



prs

3003 Bern, 6. Sept. 2022

Ausführungsprojekte zu Nationalstrassen

Nr.: 622.2-00330

Vorhaben: N02 Lärmsanierung Osttangente Basel

Gesuch von: Bundesamt für Strassen, ASTRA, 3003 Bern

PLANGENEHMIGUNG

Sachverhalt

- A. Das Projekt "N02 Lärmsanierung Osttangente Basel" beinhaltet die lärmrechtliche Sanierung der Nationalstrasse von der Landesgrenze mit Deutschland (UH-Km 0.00) bis zur Kantonsgrenze der beiden Basel (UH-Km 5.555). Mit dieser Sanierung wird unter Berücksichtigung der technischen Realisierbarkeit sowie der wirtschaftlichen Tragbarkeit eine möglichst umfassende Senkung der Lärmimmissionen unter den Immissionsgrenzwert angestrebt.
- B. Das ASTRA reichte am 27. März 2019 das entsprechende Ausführungsprojekt beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein und ersuchte um dessen Genehmigung.
- C. Mit Schreiben vom 2. April 2019 bestätigte das UVEK die Vollständigkeit des eingereichten Dossiers und forderte das ASTRA auf, für die Organisation der öffentlichen Auflage und der Ausstreckung mit dem Kanton Basel-Stadt (nachfolgend Kanton) in Kontakt zu treten.
- D. Der Kanton wurde vom UVEK gleichentags mit der Publikation des Ausführungsprojektes beauftragt und zur Einreichung einer Stellungnahme im Sinne von Art. 27b des Bundesgesetzes vom 28. März 1960 über die Nationalstrassen (NSG; SR 752.11) aufgefordert.
- E. Die Bürgergemeinde der Stadt Basel wurde ebenfalls über die Eröffnung des Plangenehmigungsverfahrens informiert.
- F. Die öffentliche Planaufgabe fand vom 25. Mai bis zum 25. Juni 2019 statt.
Beim UVEK gingen während der öffentlichen Auflage 33 Einsprachen ein. Zwei Einsprachen wurden mittels separater Nichteintretensverfügung bereits erledigt.
- G. Mit Schreiben vom 5. August 2019 nahm der Kanton zum Projekt Stellung.
- H. Das ASTRA nahm am 9. September 2019 zu den Einsprachen Stellung.
- I. Das Bundesamt für Kultur (BAK) äusserte sich am 1. Oktober 2019 zum Projekt.
- J. Am 28. Oktober 2019 nahm das Bundesamt für Umwelt (BAFU) zum Projekt Stellung.
- K. Mit Schreiben vom 4. Dezember 2019 reichte das ASTRA seine abschliessende Stellungnahme beim UVEK ein.
- L. Das BAK reichte am 20. Dezember 2020 eine weitere Stellungnahme ein.
- M. Die Einsprechenden erhielten mit Schreiben vom 28. Januar 2020 die Gelegenheit, Schlussbemerkungen einzureichen. Mehrere Einsprechende machten von dieser Möglichkeit Gebrauch.
- N. Das ASTRA äusserte sich am 7. April 2020 zu den Schlussbemerkungen der Einsprechenden.

- O. Am 18. bzw. 19. Mai 2020 wurde von zwei Einsprechenden Bemerkungen zu den letzten Eingaben des ASTRA eingereicht. Das ASTRA verzichtete in der Folge auf weitere Ausführungen.
- P. Das UVEK beauftragte das ASTRA am 9. Dezember 2020, ein Tempogutachten einzuholen. Das Gutachten vom 22. März 2021 wurde dem Departement am 30. März 2021 eingereicht.

Alle Verfahrensbeteiligten erhielten im Anschluss die Möglichkeit, sich dazu zu äussern. Es gingen beim UVEK 14 Stellungnahmen zum Tempogutachten ein, wobei es sich um 12 identische Schreiben handelte.

Das BAFU äusserte sich am 10. Mai 2021 zum Tempogutachten. Dazu nahm das ASTRA am 23. Juni 2021 Stellung. Am 12. August 2021 erfolgte eine zweite Eingabe des BAFU.

Mit Schreiben vom 18. August 2021 wurde der Schriftenwechsel zwischen dem ASTRA und dem BAFU wiederum allen Verfahrensbeteiligten mit der Möglichkeit zur Stellungnahme zugestellt. Es gingen daraufhin 12 Eingaben beim UVEK ein, wobei es sich um 10 identische Schreiben handelte. Diese Eingaben wurden dem ASTRA am 22. November 2021 zur Kenntnisnahme weitergeleitet.

- Q. Das Instruktionsverfahren wurde am 23. August 2022 abgeschlossen.
- R. Auf sämtliche Vorbringen wird, soweit notwendig, in den nachfolgenden Erwägungen eingegangen.

Erwägungen

I Formelles

1. Gemäss Art. 26 NSG erteilt das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Plangenehmigung für die Ausführungsprojekte von Nationalstrassen. Mit der Plangenehmigung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 26 Abs. 2 NSG). Kantonale Bewilligungen und Pläne sind nicht erforderlich (Art. 26 Abs. 3 NSG).

Die Zuständigkeit des Generalsekretariats des UVEK zur Verfahrensinstruktion ergibt sich aus Art. 5 Abs. 1 Bst. e der Organisationsverordnung des UVEK (OV-UVEK; SR 172.217.1).

2. Gemäss Anordnung vom 3. Januar 2019 und gestützt auf Art. 49 des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997 (RVOG; SR 172.010) sind der Generalsekretär sowie seine Stellvertreter ermächtigt, Entscheide im Namen der Departementsvorsteherin zu unterzeichnen.
3. Die für dieses Vorhaben notwendigen Unterlagen gemäss Art. 12 Abs. 1 der Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 (NSV; SR 725.111) sind vorhanden. Damit sind die formellen Voraussetzungen erfüllt und auf das Gesuch ist einzutreten.
4. Auf das vorliegende Ausführungsprojekt wird gestützt auf Art. 27 ff. NSG das ordentliche Verfahren angewendet.
5. Am 1. Januar 2021 ist das revidierte Enteignungsgesetz (EntG) in Kraft getreten. In der Folge wurde gleichzeitig auch das NSG teilweise angepasst. Gemäss den Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 19. Juni 2020 sind Enteignungsverfahren, welche vor dieser Änderung eingeleitet worden sind, nach dem bisherigen Recht zu beurteilen. Auf das vorliegende Verfahren findet demnach das vormals geltende Enteignungsgesetz Anwendung. Sofern es sich bei den zitierten Artikeln nicht um die aktuell geltende Fassung handelt, wird das Gesetz als "aEntG" bzw. "aNSG" gekennzeichnet.
6. Wer nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968 (VwVG; SR 172.021) oder des Enteignungsgesetzes vom 20. Juni 1930 (EntG; SR 711) Partei ist, kann während der Auflagefrist gegen das Ausführungsprojekt beim Departement Einsprache erheben (Art. 27d Abs. 1 aNSG).

II Materielles

1. Projektbeschreibung

Das Ausführungsprojekt sieht – mit Ausnahme der Einhausungen und Tunnelstrecken sowie der Rampen des Anschlusses Rheinhafen – den Einbau eines lärmarmen Belags auf der N02 von der Landesgrenze mit Deutschland (UH-Km 0.00) bis zur Kantonsgrenze der beiden Basel (UH-Km 5.555) vor. Ebenfalls vorgesehen ist die Sanierung sämtlicher Fahrbahnübergänge mit Schlaggeräuschen. Weiter sind schallabsorbierende Verkleidungen in den Vorzonen des Schwarzwaldtunnels geplant sowie Verlängerungen bzw. Erhöhungen der bestehenden Lärmschutzwände auf der Bäumlhofbrücke, bei der Einfahrt Breite, beim Schwarzpark und bei der Ausfahrt St. Jakob. Hinzukommen neue Lärmschutzwände auf der Schwarzwaldbrücke und entlang der Baldeggerstrasse. Schliesslich ist bei Gebäuden, welche auch nach der Sanierung noch immer Alarmwertüberschreitungen aufweisen, der Einbau von Schallschutzfenstern vorgesehen.

Für das Projekt ist mit Kosten von CHF 6'577'994.- zu Lasten des Bundes zu rechnen (inkl. MWST, Preisbasis Januar 2017).

2. Umwelt

Bevor eine Behörde über die Planung, Errichtung oder Änderung einer Anlage entscheidet, welche die Umwelt erheblich belasten kann, hat sie gemäss Art. 10a ff. des Bundesgesetzes vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (USG; SR 814.01) eine Prüfung der Umweltverträglichkeit vorzunehmen (Umweltverträglichkeitsprüfung, UVP).

Bestehende Anlagen, die im Anhang der Verordnung vom 19. Oktober 1988 über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV; SR 814.011) aufgeführt sind, unterliegen gemäss Art. 2 Abs. 1 Bst. a und b UVPV der Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn die Änderung wesentliche Umbauten, Erweiterungen oder Betriebsänderungen betrifft und über die Änderung im Verfahren entschieden wird, welches bei neuen Anlagen für die Prüfung massgeblich ist. Wer eine solche Anlage errichtet, hat bei der Projektierung einen Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) über die Auswirkungen der Anlage auf die Umwelt zu erstellen (Art. 7 UVPV).

Die Nationalstrasse N02 ist eine Anlage im Sinne von Ziffer 11.1 des Anhangs der UVPV. Das vorgesehene Ausführungsprojekt sieht die lärmrechtliche Sanierung der Nationalstrasse N02 von der Landesgrenze mit Deutschland bis zur Kantonsgrenze der beiden Basel vor. Dies stellt keine wesentliche Änderung dar. Die Umweltbelange wurden in einer Umweltnotiz behandelt.

Das UVEK hat gestützt auf Art. 62a des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes (RVOG; SR 172.010) das BAFU als Umweltfachbehörde in das Verfahren einbezogen. In seinen Stellungnahmen vom 28. Oktober 2019 äusserte sich das BAFU zum Ausführungsprojekt und stimmte der Projektgenehmigung unter Vorbehalt seiner nachfolgend aufgeführten Anträge zu.

2.1 Natur und Landschaft

Das BAFU führte aus, dass das Projekt keine Landschafts- und Biotopschutzinventare des Bundes betreffe. Auch würden keine schutzwürdigen Lebensräume nach Art. 18 Abs. 1^{bis} NHG beeinträchtigt.

Das BAFU stellte folgenden Antrag:

[1] Die kantonalen Anträge 12 bis 16 sind zu berücksichtigen.

Die entsprechenden kantonalen Anträge lauten wie folgt:

(12) Das Projekt wird seitens Naturschutz von Frau B. Knobel begleitet. Das Detailprojekt ist mit ihr abzusprechen.

(13) Bäume, Sträucher und Fassadenbegrünungen dürfen nicht während der Brutzeit vom 1. März bis 31. Juli gerodet, auf den Stock gesetzt oder auf andere Art entfernt werden.

(14) Vor Baubeginn ist in Zusammenarbeit mit der Fachstelle für Vogelfragen sicher zu stellen, dass die vorgesehenen grossflächigen Verglasungen nicht zu Fallen für Vögel werden. Das Protokoll der Besprechung mit der Fachstelle ist der Stadtgärtnerei vor Baubeginn zuzustellen.

(15) Die Mauerbegrünung mit wildem Wein entlang der Baldeggerstrasse ist zu erhalten und gegebenenfalls zurückzuschneiden. Falls darin Vögel brüten, darf dieser Rückschnitt nicht zwischen April und August stattfinden. Die neue Lärmschutzwand ist zu begrünen.

(16) Neuerstellung und Erhöhung Lärmschutzwand Klostermatten – Gellertstrasse (Schwarzpark): Beim Detailprojekt ist neben dem Vogelschutz hier besonders der Fledermausschutz zu berücksichtigen.

Das ASTRA hiess den Antrag bzw. die entsprechenden Anträge des Kantons in seiner abschliessenden Stellungnahme vom 4. Dezember 2019 gut (Erwägung 7 nachfolgend).

Das UVEK erachtet die kantonalen Anträge ebenfalls als sinnvoll. Diese werden als Auflagen in das Dispositiv (Ziff. 4.3) aufgenommen. Der Antrag des BAFU wird somit obsolet.

2.3 Störfallvorsorge, Katastrophenschutz

Das BAFU stellte fest, dass auf der N02 Gefahrgüter transportiert werden und die Nationalstrasse somit der Störfallverordnung unterstehe. Das vorliegende Projekt bedinge keine Aktualisierung des bestehenden Kurzberichtes. Das BAFU habe sich darauf beschränkt zu prüfen, ob die geplanten Lärmschutzmassnahmen dem Stand der Sicherheitstechnik gemäss Störfallverordnung entsprechen würden. Die Anforderungen an Fluchtwege im Bereich von Lärmschutzwänden seien in der Norm "SN-640573-1" festgelegt. Im Technischen Bericht zum Projekt werde diese Norm nicht erwähnt.

Das BAFU stellte daher folgenden Antrag:

[2] Die Anforderungen der VVS-Norm "SN-640573-1" an die Ausgestaltung und Verfügbarkeit von Fluchtwegen sind in der Detailplanung des Projekts zu prüfen. Die allenfalls notwendigen Fluchttüren sind in das Detailprojekt aufzunehmen.

Das ASTRA hiess den Antrag in seiner abschliessenden Stellungnahme vom 4. Dezember 2019 ohne weiteres gut.

Das UVEK erachtet den Antrag als sinnvoll. Dieser wird als Auflage in das Dispositiv (Ziff. 4.2) aufgenommen.

2.4 Licht

Das BAFU stellte fest, dass gewisse Arbeiten nachts durchgeführt werden müssen, was zu Lichtemissionen in die Umgebung führen kann. Konkret seien Nachtarbeiten für die Installation der schallabsorbierenden Verkleidung und die Verlängerung und Erhöhung der Schallschutzwände vorgesehen. Im Projekt sind die Standardmassnahmen L1 und L2 vorgesehen.

Das BAFU stellte folgenden Antrag:

[3] Das ASTRA hat die Bauunternehmung zu verpflichten, bei der Beleuchtung der Baustelle die "Vollzugshilfe Lichtemissionen" des BAFU (Konsultationsentwurf 2017) und die Anforderungen der Norm SN 586 491 "Lichtemissionen im Aussenraum" (SIA 491:2013) einzuhalten. Es sind möglichst warmweisse LED-Leuchten mit einer asymmetrischen Lichtverteilung einzusetzen. Die Leuchtenkörper sind, sofern möglich, waagrecht anzubringen (Anstellwinkel 0°), womit das Licht nach unten strahlt. Die Beleuchtungsnormen zur Gewährung der Arbeitssicherheit sind einzuhalten, aber nicht zu überschreiten (keine Überbeleuchtung). Ebenso ist sicherzustellen, dass die Lichtemissionen in die Umgebung so gering als möglich ausfallen. Das ASTRA hat ein entsprechendes Detailkonzept, das über die vorgesehene Beleuchtung (eingesetzte Leuchten, Datenblätter, Beleuchtungsstärken) und die getroffenen Massnahmen zur Begrenzung der Emissionen Auskunft gibt, vor Baubeginn dem GS-UVEK zuhanden des BAFU zur Beurteilung einzureichen.

Das ASTRA hiess den Antrag in seiner abschliessenden Stellungnahme vom 4. Dezember 2019 grundsätzlich gut. Nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens sei jedoch keine offizielle Anhörung von Fachstellen des Bundes mehr vorgesehen. Ungeachtet dessen sei das ASTRA aber bereit, das BAFU in die Projektierung mit einzubeziehen.

Das UVEK erachtet den Antrag in materiellen Hinsicht als sinnvoll, stimmt jedoch dem formellen Vorbehalt des ASTRA zu. Das entsprechende Detailkonzept ist somit direkt dem BAFU zur Kenntnisnahme einzureichen.

Der Antrag wird mit entsprechend angepasstem Wortlaut als Auflage in das Dispositiv (Ziff.4.2) aufgenommen.

2.5 Lärm

Das BAFU stellte fest, dass das Projekt, mit den darin vorgesehenen Massnahmen, hinsichtlich der Bauphase den bundesrechtlichen Bestimmungen für den Baulärm entspreche.

Für die Betriebsphase werde das Projekt lärmrechtlich als unwesentliche Änderung eingeordnet. Das BAFU schliesse sich dieser Beurteilung an. Mit den vorgesehenen Massnahmen würden die massgeblichen Belastungsgrenzwerte nicht überall eingehalten. Weitere Massnahmen seien geprüft, jedoch aufgrund eines ungenügenden

WTI oder aus baulichen Gründen verworfen worden. Die Geschwindigkeit sei bereits mittels Wechselsignal auf maximal 80 km/h reduziert worden. Mit dem Lärmschutzprojekt würden noch bei 89 Gebäuden die Immissionsgrenzwerte und bei 4 dieser Gebäude der Alarmwert überschritten. Das BAFU stimmt den projektierten Lärmschutzmassnahmen und den Erleichterungsanträgen zu.

Das BAFU schliesst sich der Beurteilung der mehrheitlich identischen lärmrelevanten Einsprachen durch das ASTRA an. Das Bundesamt unterstützt zudem die kantonalen Ausführungen zum Thema Lärm, formulierte jedoch keine Anträge hierzu.

3. Erleichterungen

Die N02 wurde zwischen der Landesgrenze mit Deutschland und der Kantons- grenze zu Basel-Landschaft bereits lärmsaniert. Es wurde jedoch festgestellt, dass die gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) festgelegten Immissionsgrenzwerte im Gebiet der Stadt Basel heute und künftig überschritten werden. Daher ist für diese Strecke eine Nachsanierung gemäss Art. 13 LSV erforderlich.

Das vorliegende Ausführungsprojekt umfasst diese notwendige lärmrechtliche Sanierung und stellt die vorgesehenen Massnahmen zur Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen dar. Mit dieser Sanierung wird unter Berücksichtigung der technischen Realisierbarkeit sowie der wirtschaftlichen Tragbarkeit eine möglichst umfassende Senkung der Lärmimmissionen unter den Immissionsgrenzwert (IGW) angestrebt. Wo dies begründet nicht möglich ist, werden Erleichterungen beantragt.

Gestützt auf Art. 17 USG in Verbindung mit Art. 14 LSV kann die Vollzugsbehörde Erleichterungen gewähren, wenn eine Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen würde, oder soweit überwiegende Interessen namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes, der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Gesamtverteidigung der Sanierung entgegenstehen.

Erleichterungen werden gewährt, wenn der Nationalstrassenlärm alleine zu einer IGW-Überschreitung führt oder der Nationalstrassenlärm und der Lärm der anderen Strassen je alleine zu keinen IGW-Überschreitungen führen, aber eine IGW-Überschreitung durch den Gesamtlärm vorliegt. Die Erleichterungen und die maximal zulässigen Lärmimmissionen für die Nationalstrasse in dBA werden im Dispositiv festgehalten (Art. 37a LSV).

Auch unter Berücksichtigung der vorliegenden Nachsanierung verbleiben bei 89 Gebäuden weiterhin Überschreitungen der IGW alleine durch die Nationalstrasse. Für diese Liegenschaften beantragt das ASTRA Erleichterungen.

Bei weiteren 15 Gebäuden trägt der Nationalstrassenlärm zusammen mit weiteren Strassenlärmquellen wesentlich zur Überschreitung der IGW bei, während sowohl die Immissionen der Nationalstrasse als auch diejenigen der übrigen Strassen jeweils für sich betrachtet die IGW einhalten. Für diese Objekte beantragt das ASTRA ebenfalls Erleichterungen für die Nationalstrasse N2.

Erleichterungsanträge:

- Erleichterungsantrag Nr. 1: Baldeggerstrasse 30 und 34
- Erleichterungsantrag Nr. 2: Baldeggerstrasse 58
- Erleichterungsantrag Nr. 3: Bäumlhofstrasse 50
- Erleichterungsantrag Nr. 4: Birsfelderstrasse
- Erleichterungsantrag Nr. 5: Birsstrasse, In den Klostermatten
- Erleichterungsantrag Nr. 6: Eidgenossenweg
- Erleichterungsantrag Nr. 7: Eisenbahnweg 24
- Erleichterungsantrag Nr. 8: Freiburgerstrasse
- Erleichterungsantrag Nr. 9: Gellertstrasse 140
- Erleichterungsantrag Nr. 10: Grenzacherstrasse
- Erleichterungsantrag Nr. 11: Grosspeterstrasse
- Erleichterungsantrag Nr. 12: Im Grenzacherhof 12 und 14
- Erleichterungsantrag Nr. 13: Galgenhügel
- Erleichterungsantrag Nr. 14: Lehenmatt
- Erleichterungsantrag Nr. 15: Liestaleranlage
- Erleichterungsantrag Nr. 16: Gellerthochhaus
- Erleichterungsantrag Nr. 17: Riehenstrasse
- Erleichterungsantrag Nr. 18: Schwarzwaldallee 12 bis 20
- Erleichterungsantrag Nr. 19: Schwarzwaldallee 46 bis 62
- Erleichterungsantrag Nr. 20: Schwarzwaldallee/Wettsteinallee
- Erleichterungsantrag Nr. 21: Schwarzwaldallee 85 bis 101
- Erleichterungsantrag Nr. 22: Schwarzwaldstrasse 100
- Erleichterungsantrag Nr. 23: Schwarzwaldtunnel Portal Nord
- Erleichterungsantrag Nr. 24: Schwarzwaldtunnel Portal Süd
- Erleichterungsantrag Nr. 25: St. Jakobs-Strasse 151 bis 159
- Erleichterungsantrag Nr. 26: St. Jakobs-Strasse 165 und 167
- Erleichterungsantrag Nr. 27: St. Jakobs-Strasse 377
- Erleichterungsantrag Nr. 28: Zürcherstrasse

Gegen die Erleichterungsanträge Nr. 18, 19, 20 und 21 wurde Einsprache erhoben. Diese Anträge werden bei der Einsprache in der nachfolgenden Erwägung Ziffer 9.3 behandelt. Die übrigen Erleichterungsanträge wurden nicht in Frage gestellt.

Das ASTRA begründete die Erleichterungsanträge Nr. 1 bis 17 sowie 22 bis 28 nachvollziehbar und stichhaltig. Das BAFU als Fachstelle des Bundes stimmte diesen Erleichterungen explizit zu (voranstehende Erwägung Ziff. 2.5). Dementsprechend wird den beantragten und nicht in Frage gestellten Erleichterungen gemäss den Anträgen Nr. 1 bis 17 und 22 bis 28 gestützt auf Art. 14 LSV für den Nationalstrassenlärm entsprochen. Die maximal zulässigen Lärmimmissionen für die Nationalstrasse in dBA werden im Dispositiv (Ziff. 5) festgehalten (Art. 37a LSV).

4. Maximal zulässige Lärmimmissionen der Nationalstrasse

Sofern der IGW durch den Gesamtstrassenlärm überschritten wird, der Nationalstrassenlärm alleine zu keiner IGW-Überschreitung führt, jedoch Auswirkungen auf den Gesamtstrassenlärm hat (Pegelerhöhung), werden zwar keine Erleichterungen gewährt, die maximal zulässigen Lärmimmissionen für die Nationalstrasse in dBA werden aber im Dispositiv festgehalten (Art. 37a LSV).

Innerhalb des Projektperimeters sind von dieser Fallkonstellation 10 Liegenschaften betroffen. Entsprechend werden für diese die maximal zulässigen Lärmimmissionen für die Nationalstrasse ebenfalls im Dispositiv festgehalten.

Die maximal zulässigen Lärmimmissionen der Nationalstrasse gemäss Art. 37a LSV ohne Erleichterungen ergeben sich aus der Tabelle in Ziff. 6 Dispositiv.

5. Schallschutzfenster

Können bei ortsfesten Anlagen die Alarmwerte auch mit dem Lärmschutzprojekt nicht eingehalten werden, so werden die Eigentümer der lärmbelasteten Gebäude nach Art. 15 Abs. 1 LSV verpflichtet, die Fenster lärmempfindlicher Räume entsprechend den Anforderungen aus Anhang 1 LSV gegen Schall zu dämmen.

Gemäss Art. 2 USG und Art. 16 LSV werden die Kosten für die notwendigen Schallschutzmassnahmen bei Belastungen über dem Alarmwert vollständig durch den Eigentümer der lärmverursachenden Strasse getragen.

Bei 4 Gebäuden werden die Alarmwerte (AW) alleine durch die Immissionen der Nationalstrasse überschritten. Davon wurden bisher für zwei Gebäude weder vom Kanton noch vom Bund Beiträge an Schallschutzfenster ausgerichtet. Die Eigentümer dieser zwei Gebäude werden verpflichtet, bei den betroffenen Räumen zu Lasten des ASTRA Schallschutzfenster einzubauen. Bei weiteren 3 Gebäuden trägt der Nationalstrassenlärm wesentlich zur Überschreitung der AW durch die Gesamtstrassenlärmbelastung bei, während die Immissionen aufgrund der Nationalstrasse alleine die AW einhalten. Davon wurden bisher für ein Gebäude weder vom Kanton noch vom Bund Beiträge an Schallschutzfenster ausgerichtet. Das GS UVEK verpflichtet das ASTRA gemäss Art. 16 LSV zur teilweisen Kostentragung für die dementsprechend notwendigen Schallschutzfenster.

Vorbehalten bleiben dabei die Fälle von Art. 15 Abs. 3 LSV hinsichtlich des Verzichts auf Schallschutzmassnahmen sowie Art. 16 Abs. 4 LSV betreffend Kostenübernahme durch den Gebäudeeigentümer.

Bei den folgenden 4 Liegenschaften wird der Alarmwert durch die Immissionen der Nationalstrasse überschritten und es sind Schallschutzfenster einzubauen:

- Freiburgerstrasse 7
- Grenzacherstrasse 231
- St. Jakobs-Strasse 165
- Zürcherstrasse 160

Bei den Liegenschaften an der Freiburgerstrasse 7 und Zürcherstrasse 160 wurden bereits im Rahmen früherer Verfahren Schallschutzfenster eingebaut.

Bei den folgenden 3 Liegenschaften wird der Alarmwert durch die Immissionen der Nationalstrasse alleine zwar nicht überschritten, aber durch den Gesamtlärm unter Mitberücksichtigung der angrenzenden Kantonsstrassen.

- Grenzacherstrasse 215
- Grosspeterstrasse 49
- Grosspeterstrasse 51

Bei den Liegenschaften an der Grosspeterstrasse 49 und 51 wurden bereits im Rahmen früherer Verfahren Schallschutzfenster eingebaut. Für die Liegenschaft an der Grenzacherstrasse 215 liegt noch keine kantonale Sanierungsverfügung vor.

Die Lage und Anzahl der Schallschutzfenster bei den einzelnen Liegenschaften werden in Ziff. 7 des Dispositivs ausgewiesen.

6. Stellungnahme des BAK

Das BAK nahm am 1. Oktober 2019 zum Projekt Stellung und führte aus, dass die Stadt Basel im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung der Schweiz (ISOS) enthalten sei. Das Vorhaben tangiere unter anderem die Umgebungsrichtung I "Rheinknie, breiter Flussraum, Rückgrat des urbanen Weichbildes, grossartigster und für die Identität wichtigster Raum der Stadt" mit dem Erhaltungsziel a "Erhalten der Beschaffenheit". Als generellen Erhaltungshinweis für den Ortsbildteil fordere das ISOS strenge Gestaltungsvorschriften für standortgebundene Bauten.

Weiter führte das BAK aus, dass die zu beurteilenden Lärmschutzmassnahmen, als ergänzende Elemente der bestehenden Nationalstrasse, die durch die Verkehrsinfrastruktur bereits wesentliche belasteten Teile des Stadtraumes betreffen würden. Gegen die im Projekt enthaltenen Massnahmen habe das BAK grundsätzlich nichts einzuwenden. Gestützt auf Art. 2 und 6 NHG brachte das Bundesamt folgende Hinweise an:

- a. Die Ergänzungen seien analog der bereits bestehenden Lärmschutzwände auszuführen. Höhenstaffelungen seien – zugunsten eines ruhigen Erscheinungsbildes – nach Möglichkeit zu vermeiden.
- b. Für die neu zu erstellende Lärmschutzverglasung auf der Unterwasserseite der Schwarzwaldbrücke würden erhöhte Gestaltungsanforderungen gelten, da die Brücke aufgrund ihrer Fernwirkung für das Gesamtortsbild von Basel von Bedeutung sei.

Im Übrigen verwies das BAK auf die Ausführungen der Stadtbildkommission im Rahmen der kantonalen Stellungnahme, welche es ausdrücklich unterstützt.

Das ASTRA reichte am 4. Dezember 2019 seine abschliessende Stellungnahme ein und äusserte sich darin zu den Hinweisen des BAK wie folgt:

- a. Die Höhenstaffelung bei den Lärmschutzwänden Lehenmatt und Baldeggerstrasse sei aus akustischen wie auch optischen Gründen gewählt worden. Akustisch, damit es beim Übergang von der Lärmschutzwand zur freien Strecke keinen unerwünschten akustischen Effekt infolge plötzlicher Pegeländerung beim Verschwinden oder Hervorkommen der Fahrzeuge gebe. Optisch, damit ein fließender Übergang von der Lärmschutzwand zum Trasseee realisiert werden könne. Sollte das UVEK die Argumente des BAK und der Stadtbildkommission höher gewichten, so könnten die Lärmschutzwände problemlos auch ohne Höhenstaffelung realisiert werden. Im Projekt sei eine Materialisierung analog der bestehenden Lärmschutzwände vorgesehen.
- b. Das ASTRA sei sich der erhöhten Gestaltungsanforderungen an die Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke bewusst und habe deshalb bereits im Rahmen der Erarbeitung des Projekts mit der Stadtbildkommission Kontakt aufgenommen. Die Kommission werde auch in der nachfolgenden Projektierungsphase miteinbezogen werden.

Das BAK äusserte sich erneut am 20. Dezember 2019:

- a. Unter Berücksichtigung der Argumente des ASTRA in dessen abschliessender Stellungnahme akzeptiere das BAK die projektierten Lärmschutzwände.
- b. Gemäss dem ASTRA erfolge die weitere Planung der Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke unter Einbezug der Stadtbildkommission. Das BAK unterstütze dies im Sinne seines Hinweises ausdrücklich.

Das UVEK stellt fest, dass die Hinweise des BAK durch das ASTRA zur Kenntnis genommen und teilweise bereits berücksichtigt bzw. umgesetzt wurden. Es verbleiben keine Differenzen, welche durch das UVEK entschieden werden müssten.

7. Kantonale Stellungnahme

Der Kanton Basel-Stadt äusserte sich am 5. August 2019 zum Projekt und stellte im Rahmen seiner Stellungnahme 44 Anträge.

Bei den Anträgen 3, 4, 6, 17, 18, 27, 28, 38, 40 handelt es sich effektiv um Hinweise, Bemerkungen, Feststellungen oder Empfehlungen. Diese wurden vom ASTRA im Rahmen des Verfahrens zur Kenntnis genommen und in der abschliessenden Stellungnahme kommentiert. Eine weitere Behandlung in der vorliegenden Verfügung ist nicht erforderlich.

In seiner abschliessenden Stellungnahme vom 4. Dezember 2019 hiess das ASTRA die Anträge 1, 9, 10, 12 bis 16, 19, 22, 23, 24, 30 bis 36 und 44 ohne Weiteres gut. Diese Anträge werden direkt in das Verfügungsdispositiv (Ziff. 4.3) aufgenommen.

Nachfolgend werden nur noch die umstrittenen Anträge (2, 5, 7, 8, 11, 20, 21, 25, 26, 29, 37, 39, 41, 42 und 43) durch das UVEK beurteilt.

(2) Zu Plan f2, Verlängerung der Lärmschutzwand Bäumlhofbrücke: Die Verlängerung der bestehenden Lärmschutzwand ist aus Sicht der Stadtbildkommission (SBK) genehmigungsfähig, wenn sie analog zum Bestand ausgeführt wird.

Zu Plan f3, Neuerstellung der Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke Unterwasserseite: Die Lärmschutzverglasung, auf den Brückenkörper gestellt und mit sichtbarem Betongurt, ist gestalterisch möglich und aus Sicht der SBK genehmigungsfähig, wenn die Glasfelder mit einem oberen Profil, das den Brückenverlauf begleitet, abgeschlossen werden. Die vertikalen Pfosten sind im Zusammenhang mit dem Abschlussprofil zu entwickeln. Im Weiteren ist zu beachten, dass die Gestaltung der Lärmschutzwand nicht bei den Brückenauflägern endet, sondern identisch weitergeführt wird.

Plan f4, Neue Lärmschutzwand Baldeggerstrasse, Verlängerung der Lärmschutzwand Einfahrt Breite: Die beiden Lärmschutzwände sind aus Sicht der SBK genehmigungsfähig, weil sie einen optisch unbefriedigenden Blick unter die Autobahngalerie kaschieren und räumlich akzeptable Massnahmen darstellen. Die Lärmschutzwände sind mit einer durchgehenden, identischen Höhe von 4.00 m (ab Autobahn) resp. 3.00 m (ab Baldeggerstrasse) zu dimensionieren. Aus gestalterischer Sicht ist der Lärmschutzwandabschluss mit durchlaufendem Profil zu konzipieren. Höhenstaffelungen infolge des Strassengefälles sind nicht möglich. Die Lärmschutzwände sind zu begrünen.

Plan f6, Neuerstellung Lärmschutzwand Lehenmatt entlang der Ausfahrt St. Jakob: Die Lärmschutzwand ist aus Sicht der SBK genehmigungsfähig, wenn sie mit gleichbleibender Höhe von 4.00 m ausgebildet wird.

(5) Es gelten die allgemeinen Verhaltensregeln bei Bauarbeiten in Grünflächen und unter Bäumen, insbesondere die Vorschriften für Baumschutz auf Baustellen. Für allfällige Schäden an Bäumen und Grünanlagen, die durch Missachtung dieser Verhaltensregeln verursacht werden, haftete der Veranlasser. Sie werden gemäss der letztgültigen Richtlinie der VSSG zur Berechnung von Baumschädigungen bzw. nach Aufwand dem Veranlasser in Rechnung gestellt.

(7) Die Ausführungspläne der Bauwerke und Flächen, welche in die Zuständigkeit der Stadtgärtnerei fallen, sind dieser vor Baubeginn zur Baufreigabe vorzulegen.

(8) Die Grabarbeiten innerhalb der Grünflächen sind von Hand auszuführen und mit der Stadtgärtnerei vor Ausführung im Detail zu besprechen. Sämtliche Grabarbeiten mit weniger als 2 Meter zu einem bestehenden Baum sind von der Stadtgärtnerei ausdrücklich freizugeben. Bei erheblicher Beeinträchtigung des Baumes muss der projektierte Verlauf entsprechend angepasst werden.

(11) Der Ersatz der Lärmschutzwand entlang des Schwarzparks muss mittels Spurreduktion Osttangente erfolgen. Die Zufahrt via Schwarzpark ist nicht möglich.

(20) Die Lärmemissionen von Bauarbeiten sind vorsorglich soweit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Bauarbeiten sind auf die Zeit zwischen 07:00 bis 12:00 Uhr und 13:00 bis 19:00 Uhr beschränkt. Bauarbeiten ausserhalb dieser Zeiten, lärmintensive Arbeiten sowie Bauarbeiten an Sonn- und Feiertagen sind ohne Ausnahmegewilligung des Amtes für Umwelt und Energie, Abteilung Lärmschutz, nicht gestattet.

(21) Die direkt betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner sind über Zweck und Dauer des Bauvorhabens schriftlich zu orientieren. Dem Amt für Umwelt und Energie, Abteilung Lärmschutz, ist vor Baubeginn eine Kopie des Informationsschreibens zuzustellen.

(25) Das in der Umweltnotiz angekündigte Abfall- und Materialbewirtschaftungskonzept ist dem Amt für Umwelt und Energie, Abteilung Abfall, vor Baubeginn vorzulegen.

(26) Die Entsorgungsbelege der Bauabfälle sind dem Amt für Umwelt und Energie, Abteilung Abfall, spätestens bei Bauvollendung unaufgefordert zuzustellen.

(29) Es ist drei Wochen vor Beginn der Arbeiten mit dem zuständigen Sachbearbeiter des Dienstes für Verkehrssicherheit, Ressort Baustellen, eine Begehung zu vereinbaren, an welcher die verkehrspolizeilichen Massnahmen (nach kantonalem Recht) für die Phase der Bauausführung bewilligt werden. Eine Skizze der Verkehrsführung während der Baustellenzeit mit den Signalstandorten sowie der Bauplatzinstallation ist vorzulegen. Der Abschluss der Bauarbeiten ist dem Dienst für Verkehrssicherheit, Ressort Baustellen, zu melden.

(37) Die Bahnanlagen dürfen nicht beeinträchtigt werden und die Interessenlinie ist zu berücksichtigen. Durch die Massnahmen darf keine Verschlechterung der Lärm- und Störfallsituation für den Bahnbetrieb sowie den Ausbau entstehen. Bei den Bauarbeiten ist eine Beanspruchung der Bahnstrecke auszuschliessen und die vorgesehenen Arbeiten an der Bahnstrecke sowie der Ersatz der Brücke Gellertstrasse nicht einzuschränken. Für die Verlängerung von bestehenden oder den Bau von neuen SBB-Lärmschutzwänden auf Grund und Boden der SBB hat der Bauherr mit der SBB vor Baubeginn einen Vertrag über Bau- und Bauwerkserhaltung abzuschliessen. Sämtliche Investitions- und Investitionsfolgekosten gehen zu Lasten des Bauherrn. Vor Baubeginn müssen sämtliche vom Projekt betroffenen Bauten und Anlagen auf Grund und Boden der SBB vertraglich geregelt werden. Die Fachstelle Denkmalschutz der SBB schliesst sich hinsichtlich der Schwarzwaldbrücke der SBK an.

(39) Sollte im Rahmen der Errichtung der nördlichsten Lärmschutzwand das Grundstück des BEV benutzt werden, sei die Deutsche Bahn rechtzeitig zwecks Abstimmung zu kontaktieren.

(41) Die BEV, die DB AG und die DB Netz AG schliessen - soweit zulässig - jegliche Haftung aus für Schäden und sonstige Forderungen, die durch den normalen Bahnbetrieb in seiner jeweiligen Form gegebenenfalls entstehen können.

Im Bereich der Achsen 1 bis 17 wird das bisher unbespannte Gleis 72 mit Oberleitung ausgerüstet. Die unmittelbare Nähe des Dienststegs zur Oberleitung bedingt einen Schutz gegen direktes Berühren. Die angegebenen Abstände zwischen Dienststeg und dem elektrisch aktiven Bereich sind durch Montage der Hindernisse ausreichend gemäss DIN/EN 50122-1. Diese Hindernisse müssen im unteren Bereich >1 m über Standfläche vollwandig, darüber mit einer Gitterkonstruktion mit einer Maschenweite von 1200 mm² oder ebenfalls vollwandig ausgeführt sein. Diese Schutzmassnahmen müssen mindestens zwischen den Achsen 14 bis 17 sowie zwischen den Achsen 23 bis 25 ausgeführt sein.

Im Schnitt C-C ist ein Gerüst gezeichnet. Dieses ist vermutlich temporär für die Sanierung der Grenzbrücke erforderlich. Hierbei ist zu beachten, dass dessen Standfläche über aktiven Teilen zu spannungsführenden Bauteilen der Oberleitung vollwandig sein muss. Darüber hinaus ist eine seitliche Schutzwand erforderlich.

Werden auf diesem Gerüst Leitern oder Arbeitsbühnen eingesetzt, ist die seitliche Schutzwand höher zu ziehen bzw. die Oberleitung des benachbarten Gleises ist auszuschalten. Im Bereich der Achse 6 bis 9 ist ein Berührungsschutz am vorhandenen Bauwerk zu ergänzen.

(42) Vor Baubeginn ist eine gesonderte Baudurchführungsvereinbarung zwischen dem ASTRA, dem BEV und der DB Netz AG abzuschliessen, in der alle bauzeitlich relevanten Einzelheiten zur Sicherung der Baustelle gegen die Gefahren aus dem Eisenbahnbetrieb und der Oberleitung wie umgekehrt zur Sicherung des Eisenbahnverkehrs und -betriebs gegen Gefahren aus der Baustelle festgelegt

werden. Die Festlegungen aus der Baudurchführungsvereinbarung sind dem Baumeisterunternehmen und allenfalls weiteren Auftragnehmern zu überbinden.

(43) Bauschutt darf nicht auf dem Bahngelände gelagert werden. Sämtliche im Zusammenhang mit den Bauvorhaben entstehenden Kosten fallen zu Lasten der Bauherrschaft, d.h. auch diejenige aus den Leistungen der Deutschen Bahn.

Das ASTRA äusserte sich in seiner abschliessenden Stellungnahme vom 4. Dezember 2019 zu den kantonalen Anträgen wie folgt:

(2) Der Antrag sei abzuweisen, soweit er nicht gegenstandslos geworden sei. Das ASTRA verweist auf seine Ausführungen zur Stellungnahme des BAK.

(5) Der Antrag sei gutzuheissen soweit darauf einzutreten sei. Für die Realisierung des vorliegenden Projekts sei das Bundesrecht massgebend. Das kantonale Recht sei soweit möglich zu berücksichtigen. Allfällige Schäden, welche explizit auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, seien dem ASTRA umgehend zur Kenntnis zu bringen.

(7) Der Antrag sei abzuweisen. Mit der Plangenehmigung des UVEK würden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Baubewilligungen erteilt. Kantonale Bewilligungen seien nicht notwendig (Art. 26 NSG). Daher seien keine kantonalen Bau freigaben erforderlich. Das ASTRA werde jedoch die Stadtgärtnerei in die künftige Planung mit einbeziehen.

(8) Der Antrag sei abzuweisen. Das ASTRA verweist auf seine Ausführungen zu Antrag 7.

(11) Der Antrag sei abzuweisen. Die bestehende Lärmschutzwand sei zwischen 2 und 3 m hoch. Die künftige Höhe betrage 6.5 m und bewirke eine sehr deutlich wahrnehmbare Lärmreduktion. Aufgrund der neuen Wandhöhe sei eine erhebliche Fundation der Mauer erforderlich. Die dafür notwendigen Arbeiten könnten nicht ausschliesslich von der Osttangente her erfolgen. Eine Zufahrtspiste von der Gellertbrücke her oder via Sankt-Alban-Teichpromenade und Schwarzpark sowie eine temporäre Landbeanspruchung auf der Aussenseite der Autobahn sei zwingend erforderlich.

(20) Der Antrag sei abzuweisen. Die Durchführung der Bauarbeiten müssten aufgrund der hohen Verkehrsbelastung zu einem grossen Teil in der Nacht durchgeführt werden. Das ASTRA Sorge dafür, dass die Emissionen jederzeit auf das absolut notwendige Minimum beschränkt und den bundesrechtlichen Vorgaben entsprechend würden. Die Arbeiten seien soweit möglich parallel zu Unterhaltsarbeiten bzw. anderen Arbeiten an der Autobahn auszuführen. Das Einholen von kantonalen Ausnahmbewilligungen sei im Bundesverfahren nicht notwendig.

(21) Der Antrag sei gutzuheissen soweit er nicht gegenstandslos sei. Die Information der betroffenen Bevölkerung sei im Projekt vorgesehen. Einer gleichzeitigen Information der Abteilung Lärmschutz stehe nichts entgegen.

(25) Der Antrag sei gutzuheissen. Das ASTRA sei bereit dem AUE-ABF das Abfall- und Materialbewirtschaftungskonzept zur Kenntnis zu bringen. Eine kantonale Genehmigung sei jedoch nicht erforderlich.

(26) Der Antrag sei abzuweisen. Für das vorliegende Projekt sei das Bundesrecht massgebend. Das kantonale Recht sei nach Möglichkeit zu berücksichtigen (Art. 26 NSG). Die Sicherstellung und Überprüfung der korrekten Entsorgung der Abfälle liege im Verantwortungsbereich des ASTRA und werde durch die UBB sowie die behördliche Baustellenkontrolle sichergestellt. Die Weiterleitung bzw. Abgabe der Entsorgungsbelege an eine kantonale Fachstelle erzeuge einen unnötigen und unverhältnismässigen administrativen Aufwand.

(29) Der Antrag sei teilweise gutzuheissen. Kantonale Bewilligungen seien nicht erforderlich. Das ASTRA werde die zuständigen kantonalen Stellen bei der Erarbeitung und Realisierung soweit notwendig beiziehen.

(37) Der Antrag sei abzuweisen soweit darauf einzutreten ist. Es würden weder SBB-Lärmschutzwände verlängert noch neu gebaut. Durch das Projekt seien keine Bauten auf Grund und Boden der SBB betroffen. Somit seien auch keine vertraglichen Regelungen erforderlich.

(39) Der Antrag sei gegenstandslos soweit darauf einzutreten sei. Das Grundstück des BEV werde vom Projekt nicht betroffen.

(41) Der Antrag sei abzuweisen soweit darauf einzutreten sei. Auf der Grenzbrücke würden im Rahmen des vorliegenden Projekts keine Arbeiten stattfinden.

(42) Der Antrag sei abzuweisen. Die Arbeiten zum Anbringen der schallabsorbierenden Verkleidung würden von der Autobahn her ausschliesslich auf Boden des ASTRA und topographisch ca. 7 m unterhalb des Terrains der Deutschen Bahn erfolgen. Es gebe keine Schnittstellen zwischen der ASTRA-Baustelle und dem Grundstück der Deutschen Bahn.

(43) Der Antrag sei gegenstandslos soweit darauf einzutreten sei. Das Bahngelände liege gegenüber der ASTRA-Fahrbahn um ca. 13 m höher und werde durch eine hohe Stützmauer abgetrennt. Die Bauarbeiten würden von der Autobahn her bis auf eine Höhe von 6 m ab Fahrbahn stattfinden. Da es sich um das Anbringen von schallabsorbierenden Wandelementen handelt, falle kein Bauschutt an. Es würden weder Leistungen noch Kosten für die Deutsche Bahn anfallen.

Das UVEK beurteilt die umstrittenen kantonalen Anträge unter Berücksichtigung der Ausführungen des ASTRA wie folgt:

(2) Hinsichtlich der Gestaltung der Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke erachtet das UVEK den Antrag unter Berücksichtigung der Ausführungen des ASTRA zur Stellungnahme des BAK als berücksichtigt. Soweit der Antrag die Höhenstaffelung der Lärmschutzwände Lehenmatt und Baldeggerstrasse betrifft, hat das ASTRA in seiner Stellungnahme zur den Ausführungen des BAK ausgeführt, dass diese Lärmschutzwände problemlos ohne Höhenstaffelung realisiert werden können. Die Staffelung wurde einerseits aus optischen Gründen und andererseits

zur Vermeidung eines unerwünschten akustischen Effekts am Anfang bzw. Ende der Lärmschutzwand vorgesehen. Hinsichtlich des Erscheinungsbildes haben sich sowohl das BAK als auch die Stadtbildkommission gegen eine Höhenstaffelung ausgesprochen. Das UVEK ist der Ansicht, dass unter diesen Umständen auf eine Höhenstaffelung verzichtet werden sollte so lange sich der Effekt infolge plötzlicher Pegeländerung bei einer nicht gestaffelten Wand nicht negativ auf deren Lärmschutzwirkung als solche auswirkt. Ein entsprechend angepasster Antrag wird als Auflage in das Verfügungsdispositiv aufgenommen.

(5) Das ASTRA stimmt dem Antrag grundsätzlich zu. Das UVEK hält fest, dass sich allfällige Haftungsfragen nach den gesetzlichen Bestimmungen richten. Entsprechend wird dieser Antrag in angepasster Form als Auflage in das Verfügungsdispositiv aufgenommen.

(7) In Anwendung von Art. 26 Abs. 3 NSG sind keine kantonalen Bewilligungen bzw. Baufreigaben erforderlich. Der Antrag wird abgewiesen.

(8) In Anwendung von Art. 26 Abs. 3 NSG sind keine kantonalen Bewilligungen bzw. Baufreigaben erforderlich. Der Antrag wird abgewiesen.

(11) Die Ausführungen des ASTRA zur geplanten Vorgehensweise bei der Realisierung sind aus Sicht des UVEK nachvollziehbar. Der Antrag wird abgewiesen.

(20) In Anwendung von Art. 26 Abs. 3 NSG sind keine kantonalen Bewilligungen erforderlich. Die Ausführungen des ASTRA zur geplanten Vorgehensweise bei der Realisierung sind aus Sicht des UVEK nachvollziehbar. Der Antrag wird abgewiesen.

(21) Der Antrag ist hinsichtlich der Information der betroffenen Bevölkerung gegenstandslos, da diese bereits im Projekt vorgesehen ist. Der gleichzeitigen Information der kantonalen Fachstelle stimmt das ASTRA zu. Dieser Teilantrag wird als Auflage in das Verfügungsdispositiv aufgenommen.

(25) In Anwendung von Art. 26 Abs. 3 NSG sind keine kantonalen Bewilligungen bzw. Baufreigaben erforderlich. Das ASTRA stimmt aber zu, dem AUE-ABF das das Abfall- und Materialbewirtschaftungskonzept zur Kenntnis zu bringen. Der Antrag wird in entsprechend angepasster Form als Auflage in das Verfügungsdispositiv aufgenommen.

(26) Das kantonale Fachamt ist nicht die nach Art. 16 VVEA zuständige Bewilligungsbehörde, da es sich um ein bundesrechtliches Plangenehmigungsverfahren handelt. Der Antrag wird abgewiesen.

(29) In Anwendung von Art. 26 Abs. 3 NSG sind keine kantonalen Bewilligungen bzw. Baufreigaben erforderlich. Das ASTRA stellt den Beizug der kantonalen Fachstellen bei Bedarf in Aussicht. Das UVEK erachtet diese Aussage des ASTRA als hinreichend. Auf die Formulierung einer entsprechenden Auflage wird verzichtet.

Die Anträge 37, 39, 41, 42 und 43 betreffen Anliegen der SBB AG und der DB AG. Das vorliegende Projekt tangiert die Bahngrundstücke und Bahnanlagen nicht. Ge-

mäss dem Technischen Bericht und dem Lärmbericht sind alle betroffenen Grundstücke Eigentum des Kantons Basel-Stadt bzw. der Einwohnergemeinde der Stadt Basel. Im Übrigen schliesst das ASTRA in seiner Stellungnahme weitere Beeinträchtigungen, insbesondere auch in der Bauphase, aus. Daher tritt das UVEK auf diese Anträge nicht ein.

Nebst den unbestrittenen Anträgen werden somit die Anträge Nr. 2, 5, 21 und 25 in angepasster Form als Auflagen in das Dispositiv (Ziff. 4.3) aufgenommen.

8. Temporeduktion

Im vorliegenden Verfahren wurde von mehreren Einsprechenden zur Verminderung übermässiger Lärmbelastung eine Temporeduktion auf der Nationalstrasse N02 im Projektperimeter von 80 km/h auf 60 km/h zwischen 22:00 und 7:00 Uhr verlangt, beziehungsweise die Prüfung dieser Massnahme im Rahmen eines Gutachtens.

Gemäss Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) in Verbindung mit Art. 108 Abs. 4 Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) kann die Geschwindigkeit nur aufgrund eines Gutachtens betreffend Verhältnismässigkeit einer solchen Massnahme herabgesetzt werden. Das ASTRA wurde deshalb beauftragt, ein entsprechendes Gutachten in Auftrag zu geben beziehungsweise einzuholen.

Tempogutachten der Firma Ecoplan vom 22. März 2021

Das Gutachten hält fest, dass die Geschwindigkeit auf der Nationalstrasse N02 im Bereich der Osttangente Basel heute auf 80 km/h begrenzt ist und die Ein- und Ausfahrten teils mit 60, 50 oder 40 km/h signalisiert sind. Das vorliegende Ausführungsprojekt sieht den Einbau lärmarmen Beläge und die Realisierung von Lärmschutzwänden vor. Das Gutachten prüft die Notwendigkeit, Verhältnismässigkeit und Zweckmässigkeit einer Temporeduktion als zusätzliche Massnahme.

Mit den bereits vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen verbleiben 2'250 Personen bzw. 155 Gebäude von einem Lärmniveau über dem Immissionsgrenzwert (IGW) betroffen. Im Ergebnis hält das Gutachten fest, dass eine zusätzliche Geschwindigkeitsreduktion im Sinne der rechtlichen Anforderung als notwendig bezeichnet werden kann. Durch die Massnahme können 297 Personen (13%) bzw. 28 Gebäude (18%) zusätzlich geschützt werden (alle nachts). Die Massnahme ist damit nur teilweise zweckmässig.

Abschliessend geht aus der Untersuchung hervor, dass die Massnahme mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0.052 nicht verhältnismässig ist. Dies zeigt eine Analyse mit NISTRA (Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte) für das Jahr 2040. Die Geschwindigkeitsreduktion erzielt im Lärmbereich einen Nutzen von 0.19 Mio. CHF. Hinzu kommen weitere Nutzen durch die Reduktion des Treibstoffverbrauchs der Fahrzeuge sowie der Klimabelastung, was zum Nutzentotal von 0.31 Mio. CHF führt. Die Mehrkosten aufgrund von Reisezeitverlusten (-5.98

Mio. CHF) sind jedoch beinahe 20-mal so gross wie der Nutzengewinn. Das Gesamtergebnis ist mit -5.69 Mio. CHF im Jahr 2040 klar negativ.

1. Stellungnahme des BAFU vom 10. Mai 2021

Das BAFU erklärte in seiner Stellungnahme, dass es mit dem Gutachten bzw. dessen Ergebnis nicht einverstanden sei. Mit der darin angewendeten Methode werde die mit einer Lärmbegrenzung erzielte Reduktion den externen Kosten des Lärms entgegengestellt. Bei den Kosten würden die Reisezeitverluste der Verkehrsteilnehmenden summiert. Dies erfolge aufgrund der für die Berechnung der Staukosten geltenden Grundlagen. Verwende man diese Methode, so werde die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Nationalstrassen nie verhältnismässig sein, weil mit den dort herrschenden sehr hohen Verkehrsaufkommen auch bei geringen Reisezeitverlängerungen sehr hohe Kosten resultieren würden.

Das BAFU führte aus, dass aus seiner Sicht alle Effekte in die Abwägung einbezogen werden müssen, um die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeiten in ihrer Wirkung sachgerecht beurteilen zu können. Letztlich werde ein grosser Teil des Nutzens von Temporeduktionen in einer rein monetären Kosten-Nutzen-Analyse gar nicht abgebildet. Das BAFU ziehe deshalb eine multikriterielle Analyse (MKA) vor, mit der sowohl die monetären als auch die nicht monetären Effekte einer Massnahme erfasst würden und der erreichte Zustand mit dem Zustand ohne diese Massnahme verglichen werden könne. Die vom BAFU angewandte MKA basiere auf dem juristischen Schema der Verhältnismässigkeitsprüfung. Die Grundlagen hierfür seien von der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung (EKLK) erarbeitet worden. Die MKA Methode sei im Auftrag des BAFU und in Zusammenarbeit mit Fachleuten für Haupt- und übrige Strassen entwickelt worden. Die hier dargestellte MKA sei für Strassen mit Hochgeschwindigkeit angepasst worden, wobei nur die dafür relevanten Parameter geprüft würden. Die Anwendung der MKA ergebe, dass die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h auf dem Autobahnabschnitt des Projekts N02 Osttangente Basel zwischen 22:00 Uhr und 7:00 Uhr zweckmässig, erforderlich und verhältnismässig (im engeren Sinn) sei. Das BAFU erachte sie als verhältnismässig im engeren Sinn, weil nicht mit grösserem Ausweichverkehr zu rechnen sei, die Verkehrssicherheit steige, die Verlängerung der Reisezeit mässig sei, die Investitionskosten vernachlässigbar seien und eine relativ grosse Anzahl Personen dauerhaft geschützt würden oder einen Nutzen von der Massnahme hätten.

Eine Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h zwischen 22:00 Uhr und 7:00 Uhr reduziere die Anzahl der Personen, welche von Grenzwertüberschreitungen betroffen seien, von 2'250 auf 1'953 im Vergleich zu einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h. 297 Personen würden zusätzlich geschützt. Hinzu würden zahlreiche Personen kommen, welche ebenfalls von dieser Massnahme profitieren. USG und SVG würden die Möglichkeit einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeiten vorsehen. Demgemäss seien Massnahmen anzuordnen, soweit sie zweckmässig, erforderlich und verhältnismässig seien. Die Massnahme sei somit nötig im Sinne von Art. 108 Abs. 4 SSV.

Stellungnahme des ASTRA vom 23. Juni 2021

Für das ASTRA sei schwer verständlich, dass das BAFU die vom GS-UVEK verlangte Methodik nicht anerkenne, da diese in einem früheren Verfahren gemeinsam zwischen dem GS-UVEK, dem BAFU und dem ASTRA vereinbart worden sei. Dabei scheine das BAFU auch zu verkennen, dass gemäss den bundesrechtlichen Bestimmungen das GS-UVEK – und nicht das BAFU – dazu ermächtigt sei, die für die Beurteilung einer Geschwindigkeitsreduktion anzuwendende Methodik festzulegen.

Der MKA laste eine gewisse Willkürlichkeit an. Dies zeige schon der Vergleich mit einem anderen Projekt. Beim Projekt N09 Vennes-Chexbres komme das BAFU zum Schluss, dass eine nächtliche Geschwindigkeitsreduktion auf 100 km/h und auf 80 km/h verhältnismässig sei, eine Reduktion auf 60 km/h jedoch nicht, da die Anzahl geschützter Personen nicht mehr ausreichen würden, um die negativen Auswirkungen auszugleichen. Weshalb das BAFU im vorliegenden Verfahren zu einem anderen Ergebnis komme bzw. wie die Verhältnismässigkeit berechnet und wo die Grenze zwischen verhältnismässig und nicht verhältnismässig liege, geht weder aus der Methodik selbst noch aus der Stellungnahme des BAFU hervor.

Das Gutachten von Ecoplan stütze seine Beurteilung auf die Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) gemäss NISTRA (Nachhaltigkeitsindikator für Strasseninfrastrukturprojekt). Diese Methodik sei breit abgestützt zur Bewertung von Strassenprojekten (Normen des VSS: VSS 41 820 bis VSS 41828) und sei die Standardmethodik des Bundes für derartige Fragestellungen.

Die multikriterielle Analyse (MKA) sei eine wissenschaftlich anerkannte Methodik zur Lösungsfindung komplexer Probleme. Grundsätzliche Voraussetzung sei jedoch, dass sich alle involvierten Parteien sowohl über die zu berücksichtigenden Kriterien wie auch über deren Gewichtung einig sind. Diese zwei grundsätzlichen Voraussetzungen für eine Anwendung würden bei der Anwendung der Methodik durch das BAFU nicht erfüllt und es fliesse ausschliesslich die Sichtweise des BAFU in die Beurteilung ein. Die MKA, wie sie das BAFU für die Beurteilung der Geschwindigkeitsreduktion auf Nationalstrassen anwende, sei ursprünglich für die Anwendung von Geschwindigkeitsreduktionen im Innerortsbereich entwickelt worden. Die Methode diene in erster Linie zur Beurteilung von Tempo 30 Zonen bzw. Strecken. In welcher Weise die Methode für die Anwendung auf Hochleistungsstrassen konkret angepasst worden sei, sei nicht ersichtlich.

Das BAFU begründe die Verwendung der MKA damit, dass "ein grosser Teil des Nutzens von Temporeduktionen in einer Kosten-Nutzen-Analyse nicht abgebildet werde". Gemäss ASTRA berücksichtige aber die MKA des BAFU zur Beurteilung der Verhältnismässigkeit keine Auswirkungen, die nicht in einer KNA berücksichtigt werden könnten. So seien alle vom BAFU miteinbezogenen Effekte auch im Gutachten von Ecoplan in der KNA berücksichtigt, mit Ausnahme der Netzbetrachtung. Auf die Analyse der Rückverlagerung wurde im Gutachten verzichtet, diese könnte aber bei Bedarf auch in die KNA integriert werden, was aber sehr aufwändig wäre.

und zu keinem anderen Ergebnis führen würde. In der BAFU-Methodik würden dagegen die positiv zu beurteilenden Auswirkungen der Geschwindigkeitsreduktion auf den Treibstoffverbrauch (Abnahme) sowie den Ausstoss von Klima- und Luftschadstoffen (Abnahme) fehlen. Auch die Entlastung von Erholungsgebieten werde vom BAFU nicht erwähnt. Bei Ecoplan würden all diese Auswirkungen berücksichtigt.

Gestützt auf den Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts A-2093/2009 vom 18. Januar 2010, wonach eine Geschwindigkeitsreduktion von 120 auf 100 km/h auf einer relativ kurzen Strecke mit einer verhältnismässig geringen Lärmreduktion von ca. 3 dB(A) im Vergleich zur massiven Einschränkung der Verkehrsteilnehmenden unverhältnismässig sei, müsse dies im vorliegenden Fall auf einem deutlich stärker befahrenen Streckenabschnitt über rund 5.5 km und mit einer Reduktion bzgl. Gesamtstrassenlärm von weniger als 2 dB(A) umso mehr gelten. Dies umso mehr, als dass die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits heute auf 80 km/h reduziert sei.

Das BAFU scheine bei seiner Argumentation ausserdem zu verkennen, dass die Herabsetzung der für eine bestimmte Anlage üblichen Geschwindigkeiten nur unter klar vorgegebenen Kriterien zulässig sei. Dabei sei die mögliche Lärmreduktion nicht das einzig massgebende Kriterium. Dass eine Massnahme im rechtlichen Sinne geeignet sei, wenn sich die Anzahl der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Personen reduzieren lasse, sei unbestritten. So würden in den Berechnungen von Ecoplan alle Lärmreduktionen berücksichtigt – selbst bei Lärmniveaus unterhalb des Immissionsgrenzwertes. Die Massnahme müsse aber auch wirtschaftlich tragbar und dementsprechend verhältnismässig sein und das sei aus Sicht des ASTRA vorliegend klar nicht gegeben. Die vom BAFU verwendete Methode basiere nicht auf objektiv bewertbaren Kriterien und führe zu einem verfälschten Ergebnis. Zu beachten sei dabei auch, dass die Geschwindigkeit auf dem vorliegenden Nationalstrassenabschnitt schon heute durchgehend auf 80 km/h begrenzt sei. Zudem werde im Rahmen des Projekts überall ein lärmarmer Belag eingebaut und es bestünden praktisch auf der ganzen Strecke Lärmschutzwände. Zusätzliche Wände würden im Rahmen des Projekts realisiert. Damit sei auch die Anforderung des Artikel 108 der Signalisationsverordnung, welcher besagt, dass zu prüfen sei, ob der Geschwindigkeitsreduktion nicht andere Massnahmen vorzuziehen seien, mehr als erfüllt.

2. Stellungnahme des BAFU vom 12. August 2021

Das BAFU wies darauf hin, dass es in seiner ersten Stellungnahme zum Tempogutachten keinen Antrag gestellt habe.

Zur multikriteriellen Analyse (MKA) sei hinzuzufügen, dass diese so aufgebaut sei, dass sie die Besonderheiten jeder Situation berücksichtige. Dies sei notwendig, weil die anwendbaren Bestimmungen von USG und SVG eine Verhältnismässigkeitsprüfung verlangen würden. Diese müsse für den jeweiligen Einzelfall vorgenommen werden. Die Projekte "N09 Vennes - Chexbres" und "N02 Osttangente

Basel" hätten unterschiedliche Ausgangslagen, daher komme man mit derselben Methode zu unterschiedlichen Ergebnissen bezüglich der Temporeduktion.

Das BAFU habe keine weiteren Bemerkungen hinzuzufügen.

Kantonale Stellungnahme vom 19. Oktober 2021

Der Kanton Basel-Stadt äusserte sich am 19. Oktober 2021 zum Tempogutachten bzw. zum Schriftenwechsel zwischen dem ASTRA und dem BAFU dazu.

Der Kanton führte aus, dass er sich bereits in seinem Schreiben an das ASTRA vom 24. Juni 2020 für eine Geschwindigkeitsreduktion von 80 auf 60 km/h entlang der Osttangente eingesetzt habe. Als Argumente führte er das hohe Verkehrsaufkommen von bis zu 130'000 Fahrzeugen pro Tag auf, die Lage der Nationalstrasse in dicht bebautem Siedlungsgebiet sowie die geringen Abstände der Wohnbauten zur Strasse. Unter Berücksichtigung der speziellen Situation der Osttangente sei eine Geschwindigkeitsreduktion für Lastwagen von 80 auf 60 km/h noch vor Inbetriebnahme des Rheintunnels zu prüfen und anzuordnen.

Für die Beurteilung der Verhältnismässigkeit zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit verwende das ASTRA eine Methode, bei der die mit der Geschwindigkeitsbegrenzung erzielte Lärmreduktion den externen Kosten des Lärms gegenübergestellt würden. Grundsätzlich resultierten daraus und insbesondere für Nationalstrassen mit einem hohen Verkehrsaufkommen auch bei geringen Reisezeitverlusten sehr hohe Kosten. Wie das BAFU in seiner Stellungnahme richtig feststelle, werde unter Verwendung dieser Methode eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Nationalstrassen nie verhältnismässig sein. Der Kanton Basel-Stadt schliesst sich daher der Sicht des BAFU an, wonach auch bei Nationalstrassen grundsätzlich die Immissionsgrenzwerte einzuhalten seien und Erleichterungen nur in Ausnahmefällen gewährt werden dürften.

Für eine sachgerechte und umfassende Beurteilung in Bezug auf die Wirkung der Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit bilde die Multikriterielle Analyse (MKA) die entsprechende Grundlage. Gemäss den detaillierten Ausführungen zur durchgeführten MKA komme das BAFU zum Schluss, dass die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 80 auf 60 km/h auf dem Autobahnabschnitt des Projekts "N02 Osttangente Basel" zwischen 22.00 Uhr und 07.00 Uhr zweckmässig, erforderlich und verhältnismässig (im engeren Sinn) sei.

Da sich an der Ausgangslage in Bezug auf die genannten Erwägungen des Regierungsrates des Kanton Basel-Stadt nichts geändert hat, setze sich der Kanton aufgrund der dargelegten Ausführungen sowie gestützt auf den Grundsatz des Umweltschutzgesetzes, dass bestehende Umweltbelastungen im Rahmen der Vorsorge und insbesondere an der Quelle zu begrenzen seien, weiterhin für eine entsprechende Reduktion der Höchstgeschwindigkeit zumindest für den Lastwagenverkehr – wie im Schreiben des Regierungsrates an das ASTRA vorgeschlagen – ein.

Beurteilung des UVEK

Das UVEK rekapituliert, dass mit dem vorliegenden Projekt eine Vielzahl von Lärmschutzmassnahmen geprüft und diverse Lärmschutzmassnahmen getroffen werden (Lärmschutzwände, lärmärmer Belag). Die Geschwindigkeit ist auf dem fraglichen Abschnitt bereits heute auf 80 km/h beschränkt. Weder das BAFU noch der Kanton Basel-Stadt haben im Rahmen ihrer offiziellen Stellungnahmen im Plangenehmigungsverfahren eine entsprechende Temporeduktion bzw. die Einholung eines Tempogutachtens beantragt. Das UVEK, als Entscheidbehörde, liess aufgrund der Einsprachen eine entsprechende Temporeduktion auf der Nationalstrasse N02 im Projektperimeter von 80 km/h auf 60 km/h zwischen 22:00 und 7:00 Uhr im Rahmen eines Gutachtens prüfen.

Das Gutachten der Firma Ecoplan vom 22. März 2021 gibt die Ergebnisse der Prüfung der Notwendigkeit, Verhältnismässigkeit und Zweckmässigkeit einer Temporeduktion als zusätzliche Massnahme wieder. Im Ergebnis hält das Gutachten fest, dass eine zusätzliche Geschwindigkeitsreduktion im Sinne der rechtlichen Anforderung als notwendig bezeichnet werden kann. Die Massnahme ist jedoch nur teilweise zweckmässig. Abschliessend geht aus der Untersuchung hervor, dass die Massnahme mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0.052 nicht verhältnismässig ist. Dies zeigt eine Analyse mit NISTRA für das Jahr 2040. Das Gesamtergebnis der Betrachtung zwischen Mehrkosten gegenüber Nutzengewinn ist mit -5.69 Mio. CHF im Jahr 2040 klar negativ.

Die Hauptdifferenz zwischen dem ASTRA und dem BAFU bezüglich des Gutachtens besteht in der Wahl der anzuwendenden Methode bzw. der Kriterien zur Beurteilung einer Temporeduktion.

Aus Sicht des BAFU wird ein grosser Teil des Nutzens von Temporeduktionen in einer rein monetären Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) gar nicht abgebildet. Es zieht deshalb eine multikriterielle Analyse (MKA) vor, mit der sowohl die monetären als auch die nicht monetären Effekte einer Massnahme erfasst werden. Die Anwendung der MKA ergibt, dass die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h auf dem Autobahnabschnitt des Projekts N02 Osttangente Basel zwischen 22:00 Uhr und 7:00 Uhr zweckmässig, erforderlich und verhältnismässig (im engeren Sinn) ist.

Gemäss ASTRA ist die angewandte Methode in einem früheren Verfahren gemeinsam zwischen dem GS-UVEK, dem BAFU und dem ASTRA vereinbart worden. Das Gutachten von Ecoplan stützt seine Beurteilung auf die KNA gemäss NISTRA (Nachhaltigkeitsindikator für Strasseninfrastrukturprojekt). Diese Methodik ist breit abgestützt zur Bewertung von Strassenprojekten und ist die Standardmethodik des Bundes für derartige Fragestellungen.

Das Bundesverwaltungsgericht (BVGer) hat sich in den beiden Urteilen A-5149/2020 und A-5105/2020, beide vom 18. November 2021, zur Frage der Temporeduktion geäussert. Diese Urteile sind aufgrund der vergleichbaren Fragestellung bzw. der ähnlichen Sachverhalte vorliegende heranzuziehen.

Das UVEK stellt fest, dass die Bewertungsmethode NISTRA vollständig kompatibel mit den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) ist. Die VSS-Normen zur KNA (SN 641 820 bis SN 641 828) gelten explizit für die Beurteilung von Geschwindigkeitslimiten. Folgende Indikatoren haben sich als relevant für die KNA von Geschwindigkeitsreduktionen erwiesen: Lärm, Reisezeiten, Betriebskosten Fahrzeuge (Treibstoffverbrauch), Luftbelastung, Klima und Investitionskosten.

Das vorliegende Gutachten basiert auf dieser Bewertungsmethode. Das UVEK erachtet die Anwendung dieser Bewertungsmethode als gerechtfertigt. Insbesondere ist in diesem Zusammenhang die Monetarisierung der erhöhten Reisezeit zulässig. Das BAFU hat die Bewertungsmethode NISTRA nicht als solche in Frage gestellt, sondern lediglich deren Anwendung auf die Überprüfung von Temporeduktionen. Mit Blick auf die Aufzählung der relevanten Indikatoren wurden im Rahmen des Gutachtens eine Vielzahl von Effekten der Temporeduktion in die Abwägung miteinbezogen. Diese decken sich mehrheitlich mit den Kriterien gemäss MKA des BAFU (Netzbetrachtung, Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität, Investitionskosten und Anzahl geschützte Personen/ Personen mit Nutzen) bzw. gehen teils darüber hinaus. In diesem Zusammenhang ist die Rechtsprechung des BVGer zu erwähnen, wonach es zweifelhaft erscheine, ob die vom BAFU vorgenommene Verhältnismässigkeitsprüfung im Vergleich zu den detaillierten Gutachten des Fachexperten dem Anspruch an ein Gutachten im Sinne von Art. 32 Abs. 3 SVG genüge, zumal das BAFU nicht Fachbehörde im Bereich Strassenverkehr sei (A-5149/2020 E. 4.7.3).

Aus Sicht des BAFU würde zudem bei der Ermittlung der Kosten der Reisezeitverlust im Gutachten - und somit nach der vom ASTRA unterstützten Methode - derart gewichtet, dass die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Nationalstrassen nie verhältnismässig sein werde. Dazu führte das BVGer aus, dass bei der Berücksichtigung von Reisezeitverlusten die Voraussetzungen auf stark befahrenen Autobahnen rein aus Lärmschutzgründen hoch seien. Dies sei jedoch nicht eine Folge der Methode, sondern der Bedeutung des betreffenden Verkehrswegs im Einzelfall (A-5149/2020 E. 4.7.3).

Zusammenfassend vermögen die Ausführungen des BAFU die Schlüssigkeit des Gutachtens weder hinsichtlich der Methode noch der monetarisierten Reisezeitverluste in Zweifel zu ziehen.

Die Forderung nach einer Geschwindigkeitsreduktion wird gestützt auf das Gutachten der Firma Ecoplan abgewiesen.

9. Einsprachen

9.1 Einsprache des Vereins "Fussverkehr Region Basel" vom 25. Juni 2019

Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG; SR 704) sieht in Art. 14 Abs. 1 lit. b ein Verbandsbeschwerderecht vor. Der Verein "Fussverkehr Schweiz" gehört nach Art. 1 der Verordnung über die Bezeichnung der beschwerdeberech-

tigten Fachorganisationen für Fuss- und Wanderwege (SR 704.5) zu den beschwerdeberechtigten Fachorganisationen. Die "Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger (ARF)" heisst seit einer Namensänderung "Fussverkehr Schweiz"; die Verordnung wurde diesbezüglich nicht angepasst. "Fussverkehr Region Basel" wurde von der gesamtschweizerischen Organisation "Fussverkehr Schweiz" bevollmächtigt. Eine entsprechende Vollmacht liegt der Einsprache bei. Die Legitimation zur Einspracheerhebung im vorliegenden Verfahren ist demnach zu bejahen.

Der Einsprecher stellte folgende Anträge:

1. Auf der Schwarzwaldbrücke soll die unterwasserseitige (westliche) Lärmschutzwand an den Rand der Fahrbahn des Motorfahrzeugverkehrs (Fahrtrichtung Süd) gelegt werden.

Im Bericht "(Strassen-)Lärmschutzprojekt" (Beilage i2) sei eine geprüfte Massnahme beschrieben: Die Lärmschutzwand (LSW) könnte am westseitigen Fahrbahnrand der Schwarzwaldbrücke, also zwischen Fahrbahn und Trottoir erstellt werden. So wären Fussgänger und Velofahrer auf der Brücke ausserhalb des lärmbelasteten Raumes und die Velofahrer nicht zwischen Autos und Randstein eingeklemmt. Diese Variante sei im Bericht aber aus Kostengründen verworfen worden.

Mit der Lage der LSW am westseitigen Fahrbahnrand der Schwarzwaldbrücke, seien einerseits die Voraussetzungen für den Bau der LSW unter Aufrechterhaltung des Fussverkehrs günstiger; der Baustellenverkehr könne besser abgewickelt werden und es bestehe die Möglichkeit, dass eine BehiG-konforme Verbindung für den Fussverkehr auch während der Bauzeit aufrechterhalten werden könne. Andererseits könne der Fussverkehr langfristig sicherer und "attraktiver" über den Rhein geführt werden. Eine Sperrung des unterwasserseitigen Trottoirs während voraussichtlich 4 Wochen sei aus Sicht "Fussverkehr Region Basel" bei einer Lage der LSW am westseitigen Fahrbahnrand der Schwarzwaldbrücke nicht zwingend nötig. Eine Sperrung des unterwasserseitigen Trottoirs für den Fussverkehr während 4 Wochen werde von "Fussverkehr Region Basel" abgelehnt, sofern keine BehiG-konforme Führung des Fussverkehrs in zumutbarer Distanz im Bereich der Schwarzwaldbrücke resp. der Eisenbahnbrücken sowie der beiden Brückenköpfe angeboten werden könne.

2. Der Fussverkehr soll auf einem Bereich ausserhalb der Lärmschutzwand sicher geführt werden.

Die Schwarzwaldbrücke (SWB) sei auch für den Fussverkehr eine wichtige Verbindung über den Rhein zwischen den Quartieren Breite und Wettstein. Der oberwasserseitig an die neue SBB-Rheinbrücke angehängte Steg zwischen der Birsfelderstrasse und dem Eisenbahnweg sei als "Fussweg" signalisiert mit dem Zusatz "Velo gestattet". In den Morgen- oder Abendspitzenstunden würden aktuell je ca. 250 Velos und 50 Fussgänger den Steg queren. Unterwasserseitig

zur Schwarzwaldbrücke würden sich aktuell pro Spitzenstunde ca. 40 Fussgänger und ca. 200 Velos (davon die Hälfte auf dem Trottoir) auf der Brücke bewegen.

Die Schwarzwaldbrücke werde nicht nur als Gehbereich, sondern auch als Aussichtsplattform genutzt, zum Beobachten des Rheins und der Rheinschifffahrt sowie der tollen Altstadt-Silhouette und der zahlreichen Rheinschwimmer. Vor allem im Sommer sei das unterwasserseitige Trottoir der Schwarzwaldbrücke rege frequentiert, mitunter auch wegen den Rheinschwimmenden. Einige davon fahren mit dem ÖV zur Haltestelle Breite, gehen dann über die Brücke und steigen beim Tinguely-Museum in den Rhein. Die Bedeutung des unterwasserseitigen Trottoirs der Schwarzwaldbrücke für die verschiedenen Bedürfnisse und Nutzungen des Fussverkehrs sowie für die "Attraktivität" der Verbindung sei daher nicht zu unterschätzen.

Gemäss kantonalem Richtplan sei die unterwasserseitige Verbindung der Schwarzwaldbrücke als Fussverkehrsverbindung eingetragen. Das klare Ziel ist die Förderung des Fussverkehrs durch das Bereitstellen eines sicheren, "attraktiven" und direkten Fuss- und Wanderwegnetzes. Mit dem Prädikat "attraktiv" verbunden sei auch die Haltung, dass der Fussverkehr nicht "zusätzlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen" ausgesetzt sei.

Werde der Fussverkehr in einem Korridor geführt, der von beiden Seiten beschallt werde, sei das keineswegs "attraktiv" für den Fussverkehr und verschlechtere die Aufenthaltsqualität der zu Fuss Gehenden signifikant gegenüber dem Ist-Zustand. Zudem widerspreche eine solche Führung des Fussverkehrs den Zielen der Gesundheitsförderung. Ein Umweg über den Fussgängersteg der neuen SBB-Rheinbrücke bedeute für den Fussverkehr ferner ein unnötiges Hindernis und einen Umweg von ca. 650 m.

3. Die kantonale Stelle für Langsamverkehr soll einen Mitbericht zur vorgesehenen Führung des Fussverkehrs im Bereich des unterwasserseitigen Trottoirs der Schwarzwaldbrücke erstellen.

Gemäss Art. 11 Abs. h der Nationalstrassenverordnung (NSV; SR 725.111) brauche es zur Genehmigung des generellen Projekts auch einen Mitbericht der Fachstelle Langsamverkehr des Kantons. Da dieser Mitbericht der Fachstelle Langsamverkehr des Kantons nicht vorliege, rüge man das Fehlen dieses Mitberichtes als formalen Fehler. Der Mitbericht der kantonalen Stelle für Langsamverkehr sei zu erstellen, resp. die Erkenntnisse bekannt zu geben.

Das ASTRA nahm am 9. September 2019 zur Einsprache wie folgt Stellung:

1. Die Variante einer Lärmschutzwand zwischen dem motorisierten und dem Langsamverkehr sei aus Gründen des Ortsbildschutzes sowie den von den Einsprechenden eingebrachten Gründen im Rahmen der Projekterarbeitung geprüft worden. Da sich die Wandhöhe jedoch nur unwesentlich hätte reduzieren lassen, sich die Stadtbildkommission dagegen ausgesprochen habe und sowohl

bauliche wie auch betriebliche Gründe gegen die Erstellung der Lärmschutzwand an dieser Stelle gesprochen hätten, sei diese Variante bewusst verworfen worden.

Die Verankerung der Lärmschutzwand im Brückenkörper sei konstruktiv nur auf dem Konsolkopf sinnvoll. In der Fahrbahnplatte würden sich dicht gedrängt eine Vielzahl von statisch tragenden Spanngliedern befinden. Die Verankerung der 3 m hohen Lärmschutzwand im Brückenkörper zwischen MIV und Radstreifen stelle auf Grund der dort verlegten Spannglieder ein grosses Risiko für das Bauwerk da. Der Einsparung von 0.5 m Wandhöhe stand der Aufwand für die Anpassung des Radweges und der Brückenentwässerung entgegen und der Raum des Langsamverkehrs hätte eingeschränkt werden müssen.

Die Lage der LSW auf dem Konsolkopf sei in Zusammenarbeit mit der Stadtbildkommission erarbeitet. Aus Sicht der Stadtbildkommission seien Lärmschutzwände direkt am Fahrbahnrand, also zwischen Fahrbahn und Trottoir auf dem gesamten Stadtgebiet ausgeschlossen. Sie würden den Aussenraum zerschneiden, Fussgängerübergänge komplizieren und den städtischen Aussenraum verunstalten. Die LSW komme daher ausserhalb des Brückengeländers auf den Konsolkopf zu stehen. Das Brückengeländer bleibe bestehen.

Zum Langsamverkehr während der Bauphase habe man sich in der Beilage g^{bis} ausführlich geäussert. Der darin vorgesehene Weg über den Steg an der Eisenbahnbrücke sei nicht rollstuhlgängig. Dazu sei die Rampe zur Birsfelderstrasse zu steil und weist keine ebenen Podeste auf. Leider könnten während der Bauzeit keine Alternativen angeboten werden. Es könne einzig über den Bauablauf dafür gesorgt werden, dass die Dauer der Sperrung so kurz wie möglich sein werde.

Auf die Aspekte des an der neuen Eisenbahnbrücke angehängten Fussgängerstegs sei nicht einzutreten, da dieser nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts sei. Betreffend dem erwähnten Umweg über den Fussgängersteg erlauben man sich den Hinweis, dass dieser nicht 650 m sondern lediglich 170 m betrage.

2. Es wird auf die voranstehenden Ausführungen unter Ziff. 1 verwiesen.
3. Der verlangte Mitbericht gemäss Art. 11 Abs. 1 Bst. h Ziff. 4 NSV sei Gegenstand des Generellen Projekts. Vorliegend befinde man sich jedoch im Ausführungsprojekt, welches in Art. 12 NSV geregelt sei. Der verlangte Mitbericht sei somit nicht Gegenstand des Ausführungsprojekts, weshalb dieser auch nicht eingefordert werden könne. Gegenstand des Ausführungsprojekts sei gemäss Art. 12 Abs. 1 Bst. g^{bis} NSV ein kurzer Bericht zum Langsamverkehr. Dieser Bericht sei im Rahmen der Projektierung erstellt worden und liege als Beilage g^{bis} im Auflagedossier vor. Die Allmendverwaltung des Tiefbauamtes Basel-Stadt habe die Stellungnahmen aller öffentlichen Prüfinstanzen zum aufgelegten Ausführungsprojekt zusammengefasst. Das Amt für Mobilität hat die zukünftige Situation des Langsamverkehrs auf der Schwarzwaldbrücke nicht beanstandet.

Der Einsprecher reichte am 27. Februar 2020 Schlussbemerkungen ein. Darin äusserte er sich wie folgt:

Eine Lärmschutzwand zwischen Fahrbahn und Trottoir auf der Schwarzwaldbrücke zerschneide kaum den zitierten "Aussenraum". Es sei nicht anzunehmen, dass Fussgänger in diesem Bereich der Schwarzwaldbrücke die "Fahrbahn queren" würden. Dass eine Lärmschutzwand zwischen Fahrbahn und Trottoir auf der Schwarzwaldbrücke eher den städtischen Aussenraum "verunstaltet" als eine Lärmschutzwand entlang dem unterwasserseitigen Brückenrand werde stark bezweifelt. Die Lärmschutzwand sollte die Personen in der Umgebung vor dem Lärm des motorisierten Verkehrs schützen. Würde die Lärmschutzwand entlang dem unterwasserseitigen Brückenrand befestigt, sei der Fussverkehr noch stärkeren Lärmemissionen ausgesetzt als bisher. Der Fussverkehr sei nun von beiden Seiten dem Lärm ausgesetzt: von Fahrzeugen auf der Fahrbahn und vom „Wiederhall“ der von der Lärmschutzwand reflektiert werde. Man erachte im vorliegenden Fall den Schutz des Fussverkehrs auf der Schwarzwaldbrücke als massgebender als den kaum wahrnehmbaren Unterschied der Lage der Lärmschutzwand im Stadtbild. Man sei der Ansicht, dass die Lärmschutzwand entlang dem Fahrbahnrand im Stadtbild weniger auffalle als eine Lärmschutzwand entlang dem unterwasserseitigen Brückenrand.

Das ASTRA spreche in seinen Ausführungen zur Einsprache pauschal vom Langsamverkehr. Der Fussverkehr habe jedoch das Bedürfnis, den Brückenschlag sicher und störungsfrei zu queren und in Ruhe die Aussicht auf den Rhein und die Silhouette der Stadt Basel zu geniessen. Der Veloverkehr hingegen wolle die Brücke rasch passieren. Falls nötig, sei das unterwasserseitige Trottoir zu verbreitern oder eine alternative unterwasserseitige hindernisfreie Linienführung für den Fussverkehr vom Tinguely-Museum zur Cécile Ines-Loos-Anlage anzubieten. Der direkte Fussweg via Schwarzwaldbrücke, Rampenanlage bei SVS, St. Alban- Rheinweg sei ca. 450 m lang. Eine alternative Linienführung via Eisenbahnweg-Unterführung, oberwasserseitiger Fussgängersteg der neuen Eisenbahnbrücke, Birsfelderstrasse, St. Alban-Rheinweg sei ca. 800 m lang. Fehle unterwasserseitig also eine solche sichere, direkte, attraktive und hindernisfreie Linienführung über die Schwarzwaldbrücke, müsse der Fussverkehr zwischen Haupteingang Tinguely-Museum und Mitte Cécile Ines-Loos-Anlage einen Mehrweg von ca. 350 m bewältigen.

Gemäss Art. 10 FWG sei der Bund verpflichtet, bei eigenen Vorhaben die nach Art. 4 FWG festgelegten Fusswege zu berücksichtigen. Die geplante Positionierung der Lärmschutzwand entlang dem unterwasserseitigen Brückenrand berücksichtige den im kantonalen Teilrichtplan (Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege des Kantons Basel-Stadt vom 30. April 2019 [TRP FW]) festgelegten Fussweg am westlichen Rand der Schwarzwaldbrücke nicht. Basierend auf dem Bundesrecht würde die kantonale Verordnung über Fuss- und Wanderwege sowie der dazugehörige Strategie- und Massnahmenbericht des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege (Plan Nr. 190975) die qualitativen Anforderungen an das Wegnetz festlegen. Eine zentrale

Anforderung 'bilde die "hohe Umfeldqualität" (ST 6, Seite 16 des Strategie- und Massnahmenberichts zu Plan Nr. 190975). Die geplante Positionierung der Wand entlang des Brückengeländers sei ein «erheblicher Eingriff», welcher die "Umfeldqualität" des Fussweges im Westen der Schwarzwaldbrücke so signifikant verschlechtere, dass er nicht mehr den kantonal formulierten Anforderungen entspreche. Die kantonale Verordnung besage dazu in §7 Abs. 2: "Kann ein Fuss- oder Wanderweg aufgrund des erheblichen Eingriffs mit verhältnismässigem Aufwand nicht mehr den Anforderungen entsprechen, ist in Absprache mit der kantonalen Fachstelle für Fuss- und Wanderwege von der Verursacherin oder vom Verursacher angemessener Realersatz zu schaffen."

Die vorgesehene Führung des Fussweges auf der Schwarzwaldbrücke widerspreche auch den Anforderungen an das Stadtnetz gemäss TRP FW (RR-Erlass vom 2. Juli 2019). Danach würden an die entsprechenden Routen auf dem Stadtnetz "erhöhte Anforderungen" hinsichtlich Sicherheit, Platzverhältnissen und "Attraktivität" gestellt. Würde die Lärmschutzwand also entlang dem unterwasserseitigen Brückenrand montiert, sei die Führung des Fussverkehrs auf der Schwarzwaldbrücke nicht mehr "attraktiv". Darum seien der Kanton und die Fachstelle Langsamverkehr des ASTRA zu einer Stellungnahme betreffend die Attraktivität der Fussverbindung unter dem Aspekt "Lärmschutz für den Fussverkehr entlang einer Autobahn resp. einer stark befahrenen verkehrsorientierten Strasse mit hohem Lastwagenanteil" aufzufordern.

Das ASTRA äusserte sich am 7. April 2020 zu den Schlussbemerkungen folgendermassen:

Neu seien die Verweise auf die kantonale Verordnung über Fuss- und Wanderwege sowie den dazugehörigen Strategie- und Massnahmenbericht des kantonalen Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege eingebracht worden, welche beide erst nach der öffentlichen Auflage des Projekts in Kraft getreten seien. Mit der Begründung, dass die vorgesehene Führung des Fussweges auf der Schwarzwaldbrücke den Anforderungen an das Stadtnetz gemäss dem erwähnten Teilrichtplan widerspreche, sei angemessener Realersatz zu schaffen.

Unabhängig davon, ob der vorliegend betroffene Fussweg über die Schwarzwaldbrücke in den kantonalen Erlassen erwähnt und unter den Geltungsbereich des FWG falle, seien die Anforderungen an einen Wanderweg ganz andere als an eine innerstädtische Fussverbindung. Während beim Wanderweg die Erholungsfunktion im Vordergrund stehe, gehe es beim innerstädtischen Fussweg primär um die Aufrechterhaltung der alltagsorientierten Verkehrsverbindung und die Reduktion von Unfallgefahren. Dies lasse sich auch aus dem FWG ableiten, in welchem in Art. 7 Abs. 2 die Gründe für eine allfällige Ersatzpflicht eines Fuss- und Wanderwegs aufgeführt seien:

Art. 7 Ersatz

¹ Müssen die in den Plänen enthaltenen Fuss- und Wanderwegnetze oder Teile davon aufgehoben werden, so ist, unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, für angemessenen Ersatz durch vorhandene oder neu zu schaffende Wege zu sorgen.

² Fuss- und Wanderwege sind insbesondere zu ersetzen, wenn sie:

- a) nicht mehr frei begehbar sind;
- b) abgegraben, zugedeckt oder sonst wie unterbrochen werden;
- c) auf einer grösseren Wegstrecke stark befahren oder für den allgemeinen Fahrverkehr geöffnet werden;
- d) auf einer grösseren Wegstrecke mit Belägen versehen werden, die für die Fussgänger ungeeignet sind.

³ Die Kantone regeln in ihrem Bereich das Verfahren für die Aufhebung von Wegen und bestimmen, wer zum Ersatz verpflichtet ist

Auf die Buchstaben c und d werde in der Botschaft vom 26. September 1983 zum FWG explizit eingegangen: "Einer näheren Erläuterung bedürfen die Buchstaben c und d des Absatzes 2. Die Zulassung des allgemeinen Fahrverkehrs bringt für den Fussgänger zusätzliche Gefahren (Unfälle) und Immissionen (Abgase, Lärm). Fusswege werden ja angelegt, um den Fussgänger- und Motorfahrzeugverkehr zu trennen; dies vor allem, um die Unfallgefahren zu vermindern. Wanderwege andererseits erfüllen die ihnen zugedachte Funktion nicht mehr, wenn die Erholungssuchenden ständig den Auswirkungen des motorisierten Fahrverkehrs ausgesetzt sind."

Zu beachten sei vorliegend zudem, dass die Fussgänger schon heute lärmbelastet seien und die Belastung durch das Projekt kaum zunehme: Mit dem Einbau des lärmarmen Belags auf der Schwarzwaldbrücke würden die von den Fahrbahnen ausgehenden Lärmemissionen ungefähr gleich viel abnehmen wie die Fussgänger durch die Reflexionen der neuen Lärmschutzwand zusätzlich belastet würden. Dass das Klangbild durch die Lärmschutzwand und die davon ausgehenden Reflexionen etwas ändert, sei unbestritten, jedoch als zumutbar und gesetzeskonform zu betrachten. Nicht ausser Acht zu lassen sei zudem der Aspekt der sozialen Sicherheit. Durch eine Lärmschutzwand zwischen Fahrbahn und Trottoir entstehe auf einer Brücke ein sogenannter Angstraum (ähnlich einer Unterführung). Diesem Umstand sei bei einem städtischen Fussweg Rechnung zu tragen und die soziale Sicherheit höher zu gewichten als der Aspekt der Lärmbelastung der Passanten. Diese Sichtweise decke sich im Übrigen auch mit dem von den Einsprechenden erwähnten Strategie- und Massnahmenbericht des Kantons Basel-Stadt, welcher der sozialen Sicherheit ein hohes Gewicht beimesse. Der Lärmschutz werde in diesem Bericht hingegen nicht explizit erwähnt.

Aufgrund obiger Ausführungen könne aus dem FWG für einen (alltagsorientierten) Fussweg nur dann eine Ersatzpflicht abgeleitet werden, wenn dessen Begehbarkeit oder Sicherheit nicht mehr gegeben sei. Dies sei im vorliegenden Projekt nicht der Fall. Ein Verlust der Attraktivität respektive der Erholungsqualität sei hingegen nur bei Wanderwegen als Ersatzgrund vorgesehen.

Der Einsprecher nahm am 18. Mai 2020 erneut Stellung und beantragte einen Augenschein mit dem UVEK, um die Situation vor Ort zu erläutern.

Der Einsprecher verwies auf verschiedene Artikel des FWG. Aus dem Strategie- und Massnahmenbericht zum TRP FW vom 30. April 2019 wurden mehrere Strategiepunkte zitiert, beispielsweise betreffend Attraktivität und Eignung von Fusswegen.

Weiter führte er aus, dass eine Lärmschutzwand am unterwasserseitigen Brückenrand die Gesundheit (Lärm, Abgase) und Attraktivität des Fussverkehrs durch die Reflexion der Lärmemissionen beeinträchtige. Zudem sei der Fussverkehr mehr emittierten Schadstoffen der Fahrzeuge ausgesetzt als heute, da die Lärmschutzwand die Schadstoffe seitlich zu einem gewissen Teil zurückhalte. Mit einer Lärmschutzwand am Fahrbahnrand würden die Fussgänger in der offenen Landschaft geführt, weshalb sie die Situation dann nicht als "Angstraum" wahrnehmen würden. Mit dem Projekt des ASTRA erfülle die städtische Fussweg-Netzverbindung die Qualitätsanforderungen an eine städtische Verbindung nicht und sei daher nicht mehr attraktiv und zumutbar. Der Fussverkehr habe dann die Wahl zwischen dem lärmigen und schadstoffbelasteten Weg über die Schwarzwaldbrücke oder einem erheblichen Umweg. Für die rechtliche Bewertung im Sinne von Art. 2 FWG sei die Platzierung der Lärmschutzwand relevant. Sollte diese zwischen der Strasse und dem Gehbereich gebaut werden, werde aus einem Trottoir ein Fussweg und damit ein vollwertiges Element des Fusswegnetzes. Würde die Lärmschutzwand zwischen Trottoir und Landschaft auf dem Brückengeländer platziert, bleibe dieser Abschnitt des Fusswegnetzes ein Verbindungstück, welcher durch die physische Abtrennung von der Landschaft abgewertet werde. Es werde bestritten, dass die Erstellung einer Lärmschutzmauer zwischen Gehweg und Fahrbahn auf einer Brücke das Stadtbild negativ beeinflusse. Ausserdem seien die Anliegen des Fussverkehrs höher zu gewichten als die des Stadtbildes. Während der Bauzeit für die Lärmschutzwand ist unterwasserseitig eine permanente hindernisfreie Verbindung zwischen der Solitude-Promenade und der Breite offen zu halten. Die Umleitung führe zu einem unverhältnismässigen Umweg. Weiter wurde auf einen Antrag der kantonalen Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt an den Regierungsrat hingewiesen, welcher die Lage der Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke thematisierte. Der Einsprecher zitierte allgemeine Ausführungen des BAFU, Abteilung Lärm, betreffend raumplanerische Massnahmen, welche auf der Homepage des BAFU zu finden sind. Im Zusammenhang mit der vom ASTRA in Frage gestellten Anwendbarkeit des Richtplans von 2019 wurde auf den Richtplan von 2012 verwiesen. Konkret wurden daraus Planungsgrundsätze zitiert sowie eine Massnahme erwähnt, welche sogar eine physisch vom motorisierten Verkehr getrennte Führung des Fussverkehrs im Bereich der Schwarzwaldbrücke vorsah.

Das ASTRA verzichtete auf weitere Ausführungen.

Das UVEK stellt fest:

Zu den Anträgen 1 und 2

Gemäss dem Technischen Bericht und der Umweltnotiz zum vorliegenden Projekt wird aufgrund der exponierten Lage die Gestaltung und Materialisierung der Lärmschutzwand (LSW) mit der Stadtbildkommission abgestimmt. Im Vordergrund steht die Realisierung der Wand mit Glaselementen. Eine Ausgestaltung mit Lavabeton fällt schon aufgrund des zu hohen Gewichts dieses Materials ausser Betracht. Auf Wunsch der Stadtbildkommission soll die LSW auf die Achse der Beleuchtungskandelaber zu stehen kommen.

Durch die geplante Realisierung mit Glaselementen, wird es auch mit der LSW am Brückenrand nach wie vor möglich sein die Aussicht auf den Rhein und die Rheinschifffahrt zu geniessen. Für die Rheinschwimmer besteht weiterhin die Möglichkeit des Einstiegs beim Tinguely-Museum.

Gemäss dem aufgelegten Bericht Lärmschutzprojekt (Beilage i2) wurde bei der Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke die Variante der Erstellung zwischen dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Langsamverkehr geprüft. Diese Variante wurde als deutlich aufwändiger beurteilt, da der Radstreifen auf das Trottoirniveau angehoben werden müsste, was wiederum die Anpassung der Fahrbahnentwässerung bedingen würde, welche heute am Rand des Radstreifens liege. Zudem würde die Lärmschutzwand und der erforderliche Anprallschutz Raum in Anspruch nehmen, welcher zu Lasten des heutigen Fahrrad- und Fussgänger- raumes ginge. Nach Aussage des ASTRA sprach sich zudem die Stadtbildkommission gegen diese Variante aus.

Gemäss den weiteren Ausführungen des ASTRA ist die Verankerung der Lärmschutzwand im Brückenkörper konstruktiv nur auf dem Konsolkopf sinnvoll. In der Fahrbahnplatte würden sich dicht gedrängt eine Vielzahl von statisch tragenden Spanngliedern befinden. Die Verankerung der 3 m hohen Lärmschutzwand im Brückenkörper zwischen MIV und Radstreifen stelle auf Grund der dort verlegten Spannglieder ein grosses Risiko für das Bauwerk da. Somit bestehen klar bauliche Gründe, welche gegen die Variante des Einsprechers sprechen.

In der offiziellen kantonalen Stellungnahme im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens gestützt auf Art. 27b Abs. 1 NSG äusserte sich einerseits die Stadtbildkommission zur LSW auf der Schwarzwaldbrücke. In ihren Ausführungen geht es um die optische Gestaltung und die Materialwahl der LSW im Brückenbereich. Andererseits wurde unter der Rubrik Mobilitätsplanung festgehalten, dass die transparente Ausgestaltung der Wand begrüsst werde. Im Übrigen dürfe die LSW die vom Kanton geplanten Massnahme zur Verbesserung der Sicherheit und des Komforts für die Velofahrenden nicht beeinträchtigen. Das ASTRA und der Kanton seien diesbezüglich in Kontakt und eine Beeinträchtigung sei nach aktueller Planung nicht gegeben. Im Übrigen gibt es keine weiteren Vorbehalte oder Anträge betreffend die geplante Positionierung der LSW auf der Brücke. Insbesondere werden keine möglichen Konflikte mit dem TRP FW thematisiert, welcher im Zeitpunkt der kantonalen

Stellungnahme bereits vom Regierungsrat erlassen worden war. Aus Sicht des UVEK war und ist somit keine weitere Anhörung bzw. kein weiterer Beizug des Kantons erforderlich.

Als Argument für die Positionierung der LSW zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Langsamverkehr führt der Einsprecher unter anderem die Situation während der Bauphase an. Diese Argumentation geht aus Sicht des UVEK fehl. Die Ausnahmesituation für den Fussverkehr während der rund vierwöchigen Bauarbeiten kann nicht ausschlaggebend sein für den Entscheid über die Lage der LSW. Ein Umweg während rund eines Monats wird zudem als zumutbar erachtet. Die Umleitungen mit und ohne Treppen werden im Bericht zum Langsamverkehr dargestellt. Da man sich zudem auf einer Brücke befindet, besteht für die Erstellung der LWS keine vernünftige Alternative zum Bau vom Trottoir aus.

Gemäss Art. 26 NSG sind im Rahmen des eidgenössischen Plangenehmigungsverfahrens keine kantonalen Bewilligungen und Pläne erforderlich. Das kantonale Recht ist zu berücksichtigen, soweit es Bau und Betrieb der Nationalstrassen nicht unverhältnismässig einschränkt. Damit sind in erster Linie die Bundesgesetze massgebend für die Ausgestaltung der Ausführungsprojekte.

Gemäss Art. 2 FWG sind Fusswegnetze Verkehrsverbindungen für Fussgänger. Dabei dienen Trottoirs als Verbindungsstücke. Fusswegnetze dienen dabei der Erschliessung und Verbindung.

Die geplante Erstellung der LSW auf der Schwarzwaldbrücke begründet aus Sicht des UVEK keine Ersatzpflicht im Sinne von Art. 7 FWG. Aktuell besteht auf der Brücke unterwasserseitig ein Trottoir, welches auch nach der Projektrealisierung in den bisherigen Dimensionen dem Fussverkehr zur Verfügung steht. Es kann demnach nicht von einer Aufhebung die Rede sein. Auch liegt kein Fall gemäss der nicht abschliessenden Aufzählung nach Art. 7 Abs. 2 FWG vor. Mit dem Projekt wird zwar eine Lärmschutzwand am Brückenrand erstellt, diese soll jedoch mit Glaselementen realisiert werden, so dass nach wie vor der Blick auf den Rhein und die Stadtsilhouette frei bleibt. Mit der geplanten Ausgestaltung mit Glas wird auch einem allfälligen Gefühl von Enge entgegengewirkt, welche bei einer blickdichten Ausgestaltung entstehen könnte. Es ist auch zu berücksichtigen, dass es bei der vorliegenden Abwägung um eine LSW mit einer Länge von ca. 235 m geht, das heisst es handelt sich um eine überschaubare Wegstrecke für den Fussverkehr.

Das ASTRA hat im Rahmen des vorliegenden Projekts seine Pflicht nach Art. 10 FWG und Art. 8 der Verordnung vom 26. November 1986 über Fuss- und Wanderwege (FWV; SR 704.1) wahrgenommen. Demgemäss haben die Bundesfachstellen unter anderem bei Bauvorhaben der Nationalstrasse die Fuss- und Wanderwegnetze zu berücksichtigen oder bei Bedarf für Ersatz zu sorgen.

Hinsichtlich der Verbindlichkeit des kantonalen TRP FW kann auf diesen selbst verwiesen werden. In Ziffer 1.6 wird ausgeführt, dass die Bundesbehörden die entsprechenden Netze berücksichtigen. Mit dem vorliegenden Projekt wird das Fusswegnetz im Bereich der Schwarzwaldbrücke bzw. das auf der Brücke liegende

Trottoir als Verbindungsstück weder aufgehoben noch massgeblich beeinträchtigt. Somit widerspricht das vorliegende Nationalstrassenprojekt dem kantonalen TRP FW nicht.

Die Strategiepunkte und Leitsätze des TRP FW manifestieren keinen absoluten Schutz bzw. einen Vorrang der Interessen des Fussverkehrs. Die tatsächlich bestehenden Verhältnisse können zudem bei den jeweiligen Projektgestaltungen nicht ausser Acht gelassen werden. Konkret geht es hier faktisch um ein 235 m langes Trottoir auf einer Brücke entlang einer zehnspurigen Nationalstrasse. Den erwähnten Grundsätzen zur Ausgestaltung der Fusswege und Trottoirs stehen somit die technische und betriebliche Machbarkeit, die bauliche und räumliche Ausgangslage sowie andererseits die höheren Kosten für eine Lärmschutzwand zwischen dem MIV und dem Langsamverkehr entgegen. Bei der Abwägung der verschiedenen Varianten bzw. Interessen darf schliesslich das primäre Ziel der geplanten LSW nicht ausser Acht gelassen werden, nämlich der Lärmschutz der betroffenen Anwohner im Bereich der Nationalstrasse.

Das UVEK erachtet unter Abwägung der vorgebrachten Argumente das vorliegende Nationalstrassenprojekt hinsichtlich der projektierten Lage der LSW auf der Schwarzwaldbrücke als bundesrechtskonform.

Zu Antrag 3

Betreffend den geforderten Mitbericht der kantonalen Stelle für Langsamverkehr schliesst sich das UVEK den Ausführungen des ASTRA an. Ein entsprechender Bericht gestützt auf Art. 11 lit. h Ziff. 4 NSV hat im Rahmen des Generellen Projekts vorzuliegen. Beim vorliegenden Vorhaben handelt es sich jedoch um die nächste Projektierungsstufe in Form eines Ausführungsprojekts. Dessen Inhalt richtet sich nach Art. 12 NSV. Ein Kurzbericht zum Thema Langsamverkehr im Sinne von Art. 12 lit. g^{bis} NSV liegt vor. Somit ist der Antrag des Einsprechers abzuweisen.

Das UVEK erachtet die Durchführung eines Augenscheins, wie dies in der letzten Eingabe des Einsprechers gefordert wurde, als nicht erforderlich zur abschliessenden Beurteilung der Situation. Der Entscheid kann ohne Weiteres anhand der vorhandenen Pläne und Visualisierungen gefällt werden.

Die Einsprache wird abgewiesen (Ziff. 8.1 Dispositiv).

- 9.2 Einsprache der IG "Osttangenten-Ausbau Nein, Lärmschutz jetzt!", des Vereins "Ausbau Osttangente - so nicht!", des Neutralen Quartiersvereins (NQV) Oberes Kleinbasel, des NQV Hirzbrunnen, des NQV Breite-Lehenmatt und des NQV St. Alban-Gellert vom 24. Juni 2019

Mit Schreiben vom 2. Juli 2019 wurden die einsprechenden Organisationen aufgefordert, dem Departement zwecks Prüfung der Legitimation die jeweiligen Vereinsstatuten und Mitgliederlisten sowie allenfalls weitere Dokumente, welche die besondere Betroffenheit der oben erwähnten Vereine durch das vorliegende Projekt belegen, einzureichen.

Dieser Aufforderung sind innert Frist nur der Verein "Ausbau Osttangente – so nicht!" und der NQV Kleinbasel teilweise nachgekommen. Der Verein "Ausbau Osttangente – so nicht!" hat zu einem späteren Zeitpunkt seine Unterlagen noch mit einer Mitgliederliste ergänzt. Der NQV Oberes Kleinbasel hat es unterlassen dem UVEK nachträglich noch eine Mitgliederliste einzureichen. Die IG "Osttangenten-Ausbau Nein, Lärmschutz jetzt!" reichte am 24. August 2022, d.h. nach Abschluss des Instruktionsverfahrens, ihre Mitgliederliste sowie ihr Grundsatzpapier beim Departement ein.

Die Vereine NQV Hirzbrunnen, NQV Breite-Lehenmatt und NQV St. Alban-Gellert haben trotz schriftlicher Aufforderung während des Verfahrens keinerlei Unterlagen beim Departement eingereicht, um ihre Legitimation zu belegen. Damit verletzen Sie ihre Mitwirkungspflicht nach Art. 13 des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 1968 über das Verwaltungsverfahren (VwVG; SR 172.021). Eine materielle Beurteilung der Legitimationsfrage ist mangels der dafür erforderlichen Unterlage nicht möglich. Als Folge der unterlassenen Mitwirkung, konkret der Nichteinreichung der zur Prüfung der Legitimation notwendigen Unterlagen, wird den erwähnten Vereinigungen die Legitimation zur Einsprache aberkannt.

Zur materiellen Beurteilung der Legitimation der einzelnen Vereine zur sogenannten egoistischen Verbandsbeschwerde prüft das UVEK anhand der Statuten und der Mitgliederlisten, ob es sich um eine Vereinigung mit juristischer Persönlichkeit handelt, die Vereinigung statutarisch zur Wahrung der in Frage stehenden Interessen ihrer Mitglieder berufen ist, die Mehrheit oder doch eine grosse Anzahl ihrer Mitglieder von der Verfügung berührt ist und diese Mitglieder selber zur Beschwerde bzw. Einsprache berechtigt wären.

Der NQV Oberes Kleinbasel wurde in einer ersten summarischen Prüfung der Legitimation als einspracheberechtigt erachtet. Eine Überprüfung der Legitimationsvoraussetzungen anhand einer Mitgliederliste war allerdings noch ausstehend. Der Verein hat auf eine Nachreichung der entsprechenden Liste verzichtet, so dass im Endergebnis eine vollständige und abschliessende Überprüfung der Legitimationsvoraussetzungen nicht vorgenommen werden konnte. Damit verletzt der NQV Oberes Kleinbasel seine Mitwirkungspflicht nach Art. 13 VwVG. Als Folge der unterlassenen Mitwirkung, konkret der Nichteinreichung der zur Prüfung der Legitimation notwendigen Unterlagen, wird den erwähnten Vereinigungen die Legitimation zur Einsprache aberkannt.

Die IG "Osttangenten-Ausbau Nein, Lärmschutz jetzt!" reichte ihre Mitgliederliste sowie ihr Grundsatzpapier statt 2019 erst 2022 und damit deutlich nach Ablauf der angesetzten Frist beim Departement ein. Damit verletzte Sie eigentlich bereits ihre Mitwirkungspflicht nach Art. 13 VwVG, was allenfalls schon ein Nichteintreten rechtfertigen würde. Das Departement hat die Legitimation trotzdem noch anhand der zu spät eingereichten Unterlagen geprüft. Gemäss dem Grundsatzpapier ist die IG als freiwilliger Verbund gleichwertiger Mitglieder im Sinne einer einfachen Gesellschaft nach OR konzipiert. Damit fehlt es ihr jedoch bereits an der juristischen Persönlichkeit, welche für die Einspracheberechtigung erforderlich ist. Im Weiteren ist

aus Sicht des UVEK fraglich, ob effektiv die Mehrheit oder doch eine grosse Anzahl ihrer Mitglieder von der Verfügung berührt ist und diese Mitglieder selber zur Beschwerde bzw. Einsprache berechtigt wären. Da es jedoch bereits am Kriterium der Rechtspersönlichkeit fehlt, kann diese Frage offengelassen werden. Zusammenfassend erfüllt die IG "Osttangente-Ausbau Nein, Lärmschutz jetzt!" die Voraussetzungen der Einsprachelegitimation nicht.

Gestützt auf die eingereichten Unterlagen wird die Einsprachelegitimation des Vereins "Ausbau Osttangente - so nicht!" bejaht und auf die Einsprache als solche wird im vorliegenden Verfahren eingetreten.

Die Legitimation des Vereins "Ausbau Osttangente – so nicht!" wird bejaht. Auf die Einsprache als solche wird in der Folge materiell eingetreten. Die Legitimation der Vereinigungen IG "Osttangente-Ausbau Nein, Lärmschutz jetzt!", NQV Oberes Kleinbasel, NQV Hirzbrunnen, NQV Breite-Lehenmatt und NQV St. Alban-Gellert wird dagegen verneint.

In der Einsprache werden folgende Anträge formuliert:

1. Die Geschwindigkeit auf der Nationalstrasse N2, km 0.00 bis km 5.555, ist nachts, von 22:00 bis 7:00 Uhr auf 60 km/h zu beschränken.

Art. 11 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz schreibt vor, dass Umweltbelastungen prioritär an der Quelle zu begrenzen sind. Mit den im Projekt vorgesehenen Massnahmen würden an verschiedenen Orten die Belastungsgrenzwerte nach wie vor überschritten, insbesondere nachts. Ausserdem würden weite Teile der Bevölkerung entlang der Osttangente auch ohne offizielle Überschreitung der Grenzwerte massiv durch den Lärm der Autobahn belästigt, insbesondere nachts und insbesondere in den frühen Morgenstunden. Eine nächtliche Beschränkung der Geschwindigkeit auf 60 km/h würde zu einer wahrnehmbaren und auf der gesamten Strecke wirksamen Verminderung der Lärmbelastung führen. In den aufgelegten Projektunterlagen fehle eine nachvollziehbare Interessenabwägung zwischen dem volkswirtschaftlichen Nutzen und Kosten einer nächtlichen Temporeduktion von 80 km/h auf 60 km/h. Es fehle insbesondere ein ortspezifisches Gutachten, welches die lärm mindernde Wirkung einer Geschwindigkeitsreduktion aufzeige. Das Bundesgericht habe in verschiedenen Urteilen zum Umweltschutzgesetz bestätigt, dass ein solches Gutachten für die Interessensabwägung zwischen dem volkswirtschaftlichen Nutzen und den Kosten einer Temporeduktion auf der Strasse zwingend erforderlich sei (BGE 1 C_411 /2010 vom 1. April 2011, BGE 1 C_589/2014 vom 3. Februar 2016). In der Interessenabwägung sei weiter zu berücksichtigen, dass auf der Osttangente fast täglich die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h mit temporärer Signalisation auf 60 km/h reduziert werde.

2. Die neue unterwasserseitige Lärmschutzwand entlang der Schwarzwaldbrücke ist in der bautechnisch maximalen Höhe von 4 m statt wie geplant 3 m und einige Meter über die Brückenköpfe hinaus, statt ausschliesslich auf die Brücke beschränkt, zu erstellen. Bei der Positionierung der Wand sind die Anliegen der

Bevölkerung, namentlich in Bezug auf die Auswirkung der Wand auf die bestehenden Spuren des Langsamverkehrs und nicht nur auf das Stadtbild zu berücksichtigen.

Gemäss dem vorliegenden Projekt genüge die geplante Lärmschutzwand den gesetzlichen Minimalanforderungen. Eine höhere und längere Wand sei aber technisch machbar und wirtschaftlich tragbar. Der WTI der geplanten Wand betrage 2 und sei damit doppelt so hoch wie erforderlich. Unter Würdigung der Tatsache, dass die faktische Lärmbelastung entlang der Osttangente auf Grund des im Projekt nicht berücksichtigten Eisenbahnlärms um 2-3 dB höher liege als ausgewiesen und unter Berücksichtigung, dass eine höhere und längere Wand nicht nur bei den im Projekt betrachteten, sondern auch bei zahlreichen weiteren Liegenschaften in der Breite die Lärmbelastung deutlich verringern würde und allgemein zu einer Aufwertung des Erholungsraumes am und im Rhein führen würde, fordere man Bund und Kanton auf, den westseitigen Lärmschutz der Schwarzwaldbrücke nicht auf das gesetzliche Minimum zu beschränken sondern - im Sinne des Vorsorgeprinzips - auf das technisch machbare auszuweiten.

Die geplante Position am unterwasserseitigen Konsolenkopf führe für den Langsamverkehr entlang der westlichen Seite der Schwarzwaldbrücke zu einer weiteren Verschlechterung der bereits heute inakzeptablen Situation. Die Velofahrerinnen würden "zwischen Autos und Randstein eingeklemmt" bleiben. Neu würden sie und die Fussgänger zudem nicht nur von einer Seite, sondern aufgrund der Reflexionen an der geplanten Wand beidseitig vom Verkehrslärm der Schwarzwaldbrücke beschallt und damit einem unerträglichen Lärm ausgesetzt. Als Mitglieder der "Begleitkommission" sei man erstaunt, dass der Gestaltung der Wand offenbar grosses Gewicht zugemessen werde, die im Rahmen von Sitzungen mit TBA und ASTRA geäusserten Bedenken bezüglich Langsamverkehr jedoch nicht berücksichtigt würden. Bei der Festlegung der Wandposition erwarte man, dass das in der Verfassung des Kantons Basel-Stadt verankerte Mitwirkungsrecht der Bevölkerung gewährt werde. Die Wand gehöre entweder zwischen den Velostreifen und die Fahrbahnen des motorisierten Verkehrs oder es sei eine separate, unterwasserseitige Verbindung für den Langsamverkehr zu erstellen.

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

Das ASTRA nahm am 9. September 2019 zur Einsprache wie folgt Stellung:

1. Autobahnen seien Hochleistungsstrassen, welche grundsätzlich auf Geschwindigkeiten von 120 km/h ausgelegt seien und eine wichtige Entlastungsfunktion besitzen würden, indem sie den Verkehr kanalisiert aus dem untergeordneten Strassensystem abführen würden. Ein Abweichen von dieser allgemeinen Höchstgeschwindigkeit sei nur unter ganz bestimmten Bedingungen möglich, welche in Art. 108 der Signalisationsverordnung abschliessend aufgeführt seien. Damit die Geschwindigkeit herabgesetzt werden könne, müsse zudem der Nachweis erbracht werden, dass dies nötig, zweck- und verhältnismässig sei und dass keine anderen Massnahmen der Geschwindigkeitsreduktion vorzuziehen seien. Diese Prüfung sei im vorliegenden Projekt gewissenhaft vorgenommen worden. Die Prüfung der Verhältnismässigkeit basiere bei Infrastrukturbauten der öffentlichen Hand auf einer Gegenüberstellung des volkswirtschaftlichen Nutzens mit den volkswirtschaftlichen Kosten der Massnahme. Die volkswirtschaftlichen Kosten würden sich nicht nur aufgrund der baubedingten Investitionskosten ergeben, sondern es seien insbesondere auch die volkswirtschaftlichen Kosten der Strassenbenutzer infolge Zeitverlust zu berücksichtigen. Ausschliesslich umweltbedingte Geschwindigkeitsreduktionen um 20 km/h auf Nationalstrassen 1. Klasse würden volkswirtschaftliche Kosten verursachen, welche um ein Vielfaches höher seien als deren volkswirtschaftliche Nutzen. Eine solche Massnahme sei entsprechend als unverhältnismässig zu beurteilen, so dass die rechtlichen Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsreduktion nicht gegeben seien.

Im vorliegenden Projektperimeter würden umfassende Lärmschutzmassnahmen bestehen und die Geschwindigkeit sei bereits heute sowohl am Tag wie auch in der Nacht auf 80 km/h beschränkt. Eine weitergehende Geschwindigkeitsreduktion stelle den Zweck und die Funktion der Nationalstrasse in ihren Grundzügen in Frage. Tieferen Geschwindigkeiten und die damit einhergehende verminderte Attraktivität würden die Entlastungswirkung der Nationalstrasse reduzieren, was zu Mehrverkehr im untergeordneten Netz führe, wo aus verschiedenen Gründen keine Lärmschutzmassnahmen zum Schutz der Bevölkerung realisiert seien und realisiert werden könnten.

Die Forderung um eine noch weitergehende Absenkung der Geschwindigkeit nachts widerspreche zudem auch dem in Art. 108 SSV explizit erwähnten Prüfungsauftrag, die Geschwindigkeit nach Möglichkeit nur während den Hauptverkehrszeiten zu beschränken. Insgesamt sei man klar der Ansicht, dass diese Forderung für eine Nationalstrasse 1. Klasse unverhältnismässig, wenn nicht gar rechtswidrig sei, weshalb dieser Teil der Einsprache abzuweisen sei.

2. Die vorgesehene 3 m hohe Lärmschutzwand erreiche eine Effektivität von 100%. Das heisst, dass alle lärmempfindlichen Gebäude im Einflussbereich dieser Wand unter dem Immissionsgrenzwert belastet sein würden. Artikel 13 Absatz 2 der Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.41) sei hier vollumfänglich erfüllt. Für weitergehende Lärmschutzmassnahmen fehle die rechtliche Grund-

lage und das ASTRA habe keine Kompetenz solche Massnahmen nach eigenem (oder fremdem) Ermessen zu realisieren. Insbesondere könne das Instrument des WTI nicht dazu verwendet werden, akustisch ausreichende, wirtschaftlich gute Massnahmen so weit zu erweitern, bis sie nur noch gerade knapp wirtschaftlich wären.

Unabhängig davon sei eine Verlängerung der Wand über die Brückenköpfe hinaus technisch und betrieblich nicht machbar bzw. akustisch nicht sinnvoll: Die vorgesehene Lärmschutzwand ende auf der Grossbasler Seite beim Fussgängersteg von der Schwarzwaldbrücke zur Cécile Ines Loos-Anlage. Eine Verlängerung würde diese Fussgänger Verbindung versperren. Auf der Kleinbasler Seite ende die Lärmschutzwand beim Fahrbahnübergang zum Widerlager. Eine Verlängerung würde entlang der Auffahrt von der Grenzacherstrasse nach unten verlaufen und gegenüber dem Autobahnlärm der Stammstrecke an Wirkung verlieren. Zudem bilde das Tinguely-Museum einen Lärmriegel. Von der Verlängerung würde keine Liegenschaft mit Wohnnutzung profitieren.

Betreffend die Positionierung der Wand zwischen der Fahrbahn des motorisierten und nicht motorisierten Verkehrs sei Folgendes erwähnt: Die Verankerung der Lärmschutzwand im Brückenkörper sei konstruktiv nur auf dem Konsolkopf sinnvoll. In der Fahrbahnplatte befinde sich dicht gedrängt eine Vielzahl von statisch tragenden Spanngliedern. Die Verankerung der 3 m hohen Lärmschutzwand im Brückenkörper zwischen MIV und Radstreifen stelle auf Grund der dort verlegten Spannglieder ein grosses Risiko für das Bauwerk dar.

Die Lage der LSW auf dem Konsolkopf sei in Zusammenarbeit mit der Stadtbildkommission erarbeitet worden. Aus Sicht der Stadtbildkommission seien Lärmschutzwände direkt am Fahrbahnrand, also zwischen Fahrbahn und Trottoir, auf dem gesamten Stadtgebiet ausgeschlossen. Sie würden den Aussenraum zerschneiden, Fussgängerübergänge komplizieren und den städtischen Aussenraum verunstalten. Die LSW komme daher ausserhalb des Brückengeländers auf den Konsolkopf zu stehen. Das Brückengelände bleibe bestehen. Ausserhalb des vorliegenden Projekts sei das Amt für Mobilität des Kantons Basel-Stadt daran, die Anhebung des Velostreifens auf Trottoirniveau zu projektieren, um die Einengung zwischen MIV und Randstein zu beheben und die Veloverbindung sicherer zu machen. Betreffend die Forderung nach einer separaten, unterwasserseitigen Verbindung für den Langsamverkehr gebe man zu bedenken, dass dies grundsätzlich eine kantonale Aufgabe sei. Nach der Eröffnung des Eisenbahnstegs für den Veloverkehr betrachte der Kanton Basel-Stadt dieses Anliegen als umgesetzt.

3. Die Realisierung der im Projekt vorgesehenen Massnahmen erfolge so rasch wie möglich. Zu berücksichtigen sei jedoch, dass nach Vorliegen einer rechtskräftigen Plangenehmigung noch nicht sofort gebaut werden könne. Es brauche noch die Detailprojektierung, in welcher die bautechnischen Details geregelt würden, die Koordination mit den ebenfalls anstehenden Unterhaltsarbeiten an

der Nationalstrasse sowie die Submission und Vergabe der Bauarbeiten. Ebenfalls zu bedenken sei, dass sich die Nationalstrasse im Bereich der Osttangente in einem stark frequentierten städtischen Raum befinde und nicht einfach über den gesamten Projektperimeter eine Baustelle eingerichtet werden könne.

Das BAFU, als Umweltfachstelle des Bundes, stimmte in seiner Stellungnahme vom 28. Oktober 2019 dem Lärmschutzprojekt zu und schloss sich den Ausführungen des ASTRA zu den lärmrelevanten Einsprachen ohne Weiteres an.

Die Einsprechenden reichten am 27. Februar 2020 ihre Schlussbemerkungen ein zur Stellungnahme des ASTRA und hielten an ihren Anträgen grundsätzlich fest. Im Übrigen äusserten sie sich wie folgt:

1. BAK und Kanton hätten sich nicht zu dieser Thematik geäussert, das BAFU habe sich der Stellungnahme des ASTRA angeschlossen. Das ASTRA behaupte in seiner Stellungnahme vom 9. September 2019 sinngemäss, dass die Zweck- und Verhältnismässigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion geprüft worden sei. In den Projektunterlagen sei aber keine nachvollziehbare Dokumentation einer solchen Prüfung zu finden. Es fehle insbesondere ein ortsspezifisches Gutachten, welches die lärmmindernde Wirkung einer Geschwindigkeitsreduktion aufzeige.

Zwar äussere sich die Verwaltung des Kantons in ihrer Stellungnahme vom 5. August 2019 nicht zum Thema Temporeduktion. Der Regierungsrat habe aber wiederholt beim ASTRA den Antrag gestellt, auf der Osttangente aus Lärmschutzgründen das Tempo zu reduzieren. Die breite politische Abstützung dieser Forderung gehe auch aus der Motion Grossenbacher und der diesbezüglichen Stellungnahme der Regierung hervor. Aus den oben und in unserer Einsprache dargelegten Gründen halte man an der Forderung fest. Die Projektunterlagen seien mit einem ortsspezifischen Gutachten, das die lärmmindernde Wirkung einer Geschwindigkeitsreduktion aufzeige, zu ergänzen.

2. Zur Positionierung und Gestaltung der Wand würden sich Kanton und ASTRA äussern, das BAK schliesse sich sinngemäss den Forderungen des Kantons an und das BAFU äussere sich nicht dazu. Kanton und ASTRA seien sinngemäss der Ansicht, dass Lärmschutzwände am Fahrbahnrand, zwischen Fahrbahn und Trottoir auf dem gesamten Stadtgebiet auszuschliessen seien. Ihre diesbezüglichen Argumente seien im konkreten Fall unzutreffend. Im Gegenteil, eine Positionierung entlang des Brückengeländers führe am Südende der Brücke zu einer Überschneidung des direkten Fussgängerabgangs beim Gebäude St. Alban-Rheinweg 222 mit der Lärmschutzwand. Im aktuellen Projekt ende die Wand deshalb an dieser Stelle, obwohl sie aus akustischen Gründen noch einige Meter Richtung Süden verlängert werden müsste. So stelle auch das ASTRA fest, eine Verlängerung würde diese Fussgängerverbindung versperren. Bei der geforderten Positionierung am Rand der Fahrspuren des MIV hingegen wäre die Verlängerung der Wand ohne Konflikte möglich. Weiter sei man überzeugt, dass mit Einbezug entsprechender Fachleute, auch eine Wand ent-

lang der MIV Fahrspuren stadtbildverträglich gestaltet werden könnte. Die unterwasserseitige Ansicht der Brücke mit heute unterschiedlich hohen und langen Wänden zwischen den Fahrbahnen, könne mit einer einheitlichen Wand im Westen der Brücke in jedem Fall nur verbessert werden.

Auf die alternative Forderung, bei Positionierung der Wand entlang des Geländers, für den Fuss- und Veloverkehr unterwasserseitig - angehängt an die bestehende Brücke oder als separate Brücke - eine neue Verbindung zu schaffen, sei einzig das ASTRA in seiner Stellungnahme kurz eingegangen. Das ASTRA stelle richtigerweise fest, dass mit den neuen kantonalen Teilrichtplänen „Velo“ bzw. „Fuss- und Wanderwege“ die separate unterwasserseitige Verbindung im Sommer 2019 aus dem Richtplan BS entlassen worden sei. Die genannten Teilrichtpläne würden die heutigen Verbindungen am westlichen Rand der Schwarzwaldbrücke jedoch als Teil des städtischen Fusswegnetzes bzw. als Teile von Velobasis- und Velopendler Routen behördenverbindlich festlegen. Art. 10 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG; SR 704) verpflichte den Bund, bei eigenen Vorhaben die nach Art. 4 FWG festgelegten Fusswege zu berücksichtigen. Die geplante Positionierung der Wand berücksichtige den im kantonalen Teilrichtplan festgelegten Fussweg am westlichen Rand der Schwarzwaldbrücke in keiner Weise. Basierend auf dem Bundesrecht würden die kantonale Verordnung über Fuss- und Wanderwege sowie der dazugehörige Strategie- und Massnahmenbericht des Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege die qualitativen Anforderungen an das Wegnetz festlegen. Eine zentrale Anforderung bilde die "höhe Umfeldqualität". Die geplante Positionierung der Wand entlang des Brückengeländers sei ein erheblicher Eingriff, welcher die "Umfeldqualität" des Fussweges im Westen der Schwarzwaldbrücke so massiv verschlechtert, dass er nicht mehr den kantonalen formulierten Anforderungen entspreche. Gemäss kantonomer Verordnung sei für Fusswege, welche aufgrund eines erheblichen Eingriffes nicht mehr den Anforderungen entsprechen, vom Verursacher oder der Verursacherin ein angemessener Realersatz zu schaffen. Sollte das UVEK zum Schluss kommen, dass die Wand aus bautechnischen Gründen entlang des Geländers zu erstellen sei, so sei das ASTRA gestützt auf das FWG und die kantonale Verordnung zu Realersatz für den erheblichen Eingriff an diesem städtischen Fussweg zu verpflichten. Zudem sei das Projekt unterwasserseitig mit einer vom MIV akustisch abgetrennten, hindernisfreien Fuss- und Veloverbindung zu ergänzen. Weiter stelle man fest, dass sich die Fachstelle Langsamverkehr des ASTRA überhaupt nicht und die Mobilitätsplanung des Kantons sehr rudimentär zur Positionierung der Wand geäussert hätten. Von beiden Fachstellen erwarte man eine differenzierte Stellungnahme zur Positionierung der Wand, in der insbesondere die Verträglichkeit des Vorhabens mit den aktuellen kantonalen Teilrichtplänen „Velo“ sowie „Fuss- und Wanderwege“ beurteilt werde.

Zur Höhe und Länge der Wand äussere sich weder Bund noch Kanton. Man verweise nochmals auf die technische Machbarkeit und wirtschaftliche Tragbar-

keit einer 4 m hohen und beidseitig um einige Meter über die Brücke hinausführenden Wand. Die Dimensionierung der Wand sei nicht auf das gesetzliche Minimum zu beschränken. Man beantrage einem Augenschein mit allen Einsprechenden, welche die Position der Wand monieren würden, um vor Ort die Auswirkung der Wand auf die Fuss- und Veloverbindungen festzustellen. Der Kanton und die Fachstelle Langsamverkehr des ASTRA seien zu einer Stellungnahme betreffend die Attraktivität der Fuss- und Veloverbindung aufzufordern.

3. Man unterstütze die Forderung der Stadtgärtnerei, dass der Ersatz der Lärmschutzwand entlang dem Schwarzpark mittels Spurreduktion Osttangente erfolgen müsse. Das ASTRA sei zu einer entsprechenden Projektanpassung zu verpflichten. Schliesslich werde darauf aufmerksam gemacht, dass mit der Motion König-Lüdin vom 10.1.2018 in der Breite und entlang der Schwarzwaldallee zusätzliche, von Kanton finanzierte Lärmschutzmassnahmen auf dem Ausbreitungsweg zu erwarten seien, welche sich teilweise mit Massnahmen des aktuellen ASTRA Projektes überschneiden würden. Das ASTRA sei zu einer Koordination mit dem Kanton zu verpflichten.

Das ASTRA äusserte sich am 7. April 2020 zu den Schlussbemerkungen der Einsprechenden.

Unabhängig davon, ob der vorliegend betroffene Fussweg über die Schwarzwaldbrücke in den kantonalen Erlassen erwähnt und unter den Geltungsbereich des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG) falle, seien die Anforderungen an einen Wanderweg ganz andere seien als an eine innerstädtische Fussverbindung. Während beim Wanderweg die Erholungsfunktion im Vordergrund stehe, gehe es beim innerstädtischen Fussweg primär um die Aufrechterhaltung der alltagsorientierten Verkehrsverbindung und die Reduktion von Unfallgefahren. Dies lasse sich auch aus dem FWG ableiten, in welchem in Art. 7 Abs. 2 die Gründe für eine allfällige Ersatzpflicht eines Fuss- und Wanderwegs aufgeführt seien:

Art. 7 Ersatz

¹ Müssen die in den Plänen enthaltenen Fuss- und Wanderwegnetze oder Teile davon aufgehoben werden, so ist, unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, für angemessenen Ersatz durch vorhandene oder neu zu schaffende Wege zu sorgen.

² Fuss- und Wanderwege sind insbesondere zu ersetzen, wenn sie:

- a) nicht mehr frei begehbar sind;
- b) abgegraben, zugedeckt oder sonst wie unterbrochen werden;
- c) auf einer grösseren Wegstrecke stark befahren oder für den allgemeinen Fahrverkehr geöffnet werden;
- d) auf einer grösseren Wegstrecke mit Belägen versehen werden, die für die Fussgänger ungeeignet sind.

³ Die Kantone regeln in ihrem Bereich das Verfahren für die Aufhebung von Wegen und bestimmen, wer zum Ersatz verpflichtet ist

Auf die Buchstaben c und d werde in der Botschaft vom 26. September 1983 zum FWG explizit eingegangen: "Einer näheren Erläuterung bedürfen die Buchstaben c und d des Absatzes 2. Die Zulassung des allgemeinen Fahrverkehrs bringt für den

Fussgänger zusätzliche Gefahren (Unfälle) und Immissionen (Abgase, Lärm). Fusswege werden ja angelegt, um den Fussgänger- und Motorfahrzeugverkehr zu trennen; dies vor allem, um die Unfallgefahren zu vermindern. Wanderwege andererseits erfüllen die ihnen zugedachte Funktion nicht mehr, wenn die Erholungssuchenden ständig den Auswirkungen des motorisierten Fahrverkehrs ausgesetzt sind."

Zu beachten sei vorliegend zudem, dass die Fussgänger schon heute lärmbelastet seien und die Belastung durch das Projekt kaum zunehme: Mit dem Einbau des lärmarmen Belags auf der Schwarzwaldbrücke würden die von den Fahrbahnen ausgehenden Lärmemissionen ungefähr gleich viel abnehmen wie die Fussgänger durch die Reflexionen der neuen Lärmschutzwand zusätzlich belastet würden. Dass das Klangbild durch die Lärmschutzwand und die davon ausgehenden Reflexionen etwas ändert, sei unbestritten, jedoch als zumutbar und gesetzeskonform zu betrachten. Nicht ausser Acht zu lassen sei zudem der Aspekt der sozialen Sicherheit. Durch eine Lärmschutzwand zwischen Fahrbahn und Trottoir entstehe auf einer Brücke ein sogenannter Angstraum (ähnlich einer Unterführung). Diesem Umstand sei bei einem städtischen Fussweg Rechnung zu tragen und die soziale Sicherheit höher zu gewichten als der Aspekt der Lärmbelastung der Passanten. Diese Sichtweise decke sich im Übrigen auch mit dem von den Einsprechenden erwähnten Strategie- und Massnahmenbericht des Kantons Basel-Stadt, welcher der sozialen Sicherheit ein hohes Gewicht beimesse. Der Lärmschutz werde in diesem Bericht hingegen nicht explizit erwähnt.

Aufgrund obiger Ausführungen könne aus dem FWG für einen (alltagsorientierten) Fussweg nur dann eine Ersatzpflicht abgeleitet werden, wenn dessen Begehbarkeit oder Sicherheit nicht mehr gegeben sei. Dies sei im vorliegenden Projekt nicht der Fall. Ein Verlust der Attraktivität respektive der Erholungsqualität sei hingegen nur bei Wanderwegen als Ersatzgrund vorgesehen.

Die Einsprechenden reichten am 19. Mai 2020 weitere Bemerkungen ein:

Das ASTRA behaupte unter Zitierung der Botschaft zum FWG, dass bei einem Fussweg nur dann eine Ersatzpflicht bestehe, wenn dessen Begehbarkeit oder Sicherheit nicht mehr gegeben ist. Diese Behauptung sei aus zwei Gründen falsch:

Erstens sehen andere Kommentare zum FWG die Gründe für eine Fussweg-Ersatzpflicht auch in direkter Anwendung des Bundesrechts nicht auf den Wegfall von „Begehbarkeit oder Sicherheit“ beschränkt. Das ASTRA selbst schreibe in seinem Handbuch „Fusswegnetzplanung“ von 2015 auf S. 69: „Werden Fusswege, die in den Fusswegnetzplänen nach FWG verzeichnet sind, aufgehoben oder erfüllen sie die qualitativen Anforderungen nicht mehr, müssen sie ersetzt werden (Art. 7 FWG).“ In derselben Broschüre definiert das ASTRA auf S. 15 die Qualität von Fusswegnetzen mit vier Kriterien, attraktiv ist eines davon. Das Kriterium attraktiv wiederum zeichnet sich gemäss ASTRA Handbuch u.a. durch eine hohe Umfeldqualität aus.

Zweitens sei die Aufzählung der Ersatzpflichttatbestände in Art. 7 Abs. 2 FWG mit der Formulierung „insbesondere“ nicht abschliessend. Mit Art. 88 BV beschränke sich die Gesetzgebungskompetenz des Bundes in Sachen Fuss-, Wander- und Velowegnetze auf Grundsätze. So könnten die Kantone die Ersatzpflichttatbestände konkretisieren und weitere Ersatztatbestände erlassen. Der Kanton Basel-Stadt habe dazu die kantonale Verordnung über Fuss- und Wanderwege (KFWV) erlassen und nenne dort als Ersatzpflichttatbestände sinngemäss Eingriffe, welche dazu führen, dass ein Fussweg den Anforderungen nicht mehr entsprechen könne. Bezüglich der Anforderungen an die Wegnetze verweise §6 KFWV auf den Strategie- und Massnahmenbericht zum Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege (SMB TRP FW 2018). Abgeleitet aus Art. 88 BV, Art. 7 FWG und §6 und §7 KFWV sei somit für Eingriffe, welche dazu führen, dass ein Fussweg, den im SMB TRP FW 2018 formulierten Anforderungen nicht mehr entsprechen könne, ein Realersatz zu schaffen. Diese Pflicht gelte auch für Vorhaben des Bundes. Würde die unterwasserseitige Lärmschutzwand entlang der Schwarzwaldbrücke, wie im Projekt des ASTRA vorgesehen, am Brückenrand erstellt, so könnte der betroffene Fussweg die in Kapitel 4.1.2 und 4.1.3 SMB TRP FW 2018 formulierten Qualitätsanforderungen (Attraktivität, hoher, störungsfreier Gehkomfort etc.) nicht mehr erfüllen. Weiter würde der Bau der Wand am Brückenrand den im Kapitel 3.1 SMB TRP FW 2018 aufgeführten Leit- und Grundsätzen zum Fusswegnetz widersprechen.

Aus den dargelegten Gründen halte man an der Forderung fest: Sollte das UVEK zum Schluss kommen, dass die Wand aus bautechnischen Gründen am Brückenrand zu erstellen sei, so ist das betroffene Stück des Fusswegnetzes der Stadt Basel aus dem Teilrichtplan zu entlassen und das ASTRA sei in Anwendung von Art. 7 und Art. 10 Abs. 2 FWG zu Realersatz in Form einer neuen unterwasserseitigen, vom MIV akustisch abgetrennten, Fuss- und Veloverbindung zu verpflichten.

Neben Erörterungen zur Realersatzpflicht würden sich im Schreiben des ASTRA Äusserungen zur Lärmbelastung und zur sozialen Sicherheit auf dem unterwasserseitigen Fussweg der Schwarzwaldbrücke finden. Die sinngemässe Aussage des ASTRA der Einbau eines "lärmarmen" Belags egalisiere die zusätzliche Lärmbelastung durch Reflexionen an der neuen Lärmschutzwand weise man als unbelegte Behauptung zurück. Was die Bildung eines "Angstraumes" durch den Bau einer langen Lärmschutzwand betreffe so stelle man fest, dass diese Gefahr mit der Positionierung der Wand am Brückenrand tatsächlich bestehe, werden doch so Velofahrerinnen und Fussgänger auf einer Länge von mehreren hundert Metern zwischen einer Wand und einer 10-spurigen Hochleistungsstrasse eingeklemmt. Bei der Positionierung der Wand zwischen Velo- und Autospuren hingegen, entsteht eine Situation, wie sie auf der Ostseite der Eisenbahnbrücke seit Jahren bestens funktioniert: auf der einen Seite von Fuss- und Veloweg befindet sich eine Wand, auf der anderen Seite ist der Blick frei auf Rhein und städtische Landschaft.

Das ASTRA verzichtete auf eine weitere Stellungnahme dazu.

Mit Schreiben vom 10. Mai 2021 äusserten sich die Einsprechenden zum Tempogutachten von Ecoplan vom 22. März 2021 bezüglich Geschwindigkeitsreduktion von 80 auf 60 km/h zwischen 22:00 und 7:00 Uhr:

Das Gutachten beurteile eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit nachts von 80 auf 60 km/h als nicht verhältnismässig. Zwei Aspekte würden zu dieser Einschätzung führen: erstens die hohe monetäre Bewertung von nächtlichen Fahrzeitverlängerungen um rund eine Minute und zweitens die geringe und wenig spezifische Beurteilung des Nutzens einer nächtlichen Lärmreduktion. In beiden Fällen folge das Gutachten zwar formal den Vorgaben der einschlägigen Normen, die gewählten Parameter seien jedoch nur ungenügend auf die konkrete Situation abgestimmt.

Die gewählten, hohen Stundensätze würden im Bereich nicht-kommerzieller Verkehr auf früheren Studien basieren, in denen Personen zu ihrer Zahlungsbereitschaft für kürzere bzw. längere Routen in Alltagssituationen befragt wurden. Den Übertrag auf unsere konkrete Fragestellung, den monetären Wert von einer um eine Minute längeren nächtlichen Fahrt auf 5.5 km Stadtautobahn sei nicht zulässig. Die Ausgangsdaten würden keine Aussagen zu monetären Werten von Fahrzeiten Privater während der Nacht zulassen. Weiter müsse bezweifelt werden, ob es für nichtkommerziellen Verkehr überhaupt sinnvoll sei, einen Zeitverlust von einer Minute zu monetarisieren, da eine solch geringe Änderung von den Personen in den Fahrzeugen gar nicht bemerkt werde.

Die im Gutachten verwendeten Studien für die Lärmkosten würden sich weitgehend auf Lärmwerte tagsüber beziehen. Das Gutachten übertrage die Tagwerte ohne weitere Begründung „linear“ auf Nachtwerte. Insbesondere betreffend Gesundheitskosten sei es offensichtlich, dass es spezifische Daten zu nächtlichen Störungen, bis hin zu Unterbrüchen der Schlafphasen brauche. Für das Quartier besonders störend seien die Lastwagen in den frühen Morgenstunden. Allein eine Lärmreduktion bei diesen Fahrten würden zu einer massiven Entlastung der Bevölkerung führen, physisch wie psychisch. Die Auswirkung einer Lärmreduktion auf die Psyche der Betroffenen thematisiert das Gutachten überhaupt nicht.

Aus den dargelegten Gründen halte man das Gutachten in wesentlichen Punkten für nicht vollständig bzw. ungenau. Man fordere deshalb ein Gutachten, welches die Fragwürdigkeit einer Monetarisierung von Fahrzeitveränderungen im Minutenbereich reflektiere, den monetären Unterschied von Fahrzeitveränderungen nachts gegenüber tagsüber berücksichtige und den gesundheitlichen Effekt von nächtlichen Geschwindigkeitsreduktionen insbesondere von Lastwagen in den frühen Morgenstunden aufzeige. Im Übrigen halte man an der Forderung fest, die Höchstgeschwindigkeit auf der Osttangente in der Zeit von 22:00 bis 7:00 Uhr von 80 auf 60 km/h zu reduzieren.

Die Einsprechenden äusserten sich am 17. September 2021 abschliessend zum Schriftenwechsel zwischen dem ASTRA und dem BAFU bezüglich Tempogutachten:

Erfreut nehme man zur Kenntnis, dass das BAFU als Fachbehörde Lärmschutz in wesentlichen Teilen die Kritik am Gutachten der Firma Ecoplan teile. Der im Gutachten verwendete Ansatz zur Beurteilung der Verhältnismässigkeit, eine rein monetäre Kosten-Nutzen-Analyse, basiere auf der Kostenseite auf Berechnungsmethoden, welche sich für Bewertungen von (verhinderten) Stauzeiten eignen mögen. Die Anwendung dieser Berechnungsmethoden auf die Bewertung von Geschwindigkeitsreduktionen bei übermässiger Lärmbelastung beurteile die Fachbehörde BAFU als fachlich falsch. Auf der Nutzenseite des monetären Ansatzes wiederum würden wesentliche Teile der positiven Auswirkungen einer nächtlichen Geschwindigkeitsreduktion gar nicht abgebildet. Im konkreten Fall bestehe der Nutzen der Massnahme vor allem in einer geringeren Störung der Schlafphasen der Menschen im Osten der Stadt Basel. Die geforderte Geschwindigkeitsreduktion vermindere insbesondere den ohrenbetäubenden Krach der frühmorgendlichen Lastwagenschwemme nach Öffnung der Schranken an den Landesgrenzen, den Lärm der zahlreichen, episodischen nächtlichen "Ausnahme"-Lastwagenfahrten sowie des immer früher einsetzenden Pendelverkehrs. Die verminderte Störung der Schlafphasen von Tausenden von Anwohnerinnen und Anwohnern sei offensichtlich ein enormer, individueller aber auch gesamtgesellschaftlicher Nutzen. Weiter verbessere die Geschwindigkeitsreduktion die Verkehrssicherheit auf der Osttangente und die Aufenthaltsqualität in den Nächsterholungsgebieten (Parks, Rheinufer, ...) in Basel-Ost. All diese Verbesserungen würden bei einer Monetarisierung nicht umfassend abgebildet. Eine rein monetäre Kosten-Nutzen-Analyse sei aus den dargelegten Gründen nicht geeignet, die Verhältnismässigkeit nächtlicher Temporeduktionen auf einer Autobahn durch ein Wohnquartier zu beurteilen.

Die Fachbehörde Lärmschutz habe die Problematik erfreulicherweise erkannt und in jüngster Zeit mit der multikriteriellen Analyse (MKA) eine fachlich breit abgestützte Methode entwickelt, um die Verhältnismässigkeit von Temporeduktionen bei übermässiger Lärmbelastung zu beurteilen. Die MKA beurteile die Verhältnismässigkeit der Temporeduktion unter Einbezug aller gesellschaftlich relevanten Faktoren ohne dabei die Scheingenaugkeit einer Kosten-Nutzen-Analyse vorzurechnen. Die MKA habe sich bei konkreten Fragestellungen bereits verschiedentlich bewährt. Das UVEK werde daher aufgefordert, für die Beurteilung der Verhältnismässigkeit die besser geeignete Methode der MKA gemäss Vorschlag BAFU der offensichtlich unzureichenden Methode einer Kosten-Nutzen-Analyse vorzuziehen. Die MKA sei eine adäquate Methode, die Verhältnismässigkeit der geforderten Massnahme zu beurteilen.

Das UVEK stellt fest:

1. Die Einsprechenden verlangten eine Temporeduktion, welche das ASTRA als nicht verhältnismässig erachtet und daher im Rahmen seiner Stellungnahme zur Einsprache ablehnte. Gemäss Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) in Verbindung mit Art. 108 Abs. 4 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) kann die Geschwindigkeit nur aufgrund eines Gutachtens betreffend Verhältnismässigkeit einer solchen Massnahme herabgesetzt

werden. Das ASTRA wurde deshalb beauftragt, ein entsprechendes Gutachten einzuholen. Das Gutachten der Firma Ecoplan vom 22. März 2021 wurde dem Departement am 30. März 2021 vorgelegt. Anschliessend erhielten alle Verfahrensbeteiligten sowie das BAFU die Möglichkeit sich dazu zu äussern. Mit Verweis auf die detaillierten Ausführungen in der voranstehenden Erwägung 8 folgt das UVEK der Beurteilung im Gutachten. Die beantragte Temporeduktion wird abgewiesen.

2. Mit der 3 m hohen und 260 m langen LSW auf der Schwarzwaldbrücke werden die IGW bei den betroffenen Liegenschaften eingehalten (Bericht Lärmschutzprojekt, Beilage i2, S. 62 und Anhang 5.12). Die 3 m hohe Lärmschutzwand erreicht damit eine Effektivität von 100%. Somit wird die gesetzliche Vorgabe in Art. 13 Abs. 2 LSV vollumfänglich erfüllt und weitergehende Lärmschutzmassnahmen sind nicht erforderlich. Das ASTRA ist demnach nicht verpflichtet, Lärmschutzmassnahmen zu realisieren, welche über das gesetzlich geforderte Mass hinausgehen. Unter dem Aspekt der schweizweiten Gleichbehandlung würde eine einzelfallbezogene Ausdehnung des Lärmschutzes auf freiwilliger Basis zu einem stossenden Ergebnis führen.

Hinsichtlich der Länge der Lärmschutzwand besteht in den Projektunterlagen eine Differenz zwischen den Angaben im Bericht Lärmschutzprojekt (Beilage i2) und dem Plan f3 Neuerstellung Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke Unterwasserseite. Die Höhe der Wand ist nicht betroffen. Gemäss den Angaben im Bericht weist die Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke eine Länge von 260 m aus. Auf Grund der WTI-Berechnung wird festgehalten, dass diese Massnahme umgesetzt wird. Auf dem Plan f3 ist die Wand jedoch nur mit knapp 235 m projektiert. Die im Bericht geprüfte Lärmschutzwand mit einer Länge von 260 m bildet die Basis der Lärmberechnungen zur Einhaltung der IGW. Die Umsetzung dieser Massnahmen wird zugesichert. Demnach ist die Wand mit einer Länge von 260 m zu realisieren. Der Plan f3 ist im Rahmen des Detailprojekts entsprechend zu korrigieren bzw. die Wand ist unter Berücksichtigung der bautechnischen Umstände um 25 m zu verlängern. Das UVEK erlässt eine entsprechende Auflage im Dispositiv (Ziff. 4.1).

Soweit sich der Antrag der Einsprechenden auf eine Verlängerung der Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke im Sinne von Plan f3 bezieht, wird der Antrag somit teilweise gutgeheissen.

Was die Lage der LSW auf der Schwarzwaldbrücke vor allem im Hinblick auf den Langsamverkehr betrifft, kann auf die Ausführungen des UVEK zur Einsprache des Vereins Fussverkehr Region Basel unter der voranstehenden Erwägung 9.1 verwiesen werden. Das UVEK erachtet die projektierte Lage der Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke als bundesrechtskonform.

3. Auf die pauschale Unterstützung weiterer Anträge von privaten Einsprechern wird an dieser Stelle mangels Begründung nicht weiter eingegangen. Zur Förderung nach einer raschen Umsetzung der unbestrittenen Lärmschutzmassnahmen

men ist festzustellen, dass diese umsetzbar sind, sobald die vorliegende Verfügung rechtskräftig ist. Die einzelnen Lärmschutzmassnahmen können nicht aus dem Lärmsanierungsprojekt herausgelöst bzw. separat beurteilt und genehmigt werden.

Zu den Schlussbemerkungen:

Auf weitere Stellungnahmen von Bund und Kanton betreffend die Länge und Höhe der LSW auf der Schwarzwaldbrücke kann aus Sicht des UVEK verzichtet werden, da sich sämtliche Behörden im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens mehrfach zum Projekt bzw. zu den Anträgen der Einsprechenden geäußert haben oder aber explizit auf weitere Ausführungen verzichtet. Das UVEK entscheidet vorliegend gestützt auf sämtliche Eingaben über die eingangs gestellten Anträge.

Im Rahmen ihrer Schlussbemerkungen vom 27. Februar 2020 unterstützten die Einsprechenden einen Antrag der Stadtgärtnerei betreffend Ersatz der Lärmschutzwand entlang dem Schwarzpark mittels Spurreduktion Osttangente. Dieser Antrag wurde abschliessend bei der kantonalen Stellungnahme in der vorangehenden Erwägung 7 beurteilt.

Die Einsprache wird teilweise gutgeheissen soweit darauf eingetreten wird (Ziff. 8.2 Dispositiv).

9.3 Einsprachen von Privatpersonen mit identischem Inhalt zwischen 18. und 25. Juni 2019

Die nachfolgend aufgeführten Personen haben während der öffentlichen Auflage beim UVEK 25 gleichlautende Einsprache gegen das vorliegende Projekt eingereicht: Jeannette und Alfred Löwengut-Rüedi, Christine und Bruno Keller-Sprecher, Trudi und Jean-Antoine Reinau, Felix Lachenmeier, Stefanie und Thomas Schmid-Schaltenbrand, Heidi Donné-Singer, Evelyne und Helli Peiser, Lilianne Minzer-Luisier, Jris und Rudolf Caderas-Bachmann, Nadine und Angelo Baltermia, Franca Caggegi Reutlinger, Peter Bächle, Michael Hofstetter, Anna-Katharina Hächler, Isabel Balzer und Jacob Nelson, Arthur und Roland Rebmann, Pasqualina und Fabio Barazza, Christian Reutlinger, Elia Reutlinger, Nathalie Lalonde, Claudia und Carlo Negri-Sigist, Eliane Estermann, Dagobert Kuster und Christian Kühner.

Bei den Einsprechenden handelt es sich um Eigentümer, Anwohner und Mieter der Schwarzwaldallee in Basel (zwischen den Hausnummern 14 bis 101, verteilt über 400 m). Die Einsprechenden sind vom vorliegenden Nationalstrassenprojekt besonders betroffen und daher zur Einsprache legitimiert. Da die Einsprachen alleamt einen identischen Wortlaut aufweisen, sich die betroffenen Liegenschaften im selben Gebiet befinden und daher die Lärmsituation vergleichbar ist, werden die Einsprachen nachfolgend im Rahmen der Plangenehmigungsverfügung gemeinsam behandelt.

Die Hälfte der eingangs aufgeführten Einsprechenden sind von einem Erleichterungsantrag betroffen. Es handelt sich dabei um die Erleichterungsanträge Nr. 18 bis 21.

Die Einsprechenden stellten folgende Anträge:

Das Projekt N02 Lärmsanierung Osttangente Basel sei unter Kostenfolge nicht zu genehmigen. Man begrüsse jedoch die zeitnahe Umsetzung der unbestrittenen Lärmschutzmassnahmen (z. B. lärmarmen Belag). Die Einsprechenden würden sich vorbehalten, für ihre Forderungen Schadenersatzansprüche infolge Wertverminderung geltend zu machen.

1. Temporeduktion auf 60 km/h nachts

Obwohl verschiedenste Untersuchungen eindeutig belegen würden, dass eine Temporeduktion von 80 auf 60 km/h eine deutliche Lärmreduktion von ca. 4 dB(A) mit sich bringen würde, weigere sich das ASTRA hartnäckig, diesem vielseitig geforderten Begehren stattzugeben. Auch der Kanton Basel-Stadt habe sich mit dieser Forderung mehrmals erfolglos an das ASTRA gewendet. Das ASTRA stelle sich auf den Standpunkt, es müsse einen flüssigen Verkehr auf den Schweizer Nationalstrassen gewährleisten und dieser Auftrag sei bei Tempo 60 nicht erfüllbar. Dies sei unverständlich, da in Stosszeiten dieses reduzierte Tempo bereits jetzt die Regel sei. Den Lastwagen sei zum Wohle der Bevölkerung in den frühen Morgenstunden eine zusätzliche Reisezeit von 30 Sekunden zuzumuten. Eine nachvollziehbare Interessenabwägung bezüglich Temporeduktion fehle gänzlich. Da die Immissionsgrenzwerte nachts überschritten würden, fordere man eine Temporeduktion auf 60 km/h mindestens in der für die Gesundheit der Anwohnerschaft so wichtigen Zeit zwischen 22:00 und 07:00 Uhr.

2. Lärmschutz auf der Schwarzwaldbrücke

Die Installation einer 3 m hohen Lärmschutzwand rheinabwärts werde begrüsst. Sie bringe besonders für die Liegenschaften in der Schwarzwaldallee mit tiefen ungeraden Hausnummern eine gewisse Lärmentlastung. Weshalb sie nicht lückenlos sei, sei nicht nachvollziehbar. Auf der Höhe des Tinguely-Museums sei die Lärmschutzwand unterbrochen. Eine unverständliche Unterlassung. Das ASTRA begründet diesen Unterbruch damit, dass dort keine bewohnten Liegenschaften stünden. Berechnungen würden aber zeigen, dass sich der Schall des motorisierten Verkehrs auf der Schwarzwaldbrücke derart ausbreite, dass die oben genannten Liegenschaften mit tiefen ungeraden Hausnummern in der Schwarzwaldallee stark vom Lärm betroffen seien. Man fordere deshalb einen lückenlosen Lärmschutz auf der Schwarzwaldbrücke.

Im Übrigen unterstütze man die Forderung einiger Mitglieder der Begleitgruppe, die oben erwähnte Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke nicht anstelle des Geländers, sondern zwischen dem motorisierten und dem Fuss- bzw. Veloverkehr anzubringen.

3. Lärmschutzmassnahmen im Abschnitt zwischen Wettsteinallee und Rheinübergang

Auf diesem Streckenabschnitt der Osttangente seien, abgesehen von einer kurzen Wand bei der Liegenschaft Schwarzwaldallee 62, keine spezifischen Lärmschutz-

massnahmen vorgesehen. Der Bund müsse aber die Einhaltung der LSV garantieren, was auch nach Einbau des lärmarmen Belags nachts in der Häuserzeile der Schwarzwaldallee (gerade Hausnummern) und im Eisenbahnweg nicht der Fall sei. Im Bericht "Nationalstrasse N2 Ausführungsprojekt Lärmschutz" werde festgehalten, dass die Lärmschutzwand an der westlichen Brüstung um 2 m erhöht werden müsste, um die Lärmbelastung unter den Grenzwert zu senken. Des Weiteren werde betont, die Bäumlihofbrücke sei aus statischen Gründen nicht imstande, zusätzliche Lasten von einer höheren und auskragenden Lärmschutzwand aufzunehmen. Da die Osttangente in ihrer jetzigen Ausgestaltung auch nach dem Bau des Rheintunnels bestehen bleiben soll, fordere man zum Schutz der Anwohnerschaft die Erhöhung der bestehenden Glaslärmschutzwand um 2 m. Auf den Vorschlag der Einsprechenden, wie das statische Problem der erhöhten, allenfalls gekröpften Lärmschutzwände technisch gelöst werden könnte (Windkräfteableitung ins Erdreich), seien die Behörden nicht eingegangen. Mit dem Lösungsvorschlag könnte auch ein wirksamer Lärmschutz gegen die Emissionen der unteren Ebene (Schwarzwaldstrasse) auf die Hinterfassaden der betroffenen Liegenschaften Schwarzwaldallee 12-62 erreicht werden. Momentan würden die Liegenschaften Schwarzwaldallee 59-79 in unterschiedlichem Masse vom "Lärmriegel" Bau 640 der Roche profitieren. Nach Abbruch dieses Gebäudes falle dieser Schutz weg, was dort zu einer Pegelerhöhung führe. Deshalb sei auch dieser Nationalstrassenabschnitt vorausschauend in das Lärmschutzprojekt mit einzubeziehen. Nach 40 Jahren Betrieb müsse wohl in den nächsten Jahren auch die Lärmschutzwand zwischen den Fahrtrichtungen durch eine technisch ausgereifere und höhere Version ersetzt werden, wodurch nach Auffassung der Einsprechenden eine zusätzliche deutliche Verbesserung der Lärmsituation erzielt würde. Man fordere daher diese beiden Massnahmen (Erhöhung der Glaslärmschutzwand und der Lärmschutzwand zwischen den beiden Fahrtrichtungen).

Das ASTRA äusserte sich zu den Anträgen in seiner Stellungnahme vom 9. September 2019 wie folgt:

1. Temporeduktion auf 60 km/h nachts

Autobahnen seien Hochleistungsstrassen, welche grundsätzlich auf Geschwindigkeiten von 120 km/h ausgelegt seien und eine wichtige Entlastungsfunktion erfüllen würden, indem sie den Verkehr kanalisiert aus dem untergeordneten Strassensystem abführen würden. Ein Abweichen von dieser allgemeinen Höchstgeschwindigkeit sei nur unter ganz bestimmten Bedingungen möglich, welche in Art. 108 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) abschliessend aufgeführt seien. Damit die Geschwindigkeit herabgesetzt werden könne, müsse zudem der Nachweis erbracht werden, dass dies nötig, zweck- und verhältnismässig sei und dass keine anderen Massnahmen der Geschwindigkeitsreduktion vorzuziehen seien. Diese Prüfung sei im vorliegenden Projekt gewissenhaft vorgenommen worden. Die Prüfung der Verhältnismässigkeit basiere bei Infrastrukturbauten der öffentlichen Hand auf einer Gegenüberstellung des volkswirtschaftlichen Nutzens mit dem volkswirtschaftlichen Kosten der Massnahme. Die volkswirtschaftlichen Kosten würden sich

nicht nur aufgrund der baubedingten Investitionskosten ergeben, sondern es seien insbesondere auch die volkswirtschaftlichen Kosten der Strassenbenutzer infolge Zeitverlust zu berücksichtigen. Ausschliesslich umweltbedingte Geschwindigkeitsreduktionen um 20 km/h auf Nationalstrassen 1. Klasse würden volkswirtschaftliche Kosten verursachen, welche um ein Vielfaches höher seien als deren volkswirtschaftliche Nutzen. Eine solche Massnahme sei entsprechend als unverhältnismässig zu beurteilen, so dass die rechtlichen Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsreduktion nicht gegeben seien.

Im vorliegenden Projektperimeter würden umfassende Lärmschutzmassnahmen bestehen und die Geschwindigkeit sei bereits heute sowohl am Tag wie auch in der Nacht auf 80 km/h beschränkt. Eine weitergehende Geschwindigkeitsreduktion stelle den Zweck und die Funktion der Nationalstrasse in ihren Grundzügen in Frage. Tiefere Geschwindigkeiten und die damit einhergehende verminderte Attraktivität würden die Entlastungswirkung der Nationalstrasse reduzieren, was zu Mehrverkehr im untergeordneten Netz führe, wo aus verschiedenen Gründen keine Lärmschutzmassnahmen zum Schutz der Bevölkerung realisiert seien und realisiert werden können.

Die Forderung um eine noch weitergehende Absenkung der Geschwindigkeit nachts widerspricht zudem auch dem in Art. 108 SSV explizit erwähnten Prüfauftrag, die Geschwindigkeit nach Möglichkeit nur während den Hauptverkehrszeiten zu beschränken.

2. Lärmschutz auf der Schwarzwaldbrücke

Mit der Verlängerung der Lärmschutzwand auf der Bäumlhofbrücke sowie der Realisierung der Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke werde die Bevölkerung bestmöglich geschützt. Ein Zusammenschluss der beiden Lärmschutzwände sei nicht möglich: Eine lückenlose Fortsetzung der Lärmschutzwand Schwarzwaldbrücke auf die Bäumlhofbrücke käme quer über die Lokalstrasse zu liegen, welche von der Grenzacherstrasse auf die Schwarzwaldbrücke führe. Würde die unterwasserseitige Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke nach Norden verlängert, so würde sie auf der Seite des Tinguely-Museums entlang der Auffahrt von der Grenzacherstrasse nach unten verlaufen. An diesem Standort hätte sie gar keine Wirkung für die Liegenschaften an der Schwarzwaldallee.

Die in der Einsprache erwähnte starke Betroffenheit der Anwohner der Liegenschaften mit tiefen ungeraden Hausnummern in der Schwarzwaldallee aufgrund der Emissionen der Schwarzwaldbrücke sei spätestens nach Realisierung des Projekts Geschichte. Die von der Schwarzwaldbrücke ausgehende Lärmbelastung liege bei den Liegenschaften der Schwarzwaldallee mehr als 10 dB unter dem Gesamtpegel dieser Liegenschaften, so dass sie als unerheblich betrachtet werden könne.

Betreffend die Forderung nach Erstellung der Lärmschutzwand zwischen dem motorisierten und nicht motorisierten Verkehr äussere man sich wie folgt: Die Veran-

kerung der Lärmschutzwand im Brückenkörper sei konstruktiv nur auf dem Konsolkopf sinnvoll. In der Fahrbahnplatte würden sich dicht gedrängt eine Vielzahl von statisch tragenden Spanngliedern befinden. Die Verankerung der 3 m hohen Lärmschutzwand im Brückenkörper zwischen MIV und Radstreifen stelle auf Grund der dort verlegten Spannglieder ein grosses Risiko für das Bauwerk da. Zudem sei die Lage der Lärmschutzwand auf dem Konsolkopf in Zusammenarbeit mit der Stadtbildkommission erarbeitet worden. Aus Sicht der Stadtbildkommission seien Lärmschutzwände direkt am Fahrbahnrand, also zwischen Fahrbahn und Trottoir, auf dem gesamten Stadtgebiet ausgeschlossen. Sie würden den Aussenraum zuschneiden, Fussgängerübergänge komplizieren und den städtischen Aussenraum verunstalten. Die Lärmschutzwand komme daher ausserhalb des Brückengeländers auf den Konsolkopf zu stehen.

3. Lärmschutz Wettsteinallee und Rheinübergang

Im Sinne der Vorsorge und zur Sicherstellung der langfristigen Rechtmässigkeit der aktuellen und zukünftigen Lärmsituation sei das Lärmschutzprojekt unter Berücksichtigung der sich abzeichnenden Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2040 erstellt worden. Die erwartete Verkehrsabnahme durch den gegenwärtig in Projektierung stehenden Rheintunnel sei dabei bewusst und entsprechend der rechtlichen Vorgaben nicht berücksichtigt worden, womit die dem Projekt zugrundeliegende Verkehrsprognose auf der sicheren Seite liege.

Im Lärmschutzprojekt (Bericht i2) seien neben den neuen auch die bestehenden Lärmschutzmassnahmen detailliert auf Erweiterungsmöglichkeiten geprüft worden. Gemäss Art. 13 der Lärmschutzverordnung (LSV) müssten Lärmschutzmassnahmen technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar sein. Es dürften auch keine überwiegenden Interessen namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes, der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Gesamtverteidigung entgegenstehen (Art. 14 LSV).

Betreffend die technische und betriebliche Machbarkeit sei auf den anerkannten Stand der Baukunde abzustützen. Dazu gehöre u.a. das für die Nationalstrassen massgebende Fachhandbuch Trasse/Umwelt. Darin sei festgelegt, dass die Bauhöhe von Lärmschutzwänden auf Kunstbauten maximal 4 m und auf gewachsenem Terrain maximal 6.5 m ab Fahrbahn betragen dürfe. Die Maximalhöhe von 4 m auf Kunstbauten sei aufgrund des Gewichts und der Lasten, namentlich der Windkräfte, festgelegt worden. Eine Abkröpfung könne aufgrund des erforderlichen Lichtraumprofils erst ab einer Höhe von 4.8 m ab Fahrbahn erfolgen, weshalb beispielsweise abgekröpfte Lärmschutzwände auf Kunstbauten nicht möglich seien.

Im Lärmschutzprojekt werde detailliert nachgewiesen, dass es für Liegenschaften an der Schwarzwaldallee und am Eisenbahnweg keine weiteren technisch machbaren, wirtschaftlich tragbaren und verhältnismässigen Massnahmen im Ausbreitungsbereich gebe (Bericht i2).

Trotz den oben erwähnten baulichen Rahmenbedingungen sei im vorliegenden Projekt die in der Einsprache erwähnte Wanderhöhung um 2 m geprüft worden. Die

zusätzlichen Lasten könnten nicht über die feingliedrige Brückenkonstruktion abgeleitet werden. Eine freistehende Wand neben dem Brückenbauwerk würde eine Gesamtkonstruktion von 13 m Höhe ab Niveau Schwarzwaldstrasse erfordern, welche mit entsprechend grossen und tiefen Fundamenten verankert werden müsste. Solche Fundamente seien an diesem Ort wegen bestehender Werkleitungen nicht möglich bzw. der Aufwand zur Verlegung oder zum Schutz der Leitungen wäre nicht verhältnismässig.

Der Bau 640 der Roche habe die Funktion einer umfangreichen Baustelleninstallation und werde von den Handwerksbetrieben benutzt, welche am Bau der Roche-Türme beteiligt seien. Im Lärmschutzprojekt sei davon ausgegangen worden, dass der Bau 640 nach Fertigstellung der Bauarbeiten wieder entfernt werde. Aus diesem Grund sei er im Berechnungsmodell nicht als Lärmhindernis modelliert. Die ausgewiesenen Belastungspegel zeigten also in jedem Berechnungszustand die Lärmbelastung ohne den Bau 640.

Die Höhe der Lärmschutzwand auf der Mittelmauer zwischen den Fahrrichtungen betrage 3.2 m ab Fahrbahn. Eine Erhöhung auf gesamthaft 4 m würde die Lärmbelastung bei den betroffenen Gebäuden um weniger als 1 dBA vermindern. Eine Erhöhung über 4 m hinaus sei nicht in Betracht gezogen worden, weil gemäss ASTRA-Fachhandbuch die Bauhöhe von Lärmschutzwänden auf Brücken maximal 4 m ab Fahrbahn betragen dürfe.

4. Zur Kostenfolge

Erfahrungsgemäss würden im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens keine Verfahrenskosten auferlegt. Das Verwaltungsverfahrensgesetz sehe eine Parteientschädigung weiter nur für das Beschwerdeverfahren vor. Für Einsprachen, welche auch enteignungsrechtliche Anträge enthielten, könne gestützt auf Art. 114 und 115 des Enteignungsgesetzes im Einspracheverfahren eine Entschädigung für die notwendigen aussergerichtlichen Kosten des Enteigneten zugesprochen werden. Ob und in welcher Höhe dem Einsprecher allenfalls eine Parteientschädigung zuzusprechen sei, sei durch die Plangenehmigungsbehörde zu beurteilen.

Das BAFU, als Umweltfachstelle des Bundes, stimmte in seiner Stellungnahme vom 28. Oktober 2019 dem Lärmschutzprojekt zu und schloss sich den Ausführungen des ASTRA zu den lärmrelevanten Einsprachen ohne Weiteres an.

Die Stellungnahme des ASTRA sowie die Stellungnahmen der Bundesfachstellen wurden den Einsprechenden zugestellt. Gleichzeitig erhielten sie die Möglichkeit dazu Schlussbemerkungen beim Departement einzureichen. Neun Einsprechende reichten im Februar 2020 identische Schlussbemerkungen ein. Darin halten sie grundsätzlich an der Einsprache fest. Zur Temporeduktion führten sie aus, dass das ASTRA behaupte, die Zweck- und Verhältnismässigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion geprüft zu haben. In den Projektunterlagen sei aber keine nachvollziehbare Dokumentation einer solchen Prüfung zu finden. Es fehlt insbesondere ein ortsspezifisches Gutachten, welches die lärmmindernde Wirkung einer Ge-

schwindigkeitsreduktion aufzeige. Daher halte man an der geforderten Temporeduktion fest und die Projektunterlagen seien mit einem entsprechenden Gutachten zu ergänzen.

Bezüglich der Erhöhung der Lärmschutzwand an der Schwarzwaldallee um 2 m auf dem bestehenden Brückenbauwerk werde auf ein Strassenlärmsanierungsprojekt des Kantons Basel-Stadt von 2005 verwiesen, welches offenbar 6 bis 7 m hohe Lärmschutzwände in diesen Bereich vorsah. An der ursprünglichen Forderung nach Erhöhung der Lärmschutzwand werde festgehalten.

Bezüglich der Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke unterstütze man die Forderungen diverser Organisationen, bei der Positionierung der Lärmschutzwand nicht nur die Anliegen der Stadtbildkommission, sondern auch die der Bevölkerung, namentlich in Bezug auf die Auswirkung der Wand auf die bestehenden Spuren des Fuss- und Veloverkehrs zu berücksichtigen. Ebenso unterstütze man die Forderung, die Höhe dieser unterwasserseitigen Lärmschutzwand nicht auf das gesetzliche Minimum von 3 m zu beschränken, sondern auch unter Berücksichtigung der zusätzlichen eisenbahnbedingten Lärmbelastung eine 4 m hohe Lärmschutzwand zu errichten, was der bautechnisch maximalen Höhe entspreche.

Am 9. April 2021 stellte das UVEK allen Einsprechenden das Tempogutachten der Firma Ecoplan zur Kenntnisnahme zu und setzte eine Frist für allfällige Bemerkungen dazu an.

Im April bzw. Mai 2021 reichten neun Einsprechende eine identisch lautende Stellungnahme zum Gutachten ein. Sie führten darin aus, dass an der beantragten Temporeduktion festgehalten werde. Die Unabhängigkeit des Gutachtens werde in Frage gestellt. Im Gutachten werde festgehalten, dass die untersuchte Temporeduktion von 80 auf 60 km/h zu einer Abnahme der Lärmimmissionen von 2,2 dB(A) führen würde. Dies wäre für die Anwohnerschaft eine hoch willkommene und deutlich wahrnehmbare Lärmverminderung. Dass dagegen die Mehrkosten aufgrund von Reisezeitverlusten (- 5,98 Mio CHF) derart stark ins Gewicht fallen, zeige einmal mehr, dass die geltenden Rechtsgrundlagen wie die Lärmschutzverordnung (LSV) anwohnerfeindlich und enorm verkehrsfreundlich seien. Die im Gutachten erwähnten Lärmschutzwände würden sich im Bereich zwischen Vogelsangschulhaus und Rheinübergang auf eine einzige kleine Wand im Bereich der Liegenschaft Schwarzwaldallee 62 beschränken. Alle anderen Liegenschaften in diesem Bereich gingen leer aus, obschon nachts die IGW überschritten würden. Dass im Gutachten die Gefahr einer Rückverlagerung des Verkehrs auf das untergeordnete Strassennetz überhaupt erwähnt werde, zeige die mangelnde Vertrautheit der Verfasser mit den örtlichen Gegebenheiten. Im vorliegenden Fall sei ein Ausweichen aufs Lokalstrassennetz völlig unattraktiv.

Das ASTRA äusserte sich in der Folge nicht zu den eingereichten Bemerkungen der Einsprechenden.

Am 18. August 2021 stellte das UVEK den Einsprechenden den Schriftenwechsel zwischen dem ASTRA und dem BAFU betreffend das Tempogutachten zur Kenntnisnahme zu und setzte eine Frist an für allfällige Bemerkungen dazu.

Im September 2021 reichten acht Einsprechende eine identisch lautende Stellungnahme zum Schriftenwechsel zwischen dem ASTRA und dem BAFU bezüglich Tempogutachten ein. An der Einsprache bzw. der beantragten Temporeduktion wird festgehalten. Man stelle mit grosser Erleichterung fest, dass das Anliegen, die Höchstgeschwindigkeit auf der Osttangente in der Zeit von 22:00 bis 07:00 Uhr von 80 auf 60 km/h zu reduzieren, vom BAFU als zweckmässig, erforderlich und verhältnismässig beurteilt werde.

Man nehme mit Genugtuung zur Kenntnis, dass die Fachbehörde BAFU die Problematik der Verhältnismässigkeit erkannt und in jüngster Zeit fachlich fundierte Methoden entwickelt habe, welche die Verhältnismässigkeit neu umfassend beurteilen würden. Um die Wirkung einer Temporeduktion sachgerecht beurteilen zu können, reiche eine rein monetäre Kosten-Nutzen-Analyse nicht. Offensichtlich sei die vom ASTRA angewandte Methode der Monetarisierung der Reisezeit in der Fachwelt umstritten. Nach neusten Erkenntnissen müssten alle Auswirkungen in die Untersuchung mit einbezogen werden, was in der multikriteriellen Analyse der Fall sei.

Gemäss Gutachten bewirke die Temporeduktion maximal eine Abnahme der Lärmbelastung von 2.2 dB(A) und bringe somit eine wahrnehmbare Lärminderung; sie gelte daher als zweckmässig. Zahlreiche Untersuchungen würden belegen, wie stark Lärm gesundheitsschädigend sei, obwohl die Quantifizierung schwierig sei. Bei der vom BAFU vorgeschlagenen multikriteriellen Sichtweise falle dieser Faktor ins Gewicht.

Nach dem Willen des Gesetzgebers seien Erleichterungen nur restriktiv zu gewähren und zwar dann, wenn die Einhaltung der massgebenden Grenzwerte zu unverhältnismässigen Einschränkungen führen oder extrem hohe Kosten verursachen würde. Aus diesen Gründen sei die Anwendung des multikriteriellen Ansatzes deshalb so essentiell, weil neben den Kosten viele auch andere Kriterien ins Gewicht fallen.

Das ASTRA äusserte sich nicht zu den letzten Ausführungen der Einsprechenden.

Das UVEK stellt fest:

Vorab stellt das UVEK grundsätzlich fest, dass das vorliegende Projekt die bundesgesetzlichen Anforderungen, insbesondere des Umweltrechts, erfüllt. Damit ist das Vorhaben aus Sicht des Departements genehmigungsfähig. Zur Forderung nach einer raschen Umsetzung der unbestrittenen Lärmschutzmassnahmen ist festzustellen, dass diese umsetzbar sind, sobald die vorliegende Verfügung rechtskräftig ist. Die einzelnen Lärmschutzmassnahmen können nicht aus dem Lärmsanierungsprojekt herausgelöst bzw. separat beurteilt und genehmigt werden.

Die Beurteilung der einzelnen Einsprachepunkte erfolgt in den nachfolgenden Ausführungen.

1. Temporeduktion auf 60 km/h nachts

Die Einsprechenden verlangten eine Temporeduktion, welche das ASTRA als nicht verhältnismässig erachtet und daher im Rahmen seiner Stellungnahme zur Einsprache ablehnte. Gemäss Art. 32 Abs. 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) in Verbindung mit Art. 108 Abs. 4 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) kann die Geschwindigkeit nur aufgrund eines Gutachtens betreffend Verhältnismässigkeit einer solchen Massnahme herabgesetzt werden. Das ASTRA wurde deshalb beauftragt, ein entsprechendes Gutachten einzuholen. Das Gutachten der Firma Ecoplan vom 22. März 2021 wurde dem Departement am 30. März 2021 vorgelegt. Anschliessend erhielten alle Verfahrensbeteiligten sowie das BAFU die Möglichkeit sich dazu zu äussern. Mit Verweis auf die detaillierten Ausführungen in der voranstehenden Erwägung 8 folgt das UVEK der Beurteilung im Gutachten. Die beantragte Temporeduktion wird abgewiesen.

2. Lärmschutz auf der Schwarzwaldbrücke

Die Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke dient insbesondere dem Schutz der Gebäude am St. Alban-Rheinweg. Mit der 3 m hohen und 260 m langen LSW auf der Schwarzwaldbrücke werden die IGW bei den betroffenen Liegenschaften eingehalten (Bericht Lärmschutzprojekt, Beilage i2, S. 62 und Anhang 5.12). Die 3 m hohe Lärmschutzwand erreicht damit eine Effektivität von 100%. Somit wird die gesetzliche Vorgabe in Art. 13 Abs. 2 LSV vollumfänglich erfüllt und weitergehende Lärmschutzmassnahmen sind nicht erforderlich. Das ASTRA ist demnach nicht verpflichtet Lärmschutzmassnahmen zu realisieren, welche über das gesetzlich geforderte Mass hinausgehen. Unter dem Aspekt der schweizweiten Gleichbehandlung würde eine einzelfallbezogene Ausdehnung des Lärmschutzes auf freiwilliger Basis zu einem stossenden Ergebnis führen.

Hinsichtlich der Länge der Lärmschutzwand besteht in den Projektunterlagen eine Differenz zwischen den Angaben im Bericht Lärmschutzprojekt (Beilage i2) und dem Plan f3 Neuerstellung Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke Unterwasserseite. Die Höhe der Wand ist nicht betroffen. Gemäss den Angaben im Bericht weist die Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke eine Länge von 260 m aus. Auf Grund der WTI-Berechnung wird festgehalten, dass diese Massnahme umgesetzt wird. Auf dem Plan f3 ist die Wand jedoch nur mit knapp 235 m projektiert. Die im Bericht geprüfte Lärmschutzwand mit einer Länge von 260 m bildet die Basis der Lärmberechnungen zur Einhaltung der IGW. Die Umsetzung dieser Massnahmen wird zugesichert. Demnach ist die Wand mit einer Länge von 260 m zu realisieren. Der Plan f3 ist im Rahmen des Detailprojekts entsprechend zu korrigieren bzw. die Wand ist unter Berücksichtigung der bautechnischen Umstände um 25 m zu verlängern. Das UVEK erlässt eine entsprechende Auflage im Dispositiv (Ziff. 4.1).

Soweit sich der Antrag der Einsprechenden auf eine Verlängerung der Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke im Sinne von Plan f3 bezieht, wird der Antrag somit teilweise gutgeheissen.

Was die Lage der LSW auf der Schwarzwaldbrücke vor allem im Hinblick auf den Langsamverkehr betrifft, kann auf die Ausführungen des UVEK zur Einsprache des Vereins Fussverkehr Region Basel unter der voranstehenden Erwägung 9.1 (S. 32 ff.) verwiesen werden. Das UVEK erachtet die projektierte Lage der Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke als bundesrechtskonform. Die Einsprache wird in diesem Punkt abgewiesen.

Schliesslich sprechen gemäss den Ausführungen des ASTRA verkehrstechnische bzw. bautechnische Gründe (Querung Lokalstrasse) gegen den geforderten Zusammenschluss der Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke mit der verlängerten Wand auf der Bäumlhofbrücke. Für das UVEK sind die Ausführungen des ASTRA nachvollziehbar und rechtfertigen den Verzicht auf den beantragten Zusammenschluss der Lärmschutzwände. Die Einsprache wird in diesem Punkt abgewiesen.

3. Lärmschutzmassnahmen im Abschnitt zwischen Wettsteinallee und Rheinübergang

Das Lärmschutzprojekt ist auf den Zeithorizont 2040 ausgerichtet. Entgegen der Ansicht der Einsprechenden handelt es sich vorliegend um langfristig ausgerichtet Massnahmen.

Im Bereich der Schwarzwaldallee wurden gemäss Bericht Lärmschutzprojekt (Beilage i2) vier Lärmschutzmassnahmen in Form von Lärmschutzwänden geprüft. Diese Massnahmen werden nicht umgesetzt, da sie entweder einen ungenügenden WTI aufweisen, d.h. wirtschaftlich nicht tragbar und entsprechend unverhältnismässig sind, oder die technische Machbarkeit nicht gegeben ist.

Die bestehende Lärmschutzwand auf der Bäumlhofbrücke weist eine Höhe von 4 m auf. Gemäss dem anerkannten Stand der Baukunde sei im Fachhandbuch Trasse/Umwelt für Nationalstrassen für Lärmschutzwände auf Kunstbauten eine maximale Höhe von 4 m vorgeschrieben. Der Grund für diese Beschränkung sind das Gewicht der Wände sowie die darauf einwirkenden Kräfte, namentlich die Windkräfte. Entsprechend kommt eine Erhöhung dieser Wand nicht in Frage. Auf demselben Grund könnte die bestehende Lärmschutzwand auf der Mittelmauer zwischen den Fahrrichtungen höchstens von heute 3.2 m auf 4 m erhöht werden. Diese marginale Erhöhung würde eine Reduktion von weniger als 1 dBA bewirken und ist demnach nicht wahrnehmbar. Gestützt auf die voranstehenden Ausführungen wird die geforderte Erhöhung der beiden erwähnten Lärmschutzwände abgewiesen.

Nach Ansicht des UVEK wurden alle möglichen bzw. erforderlichen Lärmschutzmassnahmen im Rahmen des Projektes überprüft. Die als verhältnismässig und machbar beurteilten Massnahmen werden umgesetzt. Der Verzicht auf die übrigen Massnahmen ist begründet und für das Departement nachvollziehbar. Daher erachtet das UVEK auch die entsprechenden Erleichterungsanträge Nr. 18 bis 21 als rechtskonform.

4. Kostenfolge bzw. Entschädigungsforderungen

Weder das Nationalstrassengesetz noch das Verwaltungsverfahrensgesetz sehen eine Parteientschädigung im Einspracheverfahren vor. Für Einsprachen, welche auch enteignungsrechtliche Anträge enthalten, kann gestützt auf Art. 114 und 115 des Enteignungsgesetzes (EntG; SR 711) im Einspracheverfahren eine Entschädigung für die notwendigen aussergerichtlichen Kosten des Enteigneten zugesprochen werden.

Die Anwendung der Bestimmungen des Enteignungsgesetzes kommt nur für diejenigen Einsprecher in Betracht, welche von einer Erleichterung betroffen sind und denen damit der rechtliche Anspruch auf Lärmschutz entzogen wird. Bei den übrigen Einsprechern kommt das Enteignungsgesetz nicht zum Zuge.

Gemäss Art. 115 Abs. 1 EntG hat der Enteigner für die notwendigen aussergerichtlichen Kosten des Enteigneten im Enteignungs-, im Einigungs- und im Schätzungsverfahren eine angemessene Entschädigung zu bezahlen. Keiner der eingangs erwähnten Einsprecher ist anwaltlich vertreten. Daher ist nicht ersichtlich in wie fern ihnen notwendige aussergerichtliche Kosten entstanden sein könnten. Hinzu kommt, dass von der Zusprechung einer Parteientschädigung ganz oder teilweise abgesehen werden kann, wenn die Begehren des Enteigneten ganz oder zum grösseren Teil abgewiesen werden (Art. 115 Abs. 2 EntG). Unter Berücksichtigung dieser Bestimmungen wird im vorliegenden Fall keine Parteientschädigung ausgerichtet.

Ein Entschädigungsanspruch im Sinne einer Wertminderung der Liegenschaft kommt wiederum nur bei denjenigen Einsprechern in Betracht, welche von einer Erleichterung betroffen sind. Dabei handelt es sich um folgende Einsprecher: Jeanette und Alfred Löwengut-Rüedi, Christine und Bruno Keller-Sprecher, Stefanie und Thomas Schmid-Schaltenbrand, Heidi Donné-Singer, Helli Peiser und Evelyne Peiser, Nadine und Angelo Baltermia, Anna-Katharina Hächler, Roland Rebmann, Nathalie Lalonde, Eliane Estermann, Dagobert Kuster und Christian Kühner. Entschädigungsforderungen sind zwar beim UVEK einzureichen, es wird jedoch nicht im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens darüber entschieden. Das UVEK wird nach dem Inkrafttreten der Plangenehmigungsverfügung die entsprechenden Unterlagen gestützt auf Art. 39 NSG der zuständigen Eidgenössischen Schätzungskommission überweisen. Bei den übrigen Einsprechern, welche nicht von einer Erleichterung betroffen sind bzw. bei denen die Immissionsgrenzwerte eingehalten sind, wird der Antrag um Entschädigung im Sinne einer Wertminderung abgewiesen, da hier bereits die grundlegenden Entschädigungsvoraussetzungen nicht erfüllt sind (BGE 1C_315/2017, E. 7.3).

Die Einsprachen werden teilweise gutgeheissen. Die Erleichterungen gemäss den Anträgen Nr. 18 bis 21 werden gewährt (Ziff. 5 Dispositiv). Die Einsprachen derjenigen Personen, welche von einer Erleichterung betroffen sind,

werden gestützt auf Art. 39 EntG nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens an die Eidgenössische Schätzungskommission überwiesen (Ziff. 8.3 Dispositiv).

9.4 Einsprache von Nicole Wagner und Dieter Weiss vom 21. Juni 2019

Die Einsprechenden sind Eigentümer der Liegenschaft an der Erlenstrasse 96 und stellen folgende Anträge:

1. Die Liegenschaft Erlenstrasse 96 ist in das Lärmsanierungs-Projekt Osttangente Basel aufzunehmen. Es ist ein entsprechendes Objektblatt auszustellen und die Liegenschaft Erlenstrasse 96 ist in die Liste der Erleichterungsanträge aufzunehmen.
2. Die Liegenschaft ist mit Lärmschutzfenstern auszurüsten.
oder:
3. Das Tunnelportal ist ca. 120 m gegen Norden schalldicht zu überdachen.
oder:
4. Entlang der Signalstrasse resp. der Schwarzwaldallee sind in diesem Bereich zusätzlich zu den vorgesehenen Massnahmen hohe reflektierende Lärmschutzwände zu erstellen.

Zur Begründung führten die Einsprechenden aus, dass die Liegenschaft Erlenstrasse 96 durch den nicht überdeckten Bereich am Ausgangsportal Nord des Schwarzwaldtunnels direkt beschallt werde. Die Baumfällung im Zusammenhang mit der Erstellung des Kreisels habe die Beschallung verstärkt. Die Wohn- und Schlafzimmer würden strassenseitig direkt an der Erlenstrasse im von der N2 beschallten Bereich liegen. Der grösste Anteil der Beschallung stamme von der N2. Die Liegenschaft Erlenstrasse 96 sei vom Autobahnlärm gleich stark betroffen wie die Liegenschaft Erlenstrasse 98 oder die Liegenschaft Schwarzwaldallee 269. Die vorgesehenen Schallschutzmassnahmen seien ungenügend.

Das ASTRA nahm am 9. September 2019 zur Einsprache wie folgt Stellung:

1. Das Gebäude Erlenstrasse 96 sei im Lärmschutzprojekt behandelt und die entsprechenden Lärmbelastungen seien im Bericht Beilage i2 (Anhang 4.2) ausgewiesen. Die Nationalstrasse verursache bei der Liegenschaft Erlenstrasse 96 alleine keine Immissionsgrenzwertüberschreitungen. Die massgebenden Grenzwerte würden schon alleine durch die Kantonsstrasse überschritten. Daher müsse das ASTRA für diese Liegenschaft keine Erleichterungen beantragen. Aus diesem Grund sei die Liegenschaft Erlenstrasse 96 auch nicht im Erleichterungsantrag 23 (Bericht m7, EA 23) aufgeführt und es sei kein Objektblatt erstellt worden. Für den Erleichterungsantrag für die Liegenschaft der Einsprechenden sei der Kanton Basel-Stadt zuständig.

Betreffend die Ungleichbehandlung gegenüber den Liegenschaften Erlenstrasse 98 und Schwarzwaldallee 269 sei zu erwähnen, dass das neue achtgeschossige Gebäude Baleo-Erlenmatt an der Erlenstrasse die Liegenschaft

Erlenstrasse 96 teilweise abschirme. Das Gebäude Baleo-Erlenmatt sei während der Erstellung des Lärmschutzprojektes im Bau gewesen und sei im Lärmmodell bereits berücksichtigt worden. Diese Abschirmung wirke an der Erlenstrasse 98 geringer und an der Schwarzwaldallee 269 praktisch nicht mehr. Analog verhalte sich die Abschirmung durch die Tieflage der Autobahn vor dem Tunnelportal wobei diese Abschirmung mit zunehmender Höhe abnehme. Die Lärmbelastung an der Erlenstrasse 96 (4. OG) durch die Nationalstrasse sei mit 57 dBA (Tag) und 52 dBA (Nacht) deutlich geringer als an den beiden anderen Gebäuden. Sie liege an der Erlenstrasse 98 um 4 dBA und an der Schwarzwaldallee 269 um 8 dBA höher. Die Lärmbelastung durch die Lokalstrassen sei bei allen drei Gebäuden etwa gleich hoch und liege über dem IGW.

2. Gemäss Art. 15 der Lärmschutzverordnung (LSV) seien Schallschutzfenster ab Überschreitung der Alarmwerte einzubauen, wobei der Lärmverursacher die Kosten zu tragen habe. Da bei der Liegenschaft Erlenstrasse 96 die Alarmwerte nicht überschritten seien, bestehe für das ASTRA keine Rechtsgrundlage zur Finanzierung von Schallschutzfenstern.

Der Kanton Basel-Stadt verfolge auf den Gemeinde- und Kantonsstrassen eine grosszügigere Praxis. Der Kanton wolle zudem nicht, dass die Anwohnerinnen und Anwohner an der Nationalstrasse durch die Regeln auf Bundesebene schlechter gestellt seien. Er sehe daher vor, auch bei den Gebäuden entlang der Nationalstrasse freiwillig Schallschutzfenster zu 100% oder 50% zu finanzieren, wenn die Bedingungen erfüllt seien, welche im Kanton Basel-Stadt für die übrigen Strassen gelten. Den Eigentümern sei es freigestellt, dieses Angebot anzunehmen oder abzulehnen. Hätten die Eigentümer bereits früher auf eigene Kosten Schallschutzfenster eingebaut, würden ihnen die damaligen Kosten zu 100% oder 50% zurückerstattet, sofern die betreffenden Fenster den aktuellen Anforderungen noch genügen. Wo dies nicht zutreffe, gelte weiterhin das Finanzierungsangebot des Kantons Basel-Stadt für den Einbau neuer Schallschutzfenster. Das Gebäude Erlenstrasse 96 sei im Schallschutzfensterprogramm des Kantons Basel-Stadt erfasst, mit einer Kostenbeteiligung von 50%. Diese Unterstützung der Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Nationalstrasse durch den Kanton Basel-Stadt sei jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens.

3. Im Lärmschutzprojekt seien sowohl die Erstellung neuer als auch die Erweiterung bestehenden Lärmschutzmassnahmen detailliert geprüft worden. Gemäss Lärmschutzverordnung (Art. 13 ff. LSV) müssten Lärmschutzmassnahmen technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar sein und es dürften deren Realisierung auch keine anderen überwiegenden Interessen entgegenstehen. Aufgrund dieser Kriterien seien realisierbare Massnahmen ermittelt und im Lärmschutzprojekt vorgesehen worden. Einige der geprüften Massnahmen habe man allerdings verwerfen müssen, weil sie einem oder mehreren Kriterien nicht genügten. So sei auch die Überdeckung des Lichträsters vor dem Portal

des Schwarzwaldtunnels (Fahrrichtung Luzern) geprüft worden. Diese Massnahme habe sich als technisch nicht machbar erwiesen, weil das bestehende Bauwerk „aufgeständerte Schwarzwaldallee“ die zusätzlichen Lasten nicht aufnehmen könne (A i2, Kap. 5.4.3).

4. Die Lärmbelastung an der Erlenstrasse 96 (4. OG) von 57 dBA in der Nacht komme durch die Überlagerung des Teilpegels der Lokalstrassen von 55 dBA mit dem Teilpegel der Nationalstrassenanlagen (N2 und aufgeständerte Schwarzwaldallee) von 52 dBA zustande. Könnte der Teilpegel der Nationalstrasse mit der geforderten Lärmschutzwand vollständig eliminiert werden (was aber nicht realistisch ist), bliebe der Teilpegel der Lokalstrassen von 55 dBA unverändert. Eine solche Lärmschutzwand könnte die Gesamtstrassenlärmbelastung also höchstens um 2 dBA verringern. Für Lärmsanierungen (Bund, Kantone und Gemeinden) gelte die Regel, dass neue Lärmschutzwände die Lärmbelastung um mindestens 5 dBA reduzieren müssten (siehe Bericht i2, Kap. 5.1.5), da die Wirkung der Wand ansonsten als zu schlecht bzw. als kaum merkbar wahrgenommen werde. Diese Minimalwirkung könne mit der geforderten Lärmschutzwand nicht erreicht werden, weshalb sie nicht realisiert werde.

Das BAFU, als Umweltfachstelle des Bundes, stimmte in seiner Stellungnahme vom 28. Oktober 2019 dem Lärmschutzprojekt zu und schloss sich den Ausführungen des ASTRA an.

Das UVEK stellt fest:

1. Gestützt auf Art. 17 USG in Verbindung mit Art. 14 LSV kann die Vollzugsbehörde Erleichterungen gewähren, wenn eine Sanierung unverhältnismässige Betriebseinschränkungen oder Kosten verursachen würde, oder soweit überwiegende Interessen namentlich des Ortsbild-, Natur- und Landschaftsschutzes, der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Gesamtverteidigung der Sanierung entgegenstehen. Erleichterungen werden gewährt, wenn der Nationalstrassenlärm alleine zu einer IGW-Überschreitung führt oder der Nationalstrassenlärm und der Lärm der anderen Strassen je alleine zu keinen IGW-Überschreitungen führen, aber eine IGW-Überschreitung durch den Gesamtlärm vorliegt.

Das Gebäude Erlenstrasse 96 wurde im Lärmschutzprojekt behandelt und die entsprechenden Lärmbelastungen sind im Bericht Strassenlärm ausgewiesen. Die Nationalstrasse verursacht bei der Liegenschaft Erlenstrasse 96 alleine keine Immissionsgrenzwertüberschreitungen. Die massgebenden Grenzwerte werden schon alleine durch die Kantonsstrasse überschritten. Daher muss das ASTRA für diese Liegenschaft keine Erleichterungen beantragen. Die Forderung der Einsprechenden wird abgewiesen.

2. Können bei ortsfesten Anlagen die Alarmwerte auch mit dem Lärmschutzprojekt nicht eingehalten werden, so werden die Eigentümer der lärmbelasteten Gebäude nach Art. 15 Abs. 1 LSV verpflichtet, die Fenster lärmempfindlicher Räume entsprechend den Anforderungen aus Anhang 1 LSV gegen Schall zu

dämmen. Da bei der Liegenschaft Erlenstrasse 96 die Alarmwerte nicht überschritten sind, besteht für das ASTRA keine Rechtsgrundlage zur Finanzierung von Schallschutzfenstern. Entsprechend haben die Einsprechenden keinen Anspruch auf finanzierte Schallschutzmassnahmen. Eine davon abweichende kantonale Praxis hat keinen Einfluss auf die Regelung auf Stufe Bundesrecht. Der Antrag der Einsprechenden wird daher abgewiesen.

3. Im Rahmen des Lärmschutzprojektes hat das ASTRA sowohl die Erstellung neuer als auch die Erweiterung bestehenden Lärmschutzmassnahmen detailliert geprüft. Gemäss Art. 13 ff. LSV müssten Lärmschutzmassnahmen technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar sein und es dürften deren Realisierung auch keine anderen überwiegenden Interessen entgegenstehen. Die von den Einsprechern geforderte Überdeckung wurde vom ASTRA bei der Projektausarbeitung geprüft, hat sich jedoch gemäss Bericht Lärmschutzprojekt (Beilage i2, S. 46) als technisch nicht machbar erwiesen. Aus diesem Grund wurde die Massnahme zu Recht verworfen. Die Forderung der Einsprechenden wird somit abgewiesen.
4. Die Lärmbelastung bei der Liegenschaft der Einsprechenden von 57 dBA in der Nacht kommt durch die Überlagerung des Teilpegels der Lokalstrassen von 55 dBA mit dem Teilpegel der Nationalstrassenanlagen von 52 dBA zustande. Mit der geforderten Lärmschutzwand könnte einzig der durch die Nationalstrasse verursachte Lärm teilweise eliminiert werden. Der Lärm der Lokalstrassen von 55 dBA würde unverändert bleiben. Die Lärmschutzmassnahme hätte somit auf die Gesamtstrassenlärmbelastung nur einen geringen Einfluss, d.h. die Wirkung wäre kaum wahrnehmbar. Gemäss Bericht Lärmschutzprojekt (S. 36) müssen neue Lärmschutzwände die Lärmbelastung um mindestens 5 dBA reduzieren. Diese Minimalwirkung wird vorliegend nicht erreicht. Daher wird zu Recht auf die Umsetzung dieser Massnahmen verzichtet. Der Antrag wird daher abgewiesen.

Die Einsprache wird abgewiesen (Ziff. 8.4 Dispositiv).

9.5 Einsprache von Hannelore Gassmann vom 24. Juni 2019

Die Einsprecherin war zum Zeitpunkt der öffentlichen Auflage Eigentümerin der Liegenschaft an der Schwarzwaldallee 46, welche vom vorliegenden Projekt betroffen ist. Bereits in der Einsprache wurde auf den bevorstehenden Verkauf der Liegenschaft hingewiesen. Dieser wurde per 2. August 2019 vollzogen. Der entsprechende Kaufvertrag liegt dem UVEK vor. Die Einsprecherin ist somit nicht mehr zur Einsprache gegen das Nationalstrassenprojekt legitimiert.

Auf die Einsprache wird aufgrund der fehlenden bzw. durch den Liegenschaftsverkauf wegfallenden Legitimation nicht mehr eingetreten (Ziff. 8.5 Dispositiv).

9.6 Einsprache von Gloria Zabotto vom 24. Juni 2019

Die Einsprecherin wohnt am Eisenbahnweg 18/20 in Basel, rund 130 m von der Autobahn entfernt. Die Einsprecherin bzw. die Liegenschaft am Eisenbahnweg 18/20 ist von keiner Erleichterung betroffen. Der Inhalt der Einsprache entspricht inhaltlich den Einsprachen diverser Privatpersonen (allesamt wohnhaft an der Schwarzwaldallee), welche in der vorangehenden Erwägung 9.3 behandelt wurden. Die Anträge in der Einsprache umfassen somit die Temporeduktion im Projektperimeter, die Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke sowie die Lärmschutzmassnahmen zwischen Wettsteinallee und Rheinübergang.

Zusätzlich machte die Einsprecherin noch folgende Punkte geltend:

(1) Erleichterungsmassnahmen und Schneise am Eisenbahnweg:

Der Strassenlärm überschreite gemäss Normprüfung 2040 für die oberen Stockwerke am Eisenbahnweg 18 und 20 den zulässigen Wert. Hinzu komme eine auf Strassenhöhe offene Schneise, welche den Strassenlärm von der Brücke her kanalisieren und direkt an die Hausfassaden und Terrassen der gegenüberliegenden Häuser am Eisenbahnweg 18/20 weiterleite. Die Potenzierung durch diese Schneise sei in den vorliegenden Berechnungen nicht berücksichtigt worden. Daher werde eine Nachmessung und Korrektur verlangt.

(2) Lückenhafter Lärmschutz, fehlende Kröpfung auf der Schwarzwaldbrücke:

Es sei unverständlich, dass nicht eine angemessene Höhe der Lärmschutzwand von mindestens 4 bis 6 m plus eine Kröpfung projektiert wurde. Man fordere deshalb eine lückenlose, erhöhte und gekröpfte Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke Westseite. Auf der Ostseite der Brücke würden jegliche Lärmschutzmassnahmen fehlen. Die tieferliegenden Lärmschutzwände der SBB seien ungenügend. Dies sei insbesondere für die Wohnungen im 3. und 4. Obergeschosse am Eisenbahnweg gravierend. Man fordere daher eine ausgereifere, gekröpfte und erhöhte Lärmschutzwand auf der Ostseite. Der Fussgängertunnel vom Tinguely-Museum unter der Autobahn hindurch kanalisieren das Rauschen des Verkehrs zum Eisenbahnweg hin. Hier wäre eine lärmabsorbierende Wandverkleidung nützlich.

(3) Erhöhte Ein- und Ausfahrten der Nationalstrasse vor der Schwarzwaldbrücke:

Beide Ein- und Ausfahrten würden erhöht liegen und seien mit keinerlei Lärmschutz versehen. Da beide Verbreiterungen mehrere Meter höher liegen würden, würden sie sämtlichen bisher gebauten Lärmschutz der Autobahn und der SBB überragen. Neben der Ausfahrt Ost liege eine der wenigen schützenswerten Grünzonen und Naherholungszonen von Basel-Stadt, genannt Birköpfli. Diese werde täglich von hunderten Personen benutzt und sei sehr lärmexponiert. Auch am Eisenbahnweg seien Lärm (Schall) und nachts Lichtemissionen dieser erhöhten Autobahnstücke zu monieren, besonders in den oberen Stock-

werken. Die Scheinwerfer der Fahrzeuge würden nachts direkt in die Wohnzimmer hinein blenden. Daher fordere man auf diesen zwei kurzen, erhöhten Abschnitten der Nationalstrasse Lärmschutzwände mit Sichtschutz.

Das ASTRA nahm am 9. September Stellung zur Einsprache. Die Stellungnahme ist bezüglich der Temporeduktion im Projektperimeter, der Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke sowie der Lärmschutzmassnahmen zwischen Wettsteinallee und Rheinübergang identisch mit der entsprechenden Stellungnahme zu den in Erwägung 9.3 behandelten Einsprachen, so dass auf diese verwiesen werden kann. Zu den zusätzlich abweichenden Einsprachepunkten äusserte sich das ASTRA wie folgt:

1. Erleichterungsmassnahmen und Schneise Eisenbahnweg

Die Lärmbelastung durch die Nationalstrasse an den Gebäuden Eisenbahnweg 18 und 20 liege im Sanierungszustand 2040 mit den vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen unter dem Immissionsgrenzwert, weshalb das ASTRA keine Erleichterungen für diese Gebäude beantragt habe. Schallschutzfenster zu Lasten des ASTRA würden gemäss Art. 15 ff. der Lärmschutzverordnung (LSV) zudem erst bei einer Lärmbelastung über dem Alarmwert eingebaut. Die von der Einsprecherin erwähnte Normprüfung sei ein theoretischer Zustand, der zeige wohin sich die Situation ohne Lärmschutzprojekt entwickeln würde. Eintreten werde dieser Zustand nie, weil bis 2040 die vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen (im vorliegenden Fall die Belagssanierung) realisiert sein werden. Ausserdem liege der Nationalstrassenlärm bei den genannten Liegenschaften auch im Zustand Normprüfung unter dem Immissionsgrenzwert. Betreffend die erwähnte Schneise sei zu bemerken, dass diese im Berechnungsmodell sehr wohl berücksichtigt und modelliert worden sei. Die Gebäudegrundrisse stammen aus der amtlichen Vermessung des Kantons Basel-Stadt. Mögliche Reflexionen seien im gesamten Projektgebiet nach anerkanntem Stand der Technik berücksichtigt.

2. Lückenhafter Lärmschutz, fehlende Kröpfung auf der Schwarzwaldbrücke

Zur Eingabe betreffend die Erhöhung der Lärmschutzwand könne entgegnet werden, dass bereits mit der 3 m hohen Lärmschutzwand sämtliche Gebäude im Einflussbereich der Wand geschützt, d.h. die Immissionsgrenzwert eingehalten seien. Für eine weitergehende Erhöhung der Wand gebe es entsprechend keine rechtliche Grundlage, weshalb sie das ASTRA nicht erhöhen könne.

Entgegen der Behauptung der Einsprecherin bestehe auf der Oberwasserseite (Ostseite) der Schwarzwaldbrücke eine 158 m lange 2.5 bis 3 m hohe Lärmschutzwand. Für die Gebäude am Eisenbahnweg sei die Erhöhung dieser Lärmschutzwand geprüft worden. Diese Massnahme erreiche keine genügende Wirtschaftlichkeit.

Der in der Einsprache genannte Velo- und Fussgängertunnel umfasse drei Abschnitte. Der erste Abschnitt sei rund 60 m lang und führe unter den Motorfahrzeugspuren durch. Der zweite Abschnitt unterquere die Bahngleise zur alten Eisenbahnbrücke und sei rund 15 m lang. Der dritte Abschnitt sei 11 m lang und führe

unter den Geleisen zur neuen Eisenbahnbrücke durch. Die Wände im letzten Abschnitt seien mit Lavabetonelementen verkleidet. Auf der Schwarzwaldbrücke würden Lärmschutzwände zwischen den Fahrrichtungen und auf dem oberwasserseitigen Konsolkopf bestehen. Weiter würden Lärmschutzwände beidseitig der Geleise zur neuen Eisenbahnbrücke bestehen. Eine weitergehende Wandverkleidung in der Fussgänger- und Velounterführung bringe keine wahrnehmbare Lärm-minderung, zumal keine direkte Strassenlärm ausbreitung in die Unterführungen hinein stattfindet, so dass auch keine relevante Reflexion stattfinden könne.

3. Erhöhte Ein- und Ausfahrten der Nationalstrasse vor der Schwarzwaldbrücke

Auf der Oberwasserseite der Autobahn würden zwischen der Einsprecherin und der Autobahn zwei Eisenbahnbrücken über den Rhein verlaufen. Die Geleise auf der neuen Eisenbahnbrücke würden auf 261.57 m ü.M. liegen. Die Schwarzwaldbrücke habe eine Scheitelhöhe von 259.92 m ü.M.. Am Widerlager Kleinbasel liege die Fahrbahn 24 cm tiefer. Die Eisenbahnbrücke liege überall mindestens 1.65 m höher als die Fahrbahnen der Schwarzwaldbrücke. Die Fahrbahnen würden erst auf der Seite Grossbasel zur Überquerung der Zürcherstrasse ansteigen und dort die Höhe des Bahntrassees erreichen. Einzig die Autobahnausfahrt von der Schweiz nach Wettstein (Brücke A) übersteige am höchsten Punkt das Bahntrasse um 30 cm. Die Lärmschutzwand der neuen Eisenbahnbrücke sei auf dem Teil über dem Rhein beidseits 2 m hoch. Im Bereich über die Zürcherstrasse bestehe nahe der Brücke A eine 2 m hohe Lärmschutzwand an der alten Eisenbahnbrücke. Dazwischen bestehe auf einer Länge von rund 120 m keine Bahn-Lärmschutzwand gegen die Autobahn. Auf der Seite zur Birsfelderstrasse hin sei die Bahn-Lärmschutzwand in diesem Bereich 1 m hoch. Die Autobahn-Brücken in der Breite überragen den bestehenden Lärmschutz an keinem Ort. Lage und Höhe der Lärmschutzwände entlang der Eisenbahn seien auf den Eisenbahnlärm ausgerichtet, hätten aber auch eine Wirkung für den Autobahnlärm. Die Liegenschaften der Einsprecherin würden auf der gegenüberliegenden Seite des Rheins rund 375 m entfernt liegen. Der von den Brücken in der Breite verursachte Teilpegel betrage am Eisenbahnweg 20 im 4. OG 46 dBA und erhöhe den Immissionspegel der übrigen Strassenlärmquellen um 1 dBA, was bei der Lärmermittlung berücksichtigt worden sei. Die Grenzwerte seien klar eingehalten. Betreffend die erwähnte Grünzone sei zu erwähnen, dass das Umweltrecht für diese Zone keine Belastungsgrenzwerte vorsehe und dementsprechend auch kein Schutzanspruch bestehe.

Zur Forderung nach zusätzlichem Lichtschutz halte man fest, dass dieser nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts ist, weshalb darauf nicht einzutreten sei.

(4) Kostenfolge sowie Schadenersatzforderungen für finanzielle Einbussen durch Beeinträchtigungen durch Strassen- und Verkehrslärm

Das Verwaltungsverfahrensgesetz sehe eine Parteientschädigung nur für das Beschwerdeverfahren vor. Für Einsprachen, welche auch enteignungsrechtliche Ansprüche enthalten, könne gestützt auf Art. 114 und 115 des Enteignungsgesetzes im Einspracheverfahren eine Entschädigung für die notwendigen aussergerichtlichen

Kosten des Enteigneten zugesprochen werden. Ob und in welcher Höhe dem Einsprecher allenfalls eine Parteientschädigung zuzusprechen ist, sei durch die Plangenehmigungsbehörde zu beurteilen.

Über Einsprachen betreffend die Entschädigung aus der Enteignung nachbarrechtlicher Abwehransprüche sei nicht im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens zu entscheiden, weshalb auf diese im Rahmen des vorliegenden Verfahrens nicht einzutreten sei. Unabhängig davon sei zu bemerken, dass die Immissionsgrenzwerte bei den betroffenen Liegenschaften nicht überschritten seien, weshalb die bundesgerichtlich festgelegten Voraussetzungen für allfällige lärmbedingte Entschädigungen per se nicht erfüllt sein können.

Das BAFU, als Umweltfachstelle des Bundes, stimmte in seiner Stellungnahme vom 28. Oktober 2019 dem Lärmschutzprojekt zu und schloss sich den Ausführungen des ASTRA zu den lärmrelevanten Einsprachen ohne Weiteres an.

Die Einsprecherin reichte am 27. Februar 2020 Schlussbemerkungen ein. Diese sind identisch mit den Schlussbemerkungen der Einsprecher in der vorangehenden Erwägung 9.3. Daher wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

Das UVEK kommt - unter Berücksichtigung der Wohnlage der Einsprecherin am Eisenbahnweg 18/20 - zur gleichen Beurteilung der Einspracheanträge wie bei den Privatpersonen, welche an der Schwarzwaldallee wohnhaft sind. Es wird daher auch hinsichtlich der Beurteilung des Departements grundsätzlich auf die Ausführungen in der Erwägung 9.3 verwiesen.

Die zusätzlich aufgeführten Einsprachepunkte und Anträge werden vom Departement wie folgt beurteilt:

(1) Erleichterungsmassnahmen und Schneise Eisenbahnweg

Im Bericht Lärmschutzprojekt werden die für die Liegenschaft der Einsprecherin massgebenden Lärmwerte ausgewiesen (Beilage i2, Anhang 4.2). Die von der Einsprecherin angesprochenen Normprüfung (2040) betrifft den künftigen Zustand ohne das vorliegende Projekt und die darin vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen. Zudem bezieht sich die einzige im Bericht ausgewiesenen IGW-Überschreitung von 1 dB(A) auf den Gesamtstrassenlärm und nicht auf den Nationalstrassenlärm. Gestützt auf diese Daten gibt es bei der Einsprecherin keine Überschreitung der massgebenden Lärmgrenzwerte durch die Nationalstrasse im Zustand 2040, welche eine Erleichterung erforderlich machen würden.

Das BAFU, als Umweltfachstelle des Bundes, hat in seiner Stellungnahme keinerlei Vorbehalte gegen die erhobenen Daten geäussert. Gestützt auf die Ausführungen des ASTRA sowie die zugrundeliegenden Projektunterlagen kommt das UVEK zum Schluss, dass die Lärmdaten bei der Liegenschaft der Einsprecherin korrekt und unter Berücksichtigung aller massgebenden Faktoren erhoben wurden. Daher wird die Forderung nach einer Nachmessung bzw. Korrektur abgewiesen.

(2) Lückenhafter Lärmschutz, fehlende Kröpfung auf der Schwarzwaldbrücke

Die Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke dient insbesondere dem Schutz der Gebäude am St. Alban-Rheinweg. Mit der 3 m hohen und 260 m langen LSW auf der Schwarzwaldbrücke werden die IGW bei den betroffenen Liegenschaften eingehalten (Bericht Lärmschutzprojekt, Beilage i2, S. 62 und Anhang 5.12). Die 3 m hohe Lärmschutzwand erreicht damit eine Effektivität von 100%. Somit wird die gesetzliche Vorgabe in Art. 13 Abs. 2 LSV vollumfänglich erfüllt und eine Erhöhung der Wand ist nicht erforderlich. Da bei der Liegenschaft der Einsprecherin keine IGW-Überschreitungen bestehen, gibt es auch keine rechtliche Verpflichtung für die Umsetzung weiterer Lärmschutzmassnahmen im Sinne einer Lärmschutzwand auf der Ostseite der Brücke oder einer schallabsorbierenden Wandverkleidung des Fussgängertunnels. Das ASTRA ist generell nicht verpflichtet Lärmschutzmassnahmen zu realisieren, welche über das gesetzlich geforderte Mass hinausgehen. Unter dem Aspekt der schweizweiten Gleichbehandlung würde eine einzelfallbezogene Ausdehnung des Lärmschutzes auf freiwilliger Basis zu einem stossenden Ergebnis führen. Der Einspruchepunkt wird vollumfänglich abgewiesen.

(3) Erhöhte Ein- und Ausfahrten der Nationalstrasse vor der Schwarzwaldbrücke

Da bei der Liegenschaft der Einsprecherin keine IGW-Überschreitungen bestehen, gibt es auch keine rechtliche Verpflichtung für die Umsetzung weiterer Lärmschutzmassnahmen im Sinne einer Lärmschutzwand im Bereich der Ein- und Ausfahrten vor der Schwarzwaldbrücke. Das ASTRA ist generell nicht verpflichtet Lärmschutzmassnahmen zu realisieren, welche über das gesetzlich geforderte Mass hinausgehen. Das vorliegende Projekt wurde bezüglich der Lichtimmissionen vom BAFU, als Umweltfachstelle des Bundes, geprüft und beurteilt. Hinsichtlich des Betriebszustandes hatte das BAFU keinerlei Vorbehalte zum Projekt vorzubringen. Die Einsprache wird in diesem Punkt vollumfänglich abgewiesen.

(4) Kosten sowie Schadenersatzforderungen für finanzielle Einbussen durch Beeinträchtigungen durch Strassen- und Verkehrslärm

Weder das Nationalstrassengesetz noch das Verwaltungsverfahrensgesetz sehen eine Parteientschädigung im Einspracheverfahren vor. Für Einsprachen, welche auch enteignungsrechtliche Anträge enthalten, kann gestützt auf Art. 114 und 115 des Enteignungsgesetzes (EntG; SR 711) im Einspracheverfahren eine Entschädigung für die notwendigen aussergerichtlichen Kosten des Enteigneten zugesprochen werden.

Die Anwendung der Bestimmungen des Enteignungsgesetzes kommt nur für diejenigen Einsprecher in Betracht, welche von einer Erleichterung betroffen sind und denen damit der rechtliche Anspruch auf Lärmschutz entzogen wird. Da die Einsprecherin nicht von einer Erleichterung betroffen ist, kommt das Enteignungsgesetz nicht zur Anwendung.

Ein Entschädigungsanspruch im Sinne einer Wertminderung der Liegenschaft kommt nur bei Einsprechern in Betracht, welche von einer Erleichterung betroffen sind. Da dies für die Einsprecherin nicht zutrifft, wird der Antrag um Entschädigung

im Sinne einer Wertminderung abgewiesen, da hier bereits die grundlegenden Entschädigungsvoraussetzungen nicht erfüllt sind (BGE 1C_315/2017, E. 7.3).

Die Einsprache wird abgewiesen (Ziff. 8.6 Dispositiv).

9.7 Einsprache von Heinz Seiler 18. Juni 2019

Der Einsprecher wohnt am Erlenmattweg 11 in Basel, rund 160 m von der Autobahn entfernt. Der Einsprecher bzw. die Liegenschaft am Erlenmattweg 11 ist von keiner Erleichterung betroffen. Der Inhalt der Einsprache entspricht vollumfänglich den Einsprachen diverser Privatpersonen (allesamt wohnhaft an der Schwarzwaldallee), welche in der vorangehenden Erwägung 9.3 behandelt wurden. Die Anträge in der Einsprache umfassen somit die Temporeduktion im Projektperimeter, die Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke sowie die Lärmschutzmassnahmen zwischen Wettsteinallee und Rheinübergang. Aufgrund der Wohnlage des Einsprechers ist fraglich, inwiefern er selbst von der Lärmsituation der Schwarzwaldbrücke bzw. zwischen Wettsteinallee und Rheinübergang betroffen ist.

Die Stellungnahme des ASTRA vom 9. September 2021 zur Einsprache ist identisch mit der entsprechenden Stellungnahme zu den in Erwägung 9.3 behandelten Einsprachen, so dass auf diese verwiesen werden kann.

Im Laufe des Instruktionsverfahrens reichte der Einsprecher am 4. Mai 2021 sowie am 12. September 2021 zwei weitere Eingaben ein zum Tempogutachten sowie zum Schriftenwechsel zwischen ASTRA und BAFU zur Temporeduktion. Diese sind inhaltlich ebenfalls identisch mit den entsprechenden Eingaben in der Erwägung 9.3. Auf eine erneute Wiedergabe wird hier daher verzichtet.

Das UVEK kommt - unter Berücksichtigung der Wohnlage des Einsprechers am Erlenmattweg 11 - zur gleichen Beurteilung der Einspracheanträge wie bei den Privatpersonen, welche an der Schwarzwaldallee wohnhaft sind. Es wird daher auch hinsichtlich der Beurteilung des Departements auf die Ausführungen in der Erwägung 9.3 verwiesen. Inwiefern der Einsprecher bezüglich der Anträge zur Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke und der Lärmschutzmassnahmen zwischen Wettsteinallee und Rheinübergang überhaupt betroffen bzw. zur Einsprache berechtigt ist, kann an dieser Stelle offengelassen werden.

Die Einsprache wird abgewiesen (Ziff. 8.7 Dispositiv).

9.8 Einsprache von Hansrudolf Schaltenbrand 18. Juni 2019

Der Einsprecher wohnte im Zeitpunkt der öffentlichen Auflage des Projekts als Mieter an der Schwarzwaldallee 79 in Basel und damit in unmittelbarer Nähe zur Autobahn. Anlässlich des Abschlusses des Instruktionsverfahrens teilte der Einsprecher dem UVEK mit, dass er neu an der Rheinfelderstrasse 41 in Basel wohnhaft ist. Die Rheinfelderstrasse 41 liegt rund 800 m von der Autobahn entfernt. Somit ist der Einsprecher aufgrund seiner neuen Wohnadresse nicht mehr zur Einsprache gegen das vorliegende Ausführungsprojekt berechtigt, da es ihm an einem aktuellen und praktischen Interesse fehlt.

Auf die Einsprache wird nicht eingetreten (Ziff. 8.8 Dispositiv).

10. Rechtsmittelweg

Das NSG enthält keine Regelung betreffend den Rechtsmittelweg gegen Plangenehmigungsverfügungen des Departements. Folglich richtet sich das Beschwerdeverfahren nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bundesrechtspflege. Nach Art. 33 Bst. d des Bundesgesetzes vom 17. Juni 2005 über das Bundesverwaltungsgericht (Verwaltungsgerichtsgesetz; VGG; SR 173.32) ist die Beschwerde gegen Verfügungen der Departemente beim Bundesverwaltungsgericht zulässig. Keiner der in Art. 32 VGG aufgeführten Unzulässigkeitsgründe ist hier erfüllt. Folglich kann gegen den vorliegenden Plangenehmigungsentscheid beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde geführt werden.

Dispositiv

Gestützt auf die vorstehenden Erwägungen wird

verfügt:

1. Das Ausführungsprojekt "N02 Lärmsanierung Osttangente Basel" wird unter Vorbehalt der nachfolgenden Auflagen genehmigt.
2. Mit der vorliegenden Plangenehmigungsverfügung werden sämtliche nach Bundesrecht erforderlichen Bewilligungen erteilt (Art. 26 Abs. 2 NSG).
3. Die folgenden Pläne und Unterlagen des Auflagedossiers werden unter Vorbehalt der Auflagen genehmigt:
 - 1) Übersichtsplan 1:10'000 vom 19. März 2019, Beilage a
 - 2) Schallabsorbierende Verkleidung Stützmauer und Mittelwand Schwarzwaldtunnel Portal Nord 1:1'000/1:200/1:100 vom 19. März 2019, Beilage f1.1
 - 3) Schallabsorbierende Verkleidung Stützmauer Ost, Schwarzwaldtunnel Portal Süd 1:1'000/1:200/1:100 vom 19. März 2019, Beilage f1.2
 - 4) Verlängerung der Lärmschutzwand Bäumlihofbrücke FBCH West 1:1'000/1:200 vom 19. März 2019, Beilage f2

- 5) Neuerstellung Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke, Unterwasserseite 1:200/1:100 vom 19. März 2019, Beilage f3
- 6) Neue Lärmschutzwand Baldeggerstrasse, Verlängerung der Lärmschutzwand Einfahrt Breite 1:1'000/1:500/1:200 vom 19. März 2019, Beilage f4
- 7) Neuerstellung und Erhöhung Lärmschutzwand Klostermatten – Gellertstrasse (Schwarzpark) FBDE Ost 1:1'000/1:200 vom 19. März 2019, Beilage f5
- 8) Neuerstellung Lärmschutzwand Lehenmatte entlang der Ausfahrt St. Jakob 1:1'000/1:400/1:200 vom 19. März 2019, Beilage f6
- 9) Technischer Bericht vom 19. März 2019, Beilage g
- 10) Bericht zum Langsamverkehr vom 19. März 2019, Beilage g^{bis}
- 11) Umweltnotiz vom 19. März 2019, Beilage i1
- 12) Bericht Lärmschutzprojekt vom 19. März 2019, Beilage i2
- 13) Akustische Globalbeurteilung und Verkehrsmengen IST-Zustand und Planungshorizont 2040 1:10'000 vom 19. März 2019, Beilage i2.1
- 14) Akustische Beurteilung – Normprüfung und Lärmschutzprojekt 2040 1:2'500, Blatt 1/6 vom 19. März 2019, Beilage i.2.2
- 15) Akustische Beurteilung – Normprüfung und Lärmschutzprojekt 2040 1:2'500, Blatt 2/6 vom 19. März 2019, Beilage i.2.3
- 16) Akustische Beurteilung – Normprüfung und Lärmschutzprojekt 2040 1:2'500, Blatt 3/6 vom 19. März 2019, Beilage i.2.4
- 17) Akustische Beurteilung – Normprüfung und Lärmschutzprojekt 2040 1:2'500, Blatt 4/6 vom 19. März 2019, Beilage i.2.5
- 18) Akustische Beurteilung – Normprüfung und Lärmschutzprojekt 2040 1:2'500, Blatt 5/6 vom 19. März 2019, Beilage i.2.6
- 19) Akustische Beurteilung – Normprüfung und Lärmschutzprojekt 2040 1:2'500, Blatt 6/6 vom 19. März 2019, Beilage i.2.7
- 20) Erleichterungen gemäss Lärmschutzverordnung vom 19. März 2019, Beilage m7
- 21) Übersichtsplan Liegenschaften mit Erleichterungen 1:5'000 vom 19. März 2019, Beilage m7.1

4. Auflagen

4.1 Auflage des UVEK

- (1) Die Länge der Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke ist im Detailprojekt auf 260 m festzulegen. Der Plan f3 "Neuerstellung Lärmschutzwand auf der Schwarzwaldbrücke, Unterwasserseite" ist anzupassen.

4.2 Auflagen auf Antrag des BAFU

- (2) Die Anforderungen der VVS-Norm "SN-640573-1" an die Ausgestaltung und Verfügbarkeit von Fluchtwegen sind in der Detailplanung des Projekts zu prüfen. Die allenfalls notwendigen Fluchttüren sind in das Detailprojekt aufzunehmen.
- (3) Das ASTRA hat die Bauunternehmung zu verpflichten, bei der Beleuchtung der Baustelle die "Vollzugshilfe Lichtemissionen" des BAFU (Konsultationsentwurf 2017) und die Anforderungen der Norm SN 586 491 "Lichtemissionen im Aussenraum" (SIA

491:2013) einzuhalten. Es sind möglichst warmweisse LED-Leuchten mit einer asymmetrischen Lichtverteilung einzusetzen. Die Leuchtenkörper sind, sofern möglich, waagrecht anzubringen (Anstellwinkel 0°), womit das Licht nach unten strahlt. Die Beleuchtungsnormen zur Gewährung der Arbeitssicherheit sind einzuhalten, aber nicht zu überschreiten (keine Überbeleuchtung). Ebenso ist sicherzustellen, dass die Lichtemissionen in die Umgebung so gering als möglich ausfallen. Das ASTRA hat ein entsprechendes Detailkonzept, das über die vorgesehene Beleuchtung (eingesetzte Leuchten, Datenblätter, Beleuchtungsstärken) und die getroffenen Massnahmen zur Begrenzung der Emissionen Auskunft gibt, vor Baubeginn dem BAFU zur Beurteilung einzureichen.

4.3 Auflagen auf Antrag des Kantons

- (4) Vor Baubeginn und vor Beginn der Instandstellungsarbeiten auf Kantonsstrassen ist eine Besichtigung mit dem Tiefbauamt, Bereich Planung-Strassen, vor Ort durchzuführen. Eine allfällige Instandstellung ist nach kantonalen Weisungen durch ein qualifiziertes Strassenbau- oder Tiefbau-Unternehmen zulasten des Verursachers auszuführen.
- (5) Auf die Höhenstaffelung der Lärmschutzwände Lehenmatt und Baldeggerstrasse ist zu verzichten, so lange deren Lärmschutzwirkung unverändert bleibt.
- (6) Die allgemeinen Verhaltensregeln des Kantons Basel-Stadt bei Bauarbeiten in Grünflächen und unter Bäumen, insbesondere die Vorschriften für Baumschutz auf Baustellen, sind nach Möglichkeit zu berücksichtigen.
- (7) Vor Baubeginn im Abschnitt Baldeggerstrasse ist eine Begehung der Baustelle mit der Stadtgärtnerei durchzuführen.
- (8) Die Bauarbeiten im Bereich der Bäume Parzelle 9266, insbesondere die Grab- und Wiederauffüllarbeiten, müssen zu Lasten des Veranlassers und in frühzeitiger Rücksprache mit der Stadtgärtnerei von einer ausgewiesenen Baumpflegefirma begleitet werden. Vor Baubeginn im Abschnitt Baldeggerstrasse ist die Baumverträglichkeit des Projekts mittels Sondagen in Rücksprache mit der Stadtgärtnerei zu überprüfen.
- (9) Das Detailprojekt ist betreffend Naturschutz mit dem Kanton (Frau B. Knobel) abzusprechen.
- (10) Bäume, Sträucher und Fassadenbegrünungen dürfen nicht während der Brutzeit vom 1. März bis 31. Juli gerodet, auf den Stock gesetzt oder auf andere Art entfernt werden.
- (11) Vor Baubeginn ist in Zusammenarbeit mit der Fachstelle für Vogelfragen sicher zu stellen, dass die vorgesehenen grossflächigen Verglasungen nicht zu Fallen für Vögel werden. Das Protokoll der Besprechung mit der Fachstelle ist der Stadtgärtnerei vor Baubeginn zuzustellen.

- (12) Die Mauerbegrünung mit wildem Wein entlang der Baldeggerstrasse ist zu erhalten und gegebenenfalls zurückzuschneiden. Falls darin Vögel brüten, darf dieser Rückschnitt nicht zwischen April und August stattfinden. Die neue Lärmschutzwand ist zu begrünen.
- (13) Neuerstellung und Erhöhung Lärmschutzwand Klostermatten – Gellertstrasse (Schwarzpark): Beim Detailprojekt ist neben dem Vogelschutz hier besonders der Fledermausschutz zu berücksichtigen.
- (14) Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen ist das Amt für Umwelt und Energie via Polizeieinsatzzentrale unverzüglich zu alarmieren.
- (15) Dem Amt für Umwelt und Energie, Abteilung Lärmschutz, ist vor Baubeginn eine Kopie des Informationsschreibens an die direkt betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner über Zweck und Dauer des Bauvorhabens zuzustellen.
- (16) Baulärm: Abbrucharbeiten sind, wo möglich, mit der hydraulischen Schere, mit dem Diamantschneide-Verfahren oder durch hydraulisches Spalten auszuführen.
- (17) Dem Amt für Umwelt und Energie, Abteilung Lärmschutz, gegenüber ist eine Person zu bezeichnen, die direkt für das Überwachen des Baulärms und das Behandeln von Lärmreklamationen zuständig ist.
- (18) Bei Bauarbeiten sind Sonderabfälle von den übrigen Abfällen zu trennen und separat zu entsorgen.
- (19) Das in der Umweltnotiz angekündigte Abfall- und Materialbewirtschaftungskonzept ist dem Amt für Umwelt und Energie, Abteilung Abfall, zur Kenntnis zu bringen.
- (20) Die Schweizerischen Rheinhäfen sind über Baubeginn und Bauende zu informieren.
- (21) Die Blendeinwirkung auf die Grossschifffahrt ist zu vermeiden.
- (22) Die Lichtraumprofile der Brücke dürfen nicht durch bauliche Massnahmen eingeschränkt werden.
- (23) Die Radarreflektoren an der Brücke und auf der Strecke dürfen nicht beeinträchtigt werden.
- (24) Die Grossschifffahrtsrinne ist jederzeit von Geräten freizuhalten.
- (25) Die Auf- und Abbauarbeiten dürfen die Grossschifffahrt und die Grossschifffahrtsrinne nicht behindern.
- (26) Es sind Massnahmen zu treffen, welche ein Herunterfallen von Bauteilen etc. in den Rhein bzw. auf ein Schiff verhindern.
- (27) Der Betrieb diverser Bus- und Tramlinien darf weder gestört noch durch Bauarbeiten behindert werden. Vor Baubeginn ist eine Begehung mit den Fachspezialisten Netz und Baustellensicherheit der Basler Verkehrsbetriebe durchzuführen. Bei betrieblichen Änderungen, Sperrungen oder Umleitungen ist ein Vorlauf von 30 bzw. 90 Tagen einzuhalten. Bei Arbeiten in der Nähe einer Tram- und Buslinie müssen die Arbeiten abgesprochen werden.

4.4 Vollzug der Auflagen

Das ASTRA ist zuständig für den Vollzug der Auflagen und deren Kontrolle. Sofern es diese Aufgabe nicht selber ausführt, ist ein Vorgehen gemäss der Absichtserklärung zwischen dem UVEK und der Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) vom 20. Oktober 2017 betreffend die Übertragung des Vollzugs von Umweltrecht auf Bundesbaustellen (Baustellenkontrollen) an kantonale Behörden möglich.

5. Erleichterungen

Für folgende Liegenschaften bzw. Parzellen werden Erleichterungen nach Art. 14 LSV gewährt:

Erleichterungsanträge:

- Erleichterungsantrag Nr. 1: Baldeggerstrasse 30 und 34
- Erleichterungsantrag Nr. 2: Baldeggerstrasse 58
- Erleichterungsantrag Nr. 3: Bäumlihofstrasse 50
- Erleichterungsantrag Nr. 4: Birsfelderstrasse
- Erleichterungsantrag Nr. 5: Birsstrasse, In den Klostermatten
- Erleichterungsantrag Nr. 6: Eidgenossenweg
- Erleichterungsantrag Nr. 7: Eisenbahnweg 24
- Erleichterungsantrag Nr. 8: Freiburgerstrasse
- Erleichterungsantrag Nr. 9: Gellertstrasse 140
- Erleichterungsantrag Nr. 10: Grenzacherstrasse
- Erleichterungsantrag Nr. 11: Grosspeterstrasse 49 und 51
- Erleichterungsantrag Nr. 12: Im Grenzacherhof 12 und 14
- Erleichterungsantrag Nr. 13: Galgenhügel
- Erleichterungsantrag Nr. 14: Lehenmatt
- Erleichterungsantrag Nr. 15: Liestaleranlage
- Erleichterungsantrag Nr. 16: Gellerthochhaus
- Erleichterungsantrag Nr. 17: Riehenstrasse
- Erleichterungsantrag Nr. 18: Schwarzwaldallee 12 bis 20
- Erleichterungsantrag Nr. 19: Schwarzwaldallee 46 bis 62
- Erleichterungsantrag Nr. 20: Schwarzwaldallee/Wettsteinallee
- Erleichterungsantrag Nr. 21: Schwarzwaldallee 85 bis 101
- Erleichterungsantrag Nr. 22: Schwarzwaldstrasse 100
- Erleichterungsantrag Nr. 23: Schwarzwaldtunnel Portal Nord
- Erleichterungsantrag Nr. 24: Schwarzwaldtunnel Portal Süd
- Erleichterungsantrag Nr. 25: St. Jakobs-Strasse 151 bis 159
- Erleichterungsantrag Nr. 26: St. Jakobs-Strasse 165 und 167
- Erleichterungsantrag Nr. 27: St. Jakobs-Strasse 377
- Erleichterungsantrag Nr. 28: Zürcherstrasse

Es gelten die folgenden maximal zulässigen Lärmimmissionen der Nationalstrasse:

Erleichterungsantrag	GB Parzellen-Nr.	Adresse	IGW		Empfindlichkeitsstufe	max. Lärmimmissionen durch die Nationalstrasse dBA		zulässige Überschreitung durch die Nationalstrasse dBA	
			Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht
1	1389	Baldeggerstrasse 30	65	55	III	61	55	-	-
1	2231	Baldeggerstrasse 34	65	55	III	59	53	-	-
2	3061	Baldeggerstrasse 58	65	55	III	65	61	-	6
3	462	Bäumlihofstrasse 50	60	50	II	54	49	-	-
4	760	Birsfelderstrasse 35	65	55	III	66	59	1	4
4	759	Birsfelderstrasse 37	65	55	III	65	58	-	3
4	758	Birsfelderstrasse 39	65	55	III	64	57	-	2
5	661	Birsstrasse 10	65	55	III	64	59	-	4
5	702	In den Klostermatten 4	65	55	III	65	60	-	5
5	705	In den Klostermatten 10	65	55	III	65	61	-	6
5	2217	In den Klostermatten 13	60	50	II	55	50	-	-
6	132	Eidgenossenweg 10	65	55	III	58	53	-	-
6	132	Eidgenossenweg 12	65	55	III	58	53	-	-
6	132	Eidgenossenweg 14	65	55	III	58	52	-	-
7	775	Eisenbahnweg 24	65	55	III	62	57	-	2
8	211	Freiburgerstrasse 7	65	55	III	71	64	6	9
8	215	Freiburgerstrasse 9	65	55	III	69	62	4	7
8	216	Freiburgerstrasse 11	65	55	III	69	62	4	7
8	224	Freiburgerstrasse 13	65	55	III	68	61	3	6
8	233	Freiburgerstrasse 19	65	55	III	68	61	3	6
9	478	Gellertstrasse 140	60	50	II	61	57	1	2
10	888	Bergalingerstrasse 1	65	55	III	64	56	-	1
10	854	Grenzacherstrasse 215	65	55	III	64	57	-	2
10	1008	Grenzacherstrasse 223	65	55	III	68	61	3	6
10	390	Schwarzwaldallee 10	65	55	III	70	63	5	8
10	1818	Grenzacherstrasse 231	65	55	III	72	66	7	11
11	1602	Grosspeterstrasse 49	65	55	III	63	56	-	1

11	1479	Grosspeterstrasse 51	65	55	III	66	58	1	3
11	1274	St. Jakob-Strasse 130	65	55	III	67	60	2	5
12	2082	Im Grenzacherhof 12	65	55	III	60	55	-	-
12	2082	Im Grenzacherhof 14	65	55	III	58	53	-	-
13	676	Karl Jaspers-Allee 40	60	50	II	59	55	-	5
14	2229	Lehenmattstrasse 340	60	50	II	56	49	-	-
14	2229	Lehenmattstrasse 342	60	50	II	58	51	-	1
14	2230	Lehenmattstrasse 344	60	50	II	61	54	1	4
15	1049	Liestaleranlage 29	65	55	III	63	57	-	2
15	2302	Liestaleranlage 31	65	55	III	62	56	-	1
15	2302	Liestaleranlage 33	65	55	III	61	56	-	1
15	2302	Liestaleranlage 35	65	55	III	63	58	-	3
15	1656	Wildensteinerstrasse 23	65	55	III	66	59	1	4
16	2211	Prattelerstrasse 11	65	55	III	67	63	2	8
17	2786	Riehenstrasse 163	65	55	III	64	56	-	1
17	2786	Riehenstrasse 165	65	55	III	67	59	2	4
17	2341	Riehenstrasse 167	65	55	III	67	59	2	4
17	2261	Riehenstrasse 183	65	55	III	69	61	4	6
17	2261	Schwarzwaldallee 171	65	55	III	69	62	4	7
17	2432	Schwarzwaldallee 173	65	55	III	68	60	3	5
17	2753	Schwarzwaldallee 175	65	55	III	67	59	2	4
17	2753	Schwarzwaldallee 179	65	55	III	63	57	-	2
18	1583	Schwarzwaldallee 12	65	55	III	66	61	1	6
18	1584	Schwarzwaldallee 14	65	55	III	66	61	1	6
18	1585	Schwarzwaldallee 16	65	55	III	66	62	1	7
18	1586	Schwarzwaldallee 18	65	55	III	67	62	2	7
18	1587	Schwarzwaldallee 20	65	55	III	67	62	2	7
19	875	Schwarzwaldallee 46	65	55	III	61	56	-	1
19	874	Schwarzwaldallee 48	65	55	III	61	56	-	1
19	873	Schwarzwaldallee 50	65	55	III	61	56	-	1
19	1088	Schwarzwaldallee 52	65	55	III	61	56	-	1
19	1089	Schwarzwaldallee 54	65	55	III	62	56	-	1
19	1141	Schwarzwaldallee 56	65	55	III	62	56	-	1
19	1142	Schwarzwaldallee 58	65	55	III	62	57	-	2

19	1249	Schwarzwaldallee 60	65	55	III	63	57	-	2
19	416	Schwarzwaldallee 62	65	55	III	64	58	-	3
20	1277	Schwarzwaldallee 73	65	55	III	63	56	-	1
20	1278	Schwarzwaldallee 75	65	55	III	63	56	-	1
20	1279	Schwarzwaldallee 77	65	55	III	64	57	-	2
20	1280	Schwarzwaldallee 79	65	55	III	64	57	-	2
20	1849	Wettsteinallee 190	65	55	III	64	57	-	2
20	1848	Wettsteinallee 192	65	55	III	66	58	1	3
21	1340	Schwarzwaldallee 85	65	55	III	64	57	-	2
21	968	Schwarzwaldallee 87	65	55	III	63	57	-	2
21	815	Schwarzwaldallee 89	65	55	III	62	56	-	1
21	1313	Schwarzwaldallee 91	65	55	III	62	56	-	1
21	1429	Schwarzwaldallee 93	65	55	III	61	56	-	1
21	1466	Schwarzwaldallee 95	65	55	III	61	56	-	1
21	1526	Schwarzwaldallee 97	65	55	III	65	60	-	5
21	1580	Schwarzwaldallee 99	65	55	III	65	60	-	5
21	1581	Schwarzwaldallee 101	65	55	III	66	61	1	6
22	2102	Schwarzwaldstrasse 100	70	-	IV	71	66	1	-
23	2516	Erlenstrasse 98	65	55	III	61	56	-	1
23	2698	Schönaustrasse 91	65	55	III	61	57	-	2
23	2699	Schwarzwaldallee 253	65	55	III	61	57	-	2
23	2700	Schwarzwaldallee 255	65	55	III	62	57	-	2
23	2422	Schwarzwaldallee 265	65	55	III	62	57	-	2
23	2423	Schwarzwaldallee 267	65	55	III	63	58	-	3
23	2231	Schwarzwaldallee 269	65	55	III	65	60	-	5
24	1945	Schwarzwaldallee 161, Gebäude C	60	-	II	66	61	6	-
24	1945	Schwarzwaldallee 161, Gebäude S	65	-	III	68	61	3	-
25	1702	St. Jakobs-Strasse 151	65	55	III	64	57	-	2
25	1703	St. Jakobs-Strasse 153	65	55	III	67	59	2	4
25	1704	St. Jakobs-Strasse 155	65	55	III	67	59	2	4
25	1705	St. Jakobs-Strasse 157	65	55	III	68	60	3	5
25	688	St. Jakobs-Strasse 159	65	55	III	69	62	4	7

26	1746	St. Jakobs-Strasse 165	65	55	III	71	63	6	8
26	1907	St. Jakobs-Strasse 167	65	55	III	69	61	4	6
27	801	St. Jakobs-Strasse 377	65	55	III	67	60	2	5
28	1115	Zürcherstrasse 160	65	55	III	72	67	7	12
28	1009	Liestaleranlage 30	65	55	III	66	58	1	3
28	1009	Farnsburgerstrasse 37	65	55	III	65	57	-	2
28	930	Farnsburgerstrasse 22	60	50	II	55	48	-	-
28	964	Farnsburgerstrasse 26	60	50	II	56	48	-	-
28	963	Farnsburgerstrasse 28	60	50	II	58	50	-	-
28	720	Farnsburgerstrasse 38	60	50	II	56	49	-	-
28	962	Zürcherstrasse 135	65	55	III	59	53	-	-

6. Maximal zulässige Lärmimmissionen der Nationalstrasse gemäss Art. 37a LSV ohne IGW-Überschreitungen der Nationalstrasse und ohne Erleichterungen

GB Parzellen-Nr.	Adresse	Empfindlichkeits- stufe	max. Lärmimmissionen durch die Nationalstrasse dBA	
			Tag	Nacht
538	Baldeggerstrasse 48	III	59	54
538	Baldeggerstrasse 50	III	59	54
538	Baldeggerstrasse 52	III	60	55
1179	Baldeggerstrasse 54	III	59	55
462	Bäumlihofstrasse 48	II	54	49
2079	Im Rankhof 4	II	55	50
492	Schwarzwaldallee 245	III	58	53
2313	Schwarzwaldallee 247	III	58	53
1921	Wettsteinallee 188	III	62	55
1436	Zeughausstrasse 55	III	62	55

7. Schallschutzfenster

Gestützt auf Art. 15 LSV sind folgende Schallschutzfenster einzubauen:

Adresse/ Objekt	Fassade	OG	Anzahl Fenster	Anteil National- strasse %
Grenzacherstrasse 231	Süd	1	8	100
Grenzacherstrasse 231	Süd	2	6	100

Grenzacherstrasse 231	Süd	3	6	100
Grenzacherstrasse 231	Süd	4	4	100
Grenzacherstrasse 231	Süd	5	4	100
St.Jakobs-Strasse 165	Süd	1	4	100
St.Jakobs-Strasse 165	Süd	2	4	100
Grenzacherstrasse 215	Süd	1	3	-
Grenzacherstrasse 215	Süd	2	3	-
Grenzacherstrasse 215	Süd	3	3	-

Die Eigentümer der Liegenschaft an der Grenzacherstrasse 215 werden erst im Rahmen der Lärmsanierung der Kantonsstrasse zum Einbau der Schallschutzfenster verpflichtet. Das ASTRA wird verpflichtet, sich im Anschluss an die Lärmsanierung der Kantonsstrasse anteilmässig an den Kosten für die Schallschutzfenster an der Grenzacherstrasse 215 zu beteiligen (Art. 16 Abs. 3 LSV).

Vorbehalten bleiben die Fälle von Art. 15 Abs. 3 LSV hinsichtlich des Verzichts auf Schallschutzmassnahmen sowie Art. 16 Abs. 4 LSV betreffend Kostenübernahme durch den Gebäudeeigentümer.

8. Einsprachen

8.1 Einsprache des Vereins "Fussverkehr Region Basel"

Die Einsprache wird abgewiesen.

8.2 Einsprache der IG "Osttangenten-Ausbau Nein, Lärmschutz jetzt!", des Vereins "Ausbau Osttangente - so nicht!", des Neutralen Quartiervereins (NQV) Oberes Kleinbasel, des NQV Hirzbrunnen, des NQV Breite-Lehenmatt und des NQV St. Alban-Gellert

Die Einsprache wird teilweise gutgeheissen soweit darauf eingetreten wird.

8.3 Einsprachen von Privatpersonen mit identischem Inhalt

Die Einsprachen werden teilweise gutgeheissen soweit darauf eingetreten wird.

Die Entschädigungsforderungen derjenigen Personen, welche von einer Erleichterung betroffen sind, werden gestützt auf Art. 39 EntG nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens an die Eidgenössische Schätzungskommission überwiesen.

8.4 Einsprache von Nicole Wagner und Dieter Weiss

Die Einsprache wird abgewiesen.

- 8.5 , Einsprache von Hannelore Gassmann
Auf die Einsprache wird nicht eingetreten.
- 8.6 Einsprache von Gloria Zabotto
Die Einsprache wird abgewiesen.
- 8.7 Einsprache von Heinz Seiler
Die Einsprache wird abgewiesen.
- 8.8 Einsprache von Hansrudolf Schaltenbrand
Auf die Einsprache wird nicht eingetreten.

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation



Stefan Hostettler
Stellvertretender Generalsekretär

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Entscheid kann innerhalb von 30 Tagen seit Eröffnung beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen, Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerde hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der Beschwerdeführenden zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Beschwerdeführenden sie in Händen haben. Ferner sollte die Vollmacht einer allfälligen Vertreterin oder eines Vertreters beigelegt werden.

Mitteilung an:

Eingeschrieben:

- Bundesamt für Strassen, ASTRA, 3003 Bern
- An die Einsprechenden

A-Post:

- Bundesamt für Umwelt, BAFU, 3003 Bern
- Bundesamt für Kultur, BAK, 3003 Bern
- Tiefbauamt Stadt Basel, Dufourstrasse 40, 4052 Basel

Elektronisch:

- uvp@bafu.admin.ch
- guido.biaggio@astra.admin.ch

- 8.5 Einsprache von Hannelore Gassmann
Auf die Einsprache wird nicht eingetreten.
- 8.6 Einsprache von Gloria Zabotto
Die Einsprache wird abgewiesen.
- 8.7 Einsprache von Heinz Seiler
Die Einsprache wird abgewiesen.
- 8.8 Einsprache von Hansrudolf Schaltenbrand
Auf die Einsprache wird nicht eingetreten.

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation



Stefan Hostettler
Stellvertretender Generalsekretär