

Aufgrund der hohen Dringlichkeit sowohl der Biodiversitäts-Krise als auch einer klimaangepassten Stadtentwicklung inklusive einem nachhaltigen Regenwassermanagement, sind Sofortmassnahmen für mehr Stadtökologie / Entsiegelung und somit mehr Vernetzung von Flora und Fauna unumgänglich. Eine Kombination von ökologisch aufgewerteten Restflächen als Trittsteine (Dach- und Fassadenbegrünung, Balkonbepflanzungen, offene Baumscheiben, Verkehrsbegleitgrün) sowie über das gesamte Siedlungsgebiet verteilte grössere naturnahe Flächen, sind nötig, um eine gute ökologische Vernetzung zu sichern <sup>1</sup>. Oder wie Dr. Franziska Schwarz, Vizedirektorin, Bundesamt für Umwelt BAFU sagt: «Es geht darum die Biodiversität in sämtlichen Entscheidungen mitzudenken.» Das heisst, jeder m<sup>2</sup> ökologisch aufgewertete Restfläche hilft, den Biodiversitätsverlust zu stoppen. Auch sind in der Mitte August 2023 veröffentlichten Biodiversitätsstrategie des Kantons Basel-Stadt die Massnahmen 2.2 «Förderung von Siedlungsgrün auf öffentlichem Grund», respektive 4.3 «Aufbau der ökologischen Infrastruktur» erwähnt. Verkehrinseln und Inselköpfe werden grundsätzlich mit Natursteinen und wasserdurchlässigen Trasskalk-Fugen gepflastert. Sie sind somit zwar versickerungsfähig, begrünen sich nach 3-4 Jahren jedoch nur spärlich. Bei Ausnahmetransportrouten wird frost- und tausalzbeständiger, nicht versickerungsfähiger Vergussmörtel verwendet. Neu erstellte, zum Teil sehr grosse Verkehrinseln, wie zum Beispiel bei der Kreuzung Neuweilerstrasse / Herrenweg oder insbesondere auch im Leimgrubenweg nahe dem neu gestalteten Viertelkreis, wurden so erstellt. Einfach begrünte Verkehrinseln wie zum Beispiel die Mittelinsel beim Petersgraben 52 oder auch die Dreiecksinsel an der Kreuzung Walkeweg / Brüglingerstrasse sind immer mehr Ausnahmen. Verkehrskreisel wie zum Beispiel der Dorenbach-Kreisel oder auch die Fläche nahe dem Luzernerring / Flughafenstrasse-Kreisel sind teilweise oder ganz mit Schotter bedeckt.

Der Regierungsrat wird daher gebeten zu prüfen und zu berichten:

- Wie kann sichergestellt werden, dass bei jedem zukünftigen Strassenraumgestaltungsprojekt in Basel-Stadt ein Maximum an ökologisch aufgewerteter Verkehrsrestfläche (sämtliche Verkehrinseln, Inselköpfe, Verkehrskreisel sowie Eigentramtrasses) erstellt wird?
- Wie kann die Zusammenarbeit der unterschiedlichen Departemente im BVD gestärkt werden, um in jeder Phase der Projektierung ein Maximum an ökologisch aufgewerteter Verkehrsrestfläche einzuplanen und zu realisieren?
- Welche Normen und Gesetze müssen wie angepasst werden, um sämtliche Verkehrinseln (auch diejenigen entlang aller Ausnahmetransportrouten Typen) ökologisch hochwertig aufzuwerten? Ist die Befahrbarkeit von mit Rasengittersteinen ausgestatteten Verkehrinseln (analog Tram im Eigentrasse) möglich?
- Bis wann können sämtliche bestehende Verkehrsrestflächen vom Schotter befreit, entsiegelt und ökologisch aufgewertet werden? Dabei sollen die gemäss Biotopverbundkonzept bereits definierten Vernetzungssachsen 1. Priorität, prioritär behandelt werden. Bepflanzung entweder mit Insekten- und Bienenfreundlichen Staudenmischungen (repräsentative Wirkung) oder Ansaat mit einer biodiversitätsfreundlichen Wildblumen- oder Magerwiesenmischung.
- Muss die Finanzierung der Erstellung und Pflege über den Mehrwertabgabefonds sichergestellt werden oder gibt es andere Finanzierungsmöglichkeiten?

<sup>1</sup> Vega K. A., Küffer C. (2021): Promoting wildflower biodiversity in dense and green cities: The important role of small vegetation patches. *Urban Forestry & Urban Greening* 62, 127165.