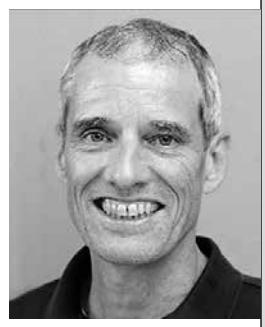
VELINFO

05 Anfang November 2022 Regionalinfo der Pro Velo Luzern

EDITORIAL

Velo als ideales Transportmittel – auch im BULA!



Das Bundeslager der Pfadi zeigte einmal mehr die vielseitigen Qualitäten des Velos. Als regelmässiger Feriengast im Goms bekam ich einiges davon mit.
Das Gelände erstreckte sich über mehrere Kilometer. Zweimal täglich konnte jede Gruppe das Essen im riesigen, fast 100 m langen Migros-Zelt abholen. Für den Transport wurden Anhänger und Handkarren aller Art eingesetzt, häufig angehängt an Velos. Der Verkehr innerhalb des Lagers spielte sich vorwiegend auf Pisten des ehemaligen Flugplatzgeländes, Wanderwegen und neu angelegten Kieswegen ab. Es war ein Gewusel von tausenden Personen ohne und mit Velos, allerdings war ein Vorankommen mit dem Velo nur im Schritttempo möglich.

Die Menge an Velos wurde im Voraus begrenzt: Gruppen bis 50 Personen durften zwei Velos mitnehmen, grössere Gruppen vier. Dafür gab es im Lager eine komplette Velo-Infrastruktur: Velowege, Veloabstellplätze, Ladestationen für eBikes und ein Velo-Zentrum, in dem Velos tageweise gemietet oder kleinere Reparaturen ausgeführt werden konnten. Es waren alle Arten von Velos zu sehen, Alltagsvelos, meist ältere Mountainbikes, E-Bikes, viele Lastenvelos und einige Eigenbauten wie die Tandems einer Pfadigruppe, die mit diesen Gefährten ins Bula fuhr.
Ausserhalb des Lagergeländes gab es ebenfalls grossen Velo- und Fussverkehr. Viele Freizeitaktivitäten fanden im Umfeld von weiteren Dörfern statt, die dafür notwendigen Utensilien wurden meist per Velo auf den Wanderwegen transportiert, während die Gruppen zu Fuss unterwegs waren. Auch dabei kam es zu keinen Problemen, es herrschte in der ganzen Zeit eine extrem friedliche und gelöste Stimmung. Abends waren jeweils ganze Karawanen von «Leuchtkäfern» zu beobachten, wenn sich einige der Leiterinnen und Leiter per Velo nach Münster zur Disco und wieder zurück ins Lager bewegten.
Es war eine Top-Organisation: Anders als bei Open-Airs oder freien Badeplätzen wurde der Abfall geordnet entsorgt, es blieb nichts liegen. Auch der befürchtete Landschaden war nicht eingetreten. Einen Monat nach dem Lager waren auf den Wiesen praktisch keine Spuren der vielen Zelte und Wege mehr zu finden! ■

Velove, Thomas Spöring

Lagerimpressionen sind unter https://www.mova.ch/impressionen zu finden.

Pro Velo Cap bestellen

«Ride today – save tomorrow» so heisst ein Slogan von Pro Velo.

Bestelle das entsprechende Velokäppli für flitzige Ausfahrten (oder für den Ausgang danach). Das Käppli kostet 18 Franken inklusive Versand.

Bestellen per Mail: info@proveloluzern.ch

Aus dem Inhalt

Die neue Lust an der Last?	**2**
Arbeit / Einfluss der Planungsgruppe.	**4**
Vernehmlassung «Verkehrskonzept Stans»	**5**
Andi Föcker macht Ferien…	**6**
Herbst-Velobörse im Rückspiegel	**7**
Infos/Impressum/Cartoon	**8**

PRO VELO LUZERN

Die neue Lust an der Last?

(Fortsetzung/Teil 2)

In der letzten Velinfo haben wir mit Andreas Merz über die Chancen von Cargobikes im gewerblichen Bereich gesprochen. In dieser Ausgabe schauen wir uns das neue Cargo-Bike mit Anhänger von Pro Velo Luzern etwas näher an.

Die Zugmaschine

Mit dem Tern GSD hat sich Pro-Velo Luzern ein praktisches, universelles Firmenfahrzeug angeschafft. Damit fahren wir nun Material an die Velobörse, zu den Velo-Fahrkursen oder zu Challenges von DEFI Velo. Das Zugfahrzeug ist mit einem Elektromotor ausgestattet. Das Für und Wider von E-Velos wird in Pro Velo Kreisen immer wieder angeregt diskutiert. Gerade die Zuschriften jeweils nach dem E-Bike Special des Velojournals kommen immer wieder kritisch daher. Aus unserer Sicht spielt der Elektromotor bei unserem Firmenfahrzeug seine Stärken klar aus und ermöglicht so einen vielfältigeren Einsatz mit unterschiedlich fitten Fahrer*innen.

Technisch gibt es einige Wege, die Tragfläche und -gewicht von Velos zu erhöhen: Beispielsweise durch die Erhöhung von einer Spur auf deren zwei. Das Gewicht kann vorne oder hinten getragen werden. Der Pro Velo «Laster» ist ein sogenanntes «Longtail», also ein Velo mit einem überlangen Heck. Das hat den Vorteil, dass es sich in den Fahreigenschaften kaum von einem normalen Velo unterscheidet und so von jeder Person ohne Eingewöhnungszeit gefahren werden kann. Das Velo ist äusserst solide gebaut, mit bärenstarken Bremsen von Magura und einer gut ansprechenden Federgabel, welche alle Strassenunebenheiten schluckt. So kommt das Velo mit 200 kg Gesamtgewicht spielend zurecht. Auch können Leute von 155 bis 195 cm Körpergrösse darauf Platz finden. Irgendwie ist das Velo eine eierlegende Wollmilchsau, die nicht nur äusserst funktional und nützlich ist, sondern beim Fahren grossen Spass bereitet.

Was uns sehr gefällt

- Fahreigenschaften wie ein normales Velo
- Durch die 20 Zoll Räder tiefer Einstieg
- Grosse Anpassbarkeit mit vielen Anbaumöglichkeiten
- Leistungsfähige Bremsen
- Riesige Packtaschen
- Arretierbarer, solidester Zweibein-Ständer (ein Anhängerschubs kann das Velo nicht vom Ständer werfen)
- Mit der stufenlosen Enviolo Nabenschaltung kombiniert mit einem Zahnriemen anstelle einer Kette, hat man ein Sorglospaket im Antriebsbereich
- Starker Boschmotor, der auch bei maximaler Ladung ruhig unterstützt
- Durch die Möglichkeit des vertikalen Aufstellens, kann man das Velo einfach «in die Ecke stellen»

Kritischer sehen wir

- Der starke Motor hat eine Kehrseite: Der Akku muss relativ schnell ans Ladegerät angeschlossen werden. Die zweite Akkuaufnahme im Rahmen macht also Sinn …

Inserat

lerne Fahrradmechaniker:in

Komme zu uns ins Team!

Auf Sommer 2023 haben wir noch eine Lehrstelle als Fahrradmechaniker:in frei.
Bist du Veloliebhaberin, Bikefreak, fasziniert dich die Velotechnik, dann melde dich. Mehr: www.velociped.ch

VELOCIPED
mehr Velo

Werkstatt Luzernerstr. 16 | **Laden** Luzernerstr. 4 | 6010 Kriens | 041 329 10 50 | www.velociped.ch

- Mit über 33 kg ist das Tern kein Leichtgewicht (rasch über ein paar Stufen aus dem Velokeller schleppen, macht gar keinen Spass … auch das Aufstellen nutzt man dadurch wohl eher bei längerem Nichtgebrauch)
- Für den gewerblichen Gebrauch sind die gestaltbaren Flächen fürs Marketing begrenzt

Der Anhänger
Doch zum wahren Transportwunder wird das neue Velo erst durch seinen Anhänger aus der Münchner Werkstatt «Hinterher». Die findigen Köpfe machen dort zurzeit wohl die vielseitigsten Anhängerkonstruktionen. Pro Velo hat sich für einen «Transporter 3» entschieden. Mit diesem können bis zu drei Velos gleichzeitig transportiert werden. Aber auch die Kunststoffkisten mit dem ganzen Material für die Velofahrkurse finden in einer Fuhre darauf Platz – oder es wurden 4 Pavillonzelte mit den dazugehörenden Seitenwänden für die Velobörse damit transportiert. Der Clou: Zum Aufbewahren braucht der Anhänger gerade einmal 10 cm Tiefe des raren Stauraumes. Dies wird durch die schnell abnehmbaren Räder mit Steckachsen möglich. Ich würde mit diesem Anhänger eine Wohnungszüglete wagen …

Über den Preis haben wir bisher nicht gesprochen: Dieser ist weitaus günstiger als ein Autotransporter aber alles andere als vernachlässigbar. Das Tern kostet in der genannten Ausstattung ca. Fr. 7500.– und der Anhänger ca. Fr. 2100.–. Nur dank der grosszügigen Unterstützung durch die Albert Koechlin Stiftung konnten wir die Anschaffung stemmen. Ab März 23 können Gewerbebetriebe übrigens wieder Unterstützungsgesuche bei der AKS einreichen.

Fazit
Die gute alte Combo von Velo mit Veloanhänger wird durch die Elektrounterstützung und Leichtbauweise im Anhängerbereich zur veritablen Konkurrenz eines Kleintransporters. Dies unter Beibehaltung der Velovorteile: Geringer Platzbedarf, überlegene Ökobilanz, überschaubare Unterhaltskosten, lautlos – und es benötigt nicht einmal einen Führerschein.

Bruno Ruegge

Inserat

Arbeit / Einfluss der Planungsgruppe

Ein positives Beispiel, wie sich unsere Planungsgruppe in Bauvorhaben einbringen kann.

In Kriens wird zurzeit zwischen der Brauerei Eichhof und dem Südportal des Sonnenbergtunnels ein sehr umfangreiches Bauprojekt realisiert. Dieses ist auch unter dem Titel «Eichhof West» bekannt. Da ein Teil der neuen Gebäude direkt an der Langsägestrasse zu liegen kommt, muss diese während des Baus verlegt werden. Nach Bauvollendung wird dieses Provisorium wieder zurück gebaut.

Langsägestrasse Ost 22-09-05: Klar markierte Führung des Radverkehrs, ein Verkehrsdienst regelt den Baustellenverkehr.

Genügend breite Fahrbahnen respektive Radstreifen. Sogar Kurvenaufweitungen für das sichere Kreuzen von Rad- und Schwerverkehr sind realisiert worden.

Die Planungsgruppe konnte sich gegen Ende der Planungsphase, kurz vor der Planauflage einbringen. Hauptthema war in erster Linie die fertige Überbauung. Diskutiert wurden Überlegungen zu den Zu- und Wegfahrten und wie diese am besten gestaltet werden können. Worauf ist zu achten? Was ist aus Fahrradsicht weniger kritisch?

Coronabedingt mussten diese Gespräche in Videositzungen durchgeführt werden. Die grossen Dimensionen der Pläne zeigten dabei klar die Grenzen dieser Technik auf. Das Ganze fand jedoch in einem sehr konstruktiven Umfeld statt. Neben dem Vermeiden von «Sturzfallen» bei den Zufahrten konnten wir auch Optimierungen bei den geplanten Fahrradparkplätzen einbringen. Auch die Hinweise auf den Platzbedarf von Cargo-Bikes und Fahrrädern mit Anhänger wurden aufgenommen. Wie sich später zeigen sollte, ging aber im Schlussspurt der Planungsphase die Bauphase unter. Der enge Zeitplan erlaubte es nicht mehr, die Bauphase vorgängig zu besprechen. Eine Eingabe der Pro Velo auf die Planauflage wurde somit unumgänglich.

Das inzwischen aufgebaute Vertrauen führte dazu, dass auch unsere nun schriftlich vorgebrachten Anliegen ernst genommen und unsere Vorschläge in das Projekt aufgenommen wurden. Dies wiederum führte zu unserer wohl kürzesten und einfachsten Einspracheverhandlung. Da sämtliche Anliegen berücksichtigt wurden konnte die Einsprache zurückgezogen werden.

Diese Geschichte zeigt, dass eine konstruktive Zusammenarbeit möglich ist und für alle Parteien gewinnbringend sein kann. ■

Bernhard Staiger

Vernehmlassung «Verkehrskonzept Stans»

Die Gemeinde Stans will ein neues Verkehrskonzept auf die Beine stellen und hat auch unseren Verband um eine Stellungnahme gebeten.

Ein paar Wochen bevor wir die Stellungnahme abgegeben haben, durchforsteten wir auf Wunsch von Pro Velo Schweiz die Gesetze der Gemeinden und des Kantons um herauszufinden, wie viele explizite Artikel es betreffend des Verkehrsmittels Velo gibt. Die Ernüchterung war total. Wir fanden keinen einzigen Veloartikel. Das Velo existiert im Kanton Nidwalden auf Gesetzesebene nicht.
Umso mehr freute es uns, dass dem Velo im Verkehrskonzept Stans nun sehr viel Platz eingeräumt wird. Es scheint so, dass das, was Pro Velo seit Jahrzehnten propagiert, nun endlich bei den Behörden angekommen ist.
Man merkte, dass das Velo helfen kann, den (MIV)-Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und verträglich zu gestalten. Wir wiesen auf weitere Vorteile hin, nämlich, dass Veloverkehr praktisch keinen Lärm und Umweltverschmutzung erzeugt, wenig Platz benötigt und Menschen fitter werden, wenn Sie regelmässig das Velo benützen.
Unser Fazit ist aber, dass alle diese positiven Aspekte nur erreicht werden, wenn die Veloinfrastruktur massiv ausgebaut wird. Ein besonderer Anreiz für die Umsetzung dieses Vorhabens ist sicher, dass es einen Bruchteil von dem kostet, was für den MIV und ÖV-Ausbau ausgegeben wird.

Wir schlagen vor, dass die Stanser Bevölkerung von der Politik aktiv für das Umsteigen auf den Fuss-, Velo- und Öffentlichen Verkehr motiviert werden soll. Dazu braucht es eine auf einem Marketingkonzept basierende, aktive und langandauernde Werbekampagne die auf dieses Verlagerungsziel hin wirkt.

Die Verlagerung des Verkehrs soll gemessen und aufgrund der Resultate werden Massnahmen abgeleitet. Ein Massnahmenstrauss soll über längere Zeit das Umsteigen bei der Bevölkerung attraktiv machen. Die Gemeindebehörden und die Gemeindemitarbeitenden müssen dabei eine aktive Vorreiter- und Vorbildrolle übernehmen.

Wir schlagen vor, ein niederschwelliges Meldesystem für kritische Situationen und mangelhafte Verkehrsanlagen zu prüfen. So können Gefahrenstellen schnell beseitigt werden. Nur wenn die Verkehrsinfrastruktur sicher ist, werden die Leute sie gerne und öfter benützen. Um die Sicherheit weiter zu erhöhen ist eine Entflechtung von Fuss- und Veloverkehr notwendig.

Leider sind im Vekehrskonzept nur gewisse Massnahmen priorisiert worden. Wir schlagen deshalb vor, einen Projektplan für die Umsetzung zu erstellen, damit auch klar wird, wann eine Massnahme hoch bzw. mittel priorisiert umzusetzen ist.

Unser Wunsch ist es, Velohauptrouten komfortabel und sicher zu gestalten. So sollen Übergänge von Velowegen auf Strassen, Radwegquerungen von Strassen und Auffahrten von Kreisverkehrsanlagen auf Velowege möglichst flach und absatzlos gebaut werden. Kurvenradien sollen möglichst gross gewählt, Kreuzungen in der Nacht ausgeleuchtet und Häge und Zäune mindestens 50cm vom Veloweg entfernt platziert werden

Unser letzter Vorschlag ist, ein übergeordnetes Veloparkierkonzept zu erarbeiten und dieses mit den Schnittstellen zum ÖV sowie Park und Ride Anlagen abzustimmen. So können eventuell neue Plätze für Nextbike geschaffen und die bestehenden öffentlichen Anlagen entlastet werden.

Unser Ziel ist, dass sich Stans von den Verkehrsplanungsrichtlinien aus dem letzten Jahrhundert löst und eine moderne, zeitgemässe Stadt wird, die eine hohe Aufenthalts- und Lebensqualität bietet. Dass sich diese Zielvorstellung mit immer mehr Autos (auch elektrischen) nicht verträgt, ist offensichtlich. Wir wollen den MIV nicht aus dem Zentrum verdrängen, jedoch müssen Massnahmen ergriffen werden, damit der Langsamverkehr nun endlich auf ein hohes Komfortniveau für Benützer und Benützerinnen angehoben wird. ■

Thomas Beck

Politische Arbeit in Nidwalden

Auch in diesem Jahr haben wir in Zusammenarbeit mit dem VCS Ob- und Nidwalden viel Zeit für Stellungnahmen, Einwendungen, Einsprachen und Verhandlungen aufgewendet.

Mit unserem Mitwirken versuchen wir die Attraktivität der Veloinfrastruktur und den Stellenwert des Fahrrads als Transportmittel zu verbessern. In einigen Fällen ist es uns sehr gut gelungen, unsere Standpunkte und Wünsche einzubringen. So zum Beispiel bei der Gestaltung des Seefelds Buochs und bei der Bebauungsplanung und dem Reglement Erlenpark in der gleichen Gemeinde. Bei anderen Vorhaben gelang uns das weniger gut, wie zum Beispiel bei der Gestaltung vom Müliplatz in Oberdorf.
Viele unserer Vorschläge und Inputs sind in Konzepte, Leitbilder und die Revisionen der Nutzungsplanung von Nidwaldner Gemeinden eingeflossen, wie beispielsweise beim Verkehrskonzept und dem Siedlungsleitbild Stans. Es bleibt jetzt nur zu hoffen, dass eine mehrheitsfähige politische Umsetzung stattfindet. ■

Roberta Lischer

Andi Föcker macht Ferien …

Veloenthusiast*innen, wie unser Velofahrkursverantwortlicher Andi Föcker einer ist, können es natürlich auch während ihren Ferien nicht lassen …

Doch wie Andi das tut, kann vielleicht für andere als Inspirationsquelle dienen. Nun, alles der Reihe nach:

Dass Veloanhänger gerade auch zum Zelten wunderbare Dienste leisten können, ist allgemein bekannt. Und so sind die ersten Fotos noch unverdächtig:

Doch nach ein paar Handgriffen wird's ziemlich ausladend:

Und wächst durch Aufpumpen zu einem veritablen Hauszelt. Dies mit allem Drum und Dran: Eingangsbereich in Stehhöhe und erhöhte – somit stets trockene – Schlafkoje:

Da das Hauszelt, respektive der Anhänger, 29 kg auf die Waage bringt, ist er entweder für Supersportler*innen im Flachland oder für E-Bikefahrende das ideale Ferien-Equipment.

Andi hat mit seiner Frau Esther den B-Turtle (so nennt sich das findige Teil) diesen Sommer auf ihrer Schweizer Seentour (Vierwaldstättersee, Sarnersee, Lungernsee, Brienzersee, Thunersee, Schiffenensee, Murtensee, Neuenburgersee, Bielersee, Sempachersee und wieder Vierwaldstättersee) einem ausgiebigen Praxistest unterzogen und will es partout nicht mehr hergeben.

Zu kaufen gibt es dieses Zelt in Österreich bei:
https://gentletent.com/de/b-turtle ■

Bruno Ruegge

Fotos: Andi Föcker

Herbst-Velobörse im Rückspiegel

Eine nachhaltige Aktion für weniger Abfall.

Sie kennen es vielleicht von einer ihrer Entsorgungstouren in den Ökihof (eigentlich ziemlich verharmlosende Begriffe …): Es eröffnet sich ein grausiger Blick in die Abgründe unseres Konsumrausches. Und ich verspüre manchmal neben schlechtem Gewissen auch den inneren Drang, etwas dagegen zu unternehmen, um diesen Abfallberg zu verringern. Vielleicht hat den einen oder die andere der 60 freiwilligen Helfer*innen dieser Drang nach Veränderung am Samstag 10. September dazu motiviert, sich ehrenamtlich für die Velobörse zu engagieren. Diese Menschen machten es möglich, dass wir unseren Beitrag leisten konnten. Und ja, neben der guten Tat sind die Börseneinnahmen auch ein wichtiger Posten in unserem Vereinskassabuch. Ein grosses Dankeschön an alle, die zum Gelingen beitrugen!

Die Velobörsen-Bilanz von diesem Herbst:
634 Velos standen zum Verkauf bereit.
245 Velos fanden hoffentlich glückliche Käufer*innen. Diese Velos fanden also zurück auf die Strasse und landeten (noch) nicht im Altmetallcontainer.
12 Velos wurden für Velafrica gespendet. Sie sichern Arbeit in sozialen Institutionen in der Schweiz und in 7 Ländern Afrikas Mobilität, Arbeit und Ausbildung.
Das nächste Datum ist (vorbehältlich der Platzzusage) bereits fixiert: 18. März 2023, wie gewohnt am Nationalquai. Nutzen Sie also die Winterabende, das überzählige Velo aufzumöbeln, damit es am 23. März parat ist. Denn nur fahrtüchtige Velos können an der Börse verkauft werden. ■

Das Velobörsenteam Alice und Cornelis Heijman, Bruno Ruegge

Inserat

Markus Greter, GO WEST

Mit dem Velo durch die USA, Kanada und Alaska

Seit 29 Jahren radelt der Luzerner Markus Greter etappenweise um den Globus. 108 000 Kilometer hat er bereits zurückgelegt. Seine unterhaltsamen Multivisionsshows mit den witzigen Geschichten begeistern seit Jahren in diversen Schweizer Städten.

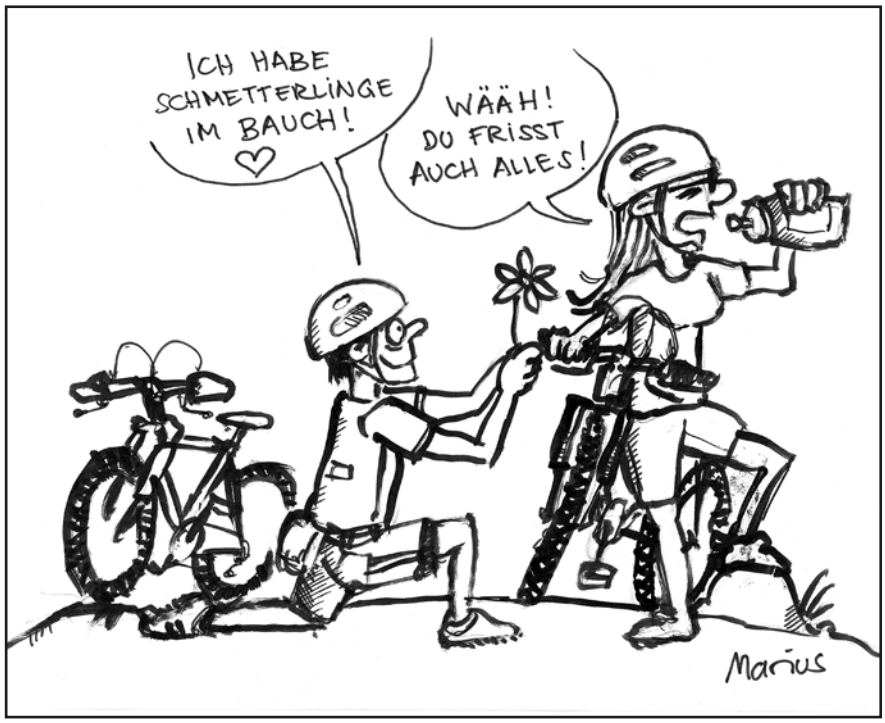
In «Go west» berichtet er leichtfüssig von seinen Erfahrungen der Etappen durch die USA, Kanada und Alaska.

Von frechen Downhills, springenden Walen und einem Hexenkessel. Von genialen Schotterpisten, Rodeos und der tragisch-schönen Route 66. Von eiskalten Nächten und nie endender Begeisterung … es sei denn, ein Grizzly mache grad Probleme.

Er liest ein paar Kurzgeschichten und begeistert mit Musik.

Donnerstag, 26. Januar 2023
20.00 Uhr, Paulusheim
Eintrittspreise CHF 23.–,
für Mitglieder ProVelo mit Legi CHF 21.–,
Jugendliche/Studis CHF 13.–

Cartoon



Agenda Pro Velo Luzern

Velobörse	18. März 2023
Mitgliederversammlung	27. April 2023

Agenda Pro Velo Unterwalden

Mitgliederversammlung	1. Februar 2023
Velobörse Stans	25. März 2023
Velofahrkurs Sarnen	13. Mai 2023
Velofahrkurs Stans	3. Juni 2023

Impressum

Velinfo Nr. 05 Anfang November 2022
Auflage: 2250 Exemplare
Herausgeberin/Inserate
ProVelo Luzern, 6000 Luzern
Telefon Sekretariat: 078 233 84 91
E-Mail: info@proveloluzern.ch
Internet: www.proveloluzern.ch
Redaktion
Markus Kuhn, Telefon: 041 320 68 65
E-Mail: velinfo@proveloluzern.ch
Fotos: Christiane Arold Velociped, Andreas Föcker, Markus Greter, Bruno Ruegge, Thomas Spöring, Bernhard Staiger
Karikatur: Marius Portmann
Satz und Druck
Gegendruck GmbH, 6003 Luzern
Telefon: 041 360 82 70
E-Mail: gegendruck@rat.ch
Redaktionsschluss
Velinfo 01_23: Montag, 9. Januar 2023