



An den Grossen Rat

21.5231.02

BVD/P215231

Basel, 26. April 2023

Regierungsratsbeschluss vom 25. April 2023

Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend «Suuberi Luft fürs Fälbi-Quartier JETZT!» (Endlich Lebensqualität und weniger belastender Durchgangsverkehr, dafür genug Platz für ÖV, Velo und Zulieferung»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 20. Mai 2021 den nachstehenden Anzug Beat Leuthardt dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

«Leben im Umfeld der Feldbergstrasse hat aufgrund der hohen Lärm- und Schadstoffbelastungen gesundheitlich negative Folgen. Die permanenten Überschreitungen der Grenzwerte sowohl des Lärms als auch der Luftqualität verlangen nachraschen und nachhaltigen Massnahmen. Die angekündigte Tempo-Reduktion auf 30km/h wird nicht ausreichen, um die Grenzwerte einzuhalten. Dies belegt die Aussage des BVD, dass beim Stickoxid trotz Tempo 30 «der Wert nach wie vor über dem Grenzwert liegt». Aufgrund der überschrittenen Grenzwerte ist der Kanton auch juristisch in der Pflicht, weitergehenden Massnahmen zu ergreifen. Das jetzige Verkehrsregime in diesem sehr dicht besiedelten Quartier hat sich längst überlebt. Tempo 30 allein kann nicht genügen. Es streut den rund 3'000 direkt Betroffenen im Umfeld der Fälbi weiterhin Sand in die Augen. Nachhaltig hilft nur die Reduktion des Durchgangs-MIV. Sie würde sich positiv auf die Schadstoff- und Lärmbelastung auswirken. Weitere positive Auswirkungen wären auf die Schulwegsicherheit und die Nutzung des öffentlichen Raums zu verzeichnen. Die Entlastung der Feldbergstrasse vom Durchgangsverkehr ist keine neue Idee. Sie ist vielmehr ein bisher nicht eingelöstes Versprechen, das mit dem Bau der Nordtangente gemacht worden war. Dieses Versprechen muss nun endlich eingelöst werden. Die Entlastung von Durchgangsverkehr in der Strasse soll der gesetzlich festgeschriebenen ÖV-Priorisierung zugutekommen und die Möglichkeit für Velomassnahmen schaffen sowie die Aufenthaltsqualität verbessern. Vorläufig können die Doppelgelenk-Elektrobusse bereits zu einer Verbesserung beitragen, dies als Vorläuferbetrieb für Tram 30 via Cityring zum Bahnhof SBB und zum Badischen Bahnhof.

Die Anzugstellenden bitten die Regierung:

1. Innert 12 Monaten detailliert aufzuzeigen, wie es gelingen kann, die Lärm- und Schadstoffwerte entlang der Feldbergstrasse permanent unter den Immissions- bzw. Grenzwerten zu halten.
2. Eine entsprechende Umsetzungsstrategie vorzulegen und die Realisierung anzugehen.
3. Den für die Schadstoffbelastung hauptsächlich verantwortlichen Individualverkehr zu reduzieren, indem auf der Achse Johanniterbrücke <-> Messe:
 - a. der ÖV mit gezielten Massnahmen, unter anderem mit Grüner Welle, attraktiver gemacht,
 - b. Velofahren erleichtert und sicherer gemacht, und
 - c. der motorisierte Durchgangsverkehr möglichst unterbunden, Ausweichverkehr in die Quartierstrassen verhindert und der restliche Verkehr auf der Feldbergstrasse auf die Lifeline-

Funktion, den umweltfreundlichen Verkehr gemäss USG § 13 Abs. 1 sowie Ziel-/Quellverkehr und Zubringerdienst reduziert wird.

4. Doppelgelenk-Elektrobusse auf der aufgewerteten Buslinie 30 zu fördern und die BVB dabei zu unterstützen.

Beat Leuthardt, Lisa Mathys, Sebastian Kölliker, Beatrice Messerli, Jean-Luc Perret, Nicole Amacher, Jérôme Thiriet, Brigitte Kühne, Patrizia Bernasconi, Heidi Mück, Christian von Wartburg, Raphael Fuhrer»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Cityring zwischen Bahnhof SBB und Riehenring hat eine grosse Bedeutung als Verbindungsachse zwischen Gross- und Kleinbasel. Die Feldbergstrasse als Teil des Cityrings ist sowohl wichtig für den motorisierten Durchgangsverkehr um das Stadtzentrum herum als auch für den gut erschlossenen, umwegslosen Veloverkehr und öffentlichen Verkehr. Diverse grosse Arbeitsplatzstandorte und stark frequentierte öffentliche Einrichtungen werden entlang dieser Achse erschlossen, beispielsweise Bahnhof SBB, Universität, UKBB, Universitätsspital und Messe.

Die Feldbergstrasse hat in der Strassennetzhierarchie des Kantons eine wichtige Funktion. Sie ist eine Hauptverkehrsstrasse und übernimmt die vortrittsberechtigten Durchleitung des quartierübergreifenden motorisierten Verkehrs. Zudem ist sie Teil der Notfallachsen und der Ausnahmetransportrouten. Eine weitgehende Verdrängung des Durchgangsverkehrs stünde im Widerspruch mit der bestehenden Strassennetzhierarchie und der zugewiesenen verkehrlichen Funktion der Feldbergstrasse. Ausweichverkehr auf die umliegenden Quartierstrassen wäre unerwünscht.

Gleichzeitig ist sich der Regierungsrat bewusst, dass die Lärm- und Schadstoffbelastung in der Feldbergstrasse schnellstmöglich gesenkt werden muss. Einige wirkungsvolle Massnahmen hat er bereits umgesetzt und andere werden aktuell evaluiert.

2. Stand bisheriger und vorgesehener Massnahmen

Der aktuelle Stand bezüglich Massnahmen in der Feldbergstrasse zur Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit lässt sich wie folgt zusammenfassen:

2.1 Positive Auswirkungen der Nordtangente

Das Bau- und Verkehrsdepartement hat im März 2015 eine Wirkungskontrolle betreffend die Nordtangente gemacht, die eindrücklich aufzeigt, wie stark die Nordtangente das umliegende untergeordnete Strassennetz entlastet. So ging beispielsweise der Verkehr in der Feldbergstrasse im Abschnitt Johanniterbrücke – Erasmusplatz zwischen 1998 bis 2013 von täglich über 22'000 auf rund 14'000 Motorfahrzeuge zurück. Im Jahr 2019 wurden noch rund 12'000 Fahrzeuge pro Tag gezählt.

2.2 Tempo 30 in der Feldbergstrasse

Die Einführung von Tempo 30 in der Feldbergstrasse wird zu einer weiteren Verbesserung der Lärmsituation und der Luftbelastung in der Feldbergstrasse und dem umliegenden Wohngebiet führen. Der Umsetzungszeitraum von Tempo 30 hängt aktuell von einem hängigen Bundesgerichtsentscheid ab. Die eigentliche Umsetzung von Tempo 30 mittels Signalisierung und Markierung ist innert weniger Monate möglich, zumal kurzfristig keine baulichen Massnahmen vorge-

sehen sind. Zur Erfolgskontrolle wurde entlang der Feldbergstrasse bereits ein Stickstoffdioxid-Monitoring gestartet, um die Wirkung von Tempo 30 später beurteilen zu können. Mit der Einführung von Tempo 30 steigt die Fahrzeit über die ganze Feldbergstrasse um 20 Sekunden. Als Folge werden Alternativrouten via Nordtangente tendenziell attraktiver, was gemäss Modellrechnungen zu einer Verkehrsentslastung entlang der Feldbergstrasse um rund 15% führt.

2.3 Prüfung einer Umweltzonenregelung

Aufgrund von gesetzlichen Vorgaben und kommunalen/regionalen Luftreinhalteplänen zur Immissionsminderung wurden in verschiedenen europäischen Ländern Umweltzonen-Regelungen eingeführt, die mittels Fahrbeschränkungen für besonders schadstoffreiche – namentlich dieselbetriebene Fahrzeuge – permanent zur Senkung der verkehrsbedingten Emissionen führen sollen. Diverse Städte in Deutschland (Freiburg, Stuttgart u.a.) haben solche Zonen eingerichtet. Auch in Frankreich wurde seit 2016 etwa im Raum Strasbourg eine Umweltzonenregelung eingeführt inklusive entsprechenden Umweltplaketten (Crit'air). Das Ziel ist es, langfristig die Stickoxid- und Feinstaubemissionen zu senken und damit die Luftbelastung zu reduzieren.

Für die Einführung einer Umweltzone in der Stadt Basel fehlen in der Schweiz die rechtlichen Grundlagen. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat beim UVEK des Bundes am 24. Juni 2020 den Antrag zur Durchführung eines Pilotprojekts «Umweltzone in Basel» gestellt. Das UVEK hat sich in seinem Antwortschreiben grundsätzlich bereit erklärt, entsprechende Möglichkeiten im Rahmen eines Pilotversuchs zu Mobility Pricing zu klären. Ende 2022 hat der Bund die Pilotregionen für Mobility Pricing bestimmt und dabei Basel-Stadt nicht ausgewählt. Das weitere Vorgehen betreffend Einführung einer Umweltzone ist derzeit offen.

2.4 Lärmindernder Belag

In der Feldbergstrasse werden seit zehn Jahren ausschliesslich lärmindernde Deckbeläge eingebaut. Bei der Wahl des Belagstyps werden ökologische, technische und wirtschaftliche Aspekte abgewogen. Im Abschnitt Klybeckstrasse – Hammerstrasse ist bereits ein lärmindernder Belag mit einer Wirkung von minus 1 Dezibel eingebaut. Ein Versuch mit anschliessender Evaluation mit einem akustisch leistungsfähigeren Belag ist im Abschnitt zwischen Johanniterbrücke bis Kreuzung Klybeckstrasse ab 2024 geplant. Ein Einbau eines noch stärker lärmindernden Belages würde wegen dem Verschleiss nur während den ersten paar Jahren seiner Lebensdauer akustisch noch besser wirken.

2.5 Optimierung Verkehrssicherheit im Bereich von Schulen und Kindergärten

Gemäss Regierungsratsbeschluss Nr. 23/02/18 vom 17. Januar 2023 beabsichtigt der Regierungsrat, mittels gezielten Massnahmen die Sicherheit im Umfeld von Schulen und Kindergärten zu verbessern. Zu solchen Orten zählt auch der Erasmusplatz, wo mittelfristig Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr umgesetzt werden sollen.

2.6 Schrittweiser Ersatz der Busflotte

Ab Ende 2023 sollen Elektrobusse der Linie 30 durch die Feldbergstrasse verkehren. Damit wird eine spürbare Verbesserung der dortigen Luftbelastung und Lärmsituation erzielt. Langfristig soll, basierend auf dem vom Grossen Rat genehmigten Streckenplan zur Tramnetzentwicklung, der Bus 30 durch ein Tram ersetzt werden. Dies erhöht die Kapazität und verbessert den Fahrkomfort für die Fahrgäste, was zu einer Verlagerung von Autofahrten auf den ÖV beitragen soll. Die Streckenführung für das Tram wird derzeit evaluiert.

3. Laufende Planung zum Cityring

Weite Teile des Cityrings entsprechen gemäss dem Umsetzungsprogramm zum Teilrichtplan Fuss- und Veloverkehr nicht den Vorgaben des Kantons für eine sichere und komfortable Mobilität. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat im Jahr 2022 eine bis Mitte 2023 laufende Vorstudie gestartet, in welcher auf dem Cityring-Abschnitt vom Riehenring bis und mit Heuwaage-Viadukt Massnahmen zugunsten einer Attraktivitätssteigerung des Veloverkehrs und des Öffentlichen Verkehrs untersucht werden. Abgeklärt werden insbesondere Anpassungen bezüglich einer neuen Aufteilung des Strassenraums.

Im Rahmen dieser laufenden Studie werden Massnahmen untersucht, die auch die Forderungen des Anzugs Leuthardt abdecken:

- Teilweiser Abbau oder Zusammenlegung von Geradeaus- und Abbiegespuren für den motorisierten Individualverkehr in der Feldbergstrasse. Diese Massnahmen führen voraussichtlich zu einer erwünschten Verlagerung eines Teils des quartierfremden Durchgangsverkehrs auf die Nordtangente;
- Möglichst durchgehende Radstreifen in der Feldbergstrasse für einen attraktiveren und sichereren Veloverkehr sowie Einrichtung einer Busspur, auf welcher der Veloverkehr auf einzelnen Teilabschnitten zugelassen ist.

Entsprechende Massnahmen werden im Zusammenhang mit dem Anzug Barbara Wegmann und Konsorten betreffend bessere Velosicherheit von der Johanniterbrücke bis zum Bahnhof SBB (P205071) aktuell auch auf der Grossbasler Strecke des Cityrings geprüft. Allfällige dortige Massnahmen würden die erwünschte Wirkung in der Feldbergstrasse zusätzlich verstärken. Damit könnte mit einfachen und kostengünstigen Markierungsanpassungen ohne bauliche Eingriffe bereits innert weniger Jahre die Lärm- und Luftschadstoffbelastung weiter reduziert und damit die Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Feldbergstrasse verbessert werden.

4. Schlussfolgerung

Mit den aufgezeigten bereits umgesetzten und geplanten Massnahmen möchte der Regierungsrat kurz- bis mittelfristig die Lärm- und Luftschadstoffbelastung in der Feldbergstrasse weiter reduzieren. Dazu gehören Massnahmen zugunsten des Velo- und des Öffentlichen Verkehrs, die Einführung von Tempo 30 sowie lärmmindernde Strassenbeläge. All diese Massnahmen tragen zu einer Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung und erhöhen zudem die Attraktivität des Velo- und Öffentlichen Verkehrs sowie die Verkehrssicherheit. Inwieweit noch weitergehende Massnahmen wie etwa Umweltzonen die Situation zusätzlich verbessern könnten, muss noch vertiefter geprüft werden.

Beim derzeitigen Stand der Abklärungen kann noch nicht detailliert aufgezeigt werden, in welchem Ausmass die Lärm- und Schadstoffwerte entlang der Feldbergstrasse permanent unter den Immissions- bzw. Grenzwerten gehalten werden können. Der Regierungsrat erachtet eine kumulierte Abschätzung aller Effekte erst als zweckmässig und möglich, wenn rechtlich feststeht, dass Tempo 30 in der Feldbergstrasse eingeführt werden kann und die geplanten Massnahmen im Rahmen der laufenden Vorstudie zur Verkehrsplanung Cityring als machbar erklärt werden.

5. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Beat Leuthardt und Konsorten betreffend «“Suuberi Luft fürs Fälbi-Quartier JETZT!“ (Endlich Lebensqualität und weniger belastender Durchgangsverkehr, dafür genug Platz für ÖV, Velo und Zulieferung)» stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin