

## **Dringliche Interpellation Fraktion SP/JUSO (Lea Kusano, SP): Autos oder Bäume?**

Aus den Medien war zu vernehmen, dass im Rahmen der Infrastrukturanpassungen für das geplante Tram 10 nebst dem Viktoriaplatz Anpassungen an der Viktoria-, der Laubegg- und der Ostermundigenstrasse nötig sein werden. Die Anpassungen werden darauf hinaus laufen, dass die oben erwähnten Strassen erweitert werden. Der Platz dazu soll durch das Fällen der der Strasse entlang stehenden Bäume generiert werden.

Dieser Ausblick löst bei den ohnehin schon lärmgeplagten Anwohnerinnen und Anwohnern verständlicherweise grossen Unmut aus. Die grossen und alten Bäume schützen die Anwohnenden nicht nur gegen die grosse Lärm- und Abgasbelastung, sondern auch gegen den unschönen Anblick der viel befahrenen Strassen. In dem Sinne stellen die bestehenden Bäume einen grossen Beitrag an die Lebensqualität der Anwohnenden dar.

Es stellt sich nun die Frage, ob durch eine Reduktion der Leistungsfähigkeit der Strassen die Baumallee erhalten werden könnte. Dass die Viktoriastrasse in das Basisnetz (und somit in die höchste Leistungsfähigkeit) in der Stadt eingeteilt ist, ist keineswegs in Stein gemeisselt. An der Viktoriastrasse und vor allem am Viktoriarain wohnen sehr viele Leute. Aber auch die Laubeggstrasse ist dicht besiedelt, zudem entstehen in diesem Perimeter durch den Ausbau des Baumgartenquartiers zahlreiche neue Wohnungen. Die Stadt Bern hat ein Interesse daran, dass sie als Wohnstandort attraktiv bleibt. Genau aus diesem Grund treibt die Stadt auch diverse Wohnbauprojekte voran, so auch die erwähnte Erweiterung des Baumgartenquartiers. Es ist mehr als fragwürdig, wenn nun kurz nach Baubeginn wichtige Voraussetzungen zur Lebensqualität und somit zum Standortvorteil der besagten Wohnungen einfach wegradiert werden.

Wir ersuchen deshalb den Gemeinderat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Besteht die Möglichkeit, die Leistungsfähigkeit der Viktoriastrasse durch eine Herabstufung der Leistungsfähigkeit vom Basisnetz in das Übergangs- oder Quartiernetz zu mindern, so dass durch eine Verschmälerung der Fahrbahnen die bestehenden Bäume trotz Tram gut überleben könnten?
2. Wäre es möglich, den bei der Viktoriastrasse relativ hohen Anteil an Durchgangsverkehr auf das verbleibende Basisnetz zu lenken?
3. Könnten die in Fragen 1 und 2 entwickelten Ideen allenfalls auf die Laubegg- und/oder die Ostermundigenstrasse übertragen werden?
4. Gesetzt den Fall, dass die Viktoriastrasse stark herabgestuft würde: Könnte mit einem Tempo-30-Regime auf der Viktoriastrasse durch den Rückbau der Kreuzungsbereiche nicht viel Platz zugunsten der Bäume gewonnen werden?
5. Könnte nicht zusätzlicher Platz für die Bäume durch Aufhebung der über zwanzig auf der Viktoriastrasse aufgemalten Parkfelder gewonnen werden?
6. Sieht der Gemeinderat weitere Möglichkeiten, die bestehenden Baumalleen zu erhalten?
7. Wie beurteilen Experten/innen den Zustand der Bäume?
8. Haben sie wirklich zu wenig Platz?

*Begründung der Dringlichkeit*

Die Planung des Trams Region Bern ist schon ziemlich weit fortgeschritten. Die vorgeschlagenen Änderungen im Gesamtansatz sind derart einschneidend, dass sie möglichst früh in den Planungsprozess eingeführt werden müssen. Der Sommer 2010 ist dafür wahrscheinlich der spätestmögliche Zeitpunkt.

Bern, 24. Juni 2010

*Dringliche Interpellation Fraktion SP/JUSO (Lea Kusano, SP), Silvia Schoch-Meyer, Beat Zobrist, Halua Pinto de Magalhães, Giovanna Battagliero, Annette Lehmann, Corinne Mathieu, Miriam Schwarz, Leyla Gül, Guglielmo Grossi, Patrizia Mordini, Ruedi Keller, Rithy Chheng, Gisela Vollmer, Nicola von Greyerz, Ursula Marti*

*Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.*

### **Antwort des Gemeinderats**

Mit dem Projekt Tram Region Bern soll die stark belastete Buslinie 10 von BERNMOBIL in den nächsten Jahren auf Trambetrieb umgestellt werden. Im Rahmen einer breit angelegten Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) hat sich gezeigt, dass auf diese Weise die grossen Kapazitätsengpässe der Linie 10 am besten gelöst werden können. Das Projekt wird vom Kanton geführt, der für den Infrastrukturausbau des öffentlichen Verkehrs zuständig ist.

Ausreichende Kapazitäten beim öffentlichen Verkehr bilden eine wichtige Voraussetzung für eine stadt- und umweltverträgliche Erschliessung. Diese wiederum leistet einen positiven Beitrag zur Lebensqualität.

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass auch Baumalleen im Allgemeinen sowie im hier vorliegenden Fall an der Viktoria-, der Laubegg- und der Ostermundigenstrasse viel zur Lebensqualität beitragen und er bedauert es, wenn bauliche Massnahmen Eingriffe erfordern. Der Umgang mit Bäumen und Alleen ist immer ein wichtiger Bestandteil der Projektierungsarbeiten - dies gilt selbstverständlich auch für die Arbeiten am Tram Region Bern.

Beim Projekt Tram Bern West konnte in den vergangenen drei Jahren viele Erfahrungen zum Baum- und Alleeschutz gesammelt werden. Viele Bäume wurden in der Projektierungsphase als erhaltbar beurteilt und entsprechend ins Projekt mit einbezogen. In der Bauphase erwies sich deren Erhalt aber in vielen Fällen als unmöglich, weil namentlich der Wurzelbereich durch die Arbeiten stärker als vorausgesehen beschädigt werden musste und damit die Fällung unumgänglich wurde. Diese Erfahrungen bilden eine wichtige Grundlage zur Beurteilung der Erhaltbarkeit der Alleen an der Viktoria-, Laubegg- und Ostermundigenstrasse.

Eingriffe in den Baumbestand lassen sich aus den verschiedensten Gründen nicht immer verhindern. In den hier interessierenden Abschnitten des Tramprojekts sind dafür - gebietsweise in unterschiedlichem Ausmass - vor allem drei Gründe hauptverantwortlich:

- *Bauarbeiten im Wurzel- und Kronenbereich der Bäume*

Der Tramgleisbau und die Werkleitungsverlegungen führen zu einem totalen Umbau des Strassenkörpers. Dies betrifft insbesondere die Strassenkoffierung und die Randabschlüsse. Die Leitungen für Wasser, Abwasser, Strom und Telefon müssen neben dem neuen Fundament für die Tramgleise (sog. Tramtrog) platziert werden, wodurch auch im Untergrund die ganze Breite der Strasse beansprucht wird. Als Faustregel im Baumschutz gilt jedoch, dass der Kronendurchmesser

eines Baums demjenigen des Hauptwurzelraums entspricht. Im vorliegenden Fall würden die Wurzeln im Rahmen der Bauarbeiten zwangsläufig verletzt, was später zu Wurzelfäulnis führen würde. Solche Eingriffe überlebt ein Baum erfahrungsgemäss auf die Dauer nicht. Hinzu kommt, dass das Tram ein grösseres Lichtraumprofil erfordert (von 4.50 auf 6.50 m Höhe), weshalb bei der Mehrheit der Bäume Leitäste entfernt werden müssten. Dies führt später erfahrungsgemäss zu Fäulnis und zu erhöhter Bruchgefahr.

- *Verbreiterung des Strassenquerschnitts*

Verkehrsplanerisches Ziel des Tramprojekts ist ein fahrplanstabiler Betrieb des öffentlichen Verkehrs und eine hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Diese Anforderung ist heute auf der Ostermundigenstrasse teilweise nicht erfüllt. Verbesserungen können auf einzelnen Abschnitten nur erreicht werden, wenn Alleen verschoben werden und damit Platz für eine Verbreiterung des Strassenquerschnitts entsteht. Dass bezüglich der Verkehrssicherheit Handlungsbedarf besteht, zeigen auch die Diskussionen rund um die Motion Fraktion SP/JUSO (Oskar Balsiger/Beat Zobrist, SP) vom 24. Juni 2004: Fussgänger- und veloverkehrsfreundliches Bern: Umgestaltung Ostermundigenstrasse, Abschnitt Zentweg - Pulverweg.

- *Schlechter Baumzustand*

Baumexperten der Stadtgärtnerei haben jeden Baum zwischen Viktoriaplatz und Waldeck überprüft und dabei festgestellt, dass in der Viktoriastrasse und in der Ostermundigenstrasse mehrere Einzelbäume und Teile von Baumreihen überaltert und krank sind und in den kommenden Jahren ohnehin ersetzt werden müssten. Der Ersatz von Einzelbäumen führt jedoch zu einem uneinheitlichen Gesamtbild. Demgegenüber bietet das Tramprojekt die Chance, die Allee gesamthaft zu erneuern und damit langfristig wieder ein einheitliches Erscheinungsbild zu schaffen.

Aus dem Dargelegten wird deutlich, dass der Erhalt des Baum- und Alleebestands auch bei unveränderten Strassenbreiten nicht garantiert werden kann. Umso wichtiger ist es, dass nun mit dem Tramprojekt die Voraussetzungen für einen langfristigen Erhalt der Alleen geschaffen werden können. Dazu sind dem Projekt Tram Region Bern klare Vorgaben gemacht worden, die in den weiteren Projektierungsstufen noch vertieft werden müssen:

- Bäume, die wegen dem Tram gefällt werden, müssen ersetzt werden, bestehende Lücken in den Alleen sind zu schliessen.
- Für die Alleen ist sowohl im Kronen- als auch im Wurzelbereich so viel Raum einzuplanen, dass die neuen Bäume gute Wachstumschancen haben und langfristig überleben können.
- Die Alleen sind mit standortgerechten Baumarten neu zu pflanzen.

Zu den in der Interpellation gestellten Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

*Zu Frage 1 und 2:*

Die Viktoriastrasse bildet zusammen mit dem Viktoriarain, dem Nordring, der Stand-, Winkelried- und Papiermühlestrasse einen „Basisnetzring“, der die Quartierteile des Stadtteils Breitenrain-Lorraine untereinander und den Stadtteil mit den benachbarten Stadtteilen und der Autobahn verbindet. Dank diesem Ring kann der Verkehr auf vielen anderen Strassen des Stadtteils stark beruhigt werden, so zum Beispiel beim Breitenrainplatz und auf seinen Zufahrtsachsen (Moser-, Staufacher- und Rodtmattstrasse). Der heutige Querschnitt der Viktoriastrasse mit je einer Spur pro Richtung reicht aus, damit dieses Verkehrssystem wie heute mit Bussen oder wie geplant künftig mit Trambetrieb funktionieren kann. Im Rahmen des Projekts Tram Region Bern ist deshalb keine Verbreiterung der Viktoriastrasse vorgesehen.

Eine Verschmälerung des Querschnitts wurde im Tramprojekt nicht geprüft. Der Gemeinderat sieht auch keinen Anlass, eine solche Prüfung vorzunehmen, weil sich die heutige Basiserschliessung mit dem beschriebenen Ringsystem insgesamt sehr gut bewährt hat und weil er die bereits umgesetzten und zum Teil noch geplanten Verkehrsberuhigungen in diesem Stadtteil nicht durch einen Kapazitätsabbau auf dem Basisnetz gefährden will. Eine wichtige Aufgabe sieht der Gemeinderat allerdings darin, die Trennwirkung des Basisnetzes zu reduzieren. Auf der Papiermühlestrasse und auf dem Nordring konnten diesbezüglich bereits grosse Fortschritte erzielt werden. Weitere Schritte können mit dem Projekt Tram Region Bern umgesetzt werden, zum Beispiel im Bereich der Haltestelle Schönburg.

*Zu Frage 3:*

Nein. Auch in diesen Fällen gibt es aus heutiger Sicht keine anderen Strassen, die die Funktion der Quartier- und Stadtteilverbindung bzw. der Verbindung zur Autobahn besser übernehmen könnten. Sollte sich jedoch im Rahmen anderer laufender Planungen (Testplanung Bolligenstrasse/Federführung Kanton; Vertiefungsstudie Osttangente/Federführung ASTRA) zeigen, dass es realistische Möglichkeiten zur Entlastung zum Beispiel der Ostermundigenstrasse gibt, würde das Projekt Tram Region Bern auf einzelnen Abschnitten nochmals überprüft. Dies ist im Rahmen der aktuell geltenden Zeitpläne für das Tram Region Bern möglich.

*Zu Frage 4:*

Nein. Die Gründe für einen Baumersatz an der Viktoriastrasse liegen bei den Bauarbeiten im Wurzel- und Kronenbereich. Der bestehende Strassenquerschnitt erlaubt Bus oder Tram den Veloverkehr in beiden Fahrrichtungen zu überholen. Diese Anforderung müsste auch bei Tempo 30 erfüllt sein, so dass auch bei Tempo 30 von der heutigen Strassenbreite ausgegangen werden müsste.

*Zu Frage 5:*

Mit einer allfälligen Aufhebung von Parkplätzen könnte zwar tatsächlich Platz gewonnen werden. Dies würde jedoch nichts daran ändern, dass Bauarbeiten im Wurzel- und Kronenbereich erforderlich sind, welche einen Baumersatz notwendig machen.

*Zu Frage 6:*

Die städtischen Stellen werden sich in den kommenden Planungsphasen unvermindert dafür einsetzen, dass dem Baumschutz gebührende Beachtung geschenkt wird und die eingangs geschilderten Vorgaben eingehalten werden.

*Zu Frage 7:*

Nach den getätigten Untersuchungen der Stadtgärtnerei gibt es gebietsweise markante Unterschiede bezüglich des Gesundheitszustands der Bäume. An der Viktoriastrasse liegt die Quote der in den nächsten Jahren zu ersetzenden Bäume beispielsweise bei 13 Prozent, an der Ostermundigenstrasse, Abschnitt Schosshaldenfriedhof gar bei rund 53 Prozent. Besser ist der Zustand an der Laubeggstrasse, wo sich sämtliche Bäume guter Gesundheit erfreuen, und an der Ostermundigenstrasse, Abschnitt Baumgarten mit einem Anteil von nur rund fünf Prozent kranken Bäumen.

*Zu Frage 8:*

Strassenbäume haben in den Städten generell sehr wenig Platz und wurden durch zurückliegende bauliche Eingriffe eingeengt. Dabei ist es in erster Linie der zu kleine und enge Wurzelraum, der den heutigen Bäumen eine optimale Entfaltung verunmöglicht. Zusätzlich leiden viele Bäume unter den notwendigen Rückschnitten zur Einhaltung des geforderten Lichtraumprofils. Diese generelle Problematik liegt - in unterschiedlichem Ausmass - auch in den hier interessierenden Abschnitten vor. Durch das Tramprojekt bietet sich jedoch die Möglichkeit, bei Neupflanzungen die Baumgruben grösser und mit baulichen Massnahmen grosszügiger auszugestalten. Dies ist beim Erhalt der bestehenden Bäume nicht möglich.

Bern, 1. September 2010

Der Gemeinderat