LUZERN
#3
September 2024

VELOZÄRN

Interview mit dem neuen Co-Präsidium

Seite 3

Neue Lösungen im Mischverkehr sind gefragt

Seite 4

Velofahrkurs für Kinder – ein Erlebnisbericht

Seite 6

3. Sek Eschenbach: Velotour nach Monaco

Seite 7

PRO VELO
LUZERN

EDITORIAL

Erkenntnisse aus der Schweiz Mobil-Routenkontrolle

Pro Velo Luzern hat seit letztem Jahr im Auftrag des Kantons Luzern die Kontrolle der Velorouten übernommen.

Das Foto zeigt eine typische Situation (Bundesstrasse), bei der ungeübte Velotouristen zu Fuss über den Fussgängerstreifen gehen. Unsichere Alltagsvelofahrende oder Kinder werden jedoch durch solche Situationen abgeschreckt und verzichten auf das Velo. In Luzern ist das viel zu oft der Fall, weshalb Luzern den tiefsten Veloverkehrsanteil aller vergleichbaren Schweizer Städte hat.

NACH der Einführung durch Schweiz Mobil fuhr ich im Herbst 2023 zwei Routen ab und erfasste mit einer App alle zu verbessernden Wegweisungen. Diese Routen sind gut geplant, folgen meist verkehrsarmen Strassen und sind landschaftlich attraktiv. Auf der Webseite schweizmobil.ch sind alle Routen mit öV-Anbindung, Karten und weiteren Informationen beschrieben. Schwierigkeiten gibt es oft an verkehrsreichen Strassen und in Dörfern, wo es keine verkehrsarmen Parallelstrassen gibt.

Im Winter ging es um die Verlegung der nationalen Route 3, die nun direkter auf dem Freigleis verläuft. Die Frage bleibt, wie das Zielpublikum vom Bahnhof Luzern dorthin kommt. Die Wahl der Route führte zu Diskussionen: Soll man die Route entlang der Hauptstrasse oder durchs Hirschmatt-Quartier führen? Im Quartier gibt es Probleme mit parkenden Autos, die für Velofahrende gefährlich sind. Der Kanton entschied sich für die Variante entlang der Zentralstrasse, wo nur Velostreifen vorhanden sind.

Meine Erfahrungen bestätigen die Problematik für den Veloverkehr: Abseits von Ortschaften sind gute Verbindungen meist einfach, in Dörfern und Städten jedoch schwierig. Für ungeübte Fahrer:innen ist es oft zu gefährlich, das Velo zu benutzen, was zu einem niedrigen Veloverkehrsanteil in Luzern führt. Der Kanton Luzern ist hier gefordert, da viele gefährliche Stellen auf Kantonsstrassen liegen. Die Planung des Alltagsveloroutennetzes muss bis in dreieinhalb Jahren abgeschlossen sein, um mehr Platz und sichere Kreuzungen für Velofahrende zu schaffen. OO

Velove, Thomas Spöring, Planungsgruppe

SchweizMobil

Tolle Velo-/Bike-touren entdecken in der Schweiz!

SchweizMobil.ch

Impressum «Pro Velo Magazin» 3/2024, Erster Jahrgang.

Das Mitgliedermagazin von Pro Velo erscheint viermal im Jahr.
Herausgeberin: Pro Velo Schweiz, Birkenweg 61, 3013 Bern, Tel. 031 318 54 11, info@pro-velo.ch **Gesamtredaktion:** Cynthia Khattar, Westschweiz, Corinne Päper, Deutschschweiz **Satz, Postproduktion, Druck und Vertrieb:** Stämpfli Kommunikation, Postfach, 3001 Bern **Auflage:** 28 000 Exemplare, Deutsch und Französisch **Gedruckt in der Schweiz:** 100 Prozent Altpapier, FSC Recycled. ISSN: 2813-9968 **Mitgliedervorteile:** www.pro-velo.ch/de/mitglied-werden/mitgliedervorteile
Nächste Ausgabe: 4/2024: 14. November

Mitgliedervorteile:

Zugangscode für Ermässigung Publibike und Carvelo: velorution

Impressum «Velozärn» 3/2024, Erscheint als Beilage zum Pro Velo Magazin von Pro Velo Schweiz
Druckauflage: 2150 **Ausgabe:** 3/2024 **Redaktion:** Markus Kuhn **Kontakt:** info@proveloluzern.ch
Fotos: Thomas Spörring, Leonidas Portmann, Till Hofstetter, Bruno Ruegge, 3. Sek Eschenbach
Cartoon: Marius Portmann
Redaktionsschluss Ausgabe 4/2024: 7. Oktober

INTERVIEW

Fragen an das neue Präsidium von Pro Velo Luzern

Velozärn sprach mit Elena Wiss und Cyrill Zosso und freut sich auf den frischen Power im Vorstand. Doch eines wird klar: die beiden wollen nicht nur vorwärts machen, sondern verneigen sich auch vor dem vorgefundenen Engagement.

Was ist eure erste Erinnerung ans Velofahren?

Cyrill: Ein Foto von mir auf dem Velo mit Plüschtieren auf dem Gepäckträger ist etwa vor 30 Jahren entstanden. Aber so richtig erinnere ich mich an Velotouren mit meiner Familie entlang der Reuss zum Grillieren oder mit etwa 12 mit meinem Vater dem Rhein entlang, vom Oberalp bis zum Bodensee. Und seither ist das Velo stets dabei.

Elena: Ich war noch ein kleines Kind, erinnere mich jedoch gut, wie mein Vater mir auf dem in der Nähe liegenden Viscose-Areal in Emmenbrücke das Velofahren beibrachte. Neben den üblichen Startschwierigkeiten machten auch die Gleise der Industriezüge das Lernen zu einer kleinen Challenge. Seither bin ich fast täglich mit dem Fahrrad unterwegs.

Welches war der erste Berührungspunkt mit Pro Velo Luzern?

Elena: Im Alltag lege ich die meisten Strecken mit dem Velo zurück. Zusätzlich beschäftige ich mich durch meinen Beruf als Raumplanerin oft mit der Planung von Verkehrsanlagen. Aus diesen beiden Gründen bin ich bereits vor mehreren Jahren als Mitglied Pro Velo beigetreten.

Cyrill: Das ist noch gar nicht so lange her! Erst 2021 wurde die Veloinitiative in Kriens lanciert. Da habe ich mitgeholfen und die Initiative bis zur Abstimmung begleitet. Erst jetzt entdecke ich das riesige Engagement von Pro Velo so richtig.

Als neues Co-Präsidium habt Ihr einen Blick von aussen. Was ist Euer Eindruck: Was kann Pro Velo besonders gut?

Elena: Pro Velo bringt Menschen zusammen, die sich mit Freude und Herzblut für eine sichere und gute Veloinfrastruktur einsetzen. Dabei schafft sie es, diese Begeisterung durch ihr Wissen und Engagement quer durch die Bevölkerung weiterzugeben. Ein Teil dieses Vereins zu sein, macht mich unglaublich stolz.

Cyrill: Es sind so viele Menschen mit Herzblut bei Pro Velo engagiert – ich glaube, Pro Velo kann Feuer entfachen und bietet verschiedenste Möglichkeiten, sich für Velofahrende zu engagieren. Sei dies beispielsweise an der Kidical Mass, bei den Velokursen, im Vorstand oder an der Velobörse.

Wo müssen und können wir noch zulegen?

Cyrill: Ich denke, ich muss mich zuerst noch etwas eingewöhnen, umschauen und Pro Velo besser kennen lernen. Vielleicht wäre die Sichtbarkeit von Pro Velo ein Punkt? Zudem hinkt der Kanton Luzern bei der Veloinfrastruktur hinterher. Da sollte Pro Velo sicher dran bleiben, hat aber bisher schon sehr viel tolle Arbeit geleistet!

Elena: Das Ziel soll sein, die bis heute toll geschaffene Ausgangslage weiterzuführen und am Ball zu bleiben, wenn es darum geht, das Velo vermehrt in den Fokus der Planungen zu nehmen. Es darf nicht sein, dass bei Infrastrukturbauten das Fahrrad als letztes Verkehrsmittel in die Planung mit einbezogen wird und so mit dem vorliebnehmen muss, was übrig bleibt. Das Velo soll von Anfang an als zumindest gleichwertiges, besser priorisiertes Verkehrsmittel eingebunden werden. Nur so können wir sicherstellen, dass das Velo «in» bleibt und als gesunde, nachhaltige und günstige Alternative zu anderen Verkehrsmitteln öfter zum Einsatz kommt.

Das Interview führte Bruno Ruegge

8 bis 80 im Mischverkehr

Auf stark befahrenen Strassen mit Tempo 50 braucht es baulich abgetrennte Velowege. Auf Quartierstrassen sind baulich getrennte Velowege oft räumlich nicht möglich. Hier ist Tempo 30 zwingend und der Durchgangsverkehr des MIV (motorisierter Individualverkehr) muss verhindert werden.

DIE meisten Velowege beginnen, führen über und/oder enden in einer Quartierstrasse. Für eine sichere Veloinfrastruktur für ALLE, vom 8-jährigen Kind bis zur 80-jährigen Person, ist die Situation auf diesen Strassen daher mitentscheidend. Eine räumliche Trennung der Veloinfrastruktur vom MIV ist auf Quartierstrassen kaum möglich und sinnvoll. Daher ist unabhängig von der Velomarkierung die Menge und die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs entscheidend.

Auf Velostrassen werden für das Velo Autoparkplätze aufgehoben und bei Kreuzungen wird Vortritt gewährt. Dies beschleunigt die Velofahrt, macht jedoch die Strasse leider auch für den MIV deutlich attraktiver. Mehr und schnellere Autos reduzieren die Sicherheit für Velofahrende stark. Die Sicherheit für Velofahrende zu erhöhen ist jedoch die absolute Grundvoraussetzung für mehr Veloverkehr.

links: Sieht sehr velofreundlich aus, aber funktioniert nur bei wenig und langsamem motorisierten Verkehr

rechts: Alltag vor der aktuellen Baustelle an der Bruchstrasse

unten: Mit der Einbahn aufgrund der Baustelle (17 Uhr Werktag)

Verkehrsberuhigungsmassnahmen führen oft zu gefährlichen Situationen für Velofahrende

Mit verschiedenen baulichen Verkehrsberuhigungsmassnahmen wird versucht, den MIV auf Quartierstrassen zu beschränken oder zu verlangsamen. Was auf den ersten Blick sinnvoll scheint, hat einige Tücken. Denn diese Verkehrsberuhigungen führen zu Ausweichmanövern der Autos und Lastwagen, welche die Verkehrssicherheit der Velofahrenden stark beeinträchtigen können. Die mit Abstand seitlich versetzten Parkplätze auf der Strasse werden deshalb oft aufgehoben. Bei umfahrbaren Verkehrsinseln (Bild), stehen davor oft wartende Autos dem Velo im Weg und im Gegenverkehr fährt das Auto um die Verkehrsinsel herum direkt auf entgegenkommende Velofahrende zu.

Lösungen sind Teilfahrverbote für Autos

Für eine sichere Veloinfrastruktur auf Quartierstrassen ist Tempo 30 und die Verhinderung des MIV-Durchgangsverkehr zwingend. Der Kanton Luzern hat eine Richtlinie für Fahrverbote. Ein Teilfahrverbot wie «Zubringer gestattet» oder eine Einbahnstrasse für den MIV muss mit einem Kurzgutachten detailliert begründet werden. Die Bedingungen für ein Teilfahrverbot sind mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit auf verschiedenen für den Veloverkehr wichtigen Gemeindestrassen gegeben. Das erforderliche Kurzgutachten ist allerdings relativ teuer, da die aktuelle Verkehrslage detailliert erhoben werden muss.

Beispiel Bruchstrasse

In der Bruchstrasse fehlte bis zur aktuellen Baustelle die Verhinderung des Durchgangsverkehrs in Richtung Parkhaus Altstadt. Aktuell ist die Durchfahrt durch eine Baustelle verhindert. Nach dem Verkehrschaos zu Beginn der Baustelle wird die Bruchstrasse nun auch in diese Richtung nicht mehr als Umfahrungsstrasse genutzt. Die Einbahnsignalisation für Autos auch nach der Baustelle zu erhalten und die Umfahrung über die Gibraltarstrasse zu verhindern (Signalisation «nur Zubringer»), würde die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit auf der gesamten Länge der Bruchstrasse entscheidend erhöhen. OO

Till Hofstetter, Velofachplaner

JETZT VERSICHERN!
DIE VCS-VELOVERSICHERUNG MEHR ALS NUR SCHUTZ FÜR IHR VELO – ZUKUNFTSFÄHIGE VELOPOLITIK INKLUSIVE.
Die richtige Wahl für Ihr geliebtes Velo:
Die VCS-Veloversicherung bietet eine umfassende Absicherung gegen Beschädigung, Diebstahl, Akku-Defekt und vieles mehr – für Ihr Rennvelo, Mountainbike und E-Bike.
Noch Fragen zum Produkt?
Wir beraten Sie gerne: Tel. 031 328 58 11
Jetzt Prämie berechnen:
verkehrsclub.ch/veloversicherungen
Versicherungsträger:
ERV
Mobilität mit Zukunft
VCS
© Adobe Stock – Zamrznuti Tonov

Velofahrkurs aus Teilnehmehmendenperspektive

Mit meinem ältesten Sohn Claudio, 6-jährig, nahm ich Ende Juni zum ersten Mal an einem Kinder-Velofahrkurs von Pro Velo teil. Mir ist es wichtig, dass Claudio das Velofahren von Grund auf gut lernt. Die nervenschonendste Art, das zu bewerkstelligen, ist m.E. der Kinder-Velofahrkurs bei Pro Velo.

VELOFAHR KURS PRO VELO LUZERN

WÄHREND Claudio mit den anderen Kids die erste Stunde im Schonraum auf dem Schulhausplatz diverse Geschicklichkeitsübungen auf dem Velo absolvierte, sassen wir Eltern im Theorieraum, um die wichtigsten Verkehrsregeln aus Veloperspektive aufzufrischen. Ebenfalls wertvoll fand ich die Auseinandersetzung mit der Frage: «Was kann ich von meinem Kind punkto Erkenntnis und Verhalten im Verkehr überhaupt schon erwarten?» Obwohl ich das Meiste schon wusste, war es trotzdem gut, das eine oder andere erneut zu hören. Ich erhielt ausserdem gute Tipps , wie bspw. wo ich mich eingangs eines Kreisels positionieren soll, um mein Kind möglichst gut zu unterstützen und sicher durch den Kreisel zu lotsen.

Nach einer kurzen Pause fuhren wir vom Schulhausplatz ins Quartier und übten für die nächsten rund 1.5 Stunden mit unseren Kindern das Linksabbiegen. Dabei hatten die Kursleiter:innen mit Kreide am Boden und Bechern am Trottoirrand gut ersichtlich markiert, wann und in welcher Reihenfolge was zu tun ist (nach hinten schauen, Handzeichen, einspuren, abbiegen). Erst dank den vielen Wiederholungen zeigten sich die ersten Erfolge.

Claudio gefiel es sehr gut und ich fand, dass es ähnlich war, wie in einem Skikurs. Das Üben in der Gruppe ist jedoch anders. Die Anordnungen wurden von ihm besser befolgt, als wenn ich mit ihm alleine dieselben Übungen gemacht hätte. Das Geschicklichkeitstraining im Schonraum machte Spass, förderte sein Gleichgewicht, belohnte seinen Mut und trug so dazu bei, dass er ein sicherer Velofahrer werden kann.

Fazit:
Ich finde den Velofahrkurs von Pro Velo toll und kann es allen Erwachsenen mit Kindern im Velo-Lern-Fahralter bestens empfehlen (auch als Götti, Gotti, Grosseltern usw.). Zudem habe ich eine weitere Facette unseres breiten Angebots von Pro Velo Luzern aus der Perspektive der Teilnehmerin kennengelernt und bin einmal mehr beeindruckt, wie viele Menschen sich mit grossem Engagement fürs Velofahren einsetzen. Ich fand alle Kursleiter:innen sehr sympathisch. Sie machen es toll mit den Kindern. Danke an Andy, Ermanno & Co.

Patrizia Graf
Vorstand Pro Velo Luzern

Schul-Velotour von Eschenbach nach Monaco

Ihr erinnert Euch an den Bericht im letzten Velozärn über die Sek-Eschenbach? Nun hat uns die Klasse einen Reisebericht geschrieben: Diesen möchten wir Euch nicht vorenthalten.

NACH mehreren Trainings und noch viel mehr Vorbereitung war es am Samstag, 25. Mai endlich soweit. Wir waren 24 motivierte Jugendliche und 11 Begleitpersonen, die sich sehr auf dieses grossartige Erlebnis freuten. Nach dem Abschied von unseren Eltern ging unsere Reise endlich los. Die erste Etappe führte auf Nebenwegen Richtung Immensee, begleitet von Tele 1. Da die Axenstrasse für Velos gesperrt ist und der Shuttle für uns nicht genügend Plätze hatte, wurden wir mit einem Nauen von Brunnen bis nach Flüelen transportiert. Danach folgte der grosse Aufstieg von rund 1000 Höhenmetern: Wir erklommen das «Chileli von Wassen», den Teufelsstein und die Schöllenenschlucht bis wir schliesslich vor unserer Jugi in Hospental standen.

Weil der Gotthardpass noch immer geschlossen war, brauchten wir auch für den zweiten Tag einen Plan B. Nach langen Beratungen beschlossen wir, den Weg nach Locarno auf drei verschiedene Arten durchzuführen. Dies reichte von sportlichen und übermotivierten Jugendlichen, die am frühen Morgen auf ihre Velos stiegen und den Oberalp- und den Lukmanierpass in Angriff nahmen, bis zu den entspannten Zugsreisenden, die mit der Bahn ins Tessin gelangten. In Iragna trafen sich dann alle Gruppen wieder und fuhren die letzten 40 Kilometer zusammen. Für alle, die nun immer noch nicht müde waren, ging's mit dem Velo erneut an den See für eine Abkühlung.

Der Tag drei führte uns dem Lago Maggiore entlang Richtung Italien. Oftmals entkamen wir nur knapp dem Regen. Ein Tag später dann Etappenziel Turin. Am Abend besichtigten wir diese schöne Stadt. Am nächsten Morgen folgte eine spannende Tour durch das Juventus Stadion.

Leider gab es auf der fünften Etappe einen kleinen Zwischenfall mit einem doofen Pfosten. Es ist zum Glück nichts Schlimmes passiert und der Jugendliche konnte weiterfahren. Den nächsten Tag aber verbrachte er im Team-Büssli und sah dabei hinter die Kulissen dieses tollen Fahr-Services: Koffern schleppen, Verpflegung einkaufen, Zwischenverpflegung herausstellen, einchecken, Leute motivieren… Alle anderen meisterten die 120 km lange Etappe und 1200 Höhenmeter mit Bravour und genossen die tollen Ausblicke ins Piemont. Am Schluss hatten wir noch knapp 20 km Abfahrt vor uns und in Albenga erreichten wir das lange ersehnte Meer.

Tag sieben auf dem Velo führte uns entlang der ligurischen Küste und es war der einzige Morgen, an welchem wir wirklich nass wurden. Doch das garstige Wetter hielt uns nicht auf und wir waren entschlossen, das Ziel zu erreichen: Monaco erreichten wir schliesslich gegen 18 Uhr abends und nach einem letzten Gruppenfoto durften wir auf der Formel 1 Strecke fahren. Erschöpft aber glücklich stiegen wir von unseren Rädern und genossen den Blick auf den berühmten Hafen mit den luxuriösen Yachten. Nach 660 km und 5600 Höhenmetern hatten wir unser Ziel erreicht – es war ein tolles Gefühl!

Ein herzliches Dankeschön allen, die dieses einmalige und unvergessliche Erlebnis ermöglichten: Allen voran Herrn Blättler, unserem Projekt-Mastermind, den vielen Heferinnen und Helfern und nicht zuletzt all unseren Sponsoren! OO

Klasse 3. Sek Eschenbach, Freifach Ausdauersport

CARTOON ©Marius Portmann