**Zeitschrift:** Tec21
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
**Band:** 135 (2009)
**Heft:** 9: Futterneid

## Sonstiges

**Nutzungsbedingungen**
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 16.07.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**

# LESERBRIEFE ZUM VELOVERKEHR

**Die TEC21-Nummer 6/2009 «Veloverkehr fördern» hat einige Reaktionen ausgelöst.**

## VELOLIFTE IN DER SCHWEIZ?

Die Machbarkeit eines Veloliftes in Zürich wurde 2008 im Rahmen einer Diplomarbeit am Geografischen Institut der Universität Hannover untersucht. Dieser Bericht wurde in TEC21 vor einiger Zeit publiziert, und ich staunte damals schon, dass der Velolift in Trondheim (Norwegen) als gutes Beispiel aufgeführt wurde. Nun wird in TEC21 vom 6. Februar 2009 wiederum – mit Foto und detailliertem Beschrieb – derselbe Velolift in Trondheim zitiert. Es wird sogar behauptet, der Lift stehe auch im Winter zur Verfügung, da ein Heizkabel das Zufrieren verhindere.

Ich bin öfters in Trondheim und habe schon vor einigen Jahren die Gelegenheit genutzt, den Velolift zu besichtigen. Leider habe ich ihn nie in Betrieb gesehen. Wie ich von Bewohnern des dortigen Quartiers erfahren habe, läuft er oft nicht. Ich war letzte Woche einmal mehr in Trondheim und habe mir wiederum vor Ort ein Bild gemacht: Die Anlage liegt unter Schnee und Eis, nur der Automat am Startpunkt erinnert daran, dass hier ein Velolift betrieben wird (oder wurde?)!

Die Gründe für die Ausserbetriebsetzungen sind mir nicht bekannt. Da ich mich beruflich nicht mit dem Thema beschäftige, bin ich der Ursache auch nicht auf den Grund gegangen. Der Velolift hat mein Interesse als Ingenieur geweckt, da die Idee bestechend ist, die Umsetzung jedoch offenbar problematisch. Es wäre interessant, aus weiteren Abklärung zu erfahren, weshalb der Lift nicht zuverlässig zur Verfügung steht.

**Dr. Ch. Angst**, dipl. Ing. ETH, Hägendorf

## SELBER SCHON VELOLIFT BENUTZT

Als konsequente und begeisterte Stadtvelofahrerin habe ich mich sehr gefreut über eure Velo-Ausgabe. Hoffentlich zeigt sie auch Wirkung! Diese Idee mit dem Velolift ist wirklich gut. Ich habe selber so einen in Norwegen benutzt. Das würde die Fortbewegung in Zürich bedeutend vereinfachen und auch 3-Gang-Rad-Besitzer motivieren, das Velo als Fortbewegungsmittel zu benutzen. Bleiben immer noch die Strassenbahnschienen… Bin gespannt, was sich in Zürich in dieser Richtung tut in den nächsten Jahren. Im Vergleich zu anderen Städten ist sie ja schon recht velofreundlich, aber es geht sicher auch noch freundlicher.

**Anna Ciari**, Zürich

## VERKEHRSVERBUND SOLL VELOLIFT FINANZIEREN

Weil ein Velo erstaunlich viel Platz braucht im Tram, wird es nie auf Gegenliebe stossen im öV. Auch das Ein- und Aussteigen im Tram muss schnell gehen, die Türen sind auf Fussgänger optimiert, und die vielen Haltestangen und Griffe machen ein hochkant gehaltenes Velo zum Problem. Leere Anhänger extra für Velos passen nicht in die Stationslängen, daran wird sich so schnell nichts ändern.

Die Appenzeller Bahnen kannten schon vor vierzig Jahren folgende Regelung: Ein Velo darf zur Bergfahrt nur mitgenommen werden, wenn eine schriftliche Bescheinigung vorliegt, dass der Arbeitsplatz unten in St. Gallen mit dem ersten Frühzug talwärts nicht erreicht werden kann. Das wäre ja der Idealfall gewesen: Aus einem weiten Rayon früh nach St. Gallen hinuntersausen und abends elektrisch hochfahren.

Zu Tram und Velo werden höchstens beruhigend-ablenkende Aussagen gemacht, denn als Politiker hat man ja schliesslich anderes zu tun.

Ein Velolift von mehr als 200 m Länge müsste wie ein Paternoster dauernd laufen, denn wenn ein Kunde mit Keycard die Maschine startet, steigen zehn andere unterwegs gratis auf für eine Teilstrecke – nicht nur Lausbuben sind findig. In unserer dicht überbauten Welt voller kopflos-pressanter Autofahrer wäre noch zu verhindern, dass ein besonders Begabter sein Auto so parkiert, dass der Velolift zugedeckt wird. Der Zürcher Verkehrsverbund müsste dazu gebracht werden, eine paternosterartige Anlage hinauf zum Milchbuck zu finanzieren, denn nur dort können nach vielen Richtungen Velos abrollen – und sonst hiesse es, man bevorzuge ein einzelnes Quartier.

**Ruedi Bertschi**, Wallisellen

# KURZMITTEILUNGEN

## PLANUNGSGESCHICHTE DER REGION ZÜRICH

**(sda/km)** Die Publikation «Galerie der Ideengeschichte» zeichnet die räumliche Entwicklung von Zürich und Umgebung in den vergangenen 50 Jahren nach. Die Publikation der Raumplanung Zürich und Umgebung (RZU) befasst sich mit dem Wandel der politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen. In Wort und Bild werden planerische Paradigmenwechsel wie der Wandel von der Vorstellung der autogerechten Stadt hin zur heutigen Idee von Stadtlandschaften erläutert, und die Autoren untersuchen, wie die Region Zürich im Lauf der Zeit aus gesamtschweizerischer Perspektive beurteilt wurde.

**Download auf www.rzu.ch; gedruckt für 15 Franken bei RZU, Seefeldstrasse 329, 8008 Zürich, 044 381 36 36, info@rzu.ch**

## HOCHSCHULE LUZERN ERHÄLT MATERIALBIBLIOTHEK

**(sda/km)** Die Abteilung Technik & Architektur der Hochschule Luzern hat eine Materialbibliothek erhalten. Die Sammlung von Materialmustern ist mit einer Online-Datenbank gekoppelt. Sie umfasst rund 800 repräsentative Muster von Glas, Stein, Holz, Papier, Kunststoffen und Textilien. In der Datenbank kann man sich über Entwicklungen und Anwendungen informieren. Die Sammlung steht Bauherrschaften und Architekten, Studierenden und Kunstschaffenden gratis zur Verfügung. Sie ist ein gemeinsames Projekt der Sitterwerke St. Gallen, des Gewerbemuseums Winterthur, der Zürcher Hochschule der Künste und der Hochschule Luzern.

**Hochschule Luzern – Technik & Architektur, Technikumstrasse 21, Horw, Mo–Fr, 7–21.30, Sa 7–12**