

EDITORIAL

Kapazität versus Sicherheit im Strassenverkehr



Wie so oft stehe ich mit dem Velo am Wartebalken an der Ampel bei der Zentralstrasse und warte, weiter über den Bahnhofplatz Luzern in Richtung Seebrücke fahren zu können. Vor mir liegt einer der meist befahrenen Strassenabschnitte im Kanton Luzern. Hinter mir warten unzählige Autos und Lastwagen, viele offensichtlich mit dem Drang, schnell weiter fahren zu können. An sich nichts aussergewöhnliches, wenn nicht ausgerechnet hier an dieser gefährlichen Stelle der Radstreifen aufhören würde. Mein Arbeitsweg führt mich seit vier Jahren fast jeden Tag von der Zentralstrasse her über den Bahnhofplatz in Richtung Seebrücke und am Abend wieder zurück. Prekäre Überholmanöver mit ungenügendem Abstand gegenüber mir als Velofahrer lassen meinen Puls regelmässig in die Höhe schnellen.



Ich frage mich, wieso ausgerechnet auf diesem gefährlichen Abschnitt die Radstreifen fehlen. Fahrspuren hat es einige auf diesem Strassenabschnitt, um genau zu sein neun inklusive jenen für die Busse, und nur gerade eine davon ist für die Velos. In Richtung Seebrücke werden für den motorisierten Verkehr sogar zwei Spuren parallel geführt. Müsste es an einer so stark befahrenen Stelle nicht in jede Richtung eine separate Spur für die Radfahrer geben, auch wenn dafür auf eine Fahrspur für den motorisierten Verkehr verzichtet werden müsste? Wahrscheinlich wird argumentiert, dass das Verkehrsaufkommen es nicht zulässt auf eine «Autospur» zu verzichten und dafür zwei Spuren für Radfahrer zu erstellen. Das mag sein, doch mir stellt sich die traurige Frage, was höher bewertet wird: dass in einer bestimmten Zeit eine bestimmte Menge an Fahrzeugen eine Stelle passieren kann oder die bestmögliche Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer?

Ich setze mich in meiner Tätigkeit als Architekt viel mit Sicherheitsfragen auseinander. Beim Erstellen eines Hauses können beispielsweise auch nicht auf sicherheitsrelevante Bereiche verzichtet werden, nur damit mehr Personen in diesem Gebäude Platz finden. Und genau so sollte es im Strassenverkehr doch auch sein. Die Platzverhältnisse sind gegeben, die Sicherheit hat oberste Priorität und die Kapazität orientiert sich an diesen beiden Werten.

Ich appelliere an die Entscheidungsträger von Stadt und Kanton Luzern: Nehmen Sie bitte Ihre Verantwortung für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ernst. ■

Velove, Simon Kellenberger, Luzern

FUMETTO Comic Festival

Wettbewerb: «zeichne deinen Velo-Comic!»



Bilder aus «zeichne dein Velo!» (siehe Seite 8)

Aus dem Inhalt

Mischzonen und ihre Grenzen	2
Wolhusen: Erfolgreiche Einsprache	3
Cargobikes und Frappé-Velo	4
Velofahrkurs für Migrantinnen in Stans	5
Fahr sichtbar – auch im Kreisler «Ei» in Sarnen	5
Rad-/Gehweg auf der Westseite des Baldeggersees	6
Austoben auf dem Velo	7
Infos/Impressum/Agenda/Cartoon	8

PRO VELO
LUZERN

Postfach 3602 | CH-6002 Luzern

Mischzonen und ihre Grenzen

Man kann es vorweg nehmen, Mischzonen sind Verlegenheitslösungen. Solche kommen dann zum Tragen, wenn (noch) keine bessere Lösung in Sicht ist.



Das gemeinsame Führen von Velo- und Fussverkehr auf einem Trottoir oder Weg gibt es dann, wenn der Platz für eine getrennte Führung fehlt.

Als Velofahrerin ist man geneigt zu sagen, dass Mischzonen bezüglich Sicherheit besser sind als das Fahren auf der Strasse ohne Velostreifen, da man von den schnellen und schweren Autos abgetrennt ist. Als Fussgängerin kann ich mich hingegen durch das Velo bedrängt fühlen. Tatsächlich ist beispielsweise die Wahrnehmung betreffend Sicherheitsabstand beim Überholen unterschiedlich. Während die Velofahrenden den Abstand beim Überholen oft als gross und ausreichend einschätzen, fühlen sich zu Fuss Gehende beim selben Abstand bedrängt, erschrecken und nehmen die Person auf dem Velo als Rowdy war. Je nach Fortbewegungsart und eigener Geschwindigkeit hat man eine andere Perspektive. Es empfiehlt sich daher also als Velofahrerin, auf den als angemessen geltenden Überholungsabstand noch etwas draufzugeben.

Mischzonen sind keine Vorzeigeobjekte in der Verkehrsplanung. In der gemeinsamen Führung von Fuss- und Velowegen kann man – ausser Platz zu sparen – keine Synergien finden. Das Gegenteil ist der Fall, denn mit der gemeinsamen Führung wird die gewohnte Velogeschwindigkeit massiv gebremst. Rücksichtnahme ist geboten, was absolut richtig ist. Aber als Velofahrerin will ich schnell von A nach B kommen, und nicht durch die Strassen gondeln. Das muss die Stadt- und Verkehrsplanung endlich anerkennen. Zu oft werden gute und vor dem Verkehr geschützte Veloverbindungen als Fussgängerzonen aufgewertet. Da kommt man als Velo in die Sandwichposition, man ist zwar geschützt vor schnellen, breiten und schweren Autos, wird jedoch durch zu Fuss Gehende ausgebremst.



Das Velo hat die gleiche Legitimation als individuelles Verkehrsmittel wie das Auto und soll deshalb auch seinen Platz bekommen.

Die Fussgängerlobby hat sich die Mischzonen vorgeknöpft. Das Trottoir den Fussgängerinnen und Fussgängern», postulieren sie. Die Erkenntnis, dass Mischzonen nicht der Weisheit letzter Schluss sind, ist in breiten Kreisen vorhanden. Wir müssen aber einen Schritt nach vorne machen, bessere Lösungen suchen und nicht einfach das Velo wieder auf die Strasse verbannen oder auf anderen Wegen bildlich gesprochen ausbremsen. Wir brauchen sichere Velowege und wir brauchen attraktive Velowege. ■



Korintha Bärtsch



Kantonsstrasse Wolhusen: Erfolgreiche Einsprache

Für die Pro Velo Luzern sind Einsprachen ein wichtiges Mittel: Sie werden dann notwendig, wenn bei Strassenbauprojekten das Velo vergessen oder nur ungenügend berücksichtigt wird.

 Bei der Sanierung der Kantonsstrasse Wolhusen war unsere Einsprache erfolgreich.

Im Sanierungsprojekt war vorgesehen, dass auf dem Teilstück auf Höhe des Bahnhofes Wolhusen-Weid beim Ortseingang (von Menznau her kommend Richtung Bahnhof, siehe Luftaufnahme) die Linienführung südlich der Parplätze entlangführen sollte. Dies entspricht der Führung der bisherigen Veloroute. Diese Variante birgt nach Ansicht von Pro Velo Konfliktpotenzial aufgrund des parallel dazu verlaufenden Gehweges. Die Umfahrung wird durch die abfallende Strasse von den Velofahrenden teilweise in hohem Tempo passiert, was durch den knappen Platz unter Umständen zu problematischen Situationen mit den FussgängerInnen führt. Durch die zunehmende Anzahl von E-Bikes würde sich die Situation in Zukunft noch verschärfen. Deshalb haben

wir in der Einsprache die Führung eines Radstreifens direkt entlang der Kantonsstrasse gefordert, damit schnelle Zweiräder auf der Strasse bleiben und trotzdem sicher unterwegs sein können. Dieser Vorschlag wurde von der kantonalen Stelle Verkehr und Infrastruktur (vif) in dieser Form akzeptiert, ohne dass eine Einspracheverhandlung notwendig war. Für Pro Velo und die Planungsgruppe ist dies ein Beweis, dass wir beim Kanton als fachlich versierte Partnerin wahrgenommen werden. ■



Christof Studhalter



Barbara Irniger
Planungsgruppe



Inserat

derzeit viele Aktions-Modelle



BROMPTON 

für schlaue Pendler

Das pffiffige Faltvelo aus London: ruckzuck klein verpackt, ruckzuck gross in Fahrt. Grosse Auswahl, verschiedene Modelle & Farben. Mache eine Testfahrt, übers Wochenende.

VELOCIPED
mehr Velo

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

Cargobikes und Frappé-Velo

Pro Velo Unterwalden am 8. und 9. September an der «beWEGt18»



Unter dem Motto «sinnvoll unterwegs» konnte die Bevölkerung auf dem Flugplatz Kägiswil nachhaltige Mobilitätsformen und die bewusste Kombination der verschiedenen Formen des Unterwegseins erfahren.

Der zweitägige Event ist ein gemeinsames «nachhaltig vorwärts»-Projekt der Obwaldner Energie-stadt-Gemeinden, des Kantons Obwalden und des Elektrizitätswerks Obwalden.

Ein gelungener Anlass bei strahlendem Herbstwetter und mit vielen interessierten Besuchenden. Herzlichen Dank an alle Helfer und Helferinnen. ■



Monika Küng



An unserem Stand weckten Cargobikes und Veloanhänger für den Lastentransport die Neugier der Besuchenden und der Medien. Unsere Überzeugung: es braucht nicht immer einen Kofferraum.



Als weitere Attraktion konnten Gross und Klein auf dem Frappé-Velo ihren Lieblings-Milkshake zubereiten.

Anfänger-Velofahrkurs für Migrantinnen in Stans

Die Rückmeldungen der letztjährigen Velofahrkurse für Migranten und Migrantinnen haben gezeigt, dass zahlreiche Frauen Interesse haben, das Velofahren von Grund auf zu erlernen.



In Zusammenarbeit mit dem Bistro Inter-culturel boten wir dieses Jahr in Stans einen Velofahrkurs für Anfängerinnen an.

An 10 Nachmittagen zwischen Juni und Oktober übten wir das Velofahren und vermittelten die wichtigsten Verkehrsregeln. Wir begannen den Kurs mit neun Frauen aus verschiedenen Ländern. Einige Teilnehmerinnen brachen aus verschiedenen Gründen den Kurs ab, so dass sich schlussendlich fünf Personen genug sicher fühlten, auf der Strasse zu fahren. Im Vergleich zu Kindern benötigten die Teilnehmerinnen bedeutend mehr Zeit und Ausdauer, um die Fahrtechnik zu erlernen. Die Freude über das Erfolgserlebnis war umso grösser. Der Stolz war in den Gesichtern der Frauen zu sehen und die Freude am Velofahren war stark spürbar.

Die Rückmeldungen der Teilnehmerinnen zeigen uns, dass sich ihnen neue Perspektiven öffnen.

Priyanka: «Mit dem Velo ist es einfacher, zur Schule oder zum Einkaufen zu gelangen. Ausserdem ist Velofahren gesund.»

Ayse: «Das Velo hilft mir, schneller zu den Geschäften für den Einkauf zu gelangen.»



Manzura: «Ich erledige meine Einkäufe nun mit dem Velo und kann nun zusammen mit der Familie Fahrrad-Ausflüge unternehmen.» (Die anderen Familienmitglieder konnten bereits Velo fahren).

Tewabeck: «Dank dem Velo kann ich mich günstiger fortbewegen.»

Bano: «Das Velofahren ist zeiteffizient und ein gutes Muskeltraining». ■



Roberta Lischer-Bognuda

Fahr sichtbar – auch im Kreisel «Ei» in Sarnen

Velos dürfen und sollen im Kreisel in der Mitte fahren. Darauf haben wir gemeinsam mit der Kantonspolizei Obwalden aufmerksam gemacht.



Zur Verdeutlichung malten wir im Kreisel «Ei» in Sarnen rote Velopiktogramme auf. Angesprochen wurden Velo- und Autofahrende. Die Aktion ist Teil der Kampagne «Made visible» von Pro Velo Schweiz und dem VCS.

Gefahr des Übersehens

Auf dem Velo im Kreisverkehr ist die Gefahr besonders gross, übersehen zu werden. Dagegen hilft: im Kreisel in der Mitte fahren und sich mit Hand-



zeichen möglichst früh sichtbar und bemerkbar machen. Das Überholen eines Velos im Kreisel wird durch mittiges Fahren erschwert und Velofahrende rücken so besser ins Blickfeld der Autofahrende. Für Autos gilt im Kreisel, genügend Abstand zum Velo zu wahren und dieses nicht zu überholen.

Reaktionen

Die Strassen-Aktion wirbt für besseres Verständnis zwischen allen Verkehrsteilnehmenden und damit für mehr Verkehrssicherheit. Die Rückmeldungen der angehaltenen Personen waren grösstenteils positiv. Viele hatten über die heutigen Regeln für das Befahren von Kreiseln zu wenig Kenntnisse und waren dankbar für unsere Informationen. ■



Monika Küng

Rad-/Gehweg auf der Westseite des Baldeggersees

Die Pro Natura hat eine Anfrage betreffend eines kombinierten Rad- und Gehwegs an die Pro Velo gemacht.



Die Pro Natura sichert in der ganzen Schweiz Naturschutzgebiete. Einige dieser Naturschutzgebiete gehören Pro Natura, unter anderen der Baldeggersee im Kanton Luzern.



Direkt am Ufer besteht teilweise eine dichte Bepflanzung. In weiten Teilen ist eine Linienführung direkt am See nicht möglich. Die paar zusätzlichen Höhenmeter werden mit schönen Aussichten belohnt.

Aus touristischer Sicht gibt es entlang dieses Sees das Anliegen, eine sichere Fuss- und Veloroute via Richensee, Stäflingen und Nunwil nach Hochdorf zu schaffen. Dabei stellt sich die Frage, wo und in welcher Qualität diese Verbindung entstehen soll. Die Tourismus-förderungsorganisation Idee-Seetal möchte einen Wanderweg rund um den See, der möglichst nahe am Ufer entlang führt. Pro Natura Luzern möchte auch, dass die Menschen den See erleben können. Dort wo es empfindliche Lebensräume gibt oder wo Vögel gestört werden könnten, soll der Weg aber etwas weiter entfernt vom Ufer entlang führen. Die Pro Natura stellt sich vor, dass zwischen Stäflingen, Retschwil und Nunningen kein Fussweg direkt am See angelegt wird, sondern

schlägt einen kombinierten Rad- und Gehweg auf der Höhe der Hauptstrasse vor. Das würde eine sichere Fuss- und Veloverbindung ermöglichen und gleichzeitig unnötige Konflikte mit Naturschutzanliegen verhindern. Nur stösst dieser Vorschlag nicht überall auf Gegenliebe. Deshalb die Anfrage der Pro Natura, wie die Pro Velo zu dieser Frage steht.

Diese Verbindung ist nicht nur Bestandteil der regionalen Radwanderoute 56, Luzern – Lenzburg, sondern sie ist auch ein Schulweg. Gerade bei Schulwegen befürwortet die Pro Velo asphaltierte Wege, kann doch nur dann ein Winterdienst sichergestellt werden. Aufgrund der Seeuferschutzbestimmungen darf direkt an einem Ufer entlang kein asphaltierter Weg erstellt werden. Heute besteht auf diversen Uferabschnitten ein dichter Bewuchs. Wird ein Weg auch nur ein paar Meter vom Ufer entfernt erstellt, ist der See in diesen Abschnitten nur noch schlecht bis gar nicht sichtbar. Es entsteht kein Vorteil aus der Ufernähe. Nur schon aus diesen Überlegungen drängt sich ein Rad- und Gehweg entlang der Hauptstrasse auf. Da im südlichen Teil des Sees einige Liegenschaften direkt an den See grenzen, muss hier in jedem Fall eine Wegführung abseits des Ufers gesucht werden.

Diese Hauptstrasse ist im südlichen Abschnitt eine Kantonsstrasse. In den Weilern ist die Geschwindigkeit zum Teil auf 50 und zum Teil auf 60 km pro Stunde beschränkt. Ausserorts gelten 80 km pro Stunde. Aufgrund des doch geringen Verkehrsaufkommens, könnte trotz der Ausserortsgeschwindigkeit auf einem durchgehenden Rad- und Gehweg sehr angenehm Velo gefahren werden. Ein kleiner Nachteil der Führung entlang der Kantonsstrasse ist das (Höhenprofil?)Längenprofil. Auf einer Länge von 6.5 km müssen etwa 40 Höhenmeter überwunden werden,



Abgesehen von der Uferbepflanzung, versperren auch Liegenschaften den Zugang zum See.

was aus unserer Sicht vertretbar ist.. Weit wichtiger wird die Gestaltung des Weges sein. Es liegt in der Natur der Sache, dass meist mindestens zu zweit gewandert wird. Ebenso liegt es in der Natur des Menschen, dass er zu zweit neben einander geht. Wird der Weg zu schmal gebaut, sind Konflikte zwischen Wanderern und Radfahrenden vorprogrammiert. Entschärft könnte dies werden, in dem der Fahrradteil des Weges asphaltiert würde, während der Wanderteil einen Naturbelag erhielte. Dies hätte dann zur Folge, dass der Weg breiter werden müsste, als ein auf der ganzen Breite asphaltierter Rad- und Gehweg. In Anbetracht der touristischen Nutzung des Weges sollte hier nicht am falschen Ort gespart werden.

Auch einen Vorteil bringen die zusätzlichen Höhenmeter mit sich. An einigen Stellen hat man eine

schöne Aussicht auf den See und die angrenzende Landschaft bis hin zu den Alpen. Direkt am See wäre dies so nicht möglich.

Aus diesen Überlegungen ziehen wir einen gut ausgebauten Rad- und Gehweg entlang der Hauptstrasse einem nicht asphaltierten und tendenziell zu schmalen Weg mit Naturbelag mehr oder weniger direkt am See entlang vor. ■



Bernhard Staiger
Planungsgruppe

Austoben auf dem Velo

Ein Pumptrack für die Stadt Luzern



Die Gelegenheit, mit dem Velo im Alltag ohne Einschränkung herumzutoben, ist für Kinder wichtig, dafür fehlt aber in der engen Stadt häufig der Platz.

Durch die intensive Nutzung und den zunehmenden Verkehr auch auf den Quartierstrassen sind die Freiräume rar geworden. In unseren Velofahrkursen wird deutlich, dass viele Kinder den natürlichen Bewegungsdrang zu wenig ausleben können und deshalb teilweise ihr Zweirad schlecht beherrschen.

Der Pumptrack als Velo-Spielplatz

Pro Velo hat die Stadt gebeten, mögliche Standorte für einen Pumptrack zu prüfen. Ein solcher besteht z.B. seit längerem in Kriens, wo er oft und intensiv genutzt wird. Auf dem Rundkurs mit Wellen und Steilwandkurven werden die Kinder (und auch Erwachsenen) angespornt, sich unter schwierigen Voraussetzungen mit dem Rad zu bewegen. Das macht in erster Linie Spass, davon profitieren sie aber auch, wenn sie auf der Strasse fahren oder sich mit dem Mountainbike ins Gelände wagen. Die gegenseitige Rücksichtnahme ist Voraussetzung, weil sich verschiedene Alters- und Stärkeklassen auf dem gleichen Kurs bewegen.

Eröffnung Pumptrack Wartegg

Mit unserer Bitte nach der Prüfung von Standorten sind wir bei der Stadt Luzern auf offene Ohren gestossen. Da ein Pumptrack eine relativ grosse Fläche beansprucht, ist war das Finden eines Standorts schwierig. Bei der Sanierung der Schulanlage Wartegg konnte eine grössere, kaum mehr genutzte Fläche für diesen Zweck umgebaut werden. Dort ist er für alle im Quartier zugänglich und kann auch




für den Sportunterricht genutzt werden. Ab dem 17. November 2018 ist der neue Velo-Spielplatz offen und kann mit allen Sportgeräten mit Rädern und Rollen befahren werden. ■



Barbara Irniger

Fumetto Comic Festival

Das diesjährige Wettbewerbsthema lautet Velo.

 **Das Fumetto Comic Festival Luzern schreibt jährlich einen Wettbewerb aus.**

Er soll Comic-Schaffenden die Möglichkeit bieten, sich einem internationalen Vergleich zu stellen und der breiten Öffentlichkeit zu präsentieren.

Das diesjährige Wettbewerbsthema lautet Velo. Wir lieben unser Fahrrad, Bike oder

Velo. Denn egal wie man es nennt, Radeln ist die schönste Art mobil zu sein: schnell und wendig, lustvoll mit der Nase im Wind flitzen wir dahin – voller Energie, aber abgasfrei.

Wie siehst du das? Unterwegs im Velo-Paradies oder im rauen Strassen-Dschungel, am Flussufer, Richtung Kilimanjaro oder zum Bäcker – zeichne uns deinen Velo-Comic!

Partner: Umsicht & EnergieSchweiz & Stadt Luzern/Tiefbauamt

Einsendeschluss: 4. Januar 2019:

www.fumetto.ch/de/wettbewerbe/fumetto-wettbewerb-2019/ ■

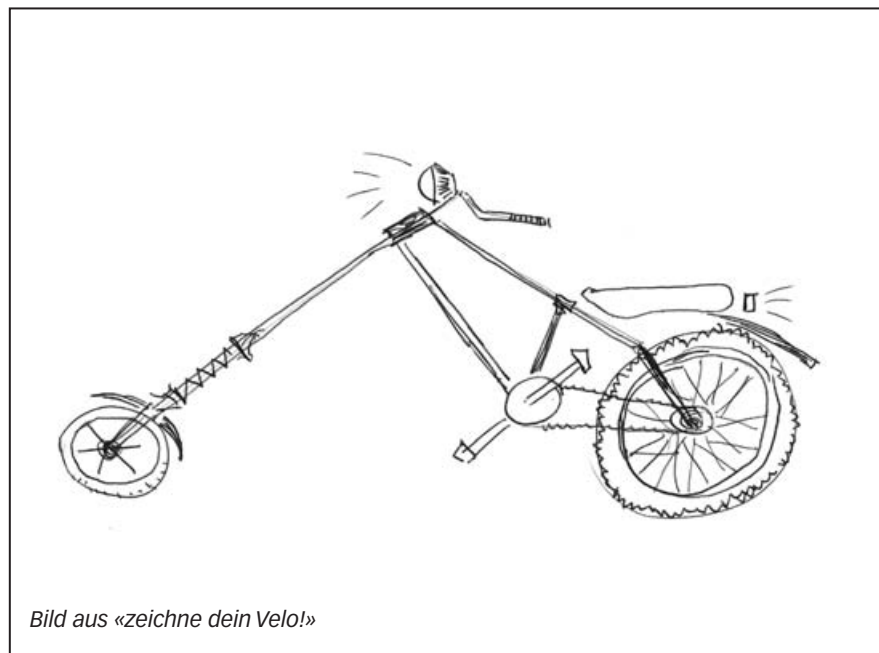


Bild aus «zeichne dein Velo!»

Agenda Pro Velo Luzern

- Velobörsen 23. März und 14. September
- Mitgliederversammlung am Comicfestival Fumetto 8. April

Agenda Pro Velo Unterwalden

- GV in Stans 30. Januar

Impressum

Velinfo Nr. 06, November 2018
 Auflage: 2150 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: Agentur Umsicht, Simon Kellenberger, Monika Küng, Roberta Lischer-Bognuda, Stadt Luzern, Bernhard Staiger
 Bilder: aus www.Luzern60plus.ch, aus Broschüre fuss-und-veloverkehr-auf-gemeinsamen-flaechen
 Karikatur: Tiemo Wylder
 Satz und Druck
 Gegendruck GmbH, 6003 Luzern
 Telefon: 041 360 82 70
 E-Mail: gegendruck@rat.ch
 Redaktionsschluss
 Velinfo 01_19: 7. Januar 2019

Cartoon

