LUZERN
#3
September 2025

VELOZÄRN

Gefährliche Busbuchten

Gut gemeint, aber schlecht fürs Velo. Besser sind Fahrbahnhaltestellen.

Seite 4

Hauptsache Velo

Der neue «Velozärn»-Redaktor Dominik Thali

Seite 3

Auf halbem Weg mässig zufrieden

Halbzeit bei der Planung der neuen Velowegnetze

Seite 5

PRO VELO
LUZERN

EDITORIAL

Mehr Dänemark für Luzern

ICH war im Juni zwei Wochen in Dänemark auf einer Velotour. Reisen mit dem Velo im Ausland bieten spannende Einblicke in die unterschiedliche Ausprägung von Veloinfrastruktur.

Dänemark – insbesondere Kopenhagen – ist bekannt für seine Velofreundlichkeit. Das liegt daran, dass das Velo dort früh als gleichwertige Alternative zum Auto erkannt wurde. Davon darf sich Luzern gerne inspirieren lassen.

Auch in unserer Region wird einiges getan für die Verkehrswende. Viele Massnahmen wirken jedoch oft punktuell statt strategisch abgestimmt.

Immerhin bewegt sich politisch etwas: Am 28. September entscheiden die Stimmberechtigten der Stadt Luzern über die Initiative «Begrünte und autobefreite Quartiere für Luzern». Die Gegnerschaft schiesst aus allen Kanonen – oft mit faktenfreien Argumenten. So bleibt der Zugang für Lieferungen und Handwerk gewährleistet. Die Angst des Gewerbes ist wohl verständlich, denn es hat mit vielen Herausforderungen zu kämpfen. Doch die Annahme, dass Parkplätze Umsätze generieren, ist wissenschaftlich vielfach widerlegt.

Pro Velo Luzern unterstützt diese Initiative ideell und empfiehlt sie zur Annahme. Die betroffenen Quartiere vom Autoverkehr und von Parkplätzen zu befreien, schafft Raum für mehr Aufenthaltsqualität – nicht nur für Velofahrende, sondern für alle.

Ein weiteres Beispiel ist die Seebrücke mitten in der Stadt Luzern. Für Velofahrende ist das Queren gefährlich und unattraktiv. Deshalb finde ich das kantonale und städtische Postulat der Grünen für einen zusätzlichen Steg für Fussgänger:innen eine gute Sache. Das würde auf der Seebrücke Platz frei räumen für endlich sichere und vom Auto- und Busverkehr abgetrennte Velowege. In Kopenhagen gibt es solche Brücken bereits mehrfach – sie sind beliebt und werden rege genutzt (wenn es nicht gerade Sonntag ist, wie auf dem Bild).

Man sieht: In der Region von Pro Velo Luzern geht einiges – aber es wäre noch mehr möglich. Genau deshalb braucht es eine starke und mitgliederreiche Pro Velo Luzern – damit auch im Kanton Luzern ein bisschen Dänemark-Feeling aufkommen kann. *OO*

Lukas Bucher,
Vorstand

„Eine der vielen Brücken für Velofahrende und Fussgänger:innen in Kopenhagen. In Luzern wäre eine solche Lösung neben der Seebrücke möglich.

Lukas Bucher,
Vorstand

Impressum "Pro Velo Magazin" 3/2025, Zweiter 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:** Ariane Gigon, 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 Ausgaben: 4/2025: 13. November

Mitgliedervorteile:

Impressum "Velozärn" 3/2025, Erscheint als Beilage zum Pro Velo Magazin von Pro Velo Schweiz
Druckauflage: 2150 **Ausgabe:** 3/2025 **Redaktion:** Dominik Thali **Kontakt:** info@proveloluzern.ch
Fotos: Metron AG, Lukas Bucher, Dominik und Annemarie Thali, Michael Fankhauser/Temple Cycles, Leonidas Portmann **Cartoon:** Marius Portmann
Redaktionsschluss Ausgabe 4/2025: 6. Oktober

DER NEUE REDAKTOR

Aller Anfang war das Velo von Frau Kälin

Velofahren kann ich. Und schreiben. Ob das für die Redaktion des «Velozärn» reicht? Wenn wir gemeinsam in die Pedale treten, schon.

MEIN erstes Velo überliess mir Frau Kälin. Sie hatte ihren Eingänger so lange im Keller ungenutzt stehen lassen, dass ich, zehn oder zwölf damals, eines Tages im 2. Stock klingelte und sie *schüüch* danach fragte. Frau Kälin sagte Ja, ich hämmerte alsbald einen Töfflilenker vom Alteisen ins Steuerrohr und besuchte mit dem Eigenbau meine Tante am Zürichsee. Ohne Helm und auf der Hauptstrasse.

Mit Jeans und Birkenstock auf Tour

So begann das mit mir und dem Velo. Mit sechzehn reichten dann zwei Wochen bei fünf Franken Stundenlohn in der Möbelfabrik für einen Halbrenner bei Velo Holdener in Einsiedeln, wo ich aufwuchs. Nach zwei abgebrochenen Studien arbeitete ich mich ins Zeitungsleben ein, was ich schon immer gewollt hatte, und führte an der ersten Stelle gewissermassen das Ressort Velo ein; als Gegengewicht zu den Kollegen mit ihren ständigen Autotests. Die erste Tour, in Jeans und Birkenstock, führte an die Loire, die Hochzeitsreise 1989 über den Gotthard nach Griechenland.

Seither geht das so. Es kam zwischenzeitlich ein Liegerad in die Familie nebst drei Kindern, die mit Börsenvelos gross wurden, auf denen sie mit uns bis an die Nordsee pedalten. Und es wuchs bei mir das Interesse an verkehrspolitischen Fragen.

Heute bin ich glücklich, meinen Arbeitsweg von Hochdorf nach Luzern wann immer möglich mit dem Velo zurücklegen zu können. Ich schlängle mich durch den Stau am Luzernerhof und geniesse das Feierabendbier am Nordpol. Velobörsentage sind für mich Feiertage; unter dem Sattel habe ich seit zehn Jahren allerdings einen massgeschneiderten Rahmen. Das passt besser zu meinen Einsfünfundneunzig.

So sieht und trifft man sich immer wieder auf zwei Rädern. Bis eines Tages Pro Velo-Geschäftsleiter Bruno Ruegge mich – nicht so *schüüch* wie ich damals – anfragte, ob ich die Redaktion des «Velozärn» übernehmen wolle. Einen Kaffee und drei Wochen später sagte auch ich Ja, und mit diesen acht Seiten hier trete ich erstmals in die Pedale.

Anregungen erwünscht

Wenn's euch so gefällt, bedanke ich mich für das Wohlwollen. Ansonsten freue ich mich über Rückmeldungen und Vorschläge jedwelcher Art: Themen, Touren, Bücher, Filme – und und und. Auf dem Velo kommt man schliesslich um die ganze Welt. *oo*

Dominik Thali, Redaktor «Velozärn»

Geboren 1963, aufgewachsen in Basel und Einsiedeln, lebt seit 1989 in Hochdorf, verheiratet, drei Kinder, zwei Enkelkinder, Kommunikationsverantwortlicher der katholischen Kirche im Kanton Luzern.

Unterwegs im vergangenen Juli im Burgund: der neue «Velozärn»-Redaktor Dominik Thali.

Veloumfahrungen statt gefährliche Busbuchten

Bushaltestellen unterbrechen oft die sichere Veloinfrastruktur, da Busse den Velostreifen kreuzen oder der Velostreifen unterbrochen wird. Die Mobilitätsstrategie des Kantons Luzern (ZuMoLu) will ÖV, Fuss- und Veloverkehr fördern. Dazu braucht es mehr Fahrbahnhaltestellen mit Veloumfahrung statt der Busbuchten.

Vorher-Nachher-Bilder
der Haltestelle Dübystrasse in Bern und von weiteren Veloprojekten in Bern

DAS Bild der Haltestelle Dübystrasse in Bern zeigt, wie auf der Fläche einer Busbucht die Mobilitätsstrategie des Kantons, das Behindertengleichstellungsgesetz und eine sichere Veloführung umgesetzt werden können.

Die ZuMoLu umsetzen

Die Mobilitätsstrategie des Kantons Luzern will Verkehr vermeiden (kürzere Distanzen zu Fuss und mit dem Velo) Verkehr verlagern (hin zu ÖV, Fuss- und Veloverkehr), Verkehr vernetzen und Verkehr verträglich abwickeln (Emissionen reduzieren). Alle diese Ziele können nur mit einer konsequenten Förderung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr erreicht werden. Wie dies umgesetzt werden kann, zeigt das Bild der Haltestelle Dübystrasse eindrücklich: Eine Fahrbahnhaltestelle mit Veloumfahrung statt der vorherigen Busbuchten. Der ÖV muss an der Haltestelle nicht alle Autos vorbeilassen und sich dann hinter diesen einreihen, sondern wird flächeneffizient priorisiert. Der Fussverkehr erhält ein Trottoir für die Längsbewegungen und ein Haltestellenperron für die wartenden Personen. Die Veloinfrastruktur kann sicher und durchgehend um die Haltestelle geführt werden.

Die Bushaltestelle Dübystrasse in Bern:
Sicher und effizient für alle Verkehrsteilnehmenden.

Behindertengerecht bauen

Für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) ist Ende 2023 die 20-jährige Frist abgelaufen. Seit Januar 2024 müssten alle Bushaltestellen hohe Haltekanten aufweisen und einen ebenerdigen Einstieg ermöglichen. Im Kanton Luzern gibt es gemäss Website der Dienststelle Verkehr und Infrastruktur des Kantons (vif) rund 500 Bushaltestellen auf Kantonsstrassen. Bis Ende 2026 werden erst 120 saniert sein. «Die Umsetzungsplanung der restlichen 380 Haltestellen wird in Abstimmung mit dem neuen Programm Gesamtmobilität erfolgen», heisst es beim vif. Für die hohen Haltekanten benötigen die Busse eine gerade Anfahrt, was mit Busbuchten nur platzintensiv möglich ist. Mit einer Fahrbahnhaltestelle existiert dieses Problem nicht oder wird zumindest massiv reduziert (siehe Bild).

Sichere Veloinfrastruktur

Busbuchten sind gefährlich für Velofahrende und brauchen oft genau den Platz, den eine sichere Veloinfrastruktur benötigen würde. Auf grossen Strassen werden in Luzern sogar zwei Fahrspuren für den motorisierten Verkehr an der Busbucht vorbeigeführt (in Luzern etwa beim Luzernerhof/ Alpenstrasse oder am Schwanenplatz). Eine sichere Veloinfrastruktur muss bei Gesamtverkehrsprojekten zwingend mitgeplant werden. OO

Till Hofstetter, Velofachplaner

CHF 0.-
Selbstbehalt
VELO WEG?
Wir erstatten Ihnen bei Diebstahl auch weltweit bis zu 100% des Neupreises.
DIE VELOVERSICHERUNG FÜR GÜMMELER*INNEN
verkehrsclub.ch/veloversicherungen
Versicherungsträger:
ERV
Mobilität mit Zukunft
VCS
© Adobe Stock – Zamrznuti Tonov

Velofahren macht glücklich: Christine und Mark Buchecker in ihrem Geschäft an der Zürichstrasse in Luzern.

Temple Cycles ist nach dem Velociped in Kriens das zweite Velofachgeschäft, das beim Velokauf Pro Velo mit einer geschenkten Mitgliedschaft unterstützt. Weitere Velofachgeschäfte sind willkommen.

TEMPLE CYCLES UNTERSTÜTZT PRO VELO LUZERN

Die Magie des Velofahrens

Wer bei Temple Cycles an der Zürichstrasse in Luzern ein neues Velo kauft, bekommt dazu die Pro Velo-Neumitgliedschaft geschenkt.

VELOFAHREN – für viele ein simples Fortbewegungsmittel, für andere ein Lebensgefühl. Für Christine und Mark Buchecker ist das Fahrrad nicht nur ein effizientes Transportmittel, sondern auch Ausdruck von Freiheit, von Körperlichkeit und von urbaner Poesie. Für Temple Cycles ist das Fahrrad Symbol und Werkzeug zugleich – ein Vehikel, das dem Menschen ein intensives Gefühl von Glück und Selbstbestimmung schenkt.

Das Glück des Radfahrens beginnt im Moment der Bewegung. Hier bleibt der Mensch aktiv und körperlich eingebunden in die Fortbewegung. Die Beine treten, die Arme lenken – das Gleichgewicht wird im permanenten Spiel mit der Schwerkraft gehalten. Dieses Zusammenspiel erzeugt ein unmittelbares Gefühl der Lebendigkeit und Leichtigkeit. Die Velofahrenden spüren nicht nur den Wind im Gesicht, sondern auch sich selbst.

Radfahren fördert ein Denken in Rhythmen. Diese Form der Fortbewegung schenkt dem/der Pedalierenden einen inneren Freiraum. Der Blick schweift, Gedanken fliessen. Albert Einstein wird zugeschrieben, dass ihm die besten Ideen beim Velofahren gekommen seien.

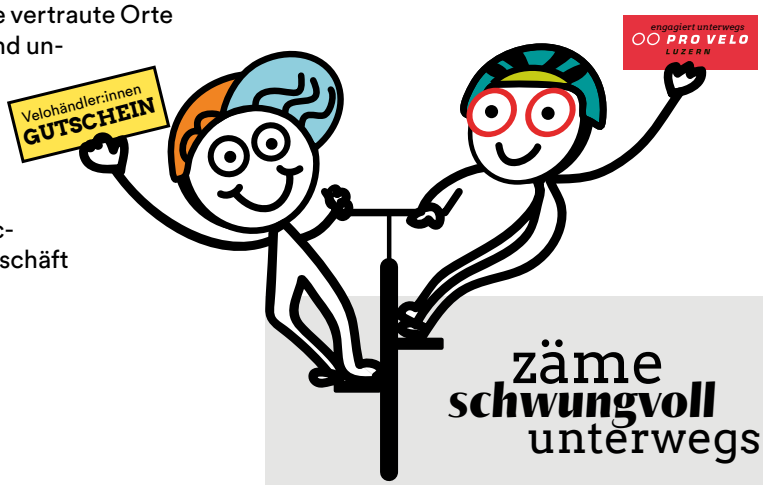
Mit allen Sinnen

Das Glück des Fahrradfahrens zeigt sich auch in der Verbindung zur Umwelt. Der/die Radfahrende ist nicht abgeschottet, sondern Teil der Welt, hört, riecht, sieht – nimmt die Stadt oder die Landschaft mit allen Sinnen wahr. Radfahrende werden zu urbanen Nomad:innen, die vertraute Orte neu entdecken und unbekannte Wege erkunden.

Seit acht Jahren führen Christine und Mark Buchecker ihr Fahrradgeschäft an der Zürichstrasse in Luzern. Es zeichnet sich durch ein ausgewähltes Sortiment an formschönen und qualitativ hochwertigen Rädern aus. Seit diesem Sommer ergänzen neu die Marken Schindelhauer und Pelago das Bike Sortiment von Temple Cycles.

Für Temple Cycles ist das Glück des Fahrradfahrens mehr als ein Moment – es ist eine Haltung: Radfahren ist nicht nur Fortbewegung, sondern Rückgewinnung der Zeit, der Sinne und des Selbst. OO

Mark Buchecker, Temple Cycles



zäme schwungvoll unterwegs

VELOWEGGESETZ

«Es braucht noch mehr»

Fünf Jahre, noch bis Ende 2027, haben die Kantone und Gemeinden Zeit, ein Velowegnetz zu planen. Bei Halbzeit stellt der Bund fest, sie seien auf Kurs. Erfreulich, meint Pro Velo. Und wendet ein: Planung allein genüge nicht.

IM Januar 2023 trat das Veloweggesetz in Kraft; im September 2018 hatten Kantone und drei Viertel der Stimmenden der Verfassungsgrundlage dafür zugestimmt. Das Gesetz gibt Bund und Kantonen fünf Jahre Zeit, ein zusammenhängendes Velowegnetz zu planen.
Zur Halbzeit zieht das Bundesamt für Strassen (Astra) eine positive Bilanz: Die Umsetzung sei «auf gutem Weg», heisst es in einer Medienmitteilung vom Juli. Fast alle Kantone hätten eine zuständige Fachstelle bezeichnet. Und nach aktuellem Stand würden 23 Kantone ihre Netzpläne bis 2027 verbindlich genehmigen. Es laufe also schweizweit planmässig», hält das Astra fest.

«Die grosse Herausforderung»

Damit ist bis jetzt viel Papier beschrieben aber noch wenig gebaut worden. Das Astra selbst räumt in seiner Mitteilung ein: «Die nächste grosse Herausforderung liegt in einer konkreten Projektierung, Finanzierung und Realisierung der Veloverbindungen bis 2042.»
So lange lässt das Veloweggesetz Kantonen und Gemeinden Zeit.

Hier hakt Pro Velo Schweiz ein: «Planung allein bringt noch keine sicheren Velowege», schreibt die Organisation in der gleichentags veröffentlichten Medienmitteilung, die mit «Es braucht noch mehr» betitelt ist. «Wir erwarten von den Kantonen, dass sie zügig aufzeigen, wie sie die angedachten Velowege hochwertig und möglichst rasch bauen und finanzieren», wird Hasan Candan, Pro Velo-Vizepräsident und Luzerner SP-Nationalrat, zitiert. Pro Velo Luzern doppelt nach: «Letztlich braucht es befahrbare Velowege in hoher Qualität, um das Ziel der Verlagerung auf das emissionsarme und lautlose Velo zu erreichen.»

Pro Velo Schweiz fordert zudem den Bund auf, sich stärker zu engagieren. «Zum Beispiel mit Finanzhilfen, der Festlegung von einheitlichen Standards oder nationalen rechtlichen Verbesserungen, wie etwa der Einführung eines Signals für Velostrassen.»

Werkzeug und Plattform

Das Astra wiederum schreibt in seiner Mitteilung, dass sich der Bund in dieser Hinsicht durchaus engagiere. Es verweist unter anderem auf das im März veröffentlichte «Handbuch Velobahnen». Dieses sei ein praxisnahes Werkzeug, das die Planung und Projektierung erleichtere und zu einem schweizweit einheitlichen Ausbaustandard beitrage. Weiter habe das Astra 2024 die digitale Vernetzungsplattform «Roadmap Velo» lanciert. *OO*

Dominik Thali

Sicher geht anders:
An der Haldenstrasse in Luzern «schützt» nur ein Velostreifen die Velofahrenden vor dem Verkehr.

Im Kanton Luzern koordiniert die Fachstelle Fuss- und Veloverkehr die Umsetzung des Veloweggesetzes. Zurzeit überarbeitet die Stelle die kantonale Veloplanung. Das neue Velokonzept, das jenes von 1994 ablösen soll, hätte schon Ende 2024 vorliegen sollen.

Thema Veloverkehr auf der Website des Bundesamts für Strassen (Astra)

Roadmap Velo Informations- und Vernetzungsplattform

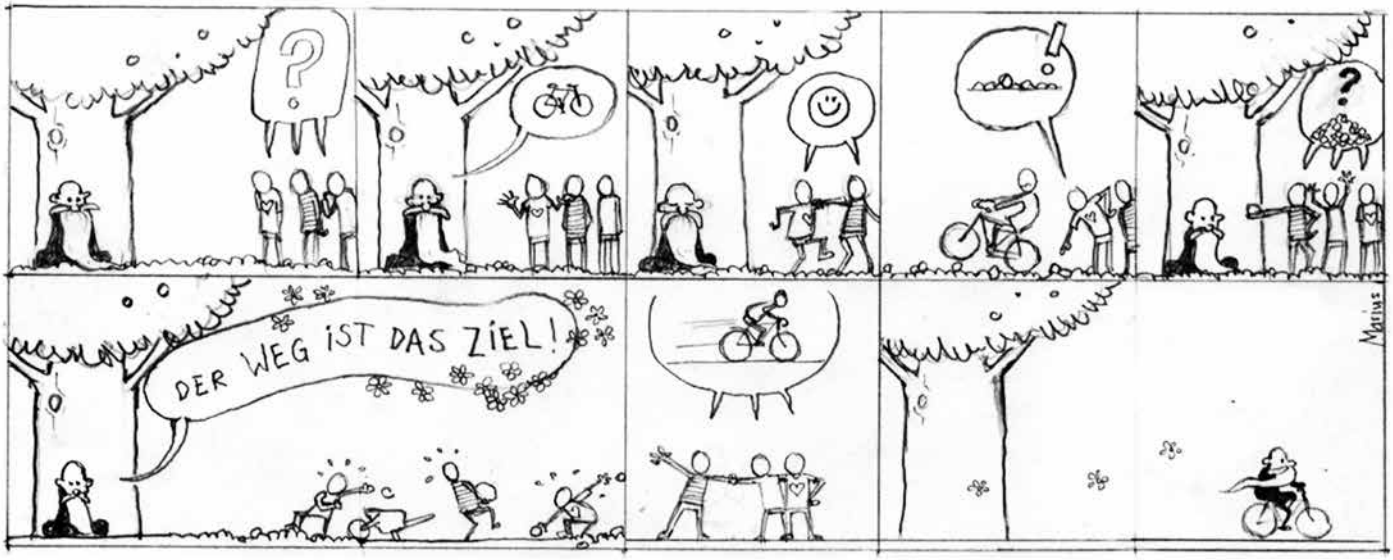
Kalender

14. Sept. Sonntag
Kidical Mass

Die Kinder-Velotour und familienfreundliche Rundfahrt durch die Stadt, in gemütlichem Tempo und mit viel Spass. Die Kiddical Mass ist auch ein Ausrufezeichen für ein kindergerechtes Verkehrssystem.

Die Fahrt beginnt um **15 Uhr beim Mühleplatz** und endet nach deiner Stunde bei der Ufschötti. Die Polizeibegleitung gewährleistet die Sicherheit. Alle sind willkommen, mit dem Velo oder dem Laufrad.

Anzeige



CARTOON ©Marius Portmann

Pro Velo Luzern
6000 Luzern

078 233 84 91
info@proveloluzern.ch
www.proveloluzern.ch