

Falknerstrasse 3
CH-4001 Basel

T +41 61 260 92 00
F +41 61 260 92 01

info@basleradvokaten.ch
www.basleradvokaten.ch

Mitglieder des Schweizerischen
Anwaltsverbandes (SAV)

Eingetragen
im Anwaltsregister

EINSCHREIBEN

Bundesverwaltungsgericht
Kreuzackerstrasse 12
Postfach
9023 St. Gallen

Basel, den 10. Oktober 2022

B E S C H W E R D E

in Sachen

Verein Fussverkehr Schweiz, Klosbacherstr. 48, 8032 Zürich

vertreten durch den Verein Fussverkehr Region Basel, Aeschenplatz 2,
4052 Basel

vertreten durch Meret Rehmann, Advokatin, Falknerstr. 3, 4001 Basel

Beschwerdeführer

gegen

Bundesamt für Strassen (ASTRA), 3003 Bern

Beschwerdegegner

und

**Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)**, Bundeshaus Nord, 3003 Bern

Vorinstanz

betreffend

**Plangenehmigungsverfügung vom 06.09.22 in Sachen N2 Lärmsa-
nierung Osttangente Basel**

René Brigger*
Advokat
rb@basleradvokaten.ch

Suzanne Davet
Advokatin
sd@basleradvokaten.ch

Dr. Stefan Grundmann**
Advokat & Notar, LL.M.
sg@basleradvokaten.ch

Martin Lutz***
Advokat
ml@basleradvokaten.ch

Dr. Andreas Noll
Advokat
an@basleradvokaten.ch

Eva Schürmann
Advokatin
es@basleradvokaten.ch

* auch Fachanwalt SAV Bau- und Immobilienrecht

** auch Fachanwalt SAV Erbrecht

*** auch Fachanwalt SAV Haftpflicht- und Versicherungsrecht

I. Rechtsbegehren

1. Es sei die Plangenehmigungsverfügung vom 06.09.2022 in Sachen N2 Lärmsanierung Osttangente Basel um folgende Auflage zu ergänzen: Der Beschwerdegegner habe für die unterwasserseitige Fusswegverbindung auf der Schwarzwaldbrücke einen Realersatz in Absprache mit der kantonalen Fachstelle für Fuss- und Wanderwege beim Amt für Mobilität Basel-Stadt vorzusehen, so bevorzugt einen unterwasserseitig vom übrigen Verkehr separat geführten Fusswegsteg.
2. Eventualiter sei die Plangenehmigungsverfügung vom 06.09.2022 in Sachen N2 Lärmsanierung Osttangente Basel insoweit abzuändern, dass die auf der Schwarzwaldbrücke unterwasserseitig zu erstellende Lärmschutzwand zwischen motorisiertem Verkehr und Langsamverkehr (Fussweg und Velostreifen) zu positionieren ist.
3. Subeventualiter sei die Plangenehmigungsverfügung vom 06.09.2022 in Sachen N2 Lärmsanierung Osttangente Basel aufzuheben und die Sache an die Vorinstanz zur Durchführung weiterer bautechnischen Abklärungen hinsichtlich der Realisierbarkeit einer Positionierung der auf der Schwarzwaldbrücke unterwasserseitig zu erstellenden Lärmschutzwand zwischen motorisiertem Verkehr und Langsamverkehr (Fussweg und Velostreifen) zurückzuweisen.
4. Unter Kosten- und Entschädigungsfolge zu Lasten des Beschwerdegegners.

II. Verfahrens Antrag

Es sei das vorliegende Verfahren mit der ebenfalls gegen die Plangenehmigungsverfügung vom 06.09.2022 in Sachen N2 Lärmsanierung Osttangente Basel erhobene Beschwerde des Vereins «Ausbau Osttangente – so nicht!» vom 10. Oktober 2022 zu vereinigen.

III. Begründung

A Formelles

1. Anfechtungsobjekt

Anfechtungsobjekt ist die Plangenehmigungsverfügung vom 06.09.2022 in Sachen N2 Lärmsanierung Osttangente Basel. Somit liegt ein Anfechtungsobjekt an das Bundesverwaltungsgericht gemäss Art. 33 Bst. d VGG vor.

Beweis: - Plangenehmigungsverfügung vom Beilage 1
06.09.2022

2. Beschwerdelegitimation

Der Beschwerdeführer ist ein beschwerdeberechtigter Verband nach Art. 14 Abs. 1 lit. b FWG. Die in der Verordnung über die Bezeichnung der beschwerdeberechtigten Fachorganisationen für Fuss- und Wanderwege vom 16. April 1993 vom UVEK bezeichnete Organisation «Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger (ARF)» heisst seit seiner Namensänderung «Fussverkehr Schweiz». Somit ist die Legitimation des Beschwerdeführers gemäss Art. 37 VGG i.V.m. Art. 48 Abs. 2 VwVG zu bejahen. Der Beschwerdeführer hat sich ausserdem bereits im Einspracheverfahren vor der Vorinstanz beteiligt und wurde von ihr als zur ideellen Verbandsbeschwerde legitimiert anerkannt (Verfügung S. 25). Der Beschwerdeführer ist somit auch gemäss Art. 27d Abs. 1 NSG *e contrario* zur Beschwerde berechtigt.

Beweis: - Plangenehmigungsverfügung vom Beilage 1
06.09.2022

3. Frist

Die angefochtene Verfügung ging dem Beschwerdeführer am 08.09.2022 zu. Fällt der letzte Tag einer Frist auf einen Samstag oder Sonntag, so endet die Frist gemäss Art. 20 Abs. 3 VwVG am nächstfolgenden Werktag. Damit ist die Frist gemäss Art. 37 VGG i.V.m. Art. 50 Abs. 1 VwVG von 30 Tagen eingehalten.

Beweis: - Sendenachverfolgung Offeriert
- Poststempel auf Couvert vorliegender
Eingabe

4. Vollmacht

Der legitimierte gesamtschweizerische Verband Fussverkehr Schweiz hat dem regionalen Verband Fussverkehr Region Basel eine Vollmacht zur Führung dieser Beschwerde erteilt. Der regionale Verband hat sodann die Unterzeichnete bevollmächtigt.

- Beweis:**
- Vollmacht von Fussverkehr Schweiz vom 26.09.2022 Beilage 2
 - Anwaltsvollmacht vom 28.09.2022 Beilage 3

B. Materielles

Sachverhalt

5. Die Schwarzwaldbrücke ist der meistbenutzte Rheinübergang in der Stadt Basel. Sie verbindet die schweizerische Autobahn A2 mit der deutschen Autobahn A5. Über die Schwarzwaldbrücke führen 10 Motorfahrzeugspuren, und je am Rand ein Velostreifen und ein Trottoir. Das oberwasserseitige (östliche) Trottoir ist 2.40m und das unterwasserseitige (westliche) Trottoir 3.80m breit. Die Brücke ist 47.50m breit und zwischen den Widerlagern 234m lang. Zwischen den Fahrtrichtungen der Autobahn und am oberwasserseitigen Trottoir sind partiell schallabsorbierende Lärmschutzwände aus Aluminium und Mineralwolle montiert. Unterwasserseitig wird die Brücke durch ein Geländer abgeschlossen.

- Beweis:**
- Übersichtsplan 1:1'000 mit Abmessungen und Lärmschutzwänden Beilage 4
 - Querprofil Ist-Zustand (Bild 1) Beilage 5
 - Augenschein Von Amtes wegen

6. Die Schwarzwaldbrücke ist jedoch nicht nur für den motorisierten Verkehr, sondern auch für den Fussverkehr eine wichtige Verbindung über den Rhein. Sie verbindet die basel-städtische Quartiere Breite und Wettstein. Die nächsten dauernden Rheinübergänge befinden sich beim Kraftwerk Birsfelden (1 km entfernt) und Wettsteinbrücke (1.2 km entfernt). Da der unterwasserseitig geführte Fussweg heute nur durch ein Geländer abgeschlossen ist, ist der Blick über den Rhein auf dieser Seite frei. Die zu Fuss Gehenden

und teils auch die Rad Fahrenden können auf dem unterwasserseitigen Fussweg ungehindert die Aussicht auf den Rhein und die Stadt geniessen. Verkehrsmessungen aus dem Jahr 2015 zeigen, dass pro Spitzenstunde ca. 40 Fussgänger den unterwasserseitigen Fussweg passieren. Insbesondere wird das unterwasserseitige Trottoir im Sommer von den Rheinschwimmenden rege genutzt, um zum Einstieg in den Rhein vor dem Tinguely-Museum zu gelangen.

<u>Beweis:</u>	- Übersichtsplan 1:1'000 mit Abmessungen und Lärmschutzwänden	<u>Beilage 4</u>
	- Querprofil Ist-Zustand (Bild 1)	<u>Beilage 5</u>
	- Ansicht Ist-Zustand (Blick-Rtg. GB) (Bild 2)	<u>Beilage 6</u>
	- Ansicht Ist-Zustand (Blick-Rtg. KB) (Bild 3)	<u>Beilage 7</u>
	- Ansicht Ist-Zustand (Blick zur Brücke) (Bild 4)	<u>Beilage 8</u>
	- Augenschein	<u>Von Amtes wegen</u>

7. Für den Fussverkehr stehen zwei Linienführungen zur Verfügung, um den Rhein zwischen dem Tinguely-Museum und der Cécile Ines Loos-Anlage hindernisfrei zu queren:
- Unterwasserseitig via das bestehende Trottoir und die gewendelte Rampeanlage nordseitig vom Gebäude des Schweizerischer Verein für Schweisstechnik (SVS; im Geviert Zürcherstrasse/Schwarzwaldbrücke/St. Alban-Rheinweg/Cécile Ines Loos-Anlage). Diese Verbindung ist für den Fussverkehr direkt und verständlich. Zudem ist sie nur ca. 475m lang und getrennt vom Veloverkehr geführt.
 - Oberwasserseitig via den an der neuen Eisenbahnbrücke angehängten separaten Fusswegsteg: Die Linienführung ist kompliziert und mit vielen Abzweigungen verbunden. Ohne Ortskenntnisse, lückenloser Wegweisung oder GPS-Unterstützung ist diese Verbindung für den Nutzer kaum verständlich. Der Weg ist etwa 910m lang und folgt in der Unterführung Eisenbahnweg und auf dem Steg unter der neuen Eisenbahnbrücke zusammen mit dem zum Teil starken und schnellen Veloverkehr. Zudem muss der Fussverkehr die Fahrbahn zweimal queren (Birsfelderstrasse, St. Alban-

Rheinweg) und den Weg durch die Cécile Ines Loos-Anlage finden. Diese Wegführung ist mit einem Mehrweg von ca. 435m verbunden und daher unattraktiv für den Fussverkehr.

- Beweis:**
- Übersichtsplan 1:2'000 mit hindernisfreier Linienführung für den Fussverkehr Beilage 9
 - Ansicht oberwasserseitiger Steg unter neuer Eisenbahnbrücke (Blick-Rtg. KB) (Bild 12) Beilage 10
 - Augenschein Von Amtes wegen

- 8.** Am 02.07.2019 erliess der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt den Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege 2018 (TRP FW 18). Dieser konkretisiert den kantonalen Richtplan in Bezug auf die Fuss- und Wanderwegverbindungen. Vor seinem Erlass wurde der TRP FW 18 dem Beschwerdegegner zur Vernehmlassung zugestellt. Der TRP FW 18 besteht aus einer Karte der ins kantonale und städtische Netz aufgenommenen Fuss- und Wanderwege, sowie einem Strategie- und Massnahmenbericht. Für Fussverbindungen im städtischen Fusswegnetz gelten gemäss dem TRP FW 18 «erhöhte Anforderungen» hinsichtlich Sicherheit, Platzverhältnisse und Attraktivität (Strategie- und Massnahmenbericht zum TRP FW 18, S. 22). Die im TRP FW 18 aufgenommenen Fusswege müssen insbesondere eine «hohe Umfeldqualität» aufweisen (Strategie- und Massnahmenbericht zum TRP FW 18, ST 6, S. 16; S. 22). Sie müssen attraktiv sein und einen hohen Gehkomfort gewährleisten (Strategie- und Massnahmenbericht zum TRP FW 18, S. 21). Dementsprechend sind auch bei weitem nicht alle Trottoirs und Fusswegverbindungen der Stadt Basel im TRP FW 18 aufgenommen, sondern nur erlesene, für qualitativ als genügend hochwertig verbundene, bedeutsame Verbindungen.

- Beweis:**
- Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege des Kantons Basel-Stadt, Karte Beilage 11
 - Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege des Kantons Basel-Stadt, Strategie- und Massnahmenbericht vom 30.04.2019 Beilage 12

9. Für die beiden Fusswege auf der Schwarzwaldbrücke gelten gemäss dem TRP FW 18 die erhöhten qualitativen Anforderungen an Fusswege: So ist der unterwasserseitige Fussweg über die Schwarzwaldbrücke auf der Karte des TRP FW 18 als Teil des Fusswegnetzes der Stadt Basel eingezeichnet. Der oberwasserseitige Fussweg (mit dem separaten Fusswegsteg) ist Teil des kantonalen Fusswegnetzes. Beide verbinden die kantonalen Fusswegnetze auf der Grossbasler mit der Kleinbasler Rheinseite. Ebenfalls verbinden sie auch den im TRP FW 18 eingezeichneten Wanderweg auf der Grossbasler Rheinseite mit dem kantonalen Fusswegnetz auf der Kleinbasler Seite.

Beweis:

- Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege des Kantons Basel-Stadt, Karte Beilage 11
- Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege des Kantons Basel-Stadt, Strategie- und Massnahmenbericht vom 30.04.2019 Beilage 12

10. Im Rahmen der Lärmsanierung der Nationalstrasse N2 im Kanton Basel-Stadt (Lärmsanierung Osttangente) durch den Beschwerdegegner soll nun die Schwarzwaldbrücke unterwasserseitig (westlich) mit einer neuen, drei Meter hohen Lärmschutzwand versehen werden. Die neue Lärmschutzwand soll auf Konsolenköpfen am Brückenrand montiert werden. Als Material sind Lärmschutzelemente mit transparenten Acrylglasplatten vorgesehen. Damit wäre die Brücke an beiden Seiten durch eine Lärmschutzwand abgeschlossen, anstatt wie bisher nur auf der Oberwasserseite. Die Fussgänger wären somit zwischen zwei Lärmschutzwänden mit einer 10-spurigen Autobahn auf der Brücke eingeklemmt.

Beweis:

- Plangenehmigungsverfügung vom 06.09.2022 Beilage 1
- Querprofil Var. 0, ASTRA (Bild 9) Beilage 13
- Ansicht Var. 0, ASTRA (Blick-Rtg. GB) (Bild 10) Beilage 14
- Ansicht Var. 0, ASTRA (Blick zur Brücke) (Bild 11) Beilage 15

- 11.** In der Planung des Ausführungsprojekts wurde gemäss dem Bericht (Strassen-)Lärmschutzprojekt vom Beschwerdegegner auch die Variante geprüft, die unterwasserseitige Lärmschutzwand nicht am Brückengeländer, sondern zwischen Fahrbahn und Langsamverkehr (Velostreifen und Trottoir) zu positionieren. So wären Fussgänger und Velofahrende auf der Brücke ausserhalb des lärmbelasteten Raumes. Diese Variante verwarf der Beschwerdegegner sodann aber aus Kostengründen, da sie «deutlich aufwändiger» sei.

<u>Beweis:</u>	- Plangenehmigungsverfügung vom 06.09.2022	<u>Beilage 1</u>
	- Bericht (Strassen-)Lärmschutzprojekt vom 19.03.2019, (Auszug), S. 63	<u>Beilage 16</u>
	- Querprofil Var. 1, FVRB (Bild 5)	<u>Beilage 17</u>
	- Ansicht Var. 1, FVRB (Blick-Rtg. GB) (Bild 6)	<u>Beilage 18</u>
	- Ansicht Var. 1, FVRB (Blick-Rtg. KB) (Bild 7)	<u>Beilage 19</u>
	- Ansicht Var. 1, FVRB (Blick zur Brücke) (Bild 8)	<u>Beilage 20</u>

- 12.** In der Variante gemäss Plangenehmigungsverfügung vom 06.09.2022 mit der Positionierung der unterwasserseitigen Lärmschutzwand am Brückengeländer wären die Fussgänger auf der Schwarzwaldbrücke somit in einem Korridor zwischen der 10-spurige Autobahn und der unterwasserseitigen Lärmschutzwand eingeklemmt. Während die Lärmschutzwände die Lärmimmissionen für die angrenzenden Gebiete verringern, führen sie innerhalb der Brücke zu einer Erhöhung des wahrnehmbaren Lärms: Die Lärmschutzwände absorbieren nur einen Teil des von den Fahrzeugenmotoren und -pneus erzeugten Lärms; der restliche Lärm wird reflektiert. Ausserdem reflektieren auch die auf Augen- und Ohrenhöhe vorgesehenen transparenten Schallschutzfenster den Lärm, sodass der Fussverkehr zusätzlichem Lärm ausgesetzt ist. Auch die vorgesehenen sogenannten «Flüsterbeläge» verlieren im Laufe der Zeit Ihre Wirkung. Die Fussgänger auf dem Trottoir der Schwarzwaldbrücke wären in den nächsten Jahrzehnten diesem Widerhall von zwei Seiten ausgesetzt (Autobahn, Lärmschutzwand). Zudem würden die Lärmschutzwände auch einen Teil der von den Motorfahrzeugen emittierte Abgase aufhalten und somit – je nach Wind und Wetter – auf der Brü-

cke stauen. Abgesehen davon, wäre der Blick und die Aussicht der Fussgänger auf den Rhein durch die transparenten Schallschutzfenster erheblich beeinträchtigt; Kindern und Personen im Rollstuhl würde der Blick auf den Rhein verwehrt.

- Beweis:**
- Plangenehmigungsverfügung vom 06.09.2022 Beilage 1
 - Technische Daten zur Schallreflektion von Lärmschutzwänden und Flüsterbeläge Vom Beschwerdegegner zu edieren
 - Querprofil Var. 0, ASTRA (Bild 9) Beilage 13
 - Ansicht Var. 0, ASTRA (Blick-Rtg. GB) (Bild 10) Beilage 14
 - Ansicht Var. 0, ASTRA (Blick zur Brücke) (Bild 11) Beilage 15

- 13.** Die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt (UVEK BS) kritisierte diese geplante Positionierung der Lärmschutzwand aufgrund der Verschlechterung der Situation für die Fussgänger auf der Brücke. Mit einstimmig verabschiedeten Bericht wies die UVEK BS auf die erhebliche Verschlechterung des Fussweges für die zu Fuss Gehenden hin. Die UVEK BS hielt fest, dass es «eine Zumutung» sei, «müssten sich Velofahrerinnen und Fussgänger zwischen einer Lärmschutzwand und einer mehrspurigen Strasse fortbewegen.» Dies führe zu einem Gefühl der räumlichen Enge und zu einer beidseitigen Beschallung. Die UVEK erwarte eine bessere Lösung. Allenfalls sei auch eine bauliche Trennung ohne Lärmschutzwand möglich. Denkbar sei gemäss der UVEK BS ein separater Steg wie oberwasserseitig an der neuen Eisenbahnbrücke bereits besteht.

- Beweis:**
- Kommissionsbeschluss der UVEK BS vom 11.03.2020, Geschäft Nr. 19.0718.02 Beilage 21

- 14.** Aus den von der UVEK BS geteilten Gründen hinsichtlich der Verschlechterung der Situation für die zu Fuss Gehenden erhob der Beschwerdeführer Einsprache gegen das Ausführungsprojekt. Er stellte unter anderem den Antrag, die unterwasserseitige Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke sei

zugunsten der Qualität des Fussweges am Rand der Fahrbahn des Motorfahrzeugverkehrs (und nicht am Brückengeländer) zu positionieren. Ebenfalls stellte er den Antrag, der Fussverkehr soll auf einem Bereich ausserhalb der Lärmschutzwand sicher geführt werden. Sämtliche Anträge des Beschwerdeführers wurden jedoch mit der Plangenehmigungsverfügung der Vorinstanz am 06.09.2022 abgelehnt.

<u>Beweis:</u>	- Einsprache des Beschwerdeführers vom 25. Juni 2019	<u>Beilage 22</u>
	- Stellungnahme des Beschwerdeführers vom 27.02.2020	<u>Beilage 23</u>
	- Stellungnahme des Beschwerdeführers vom 18.05.2020	<u>Beilage 24</u>
	- Plangenehmigungsverfügung vom 06.09.2022	<u>Beilage 1</u>

Rechtliches

Zu Antrag Ziff. 1

1. *Massgeblichkeit des kantonalen Richtplanes über Fuss- und Wanderwege auch für Bundesbehörden*
15. Gemäss Art. 88 Abs. 1 BV legt der Bund Grundsätze über Fuss-, Wander- und Velowegnetze fest. Dem Bund kommt somit im Bereich der Fuss- und Wanderwege eine Grundsatzgesetzgebungskompetenz zu. Dies bedeutet, dass sich der Bund auf die Regelung der Grundzüge zu beschränken, und die Einzelheiten dem kantonalen Recht zu überlassen hat (RHINOW/SCHEFER, Schweizerisches Verfassungsrecht, 2. Aufl. 2009, N 733). Im Bereich der Fuss- und Wanderwege verbleibt den Kantonen dabei eine Rechtsetzungskompetenz von substantiellem Gewicht (Botschaft zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vom 26.09.1983, BBl 1983 IV 7).
16. Seiner in Art. 88 BV statuierten Pflicht, Grundsätze für die Fuss- und Wanderwegnetze festzulegen, ist der Bund mit Erlass des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege vom 4.10.1985 (FWG) nachgekommen. Gemäss

Art. 1 FWG ist das Ziel dieses Gesetzes die Schaffung und Erhalt von zusammenhängenden Fuss- und Wanderwegen. Dabei ist ein wichtiges Anliegen des FWG, **zu verhindern, dass die heutige Situation sich verschlechtert** (Urteil des Bundesgerichts 1C_105/2016 vom 9. Juni 2016, E. 3.3; Botschaft zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vom 26.09.1983, BBl 1983 IV 8). Das FWG unterscheidet zwischen Fusswegen (Art. 2 FWG) und Wanderwegen (Art. 3 FWG). Fusswege sind in der Regel im städtischen Gebiet anzusiedeln und dienen der Verkehrsverbindung (Art. 2 Abs. 1 FWG); bei Wanderwegen steht der Erholungszweck im Vordergrund (Art. 3 Abs. 1 FWG).

17. Zu den Fusswegen nach Art. 2 FWG hält die Botschaft zum FWG fest, dass diese zwar auf Trottoirs am Strassenrand geführt werden können, jedoch diese den Fussgängern, im Besonderen den am stärksten unfallgefährdeten wie Kindern und älteren Leuten, nicht die erforderliche Sicherheit bieten, **weshalb wo auch immer möglich die Fussgängerverbindungen getrennt vom Motorfahrzeugverkehr zu führen sind** (Botschaft zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vom 26.09.1983, BBl 1983 IV 8).
18. Für die Definition der Wegverbindungen, die als Fuss- oder Wanderwege nach FWG gelten sollen, sind gem. Art. 4 Abs. 1 FWG die Kantone zuständig. Sie sorgen dafür, dass (lit. a) bestehende und vorgesehene Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festgehalten werden und (lit. b) die Pläne periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden. Die Botschaft zum FWG präzisiert, dass die kantonalen Pläne nach Art. 4 FWG auch die kommunalen Pläne über Fuss- und Wanderwege umfassen, ja dass es sogar von Vorteil ist, wenn insbesondere die Fusswegnetze in kommunalen Plänen erhalten sind (Botschaft zum Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vom 26.09.1983, BBl 1983 IV 8 f.). Diese kantonalen Fuss- und Wanderwegpläne, worunter das Gesetz auch die kommunalen Pläne fasst, hat der Bund in der Erfüllung seiner Aufgaben gemäss Art. 10 Abs. 1 FWG zu berücksichtigen, dies insbesondere in der Planung und Erstellung von Bundesbauten und -anlagen (Art. 10 Abs. 1 lit. a FWG).
19. Der Kanton Basel-Stadt ist seiner Pflicht nach Art. 4 Abs. 1 FWG durch den Erlass des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege 2018, vom Regierungsrat am 02.07.2019 erlassen (TRP FW 18), nachgekommen (vgl. oben N 8). Der TRP FW 18 legt behördenverbindlich diejenigen Verbindungen auf dem bestehenden und zu erstellenden Strassen- und Wegnetz im Kantonsgebiet fest, welche die Funktion als Fuss- und Wanderwege erfüllen sollen (§ 3 Abs.

1 der kantonalen Verordnung über die Fuss- und Wanderwege Basel-Stadt vom 02.07.2019 [KFVW]; Strategie- und Massnahmenbericht TRP FW 18, S. 5). Er konkretisiert die qualitativen Anforderungen, die an Fuss- und Wanderwege im Kantonsgebiet gestellt werden (§ 6 Abs. 3 KFVW). Aufgenommen ins städtische Fusswegnetz werden gemäss dem TRP FW 18 nur Fusswege, die erhöhte Anforderungen an die Attraktivität, die Sicherheit und den Gehkomfort (insbesondere hohe Umfeldqualität) aufweisen (vgl. oben N 8). Dies entspricht im Übrigen auch der Vollzugshilfe Fusswegnetzplanung des Beschwerdegegners von 2015, die als Kriterien für Fusswege, die ins Fusswegnetz aufgenommen werden sollen, die Attraktivität, die Umfeldqualität, die Gestaltung der Strasse und allgemein die Ästhetik nennt (Vollzugshilfe Fusswegnetzplanung 2015, S. 15). Der unterwasserseitige Fussweg über die Schwarzwaldbrücke ist gemäss dem TRP FW 18 Teil des Fusswegnetzes der Stadt Basel (vgl. oben N 9). Somit gelten für diese Fussverbindung erhöhte Anforderungen hinsichtlich der Attraktivität, der Umfeldqualität und des Gehkomforts.

20. Die Vorinstanz scheint auf S. 33 der angefochtenen Verfügung anzudeuten, dass aufgrund von Art. 26 Abs. 3 NSG kantonale Richtpläne über Fuss- und Wanderwege bei der Planung von Nationalstrassen vom Bund nicht zu berücksichtigen seien. Es seien nur Bundesgesetze einschlägig für die Ausgestaltung der Ausführungsprojekte. Damit verkennt die Vorinstanz jedoch die durch Art. 88 BV und dem FWG bestimmte Rechtslage. Die Schutzmassnahmen zum Erhalt von Fuss- und Wanderwegen des FWG kommen nur im Zusammenspiel mit den kantonalen Plänen nach Art. 4 FWG überhaupt je zur Geltung. Die Kantone sind diejenigen, die festlegen, welche Wege überhaupt Fuss- oder Wanderwege gemäss FWG sind. Art. 10 Abs. 1 lit. a FWG hält explizit fest, dass der Bund diese kantonalen Pläne über die Fuss- und Wanderwegnetze in der Planung und Erstellung seiner Bauten und Anlagen zu berücksichtigen hat. Während Art. 26 Abs. 3 NSG zwar den Grundsatz statuiert, dass zur Erstellung von Nationalstrassen keine kantonalen Pläne und Bewilligungen erforderlich sind, so erstreckt sich dies nicht auf die kantonalen Pläne über die Fuss- und Wanderwege nach Art. 4 FWG, die der Bund gemäss Art. 10 Abs. 1 lit. a FWG bei der Planung seiner Anlagen zu berücksichtigen hat. Art. 10 Abs. 1 lit. a FWG ist insofern als *lex specialis* gegenüber Art. 26 Abs. 3 NSG zu qualifizieren. Würde Art. 26 Abs. 3 NSG ein absoluter Vorrang gegenüber Art. 10 Abs. 1 FWG gewährt, so würde der Schutz von Fuss- und Wanderwegen im Bereich der Nationalstrassen ausgehebelt. Dies kann kaum im Sinn des Gesetzgebers gewesen sein, welcher

den gesamtschweizerischen Bestand der Fuss- und Wanderwege erhalten wollte (vgl. oben N 16).

21. Ohnehin besagt auch Art. 26 Abs. 3 S. 2 NSG, dass das kantonale Recht zu berücksichtigen ist, soweit es Bau und Betrieb der Nationalstrassen nicht unverhältnismässig einschränkt. Die Berücksichtigung der kantonalen Pläne über die Fuss- und Wanderwege hätte vorliegend nicht zur Folge, dass die geplante Lärmsanierung der N2 nicht realisiert werden könnte, sondern führte allenfalls zu einer Ersatzpflicht (Art. 7 FWG; vgl. unten N 28 ff.), oder einer anderen Positionierung der Lärmwand (vgl. unten N 34 ff.). Insofern lässt auch Art. 26 Abs. 3 NSG die Berücksichtigung der kantonalen Pläne über Fuss- und Wanderwege bei der Planung und beim Bau von Nationalstrassen zu.
22. Im Sinne eines Zwischenfazits ist somit festzuhalten: Der Beschwerdegegner hat bei der Planung und Projektierung des Lärmsanierungsprojekts Osttangenten Basel zu berücksichtigen, dass der unterwasserseitige Fussweg auf der Schwarzwaldbrücke im kantonalen Richtplan über Fuss- und Wanderwege (TRP FW 18) Teil des Fusswegnetzes der Stadt Basel ist, womit vom Beschwerdegegner zu berücksichtigen ist, dass für die Ausgestaltung des unterwasserseitigen Fusswegs auf der Schwarzwaldbrücke erhöhte qualitative Anforderungen gelten.
2. *Verschlechterung der Qualität des Fussweges durch die vorgesehene Lärmschutzwand*
23. Durch den Bau der vom Beschwerdegegner geplanten Lärmschutzwand auf dem unterwasserseitigen Brückengeländer der Schwarzwaldbrücke **verschlechtert sich der Gehkomfort und die Umfeldqualität des unterwasserseitigen Fusswegs erheblich**. Die Fussgänger würden neu neben einer 10-spurigen, intensiv befahrenen Autobahn zwischen zwei Lärmschutzwänden eingeklemmt Gehenden (vgl. oben N 10). Aufgrund der schallreflektierenden Qualität der aus Glaselementen bestehenden geplanten Lärmschutzwand führt dies zu einer Erhöhung des wahrnehmbaren **Lärms** für die zu Fuss Gehenden (vgl. oben N 10). Das Argument der Vorinstanz, dass durch den neuen lärmarmen Belag die Lärmzunahme durch die Lärmschutzwand für die Fussgänger wettgemacht würde (Verfügung S. 30), ist eine unbelegte Behauptung. Tatsache ist, dass die Lärmschutzwand zwar die Aussenumgebung vor Lärm schützt, den Lärm aber nach innen reflektiert.

Was in Bezug auf die Sicht positiv ist, ist für die Schallreflektion zudem negativ: Glas reflektiert nicht nur Licht, sondern auch Schall. Im Vergleich zur jetzigen Situation, wo sich der Lärm unterwasserseitig insbesondere auch durch Wind oder bewegte Luft frei auf die Umgebung und den Rhein verteilt, wird der Schall nun zwischen zwei Lärmschutzwänden auf der Brücke angestaut. Gerade neben der Lärmschutzwand, genau dort wo der Fussweg durchführt, ist aufgrund der Reflektionswirkung ausserdem der höchste Lärmpegel zu erwarten. Rein durch diese physikalischen Gegebenheiten ist eine erhebliche Lärmzunahme für die zu Fuss Gehenden zu erwarten. Der lärmarme Belag verliert ausserdem auch mit der Zeit seine Wirkung. Insgesamt ist anzunehmen, dass die Lärmexposition für die direkt neben der Lärmschutzwand durchgeführten Fussgänger auf dem unterwasserseitigen Fussweg erheblich ansteigt.

24. Ähnlich ist auch der Effekt auf die Konzentration der **Abgase und Schadstoffe**: Diese werden durch die am jeweils äusseren Rand der Brücke montierten Lärmschutzwände in dem so kreierte «Tunnel» vermehrt einbehalten und verteilen sich erschwerter in der Umgebung (vgl. oben N 12). Damit steigt die abgas- und schadstoffbedingte Gesundheitsbelastung der zu Fuss Gehenden an. Schliesslich wird auch die **Sicht** auf den Rhein beeinträchtigt, da trotz Glaselementen diese erheblich gestört wird. Insbesondere für Kinder sind die Glaselemente zudem zu hoch angebracht, sodass Kinder keine Sicht auf den Rhein mehr haben werden (vgl. oben N 12). Zudem müssten auch aufgrund des Vogelschutzes auf dem Glas sichtstörende Markierungen angebracht werden.
25. Insgesamt wird der unterwasserseitige Fussweg durch die höhere Lärm- und Abgasbelastung sowie der Verlust der freien Sicht auf den Rhein **erheblich unattraktiver**. Die zu Fuss Gehenden müssten ganz nach dem Motto «Kopf runter, Ohren zu!» die Schwarzwaldbrücke überqueren. Ein auch nur kurzes Verweilen auf dem Fussweg, um sich dem Rhein und dem Blick über die Stadt zuzuwenden, was heute regelmässig gemacht wird (vgl. oben N 5), würde dermassen unattraktiv, dass nicht mehr damit zu rechnen ist. Gerade für Familien mit Kindern würde der unterwasserseitige Fussweg äusserst mühselig zu begehen. Aufgrund der Lärmzunahme würde auch die Kommunikation zwischen den Fussgängern erschwert, was sich insbesondere auf die für die Sicherheit von Kindern potentiell negativ auswirken würde, da Achtungs-Rufe oder Anweisungen schlechter hörbar würden. Von einer «erhöhten Umfeldqualität», wie sie der TRP FW 18 für städtische Fusswege fordert (vgl. oben N 8), und wie heute aufgrund der freien Sicht auf den Rhein

und die Stadt sowie dem intakten Luftaustausch gegeben ist, kann somit nicht mehr die Rede sein. Der «Gehkomfort», der gemäss dem TRP FW 18 auf den Fusswegen im städtischen Fusswegnetz besonders gewährleistet werden muss (vgl. oben N 8), wäre enorm vermindert, und sogar signifikant schlechter als bei anderen, herkömmlichen Trottoirverbindungen in der Stadt, die nicht Teil des städtischen Fusswegnetzes sind.

- 26.** Das Argument des Beschwerdegegners, dass die Fussgänger auf dem unterwasserseitigen Fussweg bereits heute lärmbelastet seien, woraus er ableiten möchte, dass eine weitere Lärmbelastung aus Sicht des Schutzes von Fuss- und Wanderwegen nach FWG unbeachtlich sei (Verfügung S. 30), schlägt fehl. Ziel des FWG ist es nämlich, Verschlechterungen der heute bestehenden Fuss- und Wanderwege zu verhindern (vgl. oben N 16). Wenn auch bereits heute der unterwasserseitige Fussweg neben der Autobahn durchführt, und somit nicht die idealen Konditionen eines Fussweg nach FWG erfüllt, so ist doch die Sicht auf den Rhein frei, was ein Gefühl der Weite vermittelt. Zudem ist auch der Luftaustausch intakt. Wie oben ausgeführt, führt die Erstellung der unterwasserseitigen Lärmschutzwand doch zu substantiellen Verschlechterungen gegenüber der heutigen Situation, dies hinsichtlich der Attraktivität, des Gehkomforts, der Umfeldqualität und auch potentiell der Sicherheit. Damit ist der Schutzbereich des FWG tangiert.
- 27.** Darauf hinzuweisen ist ausserdem, dass ein Umweg über den oberwasserseitig bereits bestehenden separaten Fusswegsteg für die zu Fuss Gehenden, die von der Seite des Tinguely Museums zu der Cécile Ines Loos-Anlage gelangen wollen, äusserst unattraktiv ist. Dieser ist insgesamt 435 m länger als der direkte Weg über das unterwasserseitige Trottoir der Schwarzwaldbrücke, und bedingt zwei Fahrbahnüberquerungen (vgl. oben N 7). Es kann somit seitens der Vorinstanz und des Beschwerdegegners nicht argumentiert werden, die zu Fuss Gehenden könnten ja auf den oberwasserseitigen Fusswegsteg ausweichen. Der Umweg ist zu unattraktiv, dass er realistischerweise benutzt werden würde, dies insbesondere auch für Familien mit Kindern.

3. *Folge: Realersatzpflicht nach Art. 7 Abs. 2 FWG*

- 28.** Diese signifikante Qualitätseinbusse des unterwasserseitigen Fusswegs auf der Schwarzwaldbrücke durch die zu erstellende Lärmschutzwand löst eine Realersatzpflicht des Beschwerdegegners nach Art. 7 Abs. 2 FWG aus. Ge-

mäss dieser Bestimmung sind in den kantonalen Plänen eingezeichnete Fuss- und Wanderwege mit neu zu schaffenden Fuss- oder Wanderwegen **insbesondere** dann zu ersetzen, wenn sie nicht mehr frei begehbar sind (lit. a); abgegraben, zugedeckt oder sonstwie unterbrochen werden (lit. b), auf einer grösseren Wegstrecke stark befahren oder für den allgemeinen Fahrverkehr geöffnet werden (lit. c), oder auf einer grösseren Wegstrecke mit Belägen versehen werden, die für die Fussgänger ungeeignet sind (lit. d).

29. Die Aufzählung der Ersatzpflichttatbestände von Art 7 Abs. 2 FWG ist aufgrund seiner Formulierung («insbesondere») nicht abschliessend. Die aufgezählten Ersatzpflichttatbestände zeigen, dass nicht nur bei einer gänzlichen Aufhebung des Fuss- oder Wanderwegs, sondern auch bei einer erheblichen Qualitätseinbusse (so lit. c und lit. d) eine Ersatzpflicht ausgelöst werden kann. Gleiches hält auch die 2015 erschienene Vollzugshilfe Fussnetzwegplanung des Beschwerdegegners selbst fest: Auf S. 69 steht explizit, dass Fusswege in einem Fusswegnetz nach FWG ersetzt werden müssen, wenn sie aufgehoben werden **oder** sie die qualitativen Anforderungen nicht mehr erfüllen. Die Auffassung der Vorinstanz, es bestünde bei Fusswegen nach FWG nur eine Realersatzpflicht, wenn diese gänzlich aufgehoben würden (angedeutet in der Verfügung S. 33), widerspricht somit Bundesrecht.
30. Vorliegend massgeblich für die Beurteilung, ob eine Ersatzpflicht aufgrund eines erheblichen Qualitätsverlusts eines Fussweges nach Art. 7 Abs. 2 FWG besteht, sind die im TRP FW 18 festgelegten Qualitätsanforderungen. Die Aufzählung in Art. 7 Abs. 2 FWG ist nicht abschliessend, und die Kantone können aufgrund ihrer neben der Grundsatzgesetzgebungskompetenz des Bundes parallel bestehenden Rechtsetzungskompetenz von erheblichem Gewicht (vgl. oben N 15) die Tatbestände, die eine Ersatzpflicht nach Art. 7 Abs. 2 FWG auslösen, konkretisieren und auch neue hinzufügen (vgl. insbes. so auch die Vollzugshilfe Ersatzpflicht für Wanderwege des Beschwerdegegners von 2012, S. 8 und 23). Die kantonale Verordnung über Fuss- und Wanderwege (KFWV) sieht in dessen § 7 Abs. 2 vor, dass wenn ein Fuss- oder Wanderweg aufgrund des erheblichen Eingriffs mit verhältnismässigem Aufwand nicht mehr den Anforderungen entspricht, in Absprache mit der kantonalen Fachstelle für Fuss- und Wanderwege von der Verursacherin oder vom Verursacher angemessener Realersatz zu schaffen ist. Die massgeblichen Anforderungen an die Fuss- und Wanderwege konkretisiert gemäss § 6 Abs. 3 KFWV der TRP FW 18 (vgl. bereits oben N 19). Entspricht ein Fussweg, der im kantonalen Fusswegnetz aufgenommen wurde, somit nicht mehr den im TRP FW 18 festgehaltenen Anforderungen, löst dies nach § 7

Abs. 2 KFWV eine Realersatzpflicht des Verursachers aus. Aufgrund von Art. 10 Abs. 1 i.V.m. Art. 4 FWG trifft eine solche Realersatzpflicht auch den Beschwerdegegner als Bundesbehörde (vgl. oben N 20).

31. Die oben dargestellte erhebliche Verschlechterung der Qualität des Fussweges aufgrund der Lärmzunahme, der Zunahme der Abgas- und Schadstoffexposition und der Beeinträchtigung der Sicht auf den Rhein (vgl. oben N 23 ff.) führt dazu, dass die im TRP FW 18 festgehaltenen Qualitätsanforderungen (insbes. hohe Umfeldqualität, Attraktivität, hoher Gehkomfort) für städtische Fusswege **nicht mehr erfüllt sind**. Wird die Lärmschutzwand somit wie vorgesehen erbaut, löst dies somit gemäss § 7 Abs. 2 KFWV und Art. 7 Abs. 2 FWG eine Realersatzpflicht aus. Sie trifft gemäss § 7 Abs. 2 KFWV den Verursacher, in diesem Fall den Beschwerdegegner. Der Beschwerdegegner ist somit verpflichtet, in Absprache mit der kantonalen Fachstelle für Fuss- und Wanderwege beim Amt für Mobilität (§ 4 Abs. 1 KFWV) einen gleichwertigen Ersatz für den unterwasserseitigen Fussweg auf der Schwarzwaldbrücke zu erbauen.
32. Ist ein Ersatzpflichttatbestand nach Art. 7 Abs. 2 FWG erfüllt, löst dies zudem unmittelbar die Ersatzpflicht aus. Eine Ersatzpflicht kann nicht gestützt auf eine Interessenabwägung mit diversen tangierten Interessen, wie sie die Vorinstanz vornimmt, abgelehnt werden (Verfügung S. 34). Unbeachtlich ist daher auch, wie lang die beeinträchtigte Fusswegstrecke ist, oder ob ein Realersatz mehr kosten würde als das Hinnehmen der Beeinträchtigungen des Fusswegs.
33. Als Realersatz bietet sich vorliegend die Erstellung eines neuen, separaten Fusswegstegs unterwasserseitig, unterhalb der heutigen Fahrbahn der Schwarzwaldbrücke, an. Ein solcher separater Fusswegsteg existiert bereits auf der Oberwasserseite, unterhalb des neuen Eisenbahnstegs und wird rege frequentiert (vgl. oben N 7). Die UVEK BS erachtet diesen Vorschlag ebenfalls als realisierbar (vgl. oben N 13). Anders als die Vorinstanz andeutet, würde durch die Erstellung eines solchen separaten Fusswegstegs das primäre Ziel der Lärmschutzwand, der Lärmschutz der betroffenen Anwohner, nicht ausser Acht gelassen werden (Verfügung, S. 34). Die Schutzwirkung der Lärmschutzwand bliebe absolut unberührt. Zusätzlich würden aber damit die aus dem FWG fließenden Verpflichtungen zum Erhalt der bestehenden Fusswegnetze umgesetzt.

Zu Antrag Ziff. 2

34. Falls eine Realersatzpflicht des Beschwerdegegners entgegen den obigen Ausführungen abgelehnt würde, so ist doch zumindest der Beschwerdegegner zu verpflichten, die unterwasserseitige Lärmschutzwand nicht am Brückengeländer, sondern zwischen den Fahrspuren des motorisierten Verkehrs und den Langsamverkehr zu positionieren. Die Vorinstanz lehnt dies ab (Verfügung S. 32 f.), da diese Variante aufwändiger sei, sowie gemäss dem Beschwerdegegner bauliche Gründe dagegen sprächen. Ebenso spräche sich die Stadtbildkommission gegen diese Variante aus.
35. Der Beschwerdegegner hat gemäss Art. 10 Abs. 1 FWG in der Planung und beim Bau des Ausführungsprojektes zu berücksichtigen, dass der unterwasserseitige Fussweg auf der Schwarzwaldbrücke im kantonalen TRP FW 18 als Teil des städtischen Fusswegnetzes eingezeichnet ist, womit für diesen Fussweg erhöhte Anforderungen an die Qualität des Fusswegs (Attraktivität, Umfeldqualität, Gehkomfort, Sicherheit) gelten (vgl. für die Herleitung oben N 15 ff.). Die Qualität des Fussweges ist somit bestmöglich zu erhalten. Mit einer Positionierung der Lärmschutzwand zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Langsamverkehr wären die Fussgänger vom Lärm und den Schadstoffen abgeschirmt, und hätten weiterhin freie Sicht auf den Rhein. Dadurch würde die Qualität des Fussweges nicht verschlechtert, sondern sogar verbessert. Der Fussweg würde somit weiterhin den Anforderungen des TRP FW 18 entsprechen (vgl. dazu oben N 8).
36. Zudem könnte durch eine Positionierung der Lärmschutzwand zwischen Autobahnfahrbahn und Langsamverkehr auch der Baustellenverkehr besser abgewickelt werden, und eine Sperrung des Fusswegs während der Bauzeit, wie es der Beschwerdegegner vorsieht, wäre nicht notwendig. Somit wäre auch während der Bauzeit eine den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) entsprechende Fusswegverbindung über die Brücke gewährleistet.
37. In der Planung des Ausführungsprojektes wurde die Variante, die Lärmschutzwand zwischen Fahrbahn und Langsamverkehr zu positionieren aus dem Grund verworfen, dass diese Variante «aufwändiger» sei (vgl. oben N 11). Der Bericht zum (Strassen-)Lärmschutzprojekt des Beschwerdegegners erwähnt allfällige bautechnische Hindernisse einer solchen Positionierung jedoch nicht. Es ist daher anzunehmen, dass das Hauptmotiv, warum der Beschwerdegegner und die Vorinstanz eine solche Positionierung der Lärmschutzwand zwischen der Fahrbahn und dem Langsamverkehr ablehnen,

Kostengesichtspunkte sind, und nicht tatsächliche bautechnische Hindernisse. Dabei sind Sparsbemühungen keine zulässigen Gründe, die den Beschwerdegegner treffenden Verpflichtungen zum qualitativen Erhalt des Fusswegnetzes zu missachten.

- 38.** Die Stadtbildkommission bringt gegen die verlangte Positionierung der Lärmschutzwand ein, Lärmschutzwände direkt am Fahrbahnrand seien auf dem gesamten Stadtgebiet ausgeschlossen. Sie würden den Aussenraum zerschneiden, Fussgängerübergänge komplizieren und den städtischen Aussenraum verunstalten (Verfügung S. 27). Damit nimmt die Stadtbildkommission jedoch eine zu generelle Beurteilung vor, die nicht auf die konkreten Umstände der Situation der Schwarzwaldbrücke Rücksicht nimmt. Was im bebauten Stadtraum zustimmen mag, findet nicht in gleichem Ausmass Anwendung für eine langen Brücke, auf der sich neben einer 10-spurigen Autobahn eine Velofahrbahn und ein Trottoir befinden. Es ist nicht ersichtlich, inwiefern hier der Aussenraum «zerschnitten» würde. Es gibt auch gar keine Fussgängerübergänge, Querungen oder Verflechtungsvorgänge, die allenfalls durch eine Positionierung der Lärmschutzwand zwischen Fahrbahn und Langsamverkehr verkompliziert würden.
- 39.** Es ist auch nicht nachvollziehbar, inwiefern das Stadtbild durch eine Lärmschutzwand zwischen der Fahrbahn und dem Langsamverkehr mehr gestört würde als durch eine Lärmschutzwand direkt auf der Brückenkonsolle. Bereits heute beeinträchtigt die Schwarzwaldbrücke als intensiv befahrene Autobahnbrücke insgesamt das Stadtbild. Eine leicht zurückversetzte Lärmschutzwand zwischen Langsamverkehr und Fahrbahn wäre nun von der Sicht auf die Brücke von der Stadt her weniger dominant sichtbar als eine Lärmschutzwand direkt am Brückengeländer (vgl. insbesondere die Skizzen in den Beilage 15 und 20). Auch die Ansicht auf die Brücke von der gleichen Höhe aus betrachtet ändert nichts an dieser Feststellung. Ohnehin dürfen die Interessen des Stadtbildes nicht derart hoch gewichtet werden, dass der Schutz der Qualität der Fusswegnetze nach FWG leerläuft.
- 40.** Somit ist der Beschwerdegegner, falls nicht ohnehin eine Realersatzpflicht in Sinne des Antrags Ziff. 1 bejaht wird, zu verpflichten, die auf der Unterwasserseite der Schwarzwaldbrücke vorgesehene Lärmschutzwand zwischen der Autobahnfahrban und dem Langsamverkehr (Velofahrbahn und Trottoir) zu erstellen.

Zu Antrag Ziff. 3

41. Subeventualiter, falls das Gericht entgegen den obigen Ausführungen den Beschwerdegegner nicht verpflichtet, die Lärmschutzwand zwischen Fahrbahn und Langsamverkehr zu positionieren, so ist die Sache immerhin an den Beschwerdegegner zurückzuweisen, damit dieser gründliche Abklärungen vornimmt, wie eine solche Positionierung bautechnisch realisiert werden könnte.
42. Wie bereits oben ausgeführt (vgl. oben N 37), bringt der Beschwerdegegner zwar auch bautechnische Gründe gegen eine Positionierung der Lärmschutzwand zwischen Fahrbahn und Langsamverkehr vor, substantiiert diese jedoch nicht. In dem Auflageprojekt beigefügten Bericht zum (Strassen-)Lärmschutzprojekt sind solche nicht erwähnt. Es ist nicht ersichtlich, dass die geforderte Positionierung bautechnisch unmöglich ist. Vielmehr müssten Abklärungen und allenfalls Gutachten eingeholt werden, welche die Machbarkeit *de lege artis* aus bautechnischer Sicht beurteilen. Nur Kostenargumente dürfen jedenfalls nicht höher gewichtet werden als die aus dem FWG fließende Verpflichtung zum Erhalt der Qualität des Fusswegnetzes.

Zu Antrag Ziff. 4

43. Gemäss Art. 37 VGG i.V.m. Art. 63 Abs. 1 VwVG sind dem Beschwerdegegner die Kosten des Gerichtsverfahrens aufzuerlegen.
44. Dem Beschwerdeführer ist zudem eine Parteientschädigung gemäss Art. 37 i.V.m. Art. 64 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 7 ff. VGKE zuzusprechen.

Beweis: Honorarnote der Unterzeichneten wird nachgereicht

Zusammenfassend ist der Beschwerdegegner aufgrund der signifikanten Verschlechterung der Qualität (Lärmzunahme, Abgasexposition, Sichtverschlechterung) des unterwasserseitigen Fussverbinding über die Schwarzwaldbrücke durch die geplante Lärmschutzwand zu einer Realersatzpflicht zu verpflichten. Die Ausgestaltung des Realersatzes ist in Absprache mit der kantonalen Fachstelle für Fuss- und Wanderwege, in Basel-Stadt angegliedert beim Amt für Mobilität, zu definieren, wobei bevorzugt die Variante eines separaten Fusswegstegs unterhalb der Fahrbahn gewählt werden soll. Eventualiter soll die Lärmschutzwand unterwasserseitig zwischen motorisiertem Verkehr und Langsamverkehr erbaut werden,

subeventualiter sind erneute und gründliche bautechnische Abklärungen zu treffen, wie eine solche Positionierung der Lärmschutzwand ermöglicht werden kann.

Für die wohlwollende Prüfung der Anträge danke ich Ihnen im Voraus.

Hochachtungsvoll,



Meret Rehmann, Advokatin

Beilagen gemäss separatem Beilagenverzeichnis

Beilagenverzeichnis

i.S. Verein Fussverkehr Schweiz

gegen

Bundesamt für Strassen ASTRA

betreffend

Plangenehmigungsverfügung vom 06.09.22 in Sachen N2 Lärmsanierung Osttangente Basel

1. Plangenehmigungsverfügung vom 06.09.22
2. Vollmacht von Fussverkehr Schweiz vom 26.09.2022
3. Anwaltsvollmacht vom 28.09.2022
4. Übersichtsplan 1:1'000 mit Abmessungen und Lärmschutzwänden
5. Querprofil Ist-Zustand (Bild 1)
6. Ansicht Ist-Zustand (Blick-Rtg. GB) (Bild 2)
7. Ansicht Ist-Zustand (Blick-Rtg. KB) (Bild 3)
8. Ansicht Ist-Zustand (Blick zur Brücke) (Bild 4)
9. Übersichtsplan 1:2'000 mit hindernisfreier Linienführung für den Fussverkehr
10. Ansicht oberwasserseitiger Steg unter neuer Eisenbahnbrücke (Blick-Rtg. KB) (Bild 12)
11. Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege des Kantons Basel-Stadt, Karte
12. Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege des Kantons Basel-Stadt, Strategie- und Massnahmenbericht vom 30.04.2019
13. Querprofil Var. 0, ASTRA (Bild 9)
14. Ansicht Var. 0, ASTRA (Blick-Rtg. GB) (Bild 10)
15. Ansicht Var. 0, ASTRA (Blick zur Brücke) (Bild 11)
16. Bericht (Strassen-)Lärmschutzprojekt vom 19.03.2019 (Auszug)
17. Querprofil Var. 1, FVRB (Bild 5)
18. Ansicht Var. 1, FVRB (Blick-Rtg. GB) (Bild 6)

19. Ansicht Var. 1, FVRB (Blick-Rtg. KB) (Bild 7)
20. Ansicht Var. 1, FVRB (Blick zur Brücke) (Bild 8)
21. Kommissionsbeschluss der UVEK BS vom 11.03.2020, Geschäft
Nr. 19.0718.02
22. Einsprache des Beschwerdeführers vom 25. Juni 2019
23. Stellungnahme des Beschwerdeführers vom 27.02.2020
24. Stellungnahme des Beschwerdeführers vom 18.05.2020