

BaZ, 08.02.2025

(Titelseite)

## **Verein setzt Tempo 60 auf der Osttangente durch**

**Bundesverwaltungsgericht: Anwohnende gewinnen einen fast sechsjährigen Rechtsstreit gegen den Bund. Künftig muss in Basel auf der Stadtautobahn langsamer gefahren werden.**

Andrea Schuhmacher

Das Bundesverwaltungsgericht hat entschieden: Auf der Osttangente, dem Autobahnabschnitt der A2/A3, der mitten durch die Stadt Basel führt, ist Tempo 60 zulässig. Bisher galt dort eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 Stundenkilometern. Diesem Urteil war ein jahrelanger Streit rund um Lärmemissionen zwischen Anwohnern der betroffenen Strecke und dem Bundesamt für Strassen (Astra) vorausgegangen. Nun steht der Reduktion von Tempo 80 auf Tempo 60 nachts von 22 bis 7 Uhr auf der Strecke zwischen der Verzweigung Hagnau und dem Schwarzwaldtunnel nichts mehr im Weg.

Über den Verein «Ausbau Osttangente - So nicht!», präsiert von Martin Baumgartner, hatten die Anwohnerinnen und Anwohner 2019 Einsprache gegen ein Projekt des Astra erhoben. Dieses will zwar auf dem Autobahnabschnitt Lärmschutzprojekte umsetzen. Die Reduktion auf Tempo 60 war aber nicht Teil des Plans.

Das Berner Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation genehmigte das Astra-Projekt unter Auflagen und wies die Beschwerde des Vereins zurück. Es gewichtete den Zeitverlust für Autofahrerinnen und Autofahrer höher als den Lärmschutz. Die Richter sahen das jetzt anders: Es seien nur 63 Sekunden, die Autofahrer auf dem 5,5 Kilometer langen Abschnitt bei Tempo 60 verlören. Seite 23

BaZ, 08.02.2025 Regionalteil, Seite 23

## **Ein Urteil, das schweizweite Auswirkungen haben dürfte**

**Osttangente Das Bundesverwaltungsgericht gab einem Verein recht, der für einen besseren Lärmschutz Tempo 60 auf der Autobahn verlangte. Die wichtigsten Fragen und Antworten.**

Andrea Schuhmacher

Sechs Jahre lang warteten die Anwohnenden der Osttangente in Basel auf diese Nachricht: Das Bundesverwaltungsgericht hat entschieden, dass Tempo 60 im Abschnitt der A2/A3, der mitten durch die Stadt führt, zulässig ist. Auf der betroffenen Strecke zwischen Gellertdreieck und Schwarzwaldtunnel gilt derzeit eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h. Wir beantworten die wichtigsten Fragen zum Urteil.

### **Wer setzte sich für Tempo 60 ein?**

Der Verein «Ausbau Osttangente - So nicht!» setzt sich seit über einem Jahrzehnt für eine Lärmreduktion für die Anwohnenden der Osttangente ein. Präsiert wird er von Martin Baumgartner. Er zählt rund 95 Mitglieder, 55 von ihnen wohnen an der Schwarzwaldallee und sind unmittelbar vom Fahrlärm auf der Autobahn betroffen.

Der Verein erhob 2019 Einsprache gegen ein Projekt des Bundesamts für Strassen (Astra). Dieses hat zwar auf dem betreffenden Autobahnabschnitt verschiedene Lärmschutzprojekte zum Ziel. Die Reduktion von Tempo 80 auf 60 ist aber nicht Teil davon. Der Verein verlangte in seiner Beschwerde eine Temporeduktion auf der Osttangente nachts zwischen 22 und 7 Uhr.

Das Eidgenössische Departement für Umwelt Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) genehmigte aber das Astra-Projekt 2022 unter Auflagen und wies die Beschwerde des Vereins zurück.

### **Wieso waren Uvek und Astra gegen eine Temporeduktion?**

Die beiden Bundesbehörden stellten sich auf den Standpunkt, dass Autobahnen als Hochleistungsstrassen auf schnelles Fahren ausgelegt seien. Tempo 60 entspricht der tiefstmöglichen vorgesehenen Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen in der Schweiz. Die Temporeduktion führe zu einem Zeitverlust von 63 Sekunden. Die Behörden argumentierten auch, dass zu wenige Personen von der Lärmreduktion durch Temp 60 profitieren würden.

Das Uvek liess von Ecoplan ein Gutachten erstellen. Dieses rechnete aus, dass die Mehrkosten aufgrund von Reisezeitverlusten beinahe 20 Mal so gross seien wie der Nutzgewinn.

### **Wieso entschied das Bundesverwaltungsgericht im Sinne der Anwohnenden?**

Das Bundesverwaltungsgericht setzte die Prioritäten in den umstrittenen Punkten anders. Das öffentliche Interesse am Betrieb der Autobahnen als Schnellstrassen sei zwar stark zu gewichten. «Dass damit die Autobahn ihre Funktion als Hochleistungsstrasse nicht mehr erfüllen könnte, trifft jedoch nicht zu», schreibt das Gericht im Urteil. Der Zeitverlust von 63 Sekunden sei «kaum spürbar».

Durch die Geschwindigkeitsreduktion würden hingegen rund 300 Personen in unmittelbarer Nähe der Autobahn vor übermässigem Lärm geschützt. Die Lärmbelastung würde gemäss den Berechnungen des Bundes um 2,2 Dezibel verringert. Zudem würden weitere 2250 Personen von der Temporeduktion profitieren: Für sie würde das Lärmniveau mit dieser Massnahme zwar nicht unter die Immissionsgrenzwerte fallen. Die Lärminderung wäre für sie dennoch spürbar. Dementsprechend hiess das Gericht am 29. Januar 2025 die Beschwerde des Vereins gut und ordnete dem Uvek an, die Temporeduktion durchzuführen.

### **Was für einen Einfluss hatte ein Urteil zur A1 in Zürich?**

Das Bundesverwaltungsgericht bezieht sich in seinem Urteil mehrmals auf einen Entscheid zum Kanton Zürich. 2023 bejahte das Bundesgericht die Verhältnismässigkeit einer Temporeduktion von 100 auf 80 km/h auf der A1 bei Brütisellen zugunsten des Lärmschutzes. Bei der Beurteilung des Basler Falls zitiert das Bundesverwaltungsgericht aus der damaligen Begründung: Jede Massnahme, die zu einer Reduktion der Lärmbelastung beitrage, könne potenziell auch den Gesundheitszustand der betroffenen Bevölkerung verbessern.

Daniel Seiler, Geschäftsführer des ACS beider Basel, geht nun davon aus, dass das aktuelle Urteil zur Basler Autobahn wiederum schweizweit eine «Signalwirkung» entfalten wird: «Es gibt in der Schweiz einige Autobahnabschnitte, die durch städtisches Gebiet verlaufen.»

### **Welche Rolle spielte der Kanton Basel-Stadt bei diesem Entscheid?**

Gemäss Martin Baumgartner hat das Basler Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) die Temporeduktion unterstützt, sich aber in Bundesbern «viel zu wenig» dafür eingesetzt.

Der Grosse Rat erteilte dem BVD bereits im Frühjahr 2022 den Auftrag, ein Vorprojekt zur Überdeckung der Osttangente im Bereich Breite West auf einer Länge von 465 Metern zu erstellen. Teil davon sollten auch erhöhte Lärmschutzwände bei der Schwarzwaldallee und der Signalstrasse sein. Allerdings ist dieses Vorprojekt nie ausgearbeitet worden: Das BVD wartete die Abstimmung zum Rheintunnel sowie das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts ab.

### **Was passiert nun?**

Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig. Uvek und Astra können innert 30 Tagen noch Beschwerde beim Bundesgericht einreichen. Gemäss Martin Baumgartner sind die Chancen dafür nicht klein.

Er will nun Druck auf den Kanton machen. Wie Baumgartner gegenüber dieser Redaktion sagt, will sein Verein nächste Woche eine Petition für den «Lärmschutz an der Osttangente -

Jetzt» einreichen. Über 1700 Baslerinnen und Basler hätten die Petition unterschrieben. Damit fordern sie die umgehende Umsetzung des vom Grossen Rat beschlossenen Vorprojekts.

Anwohner der Osttangente müssen aber nicht lange warten, bis erste Lärmschutzmassnahmen ergriffen werden. Denn bereits im März beginnt das Astra mit Sanierungsarbeiten im Bereich des Tunnels Schwarzwald und der Brücke Bäumlhof. Teil davon sind der Einbau eines lärmarmen Belags und die Verlängerung von Lärmschutzwänden. Inwiefern sich dies mit dem BVD-Projekt überschneidet, ist offen. Das Astra will erst Ende nächste Woche an einer Medienkonferenz über die baulichen Massnahmen ausführlich informieren.