



EINSCHREIBEN

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Kochergasse 6
3003 Bern

Basel, 24. Juni 2019

N02 Lärmsanierung Osttangente, Ausführungsprojekt ASTRA
mit öffentlicher Auflage vom 25.5. – 25.6.2019

EINSPRACHE

Sehr geehrte Damen und Herren

Als Organisationen, welche die Bevölkerung entlang der Osttangente vertreten, und als Mitglieder der Begleitkommission erheben wir gegen das oben vermerkte Projekt mit beiliegender Begründung fristgerecht Einsprache. Sollten wir aus formellen Gründen nicht einspracheberechtigt sein, so ist unsere Eingabe als Stellungnahme in die Ausgestaltung des Projektes miteinzubeziehen.

Im Namen der lärmgeplagten Anwohnerschaft danken wir Ihnen im Voraus bestens für die Berücksichtigung unserer in der Einsprachebegründung vorgebrachten Anliegen.

Freundliche Grüsse

IG «Osttangenten-Ausbau Nein, Lärmschutz jetzt!»

Iris Deuber

Verein «Ausbau Osttangente – so nicht!»

Bruno Keller

NQV Oberes Kleinbasel

Urs Forster

NQV Hirzbrunnen

Hans-Rudolf Schelble

NQV Breite-Lehenmatt

Stephan Fluri

NQV St. Alban-Gellert

Beata Wackernagel

Kontaktadresse für die Begleitgruppe:

Denis Bernhardt, St. Alban-Rheinweg 96, 4052 Basel, 079 660 68 22, denis@bernhardt.ch

Beilage:

Begründung der Einsprache

Kopien:

BVD BS, WSU BS, Regierungspräsidentin zHd. Gesamtregierungsrat
Fraktionsvorsitzende GR BS
Medien



BEGRÜNDUNG DER EINSPRACHE

Im Grundsatz begrüßen wir die Lärmschutzmassnahmen des Sanierungsprojektes. Mit den Massnahmen gemäss Auflage werden die gesetzlichen Pflichten zur Lärmsanierung (Art 13. ff der Lärmschutz-Verordnung des Bundes) und zum Einbezug der Bevölkerung (§ 55 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt) jedoch nur teilweise erfüllt. Deshalb erheben wir mit folgenden Begründungen Einsprache gegen das Projekt:

Massnahmen an der Quelle: Temporeduktion nachts

Forderung: Die Geschwindigkeit auf der Nationalstrasse N2, km 0.00 bis km 5.555, ist nachts, von 22h bis 7h auf 60 km/h zu beschränken.

Begründung: Art. 11 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz schreibt vor, dass Umweltbelastungen prioritär an der Quelle zu begrenzen sind. Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen verbleiben an verschiedenen Orten die Belastungsgrenzwerte überschritten, insbesondere nachts. Ausserdem werden weite Teile der Bevölkerung entlang der Osttangente auch ohne offizielle Überschreitung der Grenzwerte massiv durch den Lärm der Autobahn belastigt, insbesondere nachts und insbesondere in den frühen Morgenstunden, nach Öffnung des Autobahnzolls für den Schwerverkehr. Eine nächtliche Beschränkung der Geschwindigkeit auf 60 km/h führt zu einer wahrnehmbaren und auf der gesamten Strecke wirksamen Verminderung der Lärmbelastung. In den aufgelegten Projektunterlagen fehlt eine nachvollziehbare Interessenabwägung zwischen dem volkswirtschaftlichen Nutzen (mehrere hundert Personen mit besserem und längerem Schlaf) und Kosten (um max. 1.5 Minuten verlängerter Reisezeit) einer nächtlichen Temporeduktion von 80 km/h auf 60 km/h. Es fehlt insbesondere ein ortsspezifisches Gutachten, welches die lärmindernde Wirkung einer Geschwindigkeitsreduktion aufzeigt. Das Bundesgericht hat in verschiedenen Urteilen zum Umweltschutzgesetz bestätigt, dass ein solches Gutachten für die Interessensabwägung zwischen dem volkswirtschaftlichen Nutzen und den Kosten einer Temporeduktion auf der Strasse zwingend erforderlich ist (BGE 1C_411/2010 vom 1. April 2011, BGE 1C_589/2014 vom 3. Februar 2016). In der Interessensabwägung ist weiter zu berücksichtigen, dass auf der Osttangente fast täglich die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h mit temporärer Signalisation auf 60 km/h reduziert wird – zur Steigerung der Kapazität bei hohem Verkehrsaufkommen zu Pendlerzeiten. Es ist stossend, dass die Erhöhung der Kapazität offenbar als volkswirtschaftlich wertvoller beurteilt wird, als die Einhaltung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte bzw. die verbesserte Schlafqualität und -dauer der Anwohnenden.



Ausgestaltung unterwasserseitige Lärmschutzwand Schwarzwaldbrücke

Forderung: Die neue unterwasserseitige Lärmschutzwand entlang der Schwarzwaldbrücke ist in der bautechnisch maximalen Höhe (4m statt wie geplant 3m) und einige Meter über die Brückenköpfe hinaus (statt ausschliesslich auf die Brücke beschränkt) zu erstellen. Bei der Positionierung der Wand sind die Anliegen der Bevölkerung, namentlich in Bezug auf die Auswirkung der Wand auf die bestehenden Spuren des Langsamverkehrs (statt nur auf das Stadtbild) zu berücksichtigen.

Begründung Erhöhung und Verlängerung: Gemäss aufgelegten Unterlagen genügt die geplante Lärmschutzwand den gesetzlichen Minimalanforderungen, d.h. sie führt (für die Strasse isoliert betrachtet) zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in den Fenstern der bewohnten Liegenschaften am St. Alban-Rheinweg. Eine höhere und längere Wand ist aber technisch machbar und wirtschaftlich tragbar (der WTI der geplanten Wand ist 2 und damit doppelt so hoch wie erforderlich). Unter Würdigung der Tatsache, dass die faktische Lärmbelastung entlang der Osttangente auf Grund des (im Projekt nicht berücksichtigten) Eisenbahnlärms um 2-3 dB höher liegt als ausgewiesen und unter Berücksichtigung, dass eine höhere und längere Wand nicht nur bei den im Projekt betrachteten, sondern auch bei zahlreichen weiteren Liegenschaften in der Breite die Lärmbelastung deutlich verringert und allgemein zu einer Aufwertung des Erholungsraumes am und im Rhein führt, fordern wir Bund und Kanton auf, den westseitigen Lärmschutz der Schwarzwaldbrücke nicht auf das gesetzliche Minimum zu beschränken sondern – im Sinne des Vorsorgeprinzips – auf das technisch machbare auszuweiten.

Begründung Positionierung: Die geplante Position am unterwasserseitigen Konsolenkopf führt für den Langsamverkehr entlang der westlichen Seite der Schwarzwaldbrücke zu einer weiteren Verschlechterung der bereits heute inakzeptablen Situation. Wie in den aufgelegten Unterlagen (Bericht i2, AP, S.63) beschrieben, bleiben die Velofahrerinnen «zwischen Autos und Randstein eingeklemmt», neu werden sie und die Fussgänger zudem nicht nur von einer Seite, sondern aufgrund der Reflexionen an der geplanten Wand beidseitig vom Verkehrslärm der Schwarzwaldbrücke beschallt und damit einem unerträglichen Lärm ausgesetzt. Als Mitglieder der «Begleitkommission» sind wir erstaunt, den Projektunterlagen zu entnehmen, dass der Gestaltung der Wand offenbar grosses Gewicht zugemessen wird (mehrmalige Erwähnung der Berücksichtigung von Anliegen der Stadtbildkommission, Beizug eines Architekten), unsere im Rahmen von Sitzungen mit TBA und ASTRA geäusserten Bedenken bezüglich Langsamverkehr jedoch nicht berücksichtigt werden. Bei der Festlegung der Wandposition erwarten wir, dass das in der Verfassung des Kantons Basel-Stadt verankerte Mitwirkungsrecht der Bevölkerung gewährt wird. Die Wand gehört entweder zwischen (anzupassenden) Velostreifen und die Fahrbahnen des motorisierten Verkehrs oder es ist eine separate, unterwasserseitige Verbindung für den Langsamverkehr zu erstellen (bspw. gemäss Projektunterlagen der damaligen STOT bzw. wie im Richtplan des Kantons BS vorgesehen).

Weitere Forderungen

Wir unterstützen die von verschiedenen Anwohnerinnen und Anwohnern in separaten Einsprachen eingebrachten Forderungen nach zusätzlichen baulichen Massnahmen auf dem Ausbereitungsweg, namentlich im Bereich Birskopf / Birsfelderstrasse, Tinguely Museum und Schwarzwaldallee. Wir fordern die Projektverantwortlichen auf, die unbestrittenen Massnahmen des Projektes – namentlich den Einbau lärmarmen Beläge, den Ersatz der Fahrbahnübergänge, die Auskleidung der Portale des Schwarzwaldtunnels und die Lärmschutzwände im Bereich Baldeggerstrasse, Schwarzpark und Ausfahrt St. Jakob – zeitnah zu realisieren.