



An den Grossen Rat

21.5231.03

BVD/P215231

Basel, 21. Mai 2025

Regierungsratsbeschluss vom 20. Mai 2025

## **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 7. Juni 2023 den nachstehenden Anzug Beat Leuthardt und Konsorten 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 Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 7. Juni 2023 vom Schreiben des Regierungsrats 21.5231.02 Kenntnis genommen und den Anzug stehen gelassen. Seit der ersten Beantwortung sind bereits Massnahmen umgesetzt worden, die zu einer Verringerung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung in der Feldbergstrasse beitragen und so zu einer Verbesserung der Lebensqualität für die Anwohnenden führt. Dazu zählt die Umstellung des Betriebs der Buslinie 30 auf Elektrobusse seit Mitte November 2023 und die Einführung von Tempo 30 in der Feldbergstrasse seit Ende Januar 2024. Weitere Verbesserungen sind noch in Planung.

## 2. Stand bisherige und vorgesehene Massnahmen

### 2.1 Positiver Effekt von Tempo 30 in der Feldbergstrasse

Die Einführung von Tempo 30 in der Feldbergstrasse bewirkte einen Rückgang der gemessenen Menge des motorisierten Verkehrs. In den Monaten Februar bis Dezember betrug die Reduktion im Quervergleich der Jahre 2023 und 2024 rund 4%. Dass sich die Wirkung einer Tempo 30-Einführung in der Regel erst nach einigen Wochen vollständig entfaltet, konnte auch in der Feldbergstrasse festgestellt werden: Werden nur die Monate Mai bis Dezember betrachtet, so ist die Menge des motorisierten Verkehrs im Quervergleich der Jahre 2023 und 2024 sogar um rund 8% zurückgegangen. Dank der tieferen Geschwindigkeiten ist auch der Lärmpegel gesunken und die Verkehrssicherheit hat sich verbessert.

### 2.2 Verbesserung der Luftqualität in der Feldbergstrasse

Seit dem Jahr 2023 wird zur Erfolgskontrolle der Verbesserung der Luftqualität entlang der Feldbergstrasse an sechs zusätzlichen Standorten die Stickstoffdioxid-Belastung (NO<sub>2</sub>) gemessen. Die Auswertung für die Jahre 2023 und 2024 zeigt ebenfalls positive Ergebnisse: Im Jahr 2023 lagen die NO<sub>2</sub>-Belastungen mit bis zu 35 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft (µg/m<sup>3</sup>) noch deutlich über dem gesetzlichen Jahresgrenzwert von 30 µg/m<sup>3</sup> gemäss der Luftreinhalte-Verordnung (LRV). Im Jahr 2024 wurde hingegen an sämtlichen Messstandorten der Jahresgrenzwert von 30 µg/m<sup>3</sup> eingehalten. Die Werte lagen zwischen 22 µg/m<sup>3</sup> (Ecke Efringerstrasse) und 29 µg/m<sup>3</sup> (Feldbergstrasse 99). Im Vergleich zum Jahr 2023 beträgt der Rückgang, gemittelt über die sechs Messstandorte, rund 20%.

Verglichen mit anderen Messstandorten mit erhöhtem Verkehrsaufkommen, beispielsweise an der Grenzacherstrasse oder an den Autobahnzufahrten, ist der an der Feldbergstrasse ermittelte Rückgang etwas ausgeprägter. An vergleichbaren Standorten wurde in der gleichen Messperiode ein Rückgang der NO<sub>2</sub>-Konzentration von 10 bis 15% ermittelt. Der Vergleich dieser Standorte zeigt, dass die Einführung von Tempo 30 in der Feldbergstrasse zu einem stärkeren Rückgang der NO<sub>2</sub>-Belastung geführt hat und damit einen grossen Beitrag hinsichtlich der Reduktion von Luftschadstoffen leistet.

## **2.3 Verbesserungen zugunsten des Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs im Cityring**

Wie bereits bei der ersten Beantwortung des Anzugs angekündigt wurde, sind Markierungs- und Signalisations-Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs entlang des Cityrings geplant. So werden auf gewissen Streckenabschnitten zwischen Heuwaageviadukt und Riehenring zusätzliche bzw. breitere Radstreifen und zusätzliche Busspuren mit Velozulassung eingerichtet. Damit kann auch dem Anliegen des Anzugs Barbara Wegmann und Konsorten betreffend «bessere Velosicherheit von der Johanniterbrücke bis zum Bahnhof SBB» Rechnung getragen werden (vgl. Schreiben des Regierungsrats 20.5071.03 vom 16. Oktober 2024).

Die Umsetzung dieser Massnahmen entlang des Cityrings auf Grossbasler Seite verstärken die erwünschte Wirkung in der Feldbergstrasse zusätzlich. Die Massnahmen sind ohne bauliche Eingriffe einfach und kostengünstig umsetzbar. Sie erzielen rasch Verbesserungen zugunsten des Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. So tragen sie indirekt positiv zur Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung und damit der Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Feldbergstrasse bei.

## **2.4 Lärmindernder Belag in der Feldbergstrasse**

In der Feldbergstrasse wurden in den letzten zehn Jahren bereits abschnittsweise lärmindernde Deckbeläge eingebaut. Die Wahl des Belagstyps erfolgte unter Abwägung ökologischer, technischer und wirtschaftlicher Aspekte. Ein Versuch mit einem akustisch noch leistungsfähigeren Belag in der Feldbergstrasse ist im Abschnitt Johanniterbrücke bis Klybeckstrasse im Jahr 2026 geplant. Die Wirkung des neuen Belags wird nach dessen Einbau geprüft und beurteilt. Relevant für die lärmrechtliche Beurteilung eines solchen Belags ist die längerfristige Wirkung, denn die akustische Wirkung nimmt in den ersten Jahren nach Einbau erheblich ab, bevor sie sich stabilisiert. Deshalb kann die Belagwirkung frühestens vier bis fünf Jahre nach Einbau definitiv beurteilt werden.

## **2.5 Einführung Elektro-Doppelgelenkbusse auf der Linie 30**

Im November 2023 haben die BVB die Buslinie 30 auf Elektrobetrieb umgestellt. Diese Umstellung leistet einen weiteren Beitrag auf dem Weg zu einer Verbesserung der Luftbelastung und Lärmsituation in der Feldbergstrasse. Mittelfristig erfolgt auf der Linie 30 die Umstellung auf Elektro-Doppelgelenkbus. Erst die längerfristig geplante Umstellung von Bus- auf Trambetrieb wird die notwendigen Kapazitäten für die weitere Zukunft schaffen und für einen attraktiven und komfortablen öffentlichen Verkehr sorgen.

## **3. Fazit und weiteres Vorgehen**

Der Regierungsrat ist überzeugt, dass sich dank der umgesetzten und noch vorgesehenen Massnahmen die Lärm- und Luftschadstoffsanierung in der Feldbergstrasse auf gutem Weg befindet. Im Kontext des Anzugs Barbara Wegmann und Konsorten (P205071) beabsichtigt der Regierungsrat, den Grossbasler Teil des Cityrings, vom Bahnhof SBB bis zur Johanniterbrücke, zugunsten einer stadtgerechteren Mobilität zu optimieren. Davon dürfte auch die Luftqualität im Bereich der Feldbergstrasse profitieren. Die entsprechenden Erkenntnisse aus den vorgesehenen Massnahmen im Grossbasler Cityring wird der Regierungsrat im Rahmen der Beantwortung des Anzugs Barbara Wegmann und Konsorten darlegen.

Für die Massnahmen im Grossbasler Streckenteil des Cityrings ist ein maximal einjähriger Verkehrsversuch mit provisorischer Markierung vorgesehen. Mit dem Versuch soll in der Praxis getestet werden, inwieweit die dort erwartete, bisher mittels Verkehrssimulation abgeschätzte ÖV-Beschleunigung tatsächlich realisiert werden kann. Die erreichbare Verkürzung der Reisezeit für den Linienbus wird grossenteils davon abhängen, wie gut die vorgesehenen Bus-/Velospuren funktionieren werden. Die vorgesehenen Markierungsmassnahmen in der Feldbergstrasse werden erst

nach erfolgreichem Verlauf des genannten Verkehrsversuchs umgesetzt. Damit wird sichergestellt, dass die Buslinie 30 über den ganzen Massnahmen-Perimeter, zwischen Bahnhof SBB und Riehenring, eine hinreichende Beschleunigung erfährt oder zumindest nicht verlangsamt wird.

Mit der Einführung von Tempo 30 in der Feldbergstrasse und der dadurch bewirkten Verkehrsabnahme sowie der Umstellung der Buslinie 30 auf Elektrobetrieb sind die Hauptmassnahmen zur Verbesserung der Luftqualität in der Feldbergstrasse zwischenzeitlich umgesetzt. Auch die Wünsche der Anzugsstellenden bezüglich Einführung von Doppelgelenkbussen mit Elektrobetrieb sowie Verbesserungen für den Veloverkehr sind in Projektierung. Die bisherigen Resultate bei den Luftschadstoffmessungen bestätigen den Erfolg der umgesetzten Massnahmen.

#### 4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts und der weiteren vorgesehenen Berichterstattung zum Thema Velomassnahmen im Rahmen des Anzugs Wegmann 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)» abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin