

Stellungnahme zum Postulat 184

Velolift Sagenmattstrasse – mit Schwung nach Littau

Jona Studhalter und Irina Studhalter vom 20. Juni 2022

Antrag des Stadtrates: Ablehnung, StB 723 vom 23. November 2022

Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 22. Dezember 2022 abgelehnt.

Ausgangslage

Mit dem Postulat wird der Stadtrat gebeten, einen Velolift analog der «Sykkelheisen Trampe» in Trondheim an der Sagenmattstrasse zu realisieren und weitere Standorte in Luzern zu prüfen. Anschliessend an eine Realisierung eines Velolifts in der Stadt Luzern sollen die Erfahrungen anderer Gemeinden zur Verfügung gestellt werden. Gemäss dem Postulanten und der Postulantin ist die aktuelle Situation für Velofahrende, die von Luzern nach Littau fahren, unbefriedigend und die Steigung der Sagenmattstrasse ohne motorisierte Unterstützung (E-Bike) eine Zumutung.

Der Stadtrat verfolgt das Ziel, attraktive, durchgehende und sichere Fuss- und Velowege anzubieten, und setzt sich für gemeindeübergreifende Anschlüsse ein (Mobilitätsstrategie 2018); die Zielsetzung ist im Legislaturprogramm 2022–2025 (Z3.1) verankert. Der angesprochene Strassenabschnitt an der Sagenmattstrasse befindet sich auf dem geplanten Velohaupttroutennetz gemäss B+A 39/2021 vom 20. Oktober 2021: «Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!»».

Velolift – System Trondheim

Der Velolift Sykkelheisen Trampe in Trondheim wurde 1993 gebaut und im Jahr 2013 erneuert. Das System besteht aus einem umlaufenden Zugseil mit einer eingeklinkten Fussplatte. Das System inkl. Umlaufräder ist unter der Strasse (Mindesttiefe beträgt 1 m) eingebaut. Velofahrende stehen mit dem Fuss auf die Platte, verlagern das Gewicht darauf und lassen sich hochziehen. Das Aufsteigen und die Fahrt mit dem Velolift ist herausfordernd und braucht eine gewisse Übung. Die Steigung und Länge in Trondheim ist ähnlich der Sagenmattstrasse. Auf einer Strecke von 130 m beträgt die mittlere Steigung zirka 18 Prozent und die maximale Steigung rund 20 Prozent. Weltweit ist die Sykkelheisen Trampe das einzige bekannte System eines Velolifts im städtischen Raum. Der Velolift in Trondheim ist zwischen März und Oktober in Betrieb und während der Wintermonate unterbrochen. Die Anlage weist jährliche Wartungskosten sowie einen Energieverbrauch von 5'000 kWh sowie 30'000 kWh zur Heizung der Strasse und des Seils auf. Weitere Adaptionen des Systems gab es trotz Vermarktung um 2013 sowie Interessenbekundungen mehrerer Städte nicht. Der französische Seilbahnhersteller POMA hat das System nicht mehr im Angebot, weswegen eine Neuentwicklung notwendig wäre.

Erwägungen

Velofahrende, die von Luzern nach Littau fahren, müssen sowohl auf der entsprechenden Gemeinde- wie auch der Kantonsstrasse eine Steigung überwinden, welche ohne motorisierte Unterstützung (E-Bike) anspruchsvoll ist. Das Anliegen der Postulanten ist entsprechend nachvollziehbar. Bei der Sagenmattstrasse handelt es sich um die einzige Alternative zur viel befahrenen Bernstrasse aus dem Stadtzentrum Richtung Littau.

Im Rahmen des Projekts «Veloroute Littau» (Alternative Bernstrasse) des Tiefbauamts der Stadt Luzern wurden bereits verschiedene Unterstützungshilfen, u. a. – wie von den Postulanten vorgeschlagen – ein Velolift, geprüft. Problematisch für einen Velolift an der Sagenmattstrasse sind die beengten Strassenverhältnisse, die zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden führen. Der vorhandene Platz reicht nicht aus, um eine angemessene Fussgängerführung und einen Velolift nebeneinander anzubieten. Für einen allfälligen Strassenausbau müsste mit Investitionskosten in der Höhe von mindestens Fr. 750'000.– gerechnet werden. Die Kostengenauigkeit auf dieser Bearbeitungsstufe beträgt ± 30 Prozent. Nicht eingerechnet sind wahrscheinliche und kostenintensive Werkleitungsverschiebungen. Insbesondere die Tiefe des Lifts im Boden stellt ein Problem dar, da in der Sagenmattstrasse diverse Werkleitungen verlaufen, welche unter Umständen komplett verlegt werden müssten. Zudem stellen die durch die notwendige Strassenverbreiterung anfallenden Landerwerbe ein nicht zu vernachlässigendes Projektrisiko dar.

Neben den beengten Platzverhältnissen und den bautechnischen und finanziellen Aspekten spielt auch die fehlende Verfügbarkeit des Systems eine wichtige Rolle für die Beurteilung des Anliegens. Das System müsste neu entwickelt und ein Hersteller dafür gefunden werden. Dabei kann nicht auf Erfahrungswerte aus anderen Städten abgestützt werden. Zudem ist nicht bekannt, wie die technische Umsetzung im Kurvenbereich aussehen könnte oder wie Velofahrerinnen und Velofahrer, die sich mit dem Standfuss auf eine bewegte Platte stellen, die Balance in einer Kurve halten. Aus diesen Gründen wurde die Idee eines Velolifts an der Sagenmattstrasse bereits im Projekt «Veloroute Littau» verworfen.

Fazit

Der Stadtrat setzt sich für Veloanliegen ein. Dabei berücksichtigt er auch Aufwand, Risiken, Nebenwirkungen und Nutzen von möglichen Velomassnahmen. Im Falle eines Velolifts an der Sagenmattstrasse, der mit hohem Entwicklungsaufwand, erheblichen Kosten und betrieblichen Unsicherheiten verbunden wäre und im Strassenraum zu einer Verschlechterung der Fussgängersituation führen würde, beurteilt der Stadtrat den Nutzen eines Veloliftes als ungenügend. Der für den Veloverkehr in Zukunft optimierte Abschnitt kann gut mit E-Bikes befahren, aber auch ohne Tretunterstützung mit einer gewissen sportlichen Leistung der Velofahrenden gemeistert werden. Zukünftig wird zudem das Angebot des Veloverleihsystems von Nextbike mit E-Bikes ergänzt werden, was Fahrten nach Littau und in andere Quartiere in Hanglagen erleichtern wird. Vor diesem Hintergrund will der Stadtrat die Ressourcen nicht für die erneute Prüfung und allenfalls Entwicklung eines Veloliftes einsetzen, sondern für die zügige Umsetzung konkreter Massnahmen zur Erweiterung des Velowegnetzes. Die Weiterverfolgung der Möglichkeiten eines Velolifts an der Sagenmattstrasse wird nicht als zielführend erachtet.