

EDITORIAL

Party-Velo-Demo? Nö!



Immer wieder werde ich von Bekannten und Fremden auf die «Critical Mass» angesprochen. So zuletzt an der Velobörse, als ein Börsenbesucher mich fragte: «Ah, Pro Velo! Sind das die, welche diese riesigen Party-Velo-Demos veranstalten? Ich habe eine SRF Reportage darüber gesehen. Wie läuft das so in Luzern?»



- 🕒 19.00 IMMER AM LETZTEN FREITAG IM MONAT
- 📍 MÜHLENPLATZ
- 🌐 FB.COM/LUZERNCRITICALMASS

Nun, dass die «Critical Mass» sich selbst organisiert, und wir als Pro Velo Luzern lediglich Treffpunkt und Daten in Luzern aufschalten, weiss ich ja. Wie das in Luzern hingegen so abläuft? Keine Ahnung! So traf ich am letzten Freitag im September um 19.00 beim Mühleplatz ein, wo die demonstrati- onsfreudigen Velofahrer*innen nicht schwer zu erkennen waren: Eine Grup- pe, bestehend aus ca. 20 Menschen (vom Kind bis zum älteren Herrn, ausgestattet mit Stadtgöppel bis Elek- trocargobike), wartete auf die Abfahrt. Um 19.15 Uhr ging es dann in gemäch- lichem Tempo, aber eifrig klingelnd, los. Die Fahrgemeinschaft zeigte sich bemüht zusammen zu bleiben, den

Verkehr auf der Gegenfahrbahn nicht zu behindern und dem vorbeifahrenden Krankenwagen Platz zu machen. Niemand schien besonders erpicht darauf zu sein, die Führung zu übernehmen. So wechselte regelmässig die Reihenfolge der Velos. Hupende Autofahrer*innen blieben die Ausnahme, selbst als wir drei Runden um den Bundesplatzkreisel drehten und die Einfahrten kurzzeitig «korkten». Im Gespräch mit den anderen fiel mir auf, dass nicht nur ich das erste Mal an der «Critical Mass» mitfuhr, sondern die Meisten an diesem Frei- tag zum ersten Mal dabei waren. Nach einer ca. 1.5-stündigen Zickzacktour durch und um Luzern verabschiedete ich mich von der bescheidenen Masse und düste wieder nach Hause.

Ob die «Critical Mass» in Luzern nun «lahm» oder «gemütlich-entspannt» war, bleibt eine Frage der Perspektive. Ich für meinen Teil genoss die Fahrt und das Gemeinschaftsgefühl innerhalb der kleinen Velocommunity. Meine Befürch- tung, dass damit nur die Spaltung zwischen Velo- und Autofahrer*innen vergrössert wird, bewahrheitete sich nicht. Auch ist die Veranstaltung weit davon entfernt eine Party auf Rädern zu werden, wie es aus Zürich berichtet wird. Für Gwundrige empfehle ich durchaus, es mal auszuprobieren. ■

*Velove
Carmen*

Kriens / Emmen / Emmenbrücke



Velonetz jetzt!

PRO VELO
LUZERN

Keine Zeit verlieren
und Unterschriften sammeln!

Aus dem Inhalt

«Velonetz jetzt!»	2
Velo-Situation Bahnhofstrasse Luzern	4
Horw – Bekannt für Baustellen	5
Ein «JA» mit Druck aus allen Veloschläuchen!	7
Infos/Impressum/Cartoon	8

PRO VELO
LUZERN

Postfach 3602 | CH-6002 Luzern

«Velonetz jetzt!»

Nun auch in den Agglomerationsgemeinden Emmen und Kriens.



Pro Velo Luzern lancierte letzten Sommer bekanntlich erfolgreich eine Volksinitiative zur Veloverkehrsinfrastruktur in der Stadt Luzern. Doch der Veloverkehr endet natürlich nicht an der Stadtgrenze, deshalb wird jetzt in Kriens und Emmen, den grössten Agglomerationsgemeinden mit zwei weiteren Initiativen nachgelegt.

Der pandemische Veloboom liess bekanntlich die Versorgungsketten der Hersteller zusammenbrechen; lange Liefer- und Wartezeiten sind nun die Regel. Aber auch eine andere Versorgungskette

ist dem Ansturm nicht gewachsen: Die der Verkehrsinfrastruktur auf den Strassen. Wobei das Bild der Versorgungskette für die Veloverkehrsinfrastruktur leider ein höchst irreführendes ist. Stattdessen lässt sich die Situation auf den Strassen treffen der mit einem löchrigen Flickenteppich beschreiben.

Die Velofahrenden möchten sorglos, bequem und gefahrlos unterwegs sein. Die aktuellen Verhältnisse auf den Strassen lassen dies nicht zu. Die Radstreifen sind zu schmal und oft

nicht zusammenhängend, die vielen Velos kommen sich in die Quere. Der gleichwohl zunehmende Autoverkehr drängt die Velos zurück in den Strassen-graben.

Deine Hilfe ist gefragt!

Wenn Du das Velojournal im Briefkasten gefunden hast, wird ca. die Hälfte der 60-tägigen Sammelfrist bereits vorüber sein. Deshalb keine Zeit verlieren und handeln.

Krienser- und Emmer-Mitglieder finden in der Beilage einen Unterschriftenbogen ihrer Gemeinde. Bitte sendet uns den ganz- oder teilweise ausgefüllten Bogen fristgerecht an das Sekretariat. Denn jede Unterschrift erhöht den Druck.

Du brauchst mehr Bögen?

Gerne schicken wir Dir zusätzliche.
Herzlichen Dank!



Die Anliegen der Velofahrenden ernst nehmen

Die Initiative in der Stadt Luzern stiess offene Türen ein. Pro Velo traf den Nerv, denn es erwies sich als Gebot der Stunde, dem Velo als effizientes und nachhaltiges Transportmittel den Weg zu ebnet. Und das nicht nur auf Luzerner Stadtgebiet.

Die Pro-Velo Co-Präsidentin Korintha Bärtsch erzählt: «Viele Velofahrer*innen aus den Agglomerationsgemeinden kamen auf uns zu und drängten uns, das städtische Umland nicht zu vergessen und auch dort aktiv zu werden. Diesen Ball nehmen wir natürlich gerne auf.» Und so werden parallel dazu in Kriens und Emmen ähnliche Volksbegehren lan-

Initiativen konkret

«Die Gemeinde Emmen (respektive Kriens) sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Velohaupttroutennetz.»

Innerhalb einer Frist von 10 Jahren soll ein Velohaupttroutennetz erstellt, respektive bestehende Teilstücke zusammengeführt werden, insbesondere:

- Die relevanten Arbeits-, Wohn-, Schul-, Freizeit- und Einkaufsorte werden an das Velonetz angeschlossen.
- Die Velohaupttrouten werden als Radwege, Velostrassen oder in Ausnahmen auf Radstreifen geführt.

- Die Velohaupttrouten werden prioritär von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr getrennt geführt.
- Velobahnen sind ausreichend breit, um ein gefahrloses Überholen von anderen Velos zu ermöglichen inklusive solchen mit Anhängern.
- Das Velohaupttroutennetz wird mit demjenigen der Nachbargemeinden verbunden.
- Private und öffentliche Abstellanlagen für Velos sind fahrend erreichbar, gedeckt und in genügender Zahl vorhanden.
- Der Gemeinderat informiert bis zum Erreichen dieses Ziels jährlich in geeigneter Form über den Zwischenstand der Umsetzung des Velohaupttroutennetzes.

ziert, welche auf die Verbesserung der Infrastruktur zielen.

Wo klemmt das Velorad?

Wer in Emmen oder Kriens mit dem Velo unterwegs ist, könnte aus dem Stegreif ein lange Mängelliste erstellen. Für die Ortsunkundigen hier einige Beispiele:

- «Endbahnhof Mattenhof, bitte alle vom Velo steigen», so lautet die imaginierte Durchsage beim wunderbaren Freigleis an dessen Krienser Ende. Denn von einer Fortführung, beispielsweise in das Quartier Kuonimatt ist keine Spur. Mühsam muss man sich ohne Anschluss-Signalisierung seinen Weg «zusammensuchen».
- Oder das Beispiel Langsägenstrasse: Die Parallelstrasse der Krienser Hauptstrasse ist als wich-



Das Velowegnetz in der Agglomeration ist eine grosse Baustelle

tigste Veloachse zur Verbindung von Luzern mit dem Krienser Zentrum erkannt und die vielen Velofahrenden beweisen täglich deren Wichtigkeit. Endlich eine Route die durchgehend besteht. Nur teilt man sich diesen knappen Strassenraum mit einer Blechlawine, bestehend aus Schleichverkehr, die dem Hauptstrassenverkehr zu entkommen versucht. In Stosszeiten ist fast kein Durchkommen mehr, denn es gibt keine Priorisierung des Veloverkehrs. Eine Verbesserung wäre mit der geeigneten Signalisation einfach und kostengünstig zu realisieren. Aber man muss es tun wollen.

Für Emmen fasst die Mit-Initiatin Melanie Setz die Notwendigkeit mit folgender Bemerkung zusammen:

- «In Emmen/-brücke sind Velowege einfach Gehwege mit aufgemaltem Fahrrad, 'richtige' Velowege, die diesen Namen auch verdienen, gibt es kaum. Von einem entsprechenden Velowegnetz ganz zu schweigen.»

und Tobias Käch ergänzt:

- «Wer vom Seetalplatz auf der Gerliswilstrasse Richtung Rothenburg fährt, hat eine abenteuerliche Reise vor sich. Vielleicht müsste man dabei bereits von der Ausübung einer Risikosportart sprechen. Denn sobald die Steigung beginnt, verschwindet der Velostreifen und man fühlt sich dem ungeschützten Kampf um den knappen Strassenraum (neben Velofahrer*innen gibt es da parkende Autos, Dreifach-Gelenkbusse der VBL und motorisierter Individualverkehr) ausgeliefert. Entspanntes Velofahren sieht definitiv anders aus.»

Allen Grund also, aktiv zu werden.

Bruno Ruegge
Geschäftsleiter



— Inerat —

An der Velostrecke zum Bahnhof
Dokumentationen, Akzidenzen,
Fotobücher, Karten aller Art, ...
Offset- & Digitaldruck mit Beratung

g e g e n d r u c k _ G m b H
info@gegendruck.ch _t 041 360 82 70

Velo-Situation Bahnhofstrasse Luzern

Pro Velo Luzern hat dem Stadtrat im letzten Frühling einen Brief geschrieben wegen der un-befriedigenden Situation während den Marktzeiten an der Bahnhofstrasse.



Wegen den Corona-Massnahmen wurden die Marktstände auf die Strasse verschoben, was die Platz-verhältnisse noch enger machte.

Pro Velo schrieb im Brief:

«Die Bahnhofstrasse ist eine Haupt-Veloverbindung in der Stadt Luzern, zudem Bestandteil einer nationalen Veloroute. Dies bedeutet, dass diese Verbindung nicht einfach ersatzlos aufgehoben werden kann. Die momentane Lösung (Velos sollten während den Marktzeiten geschoben werden) funktioniert mehr schlecht als recht und ist für beide Seiten nicht befriedigend. Rechtlich kann das Befahren mit Velos nicht verboten werden, faktisch ist es jedoch sehr unangenehm für beide Seiten, Velofahrerinnen und Fussgänger. Da braucht es dringend eine bessere Lösung.» Pro Velo hat auch eine teilweise Umfahrung vorgeschlagen.

Der Stadtrat will jedoch vorläufig nichts an der Situation ändern. Er schreibt in seiner Antwort von Juli 2021: «Wir sind zuversichtlich, dass sich die Situation mit den kommenden Lockerungsschritten weiter entspannt. An der Signalisierung während des Marktes «Velos bitte schieben» müssen

wir festhalten, zumal die Bahnhofstrasse ja keine Fahrverbotszone darstellt und ein rücksichtsvolles Passieren während der Marktzeiten bedingt.» Der Stadtrat verweist auf das Projekt der Umgestaltung der Bahnhofstrasse, bei dem inzwischen die Planauflage stattfand und über das im nächsten Jahr abgestimmt wird, zusammen mit der Velostation unter der Bahnhofstrasse.

Pro Velo Luzern unterstützt das neue Projekt, ist jedoch nicht zufrieden mit der Antwort des Stadtrates, da es doch noch einige Jahre dauert, bis das Projekt realisiert ist. Pro Velo wird sich dafür einsetzen, dass der Veloverkehr an der Bahnhofstrasse auch während der Bauzeit gewährleistet ist, da diese Hauptroute zentral für den Veloverkehr in der Stadt ist.



Thomas Spöring
Co-Präsident Pro Velo Luzern

— Inerat —



flinkfalter
VELO • MOBIL • LUZERN

www.flinkfalter.ch



Horw – Bekannt für Baustellen in allen Grössen

Weniger bekannt für gute Veloinfrastruktur. Gibt es da einen Zusammenhang?



«Lebenswert. Stadtnah. Natürlich Horw!»
Mit diesem Slogan macht Horw Werbung in eigener Sache. Tatsächlich genieße ich das Leben in Horw, die Nähe zum See, den Bergen und der Stadt. Die Stadt Luzern ist mit dem Freigeis sehr gut erschlossen und nach Hergiswil geht es zumindest bis zum Kreisel Mühlehof auf einem sicheren Veloweg. Auch die Seestrasse ist bei oft kleinem Verkehrsaufkommen ein Genuss für Velofahrende. Also alles Friede, Freude, Eierkuchen?

Nein, denn auch Horw erkennt die Sicherheits- und Verbindungslücken im Horwer «Velonetz». Daraus entstand ein Richtplan, welcher mit verschiedenen Massnahmen Verbindungslücken und Sicherheitsprobleme verbessern will. Wir finden das wichtig. So wird für viele Velofahrende Horw wirklich lebenswert. Wir hoffen auf eine rasche Umsetzung und auf wirkliche Verbesserungen, welche das Velofahren sicher und komfortabel macht.

Verschiedene Verbesserungen wurden bereits umgesetzt. Die Begeisterung über diese Umsetzungen fällt unterschiedlich aus. So wird man auf der Kernfahrbahn der Kastanienbaumstrasse weiterhin zum Teil nahe und schnell überholt. Und auch der schöne breite Veloweg entlang der Zentralbahn wäre noch besser, wenn man nicht vom Fahrverbot des Wegmattiring gestoppt werden würde. Mehr Vision und Mut für ein wirklich sicheres und komfortables Velonetz täte dem Slogan Lebenswert wirklich gut.



Weder angenehm noch gut duftend (geschweige denn sicher) – die Umleitung der Braendistrasse

Visionen in der Bevölkerungsentwicklung hat Horw bekanntlich genug. Tag für Tag, Jahr für Jahr fahre ich an den verschiedenen Baustellen in Horw vorbei. Mal sind es kleine, mal grössere, mal kurze dann wieder sehr langfristige Projekte.



Dooring-Zone neu definiert

Die Lastwagenkolonne in der Allmendstrasse fördert dabei bestimmt nicht das Sicherheitsempfinden der Velofahrenden. Der daraus entstehende Pumtrack aka (also known as) Allmendstrasse zeigt sich bei Regen schmutzig unter Wasser.

Auf meinen Fahrten begegne ich Toitoi's mit sich öffnenden Türen auf Velostreifen* (das finde ich wortwörtlich Scheisse), sowie temporären Parkplätzen auf Velowegen. Ja, Horw ist wirklich berühmt und berüchtigt für seine Baustellen.

Ich freue mich auf jeden Fall, wenn die Durchfahrt durch den bis April 22 gesperrten Brändiweg wieder legal ist. Und vor allem darauf, wenn Horw auch in der Veloinfrastruktur wirkliche Visionen zeigt.



Lukas von Wyl

* wurde auf unseren Hinweis von Horw korrigiert.

Himmliche Verhältnisse auf den Strassen...



... Pro Velo macht sich stark dafür – für dich & dein Velo.

**Jetzt Mitgliedschaft
verschenken!**

Himmlich profitieren:

- Gratis an Velofahrkursen teilnehmen
 - Früherer Eintritt in die Velobörse
 - 5% Vergünstigung bei Veloplus
- Mehr Infos: www.proveloluzern.ch

Jahresmitgliedschaft:

- Studenten/innen: Fr. 30.–
- Einzelpersonen: Fr. 50.–
- Familien/Haushalte: Fr. 60.–

Geschenkgutschein per Mail bestellen unter:
info@proveloluzern.ch
Bitte Namen, Adresse, E-Mailadresse des Bestellers/in
und der beschenkten Person angeben.

**OO PRO VELO
LUZERN**

Ein «JA» mit Druck aus allen Veloschläuchen!

Velostation Bahnhof Luzern: Mit der Abstimmung am 13. Februar 2022 wird das Ziel zum Greifen nah.



Der Weg zu einer Luzerner Velostation, welche diesen Namen verdient, ist lang, aufwändig und kostspielig. Das Ziel jedoch ist zum Greifen nah. Aber nur, wenn Du Dich mit einem «JA» in die Diskussionen einbringst und ein «JA» in die Urne wirfst. Denn ein Spaziergang wird dieser Urnengang wohl kaum.

Luzern ist, die wunderbare Aussicht auf den See und die Alpen ausgenommen, fürwahr kein Veloparadies. Will man von Städten mit erfolgreicherer Velopolitik im In- und Ausland lernen und geht Nachfragen, was denn wohl die drei wirkungsvollsten Veloförderungsmaßnahmen seien, erhält man eine simple wie einhellige Antwort: Das wichtigste sei ganz klar eine gut ausgebaute und sichere Infrastruktur, als zweites wird die nutzerfreundliche Infrastruktur genannt und als drittes, Du ahnst es, eine durchgehend vernetzte Veloinfrastruktur. So einfach die Antwort, so aufwändig deren Umsetzung, gerade wenn's ums Veloparkieren beim Bahnhof geht. Es gilt, die Vorzüge der genialen Velomobilität mit den Qualitäten des Schienenverkehrs zu verbinden. Das Velo-Parking kann deshalb nicht irgendwo in Bahnhofnähe stehen, sondern es ist zwingend, dieses mit einem direkten Zugang zur Bahnhofshalle zu versehen. Dies erfordert eine Baustelle zwischen gebauter Stadt und See/Reuss, in schwierigstem Baugrund (um nicht zu sagen Treibsand...) inmitten eines Dickichts aus Werksleitungen. Dass die Stadt Luzern mit dieser Ausgangslage nicht mutlos aufgegeben hat und willens ist, dieses Projekt zu wagen, gebührt unseren Respekt. Vielleicht darf man aber auch sagen, dass wir der Stadt das vorliegende Projekt mit unserem hartnäckigen Engagement abgerungen haben. Doch mit einem Preisschild von 17 Mio ist Widerstand gewiss. Nicht nur in «velofernen» Kreisen hört man kritische Stimmen. Wie überzeugen wir Kritiker*innen in den eigenen Reihen?

- Der Bedarf an Veloparkplätzen ist gross und ausgewiesen. Stellt man sich dazu noch ab 2028 die Grossbaustelle Durchgangsbahnhof vor, werden wir mehr als froh sein, wenigstens 1200 neue Plätze «am Trocken» zu haben. Denn der provisorische Velotunnel wird dannzumal weichen müssen und der Standort der bestehenden Velostation hinter der Uni ist ungewiss. Ohne neues Veloparking wird sich über mehr als ein Jahrzehnt die heute bestehende schlecht und rechte Situation noch einmal massivst verschlechtern. Das vorliegende Projekt ist das heute Realisierbare: Es macht keinen Sinn, während der Durchgangsbahnhof-Baustelle im Chaos von einem günstigeren Parking, mit weniger steiler Rampe oder gar oberirdischem Parkraum zu träumen.



Einfahrt in die neue Velostation / Visualisierung Stadt Luzern

- Das Thema Sicherheit ist nicht (nur) von der Geschossebene, sondern insbesondere von der intelligenten Raumanordnung und einer hellen, gut ausgeleuchteten Gestaltung abhängig.
- Die Kritik der «vergessenen» Kurzparker ist berechtigt. Wir setzen uns daher für eine Erhöhung der oberirdischen Veloparkplätze ein. Aber: Auch wenn das Velo das energieeffizienteste Fortbewegungsmittel ist, beansprucht auch ein unbenutztes Velo in Zentrumsnähe knappen öffentlichen Raum (wenngleich 5–10x weniger als ein Auto). Dennoch lässt es sich fragen, ob eine grossflächige oberirdische Veloparkierung an bester Lage an der Reuss, die gemeinwohlorientierteste öffentliche Raum-Nutzung darstellt?
- Das Thema der Bewirtschaftung ist zurzeit politisch so gewollt – diese Frage ist nicht wie die Velostation selbst für mindestens ein halbes Jahrhundert festbetoniert. Hoffnung darf bestehen.

Deshalb mein Rat an die Zweifler: «In dubio Pro Velo (-Station)». Wenn wir das Velo als alltägliches und umweltfreundliches Verkehrsmittel voranbringen wollen, sind wir auf alle «JA's» aus der Pro-Velo-Community angewiesen! Jede Stimme zählt. Herzlichen Dank.



Bruno Ruegge,
Geschäftsleiter Pro Velo

Friede, Freude, Velobörse

Nach einem Jahr Corona-Pause war die Lust auf die Velobörse gross.

Im neu konstellierten Team durften wir gemeinsam mit Bruno Ruegge, dem neuen Geschäftsführer und Michi Fischer, dem börsenerprobten Zivildienstleistenden die Herbst-Velobörse organisieren.

Dank den vielen sehr engagierten und treuen Helferinnen und Helfern wurde es ein toller Erfolg. Viele helfende Hände (und Hirne) kennen die Abläufe an der Velobörse in und auswendig, dies erleichterte den reibungslosen Ablauf der ganzen Veranstaltung.

Die Velobörse fand bei schönem Herbstwetter statt (mit frecher Dusche zum Abschluss...). Über 300 Velos wechselten im Verlauf des Tages ihre Besitzer. Ein herzliches Dankeschön an alle, die zu diesem Erfolg beigetragen haben. Wir freuen uns schon jetzt, euch am 19. März 2022 an der Frühlings-Velobörse wieder zu begrüssen.



Alice und
Cornelis
Heijman



Hinweis

Die Erlöse aus der Velobörse sind neben Eurem Mitgliederbeitrag der wichtigste Aktivposten in der Vereinskasse. Der Erfolg steht und fällt mit den angebotenen Velos. Deshalb unsere Bitte: Legt Euer nicht mehr benötigtes, aber intaktes Velo auf die Seite und verkauft es an der nächsten Pro Velo-Velobörse am 19.3.22. Wir machen daraus ein Engagement fürs Velo! So erhält jemand andres einen günstigen Einstieg ins Velofahren.

Übrigens

Secondhand ist aktive CO₂ Einsparung!



Velo-Abstimmungsdaten

Stadt Luzern:
Velostation Bahnhofstrasse
13. Februar
Veloinitiative Pro Velo,
respektive Gegenvorschlag
15. Mai

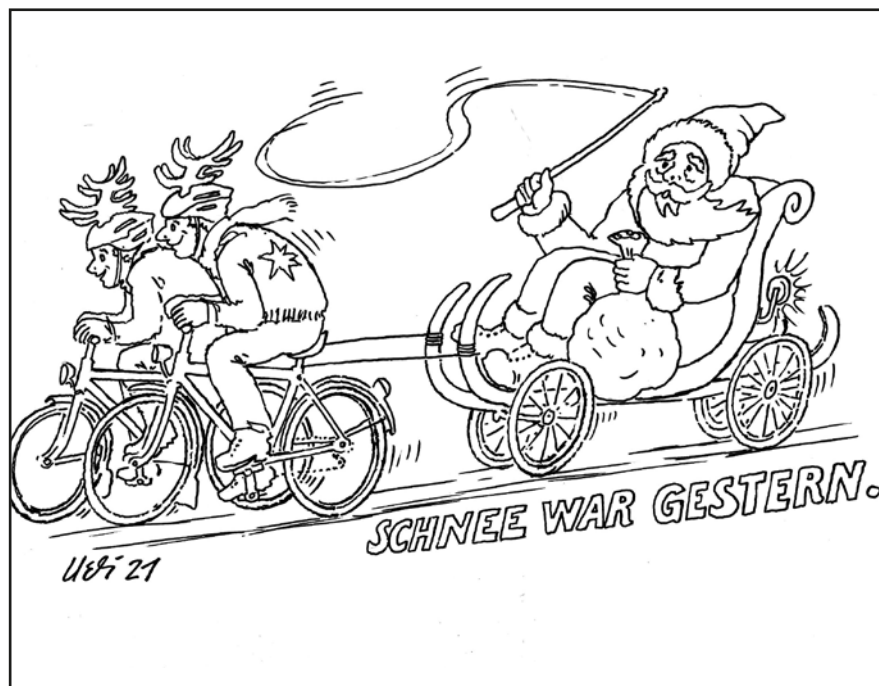
Agenda Pro Velo Luzern

GV
7. April
Velobörse:
19. März
10. September

Agenda Pro Velo Unterwalden

Mitgliederversammlung
2. Februar
Velofahrkurs Stans
7. Mai
Velofahrkurs Sarnen
21. Mai
Velobörse Stans
26. März

Cartoon



Impressum

Velinfo Nr. 05, November 2021
Auflage: 2130 Exemplare
Herausgeberin/Inserate
ProVelo Luzern, Pf 3602, 6002 Luzern
Telefon: 041 370 90 90
E-Mail: info@proveloluzern.ch
Internet: www.proveloluzern.ch
Redaktion
Markus Kuhn, Telefon: 041 320 68 65
E-Mail: velinfo@proveloluzern.ch
Fotos: Stadt Luzern, Andrea und Lukas von Wyl, Pro Velo Luzern, Rätisches Museum Chur
Karikatur: Ueli Wydler
Satz und Druck
Gegendruck GmbH, 6003 Luzern
Telefon: 041 360 82 70
E-Mail: gegendruck@rat.ch
Redaktionsschluss
Velinfo 01_22: Montag, 10. Januar 2022