

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 135 (2009)
Heft: 6: Veloverkehr fördern

Artikel: Ungeliebtes Huckepack
Autor: Kempkens, Nora
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-108216>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

UNGELIEBTES HUCKEPACK

Das Projekt der Amsterdamer IJtram kann als Beispiel für eine gescheiterte Verbindung von öffentlichem und Veloverkehr gelten. Es zeigt sich, dass der ÖV eine intelligente Routenplanung und gezielte Veloförderung nicht ersetzen kann.

IJburg ist eines der grossen Stadterweiterungsgebiete in Amsterdam. Auf sieben künstlich aufgeschütteten Inseln im IJmeer sollen bis 2020 östlich der Innenstadt insgesamt 45000 Personen in 18000 Wohnungen ein Zuhause finden.

Den Bewohnern IJburgs soll ein zentrumsnaher Stadtteil mit den Vorzügen einer ländlichen Umgebung geboten werden. Ausserdem sollen 12000 Arbeitsplätze in dem neuen Stadterweiterungsgebiet geschaffen werden. Und bereits nach Abschluss der ersten Bauphase und dem Bezug der ersten 5000 Wohnungen gibt es einige Pendler. Der vom UNStudio, Amsterdam, geplante und 1997 eingeweihte Piet-Hein-Tunnel schafft eine schnelle Verbindung für den Autoverkehr in die Amsterdamer City, und die im Mai 2005 eingesetzte Tramlinie 26 stellt die gute Erreichbarkeit sicher.

Doch ein Manko bleibt: Was ist mit den vielen Velofahrerinnen und -fahrern, die das Bild der niederländischen Städte und insbesondere Amsterdams prägen? Zwischen 2005 und 2007 wurden in der holländischen Metropole erstmals mehr Wege mit dem Velo als mit dem Auto zurückgelegt. Im Schnitt benutzten die Amsterdamer pro Tag 0.87 Mal das Rad und nur 0.84 Mal das Auto. Seit 1990 hat sich die Zahl der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, in allen Stadtteilen Amsterdams um 14 Prozent verringert, während im gleichen Zeitraum die Anzahl der mit dem Velo gefahrenen Strecken allein innerhalb des Ringes um 36 Prozent gestiegen ist.¹ Das Velo avancierte damit zum am häufigsten verwendeten Verkehrsmittel. Es gibt kaum Menschen in Amsterdam, die kein eigenes Velo besitzen. Den Einwohnerinnen und Einwohnern IJburgs jedoch wird die Benutzung des Velos als Verkehrsmittel für den Pendelverkehr erschwert. Velofahrende können nicht den direkten Weg in die Innenstadt nutzen, den der Piet-Hein-Tunnel Autos bietet. Sie müssen einen Bogen radeln, der die Reisezeit etwa verdoppelt – ein Umstand, der für einigen Unmut sorgt. Einen Ausgleich sollte das IJtram bieten. 1993 zunächst als Metro geplant, dann aber aus Kostengründen und aufgrund nicht erzielter Anwohnerzahlen als Tram gebaut, bietet die Linie 26 als einziges Tram Amsterdams die Möglichkeit, Velos mitzunehmen. Zumindest theoretisch. Denn während die Stadt sonst nichts unversucht lässt, den Radverkehr durch gezielte Massnahmen und Initiativen zu fördern, sicher und attraktiv zu gestalten, hat sie hier eher symbolisch gehandelt: Derzeit stehen zwei Velostellplätze pro Zug zur Verfügung. In Anbetracht der gut 550000 Räder, die in Amsterdam zirkulieren, ist das eher ein Tropfen auf den heissen Stein und ein Relikt der ursprünglichen Metro-Pläne. Denn in der Metro ist die Velomitnahme im gesamten Amsterdamer Stadtgebiet erlaubt.

Nicht verwunderlich also, dass sich schon kurz nach der Eröffnung der IJburg-Strecke Protest regte. Bereits im ersten Monat nach der Einweihung wurde bei der Stadt ein Antrag auf Einrichtung von weiteren Plätzen in den Zügen gestellt, und im Dezember 2007 ging ein weiterer Antrag bei der Verwaltung Zeeburgs, eines Teilbezirks von IJburg, ein. Im April 2008 hat der Stadtteil Zeeburg in einem Brief an das Bürgermeistergremium auf die Notwendigkeit der geforderten Anpassung hingewiesen und vor dem Hintergrund der steigenden Einwohnerzahlen sowie des bevorstehenden Einstiegs in die zweite Bauphase in dem Erweiterungsgebiet deren Dringlichkeit bekräftigt. Daraufhin beschloss die Stadt, einen Test mit zwei Waggons mit sieben Stellplätzen durchzuführen. Aufgrund einer von den Öffentlichen Verkehrsbetrieben Amsterdams (GVB) und dem Amt für Infrastruktur durchgeführten Bedarfsabklärung fand dieser Test jedoch nicht statt. Laut GVB besteht wegen der



01



02

vielen jungen Familien in IJburg in den Trams viel eher Bedarf an zusätzlichem Raum für Kinderwagen. Zudem sei der Takt in den Stosszeiten auf sechs Minuten erhöht worden, sodass, sollten beide Plätze tatsächlich belegt sein, gut auf die nächste Bahn gewartet werden könnte. Ein Konflikt der Interessen, in dem der öffentliche Verkehr eine verfehlte Velopolitik ausgleichen sollte, jedoch an den Bedürfnissen vorbeigeht. Doch zumindest die Parkplatzsituation für Velos am Hauptbahnhof soll sich für Velofahrer bald zum Positiven wenden. Bei den umfangreichen Umbau- und Sanierungsarbeiten dieses zentralen Knotenpunktes, angestossen durch die Erweiterung des Metro-Netzes um die «Noord/Zuidlijn», ist das Velo als vierte Säule in die Planungen eingeflossen: Im Einklang mit dem Mehrjahresplan der Stadt zur Förderung des Veloverkehrs «Fiets 2007–2010» soll die Zahl der verfügbaren Stellplätze auf der Bahnhofsinsel in den nächsten Jahren auf 10000 erhöht werden. Zudem sind weitere Massnahmen zur Förderung und Verbesserung der Velo-Infrastruktur in dem Aktionsprogramm enthalten, wie etwa die Vervollständigung und Ausbesserung des «Hoofdnet Fiets», des schon jetzt dichten Velowegenetzes, die Schaltung von «grünen Wellen» für Velofahrer oder die gezielte Ansprache jüngerer Menschen durch Aktionen. Jüngere fahren nämlich heute weniger Rad als noch vor zehn Jahren. In Bezug auf die Veloförderung ist in Amsterdam nicht das letzte Wort gesprochen, und es kann mit zukünftigen Verbesserungen gerechnet werden. Bis dahin gilt für die Velopendler von und nach IJburg der Rat einer etwas entnervten Leidensgenossin. Gefragt nach ihren täglichen Reiseerfahrungen, lautet dieser niederländisch pragmatisch: «Kaufen Sie sich ein Faltrad.»

01 Das IJtram auf der zweiteiligen Enneüs Heermabrug, der Verbindung der künstlichen Inseln im IJmeer mit der Stadt (Architektur: Nicholas Grimshaw & Partners, GB-London; Tragwerksplanung: IBA Ingenieurs Bureau Amsterdam; WS Atkins & Partners Overseas, GB-Epsom) (Foto: nl.wikipedia.org)

02 Kartenausschnitt aus dem «Fietsrouten-Planer» mit der Strecke von IJburg (rechts) in die Amsterdamer City (links). (Bild: Routecraft, NL-Amsterdam)

Nora Kempkens, Kunsthistorikerin, nora.kempkens@gmx.de

Anmerkung

1 Quelle: www.amsterdam.nl/verkeer_vervoer/fiets/nieuws_en/fiets_meest, 7. Januar 2009