



---

## **Aktionsplan gesunde Luft in Wohnquartieren im Kanton Basel-Stadt;**

### **Massnahmen zur Reduktion der Schadstoffemissionen in der Stadt Basel und ihre lufthygienische Wirkung - Öffentliches Vernehmlassungsverfahren**

#### **Bericht über die Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens**

## **Rücklauf aus der öffentlichen Vernehmlassung**

Es wurden insgesamt 15 Stellungnahmen zum Aktionsplan gesunde Luft in Wohnquartieren im Kanton Basel-Stadt abgegeben:

### Davon 4 Parteien:

- FDP
- SP
- Grüne Partei
- Basta!

### 7 Organisationen:

- Handelskammer beider Basel (HKBB)
- Gewerbeverband Basel-Stadt (GV)
- Automobilclub Schweiz beider Basel (ACS)
- Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (AefU)
- WWF Region Basel (WWF)
- Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel (VCS)
- Pro Tram

### 4 Quartiervereine, resp. Stadtteilsekretariate:

- Konferenz der Neutralen Quartiervereine Basels, Verkehrskommission
- Neutraler Quartierverein Gundeldingen
- Neutraler Quartierverein Neubad
- Trägerverein Stadtteilsekretariat Basel-West

Zudem fand am 3. Juni 2013 eine Besprechung mit Vertretern von ACS, TCS, HKBB und des Gewerbes statt. Ihr ausführlicher Fragekatalog wurde besprochen und im Nachgang schriftlich beantwortet.

Und am 24. Juni 2013 wurde mit Vertretern von VCS, AefU und Konferenz der Neutralen Quartiervereine Basels deren Stellungnahmen besprochen.

## **Stellungnahmen im Allgemeinen**

*Die Stellungnahmen zur Vernehmlassung zum Aktionsplan gesunde Luft in Wohnquartieren im Kanton Basel-Stadt sind sehr kontrovers ausgefallen. Während die Umweltorganisationen (VCS, WWF, AefU), die Quartiervereine sowie die SP, die Grüne Partei und Basta! eine übermässige Förderung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) befürchten, wird von den Wirtschaftsverbänden, dem ACS und der FDP eine weitere Behinderung des MIV festgestellt.*

### Parteien

*Die FDP erachtet den Bericht als einseitig und kritisiert, dass Schadstoffemissionen überwiegend vom motorisierten Individualverkehr (MIV) verursacht würden. Daraus würden Schlussfolgerungen abgeleitet, die bei der FDP nicht auf Verständnis stossen: so die generelle Verringerung der Verkehrsmenge, die Verlagerung auf andere Verkehrsmittel oder der Einsatz von verkehrslenkenden Massnahmen.*

*Die SP beurteilt den Bericht als zu technikgläubig. Sie bemängelt, dass die vorgeschlagenen Massnahmen nur teilweise auf die Reduktion des MIV abzielen würden.*

*Die Grüne Partei begrüsst die vorgeschlagenen Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren St. Johann, Neubad und in der Feldbergstrasse. Hingegen lehnt sie die Verkehrsverlagerungsmassnahmen im Gundeldinger Quartier und in der Breite ab und bevorzugt stattdessen Massnahmen zur Attraktivitätsminderung des MIV, so z.B. Mautgebühren, die Erhöhung der Parkgebühren und die Besteuerung des Benzins.*

*Basta! meint, im Bericht nicht zielführende Prioritäten zu erkennen und dass einige der vorgeschlagenen Massnahmen das Verkehrsaufkommen erhöhen würden.*

#### Wirtschaft- und Verkehrsverbände

*Der GV lehnt den «Aktionsplan gesunde Luft in Wohnquartieren im Kanton Basel-Stadt» ab. Er ist der Auffassung, der Aktionsplan müsse als Legitimierungsgrundlage für eine ideologisch motivierte Verkehrsabbaupolitik herhalten; dagegen wehre er sich. Aus Sicht des GV sei die Luftqualität in der Region Basel auch unter Berücksichtigung der im internationalen Vergleich sehr harten Schweizer Grenzwerte fast überall gut bis sehr gut.*

*Die Handelskammer beider Basel bezweifelt in ihrer Stellungnahme, dass in Sachen Tempo 30 diese Massnahme tatsächlich den erwünschten Effekt bringen würde. Zudem solle die Funktion der verkehrsorientierten Strassen, welche eine Sammel- und Kanalisierungsfunktionen übernehmen, nicht durch behindernde Massnahmen weiter beeinträchtigt werden.*

*Der ACS stellt in Frage, ob der unterbreitete Massnahmenkatalog mit Strassensperrungen und Behinderungen auf städtischen Hauptverkehrsachsen das Gebot der Verhältnismässigkeit ausreichend berücksichtige.*

#### Umweltorganisationen

*Der VCS und WWF halten in ihrer Stellungnahme fest: die Verflüssigungsmassnahmen und die Kapazitätserweiterungen würden einzig der Attraktivitätssteigerung des motorisierten Individualverkehrs dienen. Die Argumentation "flüssiger Verkehr nützt der Luft" sei kurzsichtig und absurd (VCS). Es müssten Massnahmen im Vordergrund stehen, die zur Verkehrsverlagerung hin zum Fuss-, Velo- und zum öffentlichen Verkehr führen. Deshalb werde eine grundsätzliche Überarbeitung des Berichts gefordert. Das Fazit zur PM10-Belastung werde abgelehnt: es stehe im Widerspruch, z.B. zur Beurteilung der Stadt Zürich. Im Bericht werde die Problematik der Ultrafeinen Partikel ausgeklammert und die Betroffenheitsanalyse beziehe sich nur auf die Wohngebiete. Im Weiteren würden VCS und WWF eine Sanierung der Güterhäfen fordern.*

*Für die AefU werde beim Feinstaub der aktuelle Stand des Wissens ausser Acht gelassen: es sei durch die wissenschaftlich festgestellte Krebs erzeugende Wirkung der Dieselruss-Emissionen eine neue rechtliche Grundlage entstanden; die Partikelfiltertechnik sei inzwischen ausgereift und könne das Feinstaubproblem entschärfen. Die AefU würden anregen, den vorliegenden Aktionsplan zurückzustellen, neue Erhebungen zu veranlassen, welche den aktuellen medizinischen Wissensstand sowie den Stand der Technik berücksichtigen würden, und das Hauptgewicht auf Massnahmen zur Sanierung an der Quelle zu legen.*

*Für Pro Tram liefert der Bericht zusätzliche Argumente für die von ihnen verlangte Einführung von Tramlinien entlang der zu stark luftschadstoffbelasteten Achsen. Als fehlerhaft werde angesehen,*

*dass die Bedeutung, der Umfang und die zeitliche Relevanz der vom Grossen Rat verbindlich beschlossenen Tramnetz 2020-Planung offenkundig nicht in den Bericht eingeflossen seien.*

### Quartiervereine

*Die Konferenz der Neutralen Quartiervereine Basels und der Neutrale Quartierverein Gundeldingen lehnen in ihrer Stellungnahme alle Massnahmen des "Aktionsplan gesunde Luft in Wohnquartieren im Kanton Basel-Stadt" ab, welche der Verflüssigung, Kapazitätserweiterung und damit Attraktivität des MIV dienen würden.*

*Für den Neutralen Quartierverein Neubad erlaube das Gesamtverkehrsmodell (GVM), infolge fehlender Eichung des aktuellen Verkehrszustands, keine belastbaren Aussagen über zukünftige Entwicklungen.*

*Für das Stadtteilsekretariat Basel-West werde durch die vorgeschlagenen Verlagerungsstrategien letztlich nur sehr punktuell das Ziel erreicht. Neben der Verlagerung des Verkehrs brauche es unbedingt auch Strategien, wie die gesamte freigesetzte Schadstoffmenge verringert werden kann.*

### **Beurteilung der Stellungnahmen im Allgemeinen**

Der Aktionsplan wurde von einer gemeinsamen Arbeitsgruppe des WSU und des BVD mit dem Ziel erarbeitet, in Basel die Einhaltung der Grenzwerte für Stickstoffdioxide (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM10) ab dem Jahr 2020 nicht nur in der Fläche, sondern auch an stark mit Verkehr belasteten Strassen (sog. Spots) sicherzustellen. Unterstützt wurde die Arbeitsgruppe durch die externen Fachspezialisten der Firmen Rapp Trans AG; Infrass AG und Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG.

Die im Bericht verwendeten Annahmen und Berechnungen basieren auf Messungen und anerkannten Modellen. Die strategische Planung zum Tramnetz 2020 wurde mit Stand April 2012 im Verkehrsmodell und in der lufthygienischen Ausgangslage berücksichtigt.

Das Ausbreitungsmodell wurde mit NO<sub>2</sub>-Messungen an rund 105 Orten geeicht, und die Modellwerte konnten mit sehr hoher Übereinstimmung bestätigt werden. Der Bericht bietet somit eine fundierte Grundlage für die Beurteilung der lufthygienischen Situation, und zwar auf dem gesamten Kantonsgebiet sowie in hoher Auflösung.

Trotz erheblicher Fortschritte in der Motoren- und Abgasbehandlungstechnologie bleibt der MIV eine Hauptquelle für erhöhte Luftschadstoffbelastungen in der Stadt Basel. Um die gesetzlich vorgegebenen Luftreinhalteziele zu erreichen, müssten je nach Belastungsstandort die Emissionen um rund die Hälfte reduziert werden. Gemäss Projektphase 1 ist der MIV aktuell und in Zukunft Hauptverursacher für die übermässigen Schadstoffbelastungen; folgerichtig muss der Fokus auf Massnahmen beim MIV gelegt werden.

Die Massnahmen werden anhand der Auswirkungen auf die Stickstoffdioxidbelastung modelliert und beurteilt. Dies, weil die Stickoxid-Belastung betreffend Grenzwertüberschreitung erheblich kritischer zu beurteilen ist und weil die Modellierung der Stickoxidausbreitung und -umwandlung besser etabliert ist und verlässlicher mit Messdaten kalibriert werden kann. Stickoxidmindernde Massnahmen wirken sich jedoch immer auch positiv auf die Feinstaubemissionen aus.

Die Problematik der ultrafeinen Partikel (z.B. Dieseleruss) wurde im Bericht nicht explizit aufgeführt. Ein entsprechendes Kapitel soll nachträglich eingefügt werden. Beispielsweise soll ausgeführt werden, dass der Kanton Basel-Stadt zur Bekämpfung des Dieselerusses seit mehreren Jahren bzgl. der Partikelfilterpflicht bei stationären Anlagen und Baumaschinen eine schweizweit fortschrittliche Luftreinhaltspolitik betreibt. Die Einbettung spezifischer Massnahmen im Aktionsplan erübrigt sich.

Weitere Anregungen aus der Vernehmlassung z.B. weitergehende Emissionsminderung beim Schiffsverkehr sollen im Rahmen der Aktualisierung des Luftreinhaltplans 2016 geprüft werden.

## **Stellungnahmen im Einzelnen**

### **Szenario Z3: Gundeldingertunnel**

#### Parteien

*Die FDP unterstützt den Bau des Gundeldingertunnels, stimmt flankierenden Massnahmen in diesem Bereich jedoch nur unter der Voraussetzung zu, dass einerseits der Tunnel gebaut wird und andererseits die Durchlässigkeit für Stadtbewohner in Grossbasel-West und im Dreispitz weiterhin gewährleistet bleibt.*

*Die SP steht der Idee eines Gundeldingertunnels skeptisch gegenüber. Zwar werde das Gundeldinger Quartier entlastet, doch der Tunnel könnte das Stadtgebiet für den MIV attraktiver machen. Dies würde dann im Widerspruch zum Gegenvorschlag zur Städteinitiative stehen, der nicht nur eine Verlagerung, sondern eine Reduktion des MIV um 10 Prozent bis zum Jahr 2020 vorsieht.*

*Für die Grüne Partei sind die Tunnels nicht zur Verlegung des Quartierverkehrs geeignet. Bei den Ein- und Ausfahrten in die Tunnels wäre mit einem enormen Mehrverkehr zu rechnen. Dies wiederum widerspreche dem Gegenvorschlag der Städteinitiative.*

*BastA! lehnt den Bau des Gundeldingertunnels als absolut ungeeignete Massnahme zur Schadstoffreduktion ab.*

#### Wirtschaft- und Verkehrsverbände

*Der GV begrüsst die Massnahme grundsätzlich und regt sogar zum Ringschluss («Westtangente») an. Kritisch betrachtet werden die flankierenden Massnahmen, die nach der Meinung des GV zu Ausweichverkehr in die Quartiere führt. Die Einführung von flankierenden Massnahmen vor der Vollendung des Tunnelbaus wird kategorisch abgelehnt.*

*Die HKBB begrüsst ebenfalls die Massnahme. Von einer Umsetzung flankierender Massnahmen sei abzusehen, solange der Gundeldingertunnel noch nicht gebaut ist.*

*Der ACS befürwortet die Realisierung und ist der Auffassung, dass dieser neue Nationalstrassenabschnitt so ausgestaltet werden sollte, dass er Teil eines die ganze Stadt umfassenden Autobahnringes sein könnte. In keiner Weise einverstanden ist der ACS hingegen mit den in Betracht gezogenen, restriktiven flankierenden Massnahmen wie beispielsweise einem «Riegel» in der Mitte des Gundeldinger Quartiers.*

### Umweltorganisationen

Für den VCS ist der hohe Stellenwert des Szenario Z3 nicht nachvollziehbar. Der Darlegung, wonach der Bau einer vierspurigen Stadtautobahn in einem Gundeldingertunnel aus lufthygienischen Gründen sinnvoll sein soll, kann nicht gefolgt werden. Die Belastungsprobleme sowie Lärm und Verkehrssicherheitsprobleme werden aus Sicht des VCS ohne schlüssige Begründung im Bericht vernachlässigt. Zudem sei die Massnahme ungenügend beschrieben, da einzig auf die Massnahme M1a gemäss Agglomerationsprogramm verwiesen werde. Auch seien einige Analysen wie z.B. die Betroffenheitsanalyse nicht nachvollziehbar und fraglich.

Für den WWF können verkehrsmindernde Substitutionsmassnahmen auch ohne Tunnelneubau ergriffen werden. Zudem werde eine allfällige Sogwirkung eines neuen Tunnels und allfälliger Mehrverkehr im Bericht zu wenig betrachtet. Wenn heute rund ein Viertel der Gundeldinger Bevölkerung einer übermässigen Stickstoffdioxid-Belastung ausgesetzt sei, belege dies für den WWF, dass ein hoher Handlungsbedarf bestehe.

Die AefU sind der Auffassung, dass die Verkehrsverlagerung und Untertunnelung das Gesundheitsproblem der Bevölkerung nicht oder nur in sehr beschränktem Masse lösen könne. Die gleichen Basler Pendler, Kinder, Sportler etc. würden trotzdem durch die hochkonzentrierten Dieselerusswolken (welche man weder sehen noch riechen kann) in den Hochleistungsstrassen oder im Tunnel belastet.

### Quartiervereine

Für die Quartiervereine geht das Szenario Z3 nicht von einer Ursachenregulierung aus, sondern ist allenfalls eine Symptombekämpfung. Zudem werde die Qualitätsverbesserung der Luft resp. die versprochene Verkehrsentlastung nur aufgrund der begleitenden Massnahmen und wegen des geplanten Tunnels erreicht. Für die umliegenden Quartiere komme es durch den Gundeldingertunnel zu einer Mehrbelastung. Deshalb habe die Verkehrskommission des Stadtvorstandes (Konferenz sämtlicher Neutraler Quartiervereine der Stadt Basel) beschlossen, den Gundeldingertunnel zu bekämpfen.

### **Beurteilung der Stellungnahmen Szenario Z3**

Das Szenario basiert auf der Ausgangslage des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation, welches modelltechnisch vollumfänglich übernommen wurde. Die im Bericht dargestellten Wirkungen auf den Verkehr und die Luftbelastung widerspiegeln den jetzigen Planungsstand.

Der Bericht zum Aktionsplan beschränkt sich auf die lufthygienische Bewertung. Die Realisierung des geplanten Tunnels ist primär eine verkehrspolitische Frage, die im Bericht nicht erörtert wird.

### **Szenario Z4: Massnahmen Fuss- und Veloverkehr sowie Mobilitätsmanagement**

#### Parteien

Die FDP unterstützt Ansätze und Massnahmen, die dem Veloverkehr nützen und stellt sich klar gegen Massnahmen, deren vornehmlicher Zweck die Behinderung des Individualverkehrs ist. Zudem wird auf die Vernehmlassungsantwort zum Teilrichtplan Velo 2013 verwiesen.

Die SP unterstützt grundsätzlich Massnahmen, die den Fuss- und Veloverkehr attraktiver gestalten.

Nach Meinung der Grünen Partei wird die Umsetzung von Fuss- und Veloförderung im Bericht unterschätzt. Gerade die Velowege seien in Basel oft nicht wirklich sicher. Sie würden oft genau dann en-

den, wenn es ohne Veloweg gefährlich wird - zum Beispiel vor grossen Kreuzungen. Vielen Leuten sei genau deshalb das Velofahren in der Stadt zu gefährlich und sie würden lieber mit dem Auto fahren

*Für Basta! fehlt nur der politische Wille, solche Massnahmen konsequent umzusetzen.*

#### Wirtschaft- und Verkehrsverbände

*Der GV hält die im Aktionsplan genannten Wirkungspotenziale für völlig überrissen.*

*Die HKBB stört sich ebenfalls an den Annahmen und Prognosen, welche im Aktionsplan postuliert werden. Diese würden nicht rechtfertigen, dass daraus Massnahmen legitimiert würden, welche die Reduktion der Luftschadstoffbelastung erreichen sollen.*

*Der ACS unterstützt Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs. Er verwehrt sich allerdings dagegen, dass diese Massnahmen zur Behinderung des motorisierten Individualverkehrs missbraucht würden oder mittels hanebüchenen Berechnungsmethoden fabulöse Luftverbesserung prognostiziert und solchermassen als Legitimation für deren Umsetzung herangezogen würden.*

#### Umweltorganisationen

*Für den VCS wird das Potenzial des Veloverkehrs im Bericht massiv unterschätzt. Velopendlerstrecken bis 15km seien bei optimalen Bedingungen durchaus realistisch. Zumindest Strecken bis 7.5km müssten einen deutlich höheren Stellenwert erhalten, wofür es entsprechende Massnahmen auf den Hauptverkehrsachsen bräuchte. Die Massnahmen seien zudem äusserst vage und damit ungenügend beschrieben.*

*Der WWF unterstützt diese Massnahmen. Für den WWF würden diese Massnahmen allerdings zu vage und zu unverbindlich bleiben.*

#### Quartiervereine

*Die Quartiervereine unterstützen diese Stossrichtung in aller Form, da sie keine negativen Verlagerungseffekte bewirken würden. Das Potenzial des Veloverkehrs werde aus Sicht der Quartiervereine im Bericht jedoch massiv unterschätzt.*

### **Beurteilung der Stellungnahmen Szenario Z4**

Es handelt sich um eine Potentialstudie, mit entsprechenden modelltechnischen Annahmen der Wirkung von bereits beschlossenen Fördermassnahmen gemäss dem Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation.

### **Szenario Z5: Tempo 30 Holeestrasse / Reiterstrasse**

#### Parteien

*Die FDP steht der Einführung von Tempo 30 in der Reiterstrasse ablehnend gegenüber. Für die FDP ist unklar, welche Auswirkungen sich durch diese Verlagerung auf die Tramlinie 8 bei der Kreuzung Neubadstrasse / Laupenring ergeben.*

*Die Unterbindung des privaten MIV auf prekären Busachsen (z.B. Reiterstrasse) wäre in den Augen der SP ebenfalls eine zu prüfende Massnahme.*

#### Wirtschaft- und Verkehrsverbände

*Für die HKBB ist die Argumentation für diese Massnahme nicht überzeugend.*

*Der ACS lehnt die Massnahmen als Nullsummenspiel ab.*

#### Umweltorganisationen

*Der VCS unterstützt grundsätzlich die Einführung von Tempo 30 und fordert dies flächendeckend für die Stadtstrassen. Eine gewisse Beeinträchtigung des ÖV durch die MIV-Verlagerung sei jedoch inakzeptabel und rechtlich unzulässig.*

*Der WWF unterstützt die Einführung von Tempo 30. Ziel müsste jedoch eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs sein, nicht bloss eine Bündelung.*

#### Quartiervereine

*Grundsätzlich wird die Einführung von Tempo 30 unterstützt. Die postulierte Umsetzung mit Verlagerung eines grossen Teils des Verkehrs in die Neubadstrasse wird insbesondere vom Neutralen Quartierverein Neubad abgelehnt. Die Kreuzung Neubadstrasse / Laupenring werde von vielen Kindern auf ihrem Schulweg überquert. Die Sicherheit, die das heutige Verkehrsregime gewährleisten würde, könnte mit der erhöhten Verkehrsbelastung nicht mehr gewährleistet sein. Gefordert sei ein nachhaltiges Verkehrskonzept, welches die Aspekte Verkehrsfluss, Verkehrssicherheit sowie Lärm- und Emissionsbelastungen berücksichtigen würde.*

### **Beurteilung der Stellungnahmen Szenario Z5**

Die Einführung von Tempo 30 in der Reiterstrasse und im westlichen Teil der Holeestrasse ist im Rahmen des Ratschlags vom 22.5.2012 "Rahmenausgabenbewilligung zur weiteren Umsetzung von Tempo 30" bereits vorgesehen. Die weitere Ausgestaltung ist jedoch noch nicht definiert. Die im Rahmen dieser Untersuchung vorgeschlagenen weiteren Massnahmen sind nicht Gegenstand des Beschlusses zum Tempo 30 Konzept und stehen entsprechend zur Vernehmlassung.

Die aufgeworfenen Bedenken sind grundsätzlich nachvollziehbar. In der Detailplanung ist ein optimales Mass der Verlagerung des Durchgangsverkehrs festzulegen. Dabei sind die einzelnen Bereiche Verkehrsfluss, Sicherheit, Luft und Lärm gegenseitig abzuwägen. Der Schulwegsicherheit muss dabei besondere Beachtung geschenkt werden.

### **Szenario Z6: Entlastung Feldbergstrasse:**

#### Parteien

*Die FDP lehnt die skizzierten Massnahmen zur Entlastung der Feldbergstrasse ab.*

*Die SP begrüsst die Massnahmen zur Entlastung der Feldbergstrasse. Skeptisch sieht die SP allerdings die Umlenkung des Verkehrs über die Elsässerstrasse.*



*BastA! begrüsst es, dass die Tempo-30-Zonen auf die Feldbergstrasse ausgeweitet werden sollen.*

#### Wirtschaft- und Verkehrsverbände

*Der GV lehnt die Massnahme ab. Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Massnahmen wird zudem bezweifelt. Gegen das Tempo 30-Regime in der Feldbergstrasse spricht sich der GV auch aus grundsätzlichen Überlegungen aus. Gemäss der Strassennetzhierarchie sei die Feldbergstrasse als Hauptverkehrsstrasse gekennzeichnet. Sie sei somit verkehrsorientiert und habe die Aufgabe, den Verkehr aus den umliegenden Quartieren zu kanalisieren und konzentrieren. Mit Tempo 30 und den damit verbundenen baulichen Änderungen würde die Feldbergstrasse dieser Fähigkeit beraubt.*

*Für die HKBB muss die Funktion der Feldbergstrasse als Hauptverkehrsstrasse ebenfalls erhalten bleiben. Deshalb werde die Einführung eine Dosierung bei der Johanniterbrücke sowie eine Tempo 30 Zone abgelehnt.*

*Der ACS lehnt die Massnahme ebenfalls ab. Die Reduktion der Verkehrs- und NO<sub>2</sub>-Immissionsbelastung im Bereich der Feldbergstrasse und der St. Johannis-Vorstadt werde nur durch massiv längere Wege und höhere Emissionen erkaufte.*

#### Umweltorganisationen

*Der VCS unterstützt grundsätzlich Dosierungsanlagen. Diese würden aber grossräumig an den Stadtrand (Pfortnersystem) gehören, um den einfahrenden MIV zu beschränken. Der Vorschlag, am Voltaplatz den dorthin verlagerten MIV mittels MIV-Massnahme (z.B. eine Spurerweiterung) zu bewältigen, zeige aus Sicht des VCS wie hilflos und kurzsichtig die vorgeschlagene Massnahme sei.*

*Der WWF begrüsst den ersten Schritt, eine grossflächig flankierte Dosierung, wie auch den zweiten Schritt, mit dem Trambau eine noch nicht definierte Form der Sperrung für den Durchgangsverkehr mit flankierenden Massnahmen gegen Ausweichverkehr in die benachbarten Gebiete. Mit den Massnahmen und einer neuen Tramlinie kann aus Sicht des WWF sicher ein Umsteigeeffekt bewirkt werden.*

#### Quartiervereine

*Die Quartiervereine unterstützen das Ziel einer MIV-Reduktion in der Feldbergstrasse und die Absicht, der Johanniterbrücke die Funktion einer innerstädtischen Brücke zuzuweisen. Die vorgeschlagene Verlagerung des Verkehrs aus der Feldbergstrasse in die Elsässerstrasse wird jedoch nicht als sinnvoll erachtet.*

#### **Beurteilung der Stellungnahmen Szenario Z6**

Im Gegensatz zu den meisten anderen verkehrsorientierten Strassen 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.

Der innerstädtische Verbindungsverkehr zwischen den rheinnahen Gebieten auf Grossbasler (St. Johann, Spitäler, Uni) und Kleinbasler (Matthäus, Rosental) Seite wird auch mit der Massnahme wie bisher über die Johanniterbrücke fahren.

Die im Aktionsplan skizzierte Massnahme soll im Rahmen der Ausbauplanung des Tramstreckennetzes 2020 weiterverfolgt werden. In Rahmen dieser Ausbauplanung soll eine zusätzliche Verbindung zwischen dem Grossbasel und dem Kleinbasel via Johanniterbrücke unter Einbezug der Feldbergstrasse geprüft werden. Die im Rahmen dieser Vernehmlassung vorgebrachten Vorschläge und Bedenken sollen bei dieser Planung berücksichtigt werden.

### **Szenario Z7: Verflüssigungsmassnahmen auf dem City-Ring Schützengraben / Spalentor:**

#### Parteien

*Für die FDP ist es inakzeptabel, dass die Kapazität des City Rings weiter reduziert werden soll. Das Fazit des Berichts, keine Massnahmen vorzuschlagen, wird deshalb begrüsst.*

*Da Tempo 30 auf Hauptachsen unter Umständen auch den ÖV bremsen kann, hat auch die SP einige Vorbehalte. Langfristig betrachtet müssten aber dennoch Massnahmen gefunden werden, um den überbelasteten Cityring zu entlasten.*

#### Wirtschaft- und Verkehrsverbände

*Der GV begrüsst das Fazit und ist froh, dass auf Tempo 30 oder einen Rückbau des City-Rings verzichtet wird.*

#### Umweltorganisationen

*Für den VCS zeigt dieses Szenario die Hilflosigkeit der blossen MIV-Verlagerungs- statt Reduktionsstrategie. Weil der MIV mit diesen Massnahmen auf Strassen(abschnitte) verlagert würde, die bereits eine hohe lufthygienische Belastung aufweisen, ist aus Sicht des VCS, das Szenario von Anfang an zum scheitern verurteilt.*

*Für den WWF wird hier die Problematik der Verflüssigungs- und Verlagerungsansatzes statt eines Reduktionsansatzes bewusst.*

### **Beurteilung der Stellungnahmen Szenario Z7**

Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen. Zum weiterhin bestehenden Handlungsbedarf soll im Rahmen der Berichterstattung 2016 eine Standortbestimmung durchgeführt werden.

### **Szenario Z8: Sensitivitätsbetrachtungen A2 Osttangente Tunnelvariante Bypass (STOT):**

#### Parteien

*Die FDP bestärkt die Basler Regierung darin, sich beim Bund mit Nachdruck für die unterirdische Erweiterung der Osttangente einzusetzen.*

*Für die SP muss der Ausbau der Osttangente auf jeden Fall unterirdisch erfolgen. Dies aber nur, wenn der Ausbau unumgänglich ist.*

### Wirtschaft- und Verkehrsverbände

*Die skizzierten Wirkungspotenziale seien aus Sicht GV mit Vorsicht zu geniessen. Der GV bestärkt aber den Basler Regierungsrat darin, sich beim Bund mit Nachdruck für die unterirdische Erweiterung der Osttangente einzusetzen.*

### Umweltorganisationen

*Der VCS lehnt jede Spurerweiterung auf der Osttangente ab, da dies zu Mehrverkehr führt, wie dies der Synthesebericht ebenfalls bestätigt.*

*Spurerweiterungen auf der Osttangente als Massnahme zur Luftreinhaltung darzustellen, erachtet der WWF als äusserst fragwürdig. Spurerweiterungen würden zu Mehrverkehr führen.*

### Quartiervereine

*Die Quartiervereine lehnen jede Spurerweiterung auf der Osttangente ab. Die Spurerweiterungen auf der Osttangente als Massnahme zur Luftreinhaltung darzustellen wird als fachlich im höchsten Masse fragwürdig erachtet.*

### **Beurteilung der Stellungnahme Szenario Z8**

Das Szenario basiert im Wesentlichen auf den ersten Planungsergebnissen. Die Realisierung des Projekts ist primär eine verkehrspolitische Frage die im Bericht nicht erörtert wird.

### **FAZIT**

Eine generelle Überarbeitung, wie von einigen Umweltverbänden gefordert, wird nicht als notwendig erachtet. Neben kleineren textlichen Präzisierungen wird die Problematik der ultrafeinen Partikel im Bericht dargestellt.

Die meisten Vorbehalte gab es zum Szenario Gundeldingtunnel. Der Bericht zum Aktionsplan beschränkt sich auf die lufthygienische Bewertung. Die Realisierung des geplanten Tunnels ist primär eine verkehrspolitische Frage.

Ebenfalls sehr kontrovers wurden die Massnahme in den Gebieten Neubad / Laupenring und Feldbergstrasse diskutiert. Die vorgeschlagenen Massnahmen in den Gebieten Neubad / Laupenring und Feldbergstrasse werden im Rahmen der jeweiligen Umsetzungsprojekte (Tempo-30 Konzept, Ausbauplanung Tramnetz 2020) im Detail untersucht und zur Diskussion gestellt.

Weitere Anregungen aus der Vernehmlassung, z.B. weitergehende Emissionsminderungen beim Schiffsverkehr, sollen im Rahmen der Aktualisierung des Luftreinhalteplans 2016 geprüft werden.