«Thun hat 20 Jahre geschlafen»

Viele schwere Velounfälle Daten aus den Jahren 2011 bis 2025 zeigen: Im schweizweiten Vergleich steht Thun bei Velounfällen schlecht da. Das sorgt für Kritik von Pro Velo. Nun soll sich aber einiges ändern.

Michael Gurtner

Genügend Platz für Velos? Verkehrsszene in Thun, wo es im schweizweiten Vergleich viele Fahrradunfälle gibt. Foto: Adrian Moser

«Thun ist eine gäbige Stadt zum Velofahren, weil sie mehrheitlich flach ist», sagt Adrian Christen, Präsident von Pro Velo Region Thun. Entsprechend viele Fahrräder seien hier unterwegs. Das freut den Velospezialisten. Doch die Medaille hat eine Kehrseite: Radeln in Thun birgt Gefahren.

Das zeigen Analysen der offiziellen Statistik des Bundesamts für Strassen (Astra) auf, welche diese Redaktion vorgenommen hat. Ausgewertet wurden rund 18'000 Velounfälle mit Schwerverletzten oder Todesfällen aus den Jahren 2011 bis 2025 – und zwar in Städten mit einer Bevölkerungszahl von mindestens 20'000.

Mit durchschnittlich 2,8 schweren Unfällen pro Jahr und pro 10'000 Einwohnerinnen und Einwohnern erreicht Thun schweizweit den unrühmlichen dritten Rang – nur Zug (3,0) und Baar (ebenfalls 2,8) stehen noch schlechter da. Die anderen grossen Städte im Kanton Bern kommen auf Werte von 2,5 (Biel), 2,0 (Bern) und 1,3 (Köniz).

Natürlich lösen diese Erkenntnisse bei der Stadt Thun keine Freude aus. «Man möchte nicht auf den vorderen Rängen einer Unfallstatistik platziert sein», sagt der Thuner Bauvorsteher Reto Schertenleib. Der SVP-Gemeinderat weist ebenfalls auf die hohe Velonutzung in Thun hin: «Aussagekräftiger dafür, wie gefährlich Radfahren in den jeweiligen Städten ist, wäre die Anzahl Unfälle pro gefahrene Velokilometer.»

Pro-Velo-Präsident kritisiert – und sieht Positives

Bleibt man bei den vom Astra erhobenen Werten und nimmt auch die leichten Unfälle dazu, schneidet sogar nur Zürich schlechter ab als die Stadt Thun. Diese verzeichnete durchschnittlich 13,6 Unfälle pro Jahr und 10'000 Einwohnerinnen und Einwohner. «Die Zahlen werfen Fragen auf», sagt Pro-Velo-Präsident Christen, der für die SP im Stadtparlament sitzt. Und er spricht Klartext: «Thun hat 20 Jahre geschlafen.» Christen sieht die Unfallzahlen als Resultat davon, dass zu wenig für den Veloverkehr getan worden sei – er spricht gar von «Verweigerungshaltung» des Gemeinderats und der Verwaltung. «Das zeigt nur schon die Tatsache, dass die meisten und vor allem wichtigsten Massnahmen aus dem 2008 beschlossenen Agglomerationsprogramm 1. Generation bis heute nicht ausgeführt wurden.»

> «Wir haben zahlreiche Massnahmen aufgegleist, und einige davon bereits umgesetzt.»
>
> **Reto Schertenleib**
> SVP-Gemeinderat und Bauvorsteher

Eines dieser Projekte ist der Velo- und Fussweg vom Bahnhof via Selve-Areal ins Schwäbis. Geplant wird seit Jahren, gebaut ist bisher kein Meter. Immerhin kann Reto Schertenleib zur ersten Etappe Bahnhof–Selve «positive Entwicklungen» verkünden: «Nach mehrjährigen Verhandlungen konnte eine Einigung zum Landerwerb erzielt werden. Das Baugesuch ist in Vorbereitung.» Zudem sei das Projekt nun im Agglomerationsprogramm der 5. Generation verankert und damit ein wesentlicher Teil der Finanzierung sichergestellt.

Schertenleib widerspricht Christen und sagt, auch in den letzten 20 Jahren sei einiges für den Veloverkehr umgesetzt worden – etwa Markierungen und Abstellanlagen. Der Bauvorsteher, selbst seit dreieinhalb Jahren im Amt, will aber vor allem vorwärtsschauen. Und da soll sich in Thun in Sachen Veloverkehr einiges bewegen. Das attestiert auch Adrian Christen der Stadt. Er betont, dass sich zuletzt vieles zum Positiven verändert habe.

Was Thun umgesetzt hat und noch tun will

«Heute hat das Tiefbauamt eine ganz andere Haltung. Das zeigt sich auch in der Zusammenarbeit mit uns – sie kommen jetzt auf uns zu», sagt Christen. Mitentscheidend ist für ihn, dass der Stadtrat 2024 die Veloinitiative angenommen hat, welche die Realisierung eines 25 Kilometer langen Velo-Hauptroutennetzes innert zehn Jahren fordert.

«Wir haben zahlreiche Massnahmen aufgegleist, und einige davon bereits umgesetzt», erklärt Reto Schertenleib. Gefahrenstellen wurden auffällig rot eingefärbt. In der Unterführung Frutigenstrasse beim Bahnhof wird demnächst eine separate Velo- und Busspur realisiert. Bei der Erneuerung der General-Wille- und Burgerstrasse in Thuns Westen ist ein Ausbau für Radlerinnen und Radler geplant, der besonders unfallträchtige Kreisel am Knoten Burgerstrasse–Länggasse wird mit einer Ampelanlage ersetzt.

Bereits im Herbst 2026 werden zudem zwei Bereiche an der Länggasse und der Uttigenstrasse als Pilotprojekte zu speziell markierten Velostrassen umgestaltet. «Für uns ist der Vergleich mit anderen Städten mit hohem Veloanteil spannend», sagt Reto Schertenleib. Winterthur stehe dabei positiv hervor und diene bei der Ausgestaltung der Velostrassen als Vorbild.

«Dass man Dinge wie Velostrassen testet, ist ganz in unserem Sinn», betont Adrian Christen von Pro Velo. Wichtig sei dann aber auch, dass das Parlament die nötigen Kredite spreche – «da wird es um viel Geld gehen». Laut Gemeinderat Schertenleib wird voraussichtlich Anfang 2027 ein nächster Kredit in Höhe von gut 1 Million Franken zur Umsetzung der vier ersten Velohauptrouten im Stadtrat behandelt. «Danach kommt etwa alle zwei Jahre ein weiterer Ausführungskredit für Velohauptrouten hinzu.»

Steigende Unfallzahlen wegen E-Bikes

Zur Zunahme der Unfallzahlen hat schweizweit vor allem der Boom bei E-Bikes geführt. Nur wenige Städte verzeichnen bei Velounfällen einen durchschnittlichen jährlichen Rückgang, darunter Biel mit minus 0,16 Prozent. Bern hat ein leichtes Plus von 0,01 Prozent, auch Thun steht in dieser Statistik mit Plus 0,09 Prozent relativ gut da. Bauvorsteher Reto Schertenleib erklärt, dass in Thun die Unfälle mit nicht motorisierten Fahrrädern seit 2011 leicht rückläufig seien. «Im selben Zeitraum sehen wir eine nahezu konstante Zunahme bei den E-Bike-Unfällen.»

Dass Massnahmen trotz höherer Tempi von Elektrovelos nützen, zeigen Städte wie Winterthur oder Frauenfeld, hat derweil Adrian Christen beobachtet. Wo möglich seien dort Velo- und Autoverkehr getrennt worden, was die Sicherheit erhöhe. «Mit mehr Sicherheit wählen auch mehr Menschen das Velo als Verkehrsmittel – und es gibt weniger motorisierten Individualverkehr auf den Strassen.»

«Ich bin überzeugt, dass wir auf dem richtigen Weg sind», lautet das vorläufige Fazit von Bauvorsteher Reto Schertenleib. Auch Pro-Velo-Präsident Adrian Christen ist vorsichtig optimistisch: Würden die notwendigen Massnahmen umgesetzt, «dürfte Thun in einigen Jahren in der Unfallstatistik besser dastehen».

Von Ogis persönlichem Mitarbeiter zum Krankenkassen-CEO – nun endet eine Ära

Chefwechsel bei KPT Thomas Harnischberg gibt den Chefposten bei der Krankenkasse ab. Die Nachfolge ist bereits geregelt.

Bei der Berner Krankenkasse KPT kommt es zum Wechsel an der Spitze: Thomas Harnischberg gibt die operative Leitung per Juni 2027 mit Erreichen des ordentlichen Pensionsalters ab. Das teilt KPT am Mittwoch mit.

Der Verwaltungsrat hat die Nachfolge bereits geregelt, um Planungssicherheit zu schaffen, wie es heisst. Nach einem umfassenden Auswahlverfahren entschied er sich für eine interne Lösung.

Nachfolger von Harnischberg wird dessen bisheriger Stellvertreter Peter Hug (48). Er ist seit 2022 stellvertretender CEO und übernimmt per 1. Juni 2027 die operative Leitung von KPT. Er gehört der Geschäftsleitung seit 2020 an und verantwortet den Bereich Leistungen und Produkte.

Dank seiner langjährigen Tätigkeit in verschiedenen Führungspositionen verfügt er laut der Mitteilung über umfassende Erfahrung im Krankenversicherungsgeschäft und ist mit den regulatorischen und politischen Rahmenbedingungen vertraut. Peter Hug werde strategisch und operativ für Kontinuität sorgen, sagt Verwaltungsratspräsident Walter Bosshard.

2028 in den Verwaltungsrat von KPT

Thomas Harnischberg bleibt für KPT tätig, zuerst in beratender Funktion für den Verwaltungsrat. Und 2028 soll ihn die Delegiertenversammlung der Genossenschaft in den Verwaltungsrat wählen. Damit würde sich die übliche Abkühlungsphase für den Wechsel von der operativen Leitung in die strategische Aufsicht auf ein Jahr beschränken.

Thomas Harnischberg wird 2027 pensioniert. Foto: rot

Peter Hug: Die bisherige Nummer 2 wird zur Nummer 1. Foto: PD

Thomas Harnischberg gehört der Geschäftsleitung von KPT seit 2012 an, zunächst als Generalsekretär und Sekretär des Verwaltungsrates, ab 2017 als stellvertretender CEO und seit Januar 2022 als CEO. Bosshard streicht hervor, dass Harnischberg die Grundlage für nachhaltiges Wachstum geschaffen, die Kundenzufriedenheit gestärkt und die Digitalisierung vorangetrieben habe.

Harnischberg war persönlicher Mitarbeiter von Bundesrat Adolf Ogi. Mit vergleichsweise tiefen Prämien erzielte KPT 2023 ein historisches Kundenwachstum. Die Zahl der Grundversicherten kletterte um 55 Prozent oder knapp 200'000 auf fast 553'000 Kundinnen und Kunden. KPT bekundete zuerst Mühe, den Ansturm zu bewältigen, musste zusätzliches Personal einstellen, die Reserven stärken und die Prämien in den Folgejahren anheben.

Mit 437'000 Grundversicherten sei KPT dieses Jahr aber weiterhin deutlich über dem Niveau als zu Beginn der Strategieperiode, betonte Harnischberg bei der Bilanzpräsentation. Ziel sei eine «Balance zwischen finanzieller Stabilität und mittelfristigem Wachstum». Vergangenes Jahr erzielte KPT einen Gewinn von 59 Millionen Franken, fast 70 Prozent mehr als im Vorjahr.

Julian Witschi