



**Stadt
Lucern**

Stadtrat

Stellungnahme

zum

Postulat 87

Nico van der Heiden und Mario Stübi namens der SP/JUSO-Fraktion sowie Korintha Bärtsch namens der G/JG-Fraktion

vom 9. Mai 2017

(StB 479 vom 16. August 2017)

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
21. September 2017
überwiesen.**

Fehlende Veloabstellplätze am Bahnhof: Pflichten der SBB durchsetzen

Der Stadtrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Wie im Postulat festgestellt, mussten 2014 wegen Bauarbeiten auf der Ostseite des Bahnhofs 70 Veloabstellplätze auf dem SBB Areal aufgehoben werden. Die Stadt ging dabei davon aus, dass diese nach Bauende wieder zur Verfügung stehen würden. Weiter entfielen 20 Veloabstellplätze im Zusammenhang mit dem Neubau der Treppe zum Berufszentrum und dem neuen Bahnhofzugang bei der Universität. Damit wurden insgesamt 90 Abstellplätze auf der Ostseite des Bahnhofs Luzern aufgehoben, für welche auf der Basis einer Vereinbarung zur Regelung der Zweiradsituation rund um den Bahnhof zwischen der Stadt Luzern und den SBB grundsätzlich Ersatz geschaffen werden muss.

Mit der Vereinbarung vom 1. Juli 1998 verpflichten sich die entsprechenden Partner zur Realisierung von Massnahmen zur Verbesserung der Velosituation beim Bahnhof Luzern. Die SBB erstellte dabei unter anderem die Abstellplätze unter dem Portikus Ost und baute die ehemalige Velostation auf dem stillgelegten Gleis der damaligen Brünigbahn. In der Vereinbarung ist festgehalten, dass die Stadt und die SBB sich vorbehalten, realisierte Massnahmen aus betrieblichen und anderen wichtigen Gründen in gegenseitigem Einvernehmen wieder rückgängig zu machen. In diesem Falle wird gemeinsam und unter Berücksichtigung von Bedarf und Möglichkeiten nach Ersatzlösungen gesucht. Dies ist beispielsweise bei der Aufhebung der alten Velostation erfolgt. In Zusammenarbeit mit der SBB konnte im Jahr 2013 auf den ehemaligen Postbetriebsgleisen hinter der Universität eine neue Velostation mit 1'100 Abstellplätzen realisiert werden.

Als publik wurde, dass die SBB die rund 90 aufgehobenen Abstellplätze auf der Ostseite aufgrund von Platznot (ausgelöst durch zusätzlich notwendige Anlieferungsflächen) nicht mehr ersetzen können, hat das Tiefbauamt der Stadt reagiert und mit Schreiben vom 20. Juli 2016 die SBB auf die Einhaltung der Vereinbarung von 1998 hingewiesen.

Die Verantwortlichen der SBB haben daraufhin das Gespräch mit dem Tiefbauamt der Stadt gesucht. Sie haben der Stadt versichert, die Vereinbarung einhalten zu wollen und nach Lösungen zu suchen. Mitte Mai 2017 stellte die SBB der Stadt die Planungsstudie für eine neue Bike+Rail-Anlage in der Personenunterführung Süd im sog. «Posttunnel» vor. In dieser Planungsstudie wird aufgezeigt, dass je nach Variante zwischen 460 bis 790 Abstellplätze im ehemaligen Posttunnel bereitgestellt werden können. Bei einem Vollausbau des Posttunnels wären sogar bis zu 1'000 Abstellplätze möglich. Die SBB ist bereit, den sich in ihrem Besitz befindenden Tunnel zur

Verfügung zu stellen, die baulichen notwendigen Massnahmen auszuführen und zu finanzieren. Im Gegenzug hat sich die Stadt bereit erklärt, die komplette Ausstattung des Posttunnels (Lieferung und Montage der Velohalterungen auf 2 Etagen) zu finanzieren. Voraussetzung für eine Bike+Rail-Anlage an diesem Ort ist jedoch, dass die Stadt Luzern den Abgang in die Personenunterführung Süd von der Habsburgerstrasse her neu erstellt und damit einen optimierten Zugang für Velos zum Posttunnel ermöglicht. Der Stadtrat beantragt den dafür notwendigen Planungskredit mit B+A 18/2017 «Velotunnel Bahnhof». Auf der Basis der Ergebnisse dieser Planungen wird dem Parlament voraussichtlich im Jahr 2020 ein entsprechender Ausführungskredit unterbreitet.

Als kurzfristige und provisorische Übergangslösung soll eine Veloschieberinne beim Treppenabgang an der Zentralstrasse den Zugang zum Posttunnel ermöglichen. Im Juli 2017 wurden auch Veloschieberinnen bei der Treppe Habsburgerstrasse (Rondell) geprüft und für möglich erachtet. Als Versuch könnten auch hier Veloschieberinnen in Stahl angebracht werden. Sowohl die Veloschieberinne bei der Treppe Zentralstrasse wie auch die Veloschieberinnen beim Treppenabgang Habsburgerstrasse erfüllen jedoch die Vorgaben der VSS Normen nicht (SN 640 238), sind aber als provisorische Überbrückungsmassnahme bis zur Umsetzung des Projekts «Velotunnel» vertretbar und sinnvoll. Feldversuche bestätigten, dass die Schieberinnen mit den meisten Fahrradtypen problemlos benutzt werden können. Die Veloschieberinnen müssen vorgängig SBB intern genehmigt werden. Zudem ist der Planungskredit auch im Hinblick auf die Umsetzung der provisorischen Übergangslösung relevant, da die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer dieser Massnahme nur zustimmen, wenn eine neue Dauerlösung in Aussicht steht.

Damit könnte 2018 eine erste Etappe der Bike+Ride-Anlage im ehemaligen Posttunnel, in Abhängigkeit der Kapazitäten der provisorischen Zugänge, in Betrieb genommen werden. Eine Umsetzung noch in diesem Jahr, wie im Postulat gefordert, ist unrealistisch. Die Ausstattung der Anlage (Anteil Stadt) für die erste Etappe kann über den derzeit laufenden B+A 35/2015 «Veloparkierungskonzept Innenstadt Luzern» finanziert werden. Der weitere Ausbau muss dann aber im Zusammenhang mit dem neuen Zugang/Abgang Habsburgerstrasse erfolgen.

Gemäss dem Veloparkierungskonzept Innenstadt Luzern besteht vor allem auf der Westseite des Bahnhofs ein Mangel an Veloabstellplätzen. Insgesamt fehlen bis 2020 rund 1'130 zusätzliche Abstellplätze für den Parkierungszweck Umsteigen beim Bahnhof Luzern. Auf der Ostseite des Bahnhofes verfügt die bestehende Velostation noch über Reserven. Die von der SBB vorgeschlagene Bike+Rail-Anlage im ehemaligen Posttunnel ist vor allem für die Velofahrenden von der Westseite sehr attraktiv und entspricht damit dem Bedarf gemäss dem Veloparkierungskonzept ideal.

Vor diesem Hintergrund erachtet der Stadtrat die Vereinbarung zwischen der Stadt Luzern und den SBB vom 1. Juli 1998 als erfüllt. Die Vereinbarung wird der Stellungnahme zu diesem Postulat beigelegt.

Der Stadtrat nimmt das Postulat entgegen und beantragt gleichzeitig dessen Abschreibung.

Stadtrat von Luzern



10 6

**Vereinbarung zwischen
der Stadt Luzern, vertreten durch die Baudirektion
und
den Schweizerischen Bundesbahnen, vertreten durch die
Kreisdirektion II und die Direktion Liegenschaften Region 2
zur Regelung der Zweiradsituation rund um den Bahnhof Luzern**

0. Ingress

- 0.1** Im Rahmen der Planung des neuen Bahnhofes Luzern war die Entwicklung des Zweiradverkehrs nicht abschätzbar. Trotz seither sukzessiver Erhöhung der Zahl der Abstellplätze von ursprünglich 830 auf ca. 1'200 ist das Angebot ungenügend. Die heutige Situation ist aus verschiedenen Aspekten unbefriedigend: Betrieb, Sicherheit, Image, Kundenfreundlichkeit, Ästhetik.
- 0.2** Eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Stadt, der SBB, der IG-Velo Luzern und des VCS haben die Lage analysiert und Lösungsvorschläge erarbeitet. Basierend auf diesen Vorschlägen sollen verschiedene Massnahmen realisiert werden. Sie sind im gemeinsam erstellten Dokument „Massnahmenpaket 1998/1999“ festgehalten und bilden die Basis zur vorliegenden Vereinbarung.
- 0.3** Sowohl die Stadt Luzern wie die SBB haben ein erhebliches Interesse an der Lösung des Zweiradproblems. Sie sind deshalb bereit, im Rahmen dieser Vereinbarung sowohl ihren Willen wie auch ihr Engagement verbindlich festzuhalten.
- 0.4** In der Regel sehen die SBB ihren Beitrag bei der Errichtung von Zweiradabstellplätzen in der unentgeltlichen Abgabe der betroffenen Landnutzung, und die Errichtung von Anlagen wird von den jeweiligen zuständigen örtlichen Behörden übernommen. Die SBB verfügen aber im Bereich des Bahnhofes Luzern nicht über die üblichen Grundstücksflächen. Deshalb muss in diesem besonderen Fall die Finanzierung ausnahmsweise teilweise anders geregelt werden. Eine Abkehr von der bisherigen Praxis kann aber nicht daraus abgeleitet werden.

1. Ziel

- 1.1 Gemäss „Massnahmenpaket 1998/1999“ wollen die Stadt und die SBB eine velofreundliche Situation für alle Kundengruppen im Bereich des Bahnhofes schaffen.
- 1.2 Das Massnahmenpaket 1998/1999 enthält deshalb Investitionen zur Erhöhung der Abstellplätze auf mindestens 2'000 sowie betriebliche Massnahmen, insbesondere die Einführung eines Veloordnungsdienstes sowie einer bewachten Fahrradstation.

2. Massnahmen

- 2.1 Der Bericht Zweiradparkierung Bahnhof Luzern, Massnahmenpaket 1998/1999 vom 1. Juli 1998 bildet einen integrierenden Bestandteil der Vereinbarung. Es sind je 1 Hauptmassnahme zur Erhöhung der Anzahl Abstellplätze in den Sektoren Nord und West sowie auf betrieblicher Seite die Einführung des Veloordnungsdienstes als wichtigste Massnahmen vorgesehen; daneben eine ganze Reihe weiterer. Die Reihenfolge spiegelt die Wichtigkeit wieder, nicht aber die terminliche Priorität. Im Paket ist auch ersichtlich, wer für die Realisierung zuständig ist.
- 2.2 Sollte die Hauptmassnahme eines Partners (6 A für die SBB oder 13 A für die Stadt) aus einem zwingenden Grund nicht realisiert werden können, verpflichtet sich der entsprechende Partner zur Realisierung einer Ersatzmassnahme bzw. zu der Beteiligung an einer Massnahme des anderen Partners, damit das Ziel der vorliegenden Vereinbarung und das erzielte Gleichgewicht der von beiden Vertragspartnern zu treffenden Massnahmen wieder hergestellt sind.

3. Finanzierung

- 3.1 Grundsätzlich finanziert jeder Partner die ihm anvertraute Realisierung selbst. Er ist sowohl für die Budgetierung wie auch für die bauliche Ausführung alleine verantwortlich.
- 3.2 Bei jeder gemeinsamen Massnahme ist im Rahmen des Projektes der jeweilige Kostenträger oder eine angepasste Kostenverteilung zu vereinbaren.
- 3.3 Falls Beiträge des Bundes und des Kantones für die Realisierung der Massnahmen beansprucht werden können, werden diese Mittel koordiniert durch die Stadt beantragt. Die Mittel werden jedem einzelnen Teilprojekt im Umfang der konkret erhaltenen Subventionierung zugesprochen.

3.4 Beide Partner können unabhängig voneinander Investitionskosten durch Werbe- bzw Sponsoringbeiträge abdecken lassen.

4. Koordination

4.1 Die mit der Vorbereitung dieses Massnahmenpaketes beauftragte Arbeitsgruppe wird mit der Koordination der Umsetzung beauftragt und erstattet halbjährlich einen Standbericht zu Händen SBB und Stadt.

5. Oeffentlichkeitsarbeit

5.1 Die SBB, Kreisdirektion, und die Baudirektion, Tiefbauamt, koordinieren die Oeffentlichkeitsarbeit.

6. Weitere Bestimmungen

6.1 Bei der Erteilung der Baubewilligung zum neuen Bahnhof Luzern (Teil Westtrakt/Nord) StB 1503 vom 10. Juli 1991, wurden den SBB verschiedene Auflagen bezüglich Zweiradabstellplätze gemacht. Mit der Umsetzung dieser Vereinbarung wird die Auflagen 2.25 der Baubewilligung bezüglich dem bereitstellen von 80 bis 100 Zweiradabstellplätzen durch die SBB erfüllt.

6.2 Die SBB und die Stadt behalten sich vor, realisierte Massnahmen aus betrieblichen und anderen wichtigen Gründen in gegenseitigem Einvernehmen wieder rückgängig zu machen. In diesem Falle wird gemeinsam nach Bedarf und Möglichkeiten nach Ersatzlösungen gesucht.

Baudirektion der Stadt Luzern

Der Direktor



Werner Schnieper

Schweizerische Bundesbahnen

Der Kreisdirektor Kreis II

Liegenschaften Region 2



Hans Kaspar Dick

Dr. iur. Amédéo Wermelinger

1. Juli 1998

**Zweiradparkierung
Bahnhof Luzern**

**Massnahmenpaket
1998/1999**

Inhaltsverzeichnis

- 1 Anlass**
- 2 Analyse**
- 3 Das Massnahmenpaket**
- 4 Die Massnahmen im Einzelnen**
- 5 Kosten**
- 6 Realisierung**
- 7 Vereinbarung zwischen der Stadt und der SBB**
- 8 Beilagen**

1 Anlass

Bei der Planung des neuen Bahnhofes Luzern anfangs der Achzigerjahre, wurde die Entwicklung des Zweiradverkehrs unterschätzt. Vorgesehen waren rund 830 öffentliche Zweiradabstellplätze an der Zentral-, Habsburger- und Frankenstrasse. Trotz der sukzessiven Erhöhung des Abstellplatzangebotes auf heute rund 1200 Plätze ist das Angebot nach wie vor ungenügend. Beeinträchtigt werden insbesondere der Betrieb, die Sicherheit, das Image, die Kundenfreundlichkeit, die Ästhetik. Durch die diversen Bautätigkeiten rund um den Bahnhof (Kultur- und Kongresszentrum am See, neue Seebrücke, Bau des Bahnhofes Westtrakt und Sanierung der Zentralstrasse) mussten zeitweilig Zweiradabstellplätze aufgehoben werden, was zu einer zusätzlichen Verschärfung der Situation führte. Diverse politische Vorstösse forderten den Stadtrat auf, die Zweiradabstellproblematik beim Bahnhof zu lösen. In seiner Antwort vom 30. April 1997 auf die Interpellation Nr. 20 „Veloparkierungsmöglichkeiten Bahnhof und Umgebung“ weist der Stadtrat darauf hin, dass eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Stadt und SBB nach einer gesamtheitlichen Lösung suche.

Nach Vorarbeiten dieser ersten Arbeitsgruppe wurde am 5. Juni 1997 an einer konstituierenden Sitzung die Arbeitsgruppe „Velo Bahnhof Luzern“ bestehend aus Vertretern der Stadt, SBB, IG-Velo und des VCS eingesetzt mit dem Ziel eine velofreundliche Problemlösung zugunsten aller Kundengruppen zu finden.

2 Analyse

Heute bestehen rund 1200 offizielle Zweiradabstellplätze beim Bahnhof. Sie genügen offensichtlich nicht. Als Grundlage für Verbesserungen musste zahlenmässig ermittelt werden, wieviele Stellplätze wo, für wen, zu welchem Zweck, erwünscht sind. Für diese Analyse wurden im Juli bis September 1997 durch die SBB periodisch die abgestellten Zweiräder rund um den Bahnhof gezählt. Am 25. September 1997 wurde zudem eine Umfrage beim Bahnhof durchgeführt. Die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst:

- Am meisten Zweiräder wurden im September 1997 zwischen 9.00 Uhr und 12.00 Uhr morgens abgestellt. Im Mittel wurden im September rund 1450 Zweiräder beim Bahnhof parkiert. Der höchste erfasste Wert liegt bei rund 1600 abgestellten Zweirädern. Es zeigt sich, dass 8-10% der parkierten Zweiräder beim Bahnhof Roller und Motorräder und 3-4% Mofas sind. Die Beliebtheit des Rollers als städtisches Verkehrsmittel hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Dieser Trend dürfte in den nächsten Jahren anhalten und ist bei der Planung von zusätzlichen Abstellplätzen zu berücksichtigen.
- Der Hauptgrund für die Fahrt zum Bahnhof ist die Benutzung des Zuges (65%).
- Zwei Drittel der Zweiradfahrenden stellen ihr Fahrzeug vier bis sieben Mal pro Woche ganztägig beim Bahnhof ab.
- Die Hälfte der Zweiradfahrenden sind bereit, für einen sicheren, bewachten Zweiradabstellplatz beim Bahnhof einen kleinen Betrag zu bezahlen. Das Kundenpotential für eine bewachte Fahrradstation (beispielsweise wie in Aarau oder Winterthur) ist vorhanden.
- Als wichtigste Massnahme wird von den Zweiradfahrenden das Schaffen von zusätzlichen Abstellplätzen erachtet.

Für die Beurteilung der Abstellplatzsituation wurde das Gebiet rund um den Bahnhof in die Sektoren Nord „Bahnhofplatz“, West „Zentralstrasse“ und Ost „Inseli“ eingeteilt. Es zeigte sich, dass heute in den Sektoren Nord und West zuwenig Abstellplätze vorhanden sind während im Sektor Ost „Inseli“ mit der Fertigstellung des Kunst- und Kongresszentrums genügend Abstellplätze bestehen.

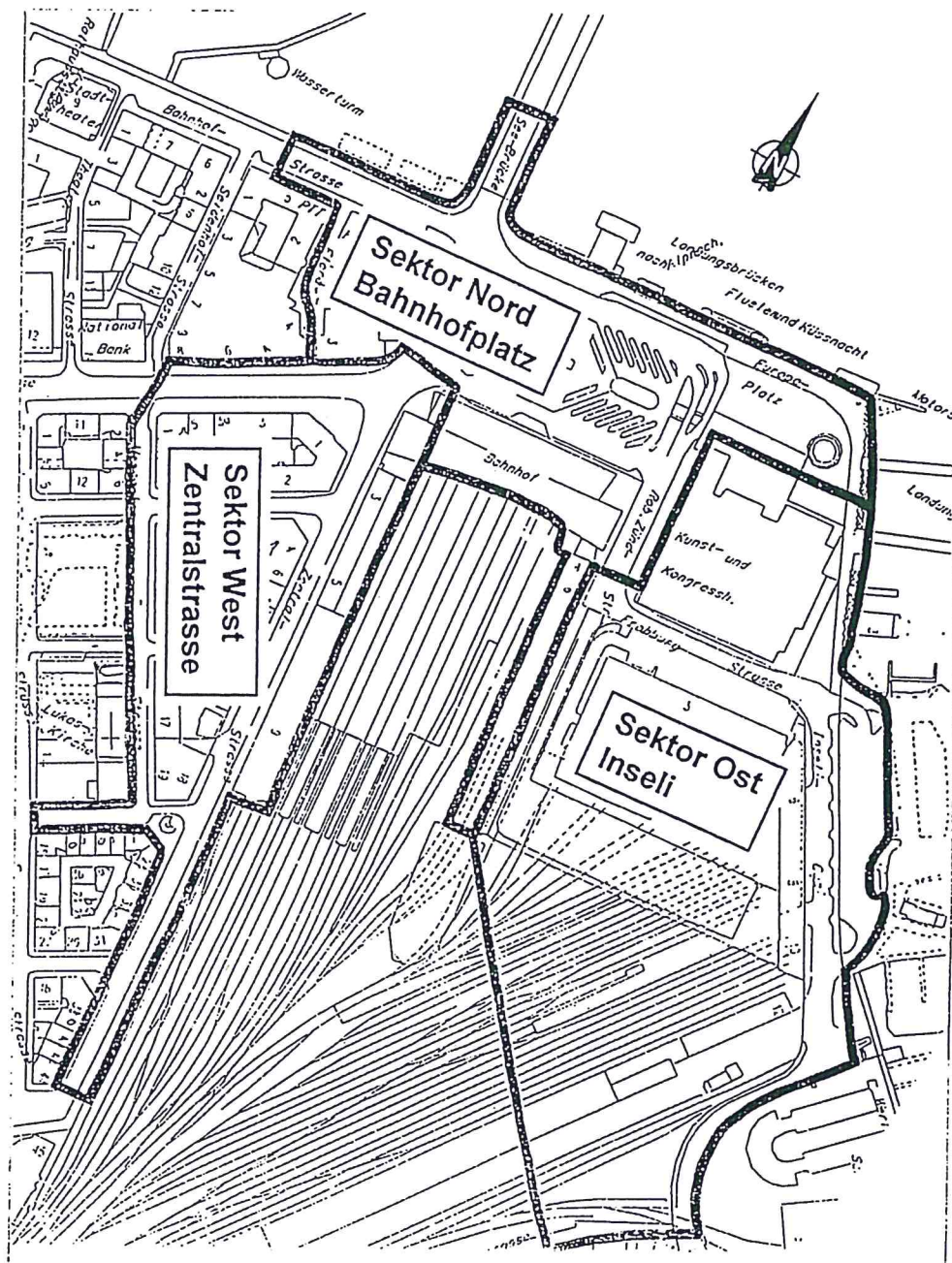


Bild 2.1 Einteilung in Sektoren

Ein spezielles Problem stellen die nicht mehr benutzten beim Bahnhof „entsorgten“ Fahrräder dar. Anhand der Zweiradzählungen und der Umfrage kann die Zahl dieser „Veloleichen“ grob auf 80 bis 150 Velos geschätzt werden. Diese Fahrräder belegen unnötig Abstellflächen.

Nur durch Beseitigung der „herrenlosen Velos“ kann jedoch das Parkraumproblem nicht gelöst werden.

Die zentral gelegenen Zweiradabstellplätze werden auch nach der Schaffung von zusätzlichem Parkraum so begehrt sein, dass sie eine Überbelegung aufweisen. Es sind daher Massnahmen notwendig, die eine gleichmässige Auslastung der Abstellplätze bewirken.

3 Das Massnahmenpaket

Die einzelnen Massnahmen werden in die drei Kategorien A „Standorte“, B „Betrieb“ und C „Verkehr“ gegliedert.

Bei Massnahmen der Kategorie „Standorte“ geht es um die Schaffung von zusätzlichen Abstellplätzen, bei der Kategorie „Betrieb“ um betriebliche Massnahmen wie z.B. das Einrichten eines Veloordnungsdienstes und bei Massnahmen der Kategorie „Verkehr“ um Verbesserungen der Verkehrsführung zu den Zweiradabstellplätzen.

Das Massnahmenpaket sieht vor, das Zweiradabstellplatzangebot in den Sektoren Nord und West auf total rund 2000 Plätze zu erhöhen. Parallel zur Bereitstellung von zusätzlichen Abstellplätzen soll auch ein Veloordnungsdienst, wie er in anderen Städten (Bern, Zürich) bereits realisiert ist, eingeführt werden. Dieser, über ein Arbeitslosenprojekt geführte Dienst, hat vorwiegend die Aufgabe die Ordnung zu verbessern und „herrenlose“ Velos einzusammeln und zu verwerten. Gewisse Abstellplätze sollen bewirtschaftet werden. Mit der Stilllegung des Gleis 817 (Brüniggelais) wird ein idealer Raum frei für die Einrichtung einer bewachten Fahrradstation sowie eines Velodienstleistungszentrums. Der Betrieb soll über ein Arbeitslosenprojekt erfolgen.

Bezüglich zusätzliche Abstellplätze wurde von der Arbeitsgruppe eine ganze Reihe von Standorten geprüft und vorgeschlagen. Gestützt auf diese Vorschläge und interne Vernehmlassungen sind die entsprechenden Standorte Gegenstand des Massnahmenpaketes geworden.

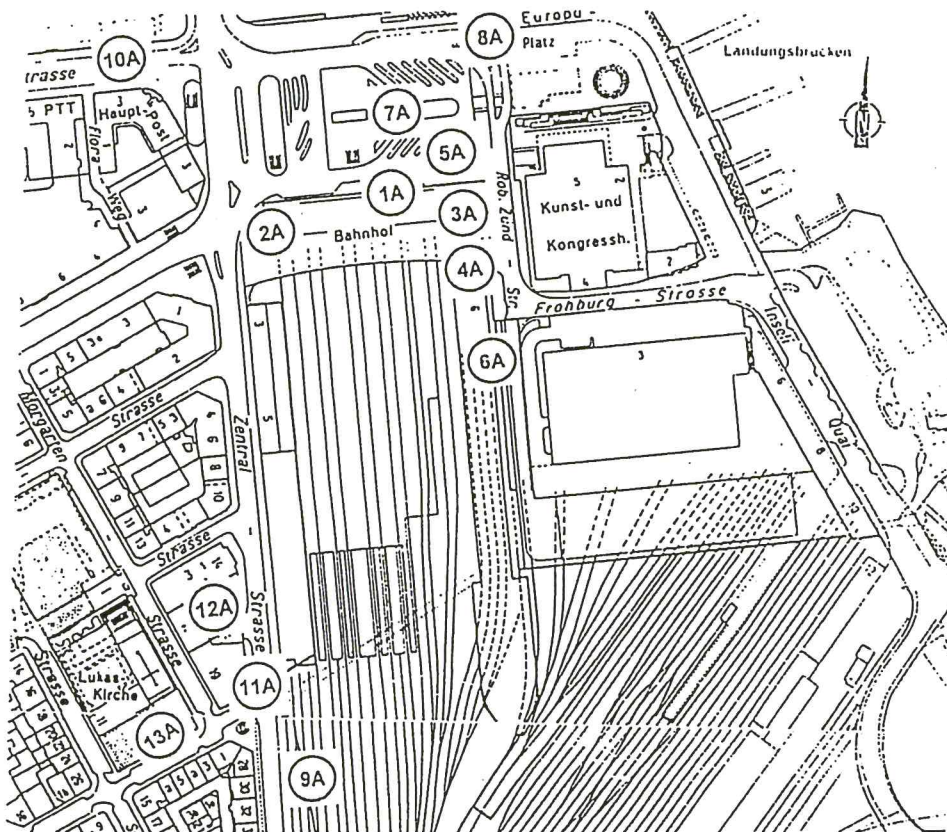


Bild 3.1 Uebersicht geprüfter Standorte

4 Die einzelnen Massnahmen

4.1 Die Hauptmassnahmen

Im Sektor Nord besteht die Hauptmassnahme aus der teilweisen Stilllegung des Gleises 817 und der damit möglichen Bereitstellung von rund 532 Stellplätzen. Das Gleis 817 ist das östlichste Gleis der Brünigbahn, es führt längs der Schwilchrampe bis nahe zum Bereich des Cargo-Rapid. Von dieser Seite ist ein direkter Zugang ohne Durchquerung der Bahnhofshalle möglich. Je nach Ausführungs-Variante sollen die letzten 60-80 m für die Veloanlage zur Verfügung gestellt werden. Dabei sollen die Gleisanlagen mit einem einfachen Bretterboden überdeckt werden, der für die Velos zur Verfügung stehende Raum, z.B. mit einem Gitter, umschlossen werden. Dieser so gestaltete abschliessbare Raum ist dann auch sehr gut geeignet für das Einrichten einer bewachten Fahrradstation sowie als Teil der Infrastruktur für den Veloordnungsdienst.

Als Hauptmassnahme im Sektor West sollen rund 226 Stellplätze im Bereich des Zuganges zur zentralen Bahnhofunterführung bei der Habsburgerstrasse bereitgestellt werden. Hierfür müssen voraussichtlich 17 Parkplätze im Bereich Habsburgerstrasse und Morgartenstrasse aufgehoben werden. Diese können zur Hauptsache an der Frankenstrasse, aber auch an der Waldstätter- und der Sempacherstrasse, ersetzt werden. An der Frankenstrasse werden hierfür auf der Nordseite Schrägparkplätze, statt den heutigen Längsparkplätzen, erstellt, was gleichzeitig die Einführung des Einbahnsystems Richtung Hirschmattstrasse-Morgartenstrasse bedingt.

Als betriebliche Massnahme ist die Einführung des Veloordnungsdienstes vorgesehen. Dieser Ordnungsdienst soll vor allem für Ordnung sorgen, insbesondere im Interesse der Fussgänger. Fahrräder, die behindernd abgestellt sind, sollen richtig platziert werden, umgefallene Velopakete aufgestellt werden, sehr lange parkierte Velos sollen nach einer gewissen Zeit an einen zentralen Ort gebracht werden. Der Veloordnungsdienst soll aber auch beobachten und Daten für weitere Massnahmen liefern. Der Veloordnungsdienst ist ein Arbeitslosenprojekt, d.h. die Aufwendungen werden vom Bund übernommen. Die Investitionskosten für diesen Dienst sind bescheiden. Durch das Arbeitslosenprojekt wird vorerst eine Lösung für einen Zeithorizont von 3-5 Jahren gewährleistet. Die vorhandenen Möglichkeiten und der Bedarf werden daher zu gegebener Zeit durch die Arbeitsgruppe neu beurteilt.

4.2 Die weiteren Massnahmen

Im Sektor Nord sind vor allem die Erstellung eines Parkiersystems vor der Hauptfassade des Portikus, wie auch im Bereich des Ostzuganges vorgesehen. Weitere Plätze sollen im Bereich der Treppe zur Gewerbeschule sowie im Bereich der Landungsbrücken bereitgestellt werden.

Im Sektor West beinhalten die weiteren Massnahmen die Erstellung eines Parkiersystems am Westzugang zum Bahnhof sowie Abstellplätze in der westlichen Rabatte der Zentralstrasse.

Im Bereich der betrieblichen Massnahmen ist der weitere Ausbau des Veloordnungsdienstes vorgesehen bis hin zur Einrichtung einer eigentlichen bewachten Fahrradstation, welche ihren Standort im Bereich des jetzigen Brüniggleises haben könnte.

Massnahmenpaket

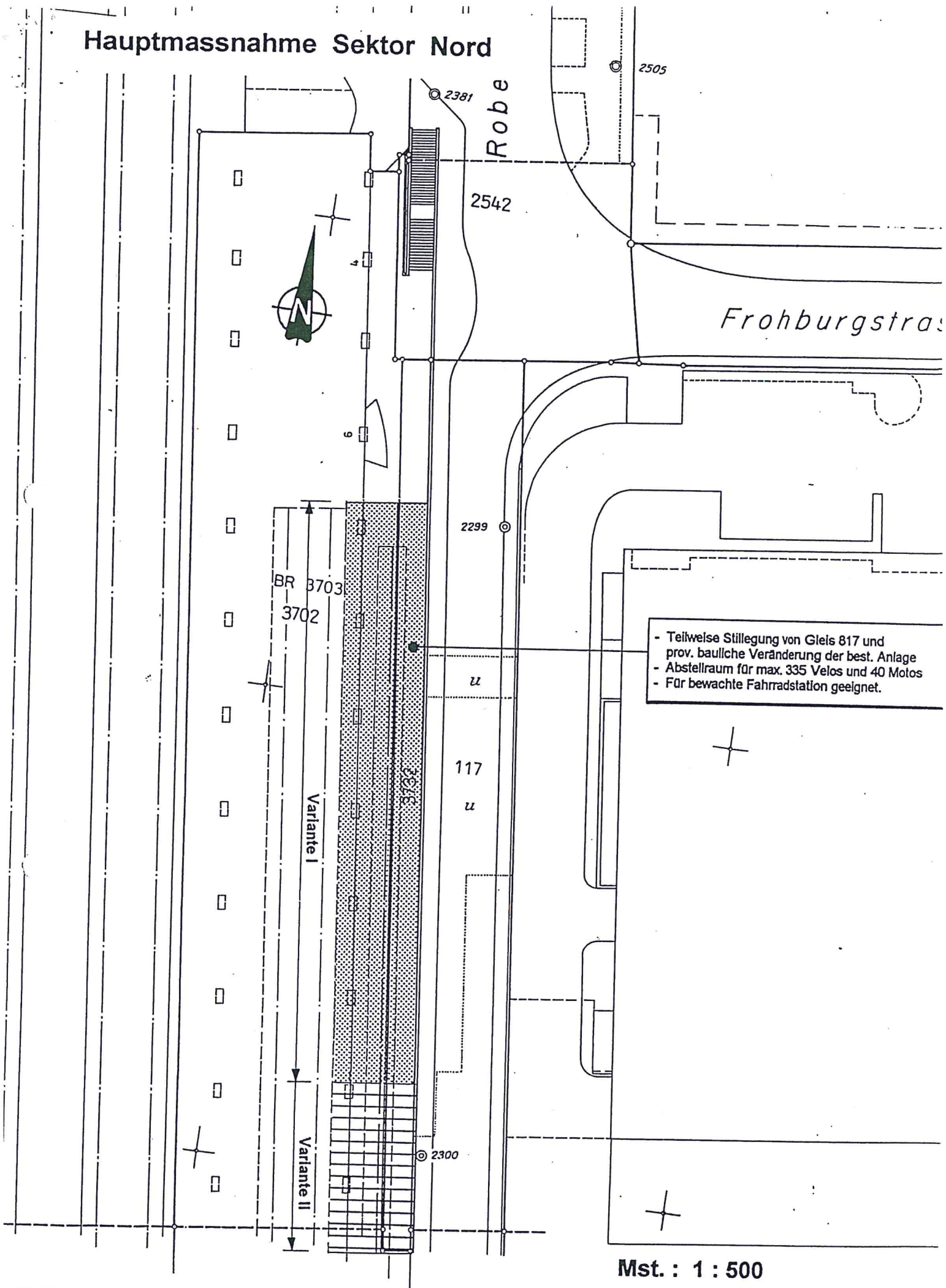
Massnahmenpaket 1998-1999

| zusätzliche Abstellplätze Sektor Nord „Bahnhofplatz“ | | Realisierung | zusätzl. Plätze |
|---|---|--------------|-----------------|
| 6 A | Teilweise Stilllegung Gleis 817, Brüniggleis | SBB 1999 | 532 |
| 10 A | Bahnhofstrasse (bereits realisiert) | Stadt 1997 | 48 |
| 3 A | Abstellplätze Portikus Ost, Parksystem | SBB 1998 | 50 |
| 1 A | Parksystem Portikus Nord | SBB 1998 | 63 |
| 4 A | Treppe Berufsschule Ost, Parksystem | Stadt 1998 | 20 |
| 8 A | Bahnhofpl. Nord-Ost nahe Landungsbrücke vor best. Rabatte | Stadt 1999 | 30 |

| zusätzliche Abstellplätze Sektor West „Zentralstrasse“ | | Realisierung | zusätzl. Plätze |
|---|---|--------------|-----------------|
| 13 A | Abstellplätze Bereich Unterführung Habsburgerstrasse, Sperrung Zufahrt Zentralstrasse, Kompensation aufzuhebender Autoparkplätze Einbahnsystem Frankenstrasse | Stadt 1999 | 226 |
| 2 A | Abstellplätze Portikus West, Parkiersystem | Stadt 1998 | 65 |
| 11 A | Abstellplätze in best. Rabatte Zentralstrasse | Stadt 1998 | 20 |

| Betriebliche Massnahmen Veloführung | | Initialisiert | Realisierung |
|--|---|---------------|--------------|
| 1 B | Velordnungsdienst | Stadt/ (SBB) | 1998 |
| 2 B | Sammel-Parkplätze / Lagerhalle | Stadt/ SBB | 1999 |
| 3 B | Bewirtschaftung u. flank. Massnahmen | Stadt/ (SBB) | 1999 |
| 4 B | Kennzeichnung und Signalisation | Stadt/ SBB | 1999 |
| 5 B | Bewachte Fahrradstation | Stadt/ (SBB) | 1999 |
| 6 B | Zweiradhalle HWV Bessere Ausnutzung der best. Infrastruktur | SBB | 1998 |
| 2 C | Veloführung Inselquai 6 Radstreifen verbessern | Stadt | 1998 |
| 4 C | Veloführung Seebrücke / Zentralstr. | Stadt | 1998 |
| 1 C | Veloführung Moosstr. / Habsburgerstr. | Stadt | 1999 |
| 6 C | Veloführung Bahnhofstrasse | Stadt | 1999 |

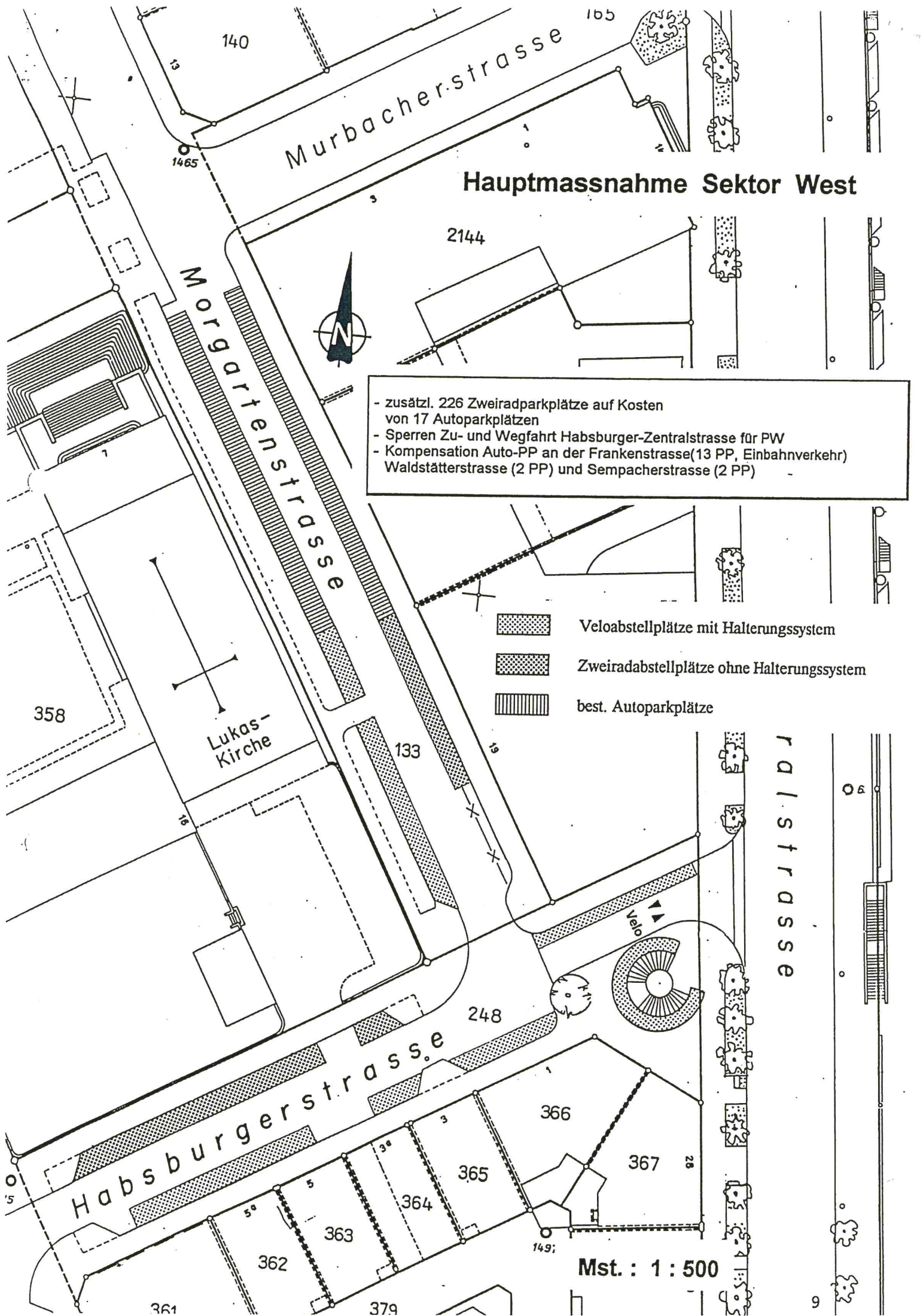
Hauptmassnahme Sektor Nord



- Teilweise Stilllegung von Gleis 817 und prov. bauliche Veränderung der best. Anlage
- Abstellraum für max. 335 Velos und 40 Motos
- Für bewachte Fahrradstation geeignet.

Mst. : 1 : 500

06 a



- zusätzl. 226 Zweiradparkplätze auf Kosten von 17 Autoparkplätzen
- Sperren Zu- und Wegfahrt Habsburger-Zentralstrasse für PW
- Kompensation Auto-PP an der Frankenstrasse (13 PP, Einbahnverkehr) Waldstätterstrasse (2 PP) und Sempacherstrasse (2 PP)