



An den Grossen Rat

17.5439.02

BVD/P175439

Basel, 18. April 2018

Regierungsratsbeschluss vom 17. April 2018

## Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend „griffigem Lärmschutz entlang der Osttangente“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 8. Februar 2018 die nachstehende Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„Der Lärmschutz entlang der Osttangente ist seit ihrer Eröffnung Mitte der siebziger Jahre ein immerwährendes Thema. Da die Wohnsituation entlang der Osttangente in der Breite absolut unzumutbar war, hatte die Regierung 1987 dem Grossen Rat einen Ratschlag zur Einhausung zwischen Galgenhügel und Birsstrasse/Zürcherstrasse vorgelegt. Im Budget wurde in der Folge ein einstelliger Millionenbetrag für die Einhausung auf der Ostseite eingestellt. Diese erste Etappe wurde in den Jahren 1991-1994 umgesetzt und gewährleistet betreffend der Lärmemissionen bis heute für die direkt Betroffenen eine verbesserte Lebensqualität.

Auf der Westseite wurde die Einhausung zurückgestellt, obwohl das Projekt ausführungsfähig und bis ins Detail geplant wurde und architektonisch und städtebaulich beide Seiten identisch wären und sich gut ins Stadtbild einpassen. Stattdessen wurden einfache Lärmschutzwände entlang der Baldeggerstrasse montiert, die nur einen minimalen Lärmschutz bringen. Bei einer Havarie sind sie zudem ungenügend. Erinnert sei an den Lastwagenbrand auf der Höhe der Baldeggerstrasse im Sommer 2017.

Seit dem neuen Finanzausgleich ist der Bund primär zuständig für die Nationalstrassen und somit auch für den Lärmschutz. Anlässlich einer öffentlichen Orientierungsversammlung am 5. September 2016 in der Breite durch das Bau- und Verkehrsdepartement wurde klar, dass der Bund nur die gesetzlich notwendigen Lärmschutzmassnahmen umsetzen will. Das heisst, dass der Bund die Massnahmen ohne Einhausung West umzusetzen gedenkt. Mit dem Bau des Rheintunnels entfällt die Spurerweiterung der Osttangente. Der Querschnitt bleibt gleich. Somit behält das Projekt der Einhausung West seine Aktualität und könnte in der geplanten Form gebaut werden. Damit hätten die Anwohner den gleichen Lärmschutz wie auf der Ostseite. Die städtebaulichen Vorbehalte der Regierung und Verwaltung zu einer Überdachung sind für die Bewohnerinnen und Bewohner der Breite nicht nachvollziehbar. Durch gezielte bauliche Mittel wie beispielsweise eine gegliederte Beton- Glaskonstruktion und begrünten Wänden (siehe Ratschlag 8017) könnte das Bauwerk zu einem ansprechenden städtischen Gegenüber für die Bevölkerung werden.

Auch auf der Schwarzwaldbrücke und im Kleinbasel im Gebiet des Eisenbahnwegs und der Schwarzwaldallee sind die Lärmschutzmassnahmen entlang der Osttangente absolut ungenügend und die Anwohnerschaft ist im gleichen Masse lärmgeplagt wie auf der Grossbasler Seite. In diesem Abschnitt drängen sich Massnahmen auf, die über das gesetzliche Minimum hinausgehen um eine akzeptable Wohnqualität entlang der Osttangente sicherzustellen.

Der Regierungsrat hat in der Beantwortung verschiedener politischer Vorstösse Bereitschaft gezeigt, finanzielle Mittel für Massnahmen beim Parlament zu beantragen, die über den vom Bund geschuldeten gesetzlichen Lärmschutz hinausgehen.

Die Motionäre fordern den Regierungsrat auf:

- Das Projekt Einhausung West der Osttangente in der Breite auf den aktuellen Stand zu bringen und einen entsprechenden Ratschlag auszuarbeiten.
- Für den Bereich Schwarzwaldbrücke - Bad. Bahnhof Lärmschutzmassnahmen zu projektieren, die über das gesetzliche Minimum hinausgehen um eine akzeptable Wohnqualität zu gewähren.

- Für die beiden Abschnitte dem Grossen Rat einen Ratschlag zu unterbreiten, der die Mehrkosten gegenüber dem gesetzlichen Minimum des Bundes beinhaltet.
- Der Ratschlag ist innert einem Jahr dem Grossen Rat zu unterbreiten.

Dominique König-Lüdin, Andreas Zappalà, Oswald Inglin, Balz Herter, Jörg Vitelli, Michael Wüthrich, Alexander Gröflin, Thomas Gander, Tonja Zürcher, Beat Leuthardt, Heiner Vischer, Aeneas Wanner, Raphael Fuhrer“

Wir nehmen zu dieser Motion wie folgt Stellung:

## 1. Zur rechtlichen Zulässigkeit der Motion

§ 42 GO bestimmt über die Motion:

### § 42. Inhalt und Eintretensbeschluss

<sup>1</sup> In der Form einer Motion kann jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, dem Grossen Rat eine Vorlage zur Änderung der Verfassung oder zur Änderung eines bestehenden oder zum Erlass eines neuen Gesetzes oder eines Grossratsbeschlusses zu unterbreiten.

<sup>1bis</sup> In der Form einer Motion kann zudem jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, eine Massnahme zu ergreifen. Ist der Regierungsrat für die Massnahme zuständig, so trifft er diese oder unterbreitet dem Grossen Rat den Entwurf eines Erlasses gemäss Abs. 1, mit dem die Motion umgesetzt werden kann.

<sup>2</sup> Unzulässig ist eine Motion, die auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid einwirken will.

<sup>3</sup> Tritt der Rat auf die Motion ein, so gibt er dem Regierungsrat Gelegenheit, innert drei Monaten dazu Stellung zu nehmen, insbesondere zur Frage der rechtlichen Zulässigkeit des Begehrens.

Die Motion ist sowohl im Kompetenzbereich des Grossen Rates wie auch in demjenigen des Regierungsrates zulässig. Ausserhalb der verfassungsrechtlichen Kompetenzaufteilung (vgl. § 42 Abs. 2 GO) ist der betroffene Zuständigkeitsbereich somit keine Voraussetzung der rechtlichen Zulässigkeit. Die Frage nach der Zuständigkeit ist im Rahmen der inhaltlichen Umsetzung eines Motionsanliegens aber von entscheidender Bedeutung, da sie die Art der Umsetzung vorgibt. Es gilt, das Gewaltenteilungsprinzip zwischen Grosse Rat und Regierungsrat zu beachten, denn beide sind gestützt auf das Legalitätsprinzip an Erlasse gebunden, die die Entscheidungsbefugnisse auf die Staatsorgane aufteilen. Je nach betroffenem Kompetenzbereich richtet sich die Umsetzung entweder nach § 42 Abs. 1 GO oder nach § 42 Abs. 1bis GO. Liegt die Motion im Zuständigkeitsbereich des Grossen Rates, wird sie mit einer Verfassungs-, Gesetzes- oder Beschlussvorlage erfüllt (§ 42 Abs. 1 GO). Eine Motion, die auf eine Materie im Kompetenzbereich des Regierungsrates zielt, wird mit einer Verordnungsänderung respektive mit einem anderen Mittel der Exekutive erfüllt (§ 42 Abs. 1bis GO), oder aber dem Grossen Rat wird ein Gesetzesentwurf vorgelegt, der die Kompetenzverteilung zugunsten des Grossen Rates verändert (§ 42 Abs. 1bis Satz 2 GO).

Mit der vorliegenden Motion soll der Regierungsrat beauftragt werden, das Projekt «Einhausung West» der Osttangente in der Breite auf den aktuellen Stand zu bringen und einen entsprechenden Ratschlag auszuarbeiten, für den Bereich Schwarzwaldbrücke–Bad. Bahnhof Lärmschutzmassnahmen zu projektieren, die über das gesetzliche Minimum hinausgehen, sowie für die bei-

den Abschnitte dem Grossen Rat einen Ratschlag zu unterbreiten, der die Mehrkosten gegenüber dem gesetzlichen Minimum des Bundes beinhaltet.

Gestützt auf Art. 74 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (BV, SR 101), Art. 16 ff. des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 (USG; SR 814.01) und Art. 13 ff. der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41) hat der Inhaber oder die Inhaberin einer Anlage, die schädlichen oder lästigen Lärm verursacht, die Pflicht zur Lärmsanierung. Im Bereich der Nationalstrassen trifft diese Pflicht als Anlageinhaber den Bund, der gemäss Art. 83 Abs. 2 BV Nationalstrassen baut, betreibt und unterhält sowie die Kosten dafür trägt. Massgebend für Art und Umfang der Lärmschutzmassnahmen sind die Vorgaben der Lärmschutzgesetzgebung des Bundes. Die bundesrechtlichen Regelungen legen keine abschliessenden Kompetenzen fest, vielmehr beinhalten sie eine Verpflichtung mit dem Bund als Adressaten. Sie schliessen nicht aus, dass der Kanton neben dem Bund «subsidiär» weitere, über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehende Lärmsanierungsmassnahmen selbst trifft und finanziert, obwohl er dazu im Bereich der Nationalstrassen rechtlich nicht verpflichtet ist. Namentlich Massnahmen an umliegenden Liegenschaften wie der Einbau von Schallschutzfenstern kann der Kanton in eigener Kompetenz nach Massgabe des kantonalen Rechts ermöglichen. Umgestaltungen an der Nationalstrasseninfrastruktur selbst wie lärmarme Beläge, Schallschutzwände oder Überdeckungen der Autobahn können demgegenüber nur in Absprache mit dem Bund als Anlageinhaber erfolgen.

Die Motion verlangt vom Regierungsrat die Ausarbeitung eines Ratschlags, der für das Projekt «Einhausung West» in der Breite sowie Lärmschutzmassnahmen im Bereich Schwarzwaldbrücke–Badischer Bahnhof die Mehrkosten gegenüber dem gesetzlichen Minimum des Bundes beinhaltet. Damit ist implizit die Aufforderung verbunden, dem Grossen Rat im Sinne von § 42 Abs. 1 GO ein Grossratsbeschluss über eine Ausgabenbewilligung vorzulegen.

Es spricht nach dem Gesagten kein höherrangiges Recht wie Bundesrecht oder kantonales Verfassungsrecht gegen den Motionsinhalt. Die Motion verlangt auch nicht etwas, das sich auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid bezieht.

Der Grosse Rat kann gemäss § 43 GO eine Frist zur Motionserfüllung festlegen, weshalb der Motionstext bereits eine solche Frist enthalten kann. Die in der Motion gesetzte Frist von einem Jahr kann nicht als unmöglich bezeichnet werden.

**Die Motion ist aufgrund dieser Erwägungen als rechtlich zulässig anzusehen.**

## **2. Inhaltliche Stellungnahme**

### **2.1 Ausgangslage**

Die Nationalstrasse A2 Osttangente als Verbindung ab der Kantonsgrenze im Osten mit der deutschen Autobahn A5 im Norden wurde im Jahr 1980 in Betrieb genommen. Dies nachdem in den Jahren 1963–1966 eine ausgesprochen kontroverse Debatte um zwei Osttangentenvarianten stattgefunden hatte. Jede der zwei Varianten sollte auf spezifische Weise den Anschluss an die deutsche Autobahn sicherstellen. Die Befürworter der inneren Osttangente hoben hervor, dass diese nicht nur dem Transitverkehr dienen, sondern auch Wohnquartiere vom städtischen Ziel- und Quellverkehr entlasten müsste. Sie wiesen ferner darauf hin, dass die äussere Lösung zwei Grundwassergebiete – Lange Erlen und Hard – durchschneiden würde. Die Anhänger der äusseren Osttangente wollten eine echte Umfahrungsstrasse und bekämpften die innere Lösung, weil sie dicht besiedeltes Wohngebiet am Stadtrand – Schwarzwaldallee, Breite- und Lehenmattquartier – in Mitleidenschaft ziehen würde. Als sich der Bundesrat schliesslich für die innere und heute

verwirklichte Osttangente aussprach, wählte er allerdings die Lösung, die von der Basler Regierung einstimmig und vom Grossen Rat mit grossem Mehr ebenfalls befürwortet worden war.

Seit der Inbetriebnahme der Osttangente wurde die Lärmschutzsituation mit zahlreichen Massnahmen laufend verbessert. Dazu gehören überwiegend Lärmschutzwände und im Bereich der Breite auf der Ostseite (1. Etappe) zwischen St. Alban-Teich und Birsstrasse auch eine rund 340 m lange Einhausung, die, wie von den Motionären erwähnt, anfangs der 90er-Jahre erstellt wurde. Eine gleichartige Einhausung mit einer Länge von 500 m war auch auf der Westseite vorgesehen (vgl. Ratschlag (8017) betreffend die Überdeckung der östlichen Fahrbahn der Nationalstrasse N2 zwischen St. Alban-Teich und Birsstrasse im Breite Quartier vom 19. November 1987). Diese westliche Überdeckung (2. Etappe) wurde allerdings gemäss Beschluss des Regierungsrates (39/40) vom 17. September 1991 aufgrund der eklatanten Erhöhung der erwarteten Kosten von 45% gegenüber der ursprünglichen Kostenschätzung bei der 1. Etappe (Ostseite) zurückgestellt und später aus Kostengründen (Kostenvoranschlag 2. Etappe Westseite 35 Mio. Franken) auch nicht mehr realisiert.

Trotz der erwähnten zahlreichen bereits umgesetzten Lärmschutzmassnahmen (offene Strecke der Osttangente auf Schweizer Boden inkl. Anschluss City: 6.3 km, Länge der bestehenden Lärmschutzwände: 6.4 km, Länge von Mauern mit bestehenden absorbierenden Verkleidungen 1.0 km), wies die Osttangente im Jahr 2005 noch einige Lücken hinsichtlich eines gesetzeskonformen Lärmschutzes auf. Zu diesem Zeitpunkt begannen beim damals noch für die Nationalstrassen direkt verantwortlichen Kanton BS die Planungsarbeiten zur Beseitigung des Kapazitätsengpasses auf der Osttangente. Im Vordergrund stand dabei der oberirdische Ausbau der heutigen Osttangente mit jeweils einer zusätzlichen Fahrspur pro Richtung. Da Lärmschutzwände i.d.R. am Strassenrand bzw. auf Brücken an den Brüstungen angebracht werden und der Strassenrand infolge des oberirdischen Kapazitätsausbaus hätte verschoben werden sollen, wurden die Lärmschutzmassnahmen in Form von Lärmschutzwänden entlang der Osttangente nicht weiter vervollständigt. Diese Arbeiten hätten wieder aufgenommen werden sollen, sobald die neuen verbreiterten Ränder festgelegt gewesen wären. Ausserdem bestand seitens des Kantons die Absicht, die Chance der Kapazitätserweiterung dazu zu nutzen, Teile der Osttangente zu überdecken – besonders im Bereich des Einschnittes Gellert. Aufgrund der im Jahr 2009 vorgesehenen Erweiterung um jeweils eine Fahrspur hätten die bestehenden z.T. gewaltigen Stützmauern abgebrochen und versetzt um eine Spurbreite neu gebaut werden müssen. Die Kosten für die Neuerstellung der Stützbauwerke wären grösstenteils vom Bund getragen worden und hätten so ausgebildet werden sollen, dass sie die Lasten einer Überdeckung hätten tragen können. Damit hätte der Kanton „lediglich“ die Kosten für die Deckelung tragen müssen, die sich aber auch auf 150 bis 200 Mio. Franken belaufen hätten.

Seit dem 1. Januar 2008 ist der Bund bzw. das Bundesamt für Strassen (ASTRA) für die Nationalstrassen zuständig. Die entsprechenden Projektierungsarbeiten an der damals als zielführend definierten oberirdischen Osttangenten-Ausbauvariante mussten vom Bund 2011 wegen fehlender Akzeptanz – diese wurde unter anderem mit der am 31. Mai 2011 mit 11'000 Unterschriften eingereichten Petition manifest – eingestellt werden. Heftige Widerstände kamen vor allem aus der Anwohnerschaft entlang der Stammstrecke.

Das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) hatte dieser Entwicklung Rechnung getragen und verlangte vom Bund, eine Variante in Tieflage auszuarbeiten. Es ergriff selbst die Initiative und unterbreitete dem ASTRA am 14. Dezember 2012 einen eigenen Vorschlag mit einem Bypass unter dem Rhein hindurch. Auch seitens ASTRA wurde der Variantenfächer in der Zwischenzeit nochmals geöffnet und Alternativen zur Engpassbeseitigung Osttangente untersucht. Als Bestvariante wurde vom ASTRA im Juli 2014 eine unterirdische Verbindung (Rheintunnel) zwischen dem Anschluss Birsfelden und den Autobahnbauwerken in Basel-Nord vorgeschlagen. Diese Lösung hat mittlerweile in der Region eine breite Zustimmung erfahren. Gegenwärtig erarbeitet das ASTRA für den Rheintunnel das Generelle Projekt, das Ende 2019 dem Bundesrat zur Bewilli-

gung unterbreitet werden soll. Mit einer Inbetriebnahme ist voraussichtlich nicht vor 2035 zu rechnen.

Das Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt hat, gestützt auf einen Regierungsratsbeschluss vom 29. September 2015, im Rahmen eines Projektauftrages die Zweckmässigkeit von flankierenden Massnahmen wie Fahrspurumwidmungen, Einhausungen und Überdeckungen geprüft. Diese Untersuchungen fokussierten zum einen auf Massnahmen direkt bei der Osttangente, zum anderen wurden aber auch Massnahmen in Bezug auf eine möglichst grosse verkehrliche Wirkung des Rheintunnels analysiert. Der Regierungsrat konnte am 31. Mai 2016 vom Schlussbericht und den Ergebnissen der Arbeiten Kenntnis nehmen. Die Schlussfolgerungen des Regierungsrates sind im Kapitel 2.3.1 zusammengefasst.

Nachdem feststand, dass die Engpassbeseitigung Osttangente durch den Rheintunnel sichergestellt werden soll und demzufolge auf einen Kapazitätsausbau der Osttangente verzichtet werden kann, wurden bundesseitig auch die Arbeiten am Lärmschutzprojekt Osttangente zur Einhaltung der eidg. Lärmschutz-Verordnung (LSV) wieder aufgenommen. Im Herbst 2017 hat das ASTRA das Massnahmenpaket zur Einhaltung der LSV vorgelegt.

Aufgrund der Tatsache, dass die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben bereits durch den Bund zu gewährleisten ist und die untersuchten Einhausungen sowie Überdeckungen eine ausgesprochen schlechte Wirtschaftlichkeit aufzeigen, hat der Regierungsrat am 13. September 2016 das BVD beauftragt, einen Antrag zur Finanzierung von übergesetzlichen Lärmschutzmassnahmen in Form von Lärmschutzwänden und Schallschutzfenstern entlang der Osttangente vorzulegen. Gestützt auf das Massnahmenpaket des Bundes hat das BVD auftragsgemäss untersucht, in wie weit Massnahmen, die über den vom Bund geschuldeten gesetzlichen Lärmschutz hinausgehen, sinnvoll und wirtschaftlich tragbar sind.

## **2.2 Massnahmen des Bundes**

Der Bund ist zuständig für die Lärmsanierung aller Anlageteile, die zur Nationalstrasse gehören. Dies sind:

- die Stammlinien der Autobahn
- die Ein- und Ausfahrten bis und mit dem nächstliegenden leistungsfähigen Knoten
- Lokalstrassenabschnitte innerhalb des Nationalstrassenperimeters im Bereich dieser Knoten

Das ASTRA erfüllt dabei die Lärmschutzanliegen soweit das Umweltschutzgesetz und die Lärmschutz-Verordnung (LSV) insbesondere die Artikel 13., 14. und 15. den Schutz vorschreiben. Es hat hingegen keine Kompetenz für weitergehenden Lärmschutz nach eigenem Ermessen. Voraussetzung für die Umsetzung von neuen und die Erweiterung von bestehenden Lärmschutzmassnahmen ist für den Bund, dass die wirtschaftliche Tragbarkeit gegeben ist. Dies bedeutet, dass Massnahmen gesetzlich nur dann geschuldet sind, wenn die Prüfung mittels der BAFU-Methode des Index der wirtschaftlichen Tragbarkeit (WTI) positiv ausfällt, d.h. der Index mindestens 1 ist.

Der Lärm-Untersuchungsperimeter des ASTRA entlang der Osttangente erstreckt sich über den Bereich, in dem Liegenschaften Lärmbelastungen ab einer Grössenordnung von IGW  $-5$  dB(A) durch die Nationalstrassen ausgesetzt sind. Der Lärm-Untersuchungsperimeter für weitergehende (übergesetzliche) Lärmschutzmassnahmen durch den Kanton Basel-Stadt umfasst den ASTRA-Perimeter, wobei aber auch die Gesamtstrassenlärmsituation berücksichtigt wird. Der Gesamtstrassenlärm ist dort von Belang, wo sowohl die Nationalstrasse als auch Lokalstrassen auf ein Gebäude einwirken (z.B. bei den Knoten, an die Lokalstrassen anschliessen).

Da die Gebiete entlang der Osttangente gemäss Zonenplan den Lärmempfindlichkeitsstufen ES II und III zugeteilt sind, kommen gemäss Anhang 3 der LSV folgende Grenzwerte zur Anwendung:

Empfindlichkeitsstufe (Art. 43 LSV)	Immissionsgrenzwert in dB(A)		Alarmwert in dB(A)	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
ES II	60	50	70	65
ES III	65	55	70	65

Als Grundlage für die Lärmbeurteilung und die Prüfung von Massnahmen diene sowohl dem ASTRA als auch dem Kanton Basel-Stadt der Prognosezustand 2040. Dabei wurden künftige Projekte des ASTRA oder Dritter in den Lärmprognosen dann berücksichtigt, wenn sie mindestens öffentlich aufgelegt sind. Es sei nachdrücklich darauf hingewiesen, dass das Projekt Rheintunnel trotz dessen deutlicher lärmreduzierender Wirkung im Bereich der Osttangente beim aktuell erarbeiteten Lärmschutzprojekt nicht berücksichtigt wurde. Auch bestehende Lärmschutzmassnahmen Dritter werden nur dann berücksichtigt, wenn sie die Lärmbelastung durch die Nationalstrasse beeinflussen (z.B. Lärmschutzwände der Eisenbahn).

Zur Beurteilung der Verhältnismässigkeit von neuen und der Erweiterung von bestehenden Lärmschutzmassnahmen stützt sich das ASTRA auf die Methode der „Wirtschaftlichen Tragbarkeit und Verhältnismässigkeit von Lärmschutzmassnahmen“ des oben genannten Leitfadens ab. Die Prüfung der Massnahmen erfolgte gemäss der Prioritätenabfolge, wonach in erster Linie Massnahmen an der Quelle, in zweiter Linie Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg und in dritter Linie Objektmassnahmen zu prüfen sind.

Nachfolgend sind die vom Bund erarbeiteten Massnahmen im Rahmen seines Lärmschutzprojekts Lärmsanierungsprojektes zur Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben aufgelistet:

#### **Massnahmen an der Quelle:**

- Lärmindernder Fahrbelag mit Belagskennwert  $-1$  dB(A) auf allen Nationalstrassenanlagen
- Ersatz aller akustisch lauten Fahrbahnübergänge durch Konstruktionen ohne Impulsgeräusche

#### **Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg:**

##### **Lärmschutzwände, totale Länge der neuen LSW: 630 m**

- Verlängerung der LSW auf der Bäumlhofbrücke über die Grenzacherstrasse
- LSW 3.0 m auf der Schwarzwaldbrücke Unterwasserseite
- LSW entlang der Baldeggerstrasse
- Verlängerung der LSW bei der Einfahrt Baldeggerstrasse
- Erhöhung der LSW beim Schwarzpark auf 6.5 m
- Verlängerung und Erhöhung der LSW an der Ausfahrt St. Jakob auf 4.0 m

##### **Absorbierende Wandverkleidungen, totale Länge der neuen Verkleidungen: 125 m**

- Anbringen von absorbierenden Wandverkleidungen im nördlichen Vorbereich des Schwarzwaldtunnels

#### **Massnahmen am Empfangsort (auch Objektmassnahmen oder Ersatzmassnahmen genannt):**

- Einbau von Schallschutzfenstern bei vier Gebäuden, bei denen der Alarmwert auch mit dem Lärmschutzprojekt überschritten bleibt (davon ist ein Gebäude bereits abschliessend saniert)

Die Wirkung bezüglich des Nationalstrassenlärms der bereits bestehenden und der neu vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen zeigt folgende Tabelle:

		Anzahl Gebäude	
		über IGW	über AW
2015	Ist-Zustand	155	11
2040	mit best. Lärmschutz	196	19
2040	ohne best. Lärmschutz	417	68
2040	mit Lärmschutzprojekt ASTRA (best. u. neue Massnahmen)	93 <sup>1)</sup>	4 <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Für die Liegenschaften mit verbleibender Überschreitung des Immissionsgrenzwertes (IGW) beantragt das ASTRA gemäss Art. 14 LSV Erleichterungen beim UVEK als Vollzugsbehörde, die mit grosser Wahrscheinlichkeit auch bewilligt werden. Dies bedeutet, dass bei 93 Gebäuden zusätzlich zu den durch das ASTRA bereits vorgesehenen Massnahmen rechtlich korrekt keine weiteren Massnahmen getroffen werden müssen. Genau hier setzen die übergesetzlichen Massnahmen des Kantons an.

<sup>2)</sup> Bei den vier Gebäuden mit Überschreitung der Alarmwerte wird das ASTRA den Einbau von Schallschutzfenstern finanzieren, soweit diese Gebäude nicht bereits im Rahmen von früheren Lärmschutzprogrammen saniert wurden.

Das ASTRA geht davon aus, dass mit den oben genannten Massnahmen der gesetzliche Lärmschutz entsprechend der eidgenössischen Lärmschutz-Verordnung erbracht werden kann und wird diese Massnahmen in der zweiten Jahreshälfte 2018 auch öffentlich auflegen. Die Vorgehensweise des ASTRA ist gemäss der bisher erfolgten Überprüfung seitens der Lärmschutzfachstelle des Amts für Umwelt und Energie rechtlich korrekt.

## 2.3 Massnahmen des Kantons

### 2.3.1 Flankierende Massnahmen Osttangente inkl. Überdeckungen und Einhausungen

Der Regierungsrat hat am 29. September 2015 das Bau- und Verkehrsdepartement damit beauftragt, zweckmässige und wirtschaftliche flankierende Massnahmen entlang der heutigen Osttangente zu untersuchen. Die entsprechenden Arbeiten wurden in der Folge unter Beizug von Fachleuten des Bundes, des Kantons Basel-Landschaft und des Kantons Basel-Stadt zügig aufgenommen. Am 30. Mai 2016 konnte der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt vom Schlussbericht und den Ergebnissen dieser Arbeiten Kenntnis nehmen:

- Anschlusskonzept und Ausgestaltung des Rheintunnels sollen so ausgebildet werden, dass für die Osttangente eine starke Entlastungswirkung erzielt wird.
- Das vom Bund in Angriff genommene Lärmsanierungsprojekt Osttangente soll so zügig als möglich weiterbearbeitet und realisiert werden. Der Lärmschutz ist auf die Verkehrsbelastungen der Osttangente ohne Rheintunnel zu dimensionieren.
- Auf Kleinbasler Seite beziehungsweise auf der A2 nördlich des Rheins liegen keine Vorschläge für Lärmschutzmassnahmen vor, die ein gutes Wirksamkeits-Kosten-Verhältnis aufweisen.
- Auf Grossbasler Seite könnten eine „Einhausung Breite West“ und „Überdeckung Gellert“ realisiert werden. Die Kosten sind im Vergleich zu dem bisher erkannten Nutzen überproportional hoch und stellen sich auch unter Einbezug allfälliger zukünftiger Nutzenpotenziale – etwa städtebaulicher Natur – nicht positiver dar.
- Durch das Bundesamt für Strassen soll geprüft werden, ob auf den offen geführten Osttangenteabschnitten die Maximalgeschwindigkeit auf 60 km/h beschränkt werden kann, wenn der Rheintunnel in Betrieb gegangen ist.
- Der Regierungsrat ist bereit, quartierdienliche Lärmschutzmassnahmen zu finanzieren, die über die gesetzlich vorgeschriebenen, vom Bund geschuldeten Massnahmen hinausgehen (übergesetzlicher Lärmschutz).

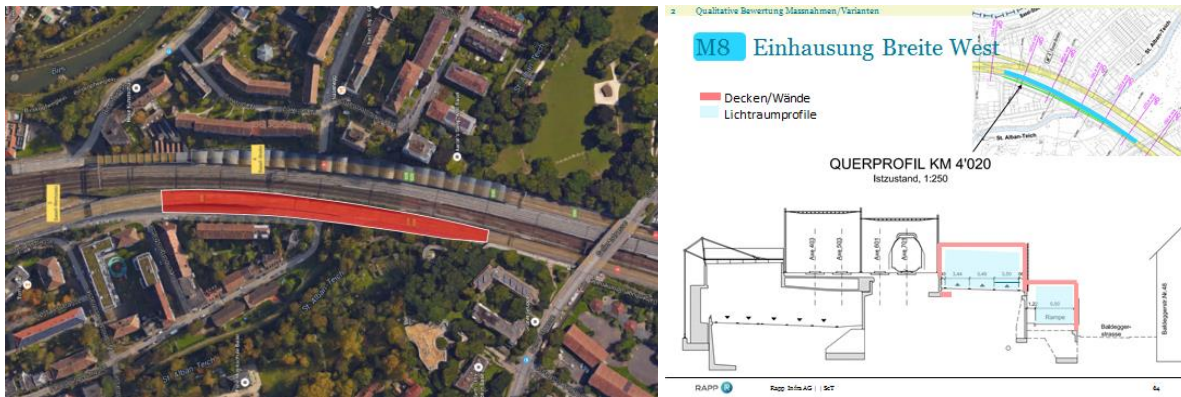
In der Folge hat der Regierungsrat das BVD beauftragt, einen Antrag zur Finanzierung von übergesetzlichen Lärmschutzmassnahmen entlang der Osttangente dem Regierungsrat vorzulegen.

Die Generelle Projektierung des Rheintunnels ist mittlerweile beim Bund weit fortgeschritten. Das diesem Projekt zugrunde gelegte Anschlusskonzept bietet Gewähr für die vom Kanton Basel-Stadt geforderte starke Entlastung der Osttangente. Der Rheintunnel wird aber wohl nicht vor dem Jahr 2035 in Betrieb gehen können. Korrekterweise wird die Entlastungswirkung des Rhein-

tunnels beim Lärmsanierungsprojekt Osttangente deshalb nicht berücksichtigt; die für die Lärmsanierung massgebende Verkehrsbelastung wird beim Bund auf Grundlage einer Verkehrsprognose ohne Rheintunnel festgelegt. Nachfolgend die Erläuterungen bzw. Begründungen dazu, weshalb der Regierungsrat am 13. September 2016 beschlossen hat, auf eine Einhausung Breite West und die Überdeckung Gellert zu verzichten.

### Einhausung Breite West

Im Osten ist die Autobahn in der Breite bereits eingehaust. Es wurde untersucht, ob auch der westliche Teil der Osttangente im Abschnitt Breite West inkl. Auffahrt im Bereich Breite West eingehaust werden soll (Massnahme M8, vgl. folgende Abbildung). Von einer Einhausung wird eine erhebliche Lärmreduktion für die Anwohnerschaft erwartet, sie hat eine Höhe von ca. 6m hoch (über Oberkante Fahrbahn) und würde extensiv begrünt. Die Einhausung der Rampe würde stetig mit der Rampe ansteigen. Die jetzigen Fundamente müssten verstärkt werden.



Lage und Querschnitt der untersuchten Einhausung Breite West

Die Baukosten wurden auf **43,5 Millionen Franken** geschätzt. Die Kostenschätzung von Anfang der 90er-Jahre betrug – allerdings für ein inhaltlich nicht vollumfänglich identisches und damit nur bedingt vergleichbares Projekt – **35 Millionen Franken**. Bei der Beurteilung der finanziellen Auswirkungen gilt es ferner zu beachten, dass der Bund die entsprechenden Massnahmen nach der Realisierung als integrale Bestandteile der ihm gehörenden Nationalstrasse in sein Eigentum übernimmt. Er ist damit auch für den betrieblichen und baulichen Unterhalt sowie den allfälligen späteren Ersatz zuständig. Das bedeutet, dass für die Abtretung der neuen Anlageteile an den Bund für den Kanton nebst den initialen Investitionskosten zusätzliche Kosten in der Grössenordnung von 40–60% dieser Investitionskosten anfallen (Vergleichsfall Lärmschutzwände Erlenmatt 53%). Die Kosten für den Kanton bestehend aus den initialen Erstellungskosten und der Abgeltung an den Bund werden folglich **mindestens 65 Millionen Franken** betragen.

### Überdeckung Gellert

Es wurden drei Varianten der Überdeckung untersucht (vgl. auch folgende Abbildung):

- Die **Variante M9a** (s. folgende Darstellung, gelb und blau) umfasst eine Galerieüberdeckung der Osttangente südlich der bestehenden Einhausung Breite Ost und der geplanten Einhausung Breite West (siehe M8 oben). Die Galerie auf der Ostseite würde bis zum Scherkesselweg reichen; auf der Westseite bis zur Tunnelöffnung des Pratteler Tunnels (siehe blaue und gelbgrüne Fläche in obenstehender Abbildung). Eine Galerieüberdeckung heisst, dass die Überdeckung auf der Seite zur Bahn hin nur mit Stützen (und nicht mit einer durchgehenden Wand) gestützt wird; diese Seite ist also offen (bei kompletter Schliessung würde es als Tunnel gelten, was sehr teure Tunnelinstallationen nötig machen würde). Auf der anderen Seite (Richtung aussen bzw. Wohnquartiere) wäre die Überdeckung jedoch geschlossen.
- In der **Variante M9b** (Teilüberdeckung Gellert, folgende Darstellung, gelb, blau und orange) würde neben der Überdeckung in M9a zusätzlich noch eine komplette Überdeckung der Fläche nördlich des Scherkesselwegs (Brücke über Autobahn – vgl. orange Fläche in oben-



stehender Abbildung) erfolgen. Baulich wäre diese Überdeckung wegen der komplexen Höhenverhältnisse extrem aufwändig.

- In der **Variante M9c** würde schliesslich eine Vollüberdeckung umgesetzt – die Osttangente und die Bahntrasse würden im Bereich Brücke Gellerstrasse bis Brücke Scherkesselweg komplett überdeckt. Dies wäre baulich sehr aufwändig und teuer. Damit würde das Quartier jedoch vollständig vom Lärm von Strasse und Schiene befreit.



Darstellung der verschiedenen untersuchten Varianten der Überdeckung Gellert

Die Baukosten wurden auf **161,6 Mio.** (Massnahme 9a), bzw. **232,2 Mio.** (Massnahme 9b) bzw. **562,4 Mio.** (Massnahme 9c) Franken geschätzt.

### Beurteilung der untersuchten Einhausung und Überdeckungen

Die Varianten wurden mittels einer Kostenwirksamkeitsanalyse bewertet, in der nebst den Kosten die Auswirkungen auf die Verkehrsqualität, die Sicherheit, die Siedlungsentwicklung, die Umweltbelastung sowie die Realisierbarkeit und Kohärenz mit Gesamtverkehrsplanung sowie Raumplanung einbezogen wurden. Die Kostenwirksamkeitsanalyse erlaubt es, verschiedene Massnahmen in eine Rangfolge zu bringen; sie lässt jedoch keine abschliessende Aussage über die Vorteilhaftigkeit einer Massnahme zu. Eine Kosten-Nutzen-Analyse hätte wesentlich umfangreichere Variantenanalysen bedingt. Die aggregierten, gewichteten Nutzwerte belaufen sich bei der Einhausung Breite West auf 0.65 und bei den Varianten der Überdeckung Gellert auf 0.52 (M9a), 0.73 (M9b) bzw. 1.38 was zu Wirksamkeits-Kosten-Verhältnissen von 0.37 für die Einhausung Breite West und 0.079 (M9a und M9b) bzw. 0.064 (M9c) führt. Damit wird deutlich, dass eine Überdeckung Gellert gegenüber einer Einhausung Breite wegen ihrer extrem hohen Kosten wesentlich ungünstiger ist.

Aber auch bei der Einhausung Breite West sind die zu erwarteten Investitionskosten im Vergleich zu den erzielbaren Nutzen aus Sicht des Regierungsrates sehr hoch. Wohl könnte der Lärmschutz damit noch verbessert werden; aus Sicht der Stadtentwicklung sind jedoch keine zusätzlichen Nutzen ersichtlich und auf der überdeckten Fläche konnten keine zusätzlichen Nutzengewinne erzielt werden. Insgesamt kommt der Regierungsrat zum Schluss, dass das Verhältnis von Kosten zu erzielbaren Nutzen sehr ungünstig ist und dass er es deshalb aus heutiger Sicht nicht angezeigt ist, diese Massnahme im Sinne von übergesetzlichen Massnahmen zur Weiterbearbeitung zu empfehlen.

Aufgrund der engen Platzverhältnisse im Bereich der Osttangente wird der Bau von Überdeckungen in den oben aufgeführten Bereichen kaum ohne Verkehrseinschränkungen (Spurabbauten) möglich sein und kann deshalb auch kaum vor der Inbetriebnahme des neuen Rheintunnels umgesetzt werden.

### 2.3.2 Massnahmen aufbauend auf dem Sanierungsprojekt Bund

Aufgrund des am 13. September 2016 erfolgten Auftrages seitens Regierungsrats hat das Tiefbauamt des Kantons Basel-Stadt die Jauslin Stebler AG mit der Prüfung von übergesetzlichen Lärmschutzmassnahmen entlang der N2 Osttangente beauftragt. Als übergesetzlich werden Massnahmen (Lärmschutzwände und Schallschutzfenster) bezeichnet, für welche die wirtschaftliche Tragbarkeit bei Anwendung der Kriterien des Bundes nicht gegeben ist. Das Ziel des Kantons ist, Lärmschutzmassnahmen auch an denjenigen Orten zu ermöglichen, an denen der Bund aufgrund einer negativen Beurteilung der wirtschaftlichen Tragbarkeit keine Massnahme vorsehen muss. Dazu gehören 93 Liegenschaften mit verbleibender IGW-Überschreitung. Für diese wird das ASTRA gemäss Art. 14 LSV Erleichterungen beim UVEK beantragen. Mit grosser Wahrscheinlichkeit werden diese aufgrund der bereits vorgesehenen Massnahmen (u.a. durchgehender Einbau des lärmindernden Belags) gewährt werden.

Insgesamt wurden 27 Standorte eruiert und weitergehende Massnahmen geprüft. Das Resultat zeigt, dass wirtschaftlich vertretbare Massnahmen in Form von Lärmschutzwänden, welche die Emissionen auf dem Ausbreitungsweg dämpfen können, städtebaulich nicht vertretbare Dimensionen annehmen. Lediglich an zwei Orten sind Lärmschutzwände sinnvoll, wobei einer der Standorte vom betroffenen Liegenschaftseigentümer abgelehnt wurde und Schallschutzfenster gewünscht werden. An allen anderen Standorten sind zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte Schallschutzfenster vorgesehen.

Zur Erreichung des gesetzlichen Lärmschutzes und zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte an denjenigen Orten, wo der Bund keine gesetzliche Verpflichtung hat (übergesetzlicher Lärmschutz), sind zusammen mit dem Bund die folgenden Massnahmen vorgesehen:

Massnahmen	Gesetzliche LS-Massnahmen ASTRA	Übergesetzliche LS-Massnahmen Kanton	Total
Lärmschutzwände [m <sup>2</sup> ]	3'135	99.5*	3'235
Schallschutzfenster [Anzahl]	34	1'350	1'384
<b>Kosten [CHF]</b>			
Lärmschutzwände	4'660'000	187'000 <sup>1)</sup>	4'847'000
Schallschutzfenster	68'000	1'560'000	1'628'000
Lärmindernder Belag	9'240'000 <sup>2)</sup>	---	9'240'000
<b>Investitionsvolumen [CHF]</b>	<b>12'968'000</b>	<b>1'747'000</b>	<b>15'715'000</b>

\*ohne Kosten für Sanierung/Ersatz bestehender LSW und Fahrbahnübergänge

<sup>1)</sup> Die von BS vorgeschlagenen LSW entlang Birsfelderstr./Zürcherstr. mit Kosten von 175'000 Franken werden vom Liegenschaftseigentümer abgelehnt.

<sup>2)</sup> Der grösste Teil dieser Investition würde altersbedingt ohnehin anfallen.

Nachfolgende Tabelle zeigt die Erfüllung der Lärmschutzgrenzwerte mit den vom Bund und vom Kanton vorgesehenen Massnahmen:

		Anzahl Gebäude	
		über IGW	über AW
2015	Ist-Zustand	155	11
2040	mit best. Lärmschutz	196	19
2040	ohne best. Lärmschutz	417	68
2040	mit Lärmschutzprojekt Bund (best. und neue Massnahmen)	93	4 <sup>2)</sup>
2040	Von obigen 93 haben 65 (Kanton) resp. 4 (ASTRA) Gebäude Nutzen durch SSF-Einbauten ASTRA und BS:	28 <sup>1)</sup>	0 <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Bei den hier noch verbleibenden 28 Objekten mit IGW-Überschreitung aber ohne Schallschutzfenstereinbauten handelt es sich um Gebäude, bei denen die Lärmbelastung tagsüber unter 65 dB(A) liegt. Diese Gebäude werden somit

gleich behandelt wie die übrigen Gebäude an städtischen Strassen bzw. Lokalstrassen im Kanton Basel-Stadt, bei denen ebenfalls erst ab einer Lärmbelastung von 65 dB(A) ein Anspruch auf Kostenbeteiligung an Schallschutzfenster durch den Kanton besteht. Von den 65 Gebäuden mit Immissionsgrenzwertüberschreitung, die mit Schallschutzfenstern geschützt werden können, sind sechs bereits abschliessend saniert. Bei den vier Gebäuden mit Alarmwertüberschreitung ist ein Gebäude bereits mit Schallschutzfenstern saniert, die drei verbleibenden sind Bestandteil des Lärm-sanierungsprojektes des Bundes.

Die Kostenbeteiligung des Kantons liegt bei 50% bei Lärmbelastungen von 65 bis 68 dB(A) und bei 100% bei Lärmbelastungen von 69 und 70 dB(A). Ab einer Belastung von 71 dB(A) wird der Alarmwert überschritten und die Fenster werden vollumfänglich durch das ASTRA finanziert.

### 3. Anliegen Motionäre

Die Motionäre gehen davon aus, dass die vom Bund vorgeschlagenen und dem eidg. Umweltschutzgesetz resp. der eidgenössischen Lärmschutz-Verordnung entsprechenden und nach dem Verfahren des Bundesamtes für Umwelt (Bafu) erarbeiteten Massnahmen sowie die weitergehenden übergesetzlichen vom Kanton vorgesehenen Massnahmen nicht ausreichen, um einen hinreichenden Lärmschutz entlang der Osttangente sicherzustellen.

Es werden folgende weitergehenden Massnahmen gefordert:

- a) Im Bereich Breite soll auf der Westseite (analog der Ostseite) eine Einhausung erstellt werden. Durch gezielte bauliche Mittel wie beispielsweise eine gegliederte Beton-Glaskonstruktion und begrünten Wänden (siehe Ratschlag 8017) soll das Bauwerk zu einem ansprechenden städtischen Gegenüber für die Bevölkerung werden.
- b) Auch auf der Schwarzwaldbrücke und im Kleinbasel im Gebiet des Eisenbahnwegs und der Schwarzwaldallee erscheinen die Lärmschutzmassnahmen entlang der Osttangente den Motionären als absolut ungenügend. In diesem Abschnitt erwarten die Motionäre Massnahmen, die über das gesetzliche Minimum hinausgehen um eine akzeptable Wohnqualität entlang der Osttangente sicherzustellen.
- c) Für die beiden Abschnitte sei dem Grossen Rat ein Ratschlag zu unterbreiten, der die Mehrkosten gegenüber dem gesetzlichen Minimum des Bundes beinhaltet.

### 4. Weiteres Vorgehen

Der Regierungsrat ist davon überzeugt, dass mit den seitens Bund und Kanton vorgeschlagenen Massnahmen (vgl. Ziffer 2.3.2) ein ausreichender und wirtschaftlich tragbarer Lärmschutz unter Einhaltung der Vorgaben der eidg. Umweltschutzgesetzes bzw. der Lärmschutz-Verordnung gewährleistet wird. Dennoch ist der Regierungsrat – nicht aus rechtlichen sondern aus politischen Erwägungen – bereit, weitergehende Untersuchungen durchzuführen. Diese dürfen aber nicht zu einer Verzögerung des Lärmsanierungsprojektes des Bundes führen. Sofern es nicht zu Verzögerungen durch Einsprachen kommt, kann dieses voraussichtlich in den Jahren 2021/22 umgesetzt werden. Die Vorbereitung von Einhausungen oder weiteren grösseren baulichen Massnahmen hingegen wird deutlich mehr Zeit in Anspruch nehmen. Das Tiefbauamt hat diesbezüglich das ASTRA angefragt, unter welchen Voraussetzungen es möglich sein könnte, solche weitergehende Massnahmen an den Nationalstrassenanlagen des Bundes durchzuführen. Das ASTRA weist in seiner Antwort deutlich darauf hin, dass es für die Osttangente Basel ein Lärmschutzprojekt erarbeitet hat, das alle Massnahmen enthält, die gemäss geltendem Recht nötig sind. Darüber hinausgehende Massnahmen kann und darf das ASTRA nicht realisieren, die Finanzierung solcher Massnahmen ist durch Dritte (z.B. Kanton) sicherzustellen. Auf Basis der Nationalstrassenverordnung Art. 17 und dem Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer Art. 8 und 9 hat der Besteller von Bauvorhaben Dritter neben den effektiven Realisierungskosten inklusive Projektierung eine einmalige Abgeltung für Unterhalt und Betrieb des Bauwerks zu leisten. Im Weiteren hält das ASTRA fest, dass bei der Annahme, dass die Genehmigungsverfahren nach Bundesrecht laufen, sich eine minimale Projektdauer ab Bestellung

durch den Kanton bis zur Fertigstellung des Bauwerks von rund 12 Jahren ergibt. Auf die Frage, zu welchem Zeitpunkt und mit welchen allfälligen Verkehrsbehinderungen im Rahmen der baulichen Umsetzung der Bund eine entsprechende Massnahme akzeptieren würde, hat das ASTRA wie folgt geantwortet (Zitat): „Bis zur Eröffnung des Rheintunnels bleibt die Osttangente Basel verkehrlich hoch belastet; Baumassnahmen für die Erstellung einer Überdeckung dürfen zu keiner Reduktion von Fahrstreifen während der Hauptverkehrszeiten (ca. 05.00–20.00 Uhr) führen. Einschränkungen wie z.B. Spurabbauten in der Nacht sind möglich. Sollten die Bauarbeiten zu grösseren Verkehrseinschränkungen führen, können diese erst nach Inbetriebnahme des Rheintunnels ausgeführt werden.“

Zu den Anträgen der Motionäre nimmt der Regierungsrat aufgrund der vorstehenden Ausführungen wie folgt Stellung:

- **Das Projekt Einhausung West der Osttangente in der Breite auf den aktuellen Stand zu bringen und einen entsprechenden Ratschlag auszuarbeiten.**

Der Regierungsrat ist bereit, im Rahmen einer detaillierteren Untersuchung die Machbarkeit und Kosten einer Einhausung Breite West zu überprüfen. So einfach wie sich die Motionäre dies vermutlich vorstellen, wird dies allerdings nicht. Das dem Ratschlag 8017 zugrunde liegende Projekt entspricht nicht mehr den gültigen Normen und muss komplett überarbeitet werden. Gemäss den Aussagen des ASTRA gibt es bei der bestehenden Einhausung Breite Ost ausserdem erhebliche bautechnische Probleme. Zudem entspricht dieses Bauwerk nicht mehr den sicherheits- und brandschutztechnischen Vorschriften, so dass es allenfalls sogar ersetzt werden muss.

Die Untersuchungen müssen vor allem auch aufzeigen, ob ausgehend von den Rahmenbedingungen des ASTRA der Bau schon vor oder erst nach Inbetriebnahme des Rheintunnels möglich ist und welche Kosten bei einem Bau vor oder nach Vorhandensein des Rheintunnels anfallen. Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen können hier nur noch eine untergeordnete Rolle spielen, weil schon heute davon auszugehen ist, dass die Massnahme nicht wirtschaftlich sein wird. In einem nächsten Schritt würde hierzu ein Projektierungskredit beim Grossen Rat zu beantragen sein.

- **Für den Bereich Schwarzwaldbrücke–Bad. Bahnhof Lärmschutzmassnahmen zu projektieren, die über das gesetzliche Minimum hinausgehen um eine akzeptable Wohnqualität zu gewähren.**

Die entsprechenden Untersuchungen sind mit hinreichender Detaillierung bereits durchgeführt worden. Weitergehende Massnahmen als unter Punkt 2.3.2 aufgeführt können namentlich aufgrund von technischen und stadtgestalterischen Kriterien nicht infrage kommen.

- **Für die beiden Abschnitte dem Grossen Rat ein Ratschlag zu unterbreiten, der die Mehrkosten gegenüber dem gesetzlichen Minimum des Bundes beinhaltet.**

- **Der Ratschlag ist innert einem Jahr dem Grossen Rat zu unterbreiten.**

Der Regierungsrat wird dem Grossen Rat in den kommenden Monaten einen Ratschlag für die Finanzierung der von ihm befürworteten übergesetzlichen Lärmschutzmassnahmen unterbreiten.

## 5. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat, die Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend „griffigem Lärmschutz entlang der Osttangente“ dem Regierungsrat zu überweisen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin