VELINFO

02 Mitte März 2014 Regionalinfo der Pro Velo Luzern

EDITORIAL

Von Feinden und Freunden

Vielleicht liegt es an den milden Wintertagen: Das Thema Velo resp. Velofahrende macht dieses Jahr keine Winterpause. Velofahrende sind, so scheint es zumindest, die Feinde Nr. 1 im Strassenverkehr. Nicht neu sind die Vorwürfe dahingehend, dass wir rücksichtslose Rowdies und lebensgefährdende Rüpel sind. Wir sind ein öffentliches Ärgernis, welches es aus dem Strassenbild zu entfernen gilt. Vielleicht ist es nur eine Frage der Zeit, bis das Hooligan-Konkordat auf Velofahrende ausgedehnt wird. Doch woher kommt dieser scharfe Ton gegen die Velofahrenden? Bin ich mit meinem Velo eine derartige Bedrohung für meine Umwelt?

Ja, das bin ich – zumindest teilweise. Denn wie viele andere Velofahrende setze auch ich mich für mehr Platz fürs Velo ein. Und unser Einsatz zeigt langsam, aber sicher, Wirkung. Vor allem in Städten und Agglomerationen werden unsere Anliegen nicht mehr einfach belächelt. Sie werden gehört und ernst genommen. Es werden endlich Massnahmen ergriffen, um das Velofahren sicherer und attraktiver zu machen. Die Behörden haben erkannt, dass das Velo eine einfache, billige und erst noch umweltfreundliche Möglichkeit ist, um den wachsenden Verkehrsproblemen entgegenzutreten.

Doch diese neue Ausrichtung seitens der Politik weckt Ängste. Eine früher bevorzugte Gruppe – die Autofahrenden – hat Angst, ihre Privilegien zu verlieren. Vor nicht allzu langer Zeit war das Auto das Mass aller Dinge. Und für viele scheint es das auch heute noch zu sein: Ein Symbol der individuellen Freiheit! Kein Wunder also, dass Vorstösse zugunsten der Velofahrenden teilweise massiv bekämpft werden. So kommt es beispielsweise, dass Luzern jetzt eine Velostation für Roller hat. Ebenfalls bekämpft werden wird wohl die Prüfung einer grünen Welle für Velofahrende oder bessere Parkangebote für Velos. Oder – wie das Beispiel Kriens zeigt – eine sichere Veloverbindung in die Stadt.

Wenn der Verkehr aber tatsächlich eine der Hauptsorgen der Bevölkerung ist, dann müsste man doch auch bereit sein, Massnahmen zur Problemlösung zu ergreifen. Die Verteufelung der Veloförderung gehört sicher nicht dazu. Gerade echte Autofans sollten dies nicht tun. Denn eigentlich wollen wir dasselbe, eine freie und sichere Fahrt! Und je mehr Leute vom Auto aufs Velo umsteigen, desto schneller erreichen wir dieses Ziel. Veloförderung kommt letztlich also auch jener «Minderheit» zugute, die sich ein Leben ohne Auto nicht vorstellen kann. Velofahrende sind also keine Feinde, sondern Verbündete – sie tragen aktiv dazu bei, dass das Verkehrsproblem gelöst wird! ■

Velove
Laura Kopp

Merci, Beatrice!

Während 15 Jahren hat Beatrice Wydler das Sekretariat von Pro Velo Luzern geleitet und geprägt. Jetzt hat sie das Sekretariat an Barbara Irniger übergeben (vgl. Velinfo 01_14).

Aus dem Inhalt

Tausend Dank, liebe Beatrice!	**2**
Verkehrskollaps in Kriens – Wie weiter?	**3**
Jahresbericht Pro Velo Unterwalden 2013	**5**
Zwei Erfolgsmeldungen aus dem Bruchquartier	**6**
Velo-News aus dem Stadtparlament	**7**
Cartoon/Infos/Impressum/Agenda	**8**

PRO VELO LUZERN

Postfach 3602 I CH-6002 Luzern

Tausend Dank, liebe Beatrice!

Beatrice Wydler hat die IG Velo Luzern, die heute Pro Velo heisst, souverän ins 21. Jahrhundert geführt. Als Sekretärin war sie Herz und Seele unseres Vereins.

Ohne Beatrice ging manches, mit Beatrice ging alles. Im Januar hat Beatrice ihre Nachfolgerin Barbara Irniger eingearbeitet, seither ist sie im sogenannten «Ruhestand». Wer Beatrice kennt, ahnt, dass sie heute weder ruht noch steht.

Als Beatrice eingestellt worden war, funktionierte Pro Velo als loser, offener Verein, alle waren zum lockeren Partizipieren eingeladen. Die kaum strukturierte Organisation gelangte mehr und mehr an die Grenzen. Vor allem administrativ brauchte sie Unterstützung, also wurde erstmals eine derartige Stelle ausgeschrieben. Katrin Neff, die heute bei Pro Velo Sursee mitwirkt, erinnert sich an die erste Begegnung mit Beatrice: «Die Vorstellungsgespräche fanden in der Stube der damaligen Präsidentin Hildegard Kuhn in Kriens statt. Für Beatrice Wydler sprach das bereits hochqualifizierte Interesse am Velo.» Neben ihrer Begeisterung fürs Velo brachte Beatrice mit ihrer ruhigen Art Stabilität in unseren Verein. Peter Rüttimann, langjähriges Mitglied der Planungsgruppe und ehemaliger Co-Präsident, bezeichnet sie als DIE zentrale Person bei Pro Velo Luzern: «Richtig kennen und schätzen gelernt habe ich Sie erst durch das Präsidium. Vorher war Beatrice mir kaum aufgefallen, weil sie unauffällig und bescheiden arbeitete. Vieles blieb unbemerkt oder schien selbstverständlich. Es gab kaum eine Arbeitsgruppe, in der Beatrice nicht irgendwie beteiligt war. Alle haben sich gerne an sie gewandt.» Beatrice wirkte dadurch integrierend. Alle mochten Beatrice, alle mögen sie noch heute. Sie war weit mehr als die souveräne Administratorin des Vereins, sie versorgte ihn mit Wärme.

Beatrice war offensichtlich mit Leidenschaft und Motivation für Pro Velo und alle Aktivmitglieder tätig. Und sie war (und ist) die Verlässlichkeit in Person. Was sie an die Hand nahm, klappte garantiert. Hildegard Kuhn bringt es auf den Punkt: «Mit ihrer ruhigen und umsichtigen Art hat Beatrice die vielseitige Arbeit im Sekretariat stets zuverlässig und mit spürbarer Freude erfüllt. Als Präsidentin schätzte ich Beatrice als sehr kompetente und engagierte Mitarbeiterin.»

Beatrice war täglich mit dem Velo unterwegs, alle merkten sofort: Diese Frau kennt die Sorgen und Nöte der Velofahrenden. Beatrice kennt auch die Freuden des Velofahrens; sie kann so manche Anekdote aus den Veloferien mit ihrem Mann Ueli und ihren Söhnen zum Besten geben. Das Velo war und ist fester Bestandteil ihres Lebens. Entsprechend grossen Einsatz zeigte Sie für Pro Velo. Niemand kannte das Pensum, das Sie geleistet hatte, es ging weit über die bezahlten Stunden hinaus. Beatrice hat es stets geschafft, Prioritäten zu setzen – und sie richtig zu setzen. Und immer hatte sie Zeit, den anderen zu helfen. Der Schreibende beispielsweise schätzte es sehr, dass sie ihn immer wieder freundlich auf ablaufende Fristen aufmerksam machte.

Peter Rüttimann fasst kurz und bündig zusammen: «Beatrice war ein Glücksfall für Pro Velo Luzern, herzlichen Dank!» Der aktuelle Vorstand schliesst sich diesem Dank an. Beatrice, du hast so viel für Pro Velo Luzern getan. Wir sind so dankbar, dass wir uns immer auf dich verlassen konnten. Tausend Dank, liebe Beatrice. ■

Thomas Scherer
Vorstandsmitglied

Verkehrskollaps in Kriens – Wie weiter?

Vorweg: Kriens ist weder die Hölle noch das Paradies für Velofahrende. Es ist halt nicht so einfach!

Im November des vergangenen Jahres stimmte Kriens gegen eine, je nach politischer Ansicht, sichere bzw. schikanöse Veloverbindung nach Luzern. Wie diese Veloverbindung durch die Schachen-, Amlehn- und Langsägestrasse konkret ausgesehen hätte, darüber konnte nur spekuliert werden.

Diese Spekulationen wiederum liessen der Vielfältigkeit der möglichen Verkehrsführungen grossen Interpretationsspielraum. Einen zu grossen Spielraum, wie sich herausstellte. Die einen befürchteten, es komme zu einer Sperrung der Strasse für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Die Befürwortenden wollten eine sichere Veloverbindung durch Kriens. Wie diese ausgesehen hätte, wäre im kommenden Krienser Gesamtverkehrskonzept erarbeitet worden. Verloren ist nichts, denn das Vorhaben könnte im diesem Konzept noch immer implementiert werden.

Der einheitliche Tenor aus dem Krienser Parlament stellt fest, dass Kriens ein Verkehrsproblem hat. Dieses zeigt sich unter anderem durch chronisch überlastete Strassen während den Hauptverkehrszeiten. Oder durch überfüllte Busse, die ihr Ziel nicht selten mit erheblicher Verspätung erreichen. Darum wird momentan ein Gesamtverkehrskonzept erarbeitet. Man erhofft sich damit die «eierlegende Wollmilchsau». Vielleicht hat auch darum der eingestellte Verkehrsexperte nach nur sechs Monaten wieder gekündigt. Die Gemeinde versucht nun, die Stelle neu zu besetzen.

Gesucht: Die «eierlegende Wollmilchsau»! Schön, wenn es sie gäbe, doch die Realität sieht anders aus. Angestrebt wird ein Kompromiss aller Verkehrsteilnehmenden. Doch wie sieht der richtige Verkehrsmix aus? Ob MIV, ÖV oder LV, jedem ein Drittel der Mittel und des Platzes? Ich kann es nicht sagen. Und doch fühle auch ich mich zu einem kleinen Teil als Verkehrsexperte. Zu recht! Denn die Gesamtverkehrsplanung ist höchst politisch. Ein studierter Verkehrsexperte rechnet neue Algorithmen für die Lichtsignalanlagen aus. Die Gewichtung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ist anhand der gegenwärtigen und der in Zukunft gewünschten Verkehrssituation in Kriens durch das Parlament (und das Volk) zu entscheiden. Wie sieht nun die beste Lösung für Kriens aus?

Vom Obernau nach Luzern besteht Kriens aus einer Hauptstrasse. Im Gebiet Schattenberg, Kuonimatt und Kehrhof wird das Projekt «Luzern Süd» einen erheblichen Ausbau des Wohnungsangebotes auslösen. Dies führt natürlich zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens. Der grosse Vorteil ist der S-Bahnanschluss im Mattenhof und die hoffentlich bald kommende Langsamverkehrsachse auf dem alten S-Bahntrassee mitten ins Herz von Luzern. Genial!

Im Gegensatz dazu ist die Lage im Gebiet Obernau bis Luzern entlang der Obernauer/Luzernerstrasse unangenehmer. Ein Platzproblem. Der Bus bremst den Verkehr an jeder Haltestelle ohne Busbucht. Der Velofahrer muss sich teilweise zwischen den LKWs durchdrängen. Knackpunkt ist die Verkehrsführung im Bereich Busschleife Kriens und eben nicht zuletzt auf der Schachen-, Amlehn- und Langsägestrasse.
Jedes Velo auf der Strasse entschärft den täglichen Verkehrskollaps in Kriens. Darum ist eine Verbesserung der Verkehrsführung für Velos in den genannten Gebieten angebracht. Wenn ich mir noch was wünschen könnte, wäre das eine durchgehende ÖV-Spur. Die wäre realisierbar, in dem der MIV teilweise unter den Boden oder der ÖV in die Luft (Hochbahn wie z.B in Hamburg) bzw. Boden (U-Bahn wie in Paris) kommt. Somit würde der komplexe Verkehrsfluss in Kriens entflechtet werden. Die Krienser Bevölkerung will eine Lösung für die gegenwärtige Verkehrssituation. Nicht Ideologie, sondern reiner, vielleicht etwas visionärer Pragmatismus, bringt sie auch! ■

Pascal Meyer
Einwohnerrat glp Kriens

Inserat

Interbike-Shop
Roland Leiser
FRÜHLINGSAUSSTELLUNG
1. - 3. MAI 2014
NORCO PERFORMANCE BIKES
bergamont BICYCLES
Transition
Testbike
Bus Shuttle
3. Mai 11.00 - 15.00
Grill & Drink
Opening Party
3. Mai 11.00 - Open
3. MAI 2014 Ab 11.00 Uhr
Wiedereröffnungsparty
Ruf's Surf&Fun
Roland Leiser
Interbike-Shop
6003 Luzern
Interbike Shop | Bireggstrasse 35 | 6003 Luzern | interbike.ch

Jahresbericht Pro Velo Unterwalden 2013

WWF-Velobörsen im März 2013
Auch dieses Jahr waren Pro Velo Unterwalden für den Verpflegungsstand an den beiden WWF-Velobörsen in Sarnen (16. 3.) und Stans (23. 3.) zuständig. Wegen des kalten Wetters und einem schulischen Anlass im Kanton war die Anzahl der Besuchenden an der Velobörse Sarnen nicht so gross. Trotzdem ergaben sich interessante Begegnungen und Gespräche. Eine Woche später in Stans war Petrus grosszügiger und schenkte der Veranstaltung ein paar Grad Wärme mehr.

SUVA Velotag in Alpnach vom 2. Juni
Wegen Hochwasserwarnung wurde der Velotag der SUVA kurzfristig abgesagt und auf den 25. Mai 2014 verschoben. An diesem Tag wird Pro Velo Unterwalden mit einem Infostand und einem Hindernisparcours für Kinder präsent sein.

Velofahrkurse für Kinder
Im Jahr 2013 führte Pro Velo wieder an zwei Samstagen je zwei Velofahrkurse in Sarnen und Stans durch. Die Kurse wurden sehr gut gebucht und rege besucht. Der Kurs in Sarnen wurde das erste Mal auf dem neuen Verkehrsparcours beim Schulhaus Cher durchgeführt. Dieser Verkehrsparcours ermöglicht eine noch intensivere Ausbildung der Kinder. Die Kurse in Stans konnten bei freundlichem und warmem Wetter durchgeführt werden. Auch 2013 schlossen die Kurse unfallfrei ab.
Velofahren – aber sicher!» war das Thema des Velofahrkurses den Pro Velo Unterwalden zusammen mit der Schule Hergiswil am 8. Juni durchführte. Davon profitierten 50 Hergiswiler Familien. Es meldeten sich 80 statt der erwarteten 25 Familien für den Kursmorgen an. Kurzerhand wurde das Kursangebot auf den Nachmittag ausgedehnt, so dass 50 Kinder vom Angebot profitieren konnten. Die 30 auf später vertrösteten Familien dürfen sich freuen. Dank des Erfolges ist ein weiterer Velofahrkurs im nächsten Frühsommer geplant.

Bike to work 2013
Die Bilanz von Pro Velo Unterwalden für das Jahr 2013: Im Juni haben 423 Mitarbeiter aus 19 Unterwaldner Betrieben gesamthaft 54'487 Kilometer Arbeitsweg mit dem Velo oder zu Fuss zurückgelegt. Das entspricht 1,4 Weltumrundungen und einer CO_2-Einsparung von 8,7 Tonnen.

Alle teilnehmenden Gruppen aus Ob- und Nidwalden waren im Vorfeld beim Bike to work Wettbewerb dazu aufgerufen worden, Pro Velo Unterwalden ein originelles Foto der Teammitglieder zum Thema «Love Velo» zuzuschicken. Es gingen einig sehr originelle Fotos ein. Der Vorstand hatte die schwierige Aufgabe die besten Fotos zu prämieren und durfte vier Teams Gutscheine für ein italienisches Nachtessen zukommen lassen.

Infostand an der o-tour Alpnach vom 8. September 2013
Zum dritten Mal in Folge konnte Pro Velo Unterwalden auf dem Festgelände einen Informationsstand betreiben. Bereits fester Bestandteil des Biker Village ist der Geschicklichkeitsparcours für die Kinder.
Rund 75 Kleine und Kleinste starteten an diesem Tag zum Kids-Race, einem witzigen Hindernisparcours mit kniffligen Aufgaben. Pro Velo Unterwalden verkürzte den Kindern die Wartezeit bis zu ihrem Rennstart. Mindestens ebenso viele Mütter und Väter verbrachten ihren Sonntag in der Nähe des Kinderrennens. Mit ihnen suchten wir das Gespräch, verteilten Informationen zu Pro Velo und machten sie auf die Velofahrkurse aufmerksam.

Sanierung der Robert Durrer Strasse in Stans
Die Robert-Durrer-Strasse präsentiert sich nach 45 Jahren ohne Sanierung als Flickwerk. Nun will die Gemeinde die wichtige Verbindungsstrasse erneuern und schlägt dabei ganz neue Wege ein: In Tuchfühlung mit den Eigentümern wird die Planung vorangetrieben. Auch Pro Velo Unterwalden sitzt in der Arbeitsgruppe ein und bringt damit den Blickwinkel der VelofahrerInnen in die Diskussionen ein.

Analyse der Veloparkplätze bei den Bahnhöfen der ZB
Nach einer Analyse der Parkplatz-Situation an verschiedenen Bahnhöfen der Zentralbahn in Nidwalden gelangte Pro Velo Unterwalden im März 2013 mit einem Brief an die Gemeinden im Kanton Nidwalden und auch an die Zentralbahn. In der Analyse wurde der Zustand der Parkplätze und Velounterstände, die Anbindung an den Zugverkehr sowie die Sicht von Pro Velo über den Stand der Parkplatzbewirtschaftung beschrieben. Die Analyse fiel nicht bei allen Bahnhöfen positiv aus. Die Rückmeldungen aus den Gemeinden waren nicht sehr vielversprechend. Man verwies zum Teil auf die Verantwortung der Zentralbahn und stellte uns eine Aussprache in Aussicht. Diese Aussprachen kamen aber bei keiner Gemeinde zu Stande.

Im Januar 2014 nun konnte Pro Velo Unterwalden sich mit dem neuen Infrastrukturchef der Zentralbahn, Herr Orglmeister und der Verantwortlichen für die Immobilien, Frau Marquart, zusammensetzen und die Problematik der Veloparkplätze in allen Bahnhöfen der Zentralbahn in Nid- und Obwalden ansprechen. Das Interesse an der Analyse war sehr gross. Unsere Mängelpunkte wurden von den ZB-Verantwortlichen notiert und man sicherte Pro Velo Unterwalden eine weitere Zusammenarbeit zu. ■

Thomas Beck

Zwei Erfolgsmeldungen aus dem Bruchquartier

Im Bruchquartier hat sich die Situation für Velofahrende deutlich verbessert.

Neu können die Velofahrenden zügig durch die Taubenhausstrasse fahren, weil sie durchgehend Vortritt haben. Auch führt das Fahrverbot für Autos zu einer zusätzlichen Beruhigung.
An der Kreuzung Taubenhaus- und Reckenbühlstrasse wurde die Vortrittsregelung umgekehrt:

Neu haben die Velofahrenden auf der vielbefahrenen Taubenhausstrasse Vortritt. Gleichzeitig wurde ein Fahrverbot für Autos signalisiert, um das Bruchquartier vom Durchgangsverkehr zu befreien. Bei meinem Augenschein vor Ort missachteten jedoch innert 10 Min. 24 Automobilisten das Fahrverbot. Hier ist wohl die Polizei gefordert, mittels Sensibilisierung oder notfalls Bussen die Gewohnheit der AutofahrerInnen zu ändern.

Ebenfalls erfreulich sind die neu angebrachten Poller an der Kreuzung Hirschengraben und Klosterstrasse (siehe Foto unten). Wir haben im letzten Velinfo berichtet, dass die neu geschaffene Velofurt grundsätzlich gut gelungen ist und ein besseres Queren des Hirschengrabens ermöglicht. Weil aber nicht wie ursprünglich vorgesehen das Rechtsabbiegen aus dem Hirschengraben in die Klosterstrasse verboten wurde, kam es seit Installation der neuen Velofurt zu verschiedenen sehr gefährlichen Situationen durch abbiegende Autos oder Lastwagen, welche den Veloweg tangierten. Dies ist nun mit den beiden Pollern nicht mehr möglich. Pro Velo hat sich für diese Lösung eingesetzt und ist froh, dass diese wichtige Massnahme so schnell umgesetzt werden konnte. Leider bleibt die komplette Umgestaltung des Verkehrsregimes im Bruchquartier (Einbahnstrassen und dadurch mehr Platz für Velofahrende) noch durch eine (wohl chancenlose) Einsprache eines Gewerbetreibenden blockiert. ■

Nico van der Heiden

Inserat

Velo-News aus dem Stadtparlament

Veloanliegen waren in jüngster Vergangenheit gleich mehrfach Thema im Stadtparlament. Velopumpen, Veloparkplätze und grüne Wellen gaben zu reden. Leider entschied das Stadtparlament nicht immer zu Gunsten der Velofahrenden.

Die Velopumpen gaben Anlass zur Klage und das nicht, weil sie zuerst schlecht funktionierten (ein Garantiefall), sondern weil die FDP eine merkwürdige Mauschelei im linksgrünen Lager ortete. Wir (Grüne, GLP und SP) hatten nämlich den Vorstoss zurückgezogen, als uns die Stadt mitteilte, dass sie die Installation von Velopumpen schon von sich aus geplant hatte. Offenbar hat die FDP noch viel Luft für Vorstösse. Hoffen wir, dass sie diese in Zukunft zu Gunsten der Velofahrenden nutzt.

Bereits behandelt, aber leider knapp abgelehnt, wurde ein Vorschlag von uns (Grüne, GLP, SP und Franziska Bitzi), dass auch ältere Liegenschaften in der Stadt endlich über genügend Veloabstellplätze verfügen sollen. Die entsprechende Pflicht zur Erstellung von Veloabstellplätzen gibt es erst seit 1986 und sehr viele Gebäude stehen nun mal schon länger. Deshalb haben wir gefordert, dass nach einer längeren Übergangsfrist alle Gebäude der Stadt (mit Ausnahmen der denkmalgeschützten Gebäuden) über genügend Veloabstellplätze verfügen müssen. Leider war eine Mehrheit des Parlaments der Meinung, dass die Eigentumsgarantie zu stark tangiert werde: der Zwang, einen Veloabstellplatz zu erstellen, verursacht Kosten. Das grosse öffentliche Interesse an Veloabstellplätzen wurde leider nicht erkannt. Wir haben in der Folge jedoch gleich ein Postulat nachgereicht, in dem etwas weniger verbindlich gefordert wird, dass mittels Anreizen die Liegenschaftsbesitzer motiviert werden sollen, Veloabstellplätze bereitzustellen und dafür auch mal einen Autoparkplatz umzunutzen. Die eindrückliche Schilderung von CVP-Grossstadträtin Franziska Bitzi im Parlament zeigte zudem, dass auch die Kontrolle bei nach 1986 erstellten Liegenschaften äusserst lax ist: Vorschrift hin oder her, Veloparkplätze gibt es häufig keine. Auch hier soll künftig strenger kontrolliert werden.

Ein weiterer Vorstoss verlangt die Prüfung sogenannter «grüner Wellen» für Velofahrende. Ziel dieser Massnahme ist es, die Ampelschaltungen, wo immer möglich, auf das Velo auszurichten (ca. 20 km/h). Heute ist es leider so, dass die Velofahrenden häufig von einer roten Welle durch die Stadt begleitet werden. Während die Automobilisten ihre grüne Welle nutzen können, reicht es häufig um ein paar Meter nicht für uns. Das Velofahren im stop-and-go Prinzip ist ärgerlich und anstrengend. Drei Sekunden länger grün würde vielerorts die Situation bereits deutlich verbessern.

Ein anderer Vorstoss thematisiert die Veloabstellplätze auf der Allmend. Seit rund einem Jahr sind das Hallenbad und das Fitnesszentrum Allmend für die Bevölkerung geöffnet. Beide Sportstätten werden eifrig genutzt, wie sich an den überstellten, jetzt immerhin legalisierten Veloparkplätzen direkt vor dem Eingang des Sportcenters zeigt. Die Legalisierung ist eine positive Entwicklung, das Velo ist dort aber ungeschützt der Witterung ausgesetzt. Bei der S-Bahn-Haltestelle Allmend zeigt sich ein ähnliches Bild: Dort sind zwar genügend Veloabstellplätze vorhanden, doch auch diese sind ungedeckt und bieten keine Möglichkeit, Fahrräder sicher abzuschliessen. Wir fordern deshalb mehr diebstahlsichere und gedeckte Veloabstellplätze auf der Allmend. ■

Nico van der Heiden

Inserat

Bike + Rennvelo Ausstellung

Samstag 12. April, Dorfplatz Kriens

- 2014-er Neuheiten
- über 30 Velo testbereit
- Aktions-Preise
- Vorjahresmodelle zu Schnäppchenpreisen
- Kindervelo-Occasions-Verkauf

www.velociped.ch

VELOCIPED
mehr Velo

Werkstatt Luzernerstr. 16 | **Laden** Luzernerstr. 4 | Kriens | www.velociped.ch

Publireportage

AUSFLUGSTIPP VON BE NETZ: SCHLOSS MEGGENHORN

Ein Ausflug zum Schloss Meggenhorn lohnt sich in jedem Fall. Jetzt erst recht! Gross und Klein kommen auf ihre Kosten – ein grosser Spielplatz lädt die Kleinen auf ein Abenteuer ein, für die Grossen gibt es eine interessante Ausstellungsplattform zum Thema Photovoltaik. Eine Schlossführung rundet den Ausflug kulturell ab.

Die architektonisch filigran integrierte Solarstromanlage, die auf dem Scheunendach installiert ist, wurde durch die Ebikoner BE Netz geplant. Spannende Informationen gibt es vor der Scheune beim gedeckten Picknickplatz. Dort ist mit Fakten und Zahlen gut und anschaulich dokumentiert, wie ein Solarkraftwerk funktioniert und wie Strom gespeichert werden kann. Kurzum eine Komposition von Technik, Architektur, Landschaft und Emotionen.

Zum Schloss: Das herrschaftliche Schloss liegt – umgeben vom lauschigen Park – auf einer Landzunge über dem Luzerner Seebecken. Seine heutige Form erhielt das Schloss in den Jahren 1868–1870, dies nach dem Vorbild des Loire-Schlosses Chambord. Der Bau der neugotischen Schlosskapelle geht auf das Jahr 1886 zurück. Schloss und Schlosscafé sind jeden Sonntag von April–Oktober, 12.00–17.00 Uhr geöffnet. Führungen «Leben im Schloss» finden jeweils um 13.00, 14.00 und 15.00 Uhr statt.

Wie man hinkommt: Die wohl schönste Art zum Schloss zu gelangen: Ab Luzern fährt man mit dem Spazier-Schiff täglich vom 24. Mai–7. September sowie jeden Sonntag und an allgemeinen Feiertagen vom 4.–18. Mai und 14. September–19. Oktober 2014 jeweils um 13.00, 15.00 und 17.00 Uhr zur schlosseigenen Anlegestelle Meggenhorn. Mit dem Fahrrad oder zu Fuss ist es ein toller Tages-Ausflug. Gemütlich radelt man von Küssnacht oder Luzern bis nach Meggen oder nimmt den Bus Nr. 24 bis zur Bushaltestelle Lerchenbühl. Dort biegt man in die Lerchenbühlstrasse Richtung See ein, dann zweigt rechts die Meggenhornstrasse ab, um dieser bis zum Schloss zu folgen.

Wie gesagt, ein Ausflug zum Schloss lohnt sich in jedem Fall!

BE Netz AG, Industriestrasse 4, 6030 Ebikon LU,
Telefon 041 319 00 00, www.benetz.ch

Agenda Pro Velo Luzern

Velofahrkurse	12. April	Luzern
	17. Mai	Rothenb./Sursee
	24. Mai	Luzern
	14. Juni	Luzern
	30. Aug.	Luzern
	13. Sept.	Sursee
Veloalltagwoche		4.–7. Juni
Bike-to-Work		Monat Juni
Velobörse		13. September
Tag des Lichtes		13. November

Cartoon

Agenda Pro Velo Unterwalden

Velobörse	5. April Stans
Velobörse	12. April Sarnen
Velofahrkurse	10. Mai Sarnen
Velofahrkurse	24. Mai Stans
Bike-to-Work	1. Juni–30. Juni

Impressum

Velinfo Nr. 02, März 2014
Auflage: 2250 Exemplare
Herausgeberin/Inserate
Pro Velo 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: redaktion@proveloluzern.ch
Fotos: Thomas Beck, Nico van der Heiden, Laura Kopp, Thomas Scherrer
Karikatur: Tiemo Wydler
Satz und Druck
Gegendruck GmbH, 6003 Luzern
Telefon: 041 360 82 70
E-Mail: gegendruck@rat.ch
Redaktionsschluss
Velinfo 03/14: 28. April 2014