handelskammer beider basel

Stellungnahme

Basel, 28. Juni 2013 oa

Aktionsplan gesunde Luft in Wohnquartieren

Die Handelskammer beider Basel sieht im Aktionsplan eine lobenswerte Studie zur Analyse der Luftbelastung in Basel-Stadt. Die daraus abgeleiteten Massnahmen schiessen jedoch weit über das Ziel hinaus.

Zur Vernehmlassungsvorlage

Aktionsplan gesunde Luft in Wohnquartieren im Kanton Basel-Stadt; Massnahmen zur Reduktion der Schadstoffemissionen in der Stadt Basel und ihre lufthygienische Wirkung.

Grundsätzliches

Der Aktionsplan und die darin vorgeschlagenen Massnahmen sollen Anstoss für eine politische Diskussion darüber sein, wie die zweifelslos bestehende Luftbelastung in Basel-Stadt reduziert werden kann. Es ist jedoch nicht nachvollziehbar, wie das über stauverursachende Massnahmen erreicht werden soll.
Der Bericht macht viele qualitative Aussagen deren quantitativen Grundlagen zumindest in der Vorlage nicht kommuniziert werden. Zum Beispiel wird stellenweise von einer deutlichen Reduktion gesprochen – wie gross diese Reduktion ist und vor allem welche Bedeutung diese hat wird allerdings nicht erwähnt. Damit lässt sich auch keine objektive Kosten-Nutzen Bewertung der Massnahmen durchführen.
In Sachen Tempo-30 möchten wir bezweifeln, dass diese Massnahme tatsächlich den erwünschten Effekt bringt. Zumal Studien belegen, dass die Temporeduktion keine signifikanten Verbesserungen bei den Emissionen bringt. Auch eine Verflüssigung des Verkehrsstroms ist vor allem bei zahlreichen querenden Beziehungen anzuzweifeln, da in 30er Zonen der Rechtsvortritt gilt.
Die Funktion verkehrsorientierter Strassen, welche Sammel- und Kanalisierungsfunktionen übernehmen, ist nicht durch behindernde Massnahmen zu beeinträchtigen.

Einzelheiten

Gundeldinger Quartier (Szenario Z3)
Wir begrüssen die Berücksichtigung des Gundeldingertunnels sehr. Vor allem zeigt sich, dass er nicht nur verkehrstechnisch notwendig ist, sondern auch lufthygienische Vorteile mit sich bringt. Allerdings kritisieren wir, dass flankierende Massnahmen für ein Projekt vorgeschlagen werden, welches noch gar nicht bewilligt ist. Insbesondere wird aber nicht klar, welche flankierenden

Handelskammer beider Basel
Aeschenvorstadt 67
Postfach
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60
F +41 61 270 60 65

www.hkbb.ch

Massnahmen vorgeschlagen werden. Im Weiteren betrachten wir einen „Riegel“ als eine der Massnahmen als verfehlt, zumal nicht weiter definiert ist, wie dieser ausgestaltet sein soll.
Von einer Umsetzung flankierender Massnahmen ist abzusehen, solange der Gundeldingertunnel noch nicht gebaut ist.

Massnahmen LV sowie Mobilitätsmanagement (Szenario Z4)
Eine Verbesserung der Verkehrsattraktivität für Fussgänger und Velofahrer wird von uns unterstützt. Dafür sollen an erster Stelle Fragen zur Sicherheit des Langsamverkehrs angegangen werden, zu denen auch die Entflechtung gehört. Am meisten stören wir uns jedoch an den Annahmen und Prognosen, welche im Aktionsplan postuliert werden. Diese sind aus unserer Sicht bestreitbar und rechtfertigen nicht, dass daraus Massnahmen legitimiert werden, welche die Reduktion der Luftschadstoffbelastung erreichen sollen.
Der Inhalt dieses Kapitels ist allenfalls als flankierende Massnahme, nicht aber als massgebendes Szenario, aufzunehmen.

Tempo 30 Holeestrasse / Reiterstrasse (Szenario Z5)
Im Allgemeinen ist nichts dagegen einzuwenden, wenn einzelne Strassenabschnitte – wo sinnvoll – in Tempo 30 umgewandelt werden. Es entzieht sich allerdings unserer Kenntnis, weshalb die hier vorgeschlagene Einführung in der Holeestrasse / Reiterstrasse aus lufthygienischer Sicht sinnvoll sein soll. Laut Aussagen im Aktionsplan beissen sich die Auswirkungen gegenseitig. Zwar soll eine grossräumige Entlastung der beiden Strassen und des Neuweilerplatzes erreicht werden, einen Strassenzug weiter (Laupenring) steigt die Belastung jedoch aufgrund der Verkehrsverlagerung an. Dennoch soll „die Kanalisierung des Verkehrs im Neubad [...] zu einer Reduktion der Luftschadstoffimmissionen“ führen.
Wir sind von der Argumentation für diese Massnahme nicht überzeugt und können dieser daher nicht zu stimmen.

Entlastung Feldbergstrasse (Szenario Z6)
Die Feldbergstrasse ist eine verkehrsorientierte Strasse, da als Hauptverkehrsstrasse definiert. Durch die Einführung eines Tempo 30 Regimes und einer Dosierung bei der Johanniterbrücke kann diese Funktion nicht mehr wahrgenommen werden. Zum einen gilt in Tempo 30 Zonen der Rechtsvortritt zum anderen wird mit Lichtsignalanlagen das Staurisiko unnötig erhöht. Weshalb dadurch die Attraktivität für den Durchgangsverkehr gemindert, gleichzeitig aber für den Gewerbeverkehr erhalten werden soll erschliesst sich uns nicht. Die beabsichtigte bzw. prognostizierte Verkehrsverlagerung erscheint optimistisch. Umso mehr als die Kapazitäten bei den alternativen Routen fehlen.
Die Funktion der Feldbergstrasse als Hauptverkehrsstrasse muss erhalten bleiben und von der Einführung eine Dosierung bei der Johanniterbrücke sowie einer Tempo 30 Zone ist abzusehen.

Abschliessende Bemerkung
Im Sinne der Gleichbehandlung aller untersuchten Vorschläge sind die jeweiligen Empfehlungen semantisch gleich zu formulieren. Die Projekte STOT und ABAC werden trotz deutlicher lufthygienischer Auswirkungen nicht zur Umsetzung gefordert. Es sollen bloss die Auswirkungen in der Planung dieser Projekte mit berücksichtigt werden.