



Protokollauszug vom

12.08.2020

Departement / Tiefbauamt:

Bericht Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0: Kenntnisnahme und weiteres Vorgehen

IDG-Status: teilweise öffentlich

SR.20.482-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Der Bericht Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0 (Beilage) wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Der Begegnungszone zwischen Neuwiesenstrasse und Bahnhof beziehungsweise Rudolfstrasse zusammen mit einer Fahrverbotszone für die Rudolfstrasse, die Gertrudstrasse, die Paulstrasse, die Wartstrasse und die östliche Konradstrasse wird zugestimmt.
3. Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, für die Begegnungszone mit Fahrverbotszone gemäss Ziffer 2 die entsprechende Verkehrsanordnung auszuarbeiten und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen.
4. Der Verteilung der 1 050 oberirdischen Veloabstellplätzen entlang der Rudolfstrasse, der Eichgutstrasse und der Paulstrasse wird zugestimmt.
5. Der Aufhebung aller öffentlicher Parkfelder für den motorisierten Individualverkehr (MIV) innerhalb der Fahrverbotszone gemäss Ziffer 2 in Kombination mit einer Neuorganisation von öffentlichen Parkfeldern für den MIV sowie Motorräder an der Salstrasse wird zugestimmt.
6. Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, die Beschlüsse gemäss Ziffer 1 bis 4 zusammen mit dem geplanten Mitwirkungsverfahren nach § 13 Strassengesetz zu den Strassenprojekten Wartstrasse und 3. Etappe Rudolfstrasse inkl. Strickerstrasse, Gertrudstrasse, und Paulstrasse mit einer gemeinsamen Medienmitteilung voraussichtlich im 3. Quartal 2020 zu kommunizieren.

7. Dieser Beschluss, die Begründung und das Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0 gemäss Ziffer 1 werden gemeinsam mit dem noch zu erfolgenden Beschluss des Stadtrates gemäss Ziffer 6 für die Freigabe der Strassenprojekte Wartstrasse und 3. Etappe Rudolfstrasse inkl. Strickerstrasse, Gertrudstrasse und Paulstrasse nach § 13 Strassengesetz veröffentlicht.

8. Das Departement Bau, Tiefbauamt, wird beauftragt, den Quartierverein Neuwiesen, die Eigentümerinnen und Eigentümer, die Anwohnenden sowie das Gewerbe im Quartier über diesen Beschluss vor der Veröffentlichung gemäss Ziffer 7 zu informieren.

9. Mitteilung an: Departement Kulturelles und Dienste, Stadtentwicklung; Departement Bau, Tiefbauamt, Abteilung Verkehr, Abteilung Projekte, Abteilung Strasseninspektorat, Amt für Städtebau, Abteilung Denkmalpflege, Abteilung Stadtraum und Architektur; Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei, Schutz und Intervention; Departement Schule und Sport; Departement Technische Betriebe, Stadtbuss, Stadtwerk, Stadtgrün; Stadtkanzlei (Auftrag gemäss Ziffer 7).

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:



A. Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

Das Neuwiesenquartier ist aufgrund der regen Bautätigkeiten und Planungen im Bahnhofsumfeld durch eine intensive städtebauliche Dynamik geprägt. Diese Dynamik muss auch bei der Bewältigung des zukünftigen Verkehrsberücksichtigt werden.

Eine wesentliche Grundlage ist das Verkehrskonzept Neuwiesen aus dem Jahr 2008 bzw. 2012. Dieses Konzept war ein Teilprojekt des Masterplans Stadtraum Bahnhof. Der Rahmenkredit von Fr. 84 Millionen für den Masterplan Stadtraum Bahnhof wurde in der Volksabstimmung vom 17. Mai 2009 bewilligt. Die Etappe 1 des Konzeptes ist umgesetzt und die Etappe 2 nahezu umgesetzt. In der Antwort auf die Schriftliche Anfrage betreffend Umsetzung des «Verkehrskonzepts Neuwiesen» hat der Stadtrat zu den umgesetzten und noch offenen Massnahmen detailliert Stellung genommen (GGR-Nr. 2015.100 vom 16. März 2016). Eine andere wesentliche Grundlage ist das Richtprojekt Neuwiesenquartier von 2014, welches das Verkehrssystem festlegt. Dieses Richtprojekt war unter anderem Grundlage für die Kreditbewilligung des Teilprojekts Masterplan Stadtraum Bahnhof für die Neugestaltung Rudolfstrasse und Erstellung Velostation Nord (GGR-NR. 2015.91 vom 11. November 2015). Auf Seite 4 des GGR-Antrages heisst es zum Verkehrsregime: «Die vom Langsamverkehr intensiv genutzte Rudolfstrasse wird in Einklang mit der neuen Strassenraumgestaltung zur Begegnungszone (Tempo-20, Vortritt für Fussgängerinnen und Fussgänger).»

Heute gibt es im Neuwiesenquartier verschiedene Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime. Für das westliche Gebiet zwischen Neuwiesen- und Schützenstrasse ist eine Tempo-30-Zone umgesetzt. Für das östliche Gebiet zwischen Neuwiesen- und Rudolfstrasse besteht keine entsprechende Zonierung. Im Richtprojekt Neuwiesenquartier ist für dieses Gebiet, mit Ausnahme der Neuwiesenstrasse, eine flächendeckende Tempo-30-Zone vorgesehen und für die Rudolfstrasse wird eine Begegnungszone festgelegt (siehe oben). Das Richtprojekt weicht mit dieser Festlegung vom Verkehrskonzept Neuwiesen (Stand 2008) ab, weil das Verkehrskonzept für das gesamte östliche Gebiet und die Wartstrasse eine flächendeckende Begegnungszone vorsieht.

In einem dicht bebauten Zentrumsgebiet hat der Fussverkehr eine prioritäre Bedeutung. Fast die Hälfte aller Wege werden in dichten nutzungsdurchmischten Quartieren zu Fuss zurückgelegt. Entsprechend der grossen Bedeutung soll ein adäquates Fusswegsystem festgelegt werden, das

bei der Umsetzung baulicher Massnahmen berücksichtigt werden kann.¹ Heute fehlt im Neuwiesenquartier ein adäquates und durchgehendes Angebot für den Fussverkehr im Spannungsfeld von Anlieferung, Erdgeschossnutzung und seitlichen Einmündungen.

Aufgrund dieser Ausgangslage ist das Verkehrskonzept Neuwiesen für den Bereich zwischen der Rudolfstrasse und der Neuwiesenstrasse zu überarbeiten. Das Tiefbauamt hat damit die Schwyzer Verkehrsplanung AG, Zürich beauftragt. Mit dem Bericht «Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0» vom 11. November 2019 (Beilage) liegt nun ein aktualisiertes Verkehrskonzept vor.

2. Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0

2.1 Auftrag

Mit dem Auftrag wurden folgende Ziele festgelegt:

- bestehende Verkehrskonzepte analysieren
- aktualisiertes Verkehrskonzept für das Neuwiesenquartier erstellen
- betriebliche Anforderungen sowie Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime definieren
- Parkierung für Velos, Spezialvelos, Veloanhänger, Mofas, Motorräder und Autos sowie Anlieferung reglementieren und organisieren

2.2 Konzept

Das Konzept basiert auf den Grundlagen und den laufenden Projekten, wie zum Beispiel der Neugestaltung der Rudolfstrasse, dem Sanierungskonzept Wartstrasse, dem Konzept der Veloschnellrouten und den Arbeiten zur Verkehrsberuhigung der Quartiere Neuwiesen und Oberfeld. Weiter gibt das Konzept Auskunft über die Bestandesaufnahme der aktuellen Situation, die Rahmenbedingungen und die Ziele. Der Bericht deckt Lücken und Widersprüche auf und entwickelt ein differenziertes Konzept mit entsprechenden Massnahmen. Das Produkt ist somit letztlich ein integrales Verkehrskonzept Neuwiesen.

2.3 Massnahmen

Die Fahrverbotszone soll sich ab der Neuwiesenstrasse über die Rudolfstrasse, Gertrudstrasse, Paulstrasse, Wartstrasse und östliche Konradstrasse erstrecken. Es soll eine einheitliche Reglementierung als Fahrverbotszone mit dem zweiseitigen Verbot für Motorwagen und Motorräder festgelegt werden (Sig. 2.13). Mit einem Zusatzsignal werden bewusst der Güterumschlag, die Ladetätigkeit für Hotelgäste des Hotels Wartmann sowie weitere Berechtigte wie beispielsweise Anwohnerinnen und Anwohner und Besucherinnen und Besucher erlaubt.

¹ Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0 vom 11. November 2019, Seite 17 «Hierarchische Fusswegsysteme»

Neu soll sich die Begegnungszone über alle Strassen ab Bahnhof beziehungsweise Rudolfstrasse bis an die Neuwiesenstrasse erstrecken. Das Geschwindigkeitsregime soll neu einheitlich als Begegnungszone (Höchstgeschwindigkeit 20 km/h definiert werden (Sig. 2.59.5). In der Begegnungszone hat der Fussverkehr Vortritt gegenüber den Fahrzeugführenden und Velofahrenden. Der Fussverkehr darf die Fahrzeuge und die Velofahrenden jedoch nicht unnötig behindern (vgl. SSV Art. 22b Abs. 1). Eine Ausnahme bildet die Strickerstrasse. Durch die Zu- und Wegfahrt ins Parkhaus für das Zentrum Neuwiesen sowie die Anlieferung zum Zentrum Neuwiesen ist eine Tempo-30-Zone gerechtfertigt (Sig. 2.59.1).

Für eine besser geordnete oberirdische Veloparkierung wird mit Ausnahme der Strickerstrasse das Parkieren in den Abstellanlagen einheitlich für max. 48 Stunden gestattet (Sig. 4.17).

Das Ziel von 1'050 oberirdischen Veloabstellplätzen kann im Rahmen der aktuellen Bauprojekte realisiert werden. Diese 1 050 Plätze werden auf die Rudolfstrasse, die Eichgutstrasse und die Paulstrasse verteilt. Die Wartstrasse soll von Velo-Dauer-Parkierung künftig freigehalten werden. Stellplätze für Spezialvelos und Cargo-Bikes sind in der neuen Velostation Rudolfstrasse und im Bereich «Lea» vorgesehen. Der Kredit von 500 000 Franken für die Projektierung von Veloparkplätzen auf dem Esse-Areal (heute «Lea»), anstelle einer neuen Velostation «Rudolf- / Paulstrasse» gemäss indirektem Gegenvorschlag zur kommunalen Volksinitiative «Endlich genügend Veloparkplätze am Hauptbahnhof» wurde vom Grossen Gemeinderat am 5. November 2018 bewilligt (GGR-Nr. 2018.89 vom 5. September 2018).

Innerhalb der erwähnten Fahrverbotszone werden alle öffentlichen Parkfelder für den MIV aufgehoben. An der Bahnhofszufahrt für «Kiss+Rail» über das Parkdeck wird hingegen festgehalten. Für Personenwagen bleiben an der Salstrasse öffentliche Parkfelder bestehen. Diese Parkfelder werden zusammen mit einem Angebot für Motorräder neu organisiert.

3. Projektorganisation

Das Projekt wurde durch das Tiefbauamt, Abteilung Verkehr, geleitet. Die Begleitgruppe setzte sich aus dem Tiefbauamt (Abteilung Projekte), dem Amt für Städtebau (Abteilung Stadtraum und Architektur; Abteilung Denkmalpflege), sowie Stadtgrün zusammen. Die Projekterarbeitung erfolgt durch die Schneiter Verkehrsplanung AG, Zürich.

Das Konzept und die Massnahmen wurden am 14. November 2019 in der AG Verkehrsräume präsentiert und am 4. Dezember 2019 in der Kommission Verkehrsräume vorgestellt. Die Kommission hat das Konzept befürwortet und gutgeheissen.

4. Kommunikation

Zum vorliegenden Geschäft beziehungsweise zum Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0 soll mit einer Medienmitteilung zusammen mit den Mitwirkungsverfahren nach § 13 Strassengesetz zu den Strassenprojekten Wartstrasse und 3. Etappe Rudolfstrasse inkl. Strickerstrasse, Gertrudstrasse und Paulstrasse voraussichtlich im 3. Quartal 2020 kommuniziert werden. Vorab erfolgt eine Information des Quartiervereins Neuwiesen, der Eigentümerinnen und Eigentümer und der Anwohnenden sowie des Gewerbes im Quartier.

5. Veröffentlichung

Dieser Beschluss, die Begründung und das Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0 werden gemeinsam mit dem Beschluss des Stadtrates für die Freigabe der Strassenprojekte Wartstrasse und 3. Etappe Rudolfstrasse inkl. Strickerstrasse, Gertrudstrasse und Paulstrasse nach § 13 Strassengesetz veröffentlicht. Das Tiefbauamt informiert die Stadtkanzlei entsprechend über den Zeitpunkt der Veröffentlichung.

Beilage (öffentlich):

1. Bericht Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0, Schneiter Verkehrsplanung AG, 11.11.2019

Beilage (nicht öffentlich):

2. Protokoll Kommission Verkehrsräume, 4.12.2019



Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0

Tiefbauamt Stadt Winterthur

11. November 2019

Auftraggeber

Stadt Winterthur
Departement Bau
Tiefbauamt
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Projektleitung: Stefan Hug

Begleitung:

Armand Bosonnet, Leiter Verkehrswege
Konstanze Sylva Domhardt, Denkmalpflegerin
Christoph Gafner, Verkehrswege
Martin Jakl, Beratung
Alexander Kochan, Stadtgrün

Auftragnehmer

Schneiter Verkehrsplanung AG
Stapferstrasse 11
8006 Zürich

Projektleitung und Bearbeitung: Marc Schneiter

Titelbild: Visualisierung Studienauftrag Rudolfstrasse (Quelle: Richtprojekt, Team manoa)

Inhalt

1	Ausgangslage.....	5
1.1	Fragestellungen	5
1.2	Perimeter	6
1.3	Grundlagen	6
1.4	Ziele des Auftrages.....	7
1.5	Auftrag	7
2	Vorgehen.....	8
3	Sichtung der vorhandenen Grundlagen.....	9
3.1	Verkehrskonzept Neuwiesen (2008).....	9
3.2	Verkehrskonzept Neuwiesen, Umsetzungskonzept 2012	10
3.3	Richtprojekt Neuwiesen (2014)	11
3.4	Stadtraum Bahnhof / Masterplan Bahnhof	12
3.5	Richtplanung und übergeordnete Planungen und Konzepte	12
4	Relevante aktuelle Projekte	13
4.1	Neugestaltung Rudolfstrasse (in Ausführung).....	13
4.2	Sanierungskonzept Wartstrasse (in Bearbeitung)	13
4.3	Veloschnellrouten (Studie Velobahnen Winterthur).....	13
4.4	Verkehrsberuhigung Quartier Neuwiesen und Oberfeld	14
5	Bestandsaufnahme der aktuellen Situation.....	14
6	Rahmenbedingungen und Ziele	14
7	Lücken und Widersprüche	15
7.1	Erschliessung Bahnhofsvorfahrt	15
7.2	Definiertes Fusswegesystem	15
7.3	Wunsch nach Begegnungsorten	16
7.4	Definition von Zugänglichkeit	16
8	Konzept	17
8.1	Bahnhofszufahrt	17
8.2	Hierarchisches Fusswegesystem.....	17
8.3	Begegnungsorte	17
8.4	Zugänglichkeit	18
8.5	Konzept Fussverkehr.....	18
8.6	Konzept Veloverkehr	21
8.7	Konzept öffentlicher Verkehr	22
8.8	Konzept motorisierter Individualverkehr	23
8.9	Parkierung.....	26
9	Massnahmen.....	29
9.1	Kurzfristige Massnahmen	29
9.2	Mittel- und längerfristige Massnahmen	29

Anhang	30
Kommunaler Richtplan, Teilplan Fuss- und Wanderwege.....	30
Kommunaler Richtplan, Teilplan Radrouten.....	31
Kommunaler Richtplan, öffentlicher Verkehr.....	32
Kommunaler Richtplan, Teilplan Strassen	33
Kommunaler Richtplan, Siedlung und Landschaft.....	34
Nutzungsplan	35
Netzbeschluss Veloschnellrouten Stadt Winterthur	36
«Stadtplan mit interessanten Orten»	37
Schulwegplan	38
Veloplan	39
Liste der bestehenden Signalisationen.....	40

1 Ausgangslage

Das Neuwiesenquartier liegt westlich der Altstadt und wird von der Wüflingerstrasse, dem Bahnhof und der Zürcherstrasse begrenzt. Das Stadtquartier basiert auf einem Bebauungsplan aus dem Jahre 1862 mit rechtwinkligem Strassenraster. Wichtige Wahrzeichen sind die Kirche Peter und Paul (1866 – 1868), das Schulhaus Neuwiesen (1898) sowie am Perimeter-Rand das Sulzer-Hochhaus (heute Wintower; 1966) zusammen mit den Sportanlagen und Messen (Fussballstadion/Eulachhallen).

Heute ist im Neuwiesenquartier die Zentrums- und Bahnhofnähe gut spür- und erlebbar. Ein Grossteil der Bevölkerung bewegt sich innerhalb des Gebietes zu Fuss oder mit dem Velo. Einkaufsmöglichkeiten, Raum für sportliche Aktivitäten und Erholung, das breite kulturelle Angebot und die Möglichkeit der sozialen Vernetzung wird von vielen Quartierbewohnern besonders hervorgehoben. (Quelle: Quartierverein Neuwiesen, <http://www.winterthur-neuwiesen.ch>)

Das Neuwiesenquartier ist durch die regen Bautätigkeiten im Bahnhofsumfeld einer speziellen städtebaulichen Dynamik ausgesetzt. Diese Dynamik soll auch bei der Planung des längerfristigen Verkehrsregimes berücksichtigt werden. Die aktuelle Ausgangslage bilden einerseits das *Verkehrskonzept Neuwiesen* und andererseits der *Masterplan Bahnhof*. Bestandteile des Masterplans ist unter anderem das *Richtprojekt Neuwiesenquartier* sowie die *Neugestaltung der Rudolfstrasse*. Weitere Projekte sind die *Neugestaltung der Wartstrasse* und die neue *Veloschnellroute*.

1.1 Fragestellungen

Es gibt Fragestellungen zum Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime:

- Das aktuelle Verkehrsregime wirkt heterogen und lässt aktuell keine Gesamtkonzeption erkennen. Für die laufenden Planungen ist ein bereinigtes Planungsinstrument gewünscht.
- Das Geschwindigkeitsregime soll geklärt werden. Für das westliche Gebiet zwischen Neuwiesen- und Schützenstrasse ist eine Tempo-30-Zone umgesetzt. Für das östliche Gebiet zwischen Neuwiesen- und Rudolfstrasse besteht keine entsprechende Zonierung. Im Richtprojekt Neuwiesenquartier ist dazu, mit Ausnahme der Neuwiesenstrasse, eine flächendeckende Tempo-30-Zone vorgesehen und für die Rudolfstrasse zusätzlich die Begegnungszone definiert. Das Richtprojekt weicht mit dieser Festlegung von der Konzeption aus dem Verkehrskonzept Neuwiesen (Stand 2008) ab. In diesem Verkehrskonzept wurde für das östliche Gebiet und die Wartstrasse eine flächendeckende Begegnungszone empfohlen.

Bezüglich Parkierung gibt es folgende Fragen:

- Die effektive Nachfrage nach Parkplätzen ist unklar. Die Nachfrage soll abgeschätzt werden.
- Der Bedarf für die Veloparkierung soll abgeschätzt werden. Für den Hauptbahnhof besteht die konsolidierte Zielvorgabe von 1050 oberirdischen Plätzen (West), die zu berücksichtigen ist. Für das Neuwiesenquartier ist ein zweckmässiges Angebot zu konzipieren, inkl. Moto-Parkfeldern und Parkfelder für Cargo-Bikes.

Weitere Fragestellungen sind:

- Ein für das Quartier adäquates und durchgehendes Fussverkehrsangebot soll aufgezeigt werden. Das Neuwiesenquartier geniesst durch die Zentrums- und Bahnhofnähe einen hohen Stellenwert für den Fussverkehr (Stadt der kurzen Wege). Eine sensible Betrachtung und hohe Gewichtung der Fussverkehrs Anliegen ist angezeigt, im speziellen für die Anliegen der schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Kinder / Schulweg / Kinderwagen sowie Betagte / Rollator Seh- und Gehbehinderte) und für die hohen Fussverkehrsmengen in das Stadion Schützenwiese oder zu den Veranstaltungen und Messen in den Eulachhallen, im Spannungsfeld zu Anlieferungen, EG-Nutzungen und seitliche Einmündungen).
- Veloschnellroute: Das aktualisierte Verkehrskonzept soll die laufende Planung zur Veloschnellroute berücksichtigen.

Weitere Fragen sind:

- gestalterische Details
- der Kontext der Fragen in einer gesamtheitlichen Sicht
- die Etappierung

1.2 Perimeter

Der Projektperimeter erstreckt sich über das östliche Neuwiesenquartier; ab der Wülflingerstrasse bis Zürcherstrasse sowie Neuwiesen-/Schützen-/Bleichestrasse bis Hauptbahnhof.



Projektperimeter (rot) - Quelle stadtplan.winterthur.ch

1.3 Grundlagen

Zu berücksichtigende Grundlagen sind:

- Kommunale Richtplanung
- Städtisches Gesamtverkehrskonzept
- Agglomerationsprogramm
- Veloschnellrouten (Studie Velobahnen Winterthur)
- Alleenkonzept
- Verkehrskonzept Neuwiesen, 2008
- Verkehrskonzept Neuwiesen, Umsetzungskonzept 2012
- Richtprojekt Neuwiesen, 2014
- Neugestaltung Wartstrasse, in Bearbeitung
- Neugestaltung Rudolfstrasse, in Ausführung
- Stadtraum Bahnhof / Masterplan Bahnhof

1.4 Ziele des Auftrages

Das vorhandene Verkehrskonzept soll aktualisiert, konkretisiert und von Widersprüchen möglichst bereinigt werden. Weiter sind folgende Ziele zu berücksichtigen:

- Schleichverkehr durch die Quartierstrassen soll vermieden werden
- Die Bahnhofsvorfahrt soll ausschliesslich über das Parkhaus Bahnhof (SBB) erfolgen.
- Das Quartier soll für Kunden, Besucher, Anwohner und Güterverkehr zugänglich sein.

1.5 Auftrag

Es ist ein aktualisiertes Verkehrskonzept für das Neuwiesenquartier für den erwähnten Perimeter zu erstellen. Die bestehenden Verkehrskonzepte und Planungen sind dabei zu analysieren und zu konsolidieren.

In diesem integralen Verkehrskonzept Neuwiesen sind schwergewichtig die betrieblichen Anforderungen zu Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime, Strassenquerschnitten, Parkierung (Velo, Spezialvelo, Veloanhänger, Mofa, Auto), Hinweise zu der Reglementierung sowie Anlieferung aufzuzeigen. Es ist eine geeignete Reglementierung und Signalisation zu definieren (bspw. System Altstadt «Güterumschlag und Berechtigte gestattet» sowie Veloparkierung am Bahnhof «max. 48 Std.»).

Zusätzlich sind strassenräumliche gestalterische Konzeptionen bzw. Skizzen für den Strassenraum darzustellen (z.B. Ausgestaltung Trottoirs, Trottoir-Überfahrten, Anschläge, Strassenabschnitte mit dem Ziel der Schaffung von Baumreihen, Beleuchtung, UFC, Möblierung usw.; in Abstimmung zu den bereits laufenden und vorgesehenen Projekten).

In der Aufgabenstellung sind alle Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Verkehrssicherheit für die Schulanlagen, Kitas und den zwei Alters-/Pflegeheimen sowie einer restriktiven Verkehrsführung für den motorisierten Individualverkehr an den Hauptbahnhof.

Neben diesen verkehrlichen Themen sind die potenziellen Siedlungsentwicklungen sowie die heutigen Nutzungen stufengerecht zu berücksichtigen und in einem etappierten Umsetzungskonzept darzulegen. Folgende Etappen sind vorgesehen:

- Etappe 1a) – Umsetzung Rudolfstr. Teil 1 (Konrad-/Wartstrasse)
- Etappe 1b) – Umsetzung Rudolfstr. Teil 2 (Wart-/Gertrud- und Strickerstrasse), Wartstrasse Teil 1 (Rudolf- bis Neuwiesenstrasse)
- Etappe 1c) – Übergänge entlang der Neuwiesen- und Wülflingerstrasse
- Etappe 2) Wartstrasse Teil 2 (Neuwiesen- bis Tellstrasse)
- Gegebenenfalls später weitere Etappen

2 Vorgehen

Der Bericht wurde in folgenden Arbeitsschritten erarbeitet:

1. Bestandserfassung;
 - Sichtung der vorhandenen Grundlagen
 - Bestandsaufnahme der aktuellen Situation
 - Festhalten von Rahmenbedingungen und Zielen
 - Aufzeigen von Lücken und Widersprüchen
 - Besprechung der Ausgangslage, der Rahmenbedingungen, der Ziele und der Fragestellungen
2. Entwurf
 - Für die Fragestellungen werden Entwürfe in Varianten skizziert
 - Die Entwürfe werden an einer Besprechung diskutiert
3. Bereinigung und Abschluss
 - Aus den Besprechungen wird das aktualisierte und ergänzte Verkehrskonzept Neuwiesen resultieren
 - Das aktualisierte Verkehrskonzept wird festgehalten in einem Bericht, mit Konzeptplan und Skizzen zum Gestaltungskonzept. (Bestandesplan als Option)

3 Sichtung der vorhandenen Grundlagen

3.1 Verkehrskonzept Neuwiesen (2008)

Im Rahmen des Masterplans Bahnhof wurde die Rudolfstrasse im kommunalen Verkehrsnetz abklassiert (Behördlicher Beschluss). Im «Verkehrskonzept Neuwiesen» wird dazu aufgezeigt, wie durch den Unterbruch der Rudolfstrasse der Verkehr auf das übrige Netz verträglich umgelegt werden kann.

Wesentliche Massnahmen, die im Verkehrskonzept Neuwiesen definiert werden, sind:

- Anpassungen der Knoten Neuwiesenstrasse/Wüflingerstrasse und Neuwiesenstrasse/Schützenstrasse, um die geforderte Leistungsfähigkeit aufrecht zu erhalten (Massnahmen sind umgesetzt).
- Umgestaltung der Rudolfstrasse (in Umsetzung)
- Einbahnregime
- Begegnungszone zwischen Neuwiesenstrasse und Bahnhof
- Fussgängerzone Einkaufszentrum Neuwiesen und entlang der östlichen Gertrudstrasse
- Bahnhofsvorfahrt primär über Wüflingerstrasse, sekundär aber nach wie vor durch das Quartier.

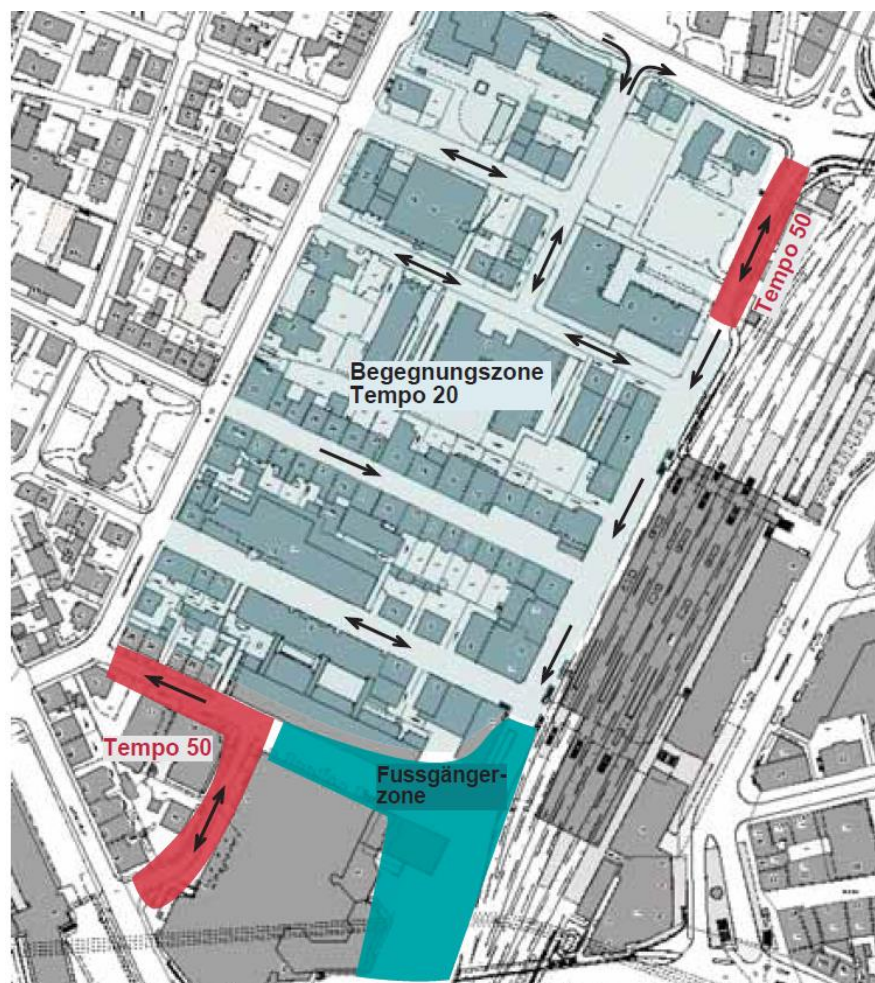


Abbildung: Vorgesehene Begegnungszone gemäss «Verkehrskonzept Neuwiesenquartier» (2008).

3.2 Verkehrskonzept Neuwiesen, Umsetzungskonzept 2012

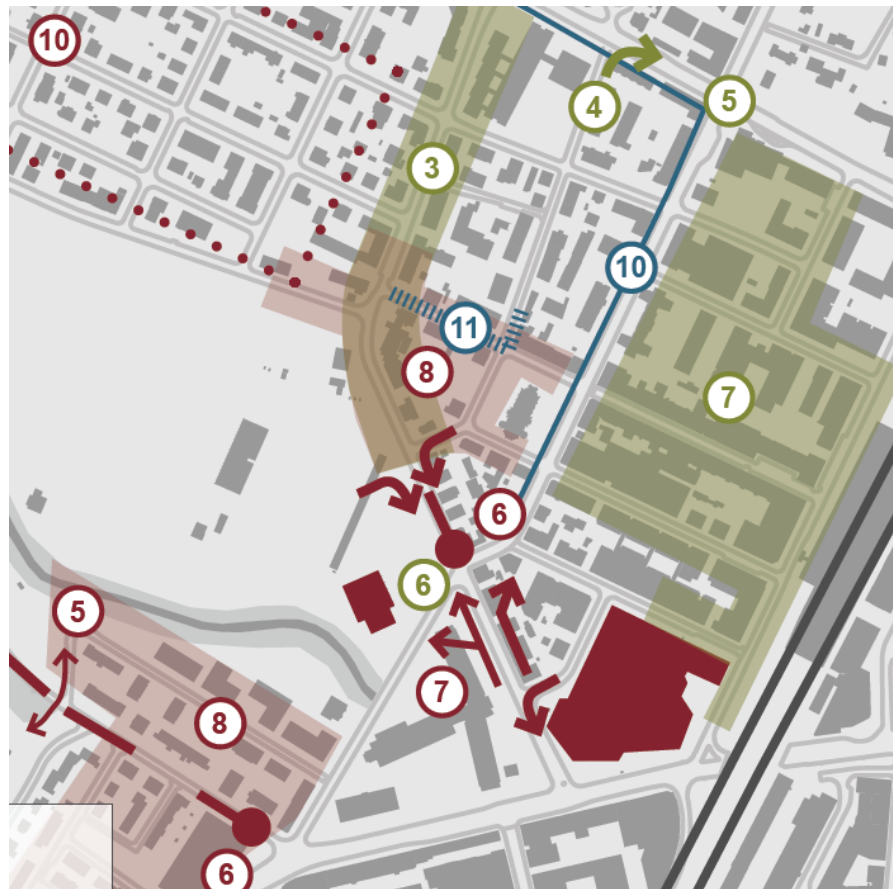


Abbildung: Ausschnitt aus dem «Verkehrskonzept Neuwiesen, Umsetzungskonzept» (2012).

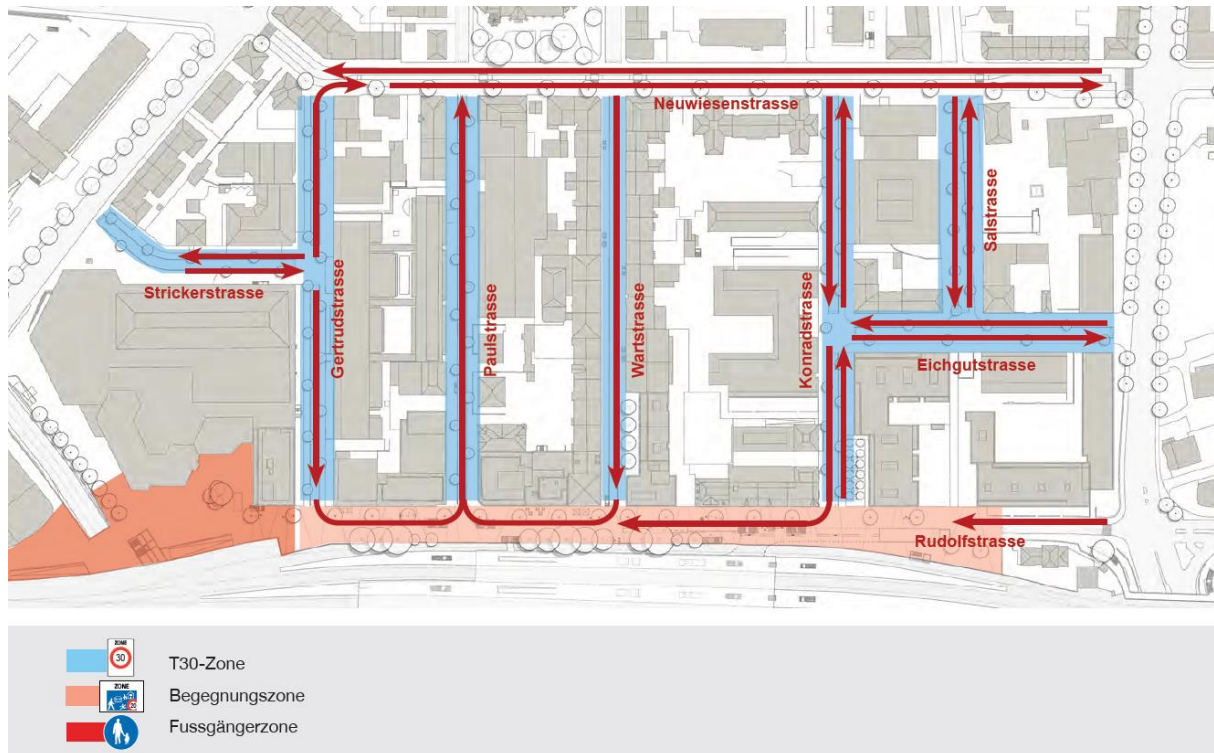
Im «Verkehrskonzept Neuwiesen, Umsetzungskonzept „Massnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs“» von 2012 werden verschiedene Massnahmen präzisiert; im Bereich zwischen Schützenstrasse und Bahnhof sind dies:

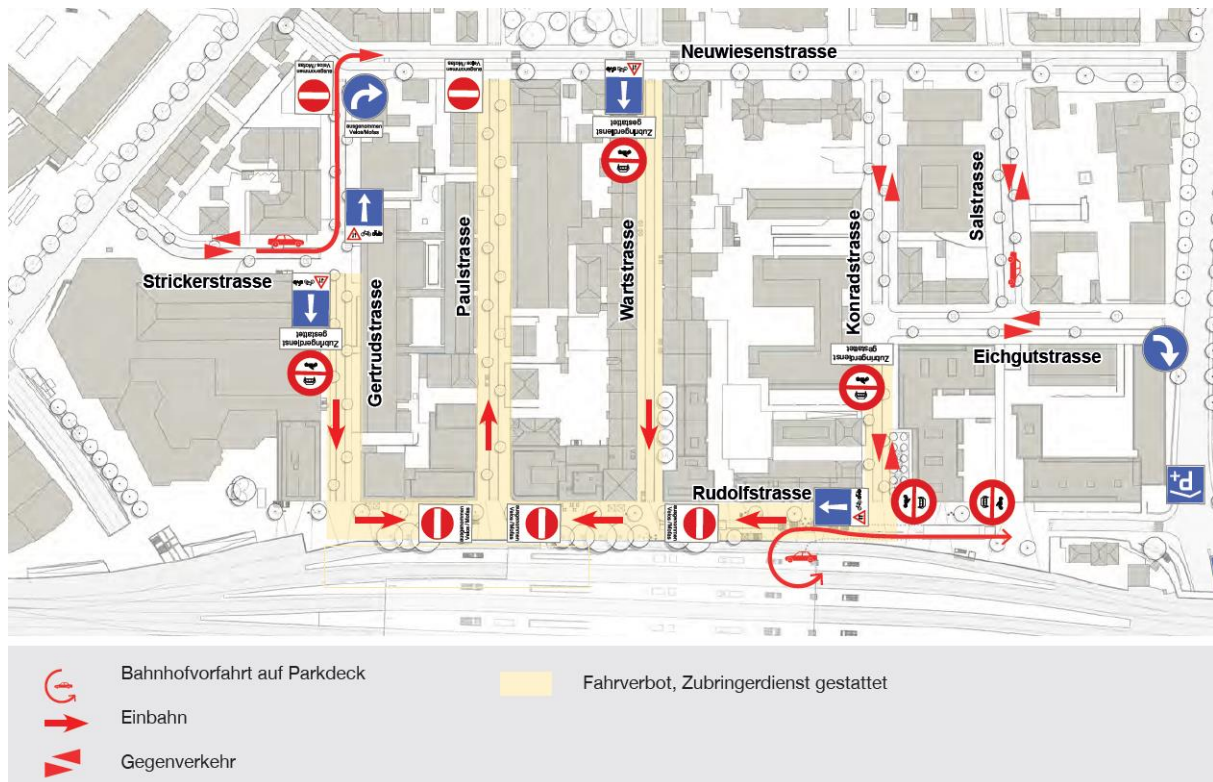
- Ausbau Leistungsfähigkeit Knoten Wülflingerstrasse/Neuwiesenstrasse (umgesetzt)
- Ausbau Leistungsfähigkeit Knoten Schützenstrasse/Neuwiesenstrasse (umgesetzt)
- Parkplatzbewirtschaftung «Flüeli» (umgesetzt)
- Tempo-30- und Parkraumzone «Flüeli-/Wartstrasse» (umgesetzt)
- Tempo-30-Zone Schützenstrasse und Lastwagenfahrverbot Schützenstrasse (umgesetzt)
- Trottoirüberfahrten entlang der Neuwiesenstrasse (teilweise umgesetzt)
- Links-Abbiege-Verbot Tellstrasse (umgesetzt)
- «Begegnungs- und Fussgängerzone Rudolfstrasse» (Teil Rudolfstrasse in Umsetzung)
- Durchgangsverkehr Schützenstrasse reduzieren (teilweise umgesetzt (T-30-Zone und Lastwagenfahrverbot))
- Sperrung Schützenstrasse nördlich Wülflingerstrasse (umgesetzt)
- LSA-Steuerung Quartierausfahrten (Neuwiesenstrasse/Schützenstrasse: umgesetzt, bzw. Wartezeiten für den Fussverkehr werden aktuell noch optimiert)
- Begegnungszonen in Wohnquartieren im Bereich Schützenstrasse-Rudolfstrasse: *wird in diesem Auftrag zu Verkehrskonzept Neuwiesenquartier behandelt*
- Verkehrsberuhigende Massnahmen im Umfeld des Schulhauses Neuwiesen: *Wird in diesem Auftrag zum Verkehrskonzept Neuwiesenquartier behandelt*

Aktuell wird der Massnahmenkatalog aus dem Jahr 2012 aktualisiert und in einen abschliessenden Massnahmenplan "Verkehrsberuhigung Quartiere Neuwiesen und Oberfeld" überführt.

3.3 Richtprojekt Neuwiesen (2014)

Das Richtprojekt Neuwiesen wurde durch das Tiefbauamt im Nachgang des Studienauftrags Rudolfstrasse/ Neuwiesenquartier erarbeitet. Gegenüber dem behördlich definierten Verkehrskonzept Neuwiesen von 2008 ist im Richtprojekt die Begegnungszone nur noch über die Rudolfstrasse gelegt, die übrigen Strassen sind einer T-30-Zone zugeteilt. Vorgeschlagen wird zudem, das Quartier nur noch für den Zubringerverkehr offen zu halten.





Abbildungen aus dem Richtprojekt Neuwiesen, 2014.

3.4 Stadtraum Bahnhof / Masterplan Bahnhof

Im Masterplan Bahnhof werden die verschiedenen öffentlichen und privaten Bauvorhaben rund um den Bahnhof koordiniert. Das Stimmvolk hat am 17. Mai 2009 eine Kreditvorlage von 84 Mio. Franken klar zugestimmt. Durch diese Annahme hat das Volk die Ausgabenkompetenz für die einzelnen Projekte an den Grossen Gemeinderat delegiert.

Bestandteile des Rahmenkredits sind folgende sechs Teilprojekte:

- Gleisquerung Stadtmitte (2.Etappe) (umgesetzt)
- Rudolfstrasse (in Umsetzung)
- Verkehrskonzept Neuwiesen (grösstenteils umgesetzt, weitere Teile in Umsetzung)
- Bahnhofplatz Süd (Busbahnhof) (umgesetzt)
- Personenunterführung Nord (in Umsetzung)
- Veloquerung Nord (in Umsetzung)

3.5 Richtplanung und übergeordnete Planungen und Konzepte

Die übergeordneten planerischen Instrumente sind:

- Städtisches Gesamtverkehrskonzept
- Kommunale, regionale und kantonale Richtplanung
- Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung, 3. Generation, 2016.

4 Relevante aktuelle Projekte

4.1 Neugestaltung Rudolfstrasse (in Ausführung)

Das Umfeld des Bahnhofzugangs Rudolfstrasse soll als Bahnhofszubringer, Verkehrsraum und Aufenthaltsraum dienen. Die Herausforderung bei der Neugestaltung besteht darin, einen Strassenraum zu gestalten, der den vielseitigen Bedürfnissen und Nutzungsinteressen unterliegt. Gestaltung und Funktionalität sind miteinander in Einklang zu bringen. Die Bahnhofrückseite soll sich zu einer «Adresse» mit einer klar erkennbaren Identität entwickeln. Das begrenzte Raumangebot erfordert eine sorgfältige Abwägung zwischen den Nutzungsansprüchen und ein gesamtheitliches Nutzungskonzept.

Die Rudolfstrasse als Verkehrsraum hat insbesondere den Bedürfnissen von Fuss- und Veloverkehr Rechnung zu tragen. Mit dem Erschliessungs- und Anlieferungsverkehr ist jedoch auch der motorisierte Verkehr mitzudenken. Beabsichtigt ist mittels einer Begegnungszone ein hohes Mass an Koexistenz.

Die Aufgabe bewegt sich im Spannungsfeld zwischen Räumen für den Aufenthalt, (Velo-)Abstellplätzen und Verkehrsräumen, zwischen den Anforderungen einer Begegnungszone und «Veloschnellrouten», sowie zwischen den Bedürfnissen von Bahnkundinnen und -kunden, Gewerbetreibenden und Anwohnenden.

4.2 Sanierungskonzept Wartstrasse (in Bearbeitung)

Die Wartstrasse – die „Bahnhofstrasse auf der Rückseite des Bahnhofs“ – soll neu gestaltet werden. Die Planung ausgelöst wurde in der Folge der dynamischen Entwicklung im Umfeld des Bahnhofes mit neuer Erschliessung des Neuwiesenquartiers und der Rudolfstrasse, gleich am Hauptbahnhof.

Die Wartstrasse wird neu zum Zubringer zur Veloquerung unter dem Bahnhof und zur Veloschnellroute. Im Nutzungsplan liegen die angrenzenden Liegenschaften in der «Kernzone Wartstrasse», was mit zusätzlichen Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Raum einhergeht.

Mit dem Potenzial des Bahnhofparkhauses ist es möglich, die öffentlichen Parkplätze in der Wartstrasse stark zu reduzieren. Dadurch ergibt sich ein grosses Aufwertungspotenzial für diesen Strassenzug.

4.3 Veloschnellrouten (Studie Velobahnen Winterthur)

Der Anteil des Veloverkehrs am Modalsplit soll durch direkte, schnelle und möglichst konfliktarme Velobahnen erhöht werden, welche den Stadtraum Bahnhof mit dem neuen Zentrum Neuhegi sowie mit den gewachsenen Ortsteilen Oberwinterthur, Wülflingen, Töss und Seen und mit der Region verbinden.

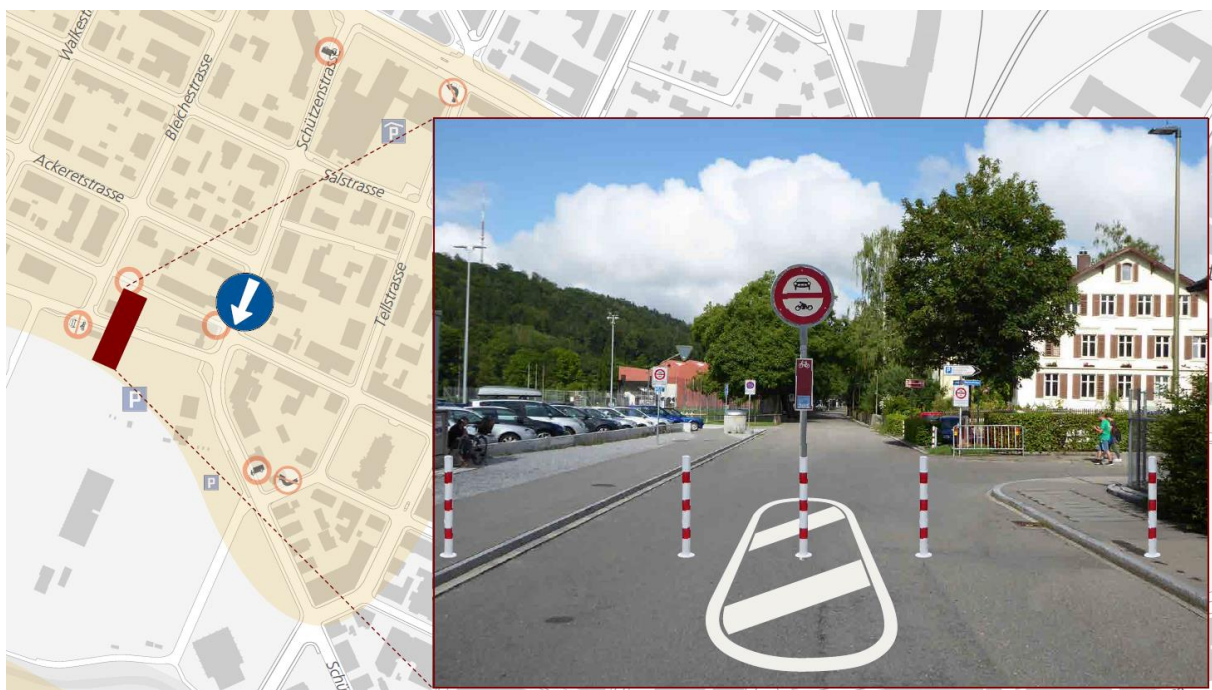
Damit soll die Zielvorgabe, einen Grossteil des Mehrverkehrs aus der Siedlungsentwicklung mit dem ÖV und dem LV aufzunehmen, erfüllt werden. Die Velobahnen sollen ein zügiges und sicheres Vorwärtskommen ermöglichen und auf die Bedürfnisse des Alltagsverkehrs («8 bis 80 Jahre») ausgerichtet sein. Das Zielpublikum sind insbesondere Pendlerinnen und Pendler, die Routen können sich aber stellenweise auch mit dem Alltags- und Freizeitnetz überlagern. Mit den Velobahnen sollen zudem zusätzliche Kapazitäten im zu Spitzenzeiten stark ausgelasteten Verkehrssystem (MIV/ÖV) geschaffen werden.

4.4 Verkehrsberuhigung Quartier Neuwiesen und Oberfeld

Unter oben angegebenem Titel läuft die Aktualisierung des Massnahmenkatalogs aus dem Jahr 2012 für das Verkehrskonzept Neuwiesen (vgl. Kap. 3.2 Verkehrskonzept Neuwiesen). Parallel wird mit der erwähnten Aktualisierung die regionale Verkehrssteuerungsanlage (RVS) im Bereich Schloss Wülflingen koordiniert. In diesem Projekt Verkehrsberuhigung Neuwiesen und Oberfeld werden aktuell folgende Massnahmen vorgesehen:

1. Sperre Hessengütlistrasse MIV
2. Sperre Rennweg MIV
3. Sperre Wartstrasse MIV in Kombination mit Rechtsabbiegeverbieten von der Flüelistrasse in die Aeckerwiesen- und Bürglistrasse
4. Einbahnregime auf der Schützenstrasse zwischen Ackeret- und Wartstrasse

Diese Massnahmen werden aktuell vertieft geprüft und nach Möglichkeit per 2020 umgesetzt.



Vorgesehene Sperre am Rennweg, bei der Bleichstrasse.

5 Bestandsaufnahme der aktuellen Situation

Eine Liste mit der bestehenden Signalisation im Neuwiesenquartier gibt es im Anhang. Die Liste zeigt den Zustand mit den früher verfügbaren Signalisationen (vor 2019) und wird mit den neuen Projekten bereinigt werden müssen.

6 Rahmenbedingungen und Ziele

Als Ziele des Auftrags sind im Pflichtenheft formuliert:

- Schleichverkehr durch die Quartierstrassen soll vermieden werden
- Die Bahnhofsvorfahrt soll ausschliesslich über das Parkhaus Bahnhof (SBB) erfolgen.
- Das Quartier soll für Kunden, Besucher, Anwohner und Güterverkehr zugänglich sein.

Masterplan Bahnhof: Instrument, um die verschiedenen Teilprojekte im Umfeld des Hauptbahnhofes zu koordinieren; Ziele und Rahmenbedingungen aus dem Masterplan:

- Die grosse Dynamik im Umfeld des Bahnhofes soll koordiniert, kohärent gelenkt und umgesetzt werden
- Im Umfeld des Bahnhofes soll die Raumentwicklung und die Entwicklung der Mobilität entsprechend übergeordneten Zielsetzungen gesteuert werden (mehr Fussverkehr, mehr öV, Velo verträglich, MIV zugänglich)

Ziele aus der Projektierung Rudolfstrasse¹ waren:

- Schaffung einer klar erkennbaren Identität, die die Bahnhofrückseite zur «Adresse» macht
- übersichtliche Gestaltung des Strassenraums mit hoher Aufenthaltsqualität und Benutzbarkeit für alle Benutzergruppen
- Verbesserung der Auffindbarkeit der Zugänge zum Bahnhof und zum Bahnhofparkhaus, einladende Gestaltung der Zugänge
- attraktiver und sicherer Zugang zum Bahnhof für den Fuss- und Veloverkehr
- Verbesserung der Qualität und Erhöhung der Anzahl Veloabstellplätze

Weitere Ziele sind:

- Eine sensible Betrachtung und hohe Gewichtung der Fussverkehrs Anliegen.
- Die Veloinfrastruktur soll weiter verbessert werden.
- Die Qualität der öffentlichen Räume soll gesteigert werden.
- Die einzelnen Quartiere sollen eigene Identitäten behalten.
- Begegnungsorte im öffentlichen Raum sollen nach Möglichkeit geschaffen oder wieder hergestellt werden.

7 Lücken und Widersprüche

7.1 Erschliessung Bahnhofsvorfahrt

Im Verkehrskonzept Neuwiesen 2008 ist eine Zufahrtsmöglichkeit ab Töss auch über die Gertrud-/Wart-/Rudolfstrasse vorgeschlagen. Entsprechend dem Ziel des Schutzes der Quartierbevölkerung soll Schleichverkehr durch die Quartierstrassen vermieden werden. Die Bahnhofsvorfahrt soll ausschliesslich über das Parkhaus Bahnhof (SBB) erfolgen.

7.2 Definiertes Fusswegesystem

Das Fusswegesystem ist lückenhaft definiert. Im kommunalen Richtplan gibt es keine logische Hierarchie zwischen unterschiedlich bedeutsamen Fusswege-Arten.

¹ Jurybericht Rudolfstrasse/Neuwiesenquartier April 2013.

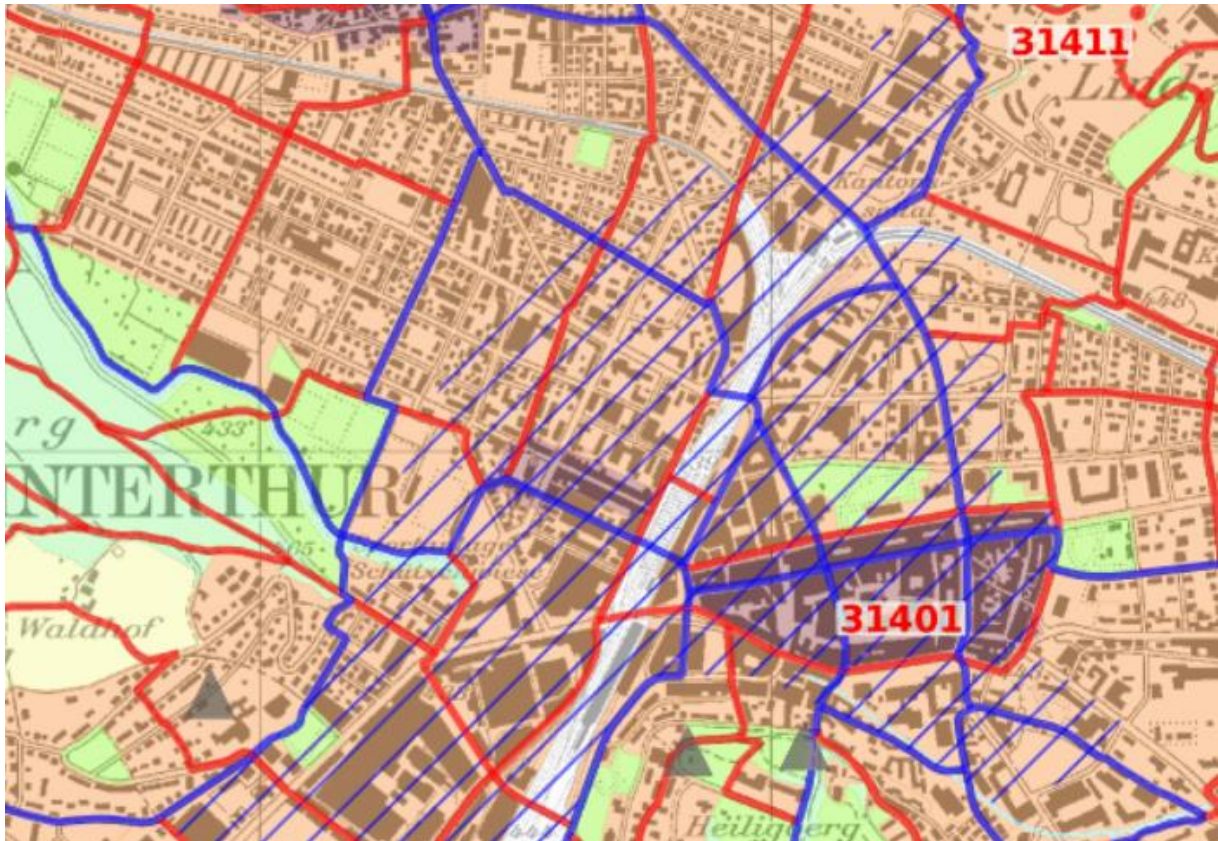


Abbildung: Ausschnitt aus dem kommunalen Richtplan Fuss- und Wanderwege.

7.3 Wunsch nach Begegnungsorten

Im «Verkehrskonzept Neuwiesen, Umsetzungskonzept» (2012) ist als Massnahme festgehalten: Begegnungszonen in Wohnquartieren. Die Umsetzung dieser Massnahme ist noch nicht erfolgt und soll dementsprechend angegangen werden.

Mit Begegnungsorten werden in diesem Bericht Orte mit einer gewissen Aufenthaltsqualität und einer Eignung als Treffpunkt verstanden. Begegnungszonen sind verkehrsberuhigte Bereiche, wo der Fussverkehr vortrittsberechtigt ist und Parkierung nur an ausgewiesenen Standorten zugelassen ist.

7.4 Definition von Zugänglichkeit

Das Quartier soll für Kunden, Besucher, Anwohner und Güterverkehr zugänglich sein.

Die Zugänglichkeit muss gewichtet oder priorisiert werden, weil im beschränkten Raum nicht alle Ansprüche jederzeit für alle möglich sind.

8 Konzept

8.1 Bahnhofszufahrt

Die Bahnhofszufahrt ist definiert und in Betrieb. Es gibt 145 Kiss+Rail-Parkfelder. Die erste Viertelstunde kann gratis parkiert werden. Die Kommunikation über dieses Angebot kann noch intensiviert werden.

8.2 Hierarchisches Fusswegesystem

In einem dicht bebauten Zentrumsgebiet hat der Fussverkehr eine herausragende Bedeutung: Fast die Hälfte aller Wege werden in dichten nutzungsdurchmischten Quartieren zu Fuss zurückgelegt. Entsprechend der grossen Bedeutung soll ein adäquates Fusswegesystem definiert werden, das bei der Umsetzung baulicher Massnahmen berücksichtigt werden kann.

Ziel- und Quellorte müssen attraktiv, sicher, zusammenhängend und hindernisfrei untereinander verbunden sein. Es sollen Haupt- und Nebenrouten definiert werden.

Die wichtigsten Ziel- und Quellorte im Neuwiesenquartier sind:

- Der Bahnhof
- Das Einkaufszentrum Neuwiesen
- Zahlreiche weitere Gaststätten, Läden und Gewerbebetriebe
- Das Schulhaus Neuwiesen, die Berufsbildungsschule, Klubschule und verschiedene weitere Bildungseinrichtungen
- Kindergarten an der Schützenstrasse und Kitas
- Konradhof, Seniorenzentrum Wiesengrund
- Verschiedene regional bedeutende Arbeitgeber wie axa, sanitas, u.a.
- Verschiedene Kultus- und Kulturorte (Kirchen, Neuwiesenhof, Esse, ...)
- Diverse Praxen, Kanzleien, Fitness- und Yogastudios
- Schützenwiese und Eulachhalle sind periodisch bedeutende Zielorte

Hauptfusswegachsen im Neuwiesenquartier sind :

- Die *Rudolf-* und die *Wartstrasse* (Zentrums-, respektive Kernzonen)

Weitere bedeutende Achsen sind:

- Tell- und Schützenstrasse (mit der Feldstrasse als Verbindung nach Veltheim)
- Paulstrasse (als Zugang zur Schützenwiese und zur Eulach)
- Konrad- und Salstrasse, als Zugang ins Wohnquartier Neuwiesen

Sensible Bereiche, die im Fusswegesystem eine besondere Stellung erhalten sollen, sind:

- Das *Schulhaus Neuwiesen* mit *Wartstrasse* und *Tellstrasse*
- *Tellstrasse* als Verbindung zur Bushaltestelle und nach Veltheim über die *Feldstrasse*
- *Konradhof* mit *Konradstrasse* und *Seniorenzentrum Wiesengrund*
- *Kreuzung Schützenstrasse/Wartstrasse* mit Kindergarten
- *Salstrasse* (als Zugang ins Neuwiesenquartier)

8.3 Begegnungsorte

Begegnungsorte im Quartier sind:

- *Zentrum Neuwiesen* und *Zugänge zu den Unterführungen* in der *Rudolfstrasse*
- *Schulhaus Neuwiesen*
- *Kirche St. Peter und Paul*

- *Kreuzung Schützenstrasse/Wartstrasse* (Wildkarte (1850): «Schützenhaus», «Mühle»)
- *Konradhof*

8.4 Zugänglichkeit

Die verschiedenen Nutzungs-Ansprüche an den öffentlichen Raum müssen miteinander abgewogen und priorisiert werden. Das Quartier zwischen Rudolfstrasse und Neuwiesenstrasse ist heute schon sehr dicht bebaut und wird eine weitere bauliche Verdichtung erhalten. Um die zusätzlichen Mobilitätsansprüche bewältigen zu können, sollen die bezüglich Raumeffizienz vorteilhaften Verkehrsmittel bevorzugt werden:

- Das prognostizierte Wachstum im öffentlichen Verkehr soll bewältigt werden; Die aktuelle Prognose der SBB für den Hauptbahnhof Bahnhof Winterthur geht davon aus, dass es dort bis 2050 ca. 180'000 Um-/Ein-/Aussteigende pro Tag gibt. Dies bedeutet eine Steigerung um ca. 50%.
- Die Flächen für den Fussverkehr sollen bei den Zugängen zum Bahnhof entsprechend vergrössert werden.
- Im Zentrumsgebiet im Umfeld des Bahnhofes soll der Fussverkehr priorisiert werden. Ca. 20 - 30'000 Personen sind heute bereits zu Fuss im Umfeld der Rudolfstrasse unterwegs (und dementsprechend in den zuführenden Strassen je einige Tausend pro Tag);
- Auch die Zugänge zum Stadtbus sollen verbessert werden (Haltestellen Tellstrasse, Sulzer)
- Die Zugänglichkeit des Veloverkehrs soll verbessert werden; Die Wartstrasse soll als Verbindung zwischen Veloschnellroute und Bahnquerung die erwarteten Veloverkehrsströme aufnehmen können (5-10'000 Velofahrer im Bereich der neuen Velorampe in der Rudolfstrasse)
- Die Zugänglichkeit für den MIV soll auf das notwendige beschränkt werden: Anlieferung / Güterumschlag, Zubringer zu privaten Parkplätzen, Hotelzufahrt zum Ein und Auslad.

8.5 Konzept Fussverkehr

Hauptverbindungswege sind:

- Rudolfstrasse, als Zugang zum Bahnhof und in Richtung Sulzer-Areal und Töss, sowie in Richtung Schaffhauserstrasse
- Wartstrasse, als «Haupt-Achse» des Neuwiesenquartiers
- Tellstrasse, als Verbindung zwischen Neuwiesenquartier und Bus-Haltestelle Tellstrasse sowie Feldstrasse-Veltheim

Weitere wichtige Fusswegachsen sind:

- Neben der Wartstrasse die Salstrasse, als Hauptzugang ins Neuwiesenquartier (Blumenau)
- Paulstrasse als Zugang zur Schützenwiese
- Neuwiesenstrasse und Schützenstrasse als Tangenten

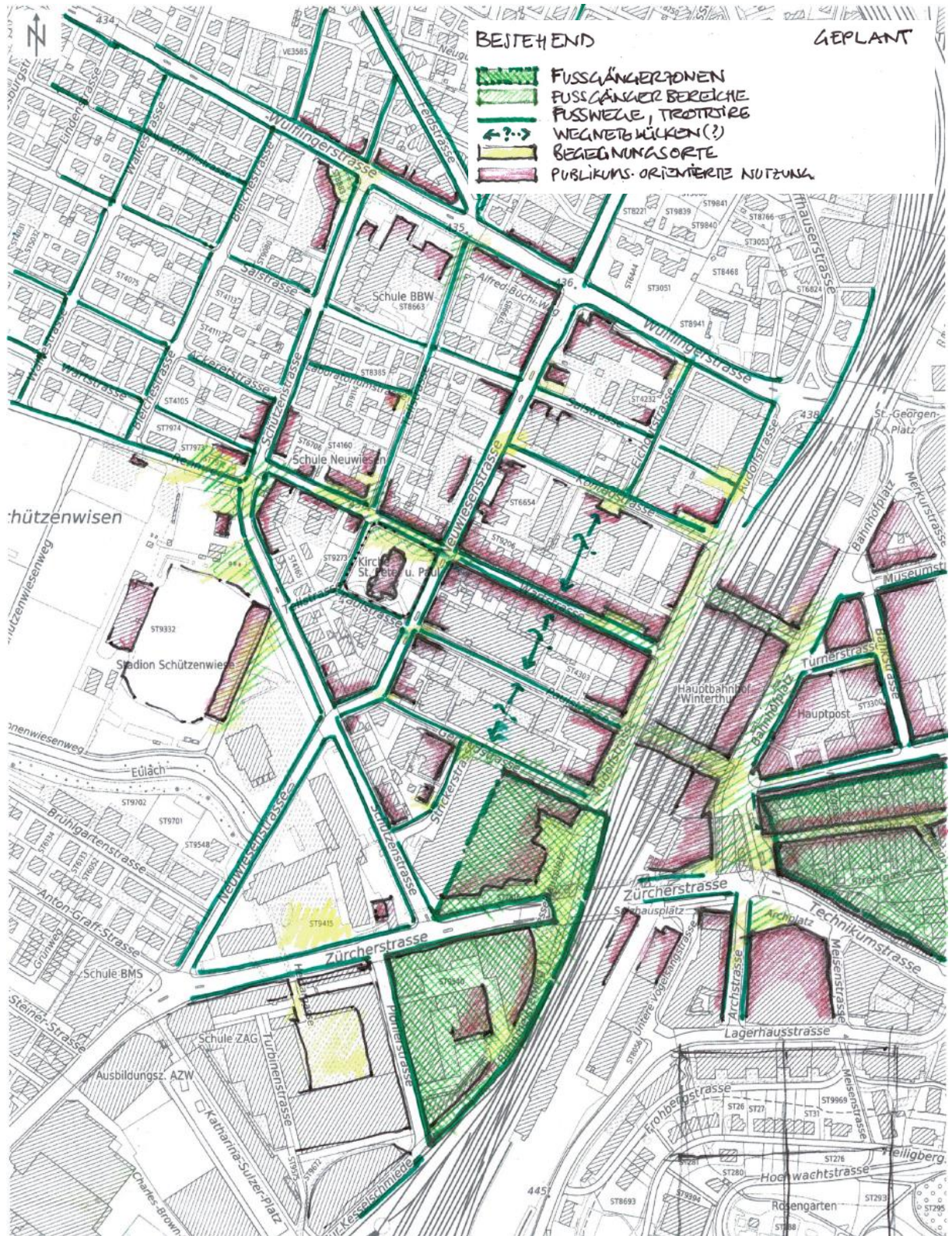


Abbildung: Entwurf Konzept Fussverkehr

Das Konzept Fussverkehr beinhaltet folgende Elemente:

- Wichtige Begegnungsorte (sind oben bereits aufgeführt) sollen qualitativ aufgewertet werden.
- Im Richtprojekt Neuwiesen (2014) ist die Idee eines Bereiches «Verbot für Motorwagen und Motorräder» («ausgenommen Zubringerdienst») festgehalten.
- Bereits im Verkehrskonzept 2008 ist über das Quartier zwischen Rudolf- und Neuwiesenstrasse eine Begegnungszone vorgeschlagen worden.
- Die Rudolfstrasse wird als Begegnungszone umgestaltet (Projekt in Ausführung)
- Die Wartstrasse erhält zwei breite Trottoire als Haupt-Achse im Quartier (Projekt in Planung); die Wartstrasse kann schrittweise bis zur Schützenstrasse in eine Begegnungszone einbezogen werden;
- Die Tellstrasse und die Salstrasse sollen als weitere wichtige Fusswegverbindungen aufgewertet werden (breitere Trottoirs im Sinne von Promenaden oder Begegnungszonen)
- Die Zugänge zur Zürcherstrasse (Bushaltestellen nach Töss, und Richtung Sulzer-Areal) sollen verbessert werden
- Die Bedürfnisse aus dem Schulwegplan, bzw. Anliegen zu den Übergängen mit erhöhten Anforderungen, sind insbesondere im Umfeld des Schulhaus Neuwiesen (Wart-, Tell- und Schützenstrasse) zu berücksichtigen.

8.6 Konzept Veloverkehr

Die wesentlichsten Inhalte des Konzepts Veloverkehr für das Neuwiesenquartier sind:

- Die geplante Veloschnellroute ab dem Rennweg (Schützenstrasse) Richtung Wülflingen-Embrach
- Die neue Veloquerung unter dem Hauptbahnhof mit Anschluss an die Wartstrasse
- Die Wartstrasse als Verbindung zwischen Veloschnellroute und neuer Gleisquerung
- Die Veloparkierung in der Rudolfstrasse, in der Eichgut- und Paulstrasse (vgl. Kap. 8.9 Parkierung)
- Die Zubringer zur Veloparkierung in der Gertrud-, Paul-, Konrad- und Salstrasse

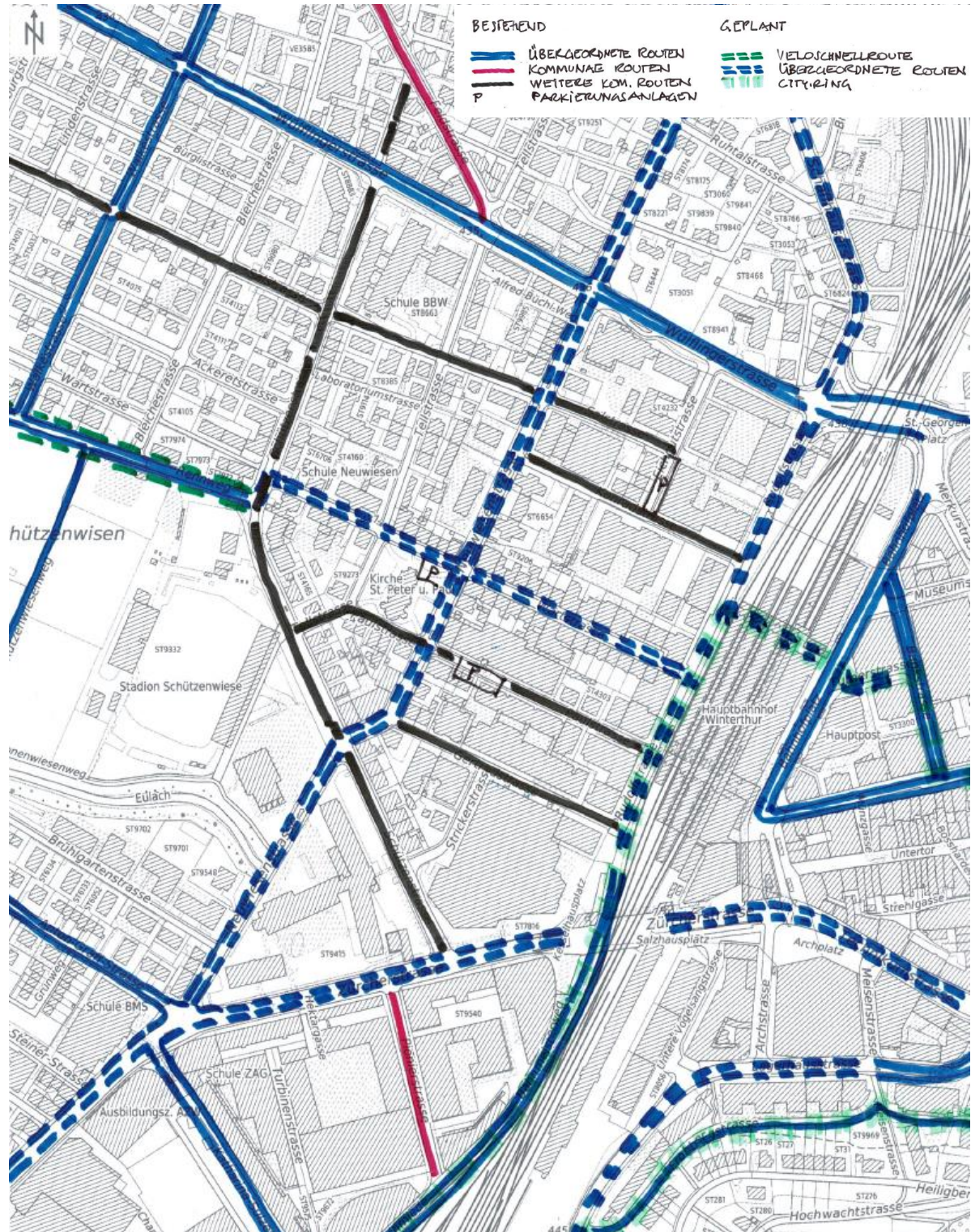


Abbildung: Entwurf Konzept Veloverkehr

8.7 Konzept öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr im Zentrum Winterthur ist weitgehend definiert und dürfte in den kommenden Jahren strukturell wenige Änderungen erfahren. Aus Sicht des Neuwiesenquartiers können folgende Feststellungen festgehalten werden:

- Die Zugänge zu den Gleisquerungen sollen weiter verbessert werden (qualitativ und quantitativ)
- Die Zugänge zu den Bushaltestellen Tellstrasse und Sulzer sollen verbessert werden.
- Die Veloparkierung als Zubringer zum öV soll verbessert werden (siehe oben)



Abbildung: Entwurf Konzept öV

8.8 Konzept motorisierter Individualverkehr

Übergeordnete Festlegungen sind:

- Zürcherstrasse, Wülflinger-, Neuwiesenstrasse als kantonale Hauptverkehrsstrassen
- Bestehende Parkierungsanlage auf dem Bahnhof

Weitere kommunale Festlegungen sind:

- Die Schützenstrasse als kommunale Strasse (und weitere wie Rennweg, Feldstrasse, Schaffhauserstrasse)
- Parkierungsanlagen Neuwiesenzentrum und Schützenwiese

Weitere relevante Festlegungen sind:

- Bestehende T-30-Zone
- Bestehende Parkraumzonen «F» und «O» westlich der Neuwiesenstrasse; die blaue Zone wird, wo noch nicht bestehend, zwischen Neuwiesen- und Flüelistrasse flächendeckend umgesetzt.
- Verschiedene (private) Parkierungsanlagen

Im aktualisierten Verkehrskonzept Neuwiesen werden weitere Massnahmen definiert:

- Neue Zone «Fahrverbot für Motorwagen und Motorräder», «ausgenommen Güterumschlag, Ladetätigkeit Hotelgäste, weitere Berechtigte“ (ähnlich dem Regime in der Altstadt) Gertrudstrasse, Paulstrasse, Wartstrasse, Rudolfstrasse (Abschnitt Konrad- bis Paulstrasse). (Die Sal- und Eichgutstrasse, sowie die Konradstrasse zwischen Neuwiesenstrasse und Eichgutstrasse sind ausgenommen)
- Neue Begegnungszone zwischen Neuwiesenstrasse, Wülflingerstrasse, Gleisraum und Strickerstrasse (ausgenommen)
- Mögliche weitere Begegnungszonen in der Wartstrasse westlich der Neuwiesenstrasse und in der Tellstrasse, bei Bedarf (als Anliegen der Anwohnerschaft, beziehungsweise Quartierverein)
- Die Gertrudstrasse wird der neuen Begegnungszone zugewiesen.
- Die Strickerstrasse wird neu als Tempo-30-Zone definiert.

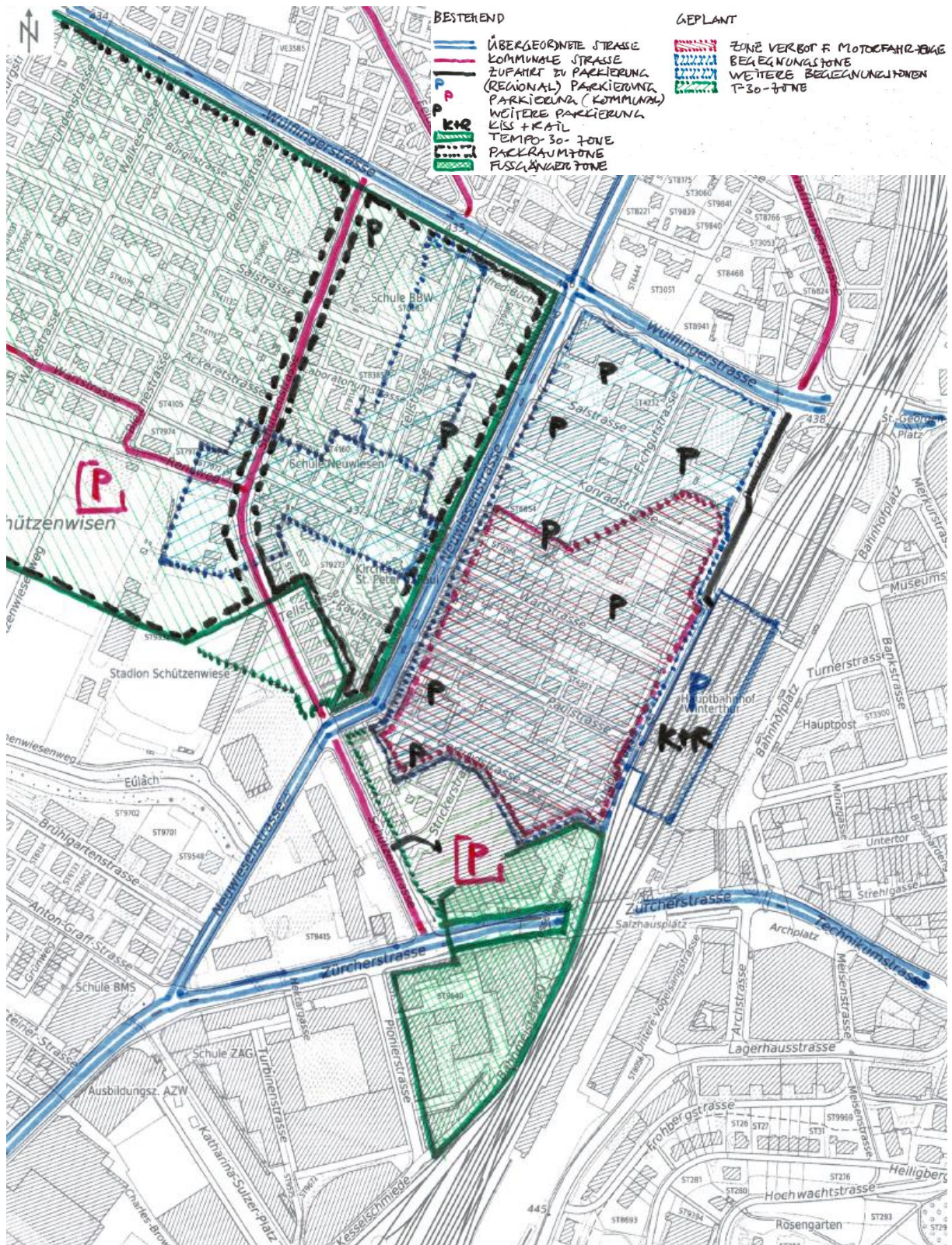
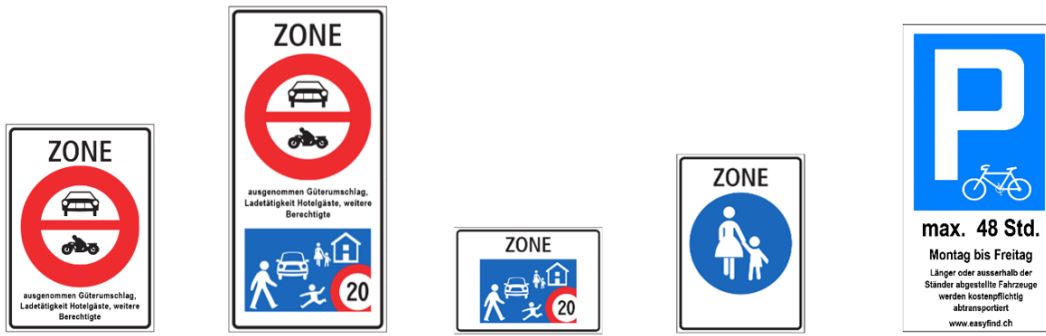


Abbildung: Entwurf Konzept motorisierter Individualverkehr



Sig. 2.13
Verbot für Motorwagen und Motorräder mit Zusatzsignal «ausgenommen Güterumschlag, Ladetätigkeit Hotelgäste, weitere Berechtigte»
Integriert in Sig. 2.59.1

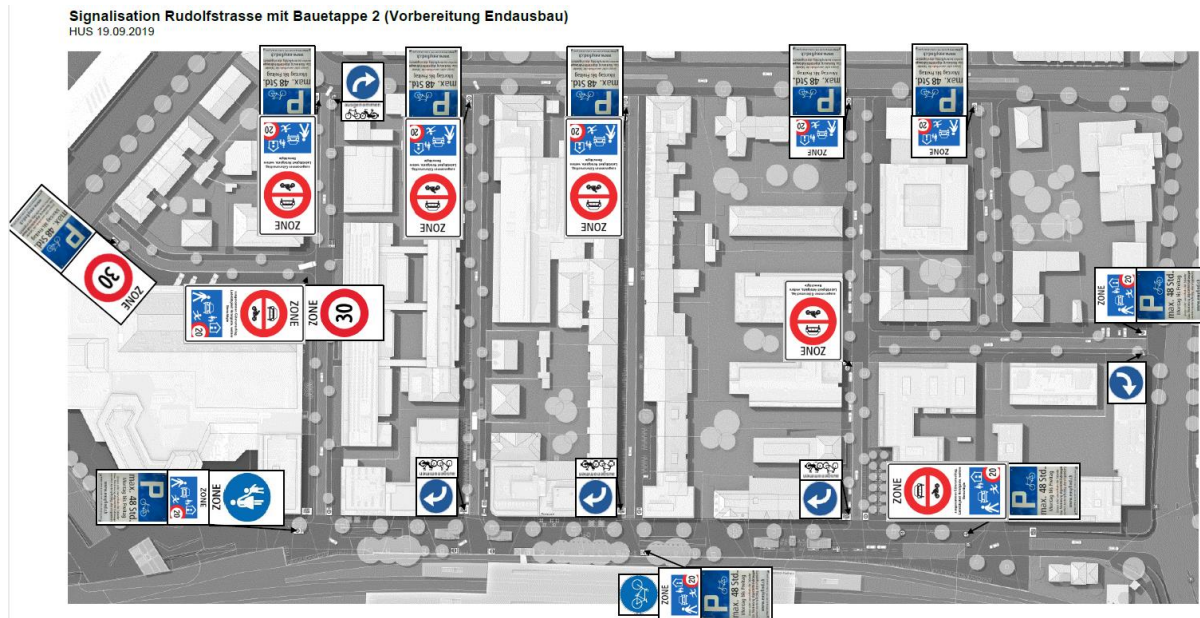
Sig. 2.13
Verbot für Motorwagen und Motorräder mit Zusatzsignal «ausgenommen Güterumschlag, Ladetätigkeit Hotelgäste, weitere Berechtigte»
Integriert in Sig. 2.59.5
Begegnungszone
Integriert in Sig. 2.59.1

Sig. 2.59.5
Begegnungszone

Sig. 2.59.3
Fussgängerzone

Sig. 4.17 Parkieren gestattet mit dem Zusatz «Velo» und dem Zusatz «max. 48 Std. Montag bis Freitag Länger oder ausserhalb der Ständer abgestellte Fahrzeuge werden kostenpflichtig abtransportiert www.easyfind.ch

Konzeptvorschlag für die Signalisation der Zonenübergänge.



Signalisationskonzept.

8.9 Parkierung

Für Besucher des Neuwiesenquartiers gibt es folgende bestehende Parkieranlagen (Einzugsbereich 300 Meter, Quelle: parking.ch):

Ort	Anzahl Parkfelder
Bahnhof-Parking	480
Bahnhof, Park+Rail	145
Zentrum Neuwiesen	520
Kesselhaus	100
Parking Schützenstrasse	45
Parking Schützenwiese	145
Parkhaus Coop/Manor	450
Parkhaus Theater	180
Archhöfe	191
Parking Vogelsangstrasse	90
Total	2346

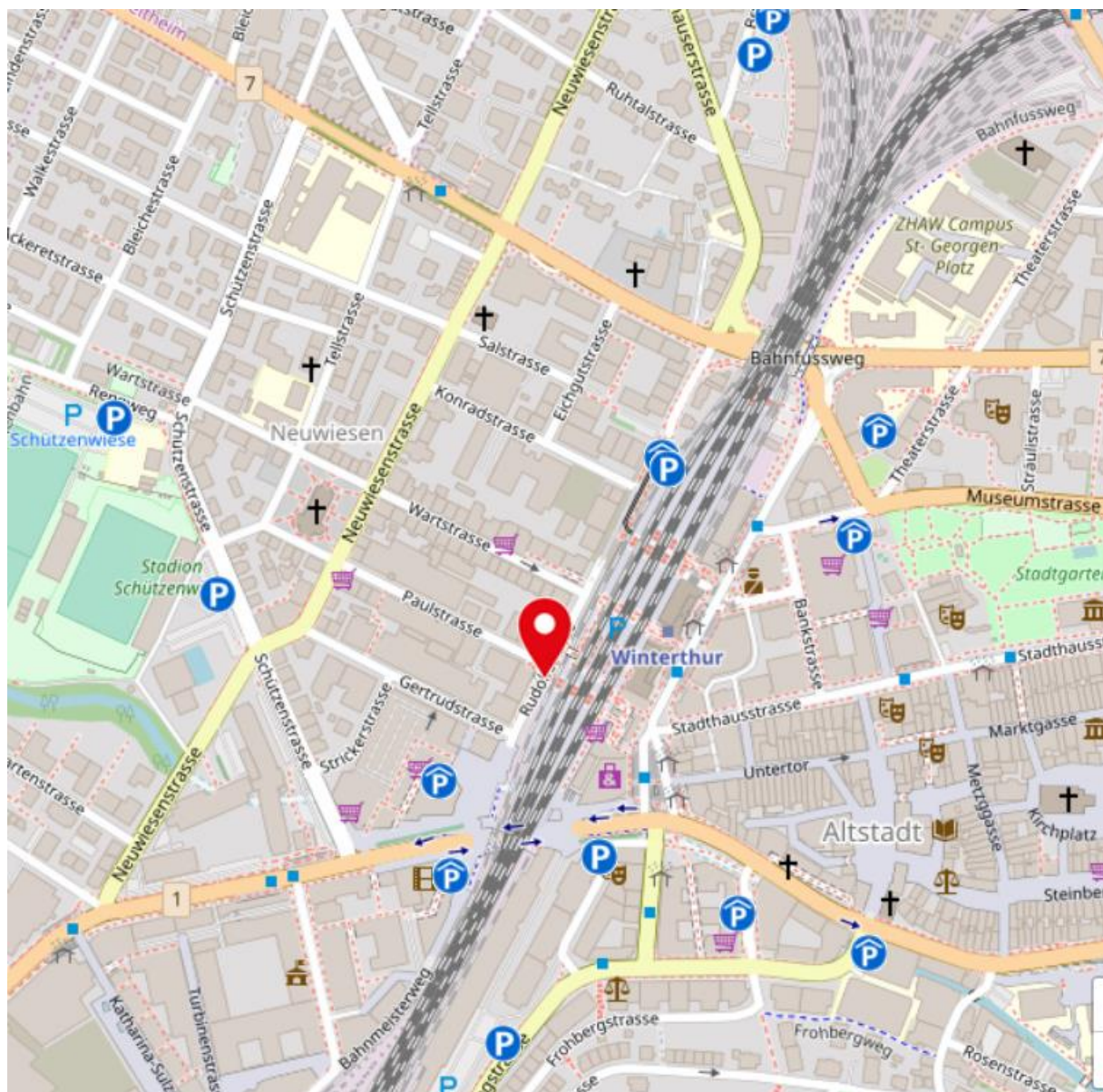


Abbildung: Übersicht öffentlich zugänglicher Parkieranlagen (Quelle: parking.ch).

Innerhalb des Quartiers gibt es folgende private Parkierungsanlagen:

- Berufsbildungsschule
- Seniorenzentrum Wiesengrund
- Überbauungen entlang der Eichgutstrasse
- Konradhof
- Sanitas (Salstrasse/Konradstrasse)
- Axa
- Gertrudstrasse 17
- Konradstrasse 15
- Neuwiesenstrasse 37 und 45
- Wartstrasse 6
- Wartstrasse 31

Die oben aufgeführten Überbauungen sind grösstenteils seit 1980 realisiert worden; es kann davon ausgegangen werden, dass der Bedarf für die betreffenden Bauten mit den Anlagen gedeckt ist, insbesondere auch angesichts der hervorragenden öV-Erreichbarkeit. Geprüft werden könnte die Auslastung einzelner oben aufgeführter Anlagen.

Für die weiteren Bauten mit Baujahr in der Regel vor 1960 gibt es ein Unterangebot.

Bedarf für die Veloparkierung: Für den Hauptbahnhof besteht die konsolidierte Zielvorgabe von 1050 oberirdischen Plätzen (West), die zu berücksichtigen ist. Für das Neuwiesenquartier ist ein zweckmässiges Angebot zu konzipieren, inkl. Moto-Parkfeldern und Parkfelder für Cargo-Bikes.

Konzept:

- Die Wartstrasse wird von Velo-Dauer-Parkierung künftig freigehalten. Die Strasse wird mit breiten Trottoirs ohne Veloabstellplätze neu gestaltet und mit der Zonensignalisation («Abstellen nur innerhalb von Abstellanlagen») signalisiert. Bei Defiziten wird die Signalisation später angepasst.
- Die 1050 Plätze werden auf Rudolfstrasse, Eichgut-, und Paulstrasse verteilt. Die Veloparkierung rund um den Bahnhof wird wie bereits heute einheitlich auf maximal 48 Stunden definiert und neu als Zone ab der Wülflinger-/ Neuwiesen-/ Strickerstrasse signalisiert.
- Abstellplätze für Motorräder sind möglich in der Salstrassestrasse.
- Stellplätze für Spezialvelos und Cargo-Bikes sind vorgesehen in der neuen Velostation, und im Bereich «Lea».

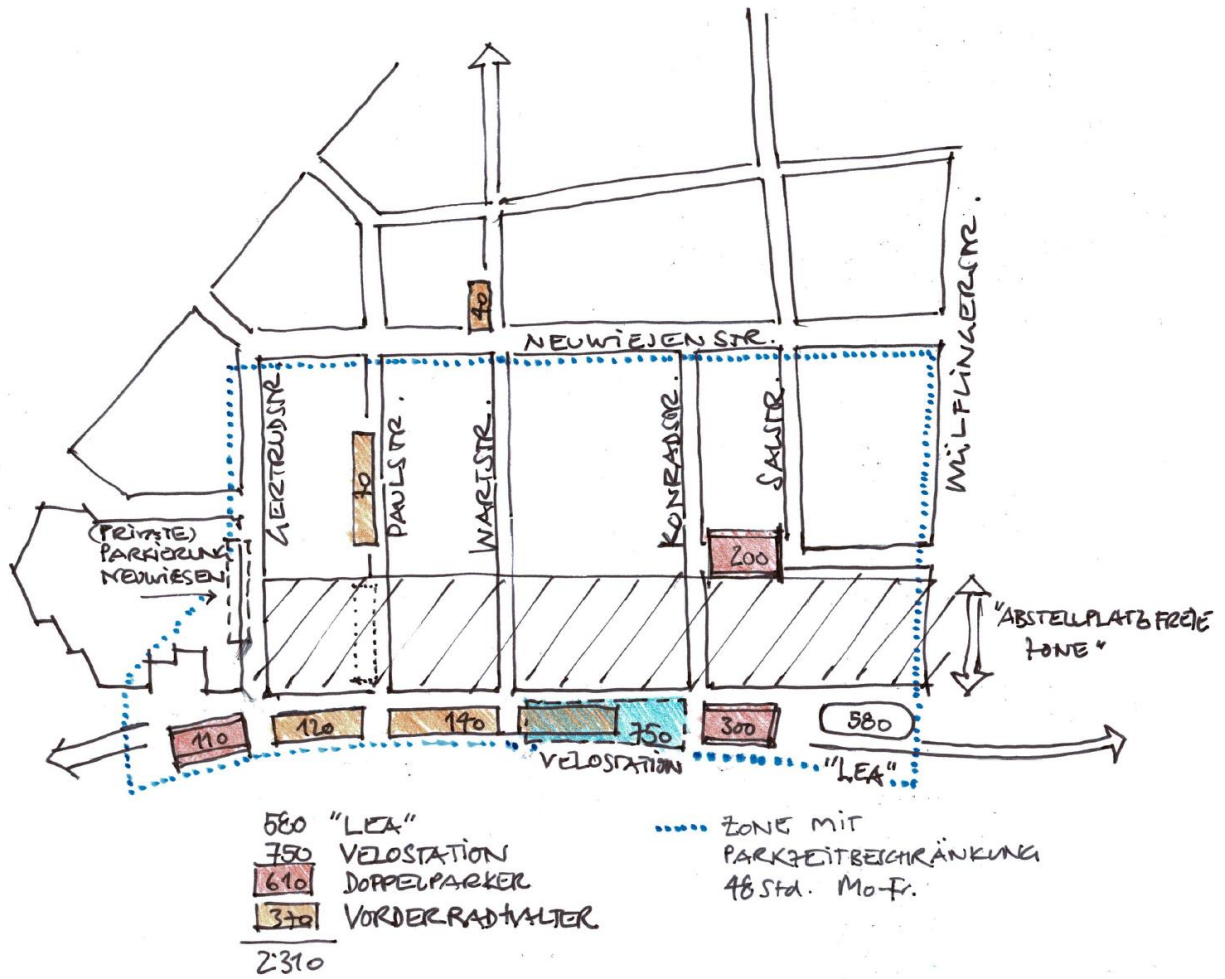


Abbildung: Konzept Veloparkierung

9 Massnahmen

9.1 Kurzfristige Massnahmen

Die kurzfristigen Massnahmen sollen im Zusammenhang mit den Projekten Rudolfstrasse, Veloquerung und Erneuerung Wartstrasse umgesetzt werden:

- Neues Zonenregime:
 - Fahrverbotszone Rudolfstrasse inkl. Gertrud-, Paul- und Wartstrasse, sowie östlicher Teil der Konradstrasse «ausgenommen Güterumschlag, Ladetätigkeit Hotelgäste, weitere Berechtigte»
 - Begegnungszone Rudolfstrasse, inkl. Gertrud-, Paul-, Wart-, Konrad-, Sal- und Eichgutstrasse
- Neue Trottoirüberfahrten; als Eingangstore in die neuen Zonen:
 - Neuwiesen-/Gertrudstrasse
 - Neuwiesen-/Paulstrasse
 - Neuwiesen-/Konradstrasse
 - Neuwiesen-/Salstrasse
 - Wülflinger-/Eichgutstrasse
- Knotenanpassungen / Umgestaltungen
 - Stricker-/Gertrudstrasse (als Zonenübergang)
 - Konrad-/Eichgutstrasse (als Zonenübergang)
 - Salstrasse/Eichgutstrasse (Fussgängervortritt)
- Umgestaltung einzelner Strassenabschnitte;
 - Erneuerungen einzelner Strassenabschnitte im Rahmen von anstehenden separaten Projekten, wie bspw. entlang der Wartstrasse, Gertrudstrasse sowie Strickerstrasse (inkl. Tempo-30-Zone)
 - einzelne Strassenabschnitte sollen punktuell umgestaltet werden, damit der einheitliche Zonencharakter erkennbar wird: Paulstrasse, Konradstrasse, Salstrasse (siehe Ideenskizzen); Die Umgestaltung kann in einer ersten Phase mit provisorischen Elementen erfolgen.
- Aufhebung aller öffentlicher Parkfelder für den MIV innerhalb der Fahrverbotszone
- Neuordnung von Parkfeldern für den MIV, inkl. Motorrädern in der Salstrasse entsprechend dem neuen Zonenregime
- Anpassung der Veloabstellplätze im Rahmen der Bauprojekte Rudolfstrasse.

9.2 Mittel- und längerfristige Massnahmen

Mittel- und längerfristige Massnahmen können im Rahmen weiterer Projekte umgesetzt werden:

- Begegnungszone Schulhaus Neuwiesen (im Umfeld des Schulhauses, Bereich Wartstrasse, evtl. inkl. einem Bereich der Schützenstrasse, evtl. inkl. einem Bereich der Tellstrasse)
- Fussgängerschutzinsel Schützenstrasse bei der Strickerstrasse (als Zugang aus dem Quartier zu Bushaltestelle Sulzer)
- Erweiterte Tempo-30-Zone Schützenstrasse (Abschnitt Tell- bis Neuwiesenstrasse)
- Massnahme an Knoten Schützen-/Tellstrasse bzgl. Neugestaltung als Begegnungsort

Anhang

Kommunaler Richtplan, Teilplan Fuss- und Wanderwege

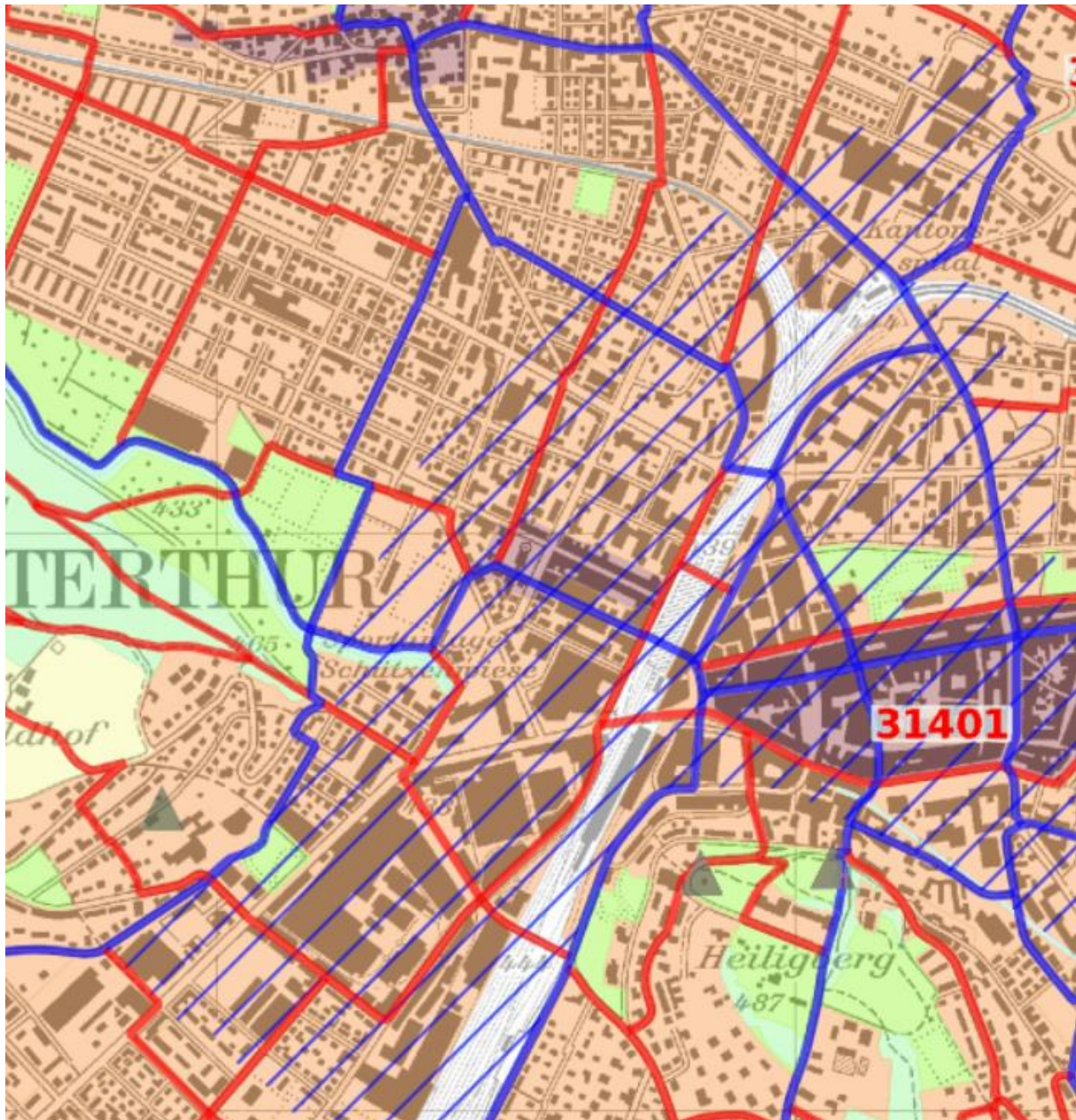


Abbildung: Ausschnitt aus dem kommunalen Richtplan, Teil Fuss- und Wanderwege (Quelle: stadtplan.winterthur.ch)

Legende:

- Blaue Linien:
- Rote Linien:
- Blaue Schraffur: Zentrumsgebiet
- Dunklere Farbe Siedlungsgebiet im Bereich Wartstrasse und Altstadt: Schutzwürdiges Ortsbild

Kommunaler Richtplan, Teilplan Radrouten

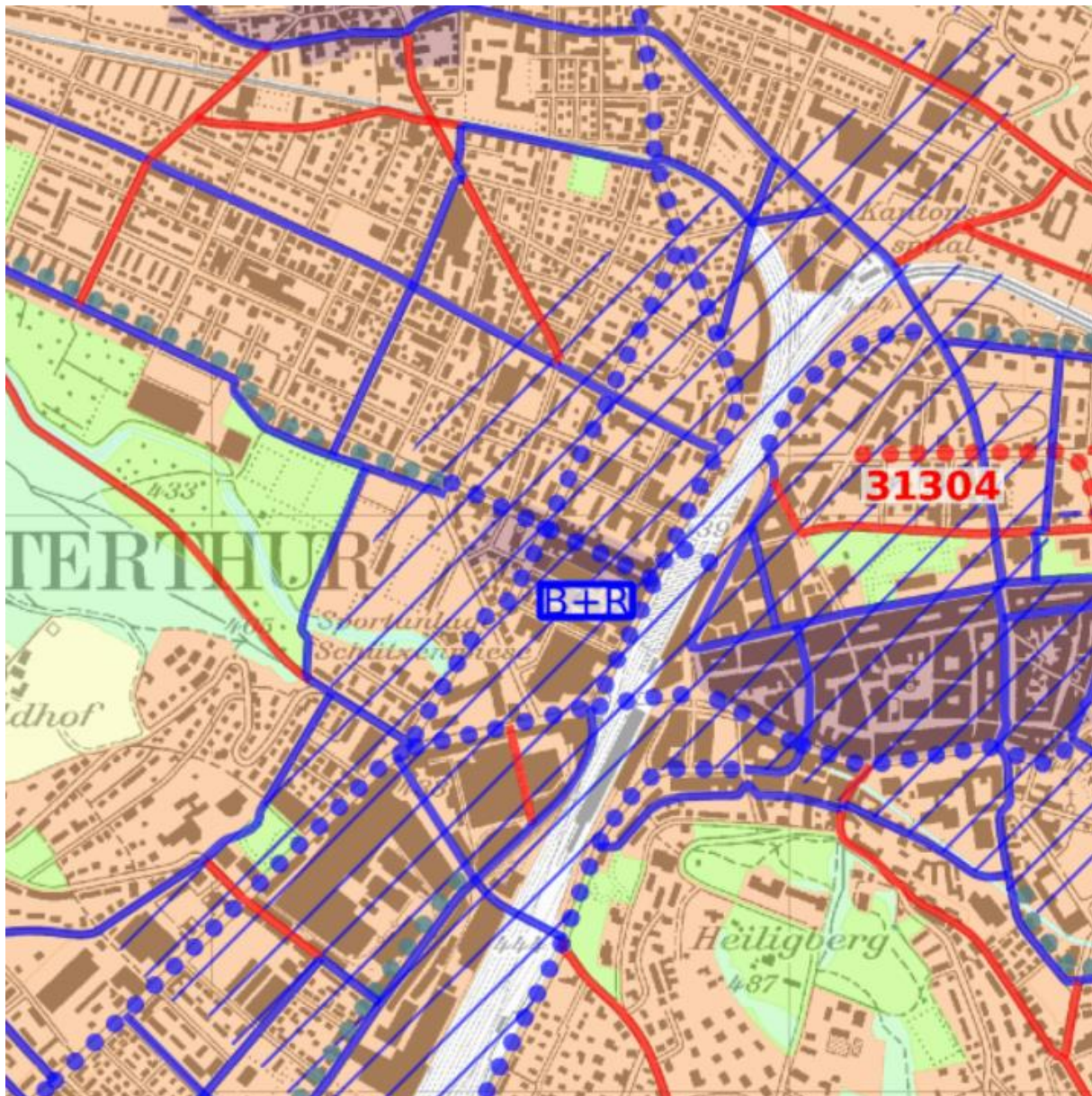


Abbildung: Ausschnitt aus dem kommunalen Richtplan, Teilplan Radrouten (Quelle: stadtplan.winterthur.ch)

Legende:

- Blaue Linien: übergeordnete Festlegungen bestehende Radroute
- Blaue Punkte: übergeordnete Festlegungen geplante Radroute
- Grüne Punkte: übergeordnete Festlegungen geplante Veloschnellroute
- Blaue Schraffur: Zentrumsgebiet
- Dunklere Farbe Siedlungsgebiet im Bereich Wartstrasse und Altstadt: Schutzwürdiges Ortsbild

Kommunaler Richtplan, öffentlicher Verkehr

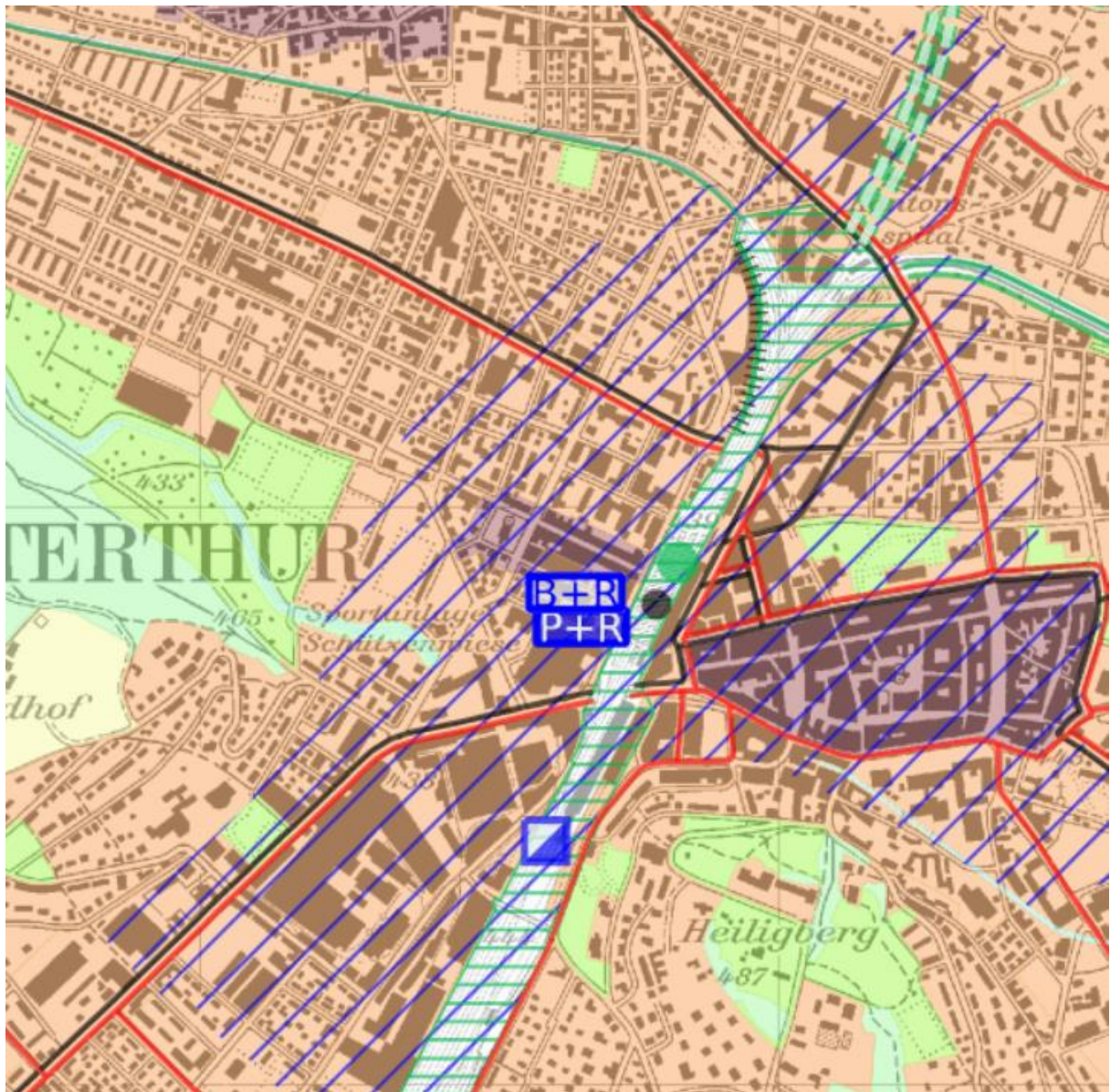


Abbildung: Ausschnitt aus dem kommunalen Richtplan, Teil öffentlicher Verkehr (Quelle: stadtplan.winterthur.ch)

Legende:

- Blaue Schraffur: Zentrumsgebiet
- Dunklere Farbe Siedlungsgebiet im Bereich Wartstrasse und Altstadt: Schutzwürdiges Ortsbild

Kommunaler Richtplan, Teilplan Strassen

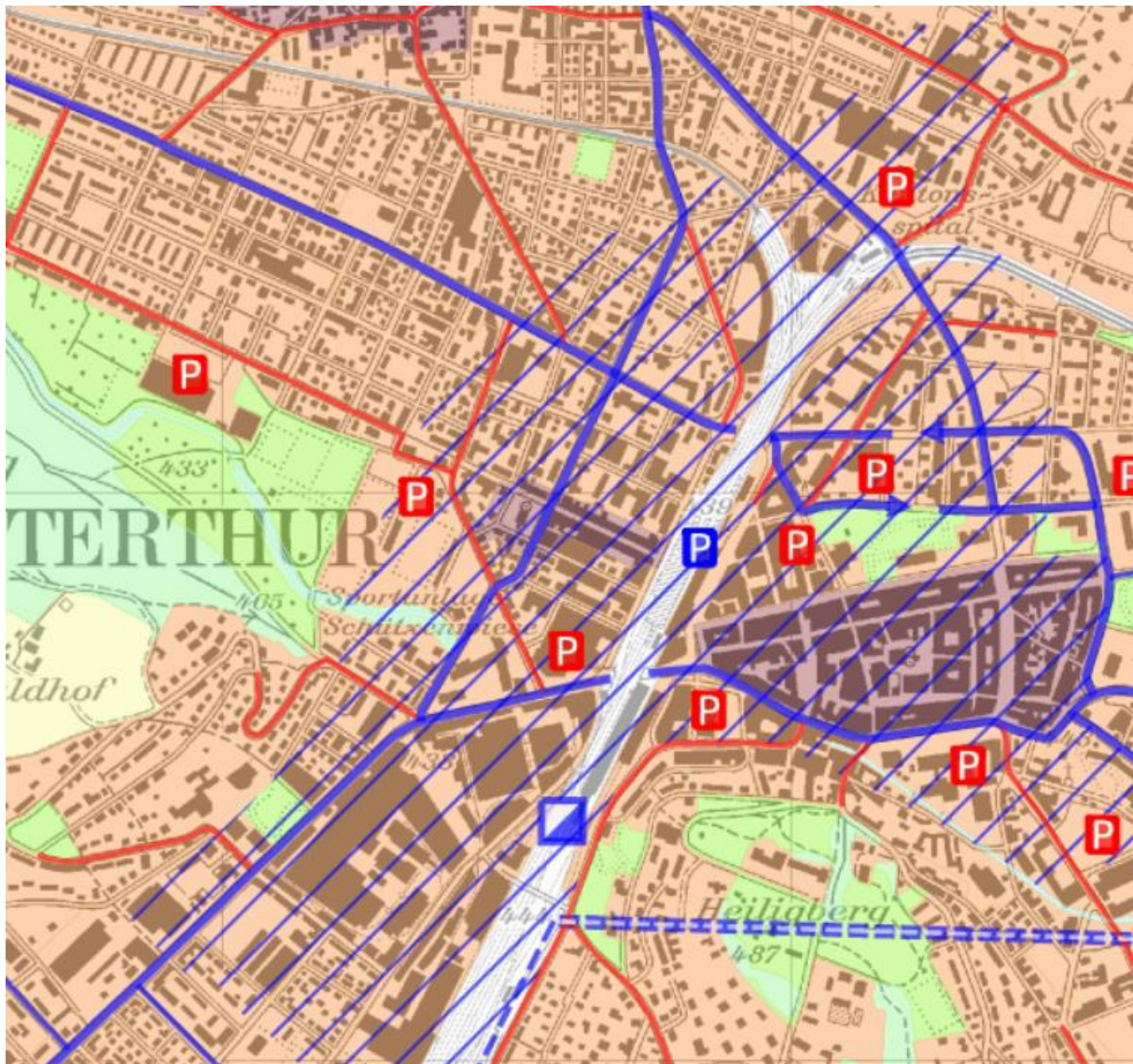


Abbildung: Ausschnitt aus dem kommunalen Richtplan, Teil Fuss- und Wanderwege (Quelle: stadtplan.winterthur.ch)

Legende:

- Blaue Linien: übergeordnete Festlegungen bestehende kantonale Hauptverkehrsstrasse
- Rote Linien: kommunale Inhalte bestehende kommunale Strasse
- Blaue Schraffur: Zentrumsgebiet

Kommunaler Richtplan, Siedlung und Landschaft

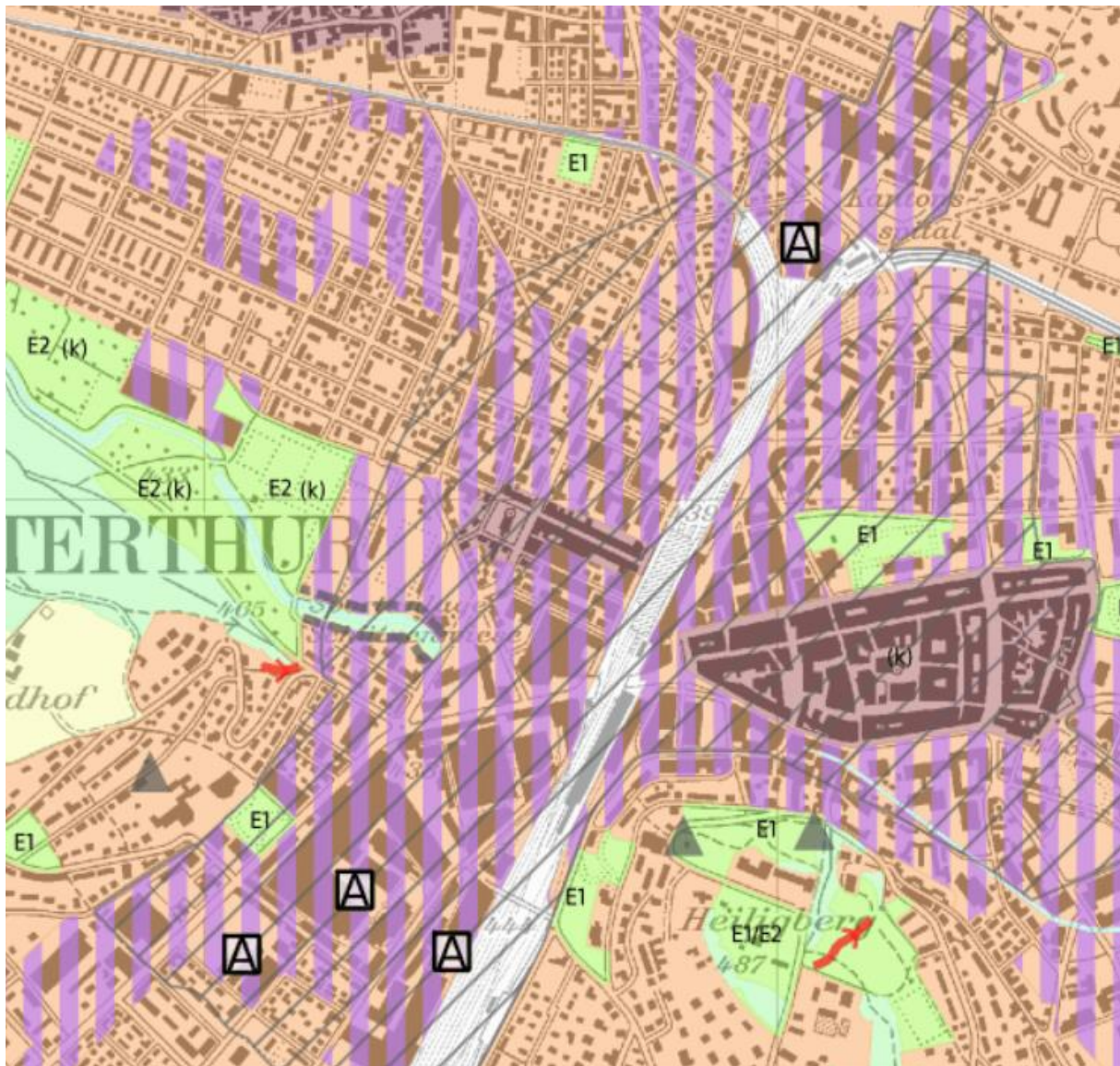


Abbildung: Ausschnitt aus dem kommunalen Richtplan, Teil Siedlung und Landschaft (Quelle: stadtplan.winterthur.ch)

Legende:

- Senkrechte lilafarbige Schraffur: Baugebiet für Wohnen und Arbeiten
- Graue Schraffur: Zentrumsgebiet
- Dunklere Farbe Siedlungsgebiet im Bereich Wartstrasse und Altstadt: Schutzwürdiges Ortsbild
- Dicke graue Linie bei der Eulach: Gewässerabstandslinie

Nutzungsplan

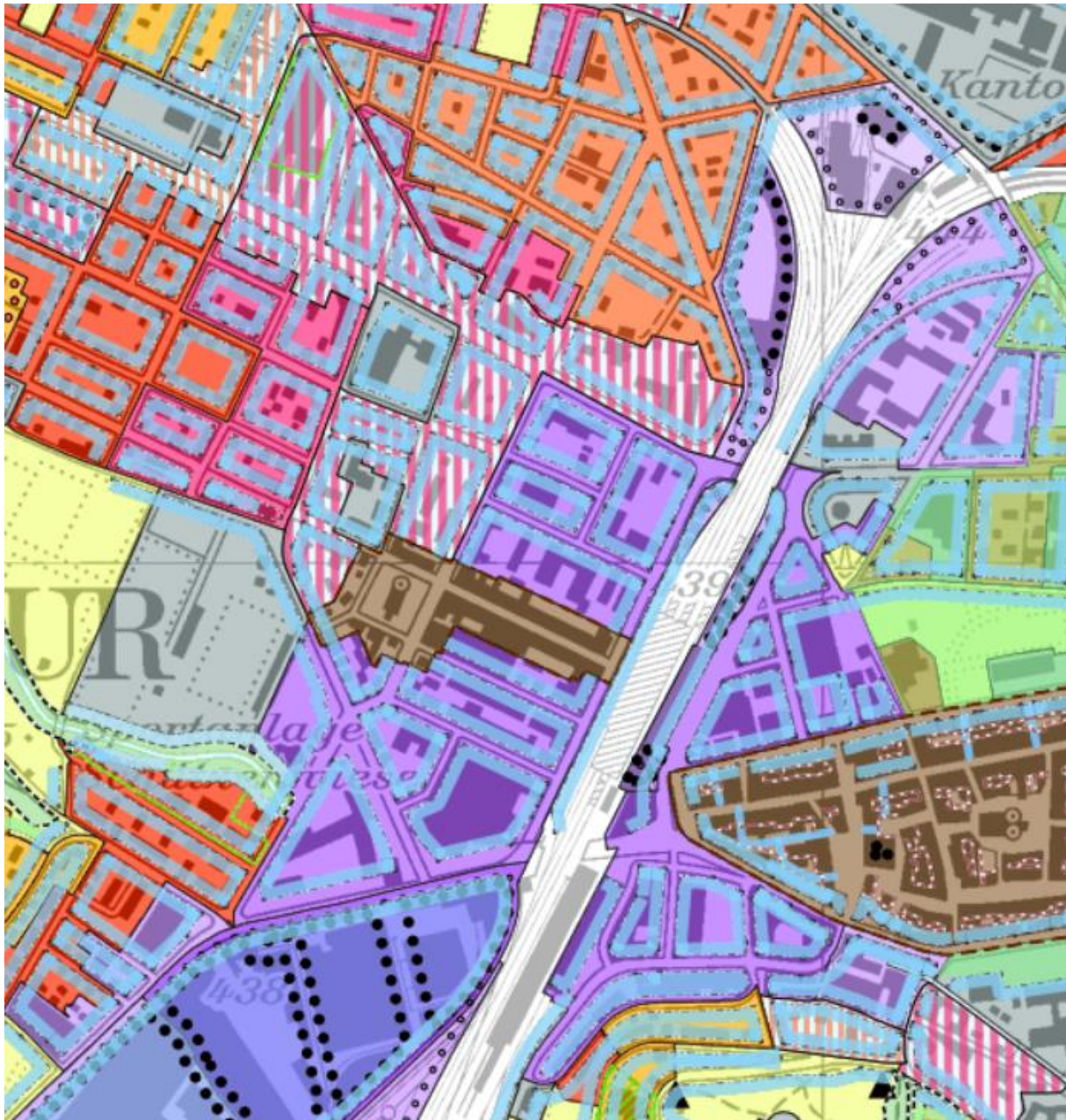
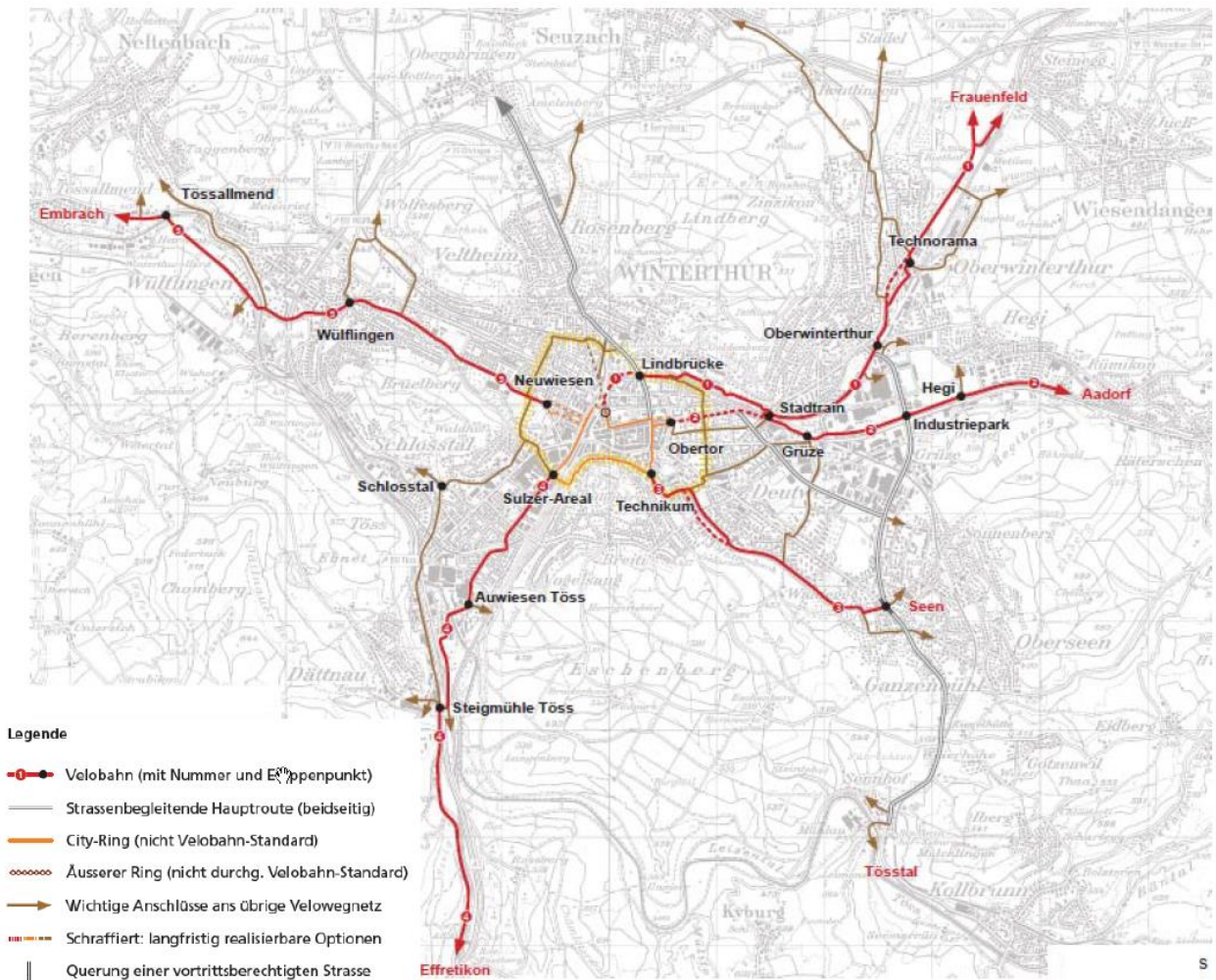


Abbildung: Ausschnitt aus dem Nutzungsplan (Quelle: stadtplan.winterthur.ch)

Legende:

- Braune Fläche bei der Wartstrasse: KII: Kernzone Wartstrasse
- Lila Fläche: Zentrumszone Z6
- Senkrechte rot-hellblaue Schraffur: W4G: Wohnzone 4-geschossig mit Gewerbebeerblichung
- Graue Flächen: Oe: Zone für öffentliche Bauten
- Blaue Bänder: Baulinien

Netzbeschluss Veloschnellrouten Stadt Winterthur



(Quelle: Agglomerationsprogramm 3. Generation)

Schulwegplan

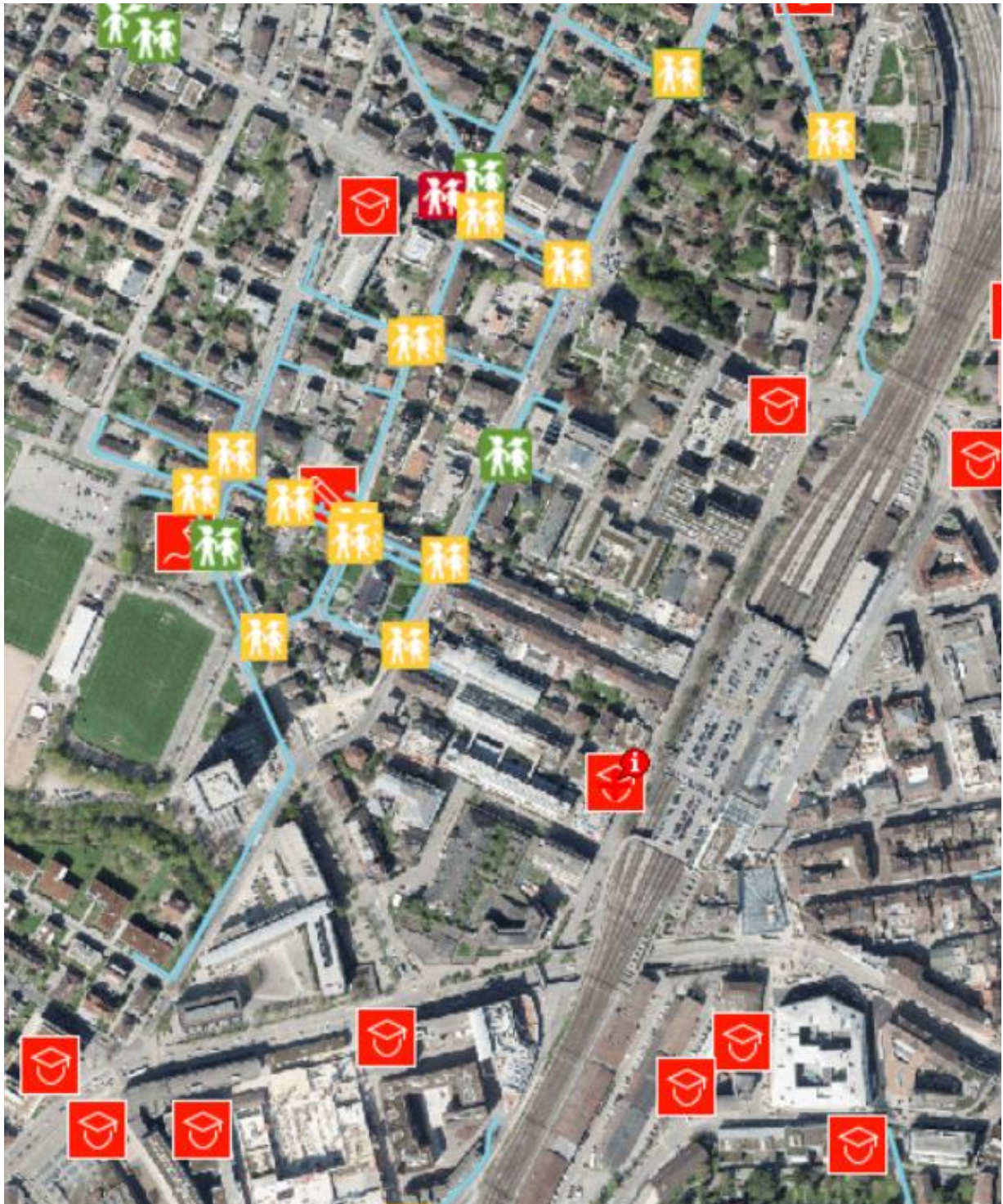


Abbildung: Ausschnitt aus dem Schulwegplan (Quelle: stadtplan.winterthur.ch)

Veloplan

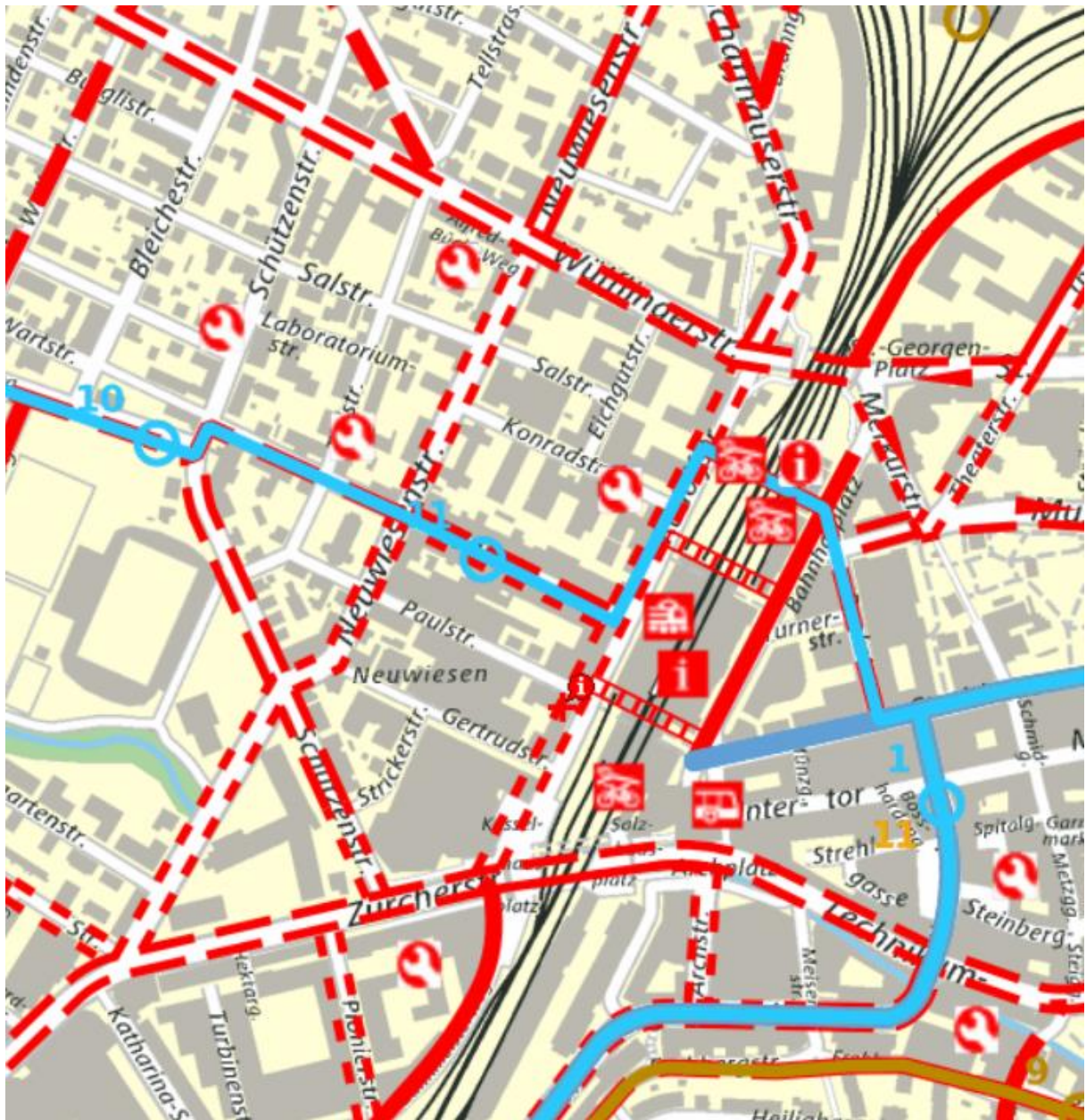


Abbildung: Ausschnitt aus dem Veloplan (Quelle: stadtplan.winterthur.ch)

Liste der bestehenden Signalisationen

Strasse	Nr.	genauer Standort	Signal Name	SSV Nr.
Eichgutstrasse	1		Parkieren gegen Gebühr (mit Vermerk)	4.20
Eichgutstrasse	4		Parkieren gegen Gebühr (mit Vermerk)	4.20
Eichgutstrasse	15		Parkieren gegen Gebühr	4.20
				4.17 mit
Eichgutstrasse	15		Parkieren für Gehbehinderte	Zusatz
Eichgutstrasse	15	gegenüber	Stop	3.01
Eichgutstrasse	15	gegenüber	Rechtsabbiegen	2.37
Gertrudstrasse	1	gegenüber	Einfahrt verboten	2.02
Gertrudstrasse	1		Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Gertrudstrasse	1	links	Parkieren mit Parkscheibe (mit Vermerk)	4.18
Gertrudstrasse	1	links	Parkieren mit Parkscheibe (mit Vermerk)	4.18
Gertrudstrasse	20		Einbahnstrasse	4.08
Gertrudstrasse	26	gegenüber	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Gertrudstrasse	26	gegenüber	Einfahrt verboten	2.02
Gertrudstrasse	26	gegenüber	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Gertrudstrasse	26		Abbiegen nach links verboten	2.43
Gertrudstrasse	26		Kein Vortritt	3.02
Konradstrasse	1		Kein Vortritt	3.02
Konradstrasse	7		Standort eines Fussgängerstreifens	4.11
Konradstrasse	8		Standort eines Fussgängerstreifens	4.11
Konradstrasse	15		Hindernis links umfahren	2.35
Konradstrasse	16		Kein Vortritt	3.02
Neuwiesenstr.	6		Abbiegen nach rechts verboten	2.42
Neuwiesenstr.	8		Hindernis rechts umfahren	2.34
Neuwiesenstr.	8	gegenüber	Hindernis rechts umfahren	2.34
Neuwiesenstr.	8	gegenüber	Standort eines Fussgängerstreifens	4.11
Neuwiesenstr.	8	gegenüber	Hauptstrasse	3.03
Neuwiesenstr.	8	gegenüber	Hauptstrasse	3.03
Neuwiesenstr.	8	gegenüber	Standort eines Fussgängerstreifens	4.11
Neuwiesenstr.	10		Standort eines Fussgängerstreifens	4.11
Neuwiesenstr.	10		Standort eines Fussgängerstreifens	4.11
Neuwiesenstr.	10		Hindernis rechts umfahren	2.34
Neuwiesenstr.	10		Hindernis rechts umfahren	2.34
Neuwiesenstr.	10	bei Wartstrasse 32	Hindernis rechts umfahren	2.34
Neuwiesenstr.	10	bei Wartstrasse 32	Standort eines Fussgängerstreifens	4.11
Neuwiesenstr.	10	bei Wartstrasse 32	Standort eines Fussgängerstreifens	4.11
Neuwiesenstr.	10	bei Wartstrasse 32	Hindernis rechts umfahren	2.34
Neuwiesenstr.	10	bei Wartstrasse 34	Parkieren verboten	2.50
Neuwiesenstr.	14		Parkieren gegen Gebühr (mit Vermerk)	4.20
Neuwiesenstr.	14		Parkieren gegen Gebühr (mit Vermerk)	4.20
Neuwiesenstr.	20	gegenüber	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Neuwiesenstr.	20	gegenüber	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Neuwiesenstr.	31		Lichtsignale	1.27
Neuwiesenstr.	33		Parkieren verboten	2.50
Neuwiesenstr.	37		Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Neuwiesenstr.	37		Höchstgewicht	2.16
Neuwiesenstr.	40	gegenüber	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Neuwiesenstr.	40		Standort eines Fussgängerstreifens	4.11
Neuwiesenstr.	40		Hauptstrasse	3.03
Neuwiesenstr.	40		Standort eines Fussgängerstreifens	4.11
Neuwiesenstr.	42		Kein Vortritt	3.02

Neuwiesenstr.	42 gegenüber	Kein Vortritt	3.02
Neuwiesenstr.	45	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Neuwiesenstr.	45	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Neuwiesenstr.	53	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Neuwiesenstr.	55	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Neuwiesenstr.	59	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Neuwiesenstr.	61 gegenüber	Kein Vortritt	3.02
Neuwiesenstr.	61	Kein Vortritt	3.02
Neuwiesenstr.	79	Kein Vortritt (mit Vermerk)	3.02
Paulstrasse	1	Kein Vortritt	3.02
Paulstrasse	1	Kein Vortritt	3.02
Paulstrasse	12	Parkieren gegen Gebühr	4.20
Paulstrasse	12	Parkieren gegen Gebühr	4.20
Paulstrasse	12	Kein Vortritt	3.02
Paulstrasse	13	Parkieren gegen Gebühr	4.20
Paulstrasse	13	Parkieren gegen Gebühr	4.20
Paulstrasse	19 rechts	Kein Vortritt	3.02
Rudolfstrasse	9 gegenüber	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Rudolfstrasse	9 gegenüber	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Rudolfstrasse	9 gegenüber rechts	Fussweg	2.61
Rudolfstrasse	9 gegenüber rechts	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Rudolfstrasse	9 gegenüber rechts	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Rudolfstrasse	9 gegenüber rechts	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Rudolfstrasse	9 gegenüber rechts	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Rudolfstrasse	11 gegenüber	Fussgänger Unterführung	4.12
Rudolfstrasse	11 gegenüber	Fussgänger Unterführung	4.13
Rudolfstrasse	11 gegenüber	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Rudolfstrasse	11	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Rudolfstrasse	11	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Rudolfstrasse	11	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Rudolfstrasse	11	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Rudolfstrasse	11	Fussgänger Unterführung	4.12
Rudolfstrasse	11	Fussgänger Unterführung	4.13
Rudolfstrasse	13 gegenüber	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Rudolfstrasse	13 gegenüber	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Rudolfstrasse	13 gegenüber	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Rudolfstrasse	13 gegenüber	Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen	2.02
Rudolfstrasse	13 gegenüber	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Rudolfstrasse	13 gegenüber	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Rudolfstrasse	17 seitlich	Halten Verboten (mit Vermerk)	2.49
Rudolfstrasse	17 bei Wartstrasse 2	Parkieren gestattet (mit Vermerk)	4.17
Rudolfstrasse	17 bei Wartstrasse 2	Parkieren gestattet (mit Vermerk)	4.17
Rudolfstrasse	19 gegenüber	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Rudolfstrasse	19 gegenüber	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Rudolfstrasse	21 gegenüber	Kein Vortritt	3.02
Rudolfstrasse	21 gegenüber	Andere Gefahren (mit Vermerk)	1.30
Rudolfstrasse	21 gegenüber	Einfahrt verboten	2.02
Rudolfstrasse	21 gegenüber	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Rudolfstrasse	21 gegenüber	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Rudolfstrasse	37 gegenüber	Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen	2.01
Rudolfstrasse	37 gegenüber	Kein Vortritt	3.02
Salstrasse	bei Eichgutstr. 7	Parkieren gegen Gebühr (mit Vermerk)	4.20
Salstrasse	bei Eichgutstr. 7	Parkieren gegen Gebühr (mit Vermerk)	4.20
Salstrasse	bei Konradstr. 14	Parkieren gegen Gebühr (mit Vermerk)	4.20
Salstrasse	bei Konradstr. 14	Parkieren gegen Gebühr (mit Vermerk)	4.20
Salstrasse	b/Neuwiesenstr. 20	Parkieren gegen Gebühr (mit Vermerk)	4.20

Salstrasse	b/Neuwiesenstr. 20	Parkieren gegen Gebühr (mit Vermerk)	4.20
Salstrasse	b/Neuwiesenstr. 40	Kein Vortritt	3.02
Salstrasse	15 rechts	Kein Vortritt	3.02
Salstrasse	20 gegenüber	Kein Vortritt	3.02
Salstrasse	20	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Salstrasse	20	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Salstrasse	20	Parkieren mit Parkscheibe	4.18
Salstrasse	20	Zonensignal (z.B. tempo-30-Zone)	2.59.1
Salstrasse	21 gegenüber	Einfahrt verboten	2.02
Strickerstrasse	1 Seite Gertrudstr.	Einbahnstrasse	4.08
Strickerstrasse	1	Stop	3.01
Strickerstrasse	1	Fussgängerstreifen	1.22
Strickerstrasse	1	Fussgängerstreifen	1.22
Strickerstrasse	1 gegenüber	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Strickerstrasse	1 gegenüber	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Tellstrasse	1	Kein Vortritt	3.02
Tellstrasse	1	Abbiegen nach rechts verboten (mit Vermerk)	2.42
Tellstrasse	2	Parkieren gegen Gebühr (mit Vermerk)	4.20
Tellstrasse	32 rechts	Kein Vortritt	3.02
Tellstrasse	32 rechts	Abbiegen nach links verboten	2.43
Tellstrasse	32 gegenüber	Zonensignal (z.B. tempo-30-Zone)	2.59.1
Tellstrasse	32 gegenüber	Parkieren mit Parkscheibe	4.18
Wartstrasse	2	Einfahrt verboten	2.02
Wartstrasse	2 gegenüber	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50
Wartstrasse	2 gegenüber	Einfahrt verboten	2.02
Wartstrasse	2 gegenüber	Kein Vortritt	3.02
Wartstrasse	4	Parkieren mit Parkscheibe	4.18
Wartstrasse	4	Parkieren mit Parkscheibe	4.18
Wartstrasse	4	Parkieren mit Parkscheibe	4.18
Wartstrasse	4	Parkieren mit Parkscheibe	4.18
Wartstrasse	7	Einfahrt verboten	2.02
Wartstrasse	7	Einfahrt verboten	2.02
Wartstrasse	12	Einfahrt verboten	2.02
Wartstrasse	12	Einfahrt verboten	2.02
Wartstrasse	15	Parkieren gegen Gebühr	4.20
Wartstrasse	15	Parkieren gegen Gebühr	4.20
Wartstrasse	18	Parkieren verboten	2.50
Wartstrasse	20	Parkieren verboten	2.50
Wartstrasse	25	Parkieren gegen Gebühr (mit Vermerk)	4.20
Wartstrasse	25	Parkieren gegen Gebühr (mit Vermerk)	4.20
Wartstrasse	29	Einbahnstrasse mit Gegenverkehr von Radfahrern	4.08.1
Wartstrasse	29	Hindernis rechts umfahren	2.34
Wartstrasse	30	Parkieren verboten	2.50
Wartstrasse	32	Parkieren verboten	2.50
Wartstrasse	32	Kein Vortritt	3.02
Wartstrasse	38	Zonensignal (z.B. tempo-30-Zone)	2.59.1
Wartstrasse	38	Parkieren gegen Gebühr (mit Vermerk)	4.20
Wartstrasse	46	Kinder	1.23
Wartstrasse	46	Kinder	1.23
Wartstrasse	46	Parkieren verboten (mit Vermerk)	2.50