

Falknerstrasse 3
CH - 4001 Basel

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

info@bs-advo.ch
www.basleradvokatinnen.ch

Mitglieder des Schweizerischen
Anwaltsverbandes (SAV)

Eingetragen
im Anwaltsregister

EINSCHREIBEN

Bundesverwaltungsgericht
Kreuzackerstrasse 12
Postfach
9023 St. Gallen

Basel, den 21. April 2023

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

A-4597/2002

Sehr geehrte Frau Instruktionsrichterin

Sehr geehrte Damen und Herren Richter

René Brigger*
Advokat
rb@bs-advo.ch

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

Eva Jaqueira
Advokatin
ej@bs-advo.ch

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

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

Meret Rehmann
Advokatin
mr@bs-advo.ch

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

1. In rubrizierter Angelegenheit nehme ich hiermit fristgerecht die von Ihnen gewährte Möglichkeit zur Einreichung von Schlussbemerkungen wahr. An den in der Beschwerde gestellten **Anträgen wird vollumfänglich festgehalten.**

Zur Stellungnahme des BAFU vom 22. Dezember 2022

2. Der Stellungnahme des BAFU vom 22. Dezember 2022 wird vollends beigepflichtet. Insbesondere schliesst sich der Beschwerdeführer der Kritik des BAFU an der Methode NISTRA hinsichtlich der ungerechtfertigt hohen Kostenansätze für die Nacht, unabhängig des Wochentags, an (Ziff. 3.2). Erfreut nimmt der Beschwerdeführer zur Kenntnis, dass das BAFU seine Kritik an der Methodik des NISTRA auch hin-

* auch Fachanwalt SAV Bau- und Immobilienrecht

** auch Fachanwalt SAV Erbrecht

*** auch Fachanwalt SAV Haftpflicht- und Versicherungsrecht

sichtlich der Ermittlung der Kosten durch Reisezeitverlängerungen durch *stated preferences* teilt, die rein hypothetisch sind und sich in keiner Weise tatsächlich in dieser Höhe volkswirtschaftlich niederschlagen, und dann aber mit gemessenen oder berechneten tatsächlichen Kosteneinsparungen direkt verglichen werden.

3. Das BAFU pflichtet dem Beschwerdeführer auch bei, dass die NISTRA-Methode zu einem Ausschluss der Verhältnismässigkeit von Geschwindigkeitsreduktionen auf Nationalstrassen führt (Ziff. 3.2.3). Richtigerweise weist das BAFU an dieser Stelle darauf hin, dass Erleichterungen gemäss geltender bundesgerichtlichen Rechtsprechung nur in Ausnahmefällen gewährt werden dürfen. Die vom Beschwerdegegner verwendete NISTRA-Methode führt aber dazu, dass bei Nationalstrassen, wenn Lärmgrenzwerte überschritten werden, **Erleichterungen zum Regelfall werden**, da eine Verhältnismässigkeit von Geschwindigkeitsreduktionen eben durch die NISTRA-Methode quasi ausgeschlossen ist. Dies widerspricht in eklatanter Weise gegen den Grundsatz, dass Erleichterungen nur als *ultima ratio* auszusprechen sind (vgl. dazu Beschwerde Ziff. 34).

Zur Stellungnahme des UVEK vom 21. November 2022

4. In Ziff. 5 seiner Stellungnahme wirft die Vorinstanz dem Beschwerdeführer im Wesentlichen vor, er wolle mit der Berufung auf neuste Studien zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Strassenlärm mehr Lärmschutz erreichen, als die geltenden gesetzlichen Bestimmungen vorschreiben. Damit hat sie aber grundlegend die sich auf das geltende Recht stützende Argumentation des Beschwerdeführers nicht verstanden. **Dem Beschwerdeführer geht es gerade darum, dass die geltenden Lärmgrenzwerte eingehalten werden.** In der angefochtenen Plangenehmigungsverfügung werden nämlich bei 89 Gebäuden und 1'410 Personen Erleichterungen ausgesprochen, das heisst, dass für diese Personen die geltenden Lärmgrenzwerte eben nicht eingehalten werden. Das Aussprechen von Erleichterungen darf aber – gemäss geltendem Recht – nur eine *ultima ratio* sein, wenn alle anderen Massnahmen, einschliesslich Temporeduktionen, nicht verhältnismässig sind (vgl. Beschwerde Ziff. 34).
5. Die diversen medizinischen Studien sowie die jüngste Empfehlungen der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung werden in der Beschwerde nicht angeführt, um strengere Lärmschutzgrenzwerte als im geltenden Recht festgelegt zu erstreiten. Die Studien und Empfehlungen werden vielmehr angeführt, um darzulegen, zu welchen gesundheitlichen Beeinträchtigungen

Strassenlärm, insbesondere jene nachts, führen, damit diese in der Verhältnismässigkeitsprüfung der Geschwindigkeitsreduktion (als zu prüfende Massnahme in der Beurteilung, ob Erleichterungen als *ultima ratio* zulässig sind) auf der Nutzen-Seite gebührend berücksichtigt werden, dies in Bezug auf die Art der verursachten Gesundheitsbeeinträchtigungen und der Anzahl der statistisch davon betroffenen Personen (vgl. Beschwerde Ziff. 42 ff.). Rechtlich geht es somit immer noch darum, zu prüfen, ob die Erleichterungen nach geltendem Recht ausgesprochen werden dürfen, was eben nur zulässig ist, wenn eine Temporeduktion nicht verhältnismässig wäre. Ebenfalls werden die Studien angeführt, um zu belegen, dass nächtlicher Strassenlärm in das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit nach Art. 10 BV sowie das Recht auf Privatleben nach Art. 8 EMRK eingreift (vgl. Beschwerde Ziff. 28 f., sowie Ziff. 35), womit ebenfalls zwingend eine echte, von der Methodik her ergebnisoffene, Verhältnismässigkeitsprüfung erfolgen muss.

6. In diesem Zusammenhang wird ausserdem auf eine Ende März 2023 erschienene Studie des Schweizerischen Tropen- und Public Health-Instituts hingewiesen, die zum ersten Mal die einschneidenden Auswirkungen von Verkehrslärm auf die psychische Gesundheit belegt. Gemäss dieser Studie **erhöht sich pro Anstieg des Strassenverkehrslärm um 10 dB das Suizidrisiko um 4 %**. Ins Recht gelegt wird die in der Fachzeitschrift *Environmental Health Perspectives* veröffentlichte Studie (Beilage 15) sowie die auf Deutsch verfasste Medienmitteilung vom 29. März 2023 (Beilage 16). Dieses Studienergebnis zeigt umso deutlicher, wie die Frage, inwieweit Überschreitungen des Lärmgrenzwertes bei Strassenverkehr toleriert werden, das Recht auf Leben (Art. 10 BV) berührt, wie dies bereits in der Beschwerde geltend gemacht wurde (Beschwerde Ziff. 28 f.; sowie Ziff. 35). Das Gutachten von Ecoplan würdigt die Betroffenheit von Grundrechten als nicht-monetärer Faktor in keiner Weise. Zudem muss die Reduktion des Suizidrisikos durch die Lärmverminderung aufgrund der nächtlichen Geschwindigkeitsreduktion in der Verhältnismässigkeitsprüfung auf der Nutzen-Seite gebührend berücksichtigt werden. Das Gutachten von Ecoplan ist auch in diesem Punkt mangelhaft.

- Beweis:**
- WICKI ET. AL; Suicide and Transportation Noise: A Prospective Cohort Study from Switzerland, in: *Environmental Health Perspectives*, 131(3) March 2023, 1-10 Beilage 15
 - Medienmitteilung des Schweizerischen Tropen- und Public Health Instituts Beilage 16

vom 29.3.2023

7. In Ziff. 7 seiner Stellungnahme bringt das UVEK wiederum vor, dass die Unmöglichkeit einer Temporeduktion auf stark befahrenen Autofahren aufgrund der hohen Reisezeitverluste nicht Folge der Methode (KNA nach NISTRA) sondern der Bedeutung des Verkehrswegs im Einzelfall sei. Genau das Gegenteil ist jedoch der Fall. Der Beschwerdegegner zieht diese Methode vielmehr gerade deswegen heran, weil sie bei Hochleistungsstrassen stets zum Schluss der Unverhältnismässigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion führt. Die Methode wurde bereits in der Beschwerde sowie auch vom BAFU in seiner Stellungnahme ausführlich kritisiert. Die SSV sieht die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsreduktion auf Autobahnen auf bis zu 60 km/h vor (Art. 108 Abs. 5 Bst. a SSV). Ebenfalls sind Erleichterungen für Grenzwertüberschreitungen gemäss der bundesgerichtlichen Rechtsprechung nur als *ultima ratio* auszusprechen. Daraus folgt, dass auch bei Autobahnen resp. Hochleistungsstrassen eine Geschwindigkeitsreduktion (bis zu 60 km/h) **grundsätzlich möglich sein muss**; d.h. dass eine Verhältnismässigkeit im Einzelfall erreichbar sein muss. Die Methode KNA nach NISTRA führt jedoch aufgrund der Art und Weise der Berechnung der Reisezeitverluste (hypothetischer Kostenansatz pro Stunde multipliziert mit der Anzahl der Fahrzeuge hochgerechnet auf ein Jahr) dazu, dass eine Geschwindigkeitsreduktion auf Hochleistungsstrassen faktisch unmöglich ist. Dies liegt sehr wohl an der Methode der Verhältnismässigkeitsprüfung, zumal auch etliche andere, ergebnisoffene Methoden möglich und vorhanden sind, um die Verhältnismässigkeit einer Geschwindigkeitsreduktion zu beurteilen; insbesondere mit einer gebührenden Gewichtung der nicht-monetären Faktoren.
8. Zuletzt sei auf eine im September letzten Jahres ergangene Verfügung des Beschwerdegegners hinzuweisen, nämlich die Verfügung betreffend Entfernen eines Vorschriftssignals und Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeiten auf der Osttangente Basel-Stadt, Nationalstrasse N2 vom 21. September 2022 (BBl 2022 2361). In dessen Artikel IV wird aus Verkehrssicherheitsgründen **die Geschwindigkeit auf der Osttangente auf einer Strecke von rund 1 km von 80 km/h auf 60 km/h herabgesetzt**, und dies tags und nachts. Der Beschwerdegegner demonstriert dabei, dass eine Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h im Projektperimeter sehr wohl möglich und verhältnismässig ist. Es ist nicht einzusehen, warum eine Temporeduktion aus Verkehrssicherheitsgründen mit offenbar derart anderen Massstäben beurteilt wird als eine Tempore-

duktion zur Lärmverminderung. Art. 108 SSV sieht für alle Geschwindigkeitsreduktionen, ob aus Verkehrssicherheitsgründen oder aus Gründen der Verringerung der Umweltbelastung, die gleichen Massstäbe vor. Der Beschwerdegegner setzt sich mit der Weigerung, im ganzen Projektperimeter (5.5 km) die Geschwindigkeit in der Nacht auf 60 km/h zu reduzieren, die er damit begründet, dass es aus Kostengründen unverhältnismässig sei (NISTRA Methode), in den Widerspruch zu seinem eigenen Verhalten.

Kostenantrag

9. Antragsgemäss sind die Kosten des Verfahrens dem Beschwerdegegner aufzuerlegen, sowie ihn zur Bezahlung einer Parteientschädigung für den Beschwerdeführer zu verpflichten. Anbei wird die Honorarnote der Unterzeichneten eingereicht.

Beweis: Honorarnote der Unterzeichneten vom 21. April 2023 Beilage 17

Gestützt auf die obigen Ausführungen ersuche ich Sie erneut höflich um Gutheissung der Beschwerde gemäss den Anträgen.

Hochachtungsvoll,



Dr. iur. des. Meret Rehmann,
Advokatin

Beilagen gemäss aktualisiertem Beilagenverzeichnis

5-fach