Bergauf

Autor(en): **Dietsche, Daniela**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **135 (2009)**

Heft 6: **Veloverkehr fördern**

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-108217

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

BERGAUF

Steile Strassen haben eine Bremswirkung auf den Ausbau des Veloverkehrs. Könnten Velofahrende für Steigungen in öffentliche Verkehrsmittel wechseln, würden Tempo und Reichweite des Veloverkehrs wesentlich grösser. Aber Trams, Busse und S-Bahnen sind zunehmend ausgelastet, für Velos bleibt kaum Platz. Damit wird der Velolift interessant. Seit 15 Jahren funktioniert er mit Erfolg in Trondheim, vom Rest der Welt wird er bisher ignoriert. Die Topografie der Schweiz wäre für den Lift geradezu prädestiniert.

Gerade weil das Velo in der Ebene oder gar bei Gefälle eine überaus günstige Energiebilanz aufweist, wirkt seine Schwäche im Bergauffahren besonders nachteilig. Mit Beförderungshilfen am Berg könnte es seinen tiefen Energieverbrauch bergab und geradeaus voll ausspielen. Die kommunalen Behörden in der Schweiz versprechen sich in diesem Punkt seit Jahrzehnten Synergien mit dem gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetz. Doch dessen Betreiber sind skeptisch gegenüber der Mitnahme von Velos in den öffentlichen Verkehrsmitteln. Und je voller diese werden, umso unwahrscheinlicher wird diese Lösung.

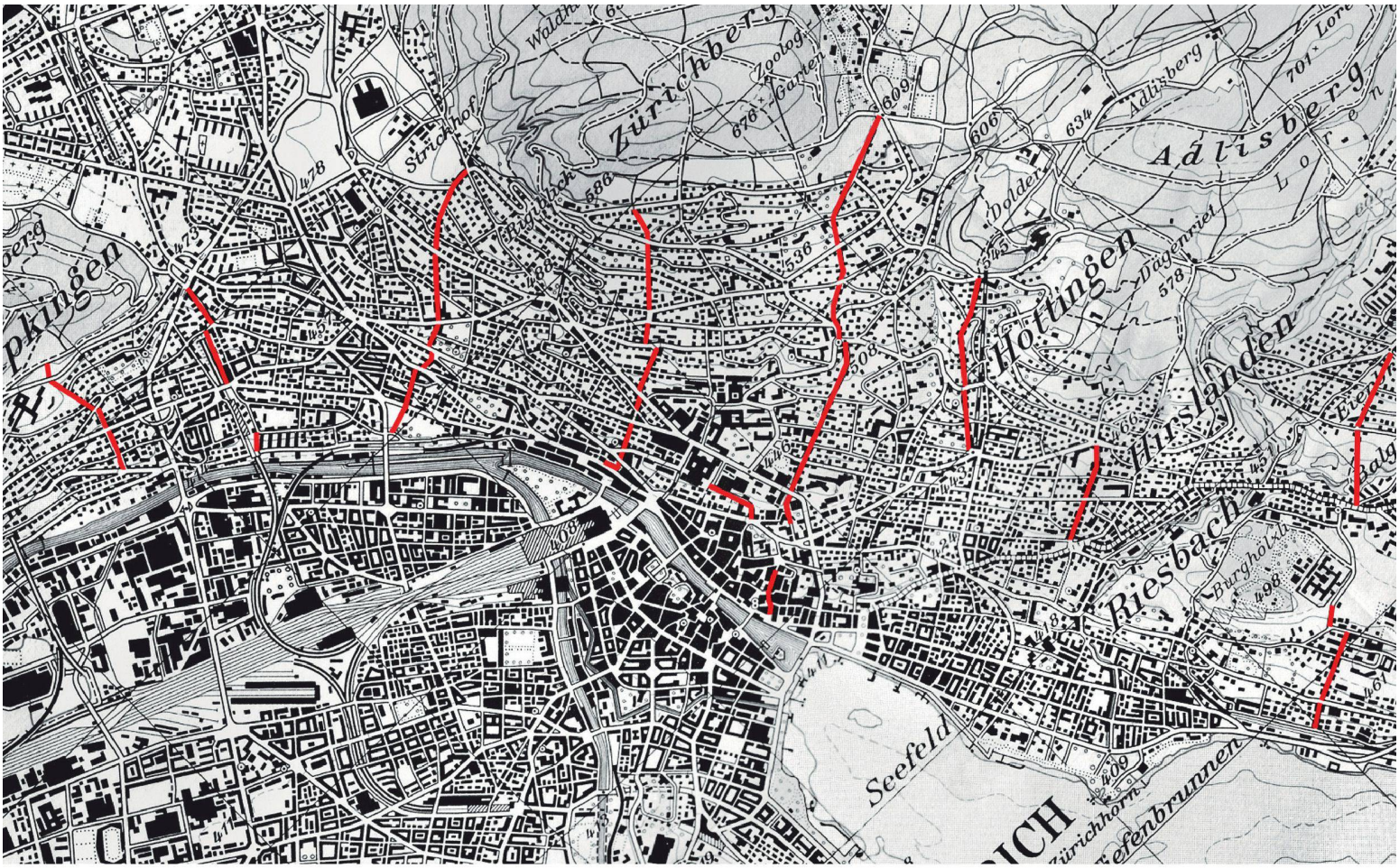
PIONIER TRONDHEIM

Abhilfe schaffen könnte der Velolift. Das erste und bisher einzige Exemplar wurde vor 15 Jahren in der norwegischen Stadt Trondheim in Betrieb genommen. Der Lift ermöglicht Velofahrenden, eine Steigung von 20 % im Routennetz der Stadt ohne Anstrengung zu überwinden. Im Trottoir befindet sich ein Seilsystem, das durch einen Elektromotor und ein vertikales Rotationssystem angetrieben wird. Da die Anlage unterirdisch läuft, beeinträchtigt sie weder das Stadtbild noch andere Verkehrsmittel. Ein Heizkabel verhindert das Zufrieren des Systems im Winter. Zur Benützung bleiben Velofahrende im Sattel sitzen, stützen sich mit dem rechten Fuss auf einer kleinen, am unterirdischen Seil befestigten Plattform ab und lassen sich mit einer Geschwindigkeit von rund 7 km/h die 130 m lange Strecke hinaufschieben. Die Plattformen sind in einem Abstand von rund 24 m angebracht. Die Benutzenden starten den Lift mit einer kostenpflichtigen Keycard an einem Automaten an der Talstation. In Trondheim war der Bau des Lifts ein Schlüsselprojekt der Veloförderung. Der Lift ist beliebt und hat zu vermehrtem Einsatz des Velos im Quartier geführt.

SPÄTER ERFOLG

Trotz seinem Erfolg ist der Trondheimer Velolift bisher nicht kopiert worden. Ausser dass die meisten Städte, die bisher eine konsequente Veloförderung betrieben, in flachen Gebieten liegen, ist ein Grund dafür eigentlich nicht ersichtlich. Doch das könnte sich schon bald ändern. In Trondheim selber soll der Pionier Gesellschaft bekommen. Derzeit laufen Machbarkeitsstudien für weitere Lifte mit Längen zwischen 300 und 600 m. Die neue Liftgeneration wird mit dem grossen europäischen Lifthersteller erarbeitet, der schon den Prototyp entwickelte; sie soll noch im laufenden Jahr vorgestellt werden.
Neben Trondheim sind weitere europäische Städte auf den Velolift aufmerksam geworden. Brüssel richtet im Mai 2009 die Velo-City-Konferenz aus, eine europäische Veloplanungskonferenz, zu der rund 1000 Delegierte erwartet werden. Zu diesem Anlass möchte Brüssel einen Velolift präsentieren. Aufgrund der Baugrundverhältnisse – es stehen nur rund 40 cm Tiefe zur Verfügung – prüft man derzeit ein horizontal liegendes Rotationssystem. Liège denkt ebenfalls über einen Velolift nach. Dort ist die städtebauliche Situation mit Trondheim vergleichbar, sodass auch hier schon ein Lift die Situation verbessern würde.
In Göttingen entsteht auf einem ehemaligen Kasernengelände 150 m über der Innenstadt ein neuer Stadtteil. Die Strasse zum neuen Quartier hat eine Steigung von 20 %. In den letzten

01 Mögliche Strecken für Velolifte in Zürich, jeweils unterteilt in Etappen. Wegen der grossen Verteilwirkung der damit erreichbaren Querstrassen wären weniger Lifte nötig als eingezeichnet (Plan: swisstopo/rw red.)
02 Funktionsprinzip des Velolifts, der das Stadtzentrum von Trondheim mit der Universität verbindet (Zeichnung: www.trampe.no)
03 Der Lift könnte rund 200 Velofahrende pro Stunde befördern. Jährlich werden 20 000 bis 30 000 Fahrten gezählt (Foto: Jarle Warvik)



01

02

03

Jahren wurde geprüft, ob ein Velolift das Stadtviertel erschliessen könnte. Für das Vorhaben sind jedoch im Haushalt 2009 keine Mittel vorgesehen. Der Lift wird vorläufig nicht realisiert.

VELOLIFTE IN DER SCHWEIZ?

Die Machbarkeit eines Velolifts in Zürich wurde 2008 im Rahmen einer Diplomarbeit am Geografischen Institut der Universität Hannover untersucht. Betrachtet wurden der Hönggerberg, wo 120 m über dem Talgrund die ETH mit mehreren Tausend Studierenden liegt. Die Studie kommt zum Schluss, dass ein Velolift nach norwegischem Vorbild technisch realisierbar wäre. Nicht untersucht wurde, ob die Voraussetzungen dafür im Strassenverkehrsgesetz gegeben sind und eine solche Anlage in der Schweiz genehmigungsfähig wäre. Laut Urs Walter, Velobeauftragter der Stadt Zürich, wird die Idee nicht weiterverfolgt. Um Steigstrecken zu erleichtern, sei die Suche nach Synergien mit dem öffentlichen Verkehr erfolgversprechender. Die rechtlichen Fragen bleiben deshalb unbeantwortet.
Zurzeit prüft auch keine andere Schweizer Gemeinde einen Velolift. Dabei scheint die Schweizer Topografie dafür wie geschaffen: In Städten wie Zürich, Lausanne, Lugano oder Neuenburg würden wenige Velolifte auf senkrecht verlaufenden Nebenstrassen genügen, um Velofahrende an Punkte an den Hanglagen zu bringen, von denen sie rollend weite Teile der Stadt erreichen könnten. Das gilt auch für viele kleinere Gemeinden an Hanglagen. Die soeben veröffentlichen Agglomerationsprogramme zeigen, dass diese Gemeinden nach wie vor auf die Vorstellung setzen, Velofahrende könnten ihr Gefährt eines Tages in den öffentlichen Verkehrsmitteln mitnehmen. Je voller diese werden, umso unwahrscheinlicher wird diese Lösung, zumindest in dichten Agglomerationen. Der öffentliche Verkehr hat hier genug Aufgaben und kann nicht auch noch die Veloförderung übernehmen.
Der Velolift ist technisch einfach und günstig. Er setzt bei einer der wenigen wirklichen Schwächen des Velos an und nutzt dessen grösste Stärke, die Energieeffizienz geradeaus und bergab. Er scheint es deshalb durchaus wert, ernsthaft geprüft und technisch weiterentwickelt zu werden.

Daniela Dietsche, dietsche@tec21.ch