

Stadtratssitzung vom 23. August 2018

**Interpellation Nr. I 8/2018**

**Interpellation betreffend „Von der Idee einer einladenden grünen Flaniermeile zur Realität einer Stolpermeile ohne jeden Charme!“**

Fraktion Grüne vom 17. Mai 2018; Beantwortung

---

**Wortlaut der Interpellation**

*Sachverhalt*

Seit längerer Zeit waren die Bauarbeiten an der Aarefeldstrasse im Gange: Aufhebung der Parkplätze und Umgestaltung der Strasse und des Trottoirs verbunden mit der Fällung imposanter alter Bäume. Wochen- und monatelang mussten die Fussgänger Umwege in Kauf nehmen, um die beliebte Verbindung an den Bahnhof aufrecht zu erhalten.

Anstelle des Trottoirs mit den urwüchsigen Baumstämmen und vom Leben geprägten Baumkronen wurde nun neu ein streng geometrischer Zementplattenboden verlegt. Links und rechts wurden einige junge Bäume gesetzt. Die Baumstämme wurden mit viertelrunden Zementteilen bis knapp an den Stamm eingefasst. Die als Flaniermeile angepriesene Gehstrecke präsentiert sich mit den alles dominierenden Zement-Elementen und den unnatürlich aus dem Beton herausragenden schmalen Stämmen als kalt und unwirtlich. Zum Verweilen oder Innehalten lädt diese Zementmeile nun tatsächlich nicht ein; Bänke hat es auch keine.

Die Zementplatten haben sich in den letzten Monaten auch immer wieder verschoben und gesenkt, so dass sie zu eigentlichen Stolperfallen wurden. Wochenlang wurden sie mit Baulatten und mit orangen Pylonen abgesperrt. Bäume mussten wieder herausgenommen und neu gepflanzt werden. Bei der Abgrenzung zum Scherzligweg besteht ein durchgehender Niveauunterschied von ca. 4 cm, welcher mit einem dicken Metallband abgegrenzt ist. Über diese Stufe sind insbesondere ältere Personen gestolpert, hingefallen und haben sich dabei verletzt. Gerade kürzlich wurde wohl aus Sicherheitsgründen der Niveauunterschied wenigstens farblich betont.

*Fragen an den Gemeinderat*

1. Wurde beim Bau dieser Flanierstrecke den Anliegen von gehbehinderten, blinden und älteren Menschen, Rollstuhlfahrern und andern Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen genügend Rechnung getragen? Wird das Gefälle zwischen Aarefeldstrasse und Scherzligweg noch an- und ausgeglichen?
2. Zwischen den Baumstämmen und den Zementringen klafft eine versenkte Lücke rund um den Stamm, welcher sich rasch mit Müll aller Art auffüllt. Wer übernimmt die regelmässige Pflege der Bäume und die Entsorgung dieses Mülls? Wieso wurde so wenig Grün und so viel Zement „gepflanzt“?
3. Handelt es sich bei den gesetzten Bäumen um einheimische Arten?
4. Nach welcher gestalterischen Idee oder welchem Konzept wurde diese Flaniermeile gebaut? Wer zeichnet für diese Art Gestaltung verantwortlich? Wird diese Art von Gestaltung nun in Thun Schule machen?
5. Wie hoch sind die Kosten für die Umgestaltung der Aarefeldstrasse ausgefallen? Wurden die zahlreichen und aufwändigen Mängelbehebungsarbeiten vom Unternehmer oder der Stadt getragen?

## Antworten des Gemeinderates

**Zu Frage 1: Wurde beim Bau dieser Flanierstrecke den Anliegen von gehbehinderten, blinden und älteren Menschen, Rollstuhlfahrern und andern Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen genügend Rechnung getragen? Wird das Gefälle zwischen Aarefeldstrasse und Scherzligweg noch an- und ausgeglichen?**

Strassenprojekte werden vom Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit den jeweilig beauftragten Ingenieurbüros und Landschaftsarchitekten gemäss den geltenden Strassenbaunormen und Fachstandards ausgearbeitet und umgesetzt. Den Vorgaben an den hindernisfreien Verkehrsraum nach Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) wird dabei besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

Das Behindertengleichstellungsgesetz „setzt Rahmenbedingungen, die es Menschen mit Behinderungen erleichtern, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen und insbesondere selbstständig soziale Kontakte zu pflegen, sich aus- und fortzubilden und eine Erwerbstätigkeit auszuüben“. Die bauliche Umsetzung des BehiG bei Strassenprojekten wird durch die VSS-Strassenbaunorm SN 640 075 „Hindernisfreier Verkehrsraum“ geregelt. Die Norm äussert sich detailliert zu den einzuhaltenden Anforderungen. Die Aussagen der Norm sind für die Baubewilligungsbehörde im Regelfall bindend. Insbesondere im Innenstadt- und Bahnhofsbereich mit den angesiedelten Institutionen für seh- und gehbehinderte Menschen sind die Vorgaben wichtig.

Mit dem Projekt Aarefeldstrasse wurde die Situation für geh- und sehbehinderte Personen und für andere Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen verbessert. So wurde das vormals zu hohe Quergefälle auf ein rollstuhlgerechtes Mass reduziert. Die vorher nutzbare Trottoirbreite war zu schmal, insbesondere bei den Bäumen und bei der Begegnung von Personen mit Gehhilfen, Rollstühlen und Kinderwagen. Neu liegt die lichte Breite auch bei den Bäumen bei 5 m, was ein problemloses Nebeneinander von Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen, Kinderfahrzeugen etc. ermöglicht.



*Platz zum Flanieren*

Beim Plattenbelag wurden die Anforderungen an einen hindernisfreien Verkehrsraum nach Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) berücksichtigt. Die verwendeten Betonplatten sind deutlich ebener und rutschsicherer als z.B. herkömmliche Natursteinplattenbeläge oder Natursteinpflästerungen.

Bei der Höhendifferenz am Scherzligweg handelt es sich um einen Trottoirrand. Dieser darf nicht ausgeglichen werden. Die Norm zum hindernisfreien Verkehrsraum verlangt zwischen Trottoir und Strasse zwingend einen mit dem Blindenstock taktile erfassbaren Abschluss. Um die Einschränkung, insbesondere auch für gehbehinderte Menschen möglichst gering zu halten, wurde die Höhe des Trottoirrandes auf das nach Norm minimale Mass von 3 cm festgelegt. Durch das Bauende im Winter konnte die geplante Markierung des Abschlusses erst im Frühjahr aufgebracht werden.



Markierter Trottoirrand

**Zu Frage 2: Zwischen den Baumstämmen und den Zementringen klafft eine versenkte Lücke rund um den Stamm, welche sich rasch mit Müll aller Art auffüllt. Wer übernimmt die regelmässige Pflege der Bäume und die Entsorgung dieses Mülls? Wieso wurde so wenig Grün und so viel Zement „gepflanzt“?**

Der Wurzelraum ist ein wichtiger Lebensraum eines Baumes. An der Aarefeldstrasse wurden unterirdische, mit lockerem Baums substrat gefüllte Baumquartiere erstellt. In diesem lockeren, nicht ständigem Druck ausgesetztem Boden (Fussgänger, Fahrzeuge) gedeihen Bäume wesentlich besser als in offenen Baugruben, welche bis oben mit Kies gefüllt sind. Die je vier Platten decken das Quartier ab und schützen den Wurzelbereich vor Verdichtung. Mit den ausbrechbaren Ringen in den Betonplatten kann das vermeintlich für den Baum zu kleine Loch später dem Wachstum angepasst und vergrössert werden. Zwischen Stamm und Platte braucht der Baum den Leerraum zum Wachsen. In Absprache mit den Baumspezialisten von Stadtgrün Thun werden die Zwischenräume nicht aufgefüllt. Die sich darin stauende Nässe würde dem Baum schaden. Die Pflege der Bäume und die Entsorgung des allfälligen Mülls ist Aufgabe des Tiefbauamtes.

**Zu Frage 3: Handelt es sich bei den gesetzten Bäumen um einheimische Arten?**

Einheimische Baumarten kommen mit den klimatischen Bedingungen in innerstädtischen Strassenräumen weniger gut zurecht als nicht einheimische Bäume. Die einheimischen Gewächse sind in diesen anspruchsvollen Situationen anfälliger auf Krankheiten und Schädlingsbefall (z.B. Läuse). In Schweizer Städten werden deswegen zunehmend auch nicht einheimische Bäume gepflanzt. Wichtig ist, das Gleichgewicht zwischen einheimischen Pflanzen und standortgerechten Baumarten mit einer möglichst guten Wirkung zu wahren. Es gilt daher den klimatisch anspruchsvollen Bedingungen des städtischen Standortes entsprechende Baumarten zu verwenden. In diesem Kontext hat Stadtgrün Thun in der Aarefeldstrasse je drei einheimische Ahorne und Linden sowie drei nicht einheimische Amberbäume und zwei ebenfalls nicht einheimische Tulpenbäume gepflanzt. Da sich die einheimischen Baumarten im Strassenraum nicht speziell eignen, ergänzt sie Stadtgrün Thun in solchen Projekten bewusst auch mit nicht einheimischen Bäumen.

**Zu Frage 4: Nach welcher gestalterischen Idee oder welchem Konzept wurde diese Flaniermeile gebaut? Wer zeichnet für diese Art Gestaltung verantwortlich? Wird diese Art von Gestaltung nun in Thun Schule machen?**

Die gestalterische Idee stammt vom renommierten Berner Landschaftsarchitektur-Büro «Weber + Brönnimann», welches schweizweit bereits zahlreiche Strassenräume an zentralen Lagen in Städten und Gemeinden gestaltet hat. Die vielen Wettbewerbserfolge untermauern die hohe gestalterische Qualität des Landschaftsarchitektur-Büros. Erarbeitet und realisiert wurde das Projekt unter der Leitung des Tiefbauamtes der Stadt Thun.

Die Aarefeldstrasse erschliesst das Aarefeldquartier und ist für Fussgänger und Velofahrende eine attraktive Verbindung zwischen dem Bahnhof, der Thuner Altstadt, dem Aarequai sowie dem rechten Thunerseeufer abseits der vielbefahrenen Hauptverkehrsachsen. Mit der Strassensanierung wurde in der Aarefeldstrasse ein lockerer, vielfältiger Baumbestand mit elf Bäumen gepflanzt. Dadurch ergibt sich die attraktive und grosszügige, zum Flanieren einladende Fläche, welche zur offenen Bauweise mit den grossen Grünräumen im Quartier passt. Es liegt in der Natur der Sache, dass die jungen Bäume dem Strassenzug noch nicht so viel Struktur verleihen. Schon in wenigen Jahren werden sie grösser sein und den Strassenraum stärker prägen. Würden zu Beginn etwas grössere Bäume gepflanzt, wäre dies lediglich auf kurze Sicht von Vorteil. Jung gepflanzte Bäume sind viel anpassungsfähiger und entwickeln sich schneller. Grössere Bäume benötigen nach dem Pflanzen eine viel grössere Hege und Pflege und wachsen eher langsamer. Schon nach wenigen Jahren wäre der „Vorsprung“ der grösseren Bäume dahin.



*Junge Bäume prägen den Strassenraum schon gut*

Täglich können Hunderte von Personen zu Fuss, mit Kinderwagen, mit Rollatoren, mit Rollstühlen aber auch Kinder mit Kickboards usw. beobachtet werden, die den Strassenabschnitt passieren. Vor der Umgestaltung haben sich diese Personen alle über das schmale Trottoir gedrängt und waren den teilweise heiklen Rückwärtsfahrmanövern der Autos beim Ein- und Ausparkieren ausgesetzt. Beim Kreuzen von zwei Autos wurde oft auf das Trottoir ausgewichen – auf dem Kindergartenweg gefährliche Situationen. Heute lässt die vorhandene Breite ein angenehmes Nebeneinander von Fussgängern, Autos und Velos zu. Ohne den Parkierverkehr bleibt die Fahrbahn meist frei befahrbar und Velos fahren wenig über das Trottoir. Durch die unterschiedlichen Beläge mit den verschiedenen Kontrasten werden Fahrbahn und Trottoir deutlich getrennt.



*vor der Sanierung  
Parkplätze, Fahrbahn, schmales Trottoir*



*nach der Sanierung  
freie Fahrbahn, breites Trottoir*

Projekte im öffentlichen Verkehrsraum sind für den Gemeinderat dann erfolgreich, wenn die Anlage von den Thunerinnen und Thunern oft und gerne genutzt wird. Mit dem Projekt wurde bewusst Neuland beschritten und vom klassischen Asphalt-Schema abgewichen. Die Erfahrungen mit dem „neuen“ Material sind positiv.

Ob vergleichbare Betonplatten an anderen Stellen in Thun zum Einsatz kommen, ist noch offen und wird im Rahmen weiterer anstehender Projekte entschieden. Die Stadt Thun will sich weiterhin für innovative Lösungen in öffentlichen Verkehrsräumen einsetzen.

**Zu Frage 5: Wie hoch sind die Kosten für die Umgestaltung der Aarefeldstrasse ausgefallen? Wurden die zahlreichen und aufwändigen Mängelbehebungsarbeiten vom Unternehmer oder der Stadt getragen?**

Die Erstellungskosten werden rund 875'000 Franken betragen.

Die Mängelbehebungen betreffen ausschliesslich die Abdeckplatten der Baumquartiere. Zu Gunsten eines grösseren Wurzelraums wurden die unterirdischen Baumquartiere grosszügig ausgestaltet. Das führte zu Problemen bei der Stabilität der Sollbruchstellen für die spätere Vergrösserung des Stammloches in den Abdeckplatten. Die Abdeckplatten wurden in der Folge besser abgestützt; die Kosten für die Garantearbeiten wurden vom Materiallieferanten übernommen.

Die Abschlussarbeiten am Aaremätteli, der Einbau der Schachtabdeckungen und des Deckbelages sowie die Markierungsarbeiten erfolgten planmässig nach dem Winter in diesem Frühjahr.

Zwei Bäume mussten im Frühjahr infolge Krankheiten vom Lieferanten auf Garantie ausgetauscht werden. Diese Arbeiten erfolgen zeitlich koordiniert mit den übrigen Abschlussarbeiten.

Thun, 4. Juli 2018

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident  
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber  
Bruno Huwyler Müller