LUZERN
#3
September 2026

VELOZÄRN

Velofahren lernen

Wie Kinder fit
für die Strasse werden

Seite 6

Vorfahrt fürs Velo

Noch viel zu tun
im Kanton Luzern

Seite 4

Bitte mehr Tempo

Pro Velo zum
neuen Velokonzept
des Kantons

Seite 3

PRO VELO
LUZERN

EDITORIAL

Die Evolution der Velostadt Luzern

> Lösungen entstehen nicht von allein. Sie brauchen Ideen, Engagement und den Mut, neue Wege zu gehen.
>
> **Elena Wiss, Co-Präsidentin**

Von der Herausforderung zur Selbstverständlichkeit

Die meisten Dinge, die gut funktionieren, nehmen wir kaum noch wahr. Wir öffnen eine Tür, drehen den Wasserhahn auf oder fahren mit dem Velo. Das Velo im Stadtbild ist selbstverständlich geworden. Es ist nicht mehr nur eine Alternative, sondern ein fester Bestandteil unserer täglichen Mobilität. Man steigt auf, fährt los und denkt kaum darüber nach. Das Velo ist einfach da.

Trotz der Selbstverständlichkeit bleibt das Velofahren in der Stadt eine Herausforderung. Viele Menschen (und mit ihnen Pro Velo Luzern…) empfinden bestimmte Situationen als unsicher oder wünschen sich bessere Verbindungen. Dieser kritische Blick ist wichtig. Denn dort, wo Lücken in der Infrastruktur bestehen, werden die Schwachstellen unserer Mobilität sichtbar.

Gleichzeitig geht dabei oft vergessen, was sich in den vergangenen Jahren bereits verändert und verbessert hat. Viele ergriffene Massnahmen gehören heute ganz selbstverständlich zu unserem Alltag: Velowege, Tempo-30-Zonen oder sichere Querungsmöglichkeiten sind längst Teil unseres Stadtbilds. Gerade weil diese Verbesserungen funktionieren, nehmen wir sie kaum noch wahr. Ein gutes Beispiel dafür ist das Freigleis in Luzern. Die Verbindung, die heute täglich von vielen Velofahrenden genutzt wird, wirkt selbstverständlich. Doch solche Lösungen entstehen nicht von allein. Sie brauchen Ideen, Engagement und den Mut, neue Wege zu gehen. Genau darin liegt die Besonderheit guter Mobilitätsinfrastruktur: Sie wird mit der Zeit unsichtbar. Sie fällt nicht auf, weil sie Probleme verursacht, sondern weil sie welche löst.

Die Entwicklung ist jedoch nicht abgeschlossen. Auch heute entstehen Projekte, die ungewohnt wirken oder Diskussionen auslösen. Doch die Geschichte zeigt, was heute neu erscheint, kann schon morgen ein selbstverständlicher Teil unseres Alltags sein. Vielleicht werden wir in einigen Jahren auf die heutigen Veränderungen genauso selbstverständlich zurückblicken: Die fast autofreie Bahnhofstrasse, die Bundesplatzumfahrung, eine separate Veloführung über die Seebrücke, die geplante Velobrücke beim Nordpol oder bessere Veloparkplatzmöglichkeiten bei der Hauptpost. Fortschritt erkennt man oft erst im Rückspiegel. Viele Lösungen, die heute selbstverständlich wirken, waren einst neue Ideen mit vielen Diskussionen. Einiges wurde bereits erreicht und umgesetzt! Genau deshalb lohnt es sich, weiterzumachen. Wir bleiben dran! *OO*

Elena Wiss, Co-Präsidentin

Impressum "Pro Velo Magazin" 3/2026, 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: 4/2026: 4. November

Mitgliedervorteile: (siehe QR-Code)

Impressum "Velozärn" 3/2026, Erscheint als Beilage zum Pro Velo Magazin von Pro Velo Schweiz
Druckauflage: 2150 **Ausgabe:** 3/2026
Redaktion: Dominik Thali und Bruno Ruegge
Kontakt: info@proveloluzern.ch
Fotos: Alexandra Kaufmann, Bruno Ruegge, Nils Wolf **Cartoon:** Marius Portmann
Redaktionsschluss Ausgabe 3/2026: 5. Oktober

Einen Gang höher schalten

Pro Velo Luzern findet das neue Velokonzept des Kantons gut, fordert aber dreierlei: zusätzliche Basisverbindungen, Solidarität bei der Finanzierung und mehr Tempo.

Aktueller Rückbau des Radstreifens an der Haldenstrasse auf der Höhe Verkehrshaus – im Netzplan als Velovorzugsroute ausgewiesen.

DIE heutige Veloplanung des Kantons Luzern fusst auf dem kantonalen Radroutenkonzept von 1994, das 2009 letztmals aktualisiert wurde. Im März schickte der Kanton ein neues Konzept in die Vernehmlassung und schlug zudem vor, wer für welche Verbindungen künftig zuständig sein soll und wie das Velonetz in Zukunft finanziert werden soll. Der Regierungsrat werde die Vorlage voraussichtlich diesen Herbst zuhanden des Kantonsrats verabschieden, hiess es zudem im März. Nach der Beratung im Kantonsrat sollten die neuen Regelungen am 1. Juli 2027 in Kraft treten.

Pro Velo Luzern begrüsst dieses Vorgehen und verweist auf das nationale Veloweggesetz, das den Kantonen bis 2027 Zeit gibt, das Velonetz behördenverbindlich festzulegen. Um die Vorgaben des Bundesgesetzes zu erfüllen, brauche es im Luzerner Umsetzungsvorschlag jedoch «zwingend Ergänzungen und Korrekturen», erklärt Pro Velo in ihrer Vernehmlassung.

Der Verband führt namentlich drei Punkte an:

- **Zusätzliche Basisverbindungen:**
  Das Velonetz, das neu im kantonalen Richtplan verankert werden soll, sei «grundsätzlich gut», schreibt Pro Velo. Bei den Basisrouten sei es jedoch zu wenig dicht. Bei Schulen, öV-Haltestellen oder öffentlichen Einrichtungen sieht Pro Velo Lücken. Die Gemeinden müssten gesetzlich verpflichtet werden, zusätzliche Basisverbindungen und Veloparkierungsanlagen zu erstellen, um das nationale Veloweggesetz zu erfüllen.

- **Solidarische Finanzierung:**
  Gemäss Gesetzesentwurf finanziert der Kanton nur Velovorzugsrouten und Verbindungen auf Kantonsstrassen. Für das zusammenhängende kantonale Velonetz seien jedoch die Hauptverbindungen entscheidend, erklärt Pro Velo in ihrer Vernehmlassung. Der Kanton müsse deshalb auch diese finanzieren. Eine Gemeinde könne nichts dafür, wenn sie eine ideale Verbindung auf einer ihrer Strassen habe, die eine solche auf einer Kantonsstrasse ersetzen könne. Baue sie diese aber nicht, «droht ein Flickenteppich in der Umsetzung», befürchtet Pro Velo. Sie fordert deshalb, dass die Gemeinden das Netz der Basisverbindungen solidarisch mit einem Kostenteiler finanzieren. So steige der kommunale Umsetzungsdruck und damit die Realisierungswahrscheinlichkeit innerhalb der nationalen Frist.

- **Mehr Tempo:**
  Pro Velo will grundsätzlich mehr Tempo bei der Umsetzung. Um die nationalen Vorgaben zu erfüllen, müssten zwingend bis 2030 konkrete Massnahmen je Streckenabschnitt geprüft und festgelegt werden, schreibt die Organisation in ihrer Vernehmlassung. Und: «Es dürfen keine Projekte mehr geplant, bewilligt oder gebaut werden, in dem das Velowegnetz nicht berücksichtigt wird.» *oo*

Dominik Thali,
Redaktion

Velovorzugsrouten – Es bleibt viel zu tun

Stand Velonetz Vernehmlassung 2026. Rot sind VVR (rot flächig: VVR noch zu definieren)

Die Velovorzugsrouten (VVR) sind die höchste Routenkategorie und entsprechen den nationalen Velobahnen. Das Velonetz definiert die Lage der VVR im Kanton Luzern. Die Velostandards des Kantons und das Handbuch Velobahnen des Astra definieren die Vorgaben für VVR. Die aktuelle Realität kennen wir.

VVR sind gemäss den kantonalen Standards qualitativ hochwertige Verbindungen, welche Räume mit hohem Potenzial über längere Distanzen verknüpfen und ein flüssiges und komfortables Befahren ermöglichen. Die kantonalen Standards verweisen für weiterführende Informationen zu den VVR auf das Handbuch Velobahnen des Astra. In den kantonalen Standards und im Handbuch Velobahnen gibt es sehr konkrete Vorgaben für VVR.

Gemäss dem Stand des Velonetzes in der Vernehmlassung für den kantonalen Richtplan gibt es VVR auf den Velohauptachsen in der Agglomeration Luzern (siehe Abbildung oben) sowie nach Malters, Hochdorf (Lage noch nicht definiert), Rotkreuz (ZG) sowie über Sursee nach Zofingen (AG).

Velovorzugsrouten auf der Strecke

Das Handbuch Velobahnen und die kantonalen Standards definieren, welche Führungsformen sich für eine VVR eignen und wie diese zu dimensionieren sind. Grundsätzlich gibt es zwei Möglichkeiten für die Führung einer VVR. Die erste Möglichkeit ist Mischverkehr auf Strassen mit maximal Tempo 30 km/h und sehr wenig Verkehr (weniger als 2000 Fahrzeuge pro Tag). Dies muss beispielsweise auf der Schachen-, Amlehnstrasse in Kriens angestrebt werden. Dazu braucht es jedoch Tempo 30 km/h statt 40 km/h und der motorisierte Verkehr muss von über 5000 Fahrzeugen pro Tag auf unter 2000 Fahrzeuge pro Tag reduziert werden. Die zweite Möglichkeit sind baulich getrennte Radwege mit einer minimalen Breite von je 2.2 m bei Einrichtungsrad-

wegen oder 3.5 m bei Zweirichtungsradwegen. Dies ist die einzige geeignete Führungsform auf Strassen mit mehr als 2000 Fahrzeugen pro Tag (z.B. Schweizerhofquai, Zürichstrasse, Gerliswilstrasse, Haldenstrasse).

Nicht geeignete Führungsformen sind Fuss- und Radweg mit gemeinsamer Verkehrsfläche, Begegnungs- und Fussgängerzonen, Tempo 30 km/h Zonen mit Rechtsvortritt, Umweltspur (Rad und Bus), Radstreifen mit unterbrochener Linie oder Radstreifen in Mittellage.

Das Beispiel für eine gelungene VVR im Kanton Luzern ist die Taubenhausstrasse vom Eichhof bis zur Sälistrasse.

Velovorzugsrouten in Knoten

Im Kreuzungsbereich werden VVR möglichst vortrittsberechtigt und ohne Unterbrechungen geführt. Innerorts sind gemäss planerischem Richtwert nur maximal 2 Unterbrechungen (Lichtsignalanlage oder ohne Vortritt) pro Kilometer möglich. Auf dem Freigleis dürfte es daher vom neuen Veloweg beim Capitol bis zur Eichwaldstrasse maximal zwei vortrittsbelastete Kreuzungen geben, heute sind es fünf. Bei notwendigen Lichtsignalanlagen muss die Wartezeit für Velofahrende auf der VVR so kurz wie möglich sein. Gemäss den Standards des Kantons und dem Handbuch Velobahnen sind nur die unten gezeichneten Kreuzungsarten für VVR geeignet, resp. bedingt geeignet.

Es bleibt viel zu tun

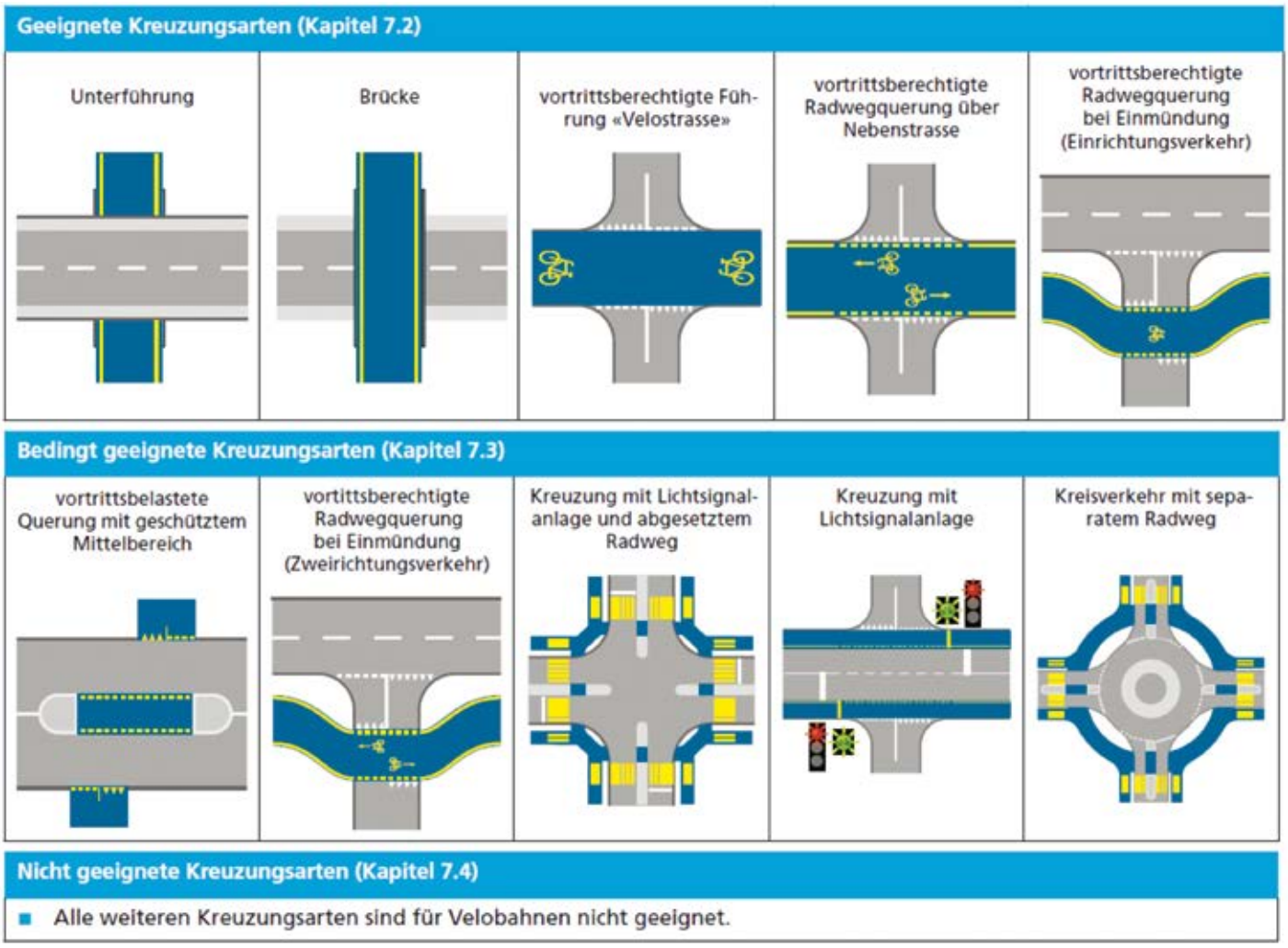
Die Realität kennen wir: Oft nur schmale Radstreifen oder sogar keine Veloinfrastruktur trotz über 15 000 Fahrzeugen pro Tag. Die Umsetzung wird da und dort auch pragmatische Lösungen erfordern. Aber die kantonalen Standards sagen klar, dass die Abweichungen möglichst gering ausfallen müssen. Für die möglichst hohe Sicherheit von Fuss- und Veloverkehr sind Geschwindigkeiten oder Verkehrslenkungen anzupassen. Die Abweichungen dürfen nicht zu einer spürbaren Reduktion der Sicherheit führen und im Velonetz festgelegte Verbindungen dürfen nicht unterbrochen werden. *oo*

Till Hofstetter,
Velofachplaner

Handbuch Velobahnen des Astra:

astra.admin.ch/

Abb. 7-1: Kreuzungsarten und deren Eignung für Velobahnen



Quelle: Handbuch Velobahnen des Astra.

VELOPÄDAGOGIK: SCHULE FLUHMÜHLE

Gelungene Velofahrkurs-Premiere

Richtig Bremsen, Slalomfahren, einhändig Fahren, richtig Einspuren und Geschicklichkeitsübungen sind wesentliche Bestandteile der Pro Velo Fahrkurse.

Velofahren ist im Kanton Luzern Teil der Volksschule: In der 5./6. Klasse steht nämlich die Veloprüfung auf dem Stundenplan. Doch was ist zu tun, wenn die Velokompetenzen in dieser Altersstufe schleichend abnehmen?

WIR wissen es: Velofahren bedeutet weit mehr als eine kostengünstige Fortbewegungsmöglichkeit. Es steht für Selbstständigkeit, Freiheit und Teilhabe. Es ermöglicht Kindern, ihre Umgebung zu entdecken, Freundinnen und Freunde zu besuchen und sicher unterwegs zu sein.

Doch was macht man in einem Quartier, in dem das Velo noch nicht zur selbstverständlichen Alltagskultur gehört? Die Schule Fluhmühle fand zusammen mit der Quartierentwicklung darauf eine kreative Antwort: Sie organisierten, als Premiere im Quartier, unsere bewährten Pro Velo Kindervelofahrkurse und machten daraus einen Velo-Aktionsnachmittag mit einem vielfältigen Rahmenprogramm: Einradfahren, Basteln von Velo-Wimpeln, ein Laufradparcours sowie eine mobile Velowerkstatt, in der kleinere Reparaturen unkompliziert erledigt werden konnten. Damit niemand aus finanziellen Gründen davon ausgeschlossen werden musste, wurde die Teilnahme zu einem reduzierten Tarif ermöglicht. Sogar die Stadträtin Melanie Setz machte mit ihrer Präsenz klar, dass sie das Anliegen voll unterstützt und zeigte damit deren Wichtigkeit. Auf die Frage, was sie Eltern rät, um das Velofahren in der Familie zu verankern, sagte sie uns:

«Am wichtigsten ist, selbst ein Vorbild zu sein und das Velo für Familienaktivitäten zu nutzen, auch innerhalb der Stadt. Praktisch unterstützen passende Velobekleidung, die es auch günstig gibt, sowie ein Velo, das man zum Beispiel bei der Caritas am Bahnhof oder an der Velobörse von Pro Velo finden kann und durch regelmässige Überprüfung gut instand hält. Und schliesslich lohnt es sich, gemeinsam Anlässe wie bspw. die Kidical Mass zu besuchen.»

Gleichzeitig betont sie: «Für mich steht die Sicherheit im Vordergrund – gerade in Luzern, wo die Velostrecken noch nicht überall gut genug ausgebaut sind. Umso wichtiger ist es, dass Kinder früh mehr Sicherheit auf dem Velo gewinnen.»

Um Kinder möglichst früh ans Velofahren heranzuführen, setzt die Schule Fluhmühle zusätzlich auf weitere Massnahmen: Bereits im Kindergarten sammeln die Kinder erste Erfahrungen mit Laufrädern. Darauf aufbauend folgen Veloworkshops und weitere Angebote, die sowohl die Sicherheit als auch die Freude am Velofahren nachhaltig fördern.

Und wie hat sich die Idee bewährt?
Strahlende Kinderaugen sagten: Ein gelungener Start! Es lohnt sich, dranzubleiben, damit in der nächsten Auflage vielleicht noch mehr Kinder mit ihren Eltern davon profitieren können. Um den sehr unterschiedlichen Fahrniveaus noch gerechter zu werden, macht es Sinn, das Leiterteam an diesem Ort noch etwas zu verstärken. Und für Pro Velo Luzern zeigte sich einmal mehr: Wenn sich die Schule und das Quartier mit uns zusammentun, ist ein Kurs-Start auch auf neuem Terrain möglich. Wir kommen gerne wieder! *OO*

Bruno Ruegge,
Geschäftsleiter Pro Velo Luzern

Das Quartier

Die Fluhmühle–Lindenstrasse liegt im Westen der Stadt Luzern im Stadtteil Littau. Es verbindet eine zentrale Lage mit der Nähe zu attraktiven Naherholungsgebieten wie der Reuss und dem Zimmereggwald – eine Kombination aus urbanem Leben und Natur. Mit seiner jungen Bevölkerung befindet es sich in einer spannenden Entwicklung. Schritt für Schritt soll hier ein lebendiger Ort der Begegnung – bunt, offen und voller Energie – entstehen. Die Stadt Luzern schafft die Voraussetzungen dafür, dass sich das Quartier nachhaltig weiterentwickeln kann. Dabei geht es nicht nur um Gebäude, Strassen oder öffentliche Räume, sondern vor allem um die Menschen, die hier leben und das Quartier prägen. Die Stadt Luzern gestaltet diese Entwicklung gemeinsam mit der Quartierbevölkerung.

Kalender

Gratis Velocheck
5. November, 16–20 Uhr

Am nationalen Tag des Lichts sind wir von 16–20 Uhr vor der Jesuitenkirche Luzern und bieten in Kooperation mit Velociped einen Gratis-Velocheck: Komm vorbei und lass die Wintertauglichkeit Deines Velos überprüfen.

Mehr Infos:

Bezahlter Beitrag

Luzerner Veloteile-Flohmarkt und Velochilbi

Am Samstag, 7. November, findet in der Werkstatt-Halle des Velocipeds in Kriens der 12. Luzerner Veloteile-Flohmarkt statt. Über 20 Privatpersonen, Veloclubs, Velohändler und Veloteilegrosshändler bieten Restposten, gebrauchte Teile, Zubehör, Ersatzteile, Kleider, Bücher, Raritäten und weitere Trouvaillen an.

Gleichzeitig lädt Velociped von 10–15 Uhr zur grossen Velochilbi im Krienser Dorfzentrum ein. Auf dem Dorfplatz, in der Halle 8 auf dem Bell-Areal, im Velociped-Laden und im Café Ambrosia gibt es eine Kindervelo-Börse, Veloparcours, Rösslispiel, Veloglücksrad, Rikscha-Fahren, Rampenverkauf, mobile Werkstatt und den Veloteile-Flohmarkt.

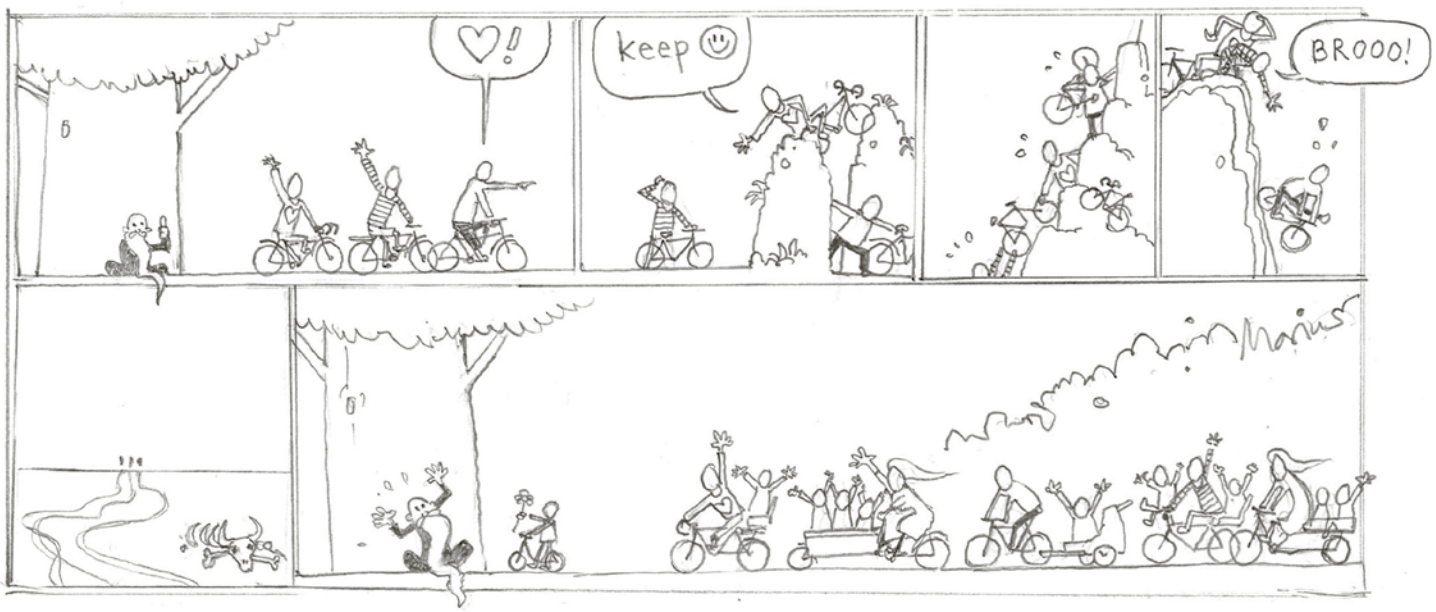
Bei der Kindervelobörse stehen revidierte Occasions-Kindervelos zum Verkauf, beim Rampenverkauf Vorjahres-, Test- und Ausstellungsmodelle zu stark reduzierten Preisen.

Ein schönes Fest für kleine und grosse Velobegeisterte.

Flohmarkt: **Velo-Chilbi:**

Mehr Informationen:
www.velociped.ch/veloteile-flohmarkt
www.velociped.ch/news/velo-chilbi-am-samstag-7-november

CARTOON ©Marius Portmann



Pro Velo Luzern
6000 Luzern

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