



An den Grossen Rat

23.5422.02

BVD/P235422

Basel, 3. September 2025

Regierungsratsbeschluss vom 2. September 2025

Anzug Brigitte Kühne und Konsorten betreffend «entsiegelte sowie ökologisch aufgewertete Verkehrsinseln und Verkehrskreisel»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 19. Oktober 2023 den nachstehenden Anzug Brigitte Kühne und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

«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 sichern¹. Oder wie Dr. Franziska Schwarz, Vizedirektorin, Bundesamt für Umwelt BAFU sagt: «Es geht darum die Biodiversität in sämtlichen Entscheidungen mit zu denken. » Das heisst, jeder m² 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. Verkehrsinseln 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 Verkehrsinseln, wie zum Beispiel bei der Kreuzung Neuweilerstrasse / Herrenweg oder insbesondere auch im Leimgrubenweg nahe dem neu gestalteten Viertelkreis, wurden so erstellt. Einfach begrünte Verkehrsinseln wie zum Beispiel die Mittelinsel beim Petersgraben 52 oder auch die Dreiecksinsel an der Kreuzung Walkeweg / Brügglingerstrasse 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 Verkehrsinseln, 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 Verkehrsinseln (auch diejenigen entlang aller Ausnahmetransportrouten Typen) ökologisch hochwertig aufzuwerten? Ist die Befahrbarkeit von mit Rasengittersteinen ausgestatteten Verkehrsinseln (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 Vernetzungsachsen 1. Priorität, prioritär behandelt werden. Bepflanzung entweder mit Insekten- und Bienenfreundlichen Staudenmischungen (repräsentative Wirkung) oder Ansaat mit einer bio-diversitätsfreundlichen Wildblumen- oder Magerwiesenmischung.
- Muss die Finanzierung der Erstellung und Pflege über den Mehrwertabgabefonds sichergestellt werden oder gibt es andere Finanzierungsmöglichkeiten?

¹Vega 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.

Brigitte Kühne, Sandra Bothe-Wenk, Tobias Christ, David Wüest-Rudin, Claudia Baumgartner, Johannes Sieber, Niggi Daniel Rechsteiner»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

- *Wie kann sichergestellt werden, dass bei jedem zukünftigen Strassenraumgestaltungsprojekt in Basel-Stadt ein Maximum an ökologisch aufgewerteter Verkehrsrestfläche (sämtliche Verkehrsinseln, Inselköpfe, Verkehrskreisel sowie Eigentramtrassen) erstellt wird?*

Mit der Verabschiedung des Stadtklimakonzepts 2021 wurden die Planungsgrundlagen um einen wesentlichen Aspekt erweitert. In der Folge wird heute bereits in der ganzen Projektentwicklung noch gezielter auf Möglichkeiten zur ökologischen Aufwertung geachtet. Dies beginnt mit der strategischen Planung, bei der die Bedürfnisse formuliert werden; diese beziehen ökologische Zielsetzungen explizit mit ein. Die Umsetzung ökologischer Aufwertungsmassnahmen erfolgt auf Grundlage des kantonalen Biotopverbundkonzepts von 2016, in dem die 15 prioritären ökologischen Vernetzungsachsen festgehalten sind. Ziel ist, bei jeder Neuplanung ein Maximum an ökologisch nutzbaren Verkehrsflächen zu realisieren. In Einzelfällen ist aufgrund technischer Anforderungen keine Entsiegelung möglich – beispielsweise am Kunstmuseumskreisel. Über diesen führt eine Ausnahmetransportroute vom St. Alban-Graben in die Dufourstrasse. Die beim Abbiegen der schweren Fahrzeuge entstehenden starken Scherkräfte lassen hier keine Begrünung oder Entsiegelung zu.

- *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?*

Neben den erwähnten, teilweise neu geschaffenen Grundlagen erfolgt heute bezüglich ökologischer Zielsetzungen auch eine enge Zusammenarbeit der für Planung und Ausführung zuständigen Stellen des Bau- und Verkehrsdepartements. Seit 2025 arbeitet zudem eine interdisziplinäre Arbeitsgruppe mit Vertretungen aus Städtebau & Architektur, der Stadtgärtnerei und dem Tiefbauamt gezielt an der Entsiegelung von Kreisverkehren. Die Herausforderung liegt nicht in der Zusammenarbeit, sondern primär in raumplanerischen, funktionalen oder betrieblichen Rahmenbedingungen. So können etwa sicherheitsrelevante Anforderungen, technische Infrastrukturen oder die notwendige Nutzbarkeit von Flächen einer vollständigen ökologischen Aufwertung entgegenstehen.

- *Welche Normen und Gesetze müssen wie angepasst werden, um sämtliche Verkehrsinseln (auch diejenigen entlang aller Ausnahmetransportrouten Typen) ökologisch hochwertig aufzuwerten? Ist die Befahrbarkeit von mit Rasengittersteinen ausgestatteten Verkehrsinseln (analog Tram im Eigentrasse) möglich?*

Bei der Umsetzung ökologisch hochwertiger Verkehrsrestflächen sind diverse technische Normen und Planungsrichtlinien zu beachten, u.a.:

- Handbuch Strassenbau (Kanton BS)
- VSS-Normenreihen (z. B. 40022–40212 für Geometrie, Knoten, Linienführung etc.)
- SN 640017A zur Verkehrsqualität und Belastbarkeit
- Normen zur Gestaltung (z. B. VSS-40210, 40212)

Diese Vorgaben definieren Mindestanforderungen an Fahrprofil, Sichtbeziehungen, Materialwahl und Belastbarkeit. Eine ökologische Aufwertung entlang von Ausnahmetransportrouten ist möglich, sofern das Lichtraumprofil gewahrt bleibt und keine sicherheitsrelevanten Einschränkungen bestehen.

Verkehrinseln mit Rasengittersteinen sind technisch möglich, sie führen jedoch zu mehr Lärm beim Überfahren, weshalb sie nur ausnahmsweise geplant werden. Auf jeden Fall ist hinsichtlich Schleppkurven, Fahrdynamik und Belastbarkeit eine Einzelfallprüfung nötig.

- *Bis wann können sämtliche bestehende Verkehrsrestflächen vom Schotter befreit, entsiegelt und ökologisch aufgewertet werden? Dabei sollen die gemäss Biotopverbundkonzept bereits definierten Vernetzungsachsen 1. Priorität, prioritär behandelt werden. Bepflanzung entweder mit Insekten- und Bienenfreundlichen Staudenmischungen (repräsentative Wirkung) oder Ansaat mit einer biodiversitätsfreundlichen Wildblumen- oder Magerwiesenmischung.*

Die ökologische Aufwertung von Verkehrsrestflächen ist ein Anliegen des Regierungsrates und wird im Rahmen einer nachhaltigen Stadtentwicklung gezielt gefördert. Ziel ist es, im Einklang mit dem Biotopverbundkonzept und dem Stadtklimakonzept möglichst viele geeignete Flächen ökologisch zu verbessern und so zur Förderung der Biodiversität beizutragen – besonders entlang der prioritären Vernetzungsachsen.

Je nach örtlichen Gegebenheiten und funktionalen Anforderungen kann dies durch standortgerechte Bepflanzungen mit insekten- und bienenfreundlichen Staudenmischungen oder durch Ansaaten mit Wildblumen- bzw. Magerwiesenmischungen erfolgen. Die konkrete Massnahme wird jeweils im Rahmen der Projektierung unter Berücksichtigung verkehrlicher, betrieblicher und sicherheitstechnischer Aspekte festgelegt.

Wenig genutzte Verkehrsrestflächen – besonders ausserhalb von Ausnahmetransportrouten – bieten häufig Potenzial für eine ökologische Aufwertung. In stärker beanspruchten Bereichen, etwa auf Fahrprofilen von Ausnahmetransportrouten, ist dies nur beschränkt möglich. Dennoch wird auch hier im Einzelfall geprüft, inwiefern Verbesserungen realisierbar sind – wie etwa beim Kreisel Hochbergerplatz.

Die Aufwertung erfolgt fortlaufend, mit besonderem Fokus auf die prioritären Achsen des Biotopverbundkonzepts und im Rahmen der laufenden Strassenplanungs- und Unterhaltsprojekte.

- *Muss die Finanzierung der Erstellung und Pflege über den Mehrwertabgabefonds sichergestellt werden oder gibt es andere Finanzierungsmöglichkeiten?*

Die Schaffung und Aufwertung öffentlicher Grün- und Freiräume, wie auch die Förderung der Biodiversität entsprechen dem Verwendungszweck des Mehrwertabgabefonds. Die Pflege hingegen, also die ordentlichen Instandsetzungs- und Unterhaltsarbeiten, werden aus dem ordentlichen Budget für Unterhaltsarbeiten finanziert. Es besteht somit kein Bedarf nach einer alternativen Finanzierungsquelle.

Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Brigitte Kühne und Konsorten betreffend «entsiegelte sowie ökologisch aufgewertete Verkehrsinseln und Verkehrskreisel» abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin