

Falknerstrasse 3
CH-4001 Basel

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

www.basleradvokatinnen.ch

Mitglieder des Schweizerischen
Anwaltsverbandes (SAV)

Eingetragen
im Anwaltsregister

EINSCHREIBEN

Bundesverwaltungsgericht
Abteilung I
Postfach
9023 St. Gallen

Basel, den 11. November 2024

**Betrifft: Verein Ausbau Osttangente – So nicht! v. Bundesamt
für Strassen ASTRA, Ergänzende Stellungnahme**

A-4597/2022

René Brigger*
Advokat
rb@bs-advo.ch

Myriam Dannacher
Advokatin
md@bs-advo.ch

Daniel Gmür
Advokat
dg@bs-advo.ch

Dr. Stefan Grundmann**
Advokat & Notar, LL.M.
sg@bs-advo.ch

Eva Jaqueira
Advokatin
ej@bs-advo.ch

Martin Lutz***
Advokat
ml@bs-advo.ch

Dr. Andreas Noll****
Advokat
an@bs-advo.ch

Dr. Meret Rehmann
Advokatin
mr@bs-advo.ch

lic. phil. Constanze Seelmann
Advokatin
cs@bs-advo.ch

Sehr geehrter Herr Instruktionsrichter

Sehr geehrte Damen und Herren Richterinnen und Richter

1. Bezugnehmend auf die Verfügung des Instruktionsrichters vom 11. Oktober 2024 nehme ich vorliegend die Gelegenheit wahr, um aus Sicht des Beschwerdeführers zu der neusten bundesgerichtlichen Rechtsprechung (insbes. Urteil des Bundesgerichts 1C_27/2022, 1C_33/2022 vom 20. April 2023) i.S. lärmschutzbedingte Temporeduktionen auf Hochleistungsstrassen Stellung zu nehmen.
2. Im erwähnten Bundesgerichtsurteil hiess das Bundesgericht die Beschwerden des VCS und Stadt Zürich bezüglich Verweigerung Temporeduktion des Abschnitts Zürich Nord-Brüttisellen der N1 teilweise gut, soweit sie eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 80 km/h zwischen 22.00 und 07.00 Uhr beantragten. Zunächst ist festzuhalten, dass sich die faktische

* auch Fachanwalt SAV Bau- und Immobilienrecht

** auch Fachanwalt SAV Erbrecht

*** auch Fachanwalt SAV Haftpflicht- und Versicherungsrecht

**** auch Fachanwalt SAV Strafrecht

Ausgangslage der vom Bundesgericht zu beurteilenden Situation und der zugrundeliegenden Situation im vorliegenden Verfahren in wesentlichen Parametern sehr ähnlich ist:

3. Beim massgeblichen Abschnitt der N1 Zürich Nord-Brüttisellen (150'000 Mfz pro Tag) handelt es sich, wie auch beim vorliegend massgeblichen Abschnitt der N2 (126'000 Mfz pro Tag), um einen stark befahrenen Abschnitt einer Nationalstrasse. Durch eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 80/h konnten im Fall N1 Zürich etwas über 400 Personen von einer Überschreitung des IGW bewahrt werden (E. 6.5), im vorliegenden Fall sind es durch die beantragte Reduktion von 80 km/h auf 60 km/h rund 300 Personen. Die beantragte Geschwindigkeitsreduktion führte im Fall N1 Zürich zu einer Reisezeitverlängerung von 56 Sekunden (E. 9.4), während es im vorliegenden Fall eine Reisezeitverlängerung von 63 Sekunden ist. Gleich wie im vorliegenden Fall lag dem ASTRA im Fall N1 Zürich ein Gutachten von Ecoplan vor, das aufgrund der Methode KNA nach NISTRA von einer Unverhältnismässigkeit der beantragten Temporeduktion ausging, dies vor allem aufgrund der mit sehr hohen Kosten bezifferten Reisezeitverluste (E. 7.1). Die Erwägungen des Bundesgerichts sind somit in hohem Masse relevant für die Beurteilung der vorliegend beantragten nächtlichen Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf der N2 im Kanton Basel-Stadt.
4. In diversen entscheidewesentlichen Punkten stützt das Urteil des Bundesgerichts 1C_27/2022, 1C_33/2022 vom 20. April 2023 die Argumentation des Beschwerdeführers. Dies betrifft folgende Punkte:
5. **Erstens** hielt das Bundesgericht fest, dass die Zweckmässigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion zum Zwecke der Lärmreduktion bereits zu bejahen ist, wenn die Lärmbelastung um 1 db(A) sinkt und dadurch viele Personen nicht mehr einer IGW-Überschreitung ausgesetzt sind. Dabei spielt es keine Rolle, dass trotz der beantragten Geschwindigkeitsreduktion weiterhin andere Personen von einer IGW-Überschreitung betroffen sind (E. 6.5). Dies brachte auch der Beschwerdeführer in seiner Beschwerde vor (Ziff. 23 f.). Es ist daher unzutreffend, wenn die Vorinstanz davon ausgeht, die vorliegend beantragte Temporeduktion sei nur teilweise zweckmässig, weil nicht sämtliche Personen, die von einer IGW-Überschreitung betroffen sind, dadurch profitieren.
6. Dazu kommt **zweitens**, dass in der Interessenabwägung auch berücksichtigt werden muss, dass weitaus mehr Personen von einer Lärmreduktion profitieren, als nur jene, die an einer Lärmbelastung über dem IGW leiden, die durch die Massnahme auf ein Niveau unter dem IGW reduziert werden kann (vgl. Ziff. 24 der Beschwerde). Dies anerkannte auch das Bundesgericht (E. 11.2). Da aufgrund der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse feststeht, dass eine

Lärmbelastung bereits ab 40 db(A) gesundheitsschädigend ist, ist der Kreis der Personen, die von einer Lärmreduktion faktisch profitieren, grösser zu ziehen als nur denjenigen Personen, die damit nicht mehr unter einer IGW-Überschreitung leiden (E. 11.2).

7. **Drittens** bestätigte das Bundesgericht die zentrale Argumentation des Beschwerdeführers (sowie auch des BAFU), dass die gutachterliche Methode KNA nach NISTRA keine echte Verhältnismässigkeitsprüfung erlaubt, da die Methode aufgrund der hohen Bewertung der Reisezeitverluste bei Hochleistungsstrassen *immer* zu einer Unverhältnismässigkeit der Geschwindigkeitsreduktion führt (vgl. Beschwerde Ziff. 25 ff.). Das Bundesgericht pflichtete dieser Sichtweise bei und hält fest, dass durch diese Methode gerade Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Nacht bei Hochleistungsstrassen **von vorneher-ein ausgeschlossen** werden (E. 10.5). Daher darf nicht auf diese Methode abgestellt werden, und es muss zwingend eine Gesamtbeurteilung vorgenommen werden, unter der besonderen Umstände des Einzelfalls (E. 10.5).
8. **Viertens** kritisierte auch das Bundesgericht die Methodik der KNA nach NISTRA, mit der die Reisezeitverlängerungen aufgrund von durch Befragungen ermittelten Beträgen, wie viel Personen bereit sind für die Vermeidung von Reisezeitverlängerungen zu bezahlen, monetarisiert werden (E. 9.4.3). Es setzte sich zwar nicht explizit mit der vom Beschwerdeführer im vorliegenden Verfahren vorgebrachten Rüge auseinander, dass es methodisch grundsätzlich fragwürdig ist, einen direkten Vergleich von *stated preferences* mit tatsächlich anfallenden, effektiven volkswirtschaftlichen Kosten vorzunehmen (Ziff. 38 ff.). Diese Argumentation wurde vom VCS und der Stadt Zürich in dem Fall vor Bundesgericht aber auch nicht vorgebracht. Das Bundesgericht hielt aber dennoch fest, dass in Bezug auf die nächtlichen Fahrten (zwischen 22.00 – 05.00 Uhr) sich die durch Befragung ermittelten Reisezeitverluste für Freizeitfahrten, welche in diesem Zeitraum den Grossteil der Fahrten ausmachen, **nicht in realen gesamtwirtschaftlichen Kosten niederschlagen**. Es handelt sich lediglich um private Freizeit-Interessen der einzelnen Autofahrenden, aber nicht um reale Kosten (E. 9.4.3, E. 11.1). In Wahrheit summieren sich die kurzen nächtlichen Reisezeitverluste gemäss Bundesgericht nicht zu einem hohen volkswirtschaftlichen Schaden (E. 11.1). Daher sind die Kosten für die Reisezeitverluste in Bezug auf nächtliche Fahrten nach der Methode KNA nach NISTRA auch vorliegend in grossem Masse aufgebläht.
9. **Fünftens** anerkannte das Bundesgericht explizit auch die Verhältnismässigkeit der im Fall N1 Zürich geforderten Geschwindigkeitsreduktion in den frühen Morgenstunden von 05.00 – 7.00 Uhr, obwohl in dieser Zeit nicht mehr schwerwiegend der Freizeitverkehr betroffen ist (E. 12.2 f.). Dafür verlieh das Bundesgericht dem Ruhebedürfnis der Anwohner in diesem Zeitraum erhöhtes

Gewicht: In diesem Zeitraum ist das Erholungsbedürfnis besonders gross und allfällige lärmbedingte Aufwachreaktionen besonders störend (E. 12.2). Daher erachtete das Bundesgericht die geforderte Reduktion der Höchstgeschwindigkeit im ganzen Zeitraum von 22:00 bis und mit 07:00 als verhältnismässig (E. 12.3).

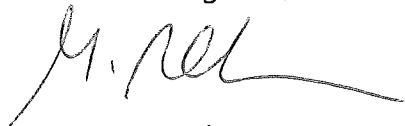
- 10. Insgesamt** stützt die neuere Rechtsprechung des Bundesgerichts die Argumente des Beschwerdeführers in entscheidenden Punkten. Insbesondere die Erwägungen des Bundesgerichts, dass der nächtlich vor allem vorkommende Freizeitverkehr nicht direkt mit den *stated preferences* nach KNA/NISTRA beziffert werden darf, sowie, dass die neusten wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Gesundheitsschädigung von Strassenlärm in der Interessenabwägung berücksichtigt werden müssen, fallen vorliegend entscheidend ins Gewicht. Das vorliegend beanstandete Gutachten von Ecoplan dient daher nicht als massgebliche Grundlage, um die Verhältnismässigkeit der beantragten Reduktion der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h zu verneinen.
- 11.** Dazu kommen diverse Argumente, welche der Beschwerdeführer in seiner Beschwerde vorgebracht hat, und welche vom Bundesgericht im erwähnten Urteil nicht geprüft wurden. So hat sich das Bundesgericht nicht dazu geäussert, dass die Gesundheitskosten im Gutachten von Ecoplan zu tief angesetzt wurden, da nicht sämtliche lärmbedingten Krankheiten und Einschränkungen berücksichtigt wurden, was auch die Stadt Zürich gerügt hatte (E. 9.2.2). Da die von Ecoplan veranschlagten Reisezeitverluste derart hoch seien, würde aber auch eine Neuberechnung des Nutzens der Geschwindigkeitsreduktion nichts am Kosten-Nutzen-Verhältnis ändern, weswegen das Bundesgericht diesen Aspekt nicht mehr prüfte (E. 9.3). Das Bundesgericht erachtete aber die nächtliche Geschwindigkeitsreduktion zwischen 22.00-07.00 dennoch als verhältnismässig. Dies spricht dafür, dass das Bundesgericht die von Ecoplan nach KNA/NISTRA veranschlagten Reisezeitverluste als **massiv** überbewertet ansah, sodass es – ohne auf die Rügen, die Nutzen der Geschwindigkeitsbeschränkung, insbesondere die eingesparten Gesundheitskosten, seien zu tief angesetzt, einzugehen – die Verhältnismässigkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung bejahte.
- 12.** Gar nicht geprüft hatte das Bundesgericht die Aspekte der Betroffenheit von Grund- und EMRK-Rechten (vgl. Ziff. 27 ff. der Beschwerde). Dies hatten die Beschwerdeführer im Verfahren N1 Zürich auch nicht gerügt. Grundsätzlich sind dies jedoch weitere rechtliche Aspekte, die in die Interessenabwägung fliessen müssen, und die das Bundesverwaltungsgericht vorliegend, da entsprechend gerügt, auch prüfen muss.

13. Da für die vorliegende ergänzende Stellungnahme gegenüber der mit den Schlussbemerkungen vom 21. April 2023 eingereichten Honorarnote der Unterzeichneten noch weiterer Parteaufwand entstanden ist, reiche ich beiliegend zur Festsetzung der Parteientschädigung meine Honorarnote für diese zusätzlichen Aufwendungen ein. Ich bitte Sie, bei der Festsetzung der Parteientschädigung beide Honorarnoten (vom 21. April 2023 sowie die heutige vom 11. November 2024) kumulativ zu berücksichtigen.

Beweis: Honorarnote der Unterzeichneten vom 11. November 2024 Beilage 18

Abschliessend ersuche ich Sie, dies gerade im Hinblick auf die hier dargelegte neuste bundesgerichtliche Rechtsprechung, um Gutheissung der Beschwerde gemäss den gestellten Anträgen.

Hochachtungsvoll,



Dr. Meret Rehmann,
Advokatin

6-fach

Kopien an:

- Klientschaft

Beilage:

- *Honorarnote vom 11.11.2024*