

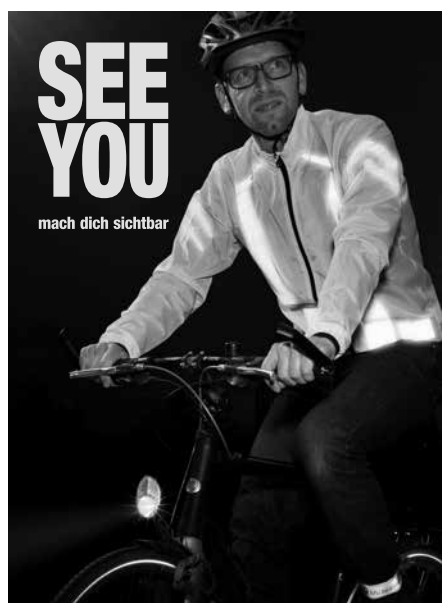
## EDITORIAL

### Von Warmduschern und Schönwetter-velofahrenden



Veloförderung sei zwecklos, da das Wetter der Faktor sei, der die Zahl der Velofahrenden begrenze. Die grosse Masse fahre sowieso nur bei schönem Wetter mit dem Fahrrad. Diese Aussage las ich mal in einem aufmüpfigen Leserbrief. Es stimmt, dass bei Regenwetter weniger

Verkehrsteilnehmende mit dem Velo unterwegs und die Busse in den Stosszeiten noch voller sind, als bei Sonnenschein. Deswegen ist die Veloförderung aber noch lange nicht für die Katz. Wir können das Wetter nicht beeinflussen, das ist auch gut so, aber wir können das Beste draus machen. Veloförderung ist facettenreich. Sie betrifft nicht nur die Strasseninfrastruktur, auch die Infrastruktur des Arbeitgebers ist gefordert. Wenn ich an meinem Arbeitsort die nassen Velokleider aufhängen, noch schnell warm duschen und in die Businesskleider reinschlüpfen kann, dann macht mir der Regen auf dem Arbeitsweg (fast) nichts aus.



Ähnliches gilt für das Velofahren im Winter. Bald sind sie wieder da, die kurzen Tage, an denen es dunkel ist, wenn wir morgens aus dem Haus gehen und am Abend heimkehren. Die guten Tipps aus der Kampagne «See you – mach dich sichtbar» mögen für manche etwas zu weit gehen. Im Dunkeln helle Kleider tragen, damit man gesehen wird, das ist natürlich richtig und wichtig. Aber wer wählt seine Alltagskleider schon nach der Velotauglichkeit aus? Die Hardcore-Velofahrenden ja, und das ist auch gut so! Alle anderen aber nicht. Wie kann man im Winter modisch und trotzdem sicher unterwegs sein? Mit funktionierendem Hinter- und Vorderlicht, einem weissen statt schwarzen Helm sowie mit Reflektoren hat man eine gute Grundausstattung. Allerdings gilt, je mehr Reflektoren, desto besser. Aber auch dafür muss man nicht das Neon-Kostüm aus den Achtzigern hervor kramen. Ein reflektierendes Hosenband kann sehr gut auch über dem schwarzen Mantel am Handgelenk getragen werden, sodass auch Handzeichen gut sichtbar sind. Velofahren im Winter, bei Wind und Wetter ist nicht jedermanns und jederfraus Sache. Einfache Tricks und Kniffs verhelfen uns jedoch für mehr Komfort und Sicherheit. So kommt man auch im Winter am schnellsten mit dem Velo von A nach B. Probier's doch wieder mal aus!

Velove,  
Korintha Bärtsch

#### Die SEE YOU-Tipps

- Trage helle Kleidung und reflektierendes Material.
- Achte darauf, dass du von allen Seiten sichtbar bist (360°).
- Betritt den Fussgängerstreifen erst, wenn dich die Fahrzeuglenkenden gesehen haben (Blickkontakt).
- Kontrolliere regelmässig das Vorder- und Rücklicht – am Velo, Motorrad oder Auto.
- Rüste dein Velo mit den gesetzlich vorgeschriebenen Reflektoren aus (vorne weiss, hinten rot, Pedale orange). Speichenreflektoren oder reflektierende Pneus sorgen für die seitliche Sichtbarkeit.
- Schalte beim Auto- und Motorradfahren immer das Licht ein – auch am Tag.
- Halte Lichter und Autoscheiben frei von Eis und Schnee.

Gib diese Tipps weiter – mit der SEE YOU-Postkarte. Und mach mit beim Wettbewerb: [seeyou-info.ch](http://seeyou-info.ch)

03.07.11.06.2015



*P.S. Reflektierende Materialien und weitere Gadgets gibt's bei deinem Velohändler oder im Velokiosk von Pro Velo: [www.velokiosk.ch](http://www.velokiosk.ch)*

#### Aus dem Inhalt

<b>Velofahren am Quai von Luzern</b>	<b>2</b>
<b>«Das Velo ist ein perfektes Fortbewegungsmittel»</b>	<b>4</b>
<b>Veloparkplätze in der Stadt Luzern</b>	<b>5</b>
<b>«SEE YOU» sichtbar machen</b>	<b>6</b>
<b>Veloinfrastruktur in Nidwalden</b>	<b>7</b>
<b>Einsprache</b>	<b>8</b>
<b>Infos/Impressum/Agenda/Cartoon</b>	<b>8</b>



Postfach 3602 | CH-6002 Luzern

# Velofahren am Quai von Luzern

Wer seit Anfang August auf der Bruch- und Taubenhausstrasse unterwegs ist, dem ist das veränderte Regime wohl bereits aufgefallen: Auf dieser Strecke wird von August 2016 bis Mai 2017 ein Pilotversuch durchgeführt: die Velo- oder Fahrradstrasse.



Damit nehmen Grüne und SP ein altes Anliegen von Pro Velo Luzern wieder auf, das in der Vergangenheit regelmässig zu hitzigen Diskussionen in der Öffentlichkeit geführt hatte, so auch dieses Mal.



Ein Miteinander von Velo und Fussverkehr am Quai wäre im Durchschnitt an mindestens 23 von 24 Stunden pro Tag problemlos möglich.

Die Veloförderung in der Stadt Luzern hat in den letzten Jahren erfreuliche Fortschritte erzielt. Besonders freuen wir uns auf die Eröffnung der Langsamverkehrsachse, welche für den Fuss- und Veloverkehr eine attraktive Verbindung nach Horw und Kriens bringen wird. Genau solche sicheren, vom Autoverkehr abgetrennten Verbindungen bringen auch Personen dazu, aufs Velo umzusteigen, die es bis anhin nicht gewagt haben. Abgesehen von der Langsamverkehrsachse fehlt es der Stadt Luzern jedoch an Infrastruktur-Projekten, welche den Veloverkehr deutlich voranbringen. Vielmehr konzentriert man sich auf eine «Politik der kleinen Schritte». Dies mag im Einzelfall richtig sein, jedoch kann dadurch der angestrebte Quantensprung (Verdoppelung des Veloverkehrs bis 2020) nicht erreicht werden. Es müssen Personen vom Velo als Fortbewegungsmittel überzeugt werden, welche heute noch auf das Automobil setzen. Dazu genügen die zahlreichen kleinen Verbesserungen zu Gunsten der Velofahrenden nicht.

Würde nun der Quai für Velofahrende geöffnet, so wäre dies eine enorm kostengünstige Möglichkeit, eine weitere Einfallsachse für Velofahrende in die Innenstadt (jene von Meggen, Adligenswil und aus dem Würzenbach-Quartier) massiv aufzuwerten. Die geübten Velofahrenden und die schnellen E-Bikes würden weiterhin die Haldenstrasse benutzen, weniger geübte Velofahrende könnten dann gemächlich auf dem Quai diese Strecke zurücklegen. Ähnlich wie heute auf der Hertensteinstrasse würde es auch am Quai Zeiten geben, zu denen man besser auf das Velofahren verzichtet (oder dann nur sehr vorsichtig, mit langsamem Tempo). Das Beispiel Hertensteinstrasse zeigt, dass die Velofahrenden sehr vernünftig mit der Möglichkeit umgehen, diese Fussgängerzone befahren zu dürfen: Am

—Inserat—

Warum weite Wege gehen?

Digital- und Offsetdruck  
an der Neustadtstrasse 26

g e g e n d r u c k \_ G m b H  
info@gegendruck.ch \_t 041 360 82 70



<b>Bio-Metzgerei Moosmatt</b> Moosmattstr. 17, Luzern Di-Fr 8.30-12.15 / 14-18.30 Sa 8-16 durchgehend	<b>Bio-Metzgerei Ebikon</b> Industriestrasse 1, Ebikon Di-Fr 8.30-13.00 / 14.30-18.30 Sa 8-16 durchgehend
<b>Bio-Metzgerei Meggen</b> Am Dorfplatz 1, Meggen Di-Fr 8.30-12.15 / 14-18.30 Sa 8-16 durchgehend	<b>Bio-Hofladen Mättwil</b> St. Niklausen / Luzern Freitag 14-19 Sa 8-13 durchgehend

**Ueli & Hof**  
www.uelihof.ch

Samstagnachmittag lässt man es dort besser sein, spätabends und frühmorgens ist es problemlos möglich. Ähnlich dürfte es sich am Quai verhalten: Wenn im Sommer an einem Sonntagnachmittag viele Fussgängerinnen und Fussgänger unterwegs sind, dann wäre höchste Vorsicht geboten. Wer jedoch einmal frühmorgens oder im Winter am Quai entlang spaziert, stellt fest: Ein Miteinander von Velo und Fussverkehr wäre im Durchschnitt an mindestens 23 von 24 Stunden pro Tag problemlos möglich. Und auch in der letzten Stunde gelänge es mit genügend Rücksicht.

Leider waren die Reaktionen nach Veröffentlichung des Vorstosses teilweise sehr heftig und ablehnend. Die Erfahrungen mit verkehrspolitischen Neuerungen zeigen jedoch, dass der Widerstand häufig auf Ängsten beruht und man wohl auch Mühe damit hat, dass etwas Bewährtes geändert werden soll. So hiess es doch, dass der Mühleplatz ohne Autoparkplätze aussterben, der Verkehr in der Innenstadt mit einer Busspur an der Pilatusstrasse zusammenbrechen und Fussgängerinnen und Fussgänger bei einer Öffnung des Jesuitenplatzes reihenweise umgefahren würden. Eingetreten ist von all diesen Befürchtungen nichts. Deshalb sähe es wohl auch am Quai von Luzern bald so aus; eine friedliche Koexistenz von Velofahrenden und Fussverkehr, wie es dutzende von Beispielen aus den In- und Ausland bereits zeigen. In den letzten Jahren haben wir in unseren Ferien rund 4000 Kilometer europäische Küstenstrassen befahren und es war lediglich in vier(!) von mehreren hundert Gemeinden nicht möglich, die Quaianlagen zu befahren. In allen anderen Orten kamen wir gut aneinander vorbei: mal langsam und mal zügig, je nach Platzverhältnis und Anzahl Fussgängerinnen und Fussgänger. Wenn man sich vor Ort erkundigte, vermochte niemand von Problemen zu berichten, nur von Widerstand vor der Einführung der Mischzone, welcher sich rasch verflüchtigte. Klar ist, dass in Mischzonen ein angepasstes Verhalten der Velofahrenden Pflicht ist. Zudem muss die Zu- und Wegfahrt zum Quai baulich klar geregelt werden, damit Anfang und Ende der Mischzone deutlich erkennbar sind.



Die geübten Velofahrenden und die schnellen E-Bikes können weiterhin die Haldenstrasse benützen.

Wir hoffen, dass sich der Luzerner Stadtrat und anschliessend auch das Stadtparlament der Idee gegenüber offen zeigen kann. ■



Nico van der Heiden  
Co-Präsident

—Inserat—

**komm  
zu einer  
Testfahrt**



## MTB CYCLETECH wenn das Fernweh packt

große Auswahl an Reisevelos  
mit Pinion- oder Rohloff-Schaltung.  
nach Kundenwunsch gebaut und  
ergonomisch angepasst



.....  
Werkstatt Luzernerstr. 16 | Laden Luzernerstr. 4 | Kriens | [www.velociped.ch](http://www.velociped.ch)

## «Das Velo ist ein perfektes Fortbewegungsmittel»

Ein Gespräch mit Daniel Meier, Stadttingenieur der Stadt Luzern. Er steht dem städtischen Tiefbauamt seit dem 1. März 2016 vor.



*Daniel Meier ist 47 Jahre alt, verheiratet, Vater von drei Töchtern im Schulalter und wohnt in Kriens. Der Kultur-Ingenieur ETH steht dem städtischen Tiefbauamt seit 1. März 2016 vor. Das Tiefbauamt plant und unterhält die Verkehrswege sowie die Grünanlagen und Kanalisation. Zudem ist es für die Kehrrichtentsorgung zuständig. Der Leiter des Tiefbauamtes trägt den Titel «Stadttingenieur». Vor dem Stellenwechsel war Daniel Meier Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Luzern (VVL). Der VVL plant den öffentlichen Verkehr im Kanton Luzern.*



Ich treffe mich mit Daniel Meier für ein gut halbstündiges Gespräch in seinem Büro. Auf dem Büchergestell thronen Bastelarbeiten seiner Kinder, über einem Stuhl hängt ein oranger Veloregenschutz. Draussen nieselt es herbstlich ungemütlich, während das Büro eine gewisse persönliche Wärme ausstrahlt.

Daniel Meier beginnt zu erzählen. «Das Velo hat viele Vorteile: regelmässiges Velofahren fördert die Gesundheit. Das Velo ist schnell, wendig und günstig. Wenn einer dem Velo in der Stadt keine Rolle zuweist, muss er blind sein.» Er redet sich ins Feuer, blättert in Unterlagen: Gesamtverkehrskonzept, Mobilitätsstrategie, Veloparkierungskonzept, das sei uns doch alles bekannt, oder? Dann zeigt er auf eine Septemberausgabe des Beobachters. «Hier lese ich, dass das Velo noch immer ein Nischendasein friste, obwohl es gerade bezüglich Gesundheitsförderung exzellente Dienste leiste.»

Ob das Velo denn in Luzern mehr als eine Nische besetze, will ich wissen. «Das Tiefbauamt, respektive ich, bin verantwortlich für gute Mobilität. Das Bedürfnis nach Mobilität wird weiter ansteigen. Der beschränkte Platz für städtische Fortbewegungsmittel rückt das Velo und die Füsse sofort ins Zentrum. Wir schaffen die planerischen Grundlagen.» Dann macht er eine kurze Pause, um für einmal etwas gedrückt festzustellen: «Ich kann den Menschen ja nicht befehlen, Velo zu fahren.» Es macht den Eindruck, als hätte Daniel Meier tatsächlich Lust, aufzustehen, um jede und jeden persönlich auf der Strasse anzusprechen. Stattdessen verweist er auf die bestehenden Konzepte, hält fest, dass die Prozesse langsamer gehen als sich alle in seinem Team das wünschen. Es gelte, in Erinnerung zu rufen: «Wir befinden uns in einer Stadt, die doch immerhin einen Preis erhalten hat: den Prix Velo. Offensichtlich ist in der Vergangenheit etwas gemacht worden, das estimiert wird. Von Fachleuten...das ist nicht irgend ein Preis.»

Freude und Stolz währen nur zur kurz, Daniel Meier kommt auf den beschränkten Raum in der Stadt zu sprechen, die Hauptschwierigkeit für die Verkehrsplanung. «Das Velo ist ein perfektes Fortbewegungsmittel, ein städtisches Fortbewegungsmittel.» Er spielt auf die so genannte Flächeneffizienz an. Nur Fussgängerinnen und Fussgänger beanspruchen noch weniger Verkehrsfläche. Den Weg, den andere Städte in Sachen Veloförderung vorgespurt haben, wolle die Stadt auch gehen. Den Auftrag dazu habe sie schliesslich. 2010 hatten die Stimmberechtigten das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität gut geheissen. «Wir wollen in der Stadt den Veloanteil bis 2020 verdoppeln. Wird ein Verkehrsträger bevorzugt,

braucht das Platz. Den muss man jemandem wegnehmen. Das ist ein langsamer, andauernder Prozess. Ich kann verstehen, dass dieser für Pro Velo zu langsam geht. Aber es gilt, viele Hindernisse aus dem Weg zu räumen. Dabei werden wir weder vom Bund noch vom Kanton richtig unterstützt. Leider sind wir in Luzern nicht allein mit dieser Schwierigkeit. Die meisten Städte werden sich selbst überlassen.» Luzern habe schon viel gemacht, schon vor seiner Zeit als Stadttingenieur. Daniel Meier wohnt in Kriens. Auf der Amlehn- und der Schachenstrasse habe es so viel Schleichverkehr, dass das Velofahren keine Freude sei. In Luzern dann: Taubenhaus- und vor allem Bruchstrasse, Rütlikreuzung. So mache es Spass. «Und dann kann man das Velo direkt vor der Kapellbrücke, mitten in der Innenstadt, abstellen. Doch, in Luzern sind wir gut unterwegs.»

Und wo stehen wir 2030? Er sei Realist. Er wünschte sich eine klare Bevorzugung des so genannten Umweltverbundes: Der öv für die regionale Erschliessung, Velo- und Fussverkehr für die städtische Bevölkerung. Konkret müsse beispielsweise auf der Fuss- und Veloachse auf dem ehemaligen Zentralbahntrasse die Vortrittsregelung so gedreht werden, dass die Velofahrenden bei den Kreuzungen Vortritt erhalten. «Wenn ich den kantonalen Richtplan konsequent umsetze, dann muss ich den Langsamverkehr bevorzugen. Momentan setzen wir es so um, dass der Langsamverkehr stoppen muss. Das ist nicht richtig.»

Wir reden weiter über Sicherheitsfragen, dass das Tiefbauamt einen Spezialisten eingestellt hat, der sich v.a. um Fussgängerinnen und Velofahrer kümmert. In der Stadt liege das Hauptaugenmerk nicht beim Auto. Wir reden davon, dass das Velo lediglich einer von verschiedenen Verkehrsträgern sei. Dass die Initiative von Pro Velo den richtigen Weg weise, dass Pro Velo klar fordernd auftreten soll aber bitte nicht militant. Dass er um Verständnis bitte, wenn nicht alles sofort umgesetzt werden könne, dass es den politischen Willen brauche. Wir reden davon, dass es mehr Verständnis füreinander brauche; Miteinander statt Gegeneinander.

Zum Abschied berichtet mir Daniel Meier, dass sich seine Frau und er, weil sie kein Auto besitzen, damals Elektrovelos gekauft hätten, um die Kinder leichter im Anhänger zur Krippe zu bringen. Diese Zeit sei längst vorüber. «Ich stellte bei mir fest: Es ist schon sehr bequem mit dem E-Bike – auch ohne Anhänger.» ■



Thomas Scherrer

# Veloparkplätze in der Stadt Luzern

Neue Abstellvariante kommt bei Pro Velo gut an.



Viele Velofahrende machen diese Erfahrung: Zwar ist zwischen den eng abgestellten Velos noch ein Bügel frei, das Velo passt aber gar nicht oder nur mit grosser Mühe in den Zwischenraum, wie dies bei einigen Veloständern am Bahnhof der Fall ist. Oder: Bei der abendlichen Rückkehr hat entweder ein Herbststurm oder eine alkoholisierte Gruppierung den Dominoeffekt bei einer Reihe Velos auf einer freien Abstellfläche ausgelöst, so dass das Velo mühsam wieder befreit werden muss.



Das Velo passt gar nicht oder nur mit grosser Mühe in den Zwischenraum.

Erste Schritte zur Realisierung des Veloparkplatzkonzeptes in der Stadt Luzern sind nun in einzelnen Stadtteilen bereits sichtbar. Ziel dieser ersten Etappe ist es, die bestehenden Abstellflächen zu optimieren, so dass auf der gleichen Fläche mehr Velos sicher abgestellt werden können. In der Neustadt werden deshalb im Moment an verschiedenen Stellen Velobügel installiert.

Pro Velo begrüsst die neue Variante der Veloständer, weil die Vorteile deutlich überwiegen:

- Das Velo kann abgestützt und am Bügel abgeschlossen werden.
- Der Platzverlust für die Anzahl Abstellplätze ist im Vergleich zu anderen Veloständervarianten gering.
- Die Bügel verhindern, dass die Veloabstellplätze von Motorrädern belegt werden
- Es bleibt genügend Platz, um allenfalls eine Gepäcktasche am Velo zu lassen, was nicht zuletzt für die zahlreichen Velotouristen in der Stadt ein Vorteil ist.
- Die «edlere» der beiden Varianten von Velobügeln ermöglicht es der Stadt, sie bei speziellen Anlässen ganz zu entfernen, was z.B. am Mühleplatz zentral ist.



Pro Velo Luzern begrüsst die neuen Velobügel, wie hier am Mühleplatz und an der Murbachstrasse.



- Nicht zuletzt sind die Bügel auch schöner anzuschauen als die meisten anderen Varianten. Dies steht zwar für die meisten Nutzerinnen nicht im Vordergrund, kann aber für den Ruf des Velos vorteilhaft sein. ■



Barbara Irniger  
Planungsgruppe

## «SEE YOU» sichtbar machen

Jetzt stehen sie wieder am Strassenrand, die schwarzen Plakate mit der gelben Aufschrift «SEE YOU». Doch werden die Plakate auch wirklich wahrgenommen? Wird ihr Appell in die Tat umgesetzt?



**Pro Velo Unterwalden hat eine spezielle Aktion für Schülerinnen und Schüler geplant, um den Empfehlungen von «SEE YOU» Nachdruck zu verleihen.**

Jetzt treiben «die Unsichtbaren» wieder ihr Unwesen: Morgens früh oder abends spät sind sie unterwegs mit dunklen Hosen, schwarzer Jacke und grauer Kappe. Völlig unerwartet tauchen sie auf der Strasse auf und zwingen einen zu brusken Brems- oder waghalsigen Ausweichmanövern. Nicht selten handelt es sich bei diesen «Unsichtbaren» um Schülerinnen und Schüler. Viele von ihnen lassen sich auch durch die SEE-YOU-Plakate nicht zu einem Umdenken bewegen.

Diese Herausforderung packen wir von Pro Velo Unterwalden an. Die zentrale Frage: Wie bringen wir diese Unsichtbaren (oder vielleicht besser Unbelehrbaren) dazu, LED-Lichter, Reflektoren oder doch zumindest helle Kleidung zu tragen? Unsere vorläufige Antwort: Mit Einsicht, einem Wettbewerb, engagierten Lehrpersonen, einflussreichen Projektpartnerschaften und attraktiven Preisen.

Für Interessierte seien hier die Zutaten kurz etwas genauer beschrieben:



- Die Einsicht macht den Anfang: Der von VeloPlus produzierte Film «Velo+Licht» (<http://tinyurl.com/jo5u3bv>) mit einigen «Unsichtbaren», zeigt

unseres Erachtens sehr einleuchtend, wie wichtig es ist, sich sichtbar zu machen. Er dient deshalb als zentraler Aufhänger der Aktion.

- Der Wettbewerb ist Mittel zum Zweck und soll die Schüler und Schülerinnen motivieren, den oben genannten Film zu schauen: Die rund 5400 10- bis 18-jährigen Lernenden der Kantone Nid- und Obwalden erhalten deshalb anfangs November einen Flyer mit einem QR-Code (bzw. Link) zu unserem SEE-YOU-Wettbewerb. Zur Wettbewerbsteilnahme muss der Film angeschaut und drei Fragen dazu beantwortet werden. Wem der Film eingeleuchtet hat, kann gleich anschliessend die beiden auf dem Flyer angebrachten Reflektoren auf sein Velo oder Kickboard kleben.
- Unsere Botschafter sind engagierte Lehrpersonen: Sie verteilen einerseits den Flyer, können aber andererseits auch am Klassenwettbewerb teilnehmen. Wer die Thematik während mindestens einer halben Lektion mit der Klasse bespricht, darf am Klassenwettbewerb teilnehmen und darauf hoffen, Fr. 250.- für die Klassenkasse zu gewinnen.

Unterstützt werden wir durch einflussreiche Projektpartner: Da ist einerseits das Verkehrssicherheitszentrum der beiden Kantone, welches die Aktion sponsert. Ideell und administrativ werden wir unterstützt vom Amt für Volksschulen und Sport Nidwalden, dem Obwaldner Amt für Volks- und Mittelschulen, sowie der Kantonspolizei der beiden Kantone. Schliesslich machen auch einige Zweiradmechaniker mit, die bei einer Reparatur der Lichtanlage oder bei Neukauf eines Lichts gegen Vorweisen des Flyers einen Rabatt von Fr. 5.- gewähren.

### Als Motivationsspritze winken attraktive Preise.

Zu gewinnen gibt es einerseits LED-Magnetlichter, kleine Lichtsets für Velo, FussgängerInnen und Kickboard, andererseits aber auch Pizzagutscheine und als Hauptpreis sogar ein iPhone 7.

Ob sich unser Rezept ein Erfolg wird, wird sich erst noch weisen müssen. Die ersten Anzeichen stimmen uns sehr positiv: Noch bevor es November geworden ist und der Wettbewerb offiziell begonnen hat, konnten schon über 50 Wettbewerbsteilnahmen verzeichnet werden. ■



Thomas Müller,  
Pro Velo Unterwalden

# Veloinfrastruktur in Nidwalden

Anlässlich der Velofahrkurse im Frühling 2016 in Stans konnten uns die Teilnehmernden ihre Bemerkungen zu Gefahrenstellen im Kanton Nidwalden melden.



**Wir haben die Bemerkungen entgegen-  
genommen und dem Amt für Mobilität  
sowie der Kantonspolizei weitergeleitet.**

Ende September konnten wir mit den zuständigen Personen diese Rückmeldungen sowie andere Schwachstellen im Fahrradnetz in Nidwalden besprechen. Die Diskussion war für alle Seiten informativ und konstruktiv. Ziel des Kantons ist ein gutes Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsmittel. Der Verkehrsplaner hat aufgezeigt, dass der Kanton bei einigen Projekten nicht ausschliesslich zuständig ist, sondern auch die Gemeinden oder der Bund für Verbesserungen Hand bieten müssen.

Einige Anpassungen für Velofahrer und Velofahrerinnen können relativ schnell ins Auge gefasst werden. Sowie zum Beispiel die Verbesserung des Strassenbelags im Bereich Bootshafen Hergiswil. Andere Optimierungen, wie flachere Übergänge oder längere Absenkungen der Trottoirs, werden wenn möglich bei Strassenunterhaltsarbeiten erledigt. Die Projekte, die Bestandteil des Agglomerationsprogramms sind, werden gemäss den Prioritäten weiter verfolgt (z.B. Velostreifen zwischen Buochs und Beckenried). Für andere Projekte, wie die Einfahrt zu den Pilatuswerken in Stans, wird mit allen Beteiligten nach einer Lösung gesucht.

Ein weiterer Brennpunkt ist die Situation der Velo-Parkplätze beim Bahnhof Stans. Anfang Jahr wurde eine Arbeitsgruppe einberufen, um die mögliche Realisierung einer Velostation im Bereich der Fliegersiedlung zu analysieren. Pro Velo Unterwalden ist in dieser Gruppe ebenfalls vertreten. Im Februar wurde eine Umfrage zur Velonutzung in den Gemeinden Stans, Oberdorf und Ennetmoos durchgeführt. Erfreulicherweise haben ca. 30% der befragten Haushalte die Umfrage beantwortet. Zahlreiche Personen sind mit der aktuellen Situation betreffend verfügbarem Platz und der Ordnung rund um den Bahnhof Stans nicht zufrieden. Aus der Umfrage ist jedoch nicht klar ersichtlich, ob eine kostenpflichtige unterirdische Velostation effektiv benützt würde. Auf Grund dieser Resultate wurde entschieden, dass der Kanton in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Stans mögliche Lösungen zur Verbesserung der Situation und Erhöhung der Anzahl Veloabstellplätze beim Bahnhof Stans erarbeiten wird. ■



*Beim Neuseeland in Beckenried endet die sichere Fahrt auf den nationalen Velorouten Nr. 3 und 4.*



*Zu den Hauptverkehrszeiten ist die Situation bei der Pilatuskurve für Velofahrer kritisch.*




*Roberta Lischer-  
Bognuda*



*Thomas Beck*

# Einsprache

Von Pro Velo Luzern zum Strassenprojekt Hirschmattstrasse und Murbacherstrasse, Sanierung Zebrastreifen

 **Im Rahmen des Gesamtprojektes Hirschmatt sollen noch 2016 im Zuge der Fertigstellungsarbeiten bei fünf Zebrastreifen Mittelinseln erstellt werden.**

Wir begrüssen grundsätzlich die Erhöhung der Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger, für die Velofahrenden haben diese in der geplanten Ausführung aber negative Konsequenzen. Durch die Verengung der Fahrbahn im Bereich der Inseln weichen die Autos nach rechts aus und gefährden so die Velofahrenden.

Die Hirschmattstrasse ist eine durch Velos viel befahrene Strasse, da sie als Teil eines Wohn- und Geschäftsquartiers viel Veloziel- und -quellverkehr aufweist. Pro Velo fordert, dass gleichzeitig mit der Erstellung der FussgängerInnen-Schutzinseln auf der Hirschmattstrasse auch für die Velofahrenden Massnahmen für ihre Sicherheit realisiert werden.

Klar ist, dass die Gefahr für die FussgängerInnen von den Autos ausgeht. Aus diesem Grund müssen diese bei der Durchfahrt durch die Hirschmattstrasse verlangsamt werden und nicht die Velos.



*Velostreifen mussten bereits an anderen Stellen in der Stadt Luzern den Zebrastreifen-Inseln weichen, wie hier an der Friedentalstrasse.»*

Deshalb fordern wir auf der Hirschmattstrasse Tempo 30.

Als zweite Forderung verlangen wir einen durchgängigen Velostreifen auf der Hirschmattstrasse. Dies gewährleistet, dass die Autos vor den Zebrastreifen mit ihren Schutzinseln am linken Rand anhalten und den FussgängerInnen den Vortritt lassen, beziehungsweise den Velofahrenden die Durchfahrt nicht verhindern. Ohne Velostreifen werden die AutofahrerInnen erfahrungsgemäss am rechten Rand anhalten (oder bei Kolonnenbildung stehen) und die Durchfahrt der Velos behindern oder verunmöglichen. Velostreifen müssen bereits an anderen Stellen in der Stadt Luzern den Zebrastreifen-Inseln weichen (siehe Bild links). Dies wird jeweils mit dem fehlenden Platz begründet. Wir meinen, dass bei der Hirschmattstrasse die Platzverhältnisse durchaus ausreichen, um beides zu realisieren. ■



*Christof Studhalter  
Planungsgruppe*

## Agenda Pro Velo Luzern

Velobörse 2017 und	18. März 16. September	Mitgliederversammlung	4. April
-----------------------	---------------------------	-----------------------	----------

Cartoon



## Impressum

Velinfo Nr. 06, November 2016  
 Auflage: 2350 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: redaktion@proveloluzern.ch  
 Fotos: Kampagne «SEE YOU – mach dich sichtbar», Barbara Irniger, Roberta Lischer, Thomas Müller, Thomas Scherrer  
 Karikatur: Tiemo Wydler

Satz und Druck  
 Gegendruck GmbH, 6003 Luzern  
 Telefon: 041 360 82 70  
 E-Mail: gegendruck@rat.ch

Redaktionsschluss  
 Velinfo 01\_17: 9. Januar 2017