

Serie Velo (2/4): Fehlende Velowege

In den Dörfern fehlen die Velospuren

Von Hellbühl bis Ettiswil führt fast durchgehend ein Radweg durchs Rottal, allerdings nur ausserorts. In den Ortskernen müssen Velofahrer auf die Strasse ausweichen. Trotz einem neuen Veloweggesetz dürfte das noch einige Zeit so bleiben.

Stefan Schmid

Seit dem 1. Januar 2023 ist das Veloweggesetz in der Schweiz in Kraft. Es ist ein Meilenstein für die Förderung des Velos in der Schweiz und verpflichtet sowohl den Bund als auch die Schweizer Kantone, das Fahrrad als Verkehrsmittel stärker zu beachten und dafür zu sorgen, dass das Velofahren sicherer und einfacher wird. Die Basis dafür bildet ein nationales Velowegnetz von guter Qualität, das Bund und Kanton bis Ende des Jahres 2042 auf ihren Strassen bauen müssen. Bis Ende 2027 muss das Wegnetz geplant sein.

Das tönt nach viel Zeit. Doch Gesetze mit Auswirkungen auf Infrastruktur haben oft einen langen Zeithorizont. Auch bei der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes hatten Bund und Kantone 20 Jahre Zeit, um unter anderem ÖV-Haltestellen behindertengerecht umzubauen. Die Frist ist Ende 2023 abgelaufen, doch noch sind längst nicht alle Bahnhöfe und Bushaltestellen umgebaut (wir berichteten).

Damit es dem Velogesez nicht gleich ergeht, sind viele Kantone bereits an der Arbeit. So läuft im Kanton Luzern zurzeit die Überarbeitung der kantonalen Veloplanung. Sie soll voraussichtlich bis Ende 2024 fertiggestellt sein und das Radroutenkonzept von 1994 ablösen. Entsprechend dem neuen Gesetz soll dabei ein attraktives, sicheres, direktes, durchgehendes und zusammenhängendes Velowegnetz entstehen. Dabei geht es um den Veloverkehr im Alltag und in der Freizeit. In einem eigenständigen Projekt wird das Thema Mountainbike bearbeitet.



Endes des Velowegs: wie hier in Ruswil fehlen auch andernorts die Velospuren im Ortskern. Foto Stefan Schmid

Velospur durch Hellbühl und Grosswangen in Planung

Schon konkreter sind einige Velo-Massnahmen im Bauprogramm des Kanton Luzerns, das für den Zeitraum von 2023 bis 2026 sämtliche Bauprojekte auf Kantonsstrassen auflistet. Mit Blick aufs Rottal und das Velo sind dort zwei Projekte im Topf A (höchste Priorität) zu finden: So soll in **Hellbühl** durchs Dorf eine «Radverkehrsanlage» entstehen, ab dem Restaurant Mooschür bis zur Käseerei oberhalb des Dorfes. Ob als separate Spur oder auf dem Trottoir ist noch offen. Bei der Einfahrt von Ruswil her soll der motorisierte Verkehr zudem mit einer Eingangspforte abgebremst werden. Für das Projekt sind beim Kanton 2.9 Millionen eingeplant. Gemäss Bauprogramm soll der

Start 2026 erfolgen.

Auch in **Grosswangen** sollen Velos zukünftig mehr Platz erhalten. Im Bauprogramm des Kantons sind für die Sanierung der Strasse durchs Dorf von Rotmatten bis Schutz 14 Millionen Franken vorgesehen. Fahrräder sollen bei der Steigung hoch zur Kirche beidseitig einen Velostreifen erhalten, während dort die Strasse als Mittelfahrbahn gekennzeichnet wird. Realisiert werden sollte der Bau in den Jahren 2026 und 2027. Doch der Kanton habe das Projekt bereits um zwei Jahre verschoben, sagt Heinz Herzog, Bauverantwortlicher im Grosswanger Gemeinderat, auf Anfrage. Bereits realisiert ist in Grosswangen der Veloweg Richtung Huben, während die Sanierung Richtung Hinterfeld noch unklar ist.

Kein Platz auf der Strasse durch Rüediswil

In **Ruswil** fehlt der Platz fürs Velo innerorts. Wer mit dem Velo von Hellbühl her fährt, findet bis zur Neumühle einen gut ausgebauten Radweg. Ab dort bis ins Dorfzentrum teilen sich dann Radler und Fussgänger das Trottoir, bevor Velofahrer vor der Bushaltestelle Rottalcenter auf die Strasse geleitet werden. Dort bleiben Sie rund zwei Kilometer – ohne Velospur – bis nach dem Dorf Rüediswil, wo der Radweg wieder beginnt.

2015 wurde die Strasse durch Rüediswil saniert, der Kanton verzichtete dabei wegen der Platzverhältnisse und damaliger Richtlinien auf einen Velostreifen. Laut Tobias Lingg, Geschäftsführer von Ruswil, habe die Gemeinde damals vergeblich in-

sistiert. So wird sich in den nächsten Jahren kaum etwas an dieser Situation ändern. Geplant ist dafür eine Verbesserung bei der Einmündung Leinstrasse (Migros Rüediswil). Dabei sollen Strassenführung und Bushaltestelle angepasst und der Veloweg verlängert werden. Das Projekt ist im Topf B, bis 2026 dürften somit lediglich die Planungsarbeiten starten.

Zusammenhängende Velospuren fehlen auch im Dorfkern **Buttisholz**. Zwar kann die Chäsistrasse parallel zur Hauptstrasse mit dem Velo genutzt werden, eine Markierung dazu fehlt jedoch. Aus dem Dorf hinaus führen Velospuren auf der Strasse oder dem Trottoir. Keine Infrastruktur für Radler gibt es auf der Unter-Allmend-Strasse Richtung Grosswangen. Die Realisierung von neuen Radwegen sei aufwändig, sagt dazu Conrad Bissegger, Abteilungsleiter Bau und Infrastruktur bei der Gemeinde Buttisholz, auf Anfrage. Es brauche Landerwerb, Bewilligungen und allenfalls auch Kompensationsflächen, wenn es sich um Landwirtschaftsland handelt.

Fazit: Innerhalb der Dörfer im Rottal gibt es noch kaum Velospuren. Und kurzfristig ist keine Besserung in Sicht, daran wird auch das neue Gesetz nichts ändern. Ein unschöner Zustand, sagt Till Hofstetter von Pro Velo Luzern. Denn es brauche genau dort eine sichere Infrastruktur, damit der lokale Verkehr aufs Velo gebracht werde und das Fahrrad möglichst viel im Alltag eingesetzt werde.

Mehr Sicherheit in Wolhusen

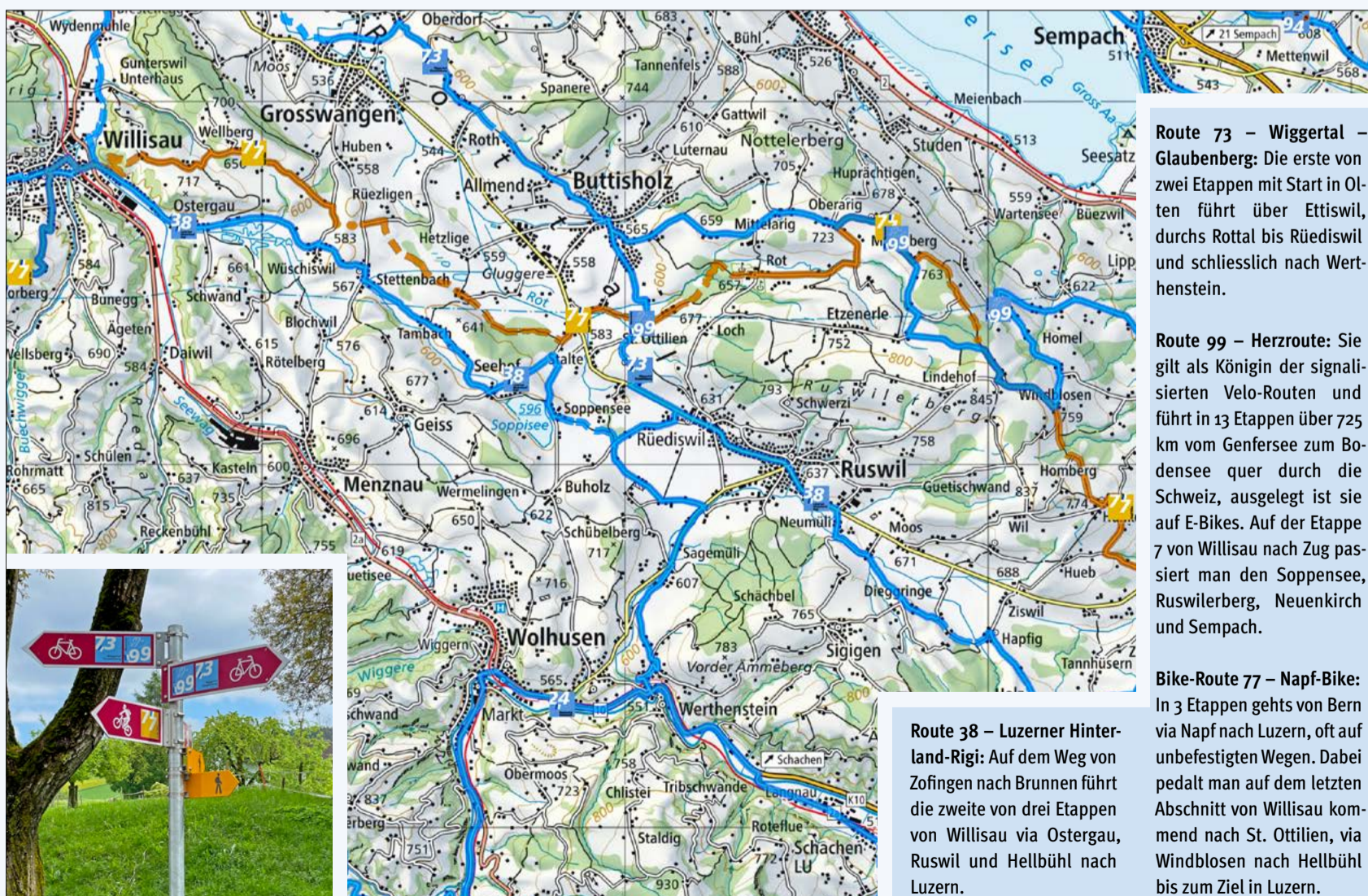
Trotz Ernüchterung für Velofahrer: Etliche Verbesserungen fürs Zweirad sind im Gang. Seit letztem Jahr führt ein Veloweg entlang der sanierten Strasse von Ruswil bis Wolhusen. Mit dem neuen Kreisell Hackenrüti, der bis Ende 2025 gebaut wird, soll sich die Einmündung beim Bahnhof zudem für Velofahrer und Fussgänger nochmals verbessern. Auch soll laut Kanton der Bau eines Radstreifens vom Bahnübergang Richtung Menznau bis zur Einmündung Spitalstrasse demnächst starten.

Auch für Velofahrer Richtung Luzern soll es Verbesserungen geben. Ab nächstem Jahr wird die Lohrenkreuzung in Emmenbrücke ausgebaut, für Velos entstehen separate Spuren und sichere Querungsmöglichkeiten.

Freizeitradler: Viele Routen durchs Rottal

SchweizMobil koordiniert das nationale Netzwerk für den Langsamverkehr und signalisiert Wanderungen, Velostrecken oder Touren für Inline Skates. Auch im

Rottal finden Freizeitradler zahlreiche Routen, wie ein Blick auf die Karte zeigt. Diese ist Online oder via App abrufbar. Karte Schweizmobil



Route 73 – Wiggertal – Glaubenberg: Die erste von zwei Etappen mit Start in Olten führt über Ettiswil, durchs Rottal bis Rüediswil und schliesslich nach Werthenstein.

Route 99 – Herzroute: Sie gilt als Königin der signalisierten Velo-Routen und führt in 13 Etappen über 725 km vom Genfersee zum Bodensee quer durch die Schweiz, ausgelegt ist sie auf E-Bikes. Auf der Etappe 7 von Willisau nach Zug passiert man den Soppensee, Ruswilerberg, Neuenkirch und Sempach.

Bike-Route 77 – Napf-Bike: In 3 Etappen gehts von Bern via Napf nach Luzern, oft auf unbefestigten Wegen. Dabei pedalt man auf dem letzten Abschnitt von Willisau kommend nach St. Ottilien, via Windblösen nach Hellbühl bis zum Ziel in Luzern.

Route 38 – Luzerner Hinterland-Rigi: Auf dem Weg von Zofingen nach Brunnen führt die zweite von drei Etappen von Willisau via Ostergau, Ruswil und Hellbühl nach Luzern.

Für Velowege gibt es eine Benützungspflicht

Wer mit dem Velo unterwegs ist, muss wissen, wo er fahren darf. Eine kleine Nachhilfe: Auf dem Trottoir ist das Fahren nur Kindern unter 12 Jahren erlaubt, andere Benutzer können mit 40 Franken gebüsst werden. Das Gesetz besagt auch: Stehen Velowege zur Verfügung, müssen sie benutzt werden. Das gilt für Velos ohne Strom ebenso wie für E-Bikes 25 km/h und 45 km/h. Wo ein Mofaverbot steht, dürfen dagegen schnelle E-Bikes nur mit abgeschaltetem Motor durchfahren. Und dient ein Veloweg oder ein Trottoir für Velos und Fussgänger, ist für alle Benutzer Rücksichtnahme geboten. Ob das auch in Zukunft so bleibt, ist offen. Aktuell läuft beim Bund eine Vernehmlassung zur Revision der Fahrzeugkategorien. Darin ist unter anderem vorgesehen, dass die Benützungspflicht der Radwege für schnelle E-Bikes und Lastenvelos gelockert wird. Eine weitere geplante Änderung betrifft das Mindestalter: gemäss den Plänen des Bundesrates sollen Jugendliche bereits ab 12 Jahren langsame E-Bikes fahren dürfen, wenn eine volljährige Aufsichtsperson dabei ist.

Serie Velo

Teil 1: Der E-Bike-Boom
Teil 2: Fehlende Velowege
Teil 3: Unfälle nehmen zu
Teil 4: Der Auto-Ersatz