

GEMEINDERAT



Geschäft 4425B

**Beantwortung des Postulats
von Etienne Winter, SP-Fraktion, betreffend
Lärmschutzprojekt LSP**

Bericht an den Einwohnerrat
vom 18. November 2020

Inhalt	Seite
1. Ausgangslage	3
2. Erwägungen	5
3. Antrag	16

Beilage/n

- Keine

1. Ausgangslage

Der Einwohnerrat hat am 4. Dezember 2018 die Dringlichkeit des Postulats betreffend Lärmschutzprojekt LSP von Etienne Winter, SP-Fraktion, vom 19. November 2018 bestätigt und an den Gemeinderat zur Beantwortung überwiesen. Als Ergänzung zum Postulat hat die SP-Fraktion am 18. Februar 2019 einen Fragenkatalog zur Beantwortung nachgereicht.

Wortlaut Postulat:

"Antrag

Der Gemeinderat wird gebeten im Rahmen seines Lärmsanierungsprojektes zu prüfen und dem Einwohnerrat zu berichten, durch welche Massnahmen respektive durch welche Massnahmenkombinationen die verpflichtende Lärmschutzverordnung (LSV) zielführender eingehalten werden kann. Zu den jeweiligen Alternativen sind die für die Gemeinde entstehenden Kosten nachvollziehbar aufzuzeigen.

Weiter wird der Gemeinderat gebeten zu prüfen und zu berichten, welches Prozessrisiko besteht, wenn die Verpflichtungen der Lärmschutzverordnung nicht eingehalten werden.

Begründung

Aus den Erkenntnissen des einwohnerrätlichen Geschäfts 4376A «Strassenlärmbelastung Allschwil» wurde dem Rat aufgezeigt, dass die vom Gemeinderat beschlossene Einzelmassnahme einer Belagssanierung zur Einhaltung der neu verpflichtenden nationalen Lärmschutzverordnung (LSV) im Falle der Spitzwaldstrasse nur bedingt und im Falle der Parkallee gar nicht zielführend ist.

Im Namen der CVP-Fraktion reichte Alt-Einwohnerrätin Mathilde Oppliger einen Vorstoss für den Einsatz von lärm mindernden Belag auf Gemeindestrassen ein, welcher an der ER-Sitzung vom 25. März 2009 behandelt wurde. Der Gemeinderat stellte den Antrag auf Nichtentgegennahme und begründete diesen wie folgt:

«[...] Aber zusammenfassend kann man doch sehr viele Gründe gegen den Einsatz von Flüsterbelägen auf Gemeindestrassen nennen, nämlich: Der Flüsterbelag ist eben, wie gesagt, eine neue Technologie, und wir haben noch keine Langzeiterfahrungen. Deswegen können wir auch nicht genau sagen, wie sich das langfristig verhält. Zweitens: Im Vergleich zu einem normalen Belag wird es teurer werden, wenn wir mit Flüsterbelägen arbeiten. Drittens: Der Flüsterbelag wird auch eine geringere Lebensdauer haben, er müsste also schon früher wieder repariert werden wegen der grösseren Abnutzung. Viertens: Die Lärm mindernde Wirkung wird nach wenigen Jahren deutlich abnehmen wegen der Verschmutzung. Und der Belagsunternehmer ist heute noch nicht in der Lage, grosse Erfahrungen vorzuweisen, das heisst, es könnte auch schief gehen, wenn ein Unternehmer da nicht Erfahrungen aufweist. Deshalb möchte ich Ihnen beliebt machen, dass Sie das Postulat ablehnen und damit von Anfang an verhindern, dass man das jetzt schon auf Gemeindestrassen prüfen und umsetzen müsste.»

Protokoll ER-Sitzung 25. März 2009: 215f

Die Mehrheit des Einwohnerrats unterstütze den gemeinderätlichen Antrag auf Nichtentgegennahme und entschied sich gegen eine Prüfung dieser lärm mindernden Massnahme auf den eigenen Gemeindestrassen.

In Anbetracht der obigen Erläuterungen bittet die SP-Fraktion den Gemeinderat seinen Entscheid im Sinne von «prüfen und berichten» nochmals zu überdenken respektive dem Einwohnerrat durch fundierte Zahlen von seinem Umdenken in dieser Angelegenheit zu überzeugen.

Das gemeinderätliche Lärmschutzprojekt ist budgetrelevant. Um Planungsunsicherheiten zu vermeiden, soll dieses Anliegen daher noch vor der Budgetdebatte behandelt werden: Daher der Dringlichkeitsantrag.

Durch diese Möglichkeit der gemeinderätlichen Überzeugungsarbeit verschiebt sich das Lärmsanierungsprojekt zwar um ein Jahr, doch steigt dem entgegen die Akzeptanz des Projektes im Einwohnerrat wie auch in der Bevölkerung. Bei einer Projektsomme von rund 4,3 Millionen an Steuergelder ist dies kein unwesentlicher Faktor."

Wortlaut Fragenkatalog:

Allschwil 16. Februar 2019

LSP-Projekt Allschwil

Offene Fragen zum Lärmsanierungsprojekt

In der Diskussion über das Einwohnerratsgeschäft Nr. 4425 hat die SP-Fraktion einige offene Fragen und Anliegen bekundet, welche der Gemeinderat doch bitte mit dem Anliegen der erneuten Überprüfung seines Massnahmenentscheides einfließen lassen sollte. Folgend die zusammengefassten offenen Punkte, welche die SP-Fraktion gerne der Verwaltung und dem Gemeinderat übergeben möchte.

Bei Unklarheiten stehe ich gerne zur Verfügung

Beste Grüsse
Etienne

Projektauftrag

Hat das beauftragte Ingenieur Büro Aegerter & Bosshardt AG bei Ihrer Ausarbeitung des Lärmschutzprojektes ebenfalls Massnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation auf den entsprechenden Strassen vorgeschlagen, und wenn ja, welche Massnahmen waren bei den einzelnen Strassenzügen empfohlen?

Weitere Bauliche Massnahmen

Fliesen zugleich weitere strassenbauliche Massnahmen in dieses Projekt mit ein? Z.B. Trottoirkorrekturen, neue Leitungslegung ect. Wenn ja, welche sind diese?

Belagsauswahl

Semi-Dichte-Asphaltbeläge (SDA) werden heute nach SN-Norm mit den Typen A, B, C und D unterschieden, wobei hier zwischen unterschiedlichen Hohlraumgehalt differenziert wird. Generell wird zwischen SDA 4/6/8 Beläge mit einem Hohlraumgehalt (HR) von < 8 Vol.% bis > 20 Vol.% (des Bohrkerns) unterschieden. Es existieren also etliche mögliche Belagsvarianten mit differenzierten Eigenschaften. Derweil wurde in der Vergangenheit wie auch in der Gegenwart mit diversen unterschiedlichen lärmindernden Belägen gearbeitet. Hier stellt sich die Frage, welche Kriterien waren für den Gemeinderat bei seiner Wahl für einen SDA 8-12 Deckbelag ausschlaggebend? Hier wurde lediglich mit einer SDA 4-12 Deckbelagsvariante verglichen. Auf welchen empirischen sowie technischen Erkenntnisse beruht dieser Entscheid?

Art der Massnahmenwahl

Bis anhin hat der Gemeinderat nur Temporeduktionen, gebäudetechnische Lärmschutzmassnahmen und Strassenbelagssanierungen unabhängig voneinander als Einzelmassnahmen geprüft. Ausgelassen wurden derweil jegliche Massnahmenkombinationen, welche vielleicht gemeinsam einen höheren Synergieeffekt mit sich bringen. Gibt es hierfür schweizweit empirische Untersuchungen, welche die Auswirkungen von lärmindernden Massnahmenkombinationen untersuchten und welche Erkenntnisse liegen hier zugrunde? Weswegen hat der Gemeinderat jegliche Kombinationen ausser Acht gelassen?

Einsprachen Anwohnende

Aufgrund der mangelnden Wirkung der Massnahme auf der Parkallee und Spitzwaldstrasse haben sich Anwohnerrinnen und Anwohner formiert, welche möglicherweise ihre Lärmschutzrechte juristisch anfechten wollen. Macht es aus diesem Umstand Sinn im Auftrag der Gemeinde ein externes juristisches Gutachten in Auftrag zu geben, um dessen Konsequenz für die Gemeinde zu eruieren?

Der Bericht vom 12. August 2020 wurde vom Einwohnerrat am 9. September 2020 zurückgewiesen mit dem Auftrag einer detaillierten Darstellung der einzelnen Massnahmen und deren Auswirkung auf die betroffenen Gebäude.

2. Erwägungen

CHRONOLOGIE UND ZIELFÜHRENDE MASSNAHMEN

Mit Inkrafttreten der Änderung der Lärmschutzverordnung (LSV) am 1. Oktober 2004 wurden die Sanierungsfristen neu auf die Jahre 2015 für Nationalstrassen und 31. März 2018 für schweizerische Hauptstrassen und übrige Strassen (u. a. Gemeindestrassen) festgesetzt. Gestützt auf die LSV vom 15. Dezember 1986 (Stand 1. Januar 2016) hätten die Lärmsanierungen auf Gemeindestrassen bis zum 31. März 2018 abgeschlossen sein müssen. Danach können durch Überschreitung der Lärmschutzgrenzwerte betroffene Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer gegen die Strasseneigentümerschaften auf Schadenersatz klagen. Die Finanzierungsbeteiligung des Bundes wurde mit der Motion des Ständerats Lombardi «Lärmschutzmassnahmen bei Strassen nach 2018» bis zum 31. Dezember 2022 verlängert.

Zur Erstellung der notwendigen Lärmschutzprojekte beauftragte die Verwaltung am 21. Dezember 2016 das spezialisierte Ingenieurbüro Aegerter & Bosshardt AG. Dieses führte entsprechende Messungen vor Ort durch und erarbeitete anschliessend die Empfehlungen für die Lärmschutzprojekte. Dabei wurden dem Gemeinderat folgende Massnahmen detailliert aufgezeigt:

Belagsarten

Als lärm mindernder Belag werden derzeit die beiden Belagstypen SDA8-12 und SDA4-12 angeboten. Der SDA8-12 kann den Lärm um rund 1 dB (Dezibel) senken, beim Einbau eines Belags des Typs SDA4-12 kann der Lärm um rund 3 dB gesenkt werden. Die Baukosten dieser beiden unterschiedlich lärm mindernden Beläge sind dieselben. Unterschiedlich ist jedoch die Lebensdauer. Diese beträgt bei einem Belag SDA8-12 ca. 20-25 Jahre, ein Belag SDA4-12 muss hingegen infolge Abnutzung und Funktionsverlust bereits wieder nach ca. 10-12 Jahren ersetzt werden. Somit unterscheiden sich die Erstinvestitionskosten nicht, die laufenden Kosten jedoch deutlich. Hinzu kommt die deutlich häufigere Störung des Verkehrsflusses durch Sanierungsbaustellen bei der Verwendung des Belags SDA4-12.

Temporeduktion

Eine kurzfristig und im Vergleich zu anderen Massnahmen kostengünstig anwendbare sowie annähernd unterhaltslose Möglichkeit für Massnahmen an der Quelle sind Temporeduktionen. Eine Temporeduktion um 10 km/h ergibt eine Senkung des Lärms um 1 dB, um 20km/h entsprechend um 2 dB.

Weitere Massnahmen

Auch weitere Massnahmen wie beispielsweise Lärmschutzwände oder zeitlich beschränkte Temporeduktionen etc. wurden sorgfältig geprüft, danach jedoch als nicht machbar oder als nicht zielführend verworfen. Die Lärmreduktion für Anwohner mittels Schallschutzfenster zu reduzieren, wird von der Gemeinde nicht finanziell unterstützt, da gemäss Art. 15 der LSV, Schallschutzfenster als sogenannte Ersatzmassnahme nur bei Überschreitung des Alarmwerts unterstützt werden.

Die Wirksamkeit der Massnahmen kann folgendermassen zusammengefasst werden:

- Belagstyp SDA8-12 kann den Lärm um 1 dB reduzieren
- Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h kann den Lärm um 2 dB reduzieren
- Belagstyp SDA4-12 kann den Lärm um 3 dB reduzieren

In der Gemeinderatssitzung vom 14. März 2018 (GRB 69) beantragte die Geschäftsleitung dem Gemeinderat mit ausführlicher Beschreibung vielfältiger Erwägungen für die Lärmschutzprojekte der Strassen Klarastrasse, Parkallee und Spitzwaldstrasse, gestützt auf die Empfehlungen des beauftragten Fachingenieurbüros Aegerter & Bosshardt AG sowie des Bereichs Bau – Raumplanung – Umwelt Massnahmen, mit denen die Grenzwerte für fast alle Objekte eingehalten werden können.

Der Gemeinderat hat am 21. März 2018 aus politischen Überlegungen zum Teil davon abweichende Lärmsanierungsmassnahmen beschlossen:

Übersicht über die beschlossenen Massnahmen (Gemeinderatssitzung vom 21. März 2018)

(Grundlage LSP durch das Ingenieurbüro Aegerter & Bosshardt AG)

Parkallee

Einbau des lärmindernden Belags SDA8-12 inkl. Unterbau (Koffer) der Strasse (ohne Trottoir).

Spitzwaldstrasse, Abschnitt 1, Binningerstrasse bis Steinbühlweg

Einbau des lärmindernden Belags SDA8-12 inkl. Unterbau (Koffer) der Strasse (inkl. Trottoir). Ausführung in Koordination mit der Überbauung Sturzeneggerareal.

Spitzwaldstrasse, Abschnitt 2, Steinbühlweg bis Lerchenweg

Einbau des lärmindernden Belags SDA8-12 (nur Deckbelagsersatz).

Spitzwaldstrasse, Abschnitt 3, Lerchenweg bis Baslerstrasse

Einbau des lärmindernden Belags SDA8-12 inkl. Unterbau (Koffer) der Strasse (inkl. Trottoir).

Klarastrasse (wurde bereits ausgeführt)

Einbau des lärmindernden Belags SDA8-12 (Deckbelagsersatz) inkl. Randabschlüsse (Fahrbahn Veloweg)

Der Entscheid des Gemeinderats fusste auf folgenden Gründen und strategischen Überlegungen:

- Die Lebensdauer des Belags SDA8-12 ist fast doppelt so lange wie die Lebensdauer des Belags SDA4-12. Die Wahl des Belags SDA8-12 überzeugte aufgrund der höheren Werthaltigkeit und des geringeren Instandsetzungszyklus' mit entsprechender Mehrbelastung für Anwohnerinnen und Anwohner sowie der damit verbundenen geringeren wiederkehrenden Kosten.
- Eine Temporeduktion auf einer Sammelstrasse kann nicht erfolgen, solange in den Quartierstrassen keine Temporeduktionen umgesetzt wurden, um einerseits eine Verlagerung des Verkehrs in die angrenzenden Quartiere nicht zu fördern und andererseits aus verkehrstechnischen Überlegungen der Netzhierarchie gerecht zu bleiben.
- Im LSP vom Ingenieurbüro Aegerter & Bosshardt AG wurde eine Temporeduktion nicht empfohlen, weil die Bedingung "Akzeptanz der Bevölkerung und der politische Wille" als nicht gegeben eingeschätzt wurde.

- Das Volk hat bereits mehrmals den Vorschlag einer Temporeduktion abgelehnt, letztmals im Jahre 2009. Der Berücksichtigung demokratisch gefällter Entscheide gilt grosse Beachtung zuzumessen zumal dieselbe Thematik mehrfach auf Ablehnung gestossen ist.

Gestützt auf den Gemeinderatsbeschluss vom 21. März 2018 wurden am 19. Oktober 2018 die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner mittels eines Informationsschreibens – rechtliches Gehör – über die beschlossenen Massnahmen und über die Ankündigung von Erleichterungsverfügungen in Kenntnis gesetzt. Gestützt auf dieses Schreiben reichten 39 Anwohnende Beschwerden und Androhungen von Einsprachen zur beabsichtigten Art der Lärmschutzsanierungen beim Ingenieurbüro Aegerter & Bosshardt AG bzw. bei der Gemeindeverwaltung ein, da an vielen der Gebäude auch nach den vom Gemeinderat beschlossenen Massnahmen die gesetzlichen Grenzwerte nicht eingehalten werden. Allein das Anwaltsbüro Advotech (Frau Adv. Simone Wiegers), Basel vertritt 29 der betroffenen Liegenschaftsbesitzerinnen und Liegenschaftsbesitzer, weshalb dazu ein Gespräch mit Vertretern von Gemeinderat und Verwaltung und diverse Gespräche zwischen der Gemeindeverwaltung und den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern sowie mehrere Telefongespräche zwischen der mandatierten Advokatin und dem Bereichsleiter Bau – Raumplanung – Umwelt stattgefunden haben.

In der Zwischenzeit wurde die Klarastrasse, wie vom Gemeinderat am 21. März 2018 entschieden, im Zuge von bereits vorgängig geplanten Strassenentwässerungsarbeiten mit einem lärmindernden Belag (SDA8-12) saniert. Die für die Umsetzung des LSP's Parkallee und des LSP's Spitzwaldstrasse für das Jahr 2019 vorgesehenen Planungsarbeiten wurden vom Einwohnerrat im Rahmen der Budgetdebatte Ende 2018 abgelehnt. Die Umsetzung des Beschlusses des Gemeinderates wurde somit vom Einwohnerrat am 4. Dezember 2018 durch Nichtgenehmigung des entsprechenden Budgets verunmöglicht. Gleichzeitig hat der Einwohnerrat den Dringlichkeitsantrag von Etienne Winter zum Postulat betreffend Lärmschutzprojekt LSP der SP-Fraktion, Geschäft 4425, einstimmig bei 7 Enthaltungen angenommen. In der Schlussabstimmung überwies der Einwohnerrat mit 22 Ja- zu 7 Nein-Stimmen bei 8 Enthaltungen das dringliche Postulat an den Gemeinderat mit dem Auftrag, das Geschäft zu prüfen und zu berichten.

Als Ergänzung zum Postulat hat die SP-Fraktion am 18. Februar 2019 einen Fragenkatalog zur Beantwortung nachgereicht.

Die Lärmschutzprojekte (LSP) für die drei Gemeindestrassen hat die Abteilung Lärmschutz des Amtes für Raumplanung des Kantons Basel-Landschaft am 5. und 7. Februar 2019 genehmigt. Gestützt auf die bewilligten Lärmschutzprojekte könnte der Gemeinderat Erleichterungsverfügungen bei der Vollzugsbehörde (Abteilung Lärmschutz, Amt für Raumplanung, Kanton Basel-Landschaft) beantragen.

Am 20. März 2019 hat der Gemeinderat beschlossen, dass für die Beantwortung des Postulats betreffend Lärmschutzprojekt LSP der SP-Fraktion, Geschäft 4425, nochmals sämtliche Massnahmenvarianten zu prüfen und aufzuzeigen sind. Der Bereich Bau – Raumplanung – Umwelt beauftragte im Sinne einer Zweitmeinung die Firma Gruner AG, Basel mit der Erstellung eines Berichtes. Die detaillierte Darstellung der Möglichkeiten und deren Auswirkungen auf die einzelnen Gebäude ist in der folgenden Tabelle «Lärmschutzmassnahmen LSP Spitzwaldstrasse Parkallee» zusammengefasst. Die Zweitmeinung der Firma Gruner AG wurde dem Bereich Bau – Raumplanung – Umwelt Ende Juli 2019 vorgelegt.

Spitzwaldstrasse	Total Anzahl Gebäude	Überschreitung					
	97	Total Anzahl überschrit- ter Gebäude	von: plus 1dB	plus 2dB	plus 3dB	plus 4dB	plus 5dB
ohne Sanierungsmassnahme Z1 (2037)	56	33	16	4	1	2	0
mit Sanierungsmassnahme 1	23	16	4	1	2		
mit Sanierungsmassnahme 2	19	1	16	2			
mit Sanierungsmassnahme 3	3	1	2				
mit Sanierungsmassnahme 4	3	1	2				
mit Sanierungsmassnahme 5	0						

Legende:		Lärmreduktion
Sanierungsmassnahme 1	Belag 8/12	1dB
Sanierungsmassnahme 2	Tempobeschränkung 30 km/h	2dB
Sanierungsmassnahme 3	Belag 4/12	3dB
Sanierungsmassnahme 4	Belag 8/12 und Tempobeschränkung 30 km/h	3dB
Sanierungsmassnahme 5	Belag 4/12 und Tempobeschränkung 30 km/h	5dB

Parkallee nach Modellkorrektur	Total Anzahl Gebäude	Überschreitung					
	57	Total Anzahl überschritte- ner Gebäude	von: plus 1dB	plus 2dB	plus 3dB	plus 4dB	plus 5dB
ohne Sanierungsmassnahme Z1 (2037)	56	4	30	10	12	0	0
mit Sanierungsmassnahme 1	52	30	10	12	0	0	0
mit Sanierungsmassnahme 2	12	12	0	0	0	0	0
mit Sanierungsmassnahme 3	12	12	0	0	0	0	0
mit Sanierungsmassnahme 4	12	12	0	0	0	0	0
mit Sanierungsmassnahme 5	0	0	0	0	0	0	0

Legende:		
		Lärmreduktion
Sanierungsmassnahme 1	Belag 8/12	1dB
Sanierungsmassnahme 2	Tempobeschränkung 30 km/h	2dB
Sanierungsmassnahme 3	Belag 4/12	3dB
Sanierungsmassnahme 4	Belag 8/12 und Tempobeschränkung 30 km/h	3dB
Sanierungsmassnahme 5	Belag 4/12 und Tempobeschränkung 30 km/h	5dB

Am 21. März 2019 wurden alle Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer bzw. Anwohnerinnen und Anwohner über den Gemeinderatsentscheid und über das weitere Vorgehen informiert.

Der Entwurf der Zweitmeinung der Firma Gruner AG vom Juli 2019 thematisierte unter anderem eine mögliche Modellkorrektur für das LSP Spitzwaldstrasse, die bereits vom ersten Ingenieurbüro angeregt, jedoch vom Kanton abgewiesen wurde. Aufgrund des erneuten Hinweises auch des zweiten Fachingenieurbüros beantragte der Bereich Bau – Raumplanung – Umwelt beim Amt für Raumplanung des Kantons Basel-Landschaft eine Modellkorrektur von – 1 dB. Ende August 2019 hat das Amt für Raumplanung der Modellkorrektur von – 1 dB schliesslich doch zugestimmt. Anschliessend wurde der Bericht der Firma Gruner AG an die Modellkorrektur angepasst und dem Gemeinderat an der Sitzung vom 6. November 2019 vorgelegt.

Nachdem der Bericht der Fachingenieurfirma Gruner AG die Empfehlungen des ursprünglich beauftragten Büros Aegerter & Bosshardt AG zum Antrag vom 14. März 2018 (GRB 69) bestätigte, beantragte die Geschäftsleitung dem Gemeinderat am 6. November 2019 für die Lärmschutzprojekte der Strassen Parkallee und Spitzwaldstrasse Massnahmen, mit denen die Grenzwerte für fast alle Objekte eingehalten werden können.

Resultat der Zweitmeinung durch das Ingenieurbüro Gruner AG

Die empfohlenen Massnahmen gemäss Zweitmeinung der Firma Gruner AG lauten:

Parkallee

Einbau des lärmindernden Belags SDA4-12 inkl. Unterbau (Koffer) der Strasse (ohne Trottoir) in Kombination mit Tempo 30 km/h

Spitzwaldstrasse, Abschnitt 1, Binningerstrasse bis Steinbühlweg

Einbau des lärmindernden Belags SDA8-12 inkl. Unterbau (Koffer) der Strasse (inkl. Trottoir) mit Tempo 30 km/h. Ausführung in Koordination mit der Überbauung Sturzeneggerareal.

Spitzwaldstrasse, Abschnitt 2, Steinbühlweg bis Lerchenweg

Einbau des lärmindernden Belags SDA8-12 mit Tempo 30 km/h (nur Deckbelagsersatz).

Spitzwaldstrasse, Abschnitt 3, Lerchenweg bis Baslerstrasse

Einbau des lärmindernden Belags SDA8-12 inkl. Unterbau (Koffer) der Strasse (inkl. Trottoir) mit Tempo 30 km/h.

Klarastrasse (wurde bereits ausgeführt)

Einbau des lärmindernden Belags SDA8-12 (Deckbelagsersatz) inkl. Randabschlüsse (Fahrbahn Veloweg) → wurde bereits ausgeführt!

Auf Gesuch von Advokatin Frau Simone Wiegers, Vertreterin von betroffenen Liegenschaftsbesitzerinnen und Liegenschaftsbesitzern, beantragte der Bereich Bau – Raumplanung – Umwelt dem Gemeinderat, einen runden Tisch einberufen zu können. Der Gemeinderat stimmte dem Antrag am 7. August 2019 zu und delegierte die Gemeinderäte Christoph Morat, Philippe Hofmann und Roman Klauser sowie Bereichsleiter Bau – Raumplanung – Umwelt Adrian Landmesser, am Gespräch teilzunehmen.

Der runde Tisch erfolgte am 13. November 2019. In dieser Sitzung wies Philippe Hofmann auf folgendes hin: "Schliesslich sei zu bedenken, dass aufgrund des Ausfalls der Baslerstrasse, die Spitzwaldstrasse zur 'Aorta' für den Verkehr während der letzten Bauetappe

der Sanierung Baslerstrasse werden wird. Er nehme in diesem Zusammenhang die Bereitschaft der Anwohnerschaft zur Kenntnis, mit der sofortigen Umsetzung eines Sanierungsprojekts auf den Abschluss der beschriebenen Grossprojekte zu warten".

Das entsprechende Protokoll wurde vom Gemeinderat am 27. November 2019 zur Kenntnis genommen. Zudem beauftragte der Gemeinderat den Bereich Bau – Raumplanung – Umwelt, eine nach Betroffenheit gruppierte Tabelle der Gebäude zur erstellen, und das Geschäft erneut zu traktandieren.

Der Gemeinderat hat am 18. Dezember 2019 aus politischen Überlegungen zum Teil davon abweichende Lärmsanierungsmassnahmen beschlossen.

Entscheid des Gemeinderats vom 18. Dezember 2019

Der Gemeinderat bestätigt seinen vom 21. März 2018 gefassten Entscheid, in der Klarastrasse, der Parkallee und der Spitzwaldstrasse den lärm mindernden Belag SDA 8-12 einzubauen. Ebenso spricht er sich aus den bereits weiter oben erläuterten Gründen und strategischen Überlegungen gegen die Einführung von Tempo 30 in besagten Strassen aus. (Grundlage LSP durch das Ingenieurbüro Aegerter & Bosshardt AG)

Parkallee

Einbau des lärm mindernden Belags SDA8-12 inkl. Unterbau (Koffer) der Strasse (ohne Trottoir).

Spitzwaldstrasse, Abschnitt 1, Binningerstrasse bis Steinbühlweg

Einbau des lärm mindernden Belags SDA8-12 inkl. Unterbau (Koffer) der Strasse (inkl. Trottoir). Ausführung in Koordination mit der Überbauung Sturzeneggerareal.

Spitzwaldstrasse, Abschnitt 2, Steinbühlweg bis Lerchenweg

Einbau des lärm mindernden Belags SDA8-12 (nur Deckbelagsersatz).

Spitzwaldstrasse, Abschnitt 3, Lerchenweg bis Baslerstrasse

Einbau des lärm mindernden Belags SDA8-12 inkl. Unterbau (Koffer) der Strasse (inkl. Trottoir).

Klarastrasse (wurde bereits ausgeführt)

Einbau des lärm mindernden Belags SDA8-12 (Deckbelagsersatz) inkl. Randabschlüsse (Fahrbahn Veloweg)

Am 4. Dezember 2019 wurde eine Motion betreffend Tempo 30 in Quartierstrassen der Grünliberalen Partei Allschwil-Schönenbuch eingereicht. Die Motion wurde an der Sitzung vom 19. Februar 2020 überwiesen.

Simone Wiegers, Advokatin aus Basel, reichte am 26. Februar 2020 im Namen von 21 Anwohnerinnen und Anwohnern der Parkallee und der Spitzwaldstrasse eine aufsichtsrechtliche Anzeige gegen die Einwohnergemeinde Allschwil beim Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft ein. Diese Eskalation der Klägerschaft widerspricht dem am runden Tisch abgenommenen Wort mit der sofortigen Umsetzung eines Sanierungsprojekts auf den Abschluss des laufenden Grossprojekts "Umbau Baslerstrasse" zu warten.

Mit Beschluss vom 23. Juni 2020 beantwortete der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft die "aufsichtsrechtliche Anzeige betr. Lärmsanierung Parkallee / Spitzwaldstrasse Allschwil" und forderte den Gemeinderat Allschwil aufsichtsrechtlich auf, das kommunale Verfahren betreffend Sanierung der Parkallee und der Spitzwaldstrasse im Sinne der Erwägungen beförderlich zu einem Abschluss zu bringen.

Am 27. Oktober 2020 hat ein runder Tisch mit den Fraktionspräsidenten, namentlich in Person von oder Stellvertretung durch Etienne Winter, Ueli Keller, Urs Pozivil, Fredy Rellstab und Beatrice Stierli sowie der Gemeinderäte Nicole Nüssli und Philippe Hofmann stattgefunden mit dem grossmehrheitlichen Resultat, nach der Kenntnisnahme der geforderten Ergänzungen das Postulat abschreiben und den Anträgen des Gemeinderats bezüglich der gewählten Massnahmen folgen zu wollen.

KOSTEN

In den Lärmsanierungsprojekten im Kanton Basel-Landschaft werden Richtwerte für die Kostenschätzung verwendet. Diese wurden ebenfalls bei den drei hier beurteilten Lärmsanierungsprojekten der Gemeinde Allschwil berücksichtigt. Die Richtwerte lauten wie folgt:

- Belag SDA8-12: CHF 45.-* / m²
- Belag SDA4-12: CHF 99.-* / m² im vergleichbaren Zeitraum
(reiner einfacher Einbau CHF 45.-* / m², muss im Betrachtungszeitraum aber wegen kürzerer Lebensdauer zweimal eingebaut werden, daher CHF 45.-* / m² plus 120%)

*(*Erfahrungswerte zeigen, dass die in den LSP geschätzten Kosten von CHF 45.- / m² zu hoch sind und in der tatsächlichen Realisierung bei ca. CHF 35.- / m² liegen.)*

Wird in einem Strassenabschnitt sowieso eine Strassensanierung vorgesehen, können der Lärmschutzmassnahme «lärmmindernder Belag» nicht die gesamten Kosten der Strassensanierung zugerechnet werden. Dies ist der Fall in der Parkallee, Spitzwaldstrasse Abschnitt 1 (Binneringerstrasse bis Steinbühlweg) sowie in der Spitzwaldstrasse, Abschnitt 3 (Lerchenweg bis Baslerstrasse).

Für Strassensanierungen fallen folgende Kosten an:

- Einbau Belag SDA4-12 oder SDA8-12 inkl. Unterbau (Koffer) ohne Trottoir:
CHF 150.- / m²
- Einbau Belag SDA4-12 oder SDA8-12 inkl. Unterbau (Koffer) mit Trottoir:
CHF 300.- / m²

Bei Strassen-Lärmschutzprojekten des Bundes wurden früher im Rahmen von Kosten / Nutzen Prüfungen für den lärmmindernden Belag SDA8-12 Mehrkosten von CHF 1.- / m² gegenüber nicht lärmmindernden Belägen angenommen. Mittlerweile wird der lärmmindernde Belag (SDA8-12) immer ohne Kosten / Nutzen Prüfung zum Einbau empfohlen.

Kosten der einzelnen LSP (Resultat der Zweitmeinung durch Firma Gruner AG)

Parkallee

Einbau des lärmmindernden Belags SDA4-12 in Kombination mit Tempo 30 km/h , für 330 m von 400 m inkl. Unterbau (Koffer) der Strasse (ohne Trottoir).

Der Belag sowie in weiten Teilen auch der Unterbau (Koffer) der Strasse (ohne Trottoir) müssen aufgrund des schlechten Zustands der Parkallee in den nächsten Jahren ersetzt werden.

LSP Parkallee, 330 m, Breite 7 m, Erneuerung inkl. Unterbau, ohne Trottoir und 70 m, Breite 7 m, nur Belag SDA4-12

Teil 330 m mit Unterbau

Kostenansatz: CHF 150.-/m²

Kosten Einbau: 330 m * 7 m * CHF 150.-/m² = ca. CHF 350'000.- (hier sind die Kosten für einen Deckbelag bereits berücksichtigt)

Anteil Kosten Deckbelag: 330 m * 7 m * CHF 45.-/m² = ca. CHF 100'000.-

Kosten ohne Belag, nur Unterbau Strasse: CHF 350'000 – CHF 100'000.- = CHF 250'000.-

Kosten nur Deckbelag SDA4-12: 330 m * 7 m * CHF 99.-/m² = CHF 220'000.-

Gesamtkosten Teil 330 m: CHF 250'000.- + CHF 220'000.- = CHF 470'000.-

Teil 70 m ohne Unterbau

Kosten Deckbelag SDA4-12: 70 m * 7 m * CHF 99.-/m² = CHF 50'000.-

Für Strassensanierung und Belagsarbeiten fallen somit Kosten von CHF 520'000.- .

Im Weiteren werden flankierende Massnahmen für die Umsetzung der Temporeduktion (auf 30 km/h) benötigt. Die Kosten wurden seitens der Abteilung Entwickeln Planen Bauen auf ca. CHF 60'000.- geschätzt.

- ➔ Total werden die Kosten für die Umsetzung des LSP Parkallee auf CHF 580'000.- geschätzt, wovon sich der eigentlich durch Lärmschutz ausgelöste Anteil auf ca. CHF 220'000.- beläuft.

Spitzwaldstrasse, Abschnitt 1, Binningerstrasse bis Steinbühlweg

Einbau des lärmindernden Belags SDA8-12 in Kombination mit Tempo 30 km/h inkl. Unterbau (Koffer) der Strasse (inkl. Trottoir).

Der Belag sowie auch der Unterbau (Koffer) der Strasse (inkl. Trottoir) müssen aufgrund des schlechten Zustands in diesem Abschnitt der Spitzwaldstrasse ohnehin in den nächsten Jahren ersetzt werden.

LSP Spitzwaldstrasse Abschnitt 1 (Binningerstrasse bis Steinbühlweg), 310 m, Breite 8 m, Erneuerung inkl. Unterbau (Koffer) der Strasse (inkl. Trottoir) und Belag SDA8-12

Kostenansatz: CHF 300.-/m²

Kosten Einbau: 310 m * 8 m * CHF 300.-/m² = CHF 750'000.- (hier sind die Kosten für einen Deckbelag bereits berücksichtigt)

Anteil Kosten Deckbelag: 310 m * 8 m * CHF 45.-/m² = CHF 111'000.-

Kosten ohne Belag, nur Unterbau Strasse: CHF 750'000 – CHF 111'000.- = CHF 639'000.-

Kosten mit Deckbelag SDA8-12: CHF 639'000.- + CHF 111'000.- = CHF 750'000.-

Im Weiteren werden flankierende Massnahmen für die Umsetzung der Temporeduktion (auf 30 km/h) benötigt. Die Kosten wurden seitens der Abteilung Entwickeln Planen Bauen auf ca. CHF 30'000.- geschätzt.

- Total werden die Kosten für die Umsetzung des LSP Spitzwaldstrasse, Abschnitt 1 (Binningerstrasse bis Steinbühlweg) auf CHF 780'000.- geschätzt, wovon sich der eigentlich durch Lärmschutz ausgelöste Anteil auf ca. CHF 111'000 beläuft.

Spitzwaldstrasse, Abschnitt 3, Lerchenweg bis Baslerstrasse

Einbau des lärmindernden Belags SDA8-12 in Kombination mit Tempo 30 km/h inkl. Unterbau (Koffer) der Strasse (inkl. Trottoir).

Der Belag sowie auch der Unterbau (Koffer) der Strasse (inkl. Trottoir) müssen aufgrund des schlechten Zustands in diesem Abschnitt der Spitzwaldstrasse ohnehin in den nächsten Jahren ersetzt werden.

LSP Spitzwaldstrasse Abschnitt 1 (Binningerstrasse bis Steinbühlweg), 310 m, Breite 8 m, Erneuerung inkl. Unterbau (Koffer) der Strasse (inkl. Trottoir) und Belag SDA8-12

Kostenansatz: CHF 300.-/m²

Kosten Einbau: 480 m * 8 m * CHF 300.-/m² = CHF 1'152'000.- (hier sind die Kosten für einen Deckbelag bereits berücksichtigt)

Anteil Kosten Deckbelag: 480 m * 8 m * CHF 45.-/m² = ca. CHF 173'000.-

Kosten ohne Belag, nur Unterbau Strasse: CHF 1'152'000 – CHF 173'000.- = CHF 979'000.-

Kosten mit Deckbelag SDA8-12: CHF 979'000.- + CHF 173'000.- = CHF 1'152'000.-

Im Weiteren werden flankierende Massnahmen für die Umsetzung der Temporeduktion (auf 30 km/h) benötigt. Die Kosten wurden seitens der Abteilung Entwickeln Planen Bauen auf ca. CHF 30'000.- geschätzt.

- Total werden die Kosten für die Umsetzung des LSP Spitzwaldstrasse, Abschnitt 3 (Lerchenweg bis Baslerstrasse) auf CHF 1'182'000.- geschätzt, wovon sich der eigentlich durch Lärmschutz ausgelöste Anteil auf ca. CHF 173'000 beläuft.

Klarastrasse (wurde bereits ausgeführt)

Einbau des lärmindernden Belags SDA 8-12 (Deckbelagsersatz) inkl. Randabschlüsse (Fahrbahn Veloweg) → wurde bereits ausgeführt!

Totale Kostenübersicht LSP:

Total werden die Kosten für die Umsetzung des LSP Parkallee und Spitzwaldstrasse auf CHF 2'542'000.- geschätzt, wovon sich der eigentlich durch Lärmschutz ausgelöste Anteil auf ca. CHF 504'000 beläuft.

PROZESSRISIKO

Bezüglich der Lärmschutzmassnahmen vor Strassenlärm liegen derzeit kaum Gerichtsentseide vor. Aus diesem Grund gibt es noch keine Vergleichsfälle, die eine Einschätzung des Prozessrisikos erlauben würden. Vergleiche mit Fluglärm (hohe Entschädigungsbeträge bei zahlreichen Liegenschaften im Einflussbereich von Flughäfen) sind nicht verlässlich.

Das Bundesgericht hat sich zwar nicht generell für Tempo 30 ausgesprochen, hat aber klar die Vollzugsbehörden an ihre gesetzlichen Pflichten erinnert, den Gesundheitsschutz aufgrund seines hohen Stellenwerts hinreichend zu berücksichtigen. Das bedeutet, wenn Vollzugsbehörden die Massnahme Tempo 30 trotz plausibler Anzeichen der Möglichkeit von Lärminderung nur summarisch prüfen, verstossen sie offensichtlich gegen die Überprüfungspflicht und damit gegen die gesetzlichen Anforderungen an eine Strassenlärmreduktion (BGE 1C_589/2014). Mehrere Verwaltungsgerichte sind dem Beispiel des Bundesgerichts gefolgt und haben Beschwerden von Anwohnern gutgeheissen, die Lärmreduktionsprojekte ohne sorgfältige Prüfung einer Temporeduktion ablehnten.

NACHGERECHTER FRAGENKATALOG

Projektauftrag und weitere bauliche Massnahmen: Ja, die Empfehlung von unterschiedlichen Lärmschutzmassnahmen war Teil des Auftrages des Ingenieurbüros Aegerter & Bosshardt AG. Vgl. dazu «Chronologie und zielführende Massnahmen S. 5 ff».

Belagsauswahl: Die vom beauftragten Ingenieurbüro Aegerter & Bosshardt AG in der Praxis erprobten und empfohlenen Beläge heissen SDA4-12 bzw. SD8-12. Sie unterscheiden sich in der Lärmschutzwirksamkeit sowie in der Lebensdauer. Der SD8-12 weist am Ende seiner Lebensdauer (ca. 20 - 25 Jahre) einen Belagskennwert von -1 dB auf. Demgegenüber weist der Belag SDA4-12 am Ende seiner Lebensdauer (ca. 10 - 12 Jahre) eine Lärmreduktion von -3 dB auf. Die Baukosten der beiden Belagsarten unterscheiden sich kaum. Aus Sicht Lärmschutz wird der SDA4-12 grundsätzlich empfohlen. Die akustische Lebensdauer des Belags SDA4-12 liegt jedoch nur bei ca. 10 - 12 Jahren. Somit ergeben sich höhere laufende Kosten und häufigere Verkehrsstörungen durch Baustellen und eventuelle Sperrungen als beim Belag SDA8-12. Aus diesen Gründen wird der Einbau des Belags SDA8-12 vorgezogen.

Art der Massnahmenwahl: Seit Beginn der Untersuchungen werden Massnahmenkombinationen geprüft, um die Lärmschutzziele zu erreichen. Vgl. dazu «Chronologie und zielführende Massnahmen S. 5 ff».

Einsprache Anwohnende: Wie in «Prozessrisiko» ausgeführt, gibt es noch keine Gerichtspraxis, weshalb die Einzelmeinungen von Juristen derzeit weit auseinandergehen. Ein juristisches Gutachten bringt daher keine weiteren Erkenntnisse.

3. Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen beantragt Ihnen der Gemeinderat

zu beschliessen:

3.1 Das Postulat 4425 wird als erledigt abgeschrieben.

GEMEINDERAT ALLSCHWIL

Präsidentin:

Leiter Gemeindeverwaltung:

Nicole Nüssli-Kaiser

Patrick Dill