

Botschaft an den Grossen Gemeinderat für die 2. Sitzung vom 4. Mai 2023

Traktandum Nr. 198

Registratur Nr. 10.3.72

Axioma Nr. 8739

Ostermundigen, 16.03.2023/GauYve



## **Überparteiliche Motion SP/Grüne/Gewerkschaften: Keine weiteren Hitzeinseln mit dem Tramprojekt schaffen; Erheblicherklärung/Ablehnung resp. Umwandlung in ein Postulat**

### **Wortlaut**

Der Gemeinderat wird beauftragt, den Handlungsspielraum im Tramprojekt in Ostermundigen maximal zu nutzen, um möglichst unversiegelte Böden nicht zu versiegeln bzw. versiegelte Böden zu entsiegeln und Bäume zu erhalten.

### **Begründung / Fragen**

Im Tramprojekt sind gemäss Planunterlagen mehrere massive Versiegelungen vorgesehen, ohne dass nachvollziehbar wäre, weshalb dies nötig wäre. Besonders stossend ist die komplette Versiegelung der Wiese beim Dreiegg (Zollgasse). Zudem wird die Tanne wegen der Bauarbeiten gefällt. Da wird eine Hitzeinsel richtiggehend geschaffen. Dabei zeigen erste Messdaten, dass gerade zwischen Bahnhof und Dreiegg schon heute eine massive Hitzeinselproblematik besteht. Auch bei der Wendeschleife sollen gemäss Planung grosse Flächen versiegelt werden.

Umgekehrt gibt es ein Potenzial, rund um Tramschienen zu entsiegeln. Dies überall dort, wo die Flächen nicht von anderen Verkehrsträgern genutzt werden.

Die Sommer werden auch in Ostermundigen mit dem Klimawandel immer heisser. Hitzewellen sind in dicht bebauten Gebieten mit versiegelten Böden viel stärker als auf dem Land. Solche Hitzeinseln, die auch in der Nacht wenig abkühlen, belasten die Bevölkerung und können für ältere oder kranke Menschen tödlich sein.

Am wirksamsten kühlen Bäume, Grünflächen und andere entsiegelte Flächen. Sie heizen sich weniger auf als Beton und Teer. Zudem können sie Feuchtigkeit halten, was ebenfalls kühlt. Daneben bieten Bäume und selbst kleine Grünflächen Lebensraum, etwa für Insekten.

Eingereicht am: 27.10.2022

Unterzeichnende: Marcel Falk, Sarah Aeschbacher, Colette Nova, Adrian Tanner, Rolf Rickenbacher, Christoph Leiser, Pia Bähler, Kathrin Balmer, Kerstin Kistler, Daniela Feller, Peter Buri,

### **Gemeinderat**

Schiessplatzweg 1 Telefon +41 31 930 14 14

Postfach 101

3072 Ostermundigen

[www.ostermundigen.ch](http://www.ostermundigen.ch)

Gerhard Zaugg, Sandra Löhner, Fabian Baumgartner, Hans Peter Friedli, Jorim Braun, Simone Schnider-Müller, Ulrich Steiner, Cyrill Zuber Peter, Oliver Tamàs, Lucien Minka II, Matthias Kuert Killer, Jorgo Ananiadis, Myriam Zürcher, Walter Zysset

---

## 1. Stellungnahme des Gemeinderates vom 4. April 2023

### 1.1. Ausgangslage

Ende Oktober reichten SP, Grüne und Gewerkschaften die überparteiliche Motion «Keine weiteren Hitzeinseln mit dem Tramprojekt schaffen» ein. Darin wird der Gemeinderat beauftragt, beim Tramprojekt Bern-Ostermundigen auf dem Gemeindegebiet von Ostermundigen den Handlungsspielraum maximal auszunutzen, um möglichst unversiegelten Boden nicht zu versiegeln bzw. versiegelten Boden zu entsiegeln und Bäume zu erhalten. Im Rahmen der Projektierung des Tramprojekts wurden bereits verschiedene Massnahmen (z.B. Baumpflanzungen) getroffen und weitere Abklärungen vorgenommen.

#### **Aktueller Stand Tramprojekt**

Von Ende Februar 2022 bis Ende März 2022 erfolgte die öffentliche Auflage auf der gesamten Strecke ohne den ÖV-Knoten (200 m beim Bahnhof Ostermundigen). Der ÖV – Knoten wurde von Mitte November bis Mitte Dezember 2022 öffentlich aufgelegt. Damit läuft nun das Bewilligungsverfahren für die gesamte Neubaustrecke. Der erstinstanzliche Bauentscheid durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) wird für 2023 erwartet.

#### **«Zwischenphase» kann genutzt werden**

Sobald die Baubewilligung des BAV vorliegt und rechtskräftig ist, werden die ersten Arbeiten an den Werkleitungen ausgeführt und die Ausführungsplanung sowie die Vergabe der Baumeisterarbeiten in Angriff genommen. In dieser «Zwischenphase» voraussichtlich von 2024 bis 2026 können Materialisierung und Gestaltung der Bereiche ausserhalb der Fahrbahn nochmals gezielt überprüft und allenfalls den aktuellen Bedürfnissen angepasst werden.

Voraussetzung dafür ist, dass die Traminfrastruktur (Linienführung, Haltestellen, Technik, Sicherheit etc.) durch allfällige Anpassungen in keiner Weise verändert oder beeinträchtigt wird.

Nachfolgend werden die Ergebnisse der bereits durchgeführten Abklärungen erläutert und allfällige noch zu vertiefende Anpassungen bezüglich Materialisierung und Gestaltung aufgezeigt.

## 2.0 Abklärungen und Planung im Rahmen des Tramprojekts

### 2.1 Situation Dreieck

Die Gemeinde Ostermundigen plante ursprünglich, den Platz beim Dreieck im Rahmen des Tramprojekts zu einer Art «Marktplatz» umzugestalten und die gesamte Fläche für Marktfahrende befahrbar zu machen (Raum schaffen für den Mundige-Märit).

In der Zwischenzeit wurde beim Bärenhochhaus ein multifunktional nutzbarer Platz geschaffen. Dieser steht auch für Gemeindeanlässe (z.B. Mundige-Fescht, Konzerte, etc.) zur Verfügung und somit entfällt die Nutzung «Marktplatz» beim Dreieck.



Ausschnitt Situationsplan Gleis- und Strassenbau Dreieck vom 18.12.2020

- Im Bereich Dreieck werden im Rahmen des Tramprojekts in den drei Megeldreiecken (innerhalb der blauen Linien) 14 neue Bäume gepflanzt.
- Die alte Tanne kann aus den in Kapitel 2.4 genannten Gründen aufgrund der Grabungsarbeiten und des Höhenversatzes nicht erhalten werden.
- Ein begrüntes Eigentrassee ist im Bereich Dreieck nicht möglich, weil neben dem Tram auch die Buslinie 44 die Haltestelle Zollgasse anfährt. Hinzu kommt, dass bei der Haltestelle Zollgasse kein Radstreifen vorhanden ist und eine Durchfahrt mit dem Fahrrad stadtauswärts möglich sein muss.

### Mögliche, noch zu vertiefende Anpassung – Gestaltung Dreieck-Park

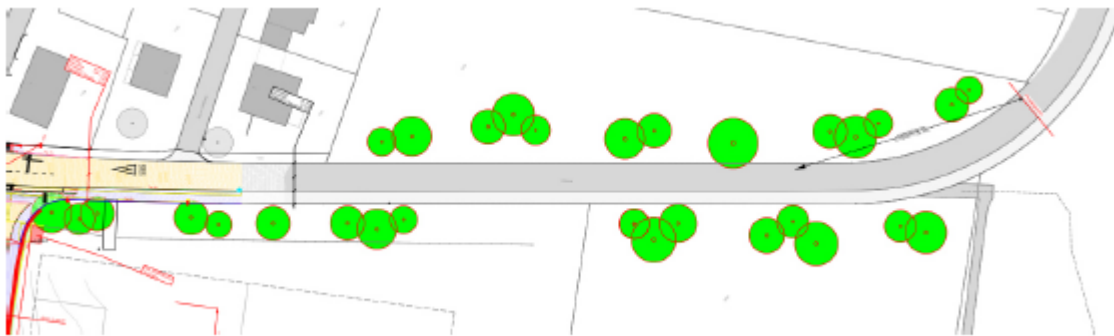
Da nicht mehr der ganze Platz für Marktstände befahrbar sein muss, kann das Dreieck nach der Realisierung des Trams wieder parkähnlich gestaltet werden.

Das bedeutet, dass mit Ausnahme des Wartebereichs für die Trampassagiere und eines befestigten Platzes für einen Imbisswagen direkt bei der Haltestelle der gesamte Platz zusätzlich zu den 14 neuen Bäumen begrünt und mit Bänken möbliert werden kann.

Die Parkgestaltung könnte in der oben erwähnten «Zwischenphase» geplant und dann im Rahmen des Tramprojekts umgesetzt werden.

## 2.2 Situation Wendeschlaufe

- Für die Tramwendeschlaufe wurden bereits Massnahmen geprüft. Da die Wendeschlaufe jedoch auch für die rund 150 Shuttlebusse zur Rüti sowie für allfällige Tramerersatzbusse und Notfallfahrzeuge befahrbar sein muss, ist die Gestaltung der Wendeschlaufenanlage mit einem begrünnten Eigentrassee nicht möglich. (Bei Einstellung des Trambetriebes ergeben sich ca. 150 Fahrten pro Tag mit mind. 20 t schweren Gelenkbussen als Tramerersatz).
- Durch das Tramprojekt werden jedoch 30 neue Bäume entlang des Rütiewegs gepflanzt. Die Bäume spenden dem Trottoir entlang des Rütiewegs Schatten.



Ausschnitt Situationsplan Gleis- und Strassenbau Rütieweg vom 18.12.2020

### Mögliche, noch zu vertiefende Anpassung – Gestaltung Umgebung der Haltestellen und der Fahrbahn

Im Perimeter der Wendeschlaufe befinden sich zwei Baufelder, auf welchen die Gemeinde Ostermundigen eine Hochbauentwicklung vorsieht. Die Gemeinde Ostermundigen setzt sich im Rahmen der Arealentwicklung (Projektwettbewerb) dafür ein, die Versiegelung in der Aussenraumgestaltung inkl. Haltestellen- und Fahrbahnbereich zu minimieren und die Begrünung zu maximieren.

### 2.3 Abschnitte mit (begrüntem) Eigentrassee

Um die Verkehrsfläche möglichst klein zu halten, wurde der grösste Teil der Neubaustrecke, unter der Voraussetzung, dass die Fahrplanstabilität des Trams gewährleistet werden kann, wenn immer möglich im Mischverkehr geplant. Über das gesamte Tramprojekt (rund 4,5 km) gibt es lediglich auf einer Länge von 0.5 km in beiden Richtungen ein in die Strasse integriertes Eigentrassee sowie zusätzlich 0.6 km Eigentrassee in nur einer Richtung.


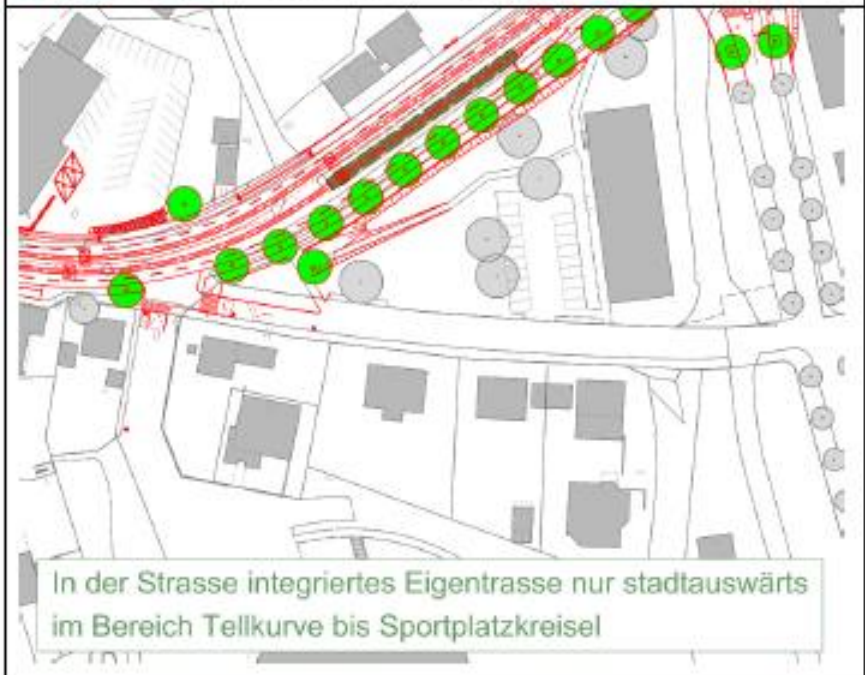
Bei den Eigentrassees handelt es sich um eine Tram Spur in der Strasse (vgl. Bild 1) und nicht um ein von der Strasse separiertes Eigentrassee (vgl. Bild 2).



Begrüntes Eigentrassee

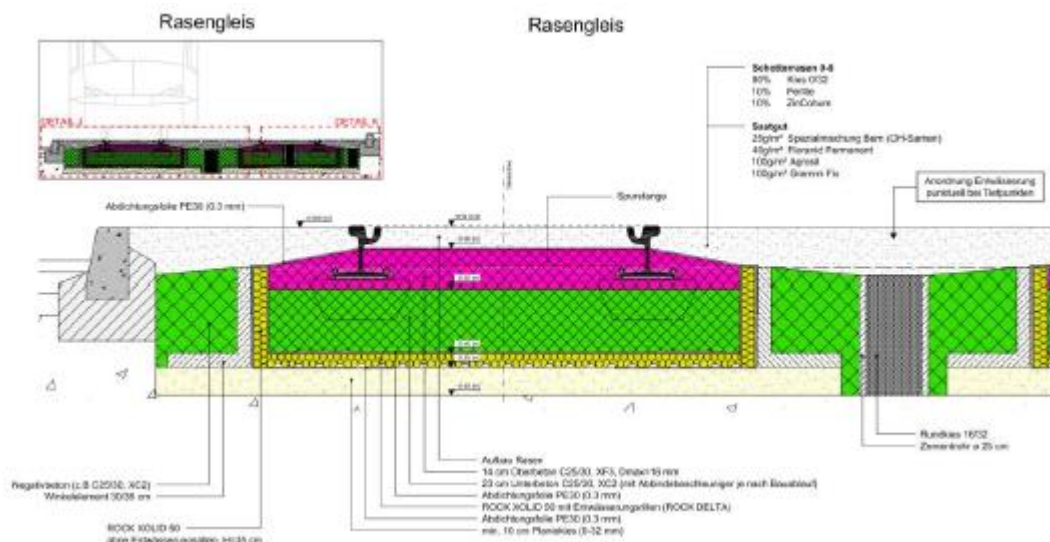
### Mögliche Teilabschnitte für Eigentrassee in Ostermundigen

Seitens Planung wurde eine kurze Einschätzung zum Thema Eigentrassee in Form einer groben geometrischen Aussage erstellt. Mögliche Streckenabschnitte für Eigentrassee in Ostermundigen wurden eruiert und sind nachfolgend aufgelistet.

 <p>Je ein kurzes Eigentrassee in beiden Richtungen im Bereich Haltestelle Zollgasse</p>	<p>Begrüntes Eigentrassee ist in diesem Abschnitt nicht zweckmässig, weil es den neu geschaffenen Platz trennt und für Fussgänger und Velo nicht überquerbar ist.</p>
 <p>In der Strasse integriertes Eigentrassee nur stadtauswärts im Bereich Tellkurve bis Sportplatzkreisel</p>	<p>Eigentrassee zwischen Strasse und Veloweg, Begrünung nicht zweckmässig</p>

### Grüntrasse mit Betonunterbau (Standard BERNMOBIL) ist keine Entsiegelung

Aufbau eines Grüntrasse wie es BERNMOBIL aktuell praktiziert ist unten sichtbar. Dabei zeigt sich, dass nur die oberste Schicht von ca. 8 cm als Humusschicht ausgeführt wird und darunter ein 37cm dicker Betonunterbau liegt.



Aufbau Grüntrasse BERNMOBIL

### Schlussfolgerung: Begrünte Eigentrassees sind keine geeigneten Massnahmen

Aufgrund der oben beschriebenen Rahmenbedingungen im Tramprojekt Bern - Ostermundigen zeigen begrünte Eigentrassee in diesem Fall keinen ökologischen Nutzen:

- Regenwasser kann aufgrund des Betonunterbaus nicht versickern und muss gesammelt, abgeleitet und vom Radabrieb gereinigt werden.
- Eine nur 8 cm dicke Humusschicht kann nur mit Gräsern bepflanzt werden und ist daher ökologisch wenig wertvoll.
- Das Rasengleis erfordert zudem eine regelmässige Befeuchtung und gemäss Erfahrungen von BERNMOBIL verbrennt das Gras trotz ausgiebiger Bewässerung im Sommer regelmässig.

Betrieblich wäre der Wechsel auf ein begrüntes Eigentrassee klar nachteilig, da die Strecke nicht mehr von Busersatz und Notfallfahrzeugen befahren werden kann. Allenfalls müssten zusätzliche Bushaltestellen entlang der Strecke gebaut werden.

## 2.4 Baumbestand

Im Rahmen des Prüfauftrages wurden im September 2020 Abklärungen bezüglich Baumverpflanzungen durchgeführt. Dabei wurde das Fazit gezogen, dass Baumverpflanzungen grundsätzlich möglich sind, jedoch eher bei kleineren / jüngeren und vitalen Bäumen.

### **Baumverpflanzung – geringe Erfolgschancen bei alten Bäumen**

Das Versetzen von sehr alten und grossen Bäumen hingegen ist erfahrungsgemäss schwierig; trotz hohem Kostenaufwand ist die Erfolgchance gering:

- Die Erfolgsquote bei Baumversetzungen ist bei jüngeren, vitalen Bäumen gut. Bei älteren Bäumen im Strassenraum von > 100 Jahren werden die Chancen jedoch als sehr gering beurteilt. Baumverpflanzung sind eher erfolgreich, wenn vom alten, ohne Zwischenablagung, direkt zum neuen Standort umgepflanzt wird.
- Im Projektperimeter können die Bäume nicht an Ort wieder gepflanzt werden; eine «Zwischenlagerung» für die Dauer der Baustelle ist zudem kaum möglich. Stattdessen wären die Bäume an einen neuen Standort zu pflanzen (z.B. in einem Park) und im Projektperimeter ein Aufbau mit jungen Bäumen zu suchen.
- Bei Verpflanzungen ist auch zu berücksichtigen, dass nicht alle bestehenden Bäume im Projektperimeter von ökologischem Wert sind.

### **Zum Zeitpunkt der Realisierung TBO sind alle Bäume älter als 20 Jahre**

Stadtgrün Bern hat in Zusammenarbeit mit dem Baumkompetenzzentrum Abklärungen bezüglich der Verpflanzung von Jungbäumen gemacht, die dem Projekt TBO «zum Opfer fallen». Im Rahmen dieser Abklärungen ist Stadtgrün zum Schluss gekommen, dass zum Zeitpunkt der Realisierung der TBO keine Jungbäume mehr vorhanden sind, die ohne weiteres verpflanzt werden können.

Die letzte Ersatzpflanzung im Projektperimeter erfolgte im Jahr 2010, so dass allein dieser Baum zum Zeitpunkt der Realisierung gut 20 Jahre alt sein wird. Aus diesem Grund kann von Seiten der Stadt Bern folgendes festgehalten werden:

- Aufgrund der technischen Herausforderungen, fehlenden Platzverhältnissen und der Tatsache, dass die Bäume bis zur Realisierung der TBO alle älter als 20 Jahre sein werden, ist eine Verpflanzung leider nicht möglich.

### **Positive Baumbilanz in Ostermundigen**

Gemäss technischem Bericht vom 31.07.2022 weist das Projekt Tram Bern-Ostermundigen auf der gesamten Strecke nach Realisierung eine positive Baumbilanz von +61 neuen Bäumen gegenüber dem heutigen Zustand auf.

Im Abschnitt Ostermundigen sieht die Situation folgendermassen aus:

Von den 203 bestehenden Bäumen müssen 95 gefällt werden. Im Rahmen des Projektes werden im Bereich Ostermundigen 153 neue Bäume gepflanzt. Das Projekt weist somit im Abschnitt Ostermundigen eine positive Baumbilanz von +58 Bäumen auf.



## 2.5 Salon Vert

Als Projekterweiterung wurde der Salon Vert an der Poststrasse in das Tramprojekt integriert. Dafür wurden die dortigen Parkplätze in die Einstellhalle an der Poststrasse verlegt. Dadurch können 25 neue Bäume gepflanzt und zusätzliche Grün- und Mergelflächen realisiert werden.



Ausschnitt Situationsplan Gleis- und Strassenbau Unterführung SBB vom 31.07.2022

### Mögliche, noch zu vertiefende Anpassung – Definitive Gestaltung Salon Vert, Vorplatz TCS-Gebäude und Bahnport

Während der Umbauphase des Bahnhofareals erstellt die SBB auf dem Bahnport hinter dem TCS-Gebäude einen provisorischen Perron, der über zwei Rampen behindertengerecht erschlossen wird. Nach Fertigstellung des Bahnhofs wird das Perron inkl. Rampen zurückgebaut und das Bahnport neugestaltet und bepflanzt.

Dies bedeutet, dass auch der Übergang vom Bahnport zum Vorplatz des TCS-Gebäudes neu geplant und fließender und natürlicher gestaltet werden kann.

Die Gestaltung des Salon Verts und der weiteren Umgebung des TCS-Gebäudes muss daher in der oben genannten «Zwischenphase» nochmals überprüft und detailliert geplant werden (Minimierung der Versiegelung bzw. Maximierung der Begrünung).

## 2.6 Optimierungsmöglichkeiten aufgrund zukünftiger Entwicklungen

Bis zur Realisierung des Tramprojekts können sich weitere Möglichkeiten zur Vermeidung von Wärmeinseln ergeben.

Beispielsweise könnten zu diesem Zeitpunkt bereits hellere Strassenbeläge marktreif sein, die weniger Wärme absorbieren oder abstrahlen als der dunkle Asphalt. Oder es stellt sich heraus, dass die SBB keine breite Bahnhofszufahrt mehr benötigt und deshalb die Fahrbahn massiv verschmälert werden kann. Zu prüfen ist auch, ob die Dächer der Wartehallen begrünt werden können.

Die «Zwischenphase» kann somit genutzt werden, um die Umgebungsgestaltung der gesamten Linienführung des TBO in der Gemeinde Ostermundigen nochmals zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

**Immer unter der Voraussetzung, dass die Traminfrastruktur (Linienführung, Haltestellen, Technik, Sicherheit etc.) durch allfällige Anpassungen in keiner Weise verändert oder beeinträchtigt wird.**

## 2. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen sowie Artikel 53 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates, beantragt der Gemeinderat dem Grossen Gemeinderat, es sei folgender

Beschluss zu fassen:

- Die Motion wird begründet und erheblich erklärt.

Gemeinderat Ostermundigen



Thomas Iten  
Präsident



Barbara Steudler  
Gemeindeschreiberin