



**An den Grossen Rat**

**21.0674.02**

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission  
Basel, 20. Oktober 2021

Kommissionsbeschluss vom 20. Oktober 2021

## **Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission**

zum

### **Ausgabenbericht betreffend Planungskosten für die Strassenlärm- sanierung in der Stadt Basel und auf den Kantonsstrassen in den beiden Einwohnergemeinden**

## 1. Ausgangslage

Gemäss Art. 16 Umweltgesetz (USG) und Art. 13 Lärmschutzverordnung (LSV) besteht für die Kantone seit den 1980er Jahren eine Lärmsanierungspflicht für Strassen, welche bei der Anwohnerschaft zu einer Überschreitung der massgebenden Immissionsgrenzwerte führen. Die Frist dazu ist im Frühling 2018 verstrichen; die Pflicht besteht nach wie vor. Im Grundsatz ist vorgeschrieben, dass der Lärm in erster Linie durch Massnahmen an der Quelle zu begrenzen ist. Massnahmen an der Quelle sind der Einbau von lärmindernden Belägen sowie die Umsetzung von verkehrsberuhigenden Massnahmen, wie beispielsweise die Einführung von Tempo 30.

Trotz der im Kanton Basel-Stadt bereits umgesetzten Sanierungsmassnahmen bestehen heute noch an rund 60 Strassenkilometern – mit rund 40'000 betroffenen Personen (Stand Ende 2019) – Lärmbelastungen über den gesetzlichen Grenzwerten. Um diese zu sanieren, ist pro lärmbelasteten Strassenabschnitt im Rahmen eines Gutachtens sowohl eine allfällige Geschwindigkeitsreduktion als auch die Lärmsituation insgesamt zu beurteilen. Auf Basis dieser Gutachten wird die geeignete Massnahme definiert. Im Rahmen einer ersten Triage wurden 120 Strassen(abschnitte) mit bestehender Grenzwertüberschreitung überprüft. Für 53 Strassen(abschnitte) ergab die Triage gemäss Regierungsrat, dass mittels Gutachten die detaillierte Prüfung erfolgen soll. Bei den restlichen Strassen(abschnitten) soll gemäss Regierungsrat auf eine solche Detailprüfung verzichtet werden, weil

- Geschwindigkeitsreduktion / Einbau lärmindernder Belag nicht verhältnismässig wäre,
- bereits Tempo 30 / lärmindernder Belag realisiert wurde,
- bereits Tempo 30 / lärmindernder Belag geplant ist oder
- die Strassen nicht Verursacher der erhöhten Lärmbelastung sind.

Mit dem Ausgabenbericht Nr. 21.0674.01 beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat, die Genehmigung von Planungskosten für die Strassenlärmsanierung in Höhe von 720'000 Franken.

Die finanziellen Mittel werden für die Durchführung von Lärmmessungen und Verkehrserhebungen sowie die Erstellung von Gutachten für die Beurteilung von Geschwindigkeitsreduktionen entlang von lärmbelasteten Strassen verwendet. Auf Basis der Gutachten wird anschliessend eine Lärmbeurteilung durchgeführt sowie die geeignete Massnahme zur Lärmreduktion definiert. Die Erstellung der Gutachten und die Durchführung der Verkehrserhebungen erfolgt durch ein externes Ingenieurbüro. Die externe Vergabe ist notwendig, weil nicht genügend verwaltungsinterne personelle Ressourcen und Gerätschaften für die Messungen und für das Verfassen der Gutachten vorhanden sind. Grundsätzlich ist das WSU zuständig für die Einhaltung der gesetzlichen Lärmwerte, während das BVD als Eigentümer der Strassen verantwortlich ist für die Umsetzung der Massnahmen.

Die Planungskosten setzen sich aus einem Gutachten für die Beurteilung einer Geschwindigkeitsreduktion für die 53 Strassen(abschnitte) sowie 55 notwendigen Verkehrserhebungen (Verkehrsmenge und Geschwindigkeit) zusammen. Bei insgesamt 20 Strassenteilstücken sind zusätzlich noch Lärmmessungen notwendig. Somit ergibt sich gesamthaft ein Projektvolumen von 720'000 Franken.

Für weitere Details wird auf den Ausgabenbericht verwiesen.

## 2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den Ausgabenbericht Nr. 21.0674.01 betreffend Planungskosten für die Strassenlärmsanierung in der Stadt Basel und auf den Kantonsstrassen in den beiden Einwohnergemeinden am 23. Juni 2021 der UVEK überwiesen. Die UVEK hat das Geschäft an zwei Sitzungen behandelt und sich von Regierungsrat Kaspar Sutter, Vorsteher des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt, Benno Jurt, Leiter Amt für Mobilität, und Harald Hikel, Teamleiter Lärm im AUE, ausführlich informieren lassen. Die Kommission hat sich diverse Detailfragen anhand von

Karten erläutern lassen und dankt den Departementsvertretern für die Zurverfügungstellung der Unterlagen.

Eintreten war nicht bestritten. Einige Aspekte wurden eingehend diskutiert. Die Diskussionspunkte sind in den folgenden Unterkapiteln zusammengefasst.

Die UVEK beantragt dem Grossen Rat einstimmig, dem unveränderten Beschlussantrag des Regierungsrats zuzustimmen.

## 2.1 Generell Tempo 30

Die mit dem Ausgabenbericht beantragten Mittel werden für die Planung der Massnahmen für die Strassenlärmsanierung benötigt. Die Planung erfolgt strassenabschnittsweise. Für 120 Strassenabschnitte soll geprüft werden, ob der Einbau von lärmminderndem Belag oder die Einführung von Tempo 30 eine effiziente Massnahme sein kann. Aus Sicht einiger Kommissionsmitglieder handelt es sich dabei um ein sehr kleinräumiges Vorgehen. In der Kommission wurde diskutiert, ob die flächendeckende Einführung von Tempo 30 ein alternatives Vorgehen sein könnte, wie dies in Winterthur, Lausanne oder Zürich entschieden wurde. Mit der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 könnten an vielen Orten die Lärmimmissionen reduziert werden. Gleichzeitig trägt Tempo 30 zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und einer Verstetigung des Verkehrsflusses bei.

Der Kommission wurde erläutert, dass für die generelle Einführung von Tempo 30 keine gesetzliche Grundlage existiert. Jede Abweichung von der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit muss begründet sein. Gesetzlich wird dafür immer die Erstellung eines Gutachtens gemäss Art. 108 der Signalisationsverordnung gefordert. In den Gutachten geht es nicht nur um Lärm, sondern auch um Luftqualität, Zweckmässigkeit, Verhältnismässigkeit, Verkehrssicherheit, Rettungsachsen, ÖV-Verbindungen und unerwünschter Ausweichverkehr. Gerade bei verkehrorientierten Strassen müssen viele Anforderungen abgeklärt werden.

In der Diskussion wurde deutlich, dass die flächendeckende Einführung von Tempo 30 eine verkehrspolitische Frage ist, die über die Anliegen der Lärmsanierung hinausgeht. Tempo 30 in der ganzen Stadt hätte zudem Auswirkungen auf den ÖV, da sich eine Verlangsamung auf den Taktfahrplan auswirken könnte. Auch im Hinblick auf Einsprachen kann ein kleinräumiges Vorgehen zielführend sein, weil eine Einzelperson mit einer Einsprache nur eine Massnahme verhindern oder verzögern kann.

Dennoch ist nicht von der Hand zu weisen, dass Tempo 30 heute einen anderen Stellenwert hat als noch vor einigen Jahren (vgl. das Merkblatt<sup>1</sup> der schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten dazu) und zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Im Bereich der Lärmsanierung darf nun Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstrassen eingesetzt werden. Von dieser Möglichkeit wird man künftig Gebrauch machen, weil es sich um eine vorteilhafte, günstige und effiziente Massnahme handelt. Eine Mehrheit der UVEK arbeitet deshalb dieses Thema für einen eigenen persönlichen Vorstoss auf.

## 2.2 Verursachendenprinzip

In der Kommission wurde die Frage aufgeworfen, ob die Kosten für die Lärmsanierung nicht auf die Verursachenden, namentlich auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), abgewälzt werden könnten. Das Gesetz fordert das Verursachendenprinzip explizit ein. Der Kommission wurde erläutert, dass gemäss Umweltschutzgesetz formal der Strasseneigentümer als Verursacher gilt, also der Bund, die Kantone oder die Gemeinden. Die Kosten können somit nicht direkt abgewälzt werden. Eine Möglichkeit, die Kosten an den MIV – den eigentlichen Verursacher – weiterzugeben, bestünde in der Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer. Jedoch wären nur die Kantonsbewohnerinnen und -bewohner mit einem Auto, Töff usw. von einer solchen Steuererhöhung betroffen, jedoch nicht

<sup>1</sup> SVI Merkblatt zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen vom 23. September 2021: [link](#)

Personen mit Wohnsitz ausserhalb des Kantons BS, welche die Strassen nutzen. Der meiste Strassenverkehr im Kanton ist jedoch hausgemacht.

## 2.3 Kombination von Massnahmen

Wie im Ausgabenbericht dargelegt wird, werden für Strassenabschnitte entweder der Einbau von lärmminderndem Belag oder die Einführung von Tempo 30 geprüft. In der Kommission wurde die Frage diskutiert, ob es zielführend wäre, auf stark lärmbelasteten Strassen beide Massnahmen umzusetzen. Nach bisherigem Kenntnisstand hat die Kombination von lärmmindernden Belägen und Tempo-30-Zonen keinen grossen zusätzlichen lärmreduzierenden Effekt, weil bei tiefen Geschwindigkeiten das Motorengeräusch überwiegt. Der lärmmindernde Belag hat erst ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h eine Wirkung, da dann das Reifengeräusch (Abrollgeräusch) überwiegt. Hingegen haben neueste Tests in der Stadt Lausanne gezeigt, dass eine Reduktion der Geschwindigkeit in der Nacht von 50 auf 30 km/h den Lärmpegel im Schnitt um 2 bis 3 dB reduziert. Dies ist äquivalent zu einer Reduktion des Verkehrsaufkommens zwischen 35% und 50%. In Kombination mit einem lärmmindernden Belag konnte der Lärm um ein weiteres Dezibel gesenkt werden. 4 dB entsprechen in der menschlichen Wahrnehmung einer Verkehrsreduktion gegen 80%. Die Thematik zur Kombination von Massnahmen hat das Bundesamt für Umwelt (BAFU) aufgenommen und bereits im Jahr 2020 hierzu eine Studie in Auftrag gegeben. Diese ist in der Finalisierungsphase und die Ergebnisse werden voraussichtlich noch Ende Jahr 2021 vorliegen. Aufgrund dessen wird zukünftig für die Prüfung von kombinierten Massnahmen ein definitiver und belastbarer Wert (lärmreduzierende Wirkung) vorliegen. Der Regierungsrat ist daher der Ansicht, die Ergebnisse der Studie des BAFU abzuwarten und diese dann in die Prüfung von kombinierten Massnahmen für die Strassenlärmsanierung in Basel-Stadt mit einfließen zu lassen. Die UVEK unterstützt die Ansicht des Regierungsrates und fordert ihn auf, nach Vorliegen der Studie seine Schlussfolgerungen der UVEK zur Kenntnis zu bringen.

Es ist trotz Belag und Temporeduktion möglich, dass der Lärmgrenzwert nicht eingehalten werden kann. Wenn alle Massnahmen ergriffen wurden, aber der Grenzwert dennoch überschritten wird, kann von der Vollzugsbehörde (Amt für Umwelt und Energie des Kantons BS) eine Sanierungserleichterung gewährt werden. Mit der Erleichterung kann sich der Kanton von seiner Sanierungspflicht entbinden. Bisher wurden im Kanton BS noch keine Erleichterungen gewährt, was die Kommission sehr begrüsst. Wo immer möglich und verhältnismässig, soll die Anwohnerschaft vor übermässigem Lärm geschützt werden.

## 2.4 Belagsfarbe

Mit Blick auf die klimatischen Aspekte wurde in der Kommission die Frage diskutiert, ob es den lärmmindernden Belag auch in heller Farbe gibt. Es wäre wünschenswert, dass sich die Bedürfnisse der Klimaadaptation und des Lärmschutzes nicht widersprechen. Bisher handelt es sich beim lärmmindernden Belag um einen Schwarzbelag. Der Kommission wurde zugesichert, dass im weiteren Verlauf des Projekts überprüft wird, ob eine hellere Belagsfarbe möglich ist, damit eine Synergie geschaffen werden kann. Die Belagsfrage wird zusammen mit dem Tiefbauamt abgeklärt, weil es bei der Belagswahl nicht nur um Lärmreduktion und Farbe geht, sondern auch um Qualität, Dauerhaftigkeit, Abrieb und Stabilität. Die Kommission begrüsst die Bereitschaft, helle Beläge auf ihre lärmmindernde Eigenschaft zu überprüfen und für den Einbau in Betracht zu ziehen.

## 2.5 Lärmarten

Mit den im Rahmen dieses Ausgabenberichts beantragten Mittel, werden Massnahmen für die Reduktion von Strassenlärm evaluiert. In Basel und Riehen verursacht allerdings nicht nur der MIV Lärm, sondern oft auch das Tram. Gesetzlich ist genau definiert, was als Strassenlärm gilt. Der Kommission wurde erläutert, dass der Lärm des Trams dann als Strassenlärm gilt, wenn das Tram

kein eigenes Trassee hat, sondern zusammen mit Autos oder Velos auf einem Mischtrassee verkehrt. In diesem Fall werden für die Reduktion von Tramlärm im Rahmen dieses Projekts Massnahmen geprüft. Fährt das Tram allerdings auf einem eigenen Trassee, dann zählt der Tramlärm zum Eisenbahnlärm. Eine Lärmsanierung muss dann durch andere Mittel finanziert werden, weil die Lärmarten genau definiert sind und nicht vermischt werden dürfen. Allerdings entsteht Tramlärm oft aufgrund von abgenutzten Schienen oder Unwuchten an Rädern. Solche Schäden werden in der Regel schnell behoben. Bei Sanierungen von Tramgeleisen wird ebenfalls auf Lärmschutz geachtet. So ist zum Beispiel bei der Sanierung der Austrasse der Einbau von Dämmmatten unter den Gleisen vorgesehen. Es gilt auch festzuhalten, dass der Lärm des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zum MIV einiges geringer ist.

## 2.6 Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln

In Bezug auf das neue Umweltschutzgesetz, in welchem der Kanton zur Förderung und Bevorzugung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten verpflichtet ist, wurde in der Kommission diskutiert, ob sich eine neue Mobilitätsstrategie auch auf den Lärmschutz auswirkt. Zu Fuss gehen und Velo fahren verursachen keinen Lärm. Der öffentliche Verkehr wird, insbesondere durch die neuen E-Busse, bald auch bedeutend leiser. Eine Verlagerung weg vom MIV auf den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr ist also auch ein wichtiger Beitrag zum Lärmschutz und somit zur Gesundheit und zum Wohlbefinden der Bevölkerung. Beim trotzdem verbleibenden MIV sind E-Fahrzeuge deutlich leiser. Da der Anteil E-Mobilität noch sehr klein ist, hat der Bund allerdings noch nicht erlaubt, diese Entwicklung bei den Lärmberechnungen zu berücksichtigen. Zudem fällt bei E-Fahrzeugen nur das Motorengeräusch leiser aus, nicht aber das Abrollgeräusch. Bis sich neue Fortbewegungsmittel und Mobilitätsformen weitgehend durchgesetzt haben, wird es noch lange dauern, weshalb die Implementierung neuer Verkehrsstrategien die seit Jahrzehnten gesetzlich vorgeschriebene Lärmsanierung nicht in absehbarer Zeit überflüssig macht.

## 3. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 13:0 Stimmen die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 20. Oktober 2021 mit 13:0 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Raphael Fuhrer  
Präsident

**Beilage**  
Entwurf Grossratsbeschluss

## **Grossratsbeschluss**

### **betreffend Planungskosten für die Strassenlärmsanierung in der Stadt Basel und auf den Kantonsstrassen in den beiden Einwohnergemeinden**

vom .....

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ausgabenbericht des Regierungsrats Nr. 21.0674.01 vom 1. Juni 2021 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 21.0674.02 vom 20. Oktober 2021, beschliesst:

Die Planungskosten für die Strassenlärmsanierung in Höhe von Fr. 720'000 zu Lasten der Erfolgsrechnung des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt, Amt für Umwelt und Energie, Kostenstelle 8318300 Lärmschutz, werden bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.