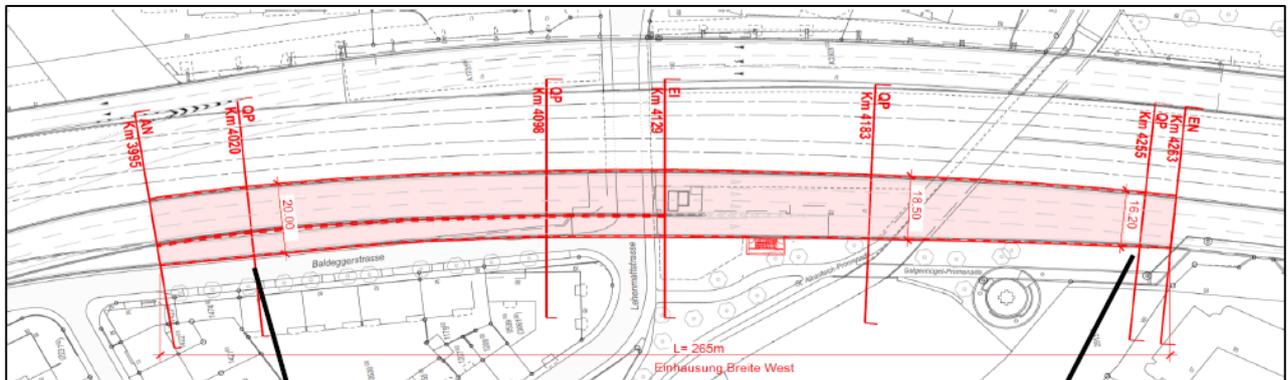
Eintreten auf den Ratschlag war in der UVEK nicht bestritten. Die Kommission stellt fest, dass der Regierungsrat die im Bericht 19.0718.02 gewünschten Abklärungen vorgenommen und damit wie gewünscht eine bessere Entscheidungsgrundlage für die Überdeckung der Osttangente im Bereich Breite West geschaffen hat.

Eine fünfköpfige Kommissionsminderheit hat am Ende der Beratung den Wunsch geäussert, in einem eigenen Kapitel ihre Haltung noch deutlicher zum Ausdruck zu bringen (vgl. Kapitel 2.5). Die Kommissionsmehrheit hält fest, dass die Kapitel 2.1 bis 2.4 nicht nur ihre Haltung zum Ausdruck bringen. Diese sind auf Grund der Diskussion in der Gesamtkommission verfasst worden.

2.1 Überdeckung Breite West

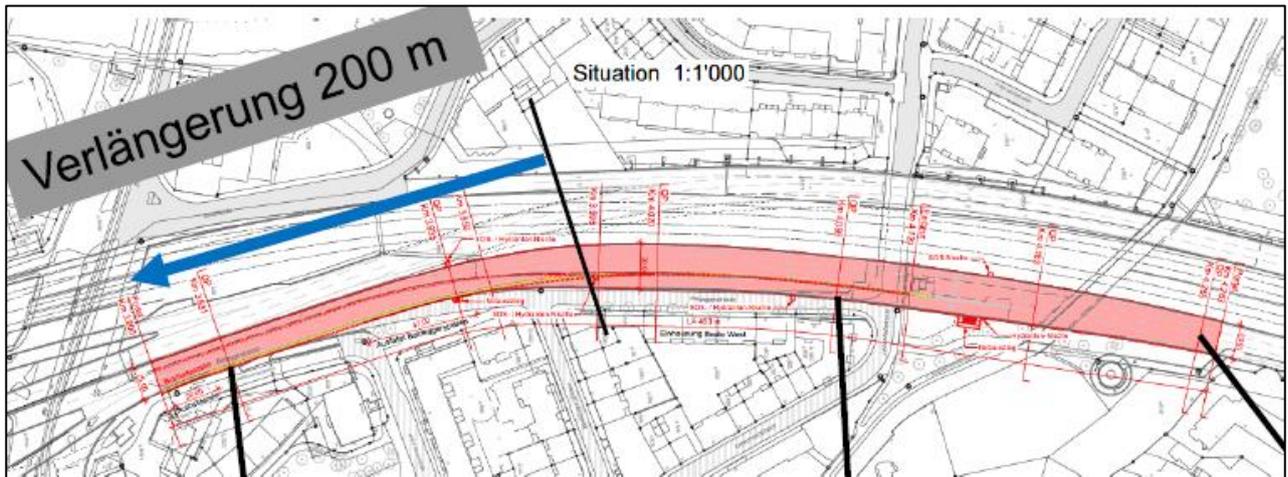
Der Regierungsrat legt in seinem Ratschlag zwei Varianten für eine Überdeckung der Osttangente im Bereich Breite West dar. Die bereits im Ratschlag aus dem Jahr 2019 vorgeschlagene Variante ist 265 Meter lang (vgl. Abbildung 1). Sie wäre unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der Autobahn – eine Vorgabe des ASTRA – realisierbar. Bis zur Eröffnung des Rheintunnels, womit aus heutiger Sicht nicht vor 2035 zu rechnen ist, liesse das ASTRA die Umsetzung nur ohne Sperrung von Fahrspuren zu. Dies führte zu einer Bauzeit von 36 Monaten und Kosten von rund 76 Mio. Franken. Bei Realisierung nach Inbetriebnahme des Rheintunnels liessen sich die Bauzeit dank Spurabbau auf 22 Monate und die Kosten auf rund 66 Mio. Franken reduzieren. Bei beiden Optionen müsste das ASTRA zuerst die bestehenden Fundamente instandsetzen oder gegebenenfalls erneuern, auf welche das Bauwerk zu stehen käme. Ein Baubeginn wäre auch aufgrund der Prozesse im Kanton (Ausarbeitung Bauprojekt und Einholung der Ausgabenbewilligung) nicht vor 2029 möglich.

Abbildung 1: Überdeckung Breite West, Variante 265 Meter



Auch die mit 465 Meter deutlich längere Überdeckung (vgl. Abbildung 2) würde auf die vorhandene Tragkonstruktion gebaut, welche davor instandgesetzt oder erneuert werden müsste. Die Realisierung wäre aufgrund der Vorgaben des ASTRA (kein Spurabbau) erst nach Inbetriebnahme des Rheintunnels möglich. Denkbar wäre eine Etappierung – also Bau des ersten Teils der Überdeckung (Variante 265 Meter) ab 2029 und des zweiten Teils nach Inbetriebnahme des Rheintunnels. Bei Umsetzung in einer Etappe (nach Eröffnung des Rheintunnels) kommt die Grobkostenschätzung auf einen Betrag von 185 Mio. Franken. Mit Umsetzung in zwei Etappen wären es etwa 240 Mio. Franken.

Abbildung 2: Überdeckung Breite West, Variante 465 Meter



Nach der Erstellung ginge das Bauwerk in das Eigentum des ASTRA über. Dieses wäre dann für den baulichen Unterhalt und Ersatzmassnahmen zuständig. Gemäss einer der UVEK präsentierten Methodik wären dafür bei der kurzen Variante 32 Mio. Franken und bei der langen 85 Mio. Franken (bei Umsetzung in einer Etappe) bzw. 100 Mio. Franken (bei Umsetzung in zwei Etappen) zulasten des Kantons Basel-Stadt fällig. Diese Kosten sind in der Grobkostenschätzung inkludiert. Rechtliche Grundlage für die Abgeltung ist die Nationalstrassen-Verordnung, in der der Umgang mit Anlagen Dritter geregelt ist.

Die UVEK empfindet es als stossend, dass sich das ASTRA stur der einfachsten, die Lärmreduktion betreffend effizientesten und wirtschaftlichsten Massnahme, nämlich einer Temporeduktion, verweigert, und sich für Lärmschutzbauten des Kantons anschliessend Millionenbeträge auszahlen lässt.

Die Wirkung der beiden Überdeckungsvarianten auf die umliegenden Gebäude zeigen die Abbildungen 3 und 4. Je dunkelgrüner ein Gebäude eingefärbt ist, desto grösser ist die Lärmreduktion. Eine Veränderung von 10 dB wird subjektiv in etwas als doppelt resp. halb so laut empfunden. Akustisch betrachtet entspricht dies etwa einer Reduktion auf einen Zehntel der Verkehrsmenge. Eine Wirkung hat die Überdeckung nicht nur auf der West-, sondern auch auf der Ostseite der Osttangente, namentlich bei den Liegenschaften in den Klostermatten 4 und 10. Die beiden Umfassungslinien auf den Karten zeigen, welche Gebäude in einem Wirkungskreis von 3 bis 4 dB und welche in einem von über 5 dB Reduktion liegen. 3 dB entsprechen akustisch einer Halbierung der ursprünglichen Verkehrsmenge, 6 dB einer Reduktion um 75%. Die rot umkreisten Gebäude – bei der kurzen Überdeckung zwei, bei der langen drei – fallen mit der Überdeckung unter den Immissionsgrenzwert bzgl. des Nationalstrassenlärms, dem massgebenden Grenzwert bei der Lärmsanierung bestehender Anlagen. Bezüglich des Gesamtstrassenlärms werden bei der kurzen Variante ein Gebäude und bei der langen Variante drei Gebäude geschützt (blaue Kreise). Bei der langen Variante ist auch die Anzahl der unter dem Immissionsgrenzwert belasteten Gebäuden mit Nutzen der Überdeckung (das heisst wahrnehmbare Lärmreduktion) höher. Der Wirkungssperimeter ist bei der langen Varianten aus nachvollziehbaren Gründen grösser.

Abbildung 3: Wirkung Überdeckung Breite West Variante kurz (265 Meter)

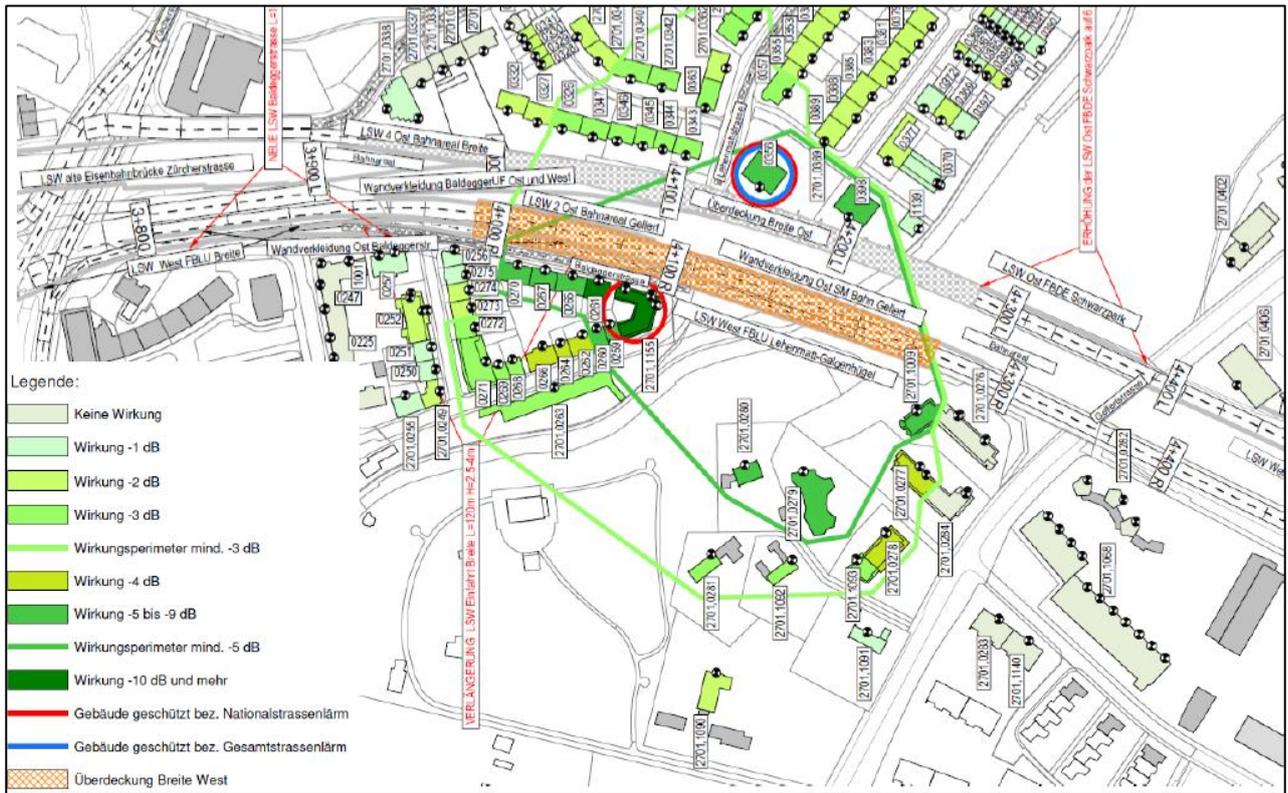
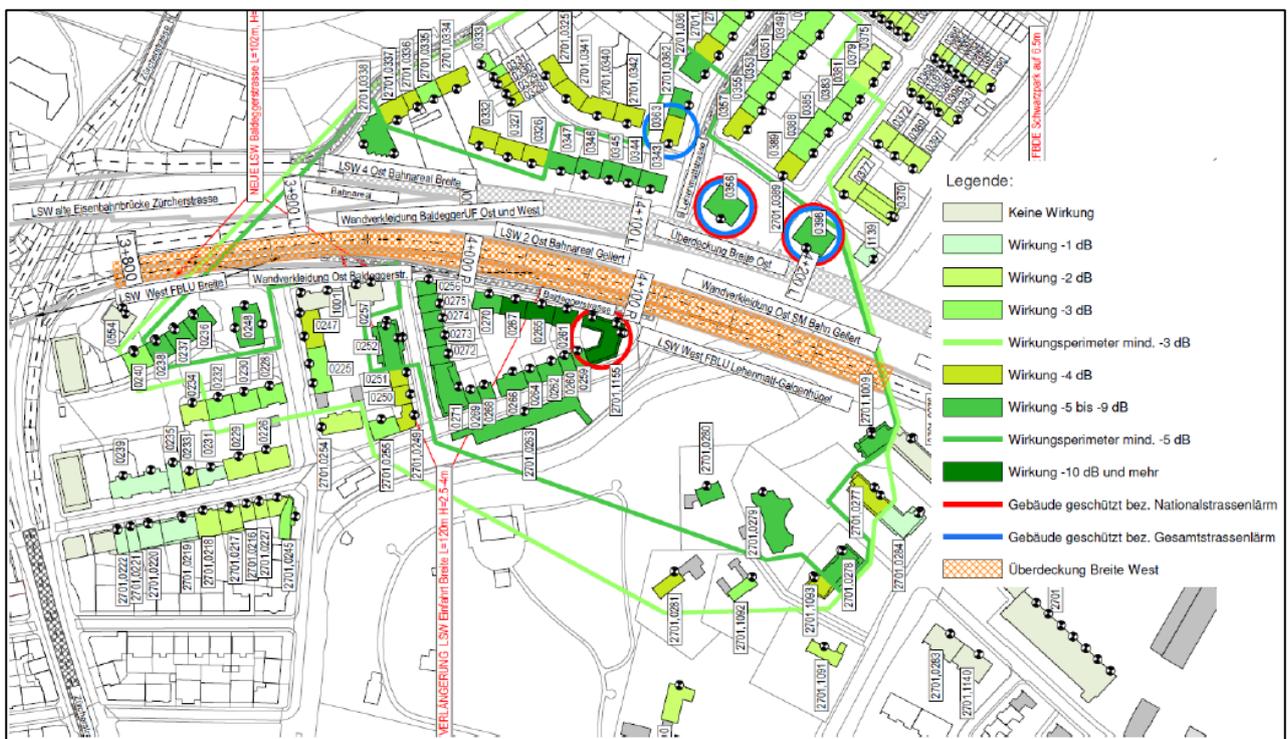


Abbildung 4: Wirkung Überdeckung Breite West Variante lang (465 Meter)



Einen Überblick über die Wirkung der beiden Varianten und die damit verbundenen Kosten gibt Abbildung 5. Die Zahl der Gebäude mit einer Wirkung von 5 dB oder höher liegt bei 12 resp. 37. 5 dB entspricht dem Wert, der beim Bau einer neuen Lärmschutzwand als mindestens zu erzielende Wirkung gilt. Um 3 bis 4 dB reduziert sich der Lärm bei 26 bzw. 50 Gebäuden. Bezogen auf die Geschosse fallen 18 bzw. 24, bezogen auf die Wohneinheiten 46 bzw. 57 unter den Immissionsgrenzwert. Geht man von drei Personen pro Wohneinheit – der schweizweit einheitlichen Standardannahme bei Strassenlärm- und Bahnlärmbeurteilungen – aus, können mit der Überdeckung 138 bzw. 171 Personen geschützt werden. Die Kosten pro unter den Immissionsgrenzwert fallende Wohneinheit liegen bei 1.66 Mio. Franken bei der kurzen, bei 3.25 Mio. pro Wohneinheit bei der langen Variante mit Baubeginn nach Inbetriebnahme des Rheintunnels bzw. bei 4.21 Mio. Franken bei der langen Variante in Etappen.

Abbildung 5: Wirkung und Kosten

Realisierung:	Variante "kurz" vor Rheintunnel	Variante "lang" nach Rheintunnel	Variante "lang" in Etappen
Anzahl Gebäude* mit Wirkung ≥ 5 dB	12	37	37
Anzahl Gebäude* Wirkung 3 - 4 dB	26	50	50
Total: Anz. Gebäude mit Wirkung ≥ 3 dB	38	87	87
dank Massnahme keine IGW-Ü mehr:	Gebäude*	4	4
	Geschosse	18	24
	Wohneinheiten	46	57
	Personen	138	171
Projektkosten	76.2 Mio	185 Mio	240 Mio
Bauzeit	36 Monate	mind. 36 Monate	> 36 Monate
Kosten pro geschützte Wohneinheit (keine IGW-Ü mehr)	1'657'000	3'246'000	4'211'000

* Gebäude = Hausteil eines Mehrfamilienhauses mit eigener Hausnummer

Die von der UVEK geführte Diskussion drehte sich vor allem um das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Überdeckung. Gemäss den vom Bund angewandten Richtwerten des BAFU muss die Überdeckung als eindeutig «unwirtschaftlich» bezeichnet werden. Das ASTRA hat bei seinem Sanierungsprojekt eine Überdeckung der Osttangente geprüft, diese aber basierend auf einer gemeinsam mit dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) entwickelten Methode als «wirtschaftlich nicht tragbar» deklariert. Deshalb handelt es sich bei der Einhausung der Osttangente um eine übergesetzliche Massnahme, über die nicht rein wirtschaftlich, sondern auch politisch zu entscheiden ist.

Vom Grossen Rat zu entscheiden ist mit dem vorliegenden Geschäft, in welchem Umfang er für die Überdeckung der Osttangente Projektierungsmittel zur Verfügung stellen will. Mit der Überweisung der *Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend «griffiger Lärmschutz entlang der Osttangente»* hat er bereits einen Grundsatzentscheid gefällt. Der Regierungsrat beantragt für die Projektierung der kurzen Überdeckungsvariante wie schon beim ersten Ratschlag 1 Mio. Franken. Die Projektierung der langen Überdeckungsvariante wäre 0.6 Mio. Franken teurer. Möglich ist auch, weder die eine noch die andere Variante weiterzuverfolgen.

In der UVEK gibt es zu dieser Frage unterschiedliche Haltungen. Einzelne Mitglieder sind der Ansicht, auf eine Überdeckung der Osttangente müsste eigentlich verzichtet werden, da die Kosten in einem sehr schlechten Verhältnis zur erzielbaren Wirkung stehen. Pro geschützte Wohneinheit zwischen 1.66 Mio. Franken und 4.2 Mio. Franken auszugeben wäre völlig unverhältnismässig. Mit diesem Geld liesse sich für alle Betroffenen ein grosses Haus in lärmfreier Umgebung bauen. Massiv besser wäre das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer Temporeduktion auf der Osttangente (vgl. Kapitel 2.4.2). Im Sinne eines Kompromisses und aufgrund der Forderungen der *Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend «griffiger Lärmschutz entlang der Osttangente»* wäre für

diese Kommissionsmitglieder allenfalls die Projektierung der kurzen Variante vertretbar. Liegt ein ausgearbeitetes Projekt vor, können dessen Nutzen und Kosten nochmals abgewogen werden.

Andere Kommissionsmitglieder sind der Meinung, der Nutzen der Einhausung könne nicht allein an der Zahl der Wohneinheiten festgemacht werden, bei denen dadurch der Immissionsgrenzwert nicht mehr überschritten wird. Eine (offen geführte) Autobahn führt zu einem permanenten Rauschen in einer weiteren Umgebung. Lärmschutz bedeute immer auch Aufwertung des öffentlichen Raums. Lärmschutzmassnahmen erhöhten die Lebens- und Aufenthaltsqualität auch im umliegenden Quartier, beispielsweise im Gellertpark. Ein Verzicht auf jegliche Massnahme wäre zudem ein Affront gegenüber den Anwohnenden. Mit dem Bau der Osttangente durch den Kanton Basel-Stadt sei ein Fehler begangen worden, den es nun so weit wie möglich zu korrigieren gelte. Der geplante Rheintunnel werde zwar zu einer Reduktion der Verkehrsmenge auf der Stammstrecke um mindestens 35% führen. Keine Option sei es, auf dessen Fertigstellung zu warten und die betroffene Bevölkerung weitere 15 Jahre zu verträsten.

Weiter regt die UVEK an, die Projektierung der Überdeckung auch mit den Anliegen der überwiesenen *Motion Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend „Untertunnelung und Finanzierung der gesamten Osttangente durch das Stadtgebiet – A2 Underground – the way to the future“* (19.5281.02) zu verknüpfen. In seiner Erstbeantwortung der Motion nimmt der Regierungsrat Stellung zu einem partiellen Rückbau der Osttangente nach Inbetriebnahme des Rheintunnels und erklärt sich bereit dazu. Der Grosse Rat hat die Motion in der zweiten Behandlung überwiesen und den Regierungsrat beauftragt, ihm in Absprache mit dem Bund einen Planungskredit für einen partiellen Rückbau der Osttangente nach Inbetriebnahme des Rheintunnels vorzulegen und mit der Projektierung zugleich auch einen partiellen Rückbau der A2 zu projektieren. Da beide Projekte in Abhängigkeit zum Rheintunnel stehen und denselben Perimeter betreffen, erachtet es die UVEK als sinnvoll, beide Projekte miteinander zu koordinieren.

Mit 8:4 Stimmen bei 1 Enthaltung spricht sich die UVEK dafür aus, die Variante einer 465 Meter langen Überdeckung zu projektieren. Sie beantragt dem Grossen Rat deshalb eine Erhöhung der vom Regierungsrat vorgelegten Ausgabenbewilligung um 0.6 Mio. auf 1.85 Mio. Franken. Der finanzielle Mehrbedarf geht u.a. auf die mit der längeren Variante verbundene – und ebenfalls zu planende – Energieleitzentrale zurück.

Die UVEK hält an dieser Stelle fest, dass die längere Variante zu projektieren keinem definitiven Entscheid gleichkommt, diese auch zu realisieren. Es wäre aber schwierig, nur die kurze Variante zu planen, später aber die lange zu verwirklichen. Will man sich die Option der langen Variante offenhalten, sollte man jetzt diese projektieren. Der Anwohnerschaft, insbesondere den Interessensgemeinschaften, soll in der folgenden Planung die Mitwirkung ermöglicht werden.

Wie ausgeführt ist es nicht möglich, die lange Variante vor Inbetriebnahme des Rheintunnels zu realisieren. Die UVEK spricht sich deshalb für eine etappierte Umsetzung aus, sollte die lange Variante realisiert werden.

2.2 Erhöhung Lärmschutzwand Schwarzwaldallee

In ihrem Bericht 19.0718.04 hat die UVEK als weitere übergesetzliche Massnahme die Prüfung einer höheren Lärmschutzwand im Bereich Grenzacherstrasse / Wettsteinallee (Westseite) der Schwarzwaldallee gefordert.

Gemäss ASTRA und Regierungsrat ist eine Erhöhung der vier Meter hohen, auf der Brüstung der Nationalstrasse montierten bestehenden Lärmschutzwand aus statischen Gründen nicht möglich. Die Winddruckkräfte wären zu hoch. Als Alternative bietet sich eine freistehende, vom Viadukt getrennte Lärmschutzwand an. Eine solche könnte (ab Niveau Fahrbahn Osttangente) auch sieben Meter hoch sein. Die separate Tragkonstruktion käme allerdings teilweise in Konflikt mit dem bestehenden Energieleitungstunnel unter der Schwarzwaldallee. Um eine technische Lösung für dieses Problem zu finden, braucht es ein Vorprojekt, für das der Regierungsrat mit dem Ratschlag Mittel beantragt. Eine zuverlässige Kostenschätzung ist derzeit noch nicht möglich.

Berechenbar ist die Wirkung einer um drei Meter höheren Lärmschutzwand (vgl. Abbildung 6). Bei der Gebäudegruppe Schwarzwaldallee 97-101 liegt sie in den obersten Geschossen bei 5 bis 7 dB. Im Erdgeschoss ist die Wirkung nur minim, da die Gebäude gemäss Modell gegen den Lokalstrassenlärm bereits abgeschirmt sind. Praktisch keine Wirkung hätte eine höhere Lärmschutzwand auf die Gebäude an der Wettsteinallee. Die etwas zurückversetzte Gebäudegruppe Schwarzwaldallee 59-73 weist bezogen auf den Lärm der Nationalstrasse keine Überschreitung des Immissionsgrenzwerts auf. Bei den Gebäudegruppen Schwarzwaldallee 44-60 und Schwarzwaldallee 12-20 beträgt die Verbesserung in den obersten Geschossen 3 bis 4 dB bzw. 5 bis 7 dB. Die Unterschiede begründen sich in der unterschiedlichen Höhe der Gebäude bzw. der unterschiedlichen Zahl an Geschossen.

Abbildung 6: Effekte einer Erhöhung der Lärmschutzwand Schwarzwaldallee auf 7 Meter



Die UVEK stellt fest, dass von einer Erhöhung der Lärmschutzwand in erster Linie die hohen und nahe an der Autobahn stehenden Gebäude profitieren würden. Eine Lärmschutzwand hat dann eine deutliche Wirkung, wenn sie den Sichtstrahl zur Lärmquelle unterbricht. Da die Wand heute überall gleich hoch ist, bringt sie in den obersten Wohnungen der höchsten Häuser am wenigsten bzw. gar nichts. Die unteren Geschosse sind durch die bestehenden Massnahmen bereits geschützt. Allerdings bestehen am oberen Ende der ebenerdigen Lärmschutzwand, circa auf Höhe der Nationalstrasse, Lamellen, wodurch sich heute Lärm ausbreitet. Im Zuge der nächsten Schritte müsste diese Lärmquelle ebenfalls untersucht und geeignete Massnahmen projektiert werden.

In die Überlegungen einzubeziehen ist auch der Umstand, dass eine höhere Lärmschutzwand aufgrund des Gewichts nicht wie die heutige aus Glas erstellt werden könnte. Eine nicht transparente Lärmschutzwand (z.B. aus Aluminium) führte am Morgen auf der Westseite der Osttangente zu einer späteren Besonnung von Gebäuden und Gärten. Die UVEK erwartet, dass im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojekts geprüft wird, ob auch die höhere Lärmschutzwand transparent gestaltet werden kann, um die Beschattung der geschützten Gebäude möglichst gering zu halten.

Als realistischer Zeitraum für die Realisierung einer höheren Lärmschutzwand an der Schwarzwaldallee wurden der UVEK drei bis vier Jahre genannt. Das Gleiche gilt für die Erstellung einer Lärmschutzwand an der Signalstrasse (vgl. Kapitel 2.3). Der Grosse Rat müsste die Ausgaben dafür in einem weiteren Ratschlag bewilligen. Die Kosten für die beiden Vorprojekte belaufen sich auf insgesamt 250'000 Franken.

Die UVEK spricht sich einstimmig für die Projektierung einer höheren Lärmschutzwand an der Schwarzwaldallee aus.

2.3 Erstellung Lärmschutzwand Signalstrasse

An einer Begehung im Rahmen der Erörterung des ersten Ratschlags hat die UVEK festgestellt, dass bei der Signalstrasse viel Lärm von der Autobahn in Tieflage an die Oberfläche gelangt. Laut ist es insbesondere im Bereich der Bushaltestelle. Der Regierungsrat schlägt nun vor, eine Erhöhung der Brüstung sowie eine Wand an der Stirnseite des offenen Tunnels zu projektieren (vgl. Abbildung 7). Dies wäre verhältnismässig günstig und einfach zu realisieren.

Abbildung 7: Visualisierung Lärmschutzwand Signalstrasse



Geschützt würden mit dieser Massnahme der Aussenraum, insbesondere im Bereich der Bushaltestellen und des Coop an der Erlenstrasse 81. Aus statischen Gründen nicht möglich ist eine Verlängerung des Schwarzwaldtunnels. Die in der Mitte aufgeweitete Brücke kann nicht zugedeckt werden. Je nach Höhe der Lärmschutzwand (2.0 oder 2.5 Meter) läge die Reduktion an der Bushaltestelle zwischen 4.6 und 5.1 dB. Deutlich geringer wäre sie vor dem Coop. Bei den Gebäuden entlang der Erlenstrasse wäre die Massnahme nicht spürbar, da in den unteren Geschossen der Strassenlärm der Erlenstrasse dominiert und sich in den oberen Geschossen der Blickwinkel auf die Autobahn kaum ändert. Sollte die Lärmschutzwand zeitlich vor der vom ASTRA verantworteten Sanierung der Osttangente erstellt werden, wäre ihre lärmindernde Wirkung noch deutlich höher (zwischen 7.4 und 7.9 dB an der Bushaltestelle). Das Projekt des ASTRA sieht den Einbau eines lärmindernden Belags und absorbierender Elemente an der Stützmauer vor

Die UVEK spricht sich einstimmig für die Projektierung einer Lärmschutzwand an der Signalstrasse aus.

2.4 Weitere Feststellungen

2.4.1 Photovoltaikanlage

In ihrem Bericht Nr. 19.0718.04 hat die UVEK angeregt, eine künftige Überdeckung der Osttangente mit einer Photovoltaikanlage auszustatten. Der Regierungsrat schreibt in seinem vorliegenden Ratschlag, eine solche liesse sich in acht bis zehn Jahren amortisieren. Bei einer Fläche von 8'500 Quadratmetern liesse sich ein Ertrag von etwa 120'000 Franken pro Jahr generieren. Die Anlage wäre für sich betrachtet rentabel, könnte aber keinen relevanten Beitrag an die Kosten der Überdeckung leisten.

Die UVEK erachtet die Platzierung einer Photovoltaik-Anlage auf einer künftigen Überdeckung der Osttangente als sinnvoll.

2.4.2 Tempo 60

In ihrem Bericht zum ersten Ratschlag hat die UVEK den Regierungsrat aufgefordert, sich beim ASTRA für Tempo 60 für Lastwagen auf der Osttangente einzusetzen. Parallel dazu hat sie selbst versucht, über die Kantonsvertretenden im Bundesparlament Einfluss zu nehmen. Der Grosse Rat hat dem Regierungsrat überdies den *Anzug Lisa Mathys und Konsorten betreffend Nachweis für relevanten Lärmschutz an der Osttangente durch Temporeduktion* überwiesen, der eine Prüfung der Auswirkungen von Tempo 60 auf die Lärmbelastung fordert.

Die UVEK stellt fest und bedauert zugleich, dass das ASTRA die Maxime vertritt, auf allen Strassen, auf denen weitere Distanzen gefahren werden, solle zwingend und ohne Rücksicht auf die Umgebung (in diesem Fall eine städtische Wohngegend) auch schneller gefahren werden dürfen. Das ASTRA sieht seinen Auftrag primär darin, den Verkehrsfluss zu gewährleisten. Dies, obwohl Temporeduktionen eine günstige und schnell umsetzbare Lärmschutzmassnahme an der Quelle sind, wie es die eidgenössische Lärmschutzverordnung einfordert.

Die von der UVEK angehörten Interessengruppen empfinden Tempo 60 insbesondere in der Nacht als sehr wirksame Massnahme. Das Nachtfahrverbot für LKW gilt bis 5 Uhr am Morgen. Eine Minute später ist aufgrund der heranrollenden LKW-Welle jeweils «ausgeschlafen». Würden die LKW langsamer fahren, hätte dies einen erheblich tieferen Lärmpegel zur Folge. Bei hohem Verkehrsaufkommen wird notabene schon heute Tempo 60 signalisiert, da die Verkehrskapazität bei dieser Geschwindigkeit am höchsten ist. Das BAFU kommt im Rahmen einer sogenannten multikriteriellen Analyse zum Schluss, dass eine Temporeduktion zweckmässig, verhältnismässig und wirksam ist. Im BAFU arbeiten Lärmschutzfachleute, welche die vom ASTRA gemachten Überlegungen gegen Tempo 60 auf der Osttangente eindeutig in Frage stellen. Das entsprechende Schreiben des BAFU vom Herbst 2021 liegt der UVEK sowie dem Tiefbauamt des Kantons vor. In einer der UVEK ebenfalls vorliegenden Stellungnahme des ASTRA spricht es dem BAFU die rechtliche Kompetenz zur Festlegung einer Methodik ab und kommt zum Schluss, dass diese Methodik eine gewisse Willkürlichkeit enthalte und es zudem völlig unklar sei, wann eine Geschwindigkeitsreduktion als verhältnismässig gelten könne und wann nicht.

Die UVEK teilt die Bedenken des ASTRA nicht und folgt wie auch das Bau- und Verkehrsdepartement der Haltung des BAFU. Sie hat aufgrund politischer und wirtschaftlicher Überlegungen und im Sinne der Zweckmässigkeit und Effizienz entschieden weiterhin an Tempo 60 als eine angemessene Massnahme festzuhalten. Da tagsüber aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens diese Geschwindigkeit oft sowieso gilt, beschränkt sie ihre Forderung auf Tempo 60 in der Nacht (22 bis 7 Uhr) für alle Fahrzeuge. Sie bittet den Regierungsrat, sich beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation für diese Massnahme einzusetzen und durch die Erbringung der mit dem Anzug 20.5376 geforderten Nachweise und Modellierungen die nötigen Grundlagen zu schaffen, damit das ASTRA den Anwohndenschutz besser in seine Massnahmenplanung einbeziehen kann.

2.4.3 Reduktion der Verkehrsmenge

Vor dem Hintergrund, dass sowohl auf Bundes- als auch Kantonsebene Bestrebungen für eine Reduktion des MIV bestehen, hat sich die UVEK erkundigt, wie sich eine Reduktion der Verkehrsmenge auf der Osttangente um beispielsweise 25% auf die Lärmbelastung auswirken würde. Gemäss erhaltener Auskunft wäre eine solche mit einer Lärmreduktion um 1 dB verbunden. Dabei handelt es sich ungefähr um die Wahrnehmbarkeitsgrenze. Stärker wäre mit 2 dB der Effekt einer Temporeduktion von 80 auf 60 km/h. Für eine Halbierung der wahrgenommenen Lautstärke müsste die Verkehrsmenge auf einen Zehntel reduziert werden.

Von einer Reduktion der Verkehrsmenge würde auch das weitere Umfeld der Autobahn profitieren, während eine tiefere Fahrgeschwindigkeit «nur» für die direkt an der Stammstrecke wohnenden Personen von Vorteil wäre. Mit einer Temporeduktion auf 60 km/h liessen sich deshalb nicht mehr Gebäude unter den Immissionsgrenzwert bringen als mit einer Reduktion der Verkehrsmenge um 25%. Im Sinne des Vorsorgeprinzips sind Bund und Kantone angehalten, Immissionen – auch unterhalb des Immissionsgrenzwerts – weiter zu begrenzen (§11 Abs. 2 USG).

2.4.4 Finanzierung des Baus

Die UVEK regt an, das Bauprojekt «Überdeckung Osttangente Breite West» nicht (ausschliesslich) über Steuermittel, sondern in geeigneter Form dem gesetzlich festgehaltenen Verursachendenprinzip folgend zu finanzieren. Es geht der UVEK dabei um die tatsächlichen Verursachenden, nicht primär um die Infrastruktureigner. Sie bittet den Regierungsrat, im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojekts für die Überdeckung Breite West der Osttangente die rechtlichen Möglichkeiten einer Finanzierung nach dem Verursachendenprinzip zu prüfen und im Ratschlag für das Bauprojekt darüber zu berichten.

2.5 Überlegungen einer Kommissionsminderheit

Eine Minderheit der UVEK kam bei der vertieften Auseinandersetzung mit Fragen der Verhältnismässigkeit sowie der Abhängigkeiten zu anderen Projekten im Raum der Osttangente zu einem anderen Schluss. Sie nimmt zur Kenntnis, dass mit den vom Bund geplanten Lärmschutzmassnahmen bei einer bedeutenden Anzahl von Gebäuden die Immissionsgrenzwerte und Alarmwerte unterschritten werden. Die Finanzierung dieser Massnahmen würde vom Bund übernommen und wäre für den Kanton Basel-Stadt kostenneutral. Weitergehende, übergesetzliche Lärmschutzmassnahmen müssten vom Kanton Basel-Stadt vollständig selbst finanziert werden.

Die UVEK-Minderheit ist angesichts der immensen zu erwartenden Kosten und der gemäss Ratschlag beschränkten Wirkung und überhaupt fraglichen Zweckmässigkeit von allen angedachten Massnahmen gegen eine Weiterverfolgung von weiteren übergesetzlichen baulichen Lärmschutzmassnahmen.

Die Lärmschutzmassnahmen sind im Zusammenhang mit dem Rheintunnel zu sehen, der vom Bundesrat im November 2020 bewilligt worden ist. Der Ratschlag zeigt auf, dass einzig die kurze Variante vor der Realisierung des Rheintunnels umgesetzt werden kann, mit einer Bauzeit von 36 Monaten. Eine verkehrliche Entlastung der Osttangente wird der Rheintunnel laut Ratschlag in 15 bis 20 Jahren bewirken und die erwartete Entlastungswirkung wird auf 30-40% geschätzt, womit sich die Lärmbelastung entlang der jetzigen Osttangente grundlegend verbessern wird. Somit werden die hier debattierten Massnahmen in dieser Form nicht mehr nötig sein. Die Bauzeit von 36 Monaten zusammen mit den vorher notwendigen Projektierungs- und Planungsarbeiten werden die Wirkungszeit der Massnahme auf 10 bis 15 Jahre beschränken.

Im Weiteren erinnert die UVEK-Minderheit daran, dass der Grosse Rat Basel-Stadt die *Motion Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend «Untertunnelung und Finanzierung der gesamten Osttangente durch das Stadtgebiet - A2 Underground - the way to the future»* an den Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage überwiesen hat. Mit der Überweisung und Umsetzung der

Motion werden die Lärmschutzmassnahmen hinfällig und die Projektierung von übergesetzlichen Massnahmen wäre in direktem Widerspruch zur Motion Grossenbacher und Konsorten.

Die UVEK-Minderheit schliesst sich dem Regierungsrat an, dass der relativ geringe Nutzen einer übergesetzlichen Lärmschutzmassnahme einer Einhausung in jeglicher Form deren hohe Realisierungskosten nicht rechtfertigt. Sie erachtet deshalb die Vorprojektierung einer Einhausung als unnötig.

3. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 8:4 Stimmen bei 1 Enthaltung die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs.

Mit 6:1 Stimmen bei 5 Enthaltungen beantragt sie, die *Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend griffigem Lärmschutz entlang der Osttangente* abzuschreiben.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 16. Februar 2022 mit 11:1 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Raphael Fuhrer
Präsident

Beilage
Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend Ausgabenbewilligung für die Vorprojektierung einer Überdeckung der Osttangente im Bereich Breite West und der Erhöhung der Lärmschutzwände Schwarzwaldallee sowie Signalstrasse

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 19.0718.03 vom 8. Juni 2021 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 19.0718.04 vom 16. Februar 2022, beschliesst:

Es werden Ausgaben von Fr. 1'850'000 für die Erstellung eines Vorprojektes der Überdeckung Breite West auf einer Länge von 465 Metern sowie von Lärmschutzwänden zu Lasten der Investitionsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur» bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.