

## StaTTgeflüster



Heinerika  
Eggermann Dummermuth  
Redaktorin

## Von Rückblicken und Neuanfängen

Ich weiss noch, welcher einer meiner ersten Aufträge als Praktikantin beim «Thuner Tagblatt» war: Das Dampfschiff an der Hofstettenstrasse respektive Dorothea und Rolf Lemberg, die dem Haus neues Leben und eine grundlegende Sanierung angeeignet liessen, wurden vom Internationalen Rat für Denkmalpflege (Icomos) im Oktober 2002 ausgezeichnet. Kürzlich stand das «Bateau à vapeur», wie das einstige Ländtehaus aus der Biedermeierzeit angeschrieben ist, wieder im Fokus: Im benachbarten Spritzenhäuschen soll eine Buvette entstehen – und dagegen wehrt sich Rolf Lemberg, dem seinerzeit die Auflage gemacht wurde, im Dampfschiff einen Gastronomiebetrieb einzurichten.

**Ja, Geschichten wiederholen sich.** 2004 als ich – frisch von meinem Auslandssemester in Belgien in die heimischen Gefilde zurückgekehrt – über Nacht zu meiner Festanstellung als Kulturredaktorin beim TT gelangte, stand der erste Grossanlass vor der Tür: die Schweizer Künstlerbörse. «Ein Oscar für die Kleinkunst» lautete mein erster Kübō-Titel damals. Vor zwei Wochen lautete er: «Formsache gab mehr zu reden

als Kredit», weil der Stadtrat den neuen Leistungsvertrag mit der Schweizer Künstlerbörse um weitere vier Jahre einstimmig verlängert hatte.

**Und dann war da noch die Sache mit dem Coop City:** «Neuer Coop City an der Freienhofgasse – Die bekannte EPA-Züpfle bleibt», so titelte ich Anfang März 2004. Und heute? Ist diese Filiale geschlossen, und es wird bald die Müller Handels-AG Schweiz einziehen – Thema in meinem Bericht über die Generalversammlung der Freienhof Thun AG von letzter Woche.

**Es sind nur drei Beispiele. Und doch stehen sie sinnbildlich** für unzählige schöne, spannende, manchmal aber auch harte und berührende Begegnungen, die ich in meiner mehr als elfjährigen Tätigkeit als TT-Redaktorin erleben durfte. Bald ist diese Zeit vorbei – Ende August verabschiede ich mich aus dem TT-Team. Was bleibt? Das Wissen, dass sich Geschichten immer weiterdrehen und sich hinter jedem Schlusspunkt ein Neuanfang verbirgt...

**Mail:** heinerika.eggermann@thunertagblatt.ch

## Letzter Vorhang für die Art Container

**STEFFISBURG** Die Ausstellung Art Container geht in die letzte Runde. Mit Konzerten und Darbietungen für Gross und Klein findet die Kunstausstellung ihren Abschluss.

Seit dem 16. Mai 2015 verwandeln Kunstschaffende aus dem In- und Ausland alte Schiffcontainers in Kunsträume auf Zeit. «Die Installationen, Skulpturen, Bilder oder Videos können noch dieses Wochenende im Dorfkern von Steffisburg besucht werden», schreibt die Gemeindeverwaltung.

### Konzerte zum Abschluss

Zum Ende kommt auf dem Dorfplatz nochmals Feststimmung auf. Heute Samstag macht die Jugendmusik Steffisburg den Auftakt, gefolgt von einer Performance des Klangkünstlers Daniel Linder (Container Nr. 4), der Aufnahmen seines Projektes «Auf hoher See» präsentiert. Um 18 Uhr beginnt der Konzertabend mit der einheimischen Band Loose Connection, bevor dann der

spätere Abend mit Skinny Jim Tennessee & The Hound Dogs und The Blues Mill Band ganz im Zeichen von Rockabilly und Blues steht.

«Mit Papagallo & Gollo und ihrem Programm «Rund um d'Wäut» hält die Art Container Steffisburg am Sonntagvormittag für die Kleinsten einen Höhepunkt bereit», schreibt die Gemeinde weiter. Den Aus- und Nachklang macht das Molotov Brass Orkestar mit seinen explosiven Arrangements. Damit wird die zweite Ausgabe der Art Container abgeschlossen.

### Frühstücksbuffet

Auch am letzten Wochenende werden die Gäste vom Thuner Sozialunternehmen Transfair kulinarisch verwöhnt. Am Samstag ist die Gastronomie auf dem Dorfplatz ab 15.30 Uhr geöffnet, am Sonntag steht ab 9 Uhr ein Frühstücksbuffet bereit. Auf der Ausstellungsmeile ist beim Container Nr. 13 die Café-Bar Deck 13 zu den Ausstellungszeiten geöffnet. *pd*



Zum letzten Mal dieses Jahr können die Art Container in Steffisburg besucht werden.

*zvg / David Schweizer*

# «Die Gesetzgebung hinkt der

**THUN** Die Zahl der E-Bikes nimmt stetig zu – und die motorisierten Fahrräder drängen vermehrt auf Flächen, die gleichermaßen Velofahrern und Fussgängern zur Verfügung stehen. In Thun führt dies vor allem auf dem Aarequai immer wieder zu brenzlichen Situationen. Das Problem: Im rechtlichen Umgang mit E-Bikes ist nach wie vor vieles unklar.

«Der leichte Nachfragerückgang 2013 war nur ein kurzer Schnupfen auf dem Weg zum neuen Absatzrekord.» Dieser Satz in der Medienmitteilung von Velosuisse, dem Verband der Schweizer Fahrradlieferanten, lässt keine Zweifel offen: Der E-Bike-Boom in der Schweiz hält an – und verstärkt sich gar noch. 2014 wurden landesweit 57'600 neue Elektrofahräder verkauft, im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Plus von 16,7 Prozent. Der Gesamtbestand an E-Bikes in der Schweiz ist von 10'000 im Jahr 2007 auf aktuell über 300'000 angestiegen. Laut Velosuisse sind davon rund 270'000 «mehr oder weniger regelmässig auf Schweizer Strassen unterwegs».

Die erhöhte Präsenz von motorunterstützten Fahrrädern führt indes zu Konflikten mit den restlichen Verkehrsteilnehmern. So hat etwa die SP der Stadt Bern vor kurzem eine Interpellation eingereicht, die den Gemeinderat der Hauptstadt auffordert, für bestimmte Perimeter in Bern ein Fahrverbot für E-Bikes zu prüfen. Dies berichtet die Zeitung «Der Bund». Hintergrund dieser Interpellation ist, dass seit dem 1. Juni im ganzen Land langsamere Elektrowehelos neu auch überall dort verkehren dürfen, wo dies Velos gestattet ist – also auch auf den sogenannten Mischflächen. Die Stadtberner SP befürchtet dadurch «mehr Unfälle zwischen Fussgängern und E-Bikes».

### «Auf dem Aarequai geduldet»

Eine der bekanntesten Mischflächen in Thun ist jene auf dem Aarequai. Sie erstreckt sich vom Mühlplatz in der Innenstadt bis an die Schiffplände in Hünibach. Früher war die Uferpromenade jeweils von Samstag um 13 Uhr bis Sonntag um 24 Uhr für Fussgänger reserviert. Seit gut drei Jahren darf die Promenade auch von Velofahrern am Wochenende benutzt werden. Grund für die Freigabe waren zunächst die Bauarbeiten auf der benachbarten Hofstettenstrasse; nach ersten positiven Erfahrungen wurde die Änderung dauerhaft eingeführt (wir berichteten).



Der Aarequai ist seit über drei Jahren sowohl für Fussgänger als auch für Velofahrer geöffnet.

### ZAHLEN UND FAKTEN ZU E-BIKES IN DER SCHWEIZ

## Schweizweit rund zwanzig Tote in den letzten vier Jahren

Zu den konkreten Folgen der vermehrten Verbreitung von E-Bikes existieren **viele Studien, aber nur wenige harte Fakten.** Laut Velosuisse, dem Verband der Schweizer Fahrradlieferanten, wurden **im Zusammenhang mit E-Bikes im Jahr 2012 landesweit acht Todesfälle registriert. 2011 waren es zwei, 2013 vier und 2014 fünf.** Diese Zahlen, die von Gianantonio Scaramuzza von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) bestätigt werden, seien aber – statistisch betrachtet – zu tief für bestimmte relevante Schlüsse

Doch was gilt nun in Sachen Elektrofahräder auf der Thuner Flaniermeile? «E-Bikes mit gelbem Nummernschild werden auf dem Aarequai zwar geduldet, sollten aber als Teil des schnellen rollenden Verkehrs besser die Radstreifen der neu ausgebauten Hofstettenstrasse benutzen», erklärt Thuns Stadttingenieur Rolf Maurer. «Die E-Bikes haben – wie die übrigen Velos auch – keinen Vortritt gegenüber Fussgängern und dürfen sie natürlich auch nicht gefährden.» Maurer räumt aber gleichzeitig ein, dass die Stadt «noch keine spezielle Regelung» im Umgang mit motorisierten Fahrrädern getroffen habe. Die Diskussion, die zurzeit in Bern geführt wird, ist Maurer nicht entgangen: «Es ist ein denkbare Szenario, dass dies auch in Thun zum Thema wird.» Bisher habe man auf die Vernunft und die gegenseitige Rücksichtnahme und Toleranz der Verkehrsteilnehmer gesetzt.

Maurer weist darauf hin, dass momentan auch das Bundesamt für Strassen (Astra) daran sei, den rechtlichen Umgang mit E-Bikes zu klären. «Die Stadt selbst ist unter anderem mit Pro Velo Region Thun auf der Suche nach möglichen Lösungen», sagt der Stadttingenieur. Ihm sind seit der permanenten Freigabe des Quais für Velofahrer keine Unfälle bekannt. «Allerdings gehen bei uns immer wieder Meldungen ein – vor allem von älteren Menschen –, die sich auf dem Quai unwohl fühlen», erzählt Maurer.

### Lautlosigkeit erhöht Risiko

Laut Gianantonio Scaramuzza, wissenschaftlicher Mitarbeiter bei der Beratungsstelle für Unfallverhütung BfU, sind E-Bikes aus juristischer Sicht «keine Fahrräder, sondern Motorfahräder». Unterschieden werden zwei Kategorien von E-Bikes: jene mit einer Tretunterstützung bis 25 km/h und jene mit einer Tretunterstützung bis 45 km/h, bei denen auch ein gelbes Nummernschild und ein Fahrzeugausweis erforderlich sind. Gemäss aktuellen Zahlen von Velosuisse entfielen letztes Jahr drei Viertel der gekauften Elektrofahräder auf die erste Kategorie, der Rest auf die zweite. Was empfiehlt die BfU im Umgang mit den motorisierten Rädern? «Mit schnellen E-Bikes auf einer Mischfläche zu fahren, ist sicher fragwürdig», hält Scaramuzza unmissverständlich fest. Die langsameren Exemplare seien dagegen weniger ein Problem.

Ein Aspekt, den BfU-Experte Scaramuzza hervorhebt, ist die schlechte Wahrnehmbarkeit von E-Bikes: «Sie sind fast geräuschlos unterwegs – gleich wie nor-

«Die E-Bikes haben – wie die übrigen Velos auch – keinen Vortritt gegenüber Fussgängern und dürfen sie auch nicht gefährden.»

Rolf Maurer  
Thuner Stadttingenieur

«Mit schnellen E-Bikes auf einer Mischfläche zu fahren, ist sicher fragwürdig.»

Gianantonio Scaramuzza  
Beratungsstelle für  
Unfallverhütung

«Die technische Entwicklung von E-Bikes, E-Scootern und so weiter geht rasant voran.»

René Lüthi  
Präsident Pro Velo Region Thun

«Der Quai soll vor allem für Fussgänger und langsame, ungeübte Velofahrer zur Verfügung stehen.»

Andrea de Meuron  
Vorstand Regionalgruppe Thun-  
Oberland des Verkehrs-Clubs

perte Scaramuzza festhält (vgl. auch Haupttext). **Die akustische Wahrnehmbarkeit für Fussgänger und andere Velofahrer entfällt,** «was sich zusammen mit der erhöhten Geschwindigkeit negativ auswirken kann», heisst es in einem BfU-Faktenblatt zum Umgang mit E-Bikes. Weiter wird in diesem Dokument eine US-Studie zitiert: Die dortige Risikoanalyse hat ergeben, dass **Fahrer von E-Bikes im Vergleich zu Fahrern von herkömmlichen Fahrrädern ein 2- bis 3-faches Risiko eingehen, im Strassenverkehr getötet zu werden.** *gbs*



E-Biker, Velofahrer, Jogger, Spaziergänger:

male Fahrräder, aber im Gegensatz zu den meisten anderen motorisierten Verkehrsmitteln.» Fussgänger, denen sich zum Beispiel ein E-Bike von hinten nähert, hören das Gefährt nicht und fühlen sich deshalb in falscher Sicherheit. Die BfU verweist in diesem Zusammenhang auf eine Studie, welche zeigt, dass Hybridfahrzeuge im elektrischen Betrieb ein 40 Prozent höheres Risiko haben, mit Fussgängern zu kollidieren (siehe auch Kasten «Zahlen und Fakten»).

### Langsame ja, Schnelle nein

Einer, der von Privaten regelmässig angesprochen wird, «etwas gegen die Raserei auf dem Quai zu unternehmen», ist René Lüthi, Präsident von Pro Velo Region Thun. Lüthi erachtet die aktuelle rechtliche Situation rund um die Elektrofahräder als «völlig unbefriedigend». «Die technische Entwicklung von E-Bikes, E-Scootern und so weiter geht rasant voran und ist der Gesetzgebung deshalb leider immer einen Schritt voraus.» E-Bikes mit Tretunterstützung bis 25 km/h dürfen laut Lüthi auf dem Aarequai unterwegs sein. Er hält jedoch ebenso fest: «Wenn viele Leute auf dem Quai spazieren, ist es unsinnig,



E-Bikes mit gelbem Nummernschild, die mit Tretunterstützung bis zu 45 km/h schnell sind, werden auf dem Quai lediglich «geduldet».