



An den Grossen Rat

13.5326.02

WSU/P135326

Basel, 25. September 2013

Regierungsratsbeschluss vom 24. September 2013

Interpellation Nr. 65 von Urs Schweizer betreffend „Aktionsplan gesunde Luft des Lufthygieneamts beider Basel“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 11. September 2013)

„Die Luftschadstoffbelastung nimmt in den beiden Basel seit 2002 kontinuierlich ab: Mit zwei Ausnahmen wird der NO₂-Jahresgrenzwert inzwischen überall eingehalten. Dennoch fordert das Lufthygieneamt mit einem Aktionsplan drastische Massnahmen wie Tempo 30 in der Feldbergstrasse, Sperrung der Johanniterbrücke oder Errichten eines "Riegels" im Gundeli. Der Interpellant bittet den Regierungsrat um die Beantwortung der nachfolgenden Fragen:

1. Seit mehr als 10 Jahren ist die Stickoxid-Belastung in der Schweiz kontinuierlich rückläufig. Auch in der Region Basel. Dem jüngsten Bericht über die Luftqualität 2012 ist zu entnehmen, dass die Werte gegenüber Vorjahr um 5% gesunken sind und dass der NO₂-Jahresgrenzwert inzwischen nur gerade noch an zwei Standorten überschritten wird - und dies erst noch primär bedingt durch die spezifische Lage der Standorte. Zudem werden in Basel gemäss Auskunft des Lufthygieneamtes die Stickoxid-Emissionen des Strassenverkehrs in der Dekade 2010 - 2020 von 650t auf 350t pro Jahr zurückgehen, also um 46% abnehmen. Kein anderer Emittent reduziert seinen Anteil mehr als der Strassenverkehr.
 - Sieht der Regierungsrat – unter Berücksichtigung dieser Entwicklung in der Vergangenheit und der sehr guten Prognosen für die Zukunft - die Verhältnismässigkeit trotz der im Massnahmenkatalog geforderten Sperrungen und Behinderungen städtischer Hauptverkehrsachsen als ausreichend gewährleistet? Gemäss ARE ist diese bei verkehrslenkenden Massnahmen im Einzelfall zu prüfen.
2. Der schweizerische Grenzwert für Stickoxide ist auf 30 µg/m³ festgelegt und wird als einer der weltweit "schärfsten" bezeichnet.
 - Teilt der Regierungsrat die Einschätzung, dass der schweizerische NO₂-Grenzwert als ausserordentlich streng zu bezeichnen ist?
 - Trifft es zu, dass der Grenzwert in allen unseren Nachbarländern, respektive in der Europäischen Union, erst vor drei Jahren auf 40 µg /m³ verschärft wurde und somit also mehr als 30 Prozent über der Schweizer Norm liegt?
 - Ist es wahr, dass es eine sogenannte Hintergrundbelastung gibt, die bei 22 µg /m³ liegt und die in keiner Weise beeinflussbar ist?
3. Mit den im Aktionsprogramm beschriebenen Massnahmen zu Gunsten des Fussgänger- und Veloverkehrs sowie des Mobilitätsmanagements "findet flächendeckend eine Verkehrsreduktion von durchschnittlich rund 3 Prozent, beziehungsweise einigen 100 bis 1'000 Fahrten pro Tag statt", wird behauptet. Mit Verkehrsreduktion dürfte eine Reduktion des motorisierten Verkehrs gemeint sein.
 - Die tägliche Verkehrsleistung des motorisierten Verkehrs in Basel-Stadt betrug im Jahre 2008 1.86 Mio. Kilometer. 3 Prozent davon sind demnach 55'800 Fahrzeugkilometer. Gemäss den jüngsten Mikrozensus-Zahlen tragen Velofahrende und zu Fuss Gehende rund 4,3 Kilometer zur täglichen Verkehrsleistung bei. Demnach müssten also fast 13'000

- Fahrten pro Tag substituiert werden. Was stimmt denn nun, respektive wie ist das Lufthygieneamt zu seinem Ergebnis gekommen?
- Obschon beispielsweise im Agglomerationsprogramm Massnahmen zu Gunsten des Velo- und Fussverkehrs und Massnahmen betreffend Mobilitätsmanagement separat ausgewiesen sind, werden im vorliegenden Aktionsprogramm weit über 50 Massnahmen der unterschiedlichsten Art in einen gemeinsamen Topf geworfen, so dass die Wirkungen der einzelnen Massnahmen nicht mehr eruierbar sind. Weshalb ist das so?
4. Gemäss Szenario 5 soll in der Reiterstrasse und im westlichen Teil der Holeestrasse Tempo 30 eingeführt werden. Zudem werden "Weitere Massnahmen zur vollständigen Verlagerung des Durchgangsverkehrs in beiden Abschnitten auf die Achsen Laupenring und Neubadstrasse" erwähnt, aber nirgends erläutert, wie der Durchgangsverkehr "verhindert" werden soll.
- Welche Massnahmen sind vorgesehen, um den Durchgangsverkehr in den beiden vorgenannten Strassen vollständig zu verhindern.
5. Durch Tempo 30 und die nicht näher erläuterten Massnahmen (Frage 4), die den Durchgangsverkehr verhindern, soll eine "grossräumige Verlagerung" des Verkehrs in angrenzende Strassenzüge stattfinden. Durch diese Verlagerung wird der Verkehr im Laupenring um 38 bis 78 Prozent zunehmen (nicht 30 - 45 Prozent, wie im Aktionsplan auf Seite 31 irreführenderweise vermerkt) und in der Neubadstrasse um 222 Prozent! (nicht "um rund 70 Prozent", wie im Aktionsplan auf Seite 31 irreführenderweise vermerkt).
- Ist der Regierungsrat der Auffassung, dass es im Interesse der Gleichbehandlung aller Bürgerinnen und Bürger korrekt ist, einen Teil von Anwohnern zu privilegieren - zu Lasten von Anwohnern in anderen Strassen?
 - In Anbetracht der Tatsache, dass der Verkehr infolge dieser Massnahme ja nicht reduziert, sondern lediglich in andere Strassen verlagert wird, bitte ich um Auskunft, weshalb überhaupt mit einer lufthygienisch relevanten Verbesserung der Situation gerechnet wird?
 - Inwiefern ist der Betrieb der Tramlinie 8 bei der Kreuzung Neubadstrasse und Laupenring von der anvisierten Verkehrsverlagerung tangiert?
6. In der Feldbergstrasse soll der Verkehr mit Tempo 30 "verflüssigt" werden.
- Gemäss der erst vor ein paar Jahren neu definierten Strassennetzhierarchie 2010 gehört die Feldbergstrasse zu den wenigen Hauptverkehrsstrassen, welche die Sammel- und Durchleitungsfunktion des Verkehrs durch die Stadt wahrnehmen sollen. Ist das Lufthygieneamt bei der Erarbeitung von Massnahmen an diese Vorgabe nicht gebunden?
 - Im Aktionsplan ist auf Seite 6 festgehalten, dass "verkehrslenkende Massnahmen im Bereich Schützengraben /Spalentor zu einer ungewollten Verlagerung des Verkehrs und zu einer Mehrbelastung von Wohnquartieren führen würden" und deshalb auf lokale Massnahmen wie Spurabbau, Tempo 30 oder ähnliches zu verzichten sei. Und weiter: "Dies kann exemplarisch auch auf andere verkehrsorientierte Strassen übertragen werden, die eine Sammel- und Durchleitungsfunktion übernehmen". Die Feldbergstrasse ist gemäss Strassennetzhierarchie eine solche Strasse. Weshalb wird diese Massnahme dennoch vorgeschlagen, obschon es doch zu der eingangs erwähnten, unerwünschten Verlagerung kommen würde?
7. Von einer vollständigen Sperrung wurde zwar Abstand genommen. Weil für rund einen Drittel des Verkehrs der Weg über die Johanniterbrücke aber lediglich eine "Abkürzung" darstelle, soll dieser mittels Dosierstelle, respektive Rotlichtanlagen an den Brückenköpfen auf den Umweg über die Dreirosenbrücke verlagert werden.
- Damit mehr als die Hälfte des heutigen Verkehrs nicht mehr die Abkürzung, sondern den Umweg über die Johanniterbrücke wählt, muss die Dosierstelle ein relativ strenges "Rotlicht-Regime" aufweisen. In der Konsequenz staut der wartende Verkehr dann vor den Verkehrsampeln. Um wie viel Prozent erhöhen sich Treibstoffverbrauch und NO₂-Emissionen bei Stau gegenüber flüssigem Verkehr?
 - Je nachdem ab welcher Höhe der Feldbergstrasse gemessen wird, erhöhen sich Fahrzeit und Wegstrecke über die Dreirosenbrücke gegenüber dem direkten Weg um das Dreieinhalb- bis Fünffache. Um wie viel Prozent erhöhen sich Treibstoffverbrauch und NO₂-Emissionen infolge dieses Umwegverkehrs?
 - Während der Stosszeiten sind auch die Nordtangente, respektive der entsprechende Teil der Dreirosenbrücke regelmässig überlastet. Wie gross ist die Aus- respektive Überlastung genau während dieser Zeiten?

Urs Schweizer

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Einleitende Ausführungen

Am 16. Oktober 2007 verabschiedete der Regierungsrat den Luftreinhalteplan „Umsetzung und Weiterentwicklung 2007“ (LRP 2007). Der Grosse Rat nahm Ende Oktober 2008 Kenntnis vom LRP 2007 mit der Ergänzung, wonach das Ziel, die von der Luftreinhalte-Verordnung vorgesehenen Grenzwerte bis 2015 zu erreichen, in beiden Kantonen zu verfolgen ist. Er bewilligte am 16. September 2009 einen Kredit von 350'000 Franken für die Umsetzung der Massnahme V3 des LRP 2007 „Aktionsplan gesunde Luft in Wohnquartieren“¹.

Die Massnahme V3 sieht die Erarbeitung einer Strategie für den Abbau von lokalen Belastungen vor. An hoch belasteten Standorten soll die Luftbelastung ab spätestens 2015 auf die Höhe der Jahresimmissionsgrenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung für Stickoxide (30 Mikrogramm/m³) und Feinstaub (20 Mikrogramm/m³) herabgesetzt werden.

Das Gesamtprojekt besteht aus drei Phasen:

- In der Phase I wird die lufthygienische Situation für die Jahre 2010, 2015 und 2020 mit Messungen und Modellrechnungen ermittelt. Daraus werden Handlungsbedarf und Minderungspotenzial abgeleitet. Das Projekt geht bei ausreichendem Minderungspotenzial in die Phase II über.
- In der Phase II wird ein Massnahmenplan zur Sanierung von Gebieten mit hoher Belastung erarbeitet.
- In der Phase III erfolgt die Umsetzung der beschlossenen Massnahmen.

Aufgrund der Ergebnisse der Phase I konnte folgendes Fazit gezogen werden:

Stickoxidbelastung (NO₂)

- Auch in den Jahren 2015 und 2020 werden unter Berücksichtigung der Trendentwicklung einige Gebiete in der Stadt Basel im Jahresmittel erhöhte Belastungen aufweisen.
- Primär führt der lokale Verkehr an stark befahrenen Strassen zu den NO₂-Grenzwertüberschreitungen.

Feinstaubbelastung (PM₁₀)

- Der Jahresgrenzwert an Feinstaub (PM₁₀) wird grossflächig eingehalten.
- Kurzzeitbelastungen und Feinstaub-Smogepisoden, die bei winterlichen Inversionslagen auftreten können, werden auch zukünftig zu verzeichnen sein. Sie sind nicht Bestandteil der vorliegenden Massnahme.

Ziel der Phase II ist die Erarbeitung eines Massnahmenplans zur Sanierung der Gebiete mit hoher lufthygienischer Belastung gemäss Phase I. Der Schwerpunkt wird auf Massnahmen zur Minderung der NO₂-Immissionen gelegt. Damit werden auch die PM₁₀-Belastungen reduziert; deshalb kann auf eine gesonderte Betrachtung von PM₁₀ verzichtet werden. Der Synthesebericht "Aktionsplan gesunde Luft in Wohnquartieren im Kanton Basel-Stadt", in welchem aufgezeigt wird, mit welchen Massnahmen bis 2020 eine Entlastung der Luftbelastung erreicht werden könnte, ging bis Ende Mai 2013 in eine öffentliche Vernehmlassung.

Zur Zeit laufen die Auswertung und das Aufarbeiten der Vernehmlassungsergebnisse. Der Regierungsrat wird anschliessend über das weitere Vorgehen entscheiden. Die Phase II wird demnächst abgeschlossen. Im Rahmen der vorliegenden Interpellationsbeantwortung können somit Fragestellungen, deren Beantwortung den jetzt noch anstehenden Arbeiten in Phase II vorgreifen würde, noch nicht abschliessend beantwortet werden.

¹ Beschluss Nr. 09/38/13G zum Ausgabenbericht Nr. 09.0525.01

Das Luftqualitäts-Messnetz des Lufthygieneamtes beider Basel dient zum einen der Überwachung der Grenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) und somit der Feststellung des Trends, zum andern liefert es auch die Grundlagen für die Validierung der Aussagen der Modellberechnung. Mit den stationären Messungen werden typische regionale Standorte abgedeckt wie Innerstadt, Agglomeration, ländliches Gebiet und Höhenlagen. Ziel ist es gerade nicht, nur an stark belasteten Standorten zu messen. Dass nur an zwei Standorten der Jahresgrenzwert noch überschritten wird, belegt nicht, dass keine Probleme beim Stickstoffdioxid mehr bestehen, sondern dass entlang verkehrsbelasteter Strassen die Stickstoffdioxid-Konzentration nach wie vor problematisch ist. Nicht nur die Höhe der übermässigen Belastung ist an diesen Standorten problematisch, sondern vor allem die Tatsache, dass trotz der deutlichen Reduktionen der Stickoxid-Emissionen an diesen Verkehrsstandorten in den vergangenen zehn Jahren keine Reduktion der Belastung erfolgt ist.

Dieselbe Aussage der Problematik an verkehrsexponierten Standorten kann auch der Publikation des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) "Luftbelastung 2012" entnommen werden. Im Hinblick auf den "Aktionsplan gesunde Luft" hat das Lufthygieneamt im 2009 umfangreiche Erhebungen der Stickstoffdioxid-Konzentration an 105 Standorten durchgeführt. Von den 55 Standorten in Basel-Stadt wurde an 32 Standorten der Jahresgrenzwert von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ überschritten. Alle diese Standorte lagen in der Nähe von Strassen. Auch von den 50 Standorten in Basel-Landschaft wiesen 24 Standorte - alle an Strassen - eine übermässige Belastung auf.

Die Überschreitung des Jahresgrenzwertes ist an vielen Standorten als sehr hoch zu bezeichnen. An zehn der 55 Standorte in Basel-Stadt wurden mehr als $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen, 50 Prozent mehr als der Grenzwert von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$. An den beiden vom Interpellanten erwähnten Stationen betrug 2012 der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid $59 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Messstation Feldbergstrasse), resp. $49 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Messstation A2 Hard).

2. Beantwortung der einzelnen Fragen

Frage 1: Sieht der Regierungsrat – unter Berücksichtigung dieser Entwicklung in der Vergangenheit und der sehr guten Prognosen für die Zukunft - die Verhältnismässigkeit trotz der im Massnahmenkatalog geforderten Sperrungen und Behinderungen städtischer Hauptverkehrsachsen als ausreichend gewährleistet? Gemäss ARE ist diese bei verkehrslenkenden Massnahmen im Einzelfall zu prüfen.

Die vor einem Jahr abgeschlossene Projektphase I kam zum Schluss, dass auch im Jahr 2020 einige Gebiete im Kanton Basel-Stadt noch erhöhte NO_2 -Belastungen aufweisen werden, trotz eines generellen Rückgangs der Schadstoffemissionen dank schadstoffärmerer Fahrzeuge. Primär dort, wo es durch die Kanalisierung des Verkehrs auf dem Hauptverkehrsstrassennetz zu hohen Verkehrsdichten kommt und gleichzeitig eine enge und dichte Blockrandbebauung mit wenig Luftaustausch vorherrscht, kommt es zu Grenzwertüberschreitungen. Dies verpflichtet den Regierungsrat von Gesetzes wegen, Massnahmen zur Reduzierung der Luftbelastung umzusetzen. Der Regierungsrat wird im Rahmen der Auswertung und Aufarbeitung der Vernehmlassung zum Synthesebericht die Beurteilung der vorgeschlagenen Massnahmen auch unter dem Aspekt der Verhältnismässigkeit vornehmen.

Im Rundschreiben des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) und des Bundesamts für Umwelt (BAFU) vom 9. April 2013 zum Projekt "Effektivität und Effizienz von verkehrslenkenden Massnahmen bei verkehrsintensiven Einrichtungen" als Ergänzung der Vollzugshilfe „Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) im kantonalen Richtplan“ wird empfohlen, Massnahmen bei VE im Einzelfall je nach Standort und Immissionssituation zu prüfen. Die Empfehlung bezieht sich auf die Beurteilung verkehrsintensiver Einrichtungen, z.B. Einkaufszentren, die aufgrund ihrer Frequenzierung und ihres Einzugsgebietes Mehrverkehr induzieren. Die im Aktionsplan vorgeschlagenen

Massnahmen betreffen keine verkehrsintensiven Einrichtungen, sie werden einzelfallweise geprüft und stehen nicht im Widerspruch zu der Empfehlung.

Frage 2: Teilt der Regierungsrat die Einschätzung, dass der schweizerische NO₂-Grenzwert als ausserordentlich streng zu bezeichnen ist? - Trifft es zu, dass der Grenzwert in allen unseren Nachbarländern, respektive in der Europäischen Union, erst vor drei Jahren auf 40 µg/m³ verschärft wurde und somit also mehr als 30 Prozent über der Schweizer Norm liegt? - Ist es wahr, dass es eine sogenannte Hintergrundbelastung gibt, die bei 22 µg /m³ liegt und die in keiner Weise beeinflussbar ist?

Die Grenzwerte der eidgenössischen Luftreinhalte-Verordnung (LRV) werden durch den Bund festgelegt und sind von Empfehlungen der WHO (Weltgesundheitsorganisation) abgeleitet. Sie sind so festgelegt, dass nach dem Stand der Wissenschaft oder Erfahrung Menschen, Tiere und Pflanzen, ihre Lebensgemeinschaften und Lebensräume nicht gefährdet werden. Dabei werden auch Wirkungen auf Personengruppen mit erhöhter Empfindlichkeit berücksichtigt. Der Regierungsrat respektiert die Bundesgesetzgebung und ist der Auffassung, dass die Grenzwerte geeignete Schutzziele darstellen.

Mit der Verabschiedung der Richtlinie 96/62/EG des Rates der europäischen Union vom 27. September 1996 über die Beurteilung und die Kontrolle der Luftqualität (Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie) hat die Europäische Gemeinschaft den gesetzlichen Rahmen für die Luftqualität geschaffen. Für die Erreichung des Grenzwertes von 40 µg/m³ wurde eine Frist bis 1. Januar 2010 gewährt. In den Übergangszeiten von 1999 bis 2010 galten Toleranzmargen, die jährlich um 2 µg/m³ verschärft wurden und Auslöseschwellen für Luftreinhaltepläne darstellten (z.B. 2008: 44 µg/m³, 2009: 42 µg/m³). Die neue Europäische Richtlinie 2008/50/EG räumt den EU-Mitgliedsstaaten die Möglichkeit ein, unter bestimmten strengen Bedingungen die Frist zur Einhaltung der Grenzwerte zu verlängern. Voraussetzung hierfür ist, dass die maximale Toleranzmarge für den betroffenen Schadstoff nicht überschritten ist. Abgesehen davon, dass der Regierungsrat der schweizerischen Gesetzgebung verpflichtet ist, fokussieren die Massnahmen des Aktionsplans auf Standorte mit erheblicher Schadstoffbelastung, wo die Grenzwerte deutlich überschritten werden. Die Feldbergstrasse weist beispielsweise im 2012 einen Jahresmittelwert von 59 µg/m³ auf; er liegt knapp 100% über dem CH-Grenzwert und auch erheblich über dem EU-Grenzwert.

Als Hintergrundbelastung wird der Anteil an der Luftbelastung bezeichnet, welcher nicht durch lokale Quellen verursacht wird. Er entspricht der Belastung an Standorten, welche sich entfernt von lokalen Quellen und somit ausserhalb deren Beeinflussung befinden. So wurde im 2009 im Kannenfeldpark mit 23 µg/m³ die tiefste Stickstoffdioxid-Konzentration in Basel gemessen; sie kann als Hintergrundbelastung bezeichnet werden. Diese Belastung wird aus dem grossräumigen Transport gebildet: Abgase von Feuerungen und Industrieanlagen durch Kamine, verdünnte und verfrachtete Emissionen aus dem Strassenverkehr. Die Hintergrundbelastung entsteht demnach aus anthropogenen Emissionen im weiteren Umfeld. Sie kann durchaus durch Massnahmen im grossräumigen Bereich beeinflusst werden. Umgekehrt wirken sich Reduktionen bei lokalen Quellen ebenfalls auf die Hintergrundsbelastung aus; so trägt beispielsweise die Abgasfahne der Stadt Basel zur Hintergrundbelastung im Umland bei.

Frage 3: Die tägliche Verkehrsleistung des motorisierten Verkehrs in Basel-Stadt betrug im Jahre 2008 1.86 Mio. Kilometer. 3 Prozent davon sind demnach 55'800 Fahrzeugkilometer. Gemäss den jüngsten Mikrozensus-Zahlen tragen Velofahrende und zu Fuss Gehende rund 4,3 Kilometer zur täglichen Verkehrsleistung bei. Demnach müssten also fast 13'000 Fahrten pro Tag substituiert werden. Was stimmt denn nun, respektive wie ist das Lufthygieneamt zu seinem Ergebnis gekommen? - Obschon beispielsweise im Agglomerationsprogramm Massnahmen zu Gunsten des Velo- und Fussverkehrs und Massnahmen betreffend Mobilitätsmanagement separat ausgewiesen sind, werden im vorliegenden Aktionsprogramm weit über 50 Massnahmen der unter-

schiedlichsten Art in einen gemeinsamen Topf geworfen, so dass die Wirkungen der einzelnen Massnahmen nicht mehr eruierbar sind. Weshalb ist das so?

Da der Fuss- und Veloverkehr im jetzigen Verkehrsmodell nicht abgebildet ist, müssen Verkehrsverlagerungen vom MIV (Motorisierter Individualverkehr) hin zum Fuss- und Veloverkehr geschätzt werden. Um dennoch die lufthygienische Auswirkung der Massnahmen berechnen zu können und in die Gesamtbetrachtung einfließen zu lassen, wird angenommen, dass die Fahrten des MIV (ohne Liefer- und Lastwagen) abhängig von der Fahrtlänge um einen fixen Prozentsatz reduziert werden. Daraus wird dann die verkehrliche bzw. lufthygienische Wirkung abgeschätzt.

Konkret wird angenommen, dass beim MIV

- durch die Umsetzung der Fuss- und Veloförderstrategie
 - Fahrten unter 1 km um 50 % reduziert werden;
 - Fahrten zwischen 1 und 3 km um 30 % reduziert werden;
 - Fahrten zwischen 3 und 5 km um 10 % reduziert werden;
- die Wirkung der Mobilitätsmanagement-Massnahmen eine Reduktion der Fahrten über 5 km um 2 % bewirkt.

Dies ergibt je nach Verkehrsbelastung eines Strassenabschnitts eine Reduktion um 100 bis 1'000 MIV-Fahrten. Multipliziert mit der jeweiligen Strassenabschnittlänge und aufsummiert über das gesamte Strassennetz resultiert im Gesamtverkehrsmodell eine Minderung um 65'000 Fahrzeugkilometer pro Tag.

Von einer weitergehenden Differenzierung nach Einzelmassnahmen wurde in der Phase II des Aktionsplans abgesehen.

Frage 4: Welche Massnahmen sind vorgesehen, um den Durchgangsverkehr in den beiden vorgenannten Strassen vollständig zu verhindern?

Szenario 5 sieht vor, in der Reiterstrasse und im westlichen Teil der Holeestrasse Tempo 30 einzuführen und eine Verkehrsverlagerung zu bewirken. Dafür wurde eine nahezu vollständige Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der Reiterstrasse und im westlichen Teil der Holeestrasse auf die Neubadstrasse bzw. den Laupenring modelliert. Damit wird aufgezeigt, dass erhebliche Auswirkungen auf die Luftbelastung erreicht werden können, wobei das optimale Mass der Verlagerung in der Detailplanung festzulegen sein wird. Auch die konkreten Massnahmen werden in der Detailplanung zu definieren sein.

Frage 5: Ist der Regierungsrat der Auffassung, dass es im Interesse der Gleichbehandlung aller Bürgerinnen und Bürger korrekt ist, einen Teil von Anwohnern zu privilegieren - zu Lasten von Anwohnern in anderen Strassen? - In Anbetracht der Tatsache, dass der Verkehr infolge dieser Massnahme ja nicht reduziert, sondern lediglich in andere Strassen verlagert wird, bitte ich um Auskunft, weshalb überhaupt mit einer lufthygienisch relevanten Verbesserung der Situation gerechnet wird? - Inwiefern ist der Betrieb der Tramlinie 8 bei der Kreuzung Neubadstrasse und Laupenring von der anvisierten Verkehrsverlagerung tangiert?

Diese Frage wird der Regierungsrat im Rahmen seiner Beurteilung und Beschlussfassung zu Phase II abschliessend beantworten können. Ausgangslage des Aktionsplans ist, dass alle Bewohnerinnen und Bewohner Anrecht auf gesunde Luft haben und die Situation betreffend Luftschadstoffexposition der Bevölkerung verbessert werden soll.

Ein Element der Verbesserung können Verkehrsverlagerungen von dicht bebauten und bewohnten auf besser durchlüftete und weniger besiedelte Strassenzüge sein. Das optimale Mass der

Verlagerung wird in der Detailplanung bestimmt, dabei werden auch die Bedürfnisse des ÖV zu berücksichtigen sein.

Frage 6: Gemäss der erst vor ein paar Jahren neu definierten Strassennetzhierarchie 2010 gehört die Feldbergstrasse zu den wenigen Hauptverkehrsstrassen, welche die Sammel- und Durchleitungsfunktion des Verkehrs durch die Stadt wahrnehmen sollen. Ist das Lufthygieneamt bei der Erarbeitung von Massnahmen an diese Vorgabe nicht gebunden? - Im Aktionsplan ist auf Seite 6 festgehalten, dass "verkehrslenkende Massnahmen im Bereich Schützengraben / Spalentor zu einer ungewollten Verlagerung des Verkehrs und zu einer Mehrbelastung von Wohnquartieren führen würden" und deshalb auf lokale Massnahmen wie Spurabbau, Tempo 30 oder ähnliches zu verzichten sei. Und weiter: "Dies kann exemplarisch auch auf andere verkehrsorientierte Strassen übertragen werden, die eine Sammel- und Durchleitungsfunktion übernehmen". Die Feldbergstrasse ist gemäss Strassennetzhierarchie eine solche Strasse. Weshalb wird diese Massnahme dennoch vorgeschlagen, obschon es doch zu der eingangs erwähnten, unerwünschten Verlagerung kommen würde?

Im Gegensatz zu den meisten anderen verkehrsorientierten Strassen (wie z.B. Schützengraben) steht für die Achse Feldbergstrasse-Johanniterbrücke mit der Nordtangente eine übergeordnete Alternative zur Verfügung. Zudem ist auf der Feldbergstrasse grösserräumiger Durchgangsverkehr (Osttangente-St. Johann) vorhanden, der auf diese übergeordnete Verbindung verlagert werden könnte.

Frage 7: Damit mehr als die Hälfte des heutigen Verkehrs nicht mehr die Abkürzung, sondern den Umweg über die Johanniterbrücke wählt, muss die Dossierstelle ein relativ strenges "Rotlicht-Regime" aufweisen. In der Konsequenz staut der wartende Verkehr dann vor den Verkehrsampeln. Um wie viel Prozent erhöhen sich Treibstoffverbrauch und NO₂-Emissionen bei Stau gegenüber flüssigem Verkehr? - Je nachdem ab welcher Höhe der Feldbergstrasse gemessen wird, erhöhen sich Fahrzeit und Wegstrecke über die Dreirosenbrücke gegenüber dem direkten Weg um das Dreieinhalb- bis Fünffache. Um wie viel Prozent erhöhen sich Treibstoffverbrauch und NO₂-Emissionen infolge dieses Umwegverkehrs? - Während der Stosszeiten sind auch die Nordtangente, respektive der entsprechende Teil der Dreirosenbrücke regelmässig überlastet. Wie gross ist die Aus- respektive Überlastung genau während dieser Zeiten?

Die Emissionen des Verkehrs werden aus Weglänge x Anzahl Fahrzeuge x Emissionsfaktor berechnet. Der Emissionsfaktor berücksichtigt das Abgasverhalten je Fahrzeug und die Verkehrssituation auf der Strasse. Heute kommt es in Richtung Gross- sowie Kleinbasel bereits zu Wartezeiten infolge der Lichtsignalanlage auf der Kreuzung Schanzenstrasse/Spitalstrasse. Im Szenario wird eine Verzögerung von 90 Sekunden im Verkehrsmodell unterstellt. Unter dieser Annahme wird sich der Verkehr auf der Johanniterbrücke dank umgelagerten Durchgangsverkehrs so stark reduzieren, dass es zu keinen zusätzlichen Stausituationen kommen wird und sich keine Mehrmissionen ergeben werden.

Der "grösserräumige Durchgangsverkehr" der Feldbergstrasse ist der Verkehr, der von ausserhalb der Quartiere Matthäus und Rosental (somit v.a. von der Osttangente bzw. den Gebieten östlich, südöstlich und nördlich des Badischen Bahnhofs) durch die Feldbergstrasse über die Johanniterbrücke auf die Grossbasler Seite (St. Johann, Spitäler, Universität) bzw. in die Gegenrichtung fährt. Der Zeitverlust dieser auf die Autobahn und Dreirosenbrücke umgelagerten Fahrten fällt modelltechnisch geringer aus als die Verzögerung auf der Johanniterbrücke.

Der innerstädtische Verbindungsverkehr zwischen den rheinnahen Gebieten auf Grossbasler (St. Johann, Spitäler, Universität) und Kleinbasler (Matthäus, Rosental) Seite wird auch mit der Massnahme wie bisher über die Johanniterbrücke geführt. Dieser Verkehr erfährt die in der Modellrechnung unterstellte Verzögerung von 90 Sekunden. Die Tempo 30-Situation in der Feldberg-

strasse wirkt sich aufgrund der Verkehrsabnahme kaum auf die real gefahrene Geschwindigkeit aus und führt daher nicht zu einer Erhöhung der Reisezeit. Der übrige Verkehr in der Feldbergstrasse, also der Ziel- und Quellverkehr, welcher nicht den Rhein zu überqueren hat, erfährt keinen Zeitverlust. Aufgrund der Verkehrsreduktion und Verflüssigung in der Feldbergstrasse, ist bei diesem Verkehr eher noch mit einem Zeitgewinn zu rechnen.

Veränderungen der gesamten Reisezeit, Treibstoffverbrauch und Schadstoffemissionen wurden nicht berechnet. Es wird von einer geringen Zunahme ausgegangen, die sich jedoch insgesamt nicht negativ auf die Luftqualität auswirkt. Die Modellrechnungen wurden für den durchschnittlichen Tagesverkehr durchgeführt. Insofern können keine Aussagen zu den Stosszeiten gemacht werden. Auf den Tagesverkehr bezogen, weist die Dreirosenbrücke eine Auslastung von weniger als 40% auf. Die Verkehrszunahme würde maximal 15% betragen. Auf der Nordtangente beträgt die Auslastung weniger als 80% auf. Hier würde der Verkehrszuwachs 4% betragen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin