



ghiggi
paesaggi Landschaft & Städtebau GmbH

Stadt Winterthur

Sulzerareal

Verkehrskonzept

Jägerstrasse - Zur Kesselschmiede - Pionierstrasse

Schlussbericht vom 1. Dezember 2020

Impressum

Herausgeberin

Stadt Winterthur
Departement Bau
Tiefbauamt
Verkehr
Pionierstrasse 7
8403 Winterthur

Projektleitung

Hug Stefan, Projektleiter Verkehr TBA Winterthur

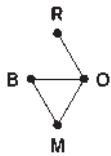
Beteiligte

Bosonnet Armand, Leiter Projekte TBA Winterthur
Elsener Herbert, Leiter Verkehr TBA Winterthur
Gerber Stefan, Stadtbuss Winterthur
Hirsiger Peter, Leiter Strasseninspektorat TBA Winterthur
Kochan Alexander, Stadtgrün Winterthur
Perrez Nicolas, Projektleiter Amt für Städtebau Winterthur
Hannah Widmer, Soziologin und Autorin

Planer

Corubolo Enea
Riegg Jordi
Lea Schade
André Lusser

Dominique Ghiggi
Andi Gantenbein



Rombo GmbH

Räume Mobilität Zukunft
Geroldstrasse 31
CH-8005 Zürich

+41 44 545 55 40
info@rombo.ch
www.rombo.ch

ghiggi
paesaggi Landschaft & Städtebau GmbH

ghiggi paesaggi

Landschaft & Städtebau GmbH
Cramerstrasse 17
CH-8004 Zürich

+41 44 291 95 41
mail@ghiggipaesaggi.com
www.ghiggipaesaggi.com

Titelbild

Luftaufnahme Projektperimeter

Winterthur, 1. Dezember 2020

Inhalt

1	Ausgangslage	4
1.1	Einleitung	4
1.2	Situation - ein Stadtteil im Wandel	4
1.3	Inhalt des Verkehrskonzepts	5
1.4	Vorgehen	6
1.5	Perimeter	6
1.6	Grundlagen	7
1.7	Besitzverhältnisse	9
2	Analyse	10
2.1	Räumliche Struktur	12
2.1.1	Entstehung und Historie	12
2.1.2	Stadträume, Gestaltung und Stadtgrün	14
2.2	Nutzungen, Zielorte und Aktivitäten	16
2.3	Verkehrliche Analyse	17
2.3.1	Erschliessung MIV	18
2.3.2	Öffentlicher Verkehr	19
2.3.3	Fussverkehr	20
2.3.4	Veloverkehr	21
3	Handlungsbedarf und Ziele	22
3.1	Schwachstellen und Handlungsbedarf	22
3.2	Ziele	24
4	Variantenstudium	25
4.1	Variantenspektrum	25
4.2	Konzeptvarianten Erschliessung	25
4.3	Konzeptvarianten Zonenregime	26
4.4	Temporegime und Strassenraumgestaltung	27
4.5	Entscheid	28
5	Betriebs- und Gestaltungskonzept	29
5.1	Betriebskonzeptvarianten	29
5.2	Gestaltungskonzept	32
5.2.1	Pionierstrasse	32
5.2.2	Zur Kesselschmiede	34
5.2.3	Portierplatz / Zur Kesselschmiede	36
5.2.4	Jägerstrasse	38
5.3	Verkehrliche Einschätzung	40
5.4	Querungsstellen Zürcherstrasse (Lösungsansätze)	41
5.5	Baumarten für Neupflanzungen	42
	Anhang	
	Bestandesplan 1:2500, Format A3	
	Defizitkarte 1:2500, Format A3	
	Gesamtkonzeption 1:2500, Format A3	
	Konzept Jägerstrasse 1:500	
	Konzept Zur Kesselschmiede und Pionierplatz 1:500	
	Konzept Pionierstrasse	

1 Ausgangslage

1.1 Einleitung Die Zeit der grossen Industrieproduktion im Sulzerareal ist abgeschlossen. Das Sulzerareal transformiert sich gegenwärtig von der Industrieadresse in einen neuen Stadtteil. Der letzte Meilenstein steht mit dem Bau des Areals Lokstadt an. Ziel der Bauherrschaft des Areals Lokstadt ist es, diese letzte Gebietsentwicklung per 2025 zu vollenden.

Das Sulzerareal bietet heute günstige Rahmenbedingungen für einen qualitätsvollen und bedeutenden öffentlichen Raum. Neben der hervorragenden Lage im Stadtgebiet und der attraktiven Bauten, zeigen sowohl Stadt als auch Private die Bereitschaft, Räume für vielfältige Nutzungsmöglichkeiten zu schaffen, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und sich an der Gestaltung des öffentlichen Raumes zu beteiligen. Dass diese Ausgangslage zu funktionierenden, beliebten und belebten Aussenräumen führt, beweist der äusserst attraktive und stark genutzte Lagerplatz.

Die Jäger- und Pionierstrasse sowie die Zur Kesselschmiede haben wichtige Erschliessungsfunktionen für das Sulzerareal. Sie bilden zusammen eine in beide Richtung befahrbare «Erschliessungsspanne». Die Fahrbahnen beanspruchen aber wertvollen Platz, der besonders entlang der Zur Kesselschmiede dem Fuss- und Veloverkehr fehlt.

1.2 Situation - ein Stadtteil im Wandel

Das rund 220'000 m² Sulzerareal liegt im Zentrum von Winterthur in Gehdistanz vom Hauptbahnhof. Im «neuen» Stadtviertel sind Wohnungen, Büros, Läden, Kinos, Restaurants, Bildungseinrichtungen, Ausstellungs- und Gewerbeflächen angesiedelt. Mit dem Bau der Lokstadt auf dem Gelände des ehemaligen Werk 1 entstehen weitere Wohn- und Arbeitsflächen sowie attraktive Aufenthaltsorte im öffentlichen Raum. Das Verhältnis zwischen Wohnen und Arbeiten liegt bei etwa 50/50. Die Verantwortung für das Sulzerareal teilen sich die Stadt Winterthur und private Investoren.

Zentrale Orte bilden der Katharina-Sulzer-Platz, der Lagerplatz und der Platz

Pionierstrasse

Rein funktional gestaltete Strasse ohne Aufenthaltsqualität



Portierplatz

Sehr beliebter und stark frequentierter Treffpunkt im Sulzerareal.



beim Portier (nachfolgend «Portierplatz» genannt). Im Stadtteil Lokstadt entsteht mit dem Dialogplatz ein weiterer grosszügiger, städtischer, begrünter Freiraum. Der Wandel vom Industriequartier zum beliebten und urbanen Wohn- und Arbeitsquartier stellt hohe und sich verändernde Ansprüche an den öffentlichen Raum. Einst rein funktionale Strassenräume wie die Pionierstrasse oder Zur Kesselschmiede müssen heute vielfältige Bedürfnisse erfüllen und eine Vielzahl von Nutzungen ermöglichen.



Zur Kesselschmiede/Jägerstrasse

Hat eine erste Umgestaltung mit der Umnutzung angrenzender Bauten erfahren.



Zur Kesselschmiede

Mit Sofortmassnahmen eingerichtete Begegnungszone

1.3 Inhalt des Verkehrskonzepts

Der vorliegende Bericht bildet zusammen mit den Plandarstellungen im Anhang das Verkehrskonzept für das Sulzerareal. Es zeigt auf, mit welchen verkehrlichen und gestalterischen Massnahmen die im städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) für das Sulzerareal formulierten Ziele erreicht werden können und die Erschliessung sichergestellt werden kann.

Die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs geniessen im Verkehrskonzept ein Hauptaugenmerk. Das Verkehrskonzept bildet eine wesentliche Grundlage für die Sicherung relevanter Fuss- und Veloverbindungen sowohl über öffentlichem als auch privatem Grund mit öffentlichem Charakter. Im Verkehrskonzept sind auch die betrieblichen Anforderungen zu Verkehrs- und Geschwindigkeitsregime, Strassenquerschnitten, Zu- /Wegfahrt zu Parkieranlagen und Privatarealen festgehalten. Dabei gibt das Verkehrskonzept auch Hinweise zu einer geeigneten Reglementierung und Signalisation.

Weiter gibt das Verkehrskonzept auch gestalterische Hinweise für den öffentlichen Strassenraum Jägerstrasse/Zur Kesselschmiede/Pionierstrasse. Es zeigt auf, welche Strassen- und Platzräume sich für zusätzliche Begrünung und Möblierung eignen und wo Flächen entsiegelt werden können. Die konzeptionellen Vorschläge zur Gestaltung der Strassen- und Platzräume sind als Hinweise zu verstehen. Diese gilt es, in einem nächsten Schritt zu prüfen und zu vertiefen.

Das Verkehrskonzept wurde unter der Leitung des Tiefbauamtes zwischen

1.4 Vorgehen Oktober 2019 und Juli 2020 in einem kooperativen Prozess entwickelt. In insgesamt drei Arbeitssitzungen konnten die beteiligten Ämter resp. Personen sowohl bei der Analyse als auch in der Lösungsfindung mitwirken. Für das Betriebskonzept konnte sich das Projektteam einigen. Für das Gestaltungskonzept besteht Uneinigkeit. Der Prozess hat basierend auf zwei Lösungsansätzen Empfehlungen hervorgebracht, die es in einem nächsten Schritt näher zu prüfen und zu konkretisieren gilt.

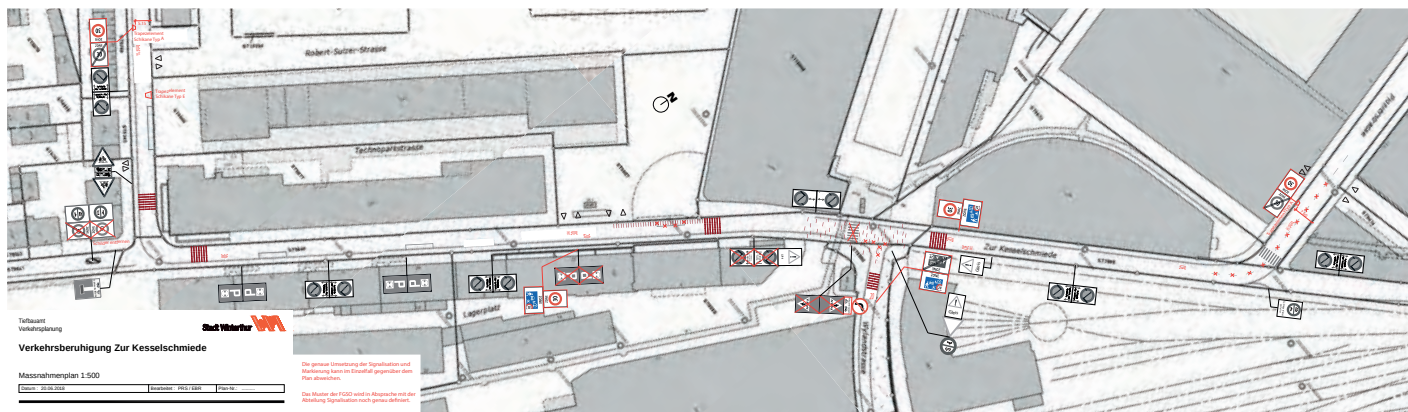
1.5 Perimeter Die Analyse befasst sich mit dem gesamten Sulzerareal. Die Konzeptvarianten und Vertiefungen sind für die Jäger- und Pionierstrasse sowie die Zur Kesselschmiede entwickelt worden. Auch für die Zürcherstrasse wurden Lösungsansätze geprüft und empfohlen.

**Übersichtsplan, Perimeter und
Bestandesplan**
Massstab 1:5000



1.6 Grundlagen Postulat Verkehrssituation Zur Kesselschmiede / temporäre Massnahmen

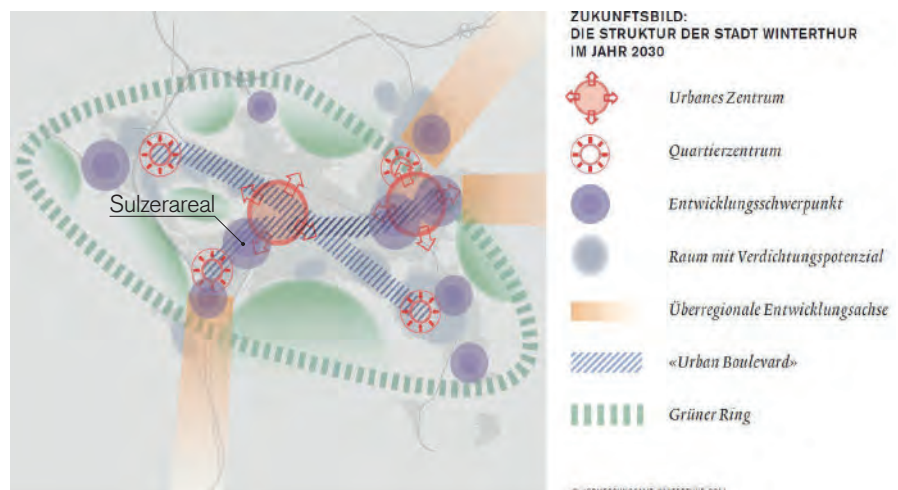
Auf Teilstücken der Jäger- und Pionierstrasse sowie auf dem Strassenzug Zur Kesselschmiede wurde 2018 temporäre Massnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt. Der Handlungsbedarf wurde sowohl von Tiefbauamt und Stadtpolizei als auch vom Grossen Gemeinderat aufgrund des grossen Fussgänger- und Veloverkehrsaufkommens als dringend erachtet. Die temporären Massnahmen beschränken sich auf Signalisationen und Markierungen, welche die Situation auf diesen drei Strassenzügen nur teilweise entschärfen können. Deshalb wurde mit der Umsetzung der temporären Massnahmen kommuniziert, dass ein Verkehrskonzept mit definitiven Massnahmen erarbeitet wird, in welchem alle in diesem Strassenraum festgestellten Konfliktpunkte aufgearbeitet werden.



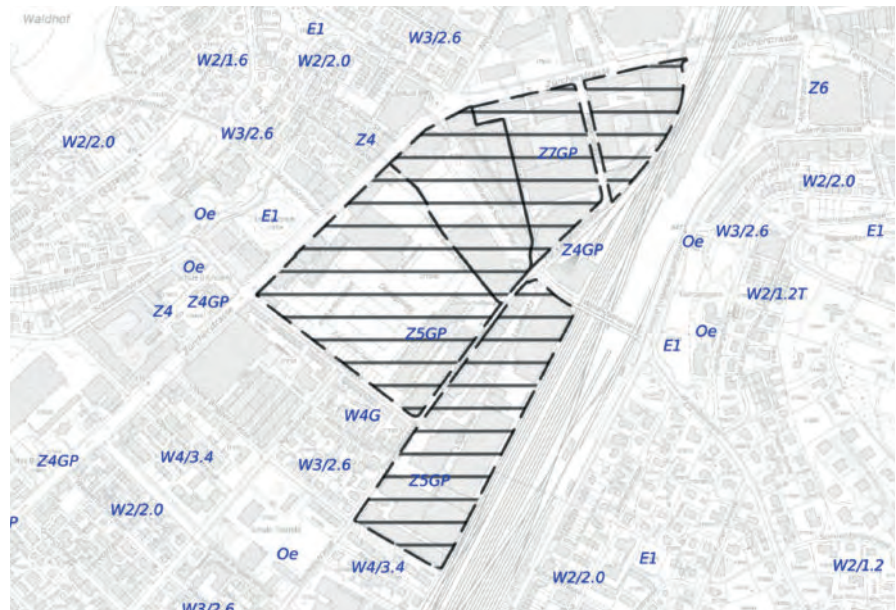
Verkehrstechnische Grundlagen

Neben dem Richtplan gehören die «verkehrstechnische Untersuchung» aus dem Jahr 2010 mit Erkenntnissen zu der Leistungsfähigkeit der Anschlussknoten an der Zürcherstrasse, das «Steuerungs- und Dosierungskonzept» für die Haupteinfallsachsen der Stadt Winterthur aus dem Jahr 2016 und die verkehrlichen Festlegungen in den fünf Gestaltungsplänen, die mehrheitlich den Zielvorgaben des städtischen Gesamtverkehrskonzept (sGVK) folgen, zu den wichtigsten Grundlagen.

Zukunftsbild sGVK 2010
Juli 2011



Perimeter der 5 Gestaltungspläne Sulzerareal



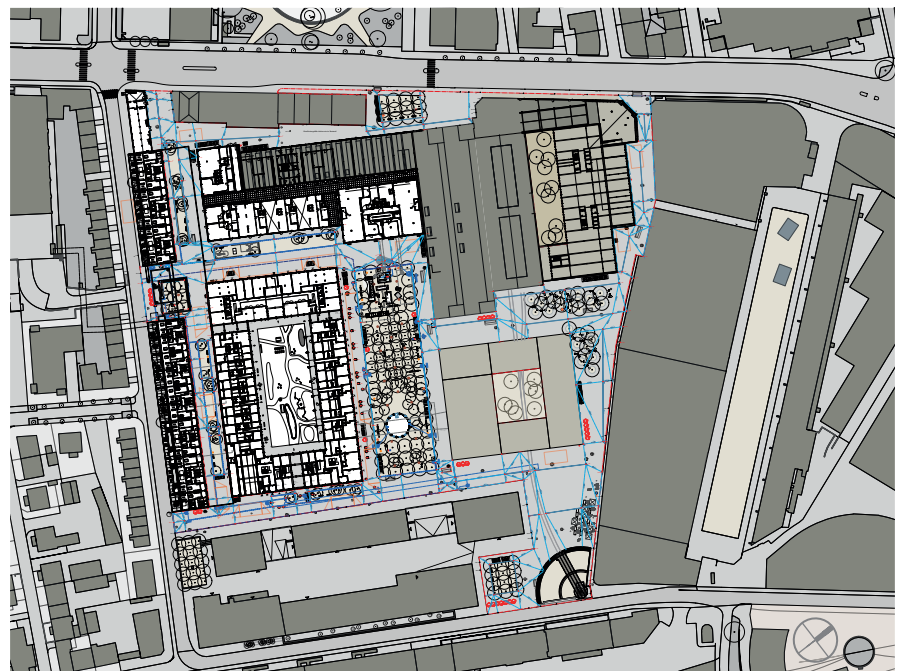
Lokstadt

Der gesamte öffentliche Aussenraum in der entstehenden Lokstadt wird nach Fertigstellung kostenlos der Stadt übertragen. Gemäss dem Gestaltungsplan übernimmt die Stadt schrittweise die rund 21'000 m² Freiraumflächen nach Fertigstellung und sorgt für den Betrieb und Unterhalt. Damit wird im Gegensatz zu den bereits erstellten, öffentlich zugänglichen aber privaten Nachbarsarealen die Aussenräume der Lokstadt öffentlicher Grund.

Zwischen der Investorin Implenia AG und der Stadt Winterthur wurde ein Fahrtenmodell vereinbart, der unter anderem die erlaubten Anzahl Fahrten in den definierten Spitzenstunden wie aufgelistet regelt. Das sich die Lokstadt in Bau befindet, werden für das Verkehrskonzept allerdings auch Annahmen getroffen.

- Montag-Freitag, 16 bis 19 Uhr: max. 200 Fahrten/h
- Samstag, 11 bis 15 Uhr: max. 200 Fahrten/h

Projektplan Lokstadt Stand Nov. 2019



1.7 Besitz- verhältnisse

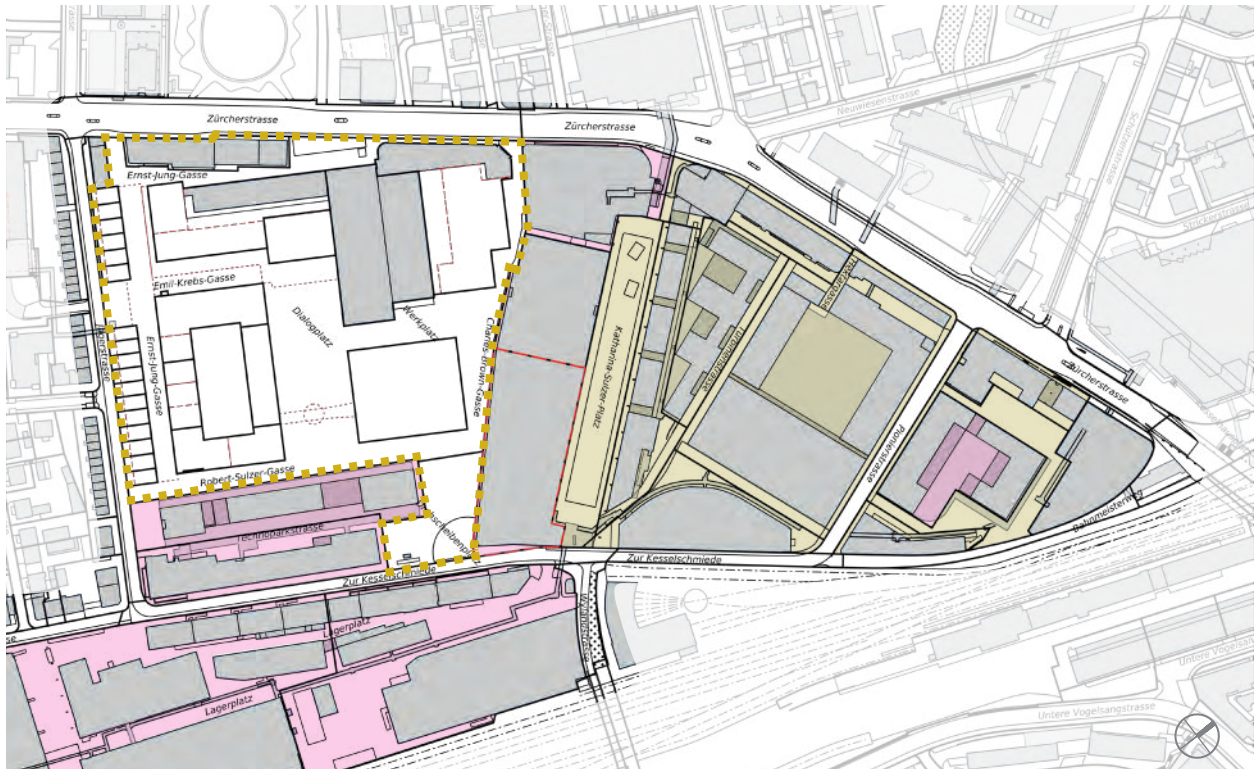
Die Fahrbahnen der «Erschliessungsspange» und der Bahnmeisterweg befinden sich alle auf öffentlichem Grund. Beide Trottoirs entlang der Pionierstrasse sowie kurze Trottoirabschnitte entlang der Zürcherstrasse befinden sich hingegen auf Privatgrund. Deren Nutzung ist aber mittels einer Dienstbarkeit zu Gunsten der Öffentlichkeit gesichert. Auch der Katharina-Sulzer-Platz, der Innenhof des Superblocks und weitere Innenhöfe und Wege sind mit einer Dienstbarkeit gesichert und gehören damit zu den so genannten öffentlich zugänglichen Flächen des Sulzerareals.

Die Privatgrundstücke des Lagerplatzes und des Technoparks sind nicht mit einer Dienstbarkeit zu Gunsten der Öffentlichkeit gesichert. Trotzdem sind auch diese privaten Stadträume heute grundsätzlich öffentlich zugänglich. Die Öffentlichkeit und die Stadt Winterthur haben aber auf diese privaten Aussenräume keinen Anspruch auf Nutzung oder Regelung.

Die Aussenräume der Lokstadt werden nach Fertigstellung kostenlos der Stadt übertragen. Wie unter Punkt 1.6 erwähnt, werden sie somit zu öffentlichen Räume, die von der Stadt gepflegt und unterhalten werden und über welche die Stadt künftig verfügen kann.

Legende

- Privatgrund mit Dienstbarkeit für öff. Fuss-/Fahrwegrecht («halböffentlich»)
- Privatgrund ohne Dienstbarkeit für öff. Fuss-/Fahrwegrecht
- ■ ■ Perimeter Lokstadt



2 Analyse

2.1 Räumliche Struktur

Die räumlichen Strukturen zwischen der Zürcherstrasse und dem Gleisfeld werden durch die bestehenden Industriebauten geprägt. Für das Areal von Bahnmeisterweg bis zum Katharina-Sulzer-Platz sind die neuen Innenhöfe sowie die zwei ehemaligen offenen Lagerplätze mit Krahnbahnen, die Pionierstrasse und der Katharina-Sulzer-Platz, bedeutend. Industriebauten folgen einer inneren Logik der Produktionsabläufe, von der Zulieferung der Rohstoffe über die Verarbeitung inklusive aller Nebenwerkstätten sowie dem Vertrieb der Fertig- oder Zwischenprodukte. Der Transport sowie die Logistik schwerer und grosser Produkte, wie dies auf dem Sulzerareal der Fall war, wurden über Schienen sowie Krahnbahnen bewerkstelligt.

Zwischen dem Portier und der ehemaligen Kesselschmiede ist südlich der Zur Kesselschmiede ein vielfältiges urbanes Biotop herangewachsen und hat sich etabliert. Dies widerspiegelt sich in der Aneignung und Umnutzung der Industriegebäude, der Anlagen sowie der Aussenräume.

Auf dem Areal der neuen Lokstadt werden momentan viele Neubauten neben erhaltenen Strukturen erbaut, die zwischen der Drehscheibe und der Jägerstrasse zahlreiche, grosse und kleine Plätze und Innenhöfe ausbilden.

Die Achse Bahnmeisterweg-Zur Kesselschmiede-Tössfeldstrasse bildet damals wie heute nach der Zürcherstrasse die wichtigste Verbindungsachse zwischen Hauptbahnhof und Bahnhof Tössfeld. Während des Industriebetriebs war die Tössfeldstrasse auf der Höhe des Sulzerareals jedoch von rein funktionaler und der Industrie dienender Natur.

Anders die Jägerstrasse, die zwar an die ehemalige Schweizerische Lokomotiven und Maschinenfabrik (SLM) angrenzt, jedoch aufgrund ihrer Funktion als Erschliessungsstrasse für das historische Wohnquartier auch wohnlicher wirkt.

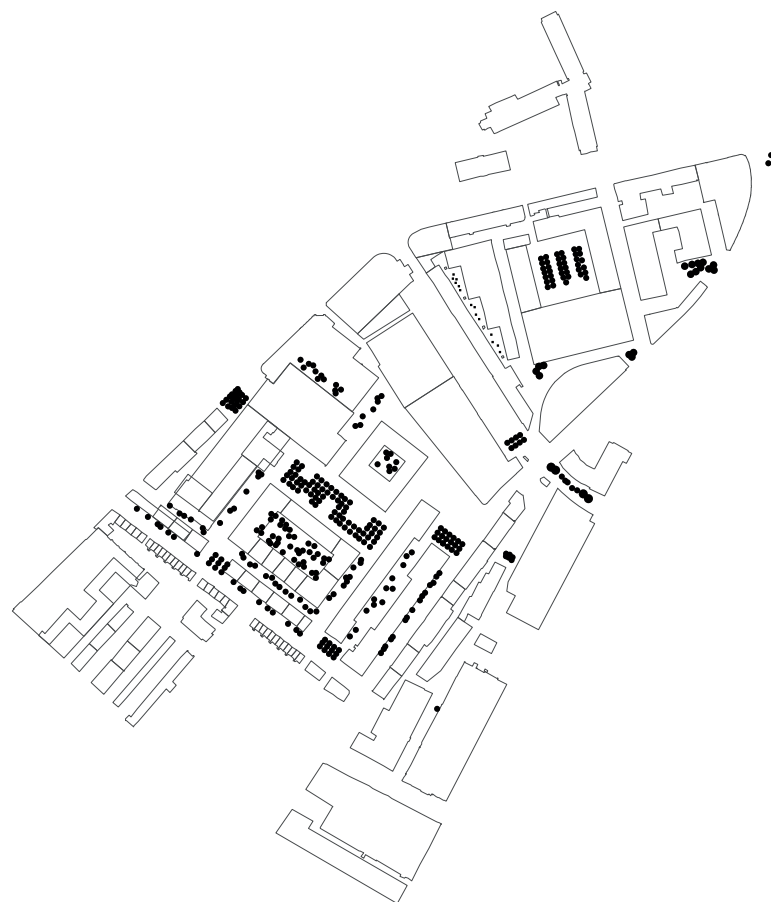




Öffentliche und öffentlich zugängliche Freiräume sowie die Erschliessungsspanne

Legende

- Platzräume
- Innenhöfe
- Gassen
- Erschliessungsspanne



Baumstandorte

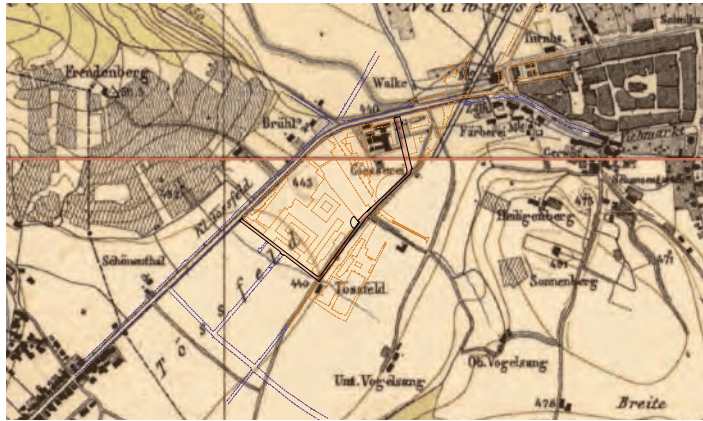
Bestehende und geplante (Lokstadt) Bäume

Legende

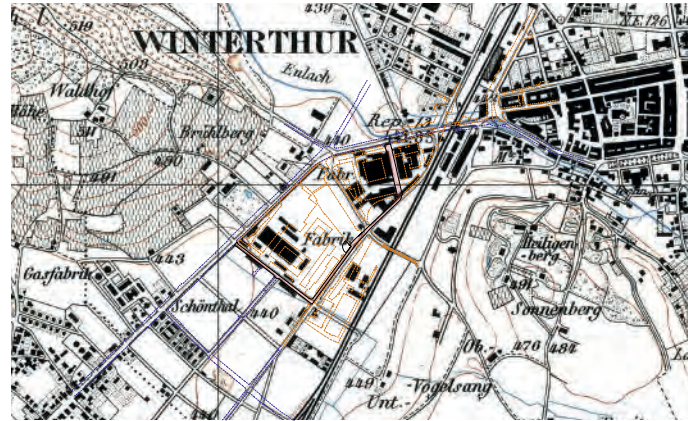
- Baumgruppen
- Baumreihe
- Einzelbäume

2.1.1 Entstehung und Historie

Das heutige Sulzerareal entstand 1834 mit der Gründung der Bronze- und Eisen-Industrie durch die Gebrüder Sulzer. 1850 wurde Winterthur und die Fabrik durch die Bahn erschlossen. 1873 entstand mit dem Werk 1 die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM), welche 1961 durch die Sulzer AG übernommen wurde. 1990 wurde die Winterthurer Maschinenfabrik aufgelöst und das Gründungsareal für Umnutzungen freigegeben.



Historische Karte
1850



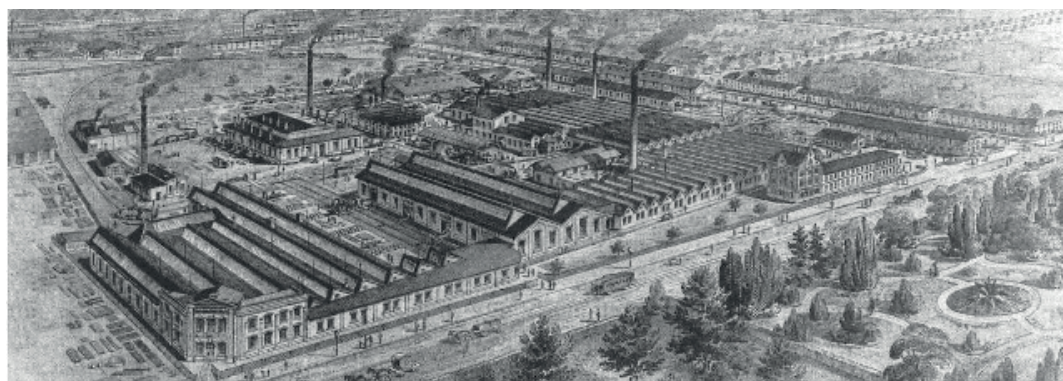
Historische Karte
1880



Historische Karte
1930



Sulzerareal
Ansicht Blickrichtung Gleisfeld,
ca. 1880



Sulzerareal
Blick vom Brühlberg nach
Süden über die Schweizerische
Lokomotiv- und Maschinenfabrik
(SLM), ca. 1890



Zürcherstrasse

Erschliessungstangente und Adresse für beide Fabrikgelände in der Grunderzeit.

Bahnmeisterweg

Nördliche Teil der Tössfeldstrasse an der Bahnüberquerung der Zürichstrasse neben dem Kesselhaus

Zur Kesselschmiede

ehemalige Tössfeldstrasse sowie Strasse ausserhalb den abgezaunten Fabrikgelände beidseitig der Strasse, wurde mehrmals durch die Fabrikgleise gekreuzt, beim Kesselhaus sowie beim Lagerplatz/Portier.



Pionierstrasse

Zentrale und wichtige fabrikinterne Erschliessung seit der Gründung, ehemaliger Lagerplatz mit Kranbahn.



Katharina-Sulzer-Platz

Ehemalige Wylandstrasse, Verbindung zwischen Zürcherstrasse und Bahnüberführung, dann grosser offener, fabrikinterner Lagerplatz mit Kranbahn.



Lagerplatz mit Portier

Scharnier zwischen den Fabrikbereichen Giesserei und Werkstätten nördlich und der Kesselschmiede und der Logistik südlich sowie Schienenerschliessung der SLM über die Drehscheibe.



Drehscheibe beim Portierplatz

Die Gleis-Drehscheibe schafft einen wichtigen, identitätsstiftenden Bezug zur Industriegeschichte des Sulzerareals.



Jägerstrasse

Strasse aus der Stadterweiterungsplanung ausserhalb der SLM, mit Arbeiterhäusern, Anbindung von Werk 2 über die Jägerstrasse (und Werk 3 über die Zürcherstrasse).

2.1.2 Stadträume, Gestaltung und Stadtgrün

Die Pionierstrasse, die Zur Kesselschmiede und die Jägerstrasse sind heute Strassenräume mit wenig Stadtgrün und Aufenthaltsqualität. Sie führen allerdings an historisch wertvollen Bauten und Anlagen vorbei und weisen auch darum ein grosses Qualitätspotenzial auf. Eine besondere Rolle als Ausstattungselement haben die Absperrpoller und -pfosten, die zur Zonierung der Fussgänger- oder der Fahrbereiche eingesetzt werden. Der Portierplatz bietet als Scharnier hohe Aussenraumqualitäten.



Bahnmeisterweg

Durch Hindernisse zusätzlich beengter, aber immerhin autoverkehrsbefreier Weg zwischen Kesselhaus und Schienen, viel Fuss- und Veloverkehr, viel Konfliktsituationen.

Pionierstrasse

Funktionaler, monotoner, harter Strassenraum ohne Aussenraumqualität. Die glatten Fassaden verstärken die harte Wirkung, Eingänge nicht erkennbar, harte Ecksituationen zwischen Pionierstrasse zu Hoferschliessungen, Eingänge und Garagenausfahrten haben Konfliktpotentiale, Kurzparken verschlechtern die Situation zusätzlich für die Fussgänger.



Jägerstrasse

Strassenraum, flankiert von historischen Industriebauten und den Vorgärten der pitoresken Arbeiterhäuser, Strasse durch unterschiedliche Quartiertypologien zu beiden Seiten, hoher Flanierwert.



Zur Kesselschmiede

Drei unterschiedlich Abschnitte von ungefähr gleicher Länge: nördlich im Anschluss zu Pionierstrasse entlang der eindrucksvollen Cityhalle, ehemals Montagehalle für Dieselmotoren von 1930, jedoch 100 m ein schmales Trottoir und sehr exponiert gegenüber Sonne und Verkehrslärm, keine Aufenthaltsqualität, keine Eingangsbereiche zur Cityhalle; südlich zwischen den alten Lagerhäusern und dem neuen Technopark mit Vorbereich und springenden Einzelbäumen, Strassenbereich auf 140 m mehrheitlich aus schmalen Trottoir und Parkplätzen, schliesst weiter südlich über eine Fahrverbotszone an die Tössfeldstrasse an; mittig in einer Abfolge von historischen Industriebauten, gestalteten und gewachsenen Plätzen bis zur Öffnung zur Lokstadt, von der Cityhalle über die Kranbahn am Katharina-Sulzer-Platz, der Halle 53 aus 1891, dem Lagerplatz mit den lebendigen Zwischennutzungsstrukturen bis zum Drehkreuz.



Stadtgrün

Vom Kesselhaus bis zum Katharina-Sulzer-Platz beschränkt sich das Stadtgrün auf wenige Baumgruppen zwischen den Gebäuden, den Hofbepflanzungen im Superblock und zwischen Kranbahn und dem Schulgebäude der ZAG sowie dem inszenierten Baumdach unter der Krahnbahn. Südseitig der Zur Kesselschmiede ist das Stadtgrün ruderal, spontan und von temporärem Charakter. Die Drehscheibe kann typologisch zu dieser Art Stadtgrün dazugezählt werden. Die im Bereich der Lokstadt springende Baumpflanzungen werden dereinst mit üppigen Baumdächern und Baumgruppen auf den geplanten Plätzen der Lokstadt ergänzt.



Bahnmeisterweg

Zwei Stadtbäume bei der Rudolfstrasse, ansonsten privat gestaltete Pflanzenbehälter, Baumgruppe bei der Öffnung zum Kesselhaus beim Hauptmagazingebäude von 1912, heute Loft G48



Zur Kesselschmiede

Baumgruppe an der Ecke zur Pionierstrasse, Ruderalflora entlang der Gleise, Wildhecke an der Wylandstrasse, Baumdach des Katharina-Sulzer-Platzes, Ruderalflora mit Sträuchern in der Drehscheibe, ein weiteres Baumdach der Lokstadt vor dem Technopark sowie den springenden Einzelbäumen in dessen Vorbereich, Pflanzenkisten sowie Pflanzeninstallationen mit Pionierpflanzen auf Bahnwagen.



Pionierstrasse

Baumgruppe am südlichen Ende bei der Einmündung Zur Kesselschmiede.



Jägerstrasse

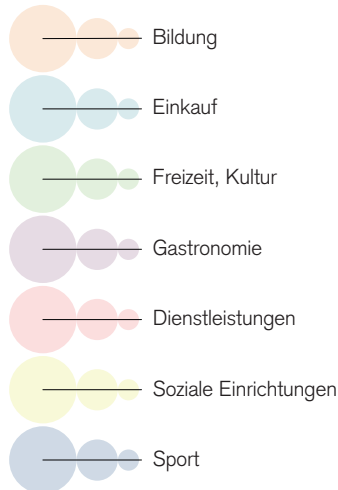
Vielfältige Vorgartenflora entlang der Arbeitshäuser, vorhandene und geplante Baumdächer zur Lokstadt hin, individuelle Begrünung der Vorbereiche in den geplanten Vorzonen der sogenannten Stadthäuser der Lokstadt.

2.2 Nutzungen, Zielorte und Aktivitäten

Das Sulzerareal gilt als Ausbildungsstätte und bedeutendes Zentrumsgebiet, das neben den Wohnraum, Arbeits- und Ausbildungsmöglichkeiten auch vielfältige kulturelle und wirtschaftliche Nutzungen umfasst. Aufgrund der Vielzahl, Dichte und Beliebtheit der Zielorte weist das Sulzerareal generell ein hohes Verkehrspotenzial auf.

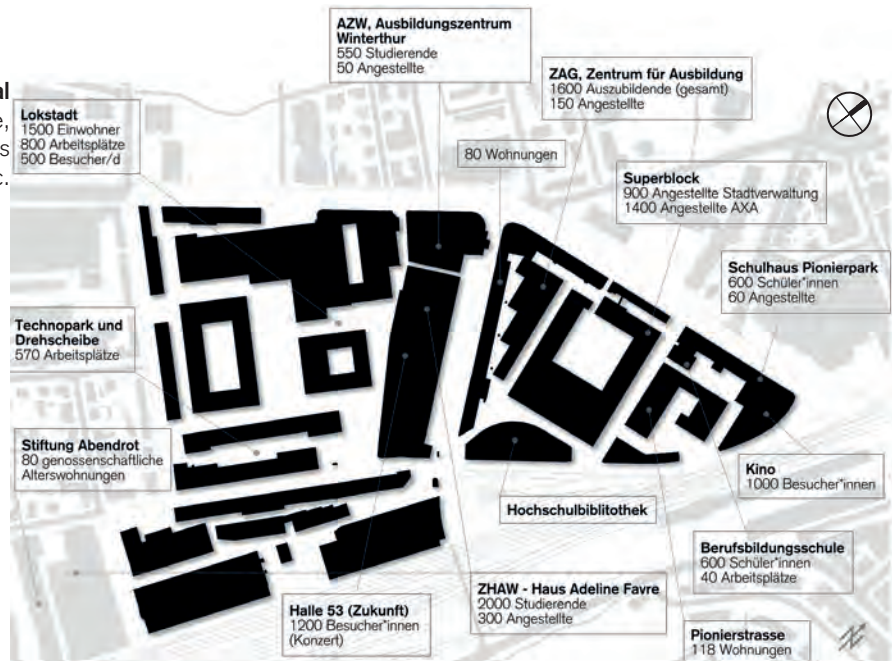
Das Fussgängeraufkommen variiert je nach Wochentag und Tageszeit. Unter der Woche gelten die Ausbildungsstätten und Arbeitsorte sowie die Restaurantsbetriebe als wichtigste Zielorte. An den Wochenenden konzentrieren sich die nutzungsstarken Aktivitäten vor allem auf dem Lagerplatz. Generell ist der Bahnmeisterweg, die Zur Kesselschmiede und insbesondere auch der Portierplatz stark frequentiert. Eine Besonderheit des Fussgänger aufkommens auf diesem Abschnitt ist, dass sich die zielgerichteten mit den erlebnisbezogenen Wege vermischen.

Die Grafiken zeigen, wie gut die Nutzungen zu den jeweiligen Tageszeiten besucht sind. Die absoluten Besucherzahlen können von dieser Auswertung nicht abgeleitet werden. Einen Anhaltspunkt über die Personenströme können die Auswertungen geben, wenn sie mit der geschätzten Anzahl Studierenden, Bewohnenden, Besuchenden etc. gelesen werden.



Quartierspiegel Sulzerareal

Anzahl Einwohner, Arbeitnehmende, Auszubildende, Besuchende (jeweils pro Tag) etc.

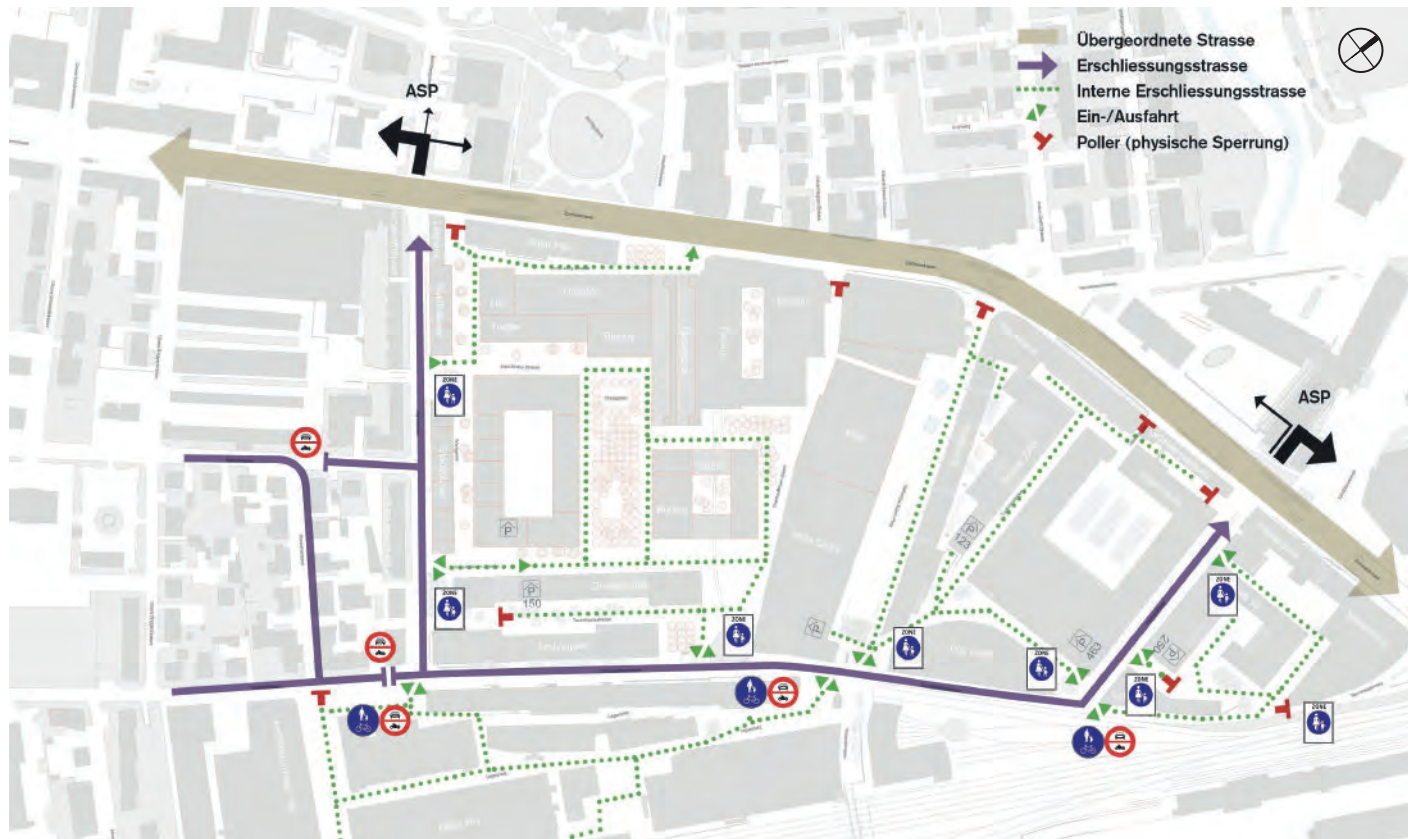


2.3 Verkehrliche Analyse

Grundlage der verkehrlichen Analyse bildet das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK). Das sGVK sieht Massnahmen im Bereich Infrastruktur, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement vor, die langfristig ein funktionsfähiges Verkehrsnetz mit hoher Aufenthaltsqualität gewährleisten sollen. Die Massnahmen sollen helfen, den MIV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen bis 2025 von heute 40% auf 32% zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu senken. Insbesondere für das Sulzerareal, das aufgrund der Nutzungen ein grosses Verkehrspotenzial aufweist, heisst das, oberste Priorität den Personen- anstatt Fahrzeugbewegungen einzuräumen.

Erschliessung Sulzerareal

Stand Februar 2020.

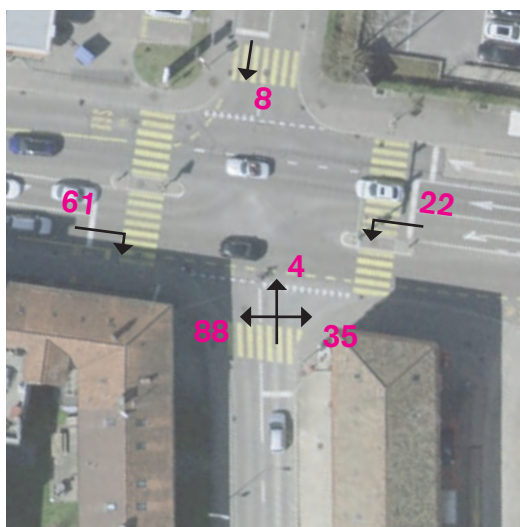


2.3.1 Erschliessung (MIV)

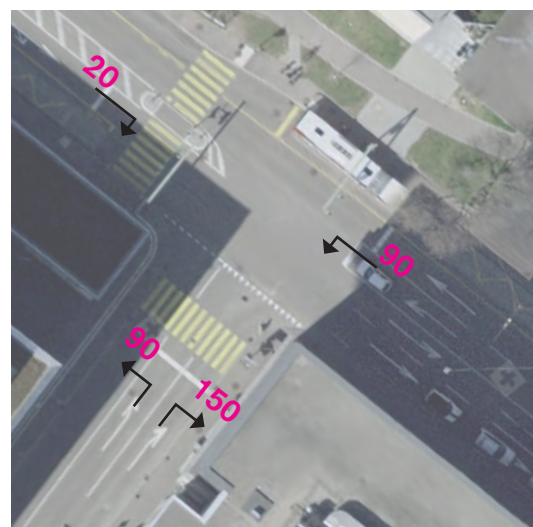
Die Erschliessung des Sulzerareals erfolgt über die Jägerstrasse, Zur Kesselschmiede und Pionierstrasse. Die öffentlichen, verkehrsberuhigten Strassen sind ab der Zürcherstrasse durchgängig im Gegenverkehr befahrbar. Damit lassen sich auch die ungleichen Belastungen in der Abendspitze an den Knoten Jäger-/Zürcherstrasse (stark ausgeprägter Linksabbieger) und Pionier-/Zürcherstrasse (stark ausgeprägter Rechtsabbieger) erklären. Die Durchfahrt in der Agnes- und Tössfeldstrasse ist für den MIV gesperrt. Weitere Sperren für Zu- und Wegfahrten mit Personen-, Liefer oder Lastwagen sind im ganzen Sulzerareal eingerichtet. Die Poller, die auf Privatgrund für die Sperren verwendet werden, können verschoben werden. Die interne Erschliessung der Areale kann somit flexibel auf neue Bedürfnisse reagieren. Die Signalisation erscheint insbesondere auf Privatgrund teilweise aufgrund von sich wiederholenden, zum Teil widersprüchlichen Angaben zu Verkehrsvorschriften sowie zahlreichen Zusatztafeln verwirrend.

Knoten Jäger-/Zürcherstrasse und Knoten Pionier-/Zürcherstrasse

Beide Knoten gewährleisten heute eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitze. Der Knoten Jäger-/Zürcherstrasse stösst in der Abendspitze allerdings an seine Grenze. Es bilden sich dadurch regelmässig Rückstaus, die sich erst gegen Ende der Abendspitze wieder abbauen. In der Abendspitze wird die Ausfahrt (Linksabbieger) über die Jägerstrasse auch von Fahrzeuglenkenden aus dem nordwestlichen Teil des Sulzerareals benutzt. Ähnlich verhält es sich mit der Ausfahrt Pionierstrasse, wobei in diesem Fall die Rechtsabbiegespur durch Fahrzeuglenkenden aus dem ganzen Areal belastet wird. Weiter gilt es zu berücksichtigen, dass die Auslastung des Knotens Pionier-/Zürcherstrasse weitaus geringer ist und sich nahezu nie Rückstau bildet. Gemäss Bericht vom 14. Juni 2010 von SNZ AG «Sulzerareal, Verkehrstechnische Untersuchung», ist in der Abendspitze die Leistungsfähigkeit am Knoten Jäger-/Zürcherstrasse nahezu erreicht. Der Knoten Pionier-/Zürcherstrasse verfügt hingegen noch über Leistungsreserven. Aber auch wenn theoretisch selbst zur Abendspitze noch zusätzlich Fahrzeuge über die Jäger- und insbesondere Pionierstrasse geführt werden können, bleibt das Problem, dass dieser Verkehr auf der Zürcherstrasse nicht verarbeitet werden kann, bestehen. Deshalb empfiehlt der Bericht, für die Zürcherstrasse ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zu entwickeln.



Zu- und Wegfahrten Jägerstrasse
Abendspitze vom 19. Juni 2012



Zu- und Wegfahrten Pionierstrasse
Abendspitze von September 2018

2.3.2 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Dank der Ausrichtung der Zürcherstrasse als ÖV-Hochleistungskorridor und den unmittelbar bei wichtigen Zugängen zum Areal gelegenen Haltestellen Loki, Brühleck und Sulzer, gilt das Sulzerareal als sehr gut erschlossen. Das Gebiet Lagerplatz liegt etwas weiter entfernt von den Haltestellen an der Zürcherstrasse. Dafür liegen die Haltestellen Tössfeld und Wylandbrücke, und damit auch ÖV-Anschlüsse zu anderen Quartieren, in Gehdistanz.

Bushaltestelle Lokstadt

In der Analyse wurde die Verschiebung der Haltestelle Loki vom heutigen Standort in Richtung künftiger Eingang der Markthalle geprüft. Für eine Verschiebung sprechen die Adressbildung, welche die Bushaltestelle unmittelbar vor der Markthalle möglicherweise bezwecken würde, und die grosszügigeren Platzverhältnisse vor dem Eingang. Der heutige Standort bietet in der Abendspitze sehr wenig Platz für wartende Fahrgäste. Hingegen leitet sich aus Gründen der Erschliessung kein Handlungsbedarf ab. Gegen eine Verschiebung der Bushaltestelle spricht auch die Vergrösserung der Wegdistanz, insbesondere für die Anwohnenden vom Quartier Brühlberg.

Als weitere Option wurde die Erstellung einer zusätzlichen Bushaltestelle geprüft. Gegen diese Möglichkeit sprechen ebenfalls mehrere Gründe. Die Haltestellendichte entlang des Sulzerareals ist bereits heute sehr hoch. Die Entfernung zwischen den Haltestellen Sulzer und Brühleck beträgt lediglich 200 m, bis zur Haltestelle Loki sind es dann ebenfalls nur knapp 300 m. Eine zusätzliche Haltestelle würde die Distanzen zusätzlich verringern. Der Nutzen hinsichtlich Erschliessung wird als zu gering eingestuft, um weitere Fahrzeitverluste, verursacht durch die zusätzliche Haltestelle, hinzunehmen.

Haltestelle Loki

Knappe Platzverhältnisse



2.3.3 Fussverkehr

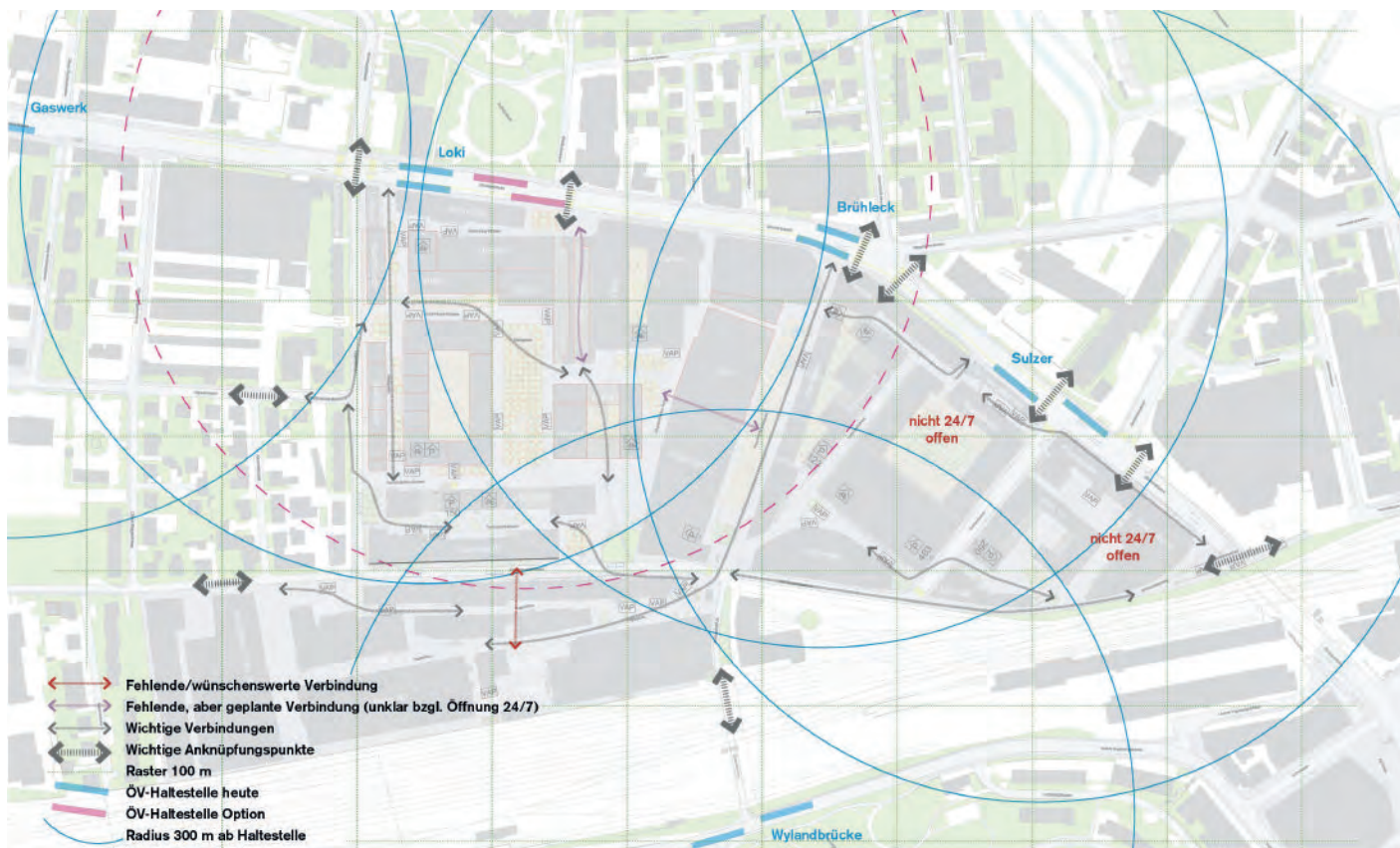


Konfliktstelle Fuss-/Veloverkehr, Bahnmeisterweg

Der öffentlich zugängliche Raum rund um den Hauptbahnhof ist in den letzten Jahren kontinuierlich im Sinne des Fussverkehrs aufgewertet worden. Die im Sulzerareal über ausgedehnten Flächen eingerichteten Fussgänger- und Begegnungszonen werden lediglich von den Erschliessungsstrassen (Tempo 30) unterbrochen. Fussgängerinnen und Fussgänger geniessen in diesen Zonen Vortritt gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmenden. In Fussgängerzonen gilt Schritttempo. Die Akzeptanz dieser Tempolimits ist bei Velofahrenden aus nachvollziehbaren Gründen eher gering. Auf dem Bahnmeisterweg ab Pionierstrasse können grössere Tempounterschiede zu Konflikten führen. Der Portierplatz ist ein beliebter Aufenthaltsort, gilt aber ebenfalls als potenzielle Konfliktstelle, da über den Platz zwei Achsen des Veloverkehrs führen und er zusätzlich von den Ein- und Ausfahrten des MIVs über den Katharina-Sulzer-Platz und Lagerplatz tangiert wird.

Den Fussgängerinnen und Fussgängern steht im Sulzerareal ein durchgehendes Fusswegnetz, dessen Maschenweite nur an einzelnen Stellen (fehlende Verbindung durch Halle 53 und fehlende Verbindung Zur Kesselschmiede-Lagerplatz) die empfohlenen 100 m überschreitet, zur Verfügung. Wichtige Anknüpfungspunkte bilden die überdeckte Bahnunterführung sowie die lichtsignalgeregelten Fussgängerquerungen über die Zürcherstrasse, die allerdings teilweise lange Wartezeiten aufweisen. Gegen Osten verbindet die Wylandbrücke das Areal mit der gleichnamigen Haltestelle. Weitere Anknüpfungspunkte gegen Norden bilden die verkehrsberuhigten Tössfeld- und Agnesstrasse. Für mobilitätseingeschränkte Personen, insbesondere Sehbehinderte, können die meist ohne oder wenig Kanten ausgestalteten Fussgängerbereiche problematisch sein. Neben gegenseitiger Rücksichtnahme können bauliche Veränderungen die Mobilität erleichtern. Heute bieten einzig an ausgewählten Orten taktile Signale auf dem Strassenbelag sowie akustische Anzeigen an den Übergängen Orientierung und Sicherheit. Bei baulichen Veränderungen ist diesem Aspekt Rechnung zu tragen.

Fussverkehr und öffentlicher Verkehr



2.3.4 Veloverkehr

Die geplante Veloschnellroute über die Tössfeldstrasse und Zur Kesselschmiede bis zum Portierplatz und die in der Fortsetzung als umgesetzt geltende übergeordnete Veloroute bis zum Kesselhaus bilden die wichtigste und heute am meisten genutzte Veloverbindung entlang des Sulzerareals. Eine weitere bedeutende Veloachse durch das Areal führt über die Wylandbrücke und Katharina-Sulzer-Platz. Beim Portierplatz mit den diagonal über die Zur Kesselschmiede geführten Bahngleise kreuzen sich die zwei Veloverbindungen. Das schräge Queren der Bahngleise kann zu gefährlichen Situationen führen. Der Portierplatz und der bereits erwähnte Bahnmeisterweg gelten (auch) für Velofahrende als potenzielle Konfliktstellen.

Auf den eher untergeordneten Routen entlang der Jäger- und Pionierstrasse sind Verbesserungen für den Veloverkehr möglich. So fehlen den Velofahrenden sowohl auf der Jäger- als auch auf der Pionierstrasse Aufstellflächen vor dem Lichtsignal und Angebote, um bei Rückstau in der Abendspitze an der Autokolonnen vorbeizukommen.

**Potenzielle Konfliktstelle
Fuss-/Veloverkehr**



Insgesamt stehen den Velofahrenden zahlreiche und gut auffindbare Veloabstellplätze zu Verfügung. Einzelne Velo- und Motorradabstellplätze (Pionierpark) haben sich über die Zeit zu eigentliche Abstellanlage mit zahlreichen, wild abgestellten Velos entwickelt. Zudem erscheint bei einzelnen Veloabstellanlagen aufgrund der Signalisation unklar, wer die nutzungsberechtigte Velofahrenden sind.

Veloverkehr gemäss Richtplan



3 Handlungsbedarf und Ziele

3.1 Schwachstellen und Handlungsbedarf

Eine Häufung von Schwachstellen sind grundsätzlich an Kreuzungspunkten und Verzweigungen feststellbar. Der Platz beim Portier, wo gleich mehrere Ein- und Ausfahrten für Motorfahrzeuge zusammenkommen, und der Bahnmeisterweg, wo sich insbesondere der Konflikt zwischen dem Fuss- und Veloverkehr akzentuiert, könnten in dieser Betrachtung als Hotspots bezeichnet werden. Der Portierplatz gilt mit seinen bestehenden Gleisen als potenzieller Unfallort für Velofahrende.

Die Trottoirs entlang der Erschliessungsstrassen sind in Anbetracht des Fussgängeraufkommens generell zu schmal, oft auch ohne Schatten und Grün.

Legende

- ① Konflikt Fuss-/Veloverkehr: Unübersichtliche und/oder enge Stellen, Nutzungskonflikte zwischen Fuss-/Veloverkehr
- ② Gefährliche Ausfahrt: Konflikt mit ein- oder ausfahrende Motorfahrzeuge, unübersichtliche Stelle
- ③ Unadäquate Strassenraumgestaltung: Fehlende Aufenthaltsqualität, kein Schatten, lange Wege, unattraktiver Strassenraum
- ④ Zu schmales oder fehlendes Trottoir: Kein geeignetes Fussverkehrangebot
- ⑤ Nicht vorgesehene Nutzung: Falsch geparkte Fahrzeuge und/oder im Weg abgestellte Motorräder und Velos
- ⑥ Unverständliche Signaletik/Signalisation: Widersprüchliche Signalisation, verwirrende Bodenmarkierung, falsche Signalisation
- ⑦ Fehlende oder ungeeignete Anbindung für den Fuss-/Veloverkehr: fehlende oder unsichere Verbindung, lange Wartezeiten etc.
- ⑧ Fehlende oder ungeeignete Querung: Lange Querungsdistanzen, gefährlich, kein Angebot etc.
- ⑨ Potenzielle Gefahrenstelle (insbesondere Veloverkehr): Aufgrund Belagsmängel, Gleise, Kanten, Hindernisse etc.



Das führt oft dazu, dass Personen auf die Fahrbahn ausweichen müssen und diese in Längsrichtung begehen. Mit der provisorisch eingerichteten Begegnungszone ist dieses Verhalten zumindest abschnittsweise rechtskonform, der Konflikt wird aufgrund der nach wie vor bestehenden, klaren Zuordnung von Trottoir und Fahrbahn aber nur teilweise entschärft.

Als Schwachstellen können auch die teilweise widersprüchlichen, oft verwirrenden Signalisationen und Markierungen auf Privatgrund sowie allgemein der Schilderwald bezeichnet werden. Die Anbindung des Brühlquartiers ist aufgrund der stark befahrenen Zürcherstrasse nicht optimal.



3.2 Ziele Die planerischen Grundlagen der Stadt Winterthur, die Erkenntnisse aus der Analyse, die im Projektteam besprochenen Anforderungen hinsichtlich Verkehr und Stadtraum sowie die festgestellten Schwachstellen bilden die Grundlage für die folgende Zielformulierung.

- | | |
|-------------------------------------|--|
| Gesamtverkehrskonzept (sGVK) | <ul style="list-style-type: none"> • Koexistenz und gegenseitige Rücksichtnahme fördern. • Nachhaltiger Umgang mit Ressourcen (Raum) sicherstellen. • Anteil des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs erhöhen (um 8 Prozentpunkte von 60 auf 68%). |
| Stadtraum | <ul style="list-style-type: none"> • Fussgängerbereich der Innenstadt (Stadtteile Altstadt, Sulzerareal, Neuwiesenquartier und Archareal als Urbanes Zentrum) attraktiv erweitern resp. umsetzen. • Wohlbefinden und Sicherheitsempfinden erhöhen. • Entsiegelung und Stadtgrün fördern. |
| Fussverkehr | <ul style="list-style-type: none"> • Raum/Trottoir bedarfsgerecht erweitern und Aufenthaltsqualität erhöhen. • Verkehrsgefahren und gefährliche Konfliktsituationen insbesondere entlang der Veloschnellroute/Veloroute Zur Kesselschmiede-Portierplatz-Bahnmeisterweg minimieren. • Orientierung und Wegweisung verbessern. • Verbesserung Zugänglichkeiten (insbesondere ÖV) und Maschenweite Fusswegnetz, wo notwendig, verdichten. |
| Veloverkehr | <ul style="list-style-type: none"> • Durchgängigkeit und Qualität der Veloschnellroute bis zum Portierplatz erhöhen. • Akzeptanz des Infrastruktursangebots sicherstellen. • Raum für Veloverkehr in Jäger- und Pionierstrasse auch bei Rückstau vorsehen. |
| motorisierter Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> • Stadtverträgliche Kapazitäten angebotsorientiert sicherstellen, betriebliche Aufwertung. • Erschliessung (Zu-/Wegfahrt, Zubringer, Anlieferung etc.) gewährleisten. |

4 Variantenstudium

4.1 Varianten-spektrum

Auf konzeptioneller Ebene sind für die Erschliessung und das Temporegime verschiedene Varianten denkbar. Hingegen formuliert der Richtplan auf Konzeptebene hinsichtlich Velorouten und Fusswegverbindungen klare Vorgaben. Bei der gestalterischen Umsetzung der Konzepte sind wiederum verschiedene Ansätze möglich. In diesem Kapitel ist allerdings nur die Auseinandersetzung für das Betriebskonzept entlang der Zur Kesselschmiede und dem Bahnmeisterweg dokumentiert. Die Diskussion für das Gestaltungskonzept ist nicht abgeschlossen und muss zusammen mit der Auseinandersetzung hinsichtlich Querschnitt, Stadtgrün, Möblierung und Gestaltung von Aufenthaltsbereiche in einer nächsten Planungsstufe wieder aufgenommen werden.

4.2 Konzeptvarianten Erschliessung

Bei der Variantengenerierung stellt sich die Frage, ob die heutige Durchlässigkeit der «Erschliessungsspanne» für den MIV beibehalten, teilweise oder ganz aufgehoben werden soll. Ausgehend von der bestehenden Situation ergeben sich somit zwei Möglichkeiten; die Einführung von Einbahnverkehr oder die Sperre der Durchfahrt (im Bereich des Portierplatzes).

Konzeptvariante Einbahn:

Einbahnverkehr auf Abschnitt Zur Kesselschmiede



Konzeptvariante Stichstrassen:

Fahrverbot / Durchfahrt gesperrt
Zur Kesselschmiede



Konzeptvariante Einbahn trägt dem Aspekt der Rückstauproblematik während der Abendspitzenstunde in der Jägerstrasse Rechnung. Sie ermöglicht für Motorfahrzeuge die Zufahrt zur Jägerstrasse über die Zur Kesselschmiede. Gleichzeitig ermöglicht die Variante eine Ausfahrt über die Pionierstrasse für alle Fahrzeuglenkenden mit Quelle Lokstadt. Mit dieser Variante erfährt die Jägerstrasse theoretisch eine «doppelte Entlastung» und die Pionierstrasse eine «doppelte Belastung» gegenüber heute. Allerdings kann davon ausgegangen werden, dass in der Abendspitze, wenn die Belastungen des Strassennetzes am grössten sind, die Fahrzeuglenkenden aus der Lokstadt die Ausfahrt über die Jägerstrasse - aufgrund des erwarteten Mehrverkehrs in der Pionierstrasse - bevorzugen werden.

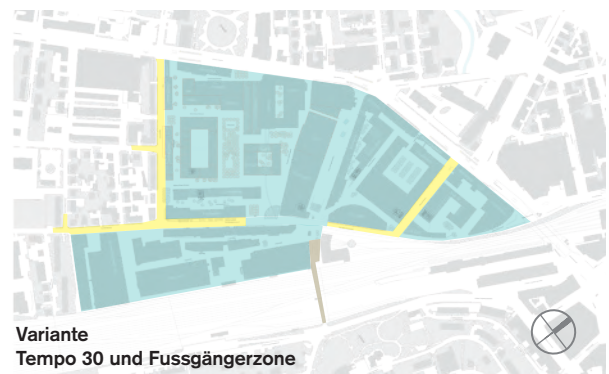
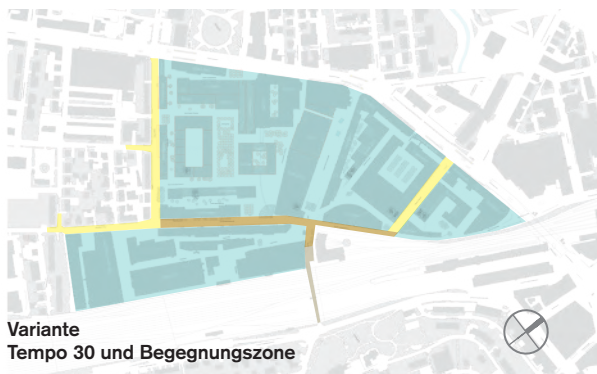
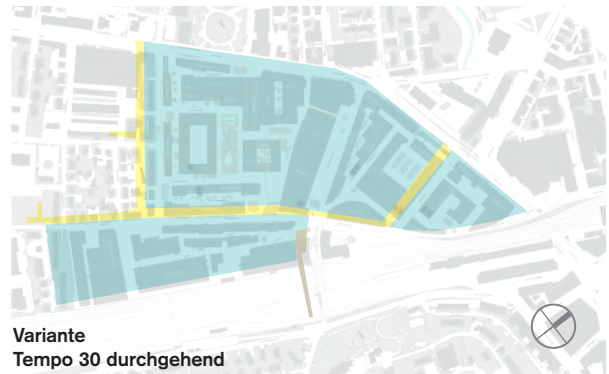
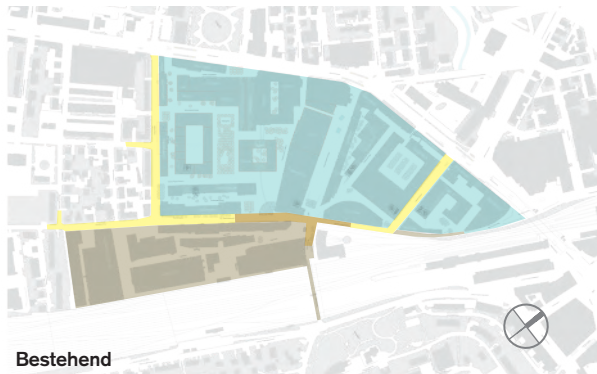
Konzeptvariante Stichstrassen eliminiert die heute redundante Erschliessung des Gesamtareals und ordnet die Erschliessung der einzelnen Areale einer Stichstrasse resp. der Jäger- oder Pionierstrasse zu. Sie schafft das, indem sie die Zur Kesselschmiede als Sackgasse ausbildet und die Zufahrten von der Pionier- und Jägerstrasse bis zum Portierplatz nur für Berechtigte offen lässt.

4.3 Konzeptvarianten Zonenregime

Heute sind drei verschiedene Zonen sowie eine Fahrverbotszone für Motorfahrzeuge für den Lagerplatz signalisiert. Die unterschiedlichen Zonen können aufgrund des aktuellen Erscheinungsbilds der Strassenräume nur schwer auseinandergehalten werden. Die Übergänge zwischen den Zonen und teilweise die Zonen selber (Begegnungszone Zur Kesselschmiede) sind für die Nutzenden kaum wahrnehmbar. Insbesondere die «Eingänge» zu den Zonen, in denen der Fussverkehr Vortritt geniesst, sollten aber deutlich erkennbar sein. Zudem erscheint eine Reduzierung des angewendeten Zonenregimes auf idealerweise zwei Zonen erstrebenswert.

Legende

- Tempo 30
- Begegnungszone
- Fussgängerzone
- Fahrverbot mit Rad-/Fussweg gemischt



Alle untersuchten Varianten schlagen für den Lagerplatz vor, anstelle des heute signalisierten Fahrverbots eine Fussgängerzone einzuführen. In Fussgängerzonen gilt Schrittempo, auch für den zugelassenen Veloverkehr und motorisierten Verkehr. Für die Jäger- und Pionierstrasse erscheint Tempo 30 unabhängig von der Art der Erschliessung das richtige Zonenregime. Die untersuchten Varianten unterscheiden sich somit nur hinsichtlich gewähltem Zonenregime entlang der Zur Kesselschmiede sowie Bahnmeisterweg.

Variante Tempo 30 durchgehend sieht die Einführung einer durchgehenden Tempo 30 Zone für den ganzen Abschnitt der «Erschliessungsspanne» vor. Für die angrenzenden Areale sind Fussgängerzonen angedacht. Diese Variante kommt für das gesamte Sulzerareal mit zwei Zonenregimen aus und geht entlang der gesamten «Erschliessungsspanne» von einer klaren Zuordnung von Fahrbahn und Trottoir aus. Die klare Zuordnung kann beim Portierplatz und Knoten Pionierstrasse/Zur Kesselschmiede gestalterisch aufgelöst werden, muss aber in jedem Fall für Sehbehinderte erkennbar bleiben.

Variante Tempo 30 und Begegnungszone verlängert die heute bestehende Begegnungszone über den gesamten Abschnitt der Zur Kesselschmiede. In der Zur Kesselschmiede fällt die klare Zuordnung von Trottoir und Fahrbahn weg. Mischverkehr, Tempo 20 und eine Gestaltung von Fassade zu Fassade der Zur Kesselschmiede zeichnen diese Variante aus.

Variante Tempo 30 und Fussgängerzone versucht, eine durchgehende Fussgängerzone zu schaffen. Die Ausdehnung der Fussgängerzone in der Zur Kesselschmiede wird dabei von der gewählten Erschliessung sowie dem Ende der Veloschnellroute beim Portierplatz definiert.

4.4 Temporegime und Strassenraumgestaltung

Die Wahl des Zonenregimes beeinflusst die Querschnitts- und Strassenraumgestaltung. Die folgende Aspekte sind dabei zu beachten:

	mit / ohne	 	Tempo-30-Zonen • Klare Zuordnung Trottoir-Fahrbahn • Randstein / Kante 3 bis 10 cm • Velo auf Fahrbahn im Mischverkehr mit MIV • Kein Vortritt für Fussverkehr, Prinzip flächiges Queren • Mischformen wie Trottoirparkierung, Elemente auf Fahrbahn möglich
	mit / ohne	 	Begegnungszonen, Tempo 20 • Keine klare Zuordnung Trottoir-Fahrbahn, Trennelemente zwischen reine Fussgängerflächen und Fahrbereiche • Mischverkehr MIV, Fuss- und Veloverkehr • Vortritt für Fussverkehr • BehiG-konforme Gestaltung erwünscht
 	oder		Fussgängerzonen • Fahrzeuge sind grundsätzlich nicht erlaubt, Ausnahmen müssen erwähnt werden (Velo etc.) • Fussgängerinnen und Fussgänger geniessen gegenüber ausnahmsweise zugelassenen Fahrzeugen Vortritt • Alle Fahrzeuge dürfen höchstens im Schrittempo fahren (inkl. Velos)

4.5 Entscheid Erschliessung

Die Konzeptvariante Stichstrasse wurde durch die Beteiligten empfohlen. Sie garantiert die Erschliessung aller Areale, eliminiert aber redundante Erschliessungswege. Sie entlastet damit die wichtige Fuss- und Veloverbindung Zur Kesselschmiede vom motorisierten Verkehr und schafft Platz und Möglichkeiten für eine gesamthafte Aufwertung der betroffenen Strassenzüge und des Portierplatzes sowie für die Ausdehnung des Fussgängerbereichs Innenstadt gemäss Ziele des sGVK. Die von den einzelnen Arealen generierten Verkehrsmengen werden mit diesem Erschliessungskonzept über die jeweilige Stichstrasse abgewickelt. Das unter Punkt 2.3.1 beschriebene und beobachtete Verkehrsverhalten fällt somit weg. Auf allfällige weiter bestehende Rückstauproblemen kann dank dieser Ausgangslage wirksam reagiert werden (Fahrtenbeschränkung, Reduzierung des Parkplatzangebotes etc. siehe dazu auch 5.4).

Zonenregime

Die Einführung einer Fussgängerzone mit Ausnahmeregelungen anstelle des heutigen Fahrverbots für den Lagerplatz, und Tempo 30 für die Jäger- und Pionierstrassen erscheinen zweckmässig und werden durch die Beteiligten empfohlen.

Eine Begegnungszone auf der Zur Kesselschmiede wird aufgrund des hohen Veloverkehrsaufkommens und des erhöhten Konfliktpotenzials zwischen Velo- und Fussverkehr in Begegnungszonen eher kritisch beurteilt. In Begegnungszonen geniessen Fussgängerinnen und Fussgänger zwar Vortritt, aber auf Mischverkehrsflächen können Velofahrende und insbesondere E-Bikes bis zu 20 km/h schnell fahren. Die grossen Tempounterschiede und die knappen Platzverhältnisse führen zu Konflikten. Von einer Begegnungszone in der Zur Kesselschmiede wird deshalb eher abgeraten.

Mit einer durchgehenden Tempo 30 Zone für die gesamte «Erschliessungsspanne» werden die verkehrlichen Aspekte klar geregelt; der rollende Verkehr bewegt sich auf der Fahrbahn, Fussgängerinnen und Fussgängern stehen Trottoir- und Platzflächen zur Verfügung, die grundsätzlich nicht befahren werden dürfen. Eine Aufwertung des Portierplatzes im Sinne des Fussverkehrs ist auch mit Tempo 30 möglich, allerdings müssen Anforderungen berücksichtigt werden (siehe 4.4), die einschränkend sein können.

Der Ansatz Fussgängerzone scheint dem Ort gerecht zu werden. Die Ausdehnung der Fussgängerzone muss in jedem Fall im Bereich des Portierplatzes liegen. Fragen zum Beginn und Ende der Fussgängerzone und zur Veloführung betreffen die Querschnittsgestaltung und den Stadtraum.

Fazit

Die Varianten für die Erschliessung und für die Zonenregime sind kombinierbar. Für das Verkehrskonzept werden deshalb die folgenden zwei Bestvarianten zur weiteren Prüfung empfohlen:

- Stichstrassen mit Tempo 30 und Fussgängerzone
- Stichstrassen mit Tempo 30 durchgehend

5 Betriebs- und Gestaltungskonzept

- 5.1 Betriebskonzept-varianten** Gemäss der Herleitung im Kapitel 4. Variantenstudium werden zwei mögliche Verkehrskonzepte als Grundlage für die weitere Bearbeitung vorgeschlagen.

Variante Fussgängerzone

Stichstrassen mit Tempo 30 und Fussgängerzone

Die Variante geht von einer grossen, zusammenhängenden Fussgängerzone für das Sulzerareal aus. Über den verkehrsbefreiten Abschnitt der Zur Kesselschmiede und dem Portierplatz wird die bestehende Fussgängerzone mit der neu geschaffenen Fussgängerzone Lagerplatz verbunden. Der Abschnitt der Zur Kesselschmiede entlang der City Halle ist dem Fuss- und Veloverkehr im Mischverkehr vorbehalten. In der Fussgängerzone herrscht allerdings Schrittempo. Velofahrende sind dazu angehalten, in der Fussgängerzone das Tempo entsprechend anzupassen. Notzufahrten und Fahrten in Ausnahmefällen sind auf dem Abschnitt aber nach wie vor möglich. In der Fussgängerzone herrscht Schrittempo. Velofahrende sind dazu angehalten

Die Zu- und Wegfahrt zur Lokstadt und zum Lagerplatz ist nur über die Jägerstrasse möglich. Die Jägerstrasse (und die Zur Kesselschmiede) kann ab Höhe Robert-Sulzer-Strasse (Parkhauszufahrt Lokstadt) für den Zubringerdienst befahren werden. Die Erschliessung des restlichen Areals erfolgt über die Pionierstrasse. Die Variante bedingt auch eine Anpassung der internen Erschliessung (Turbinenstrasse und Katharina-Sulzer-Platz).

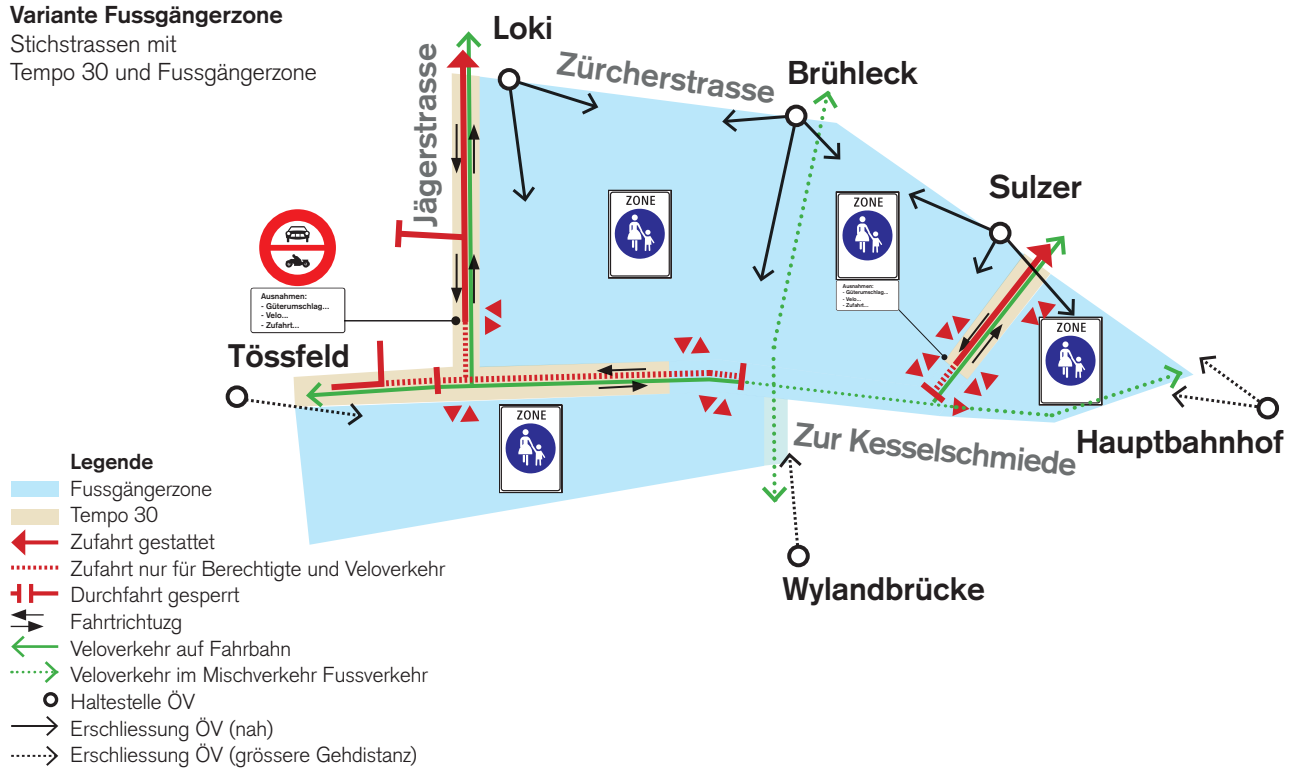
Variante Tempo 30

Stichstrassen mit Tempo 30 durchgehend

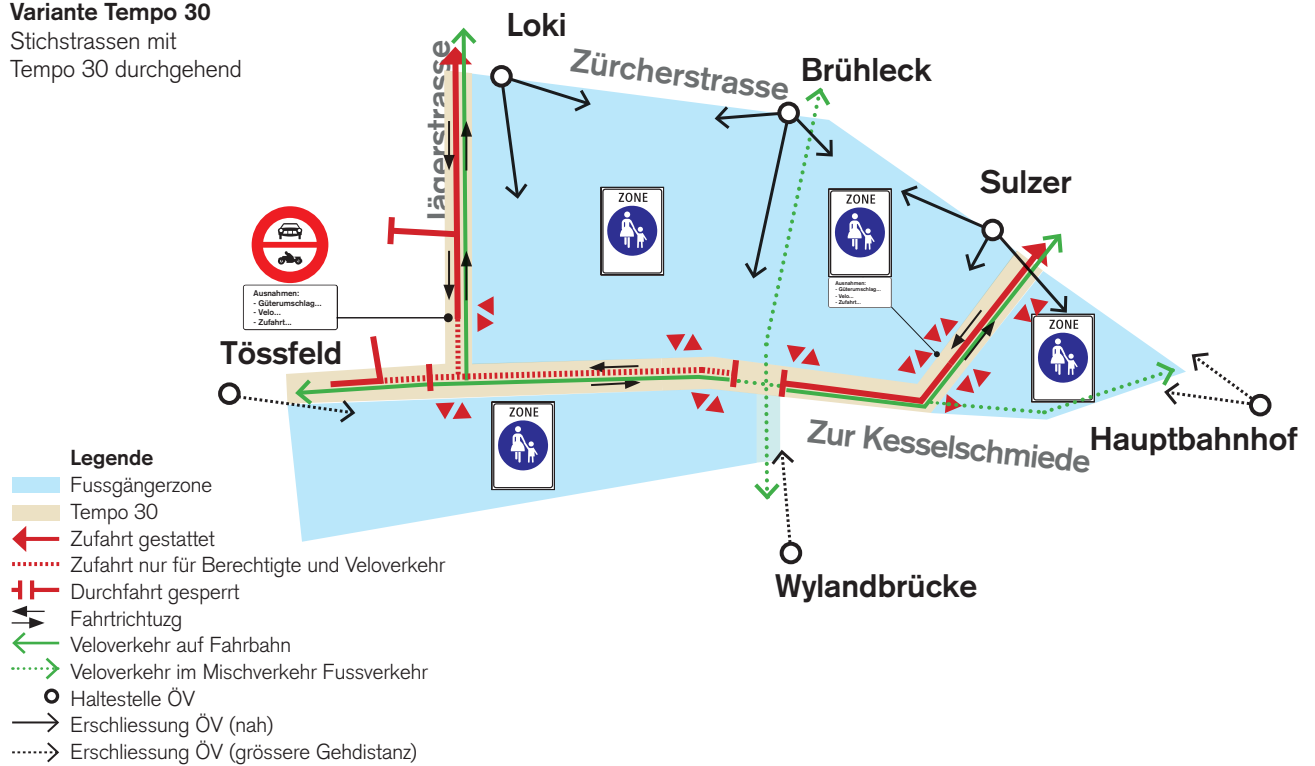
Auch diese Variante sieht eine Erweiterung der Fussgängerzone über den Lagerplatz vor. Die Fussgängerzonen werden aber nicht verbunden sondern durch die Erschliessungsstrassen (Tempo 30) voneinander getrennt. Tempo 30 Zonen werden nach dem Prinzip des flächigen Querens konzipiert, aber Fahrbahn und Trottoir werden in der Regel klar zugeordnet. Der Veloverkehr wird gemischt mit dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Auf dem Portierplatz ist die Durchfahrt für den MIV gesperrt. Die Zu- und Wegfahrt zur Lokstadt und zum Lagerplatz ist somit auch nur über die Jägerstrasse möglich. Die Jägerstrasse (und die Zur Kesselschmiede) kann ab Höhe Robert-Sulzer-Strasse (Parkhauszufahrt) für den Zubringerdienst befahren werden. Die Erschliessung des restlichen Areals erfolgt über die Pionierstrasse und die Zur Kesselschmiede, die bei dieser Variante im Gegenverkehr geführt wird und keinerlei Fahrverbote vorsieht. Es sind keine Anpassungen an den internen Erschliessungen notwendig.

Variante Fussgängerzone

Stichstrassen mit
Tempo 30 und Fussgängerzone



Variante Tempo 30
Stichstrassen mit
Tempo 30 durchgehend



5.2.1 Pionierstrasse Variante Fussgängerzone und Variante Tempo 30

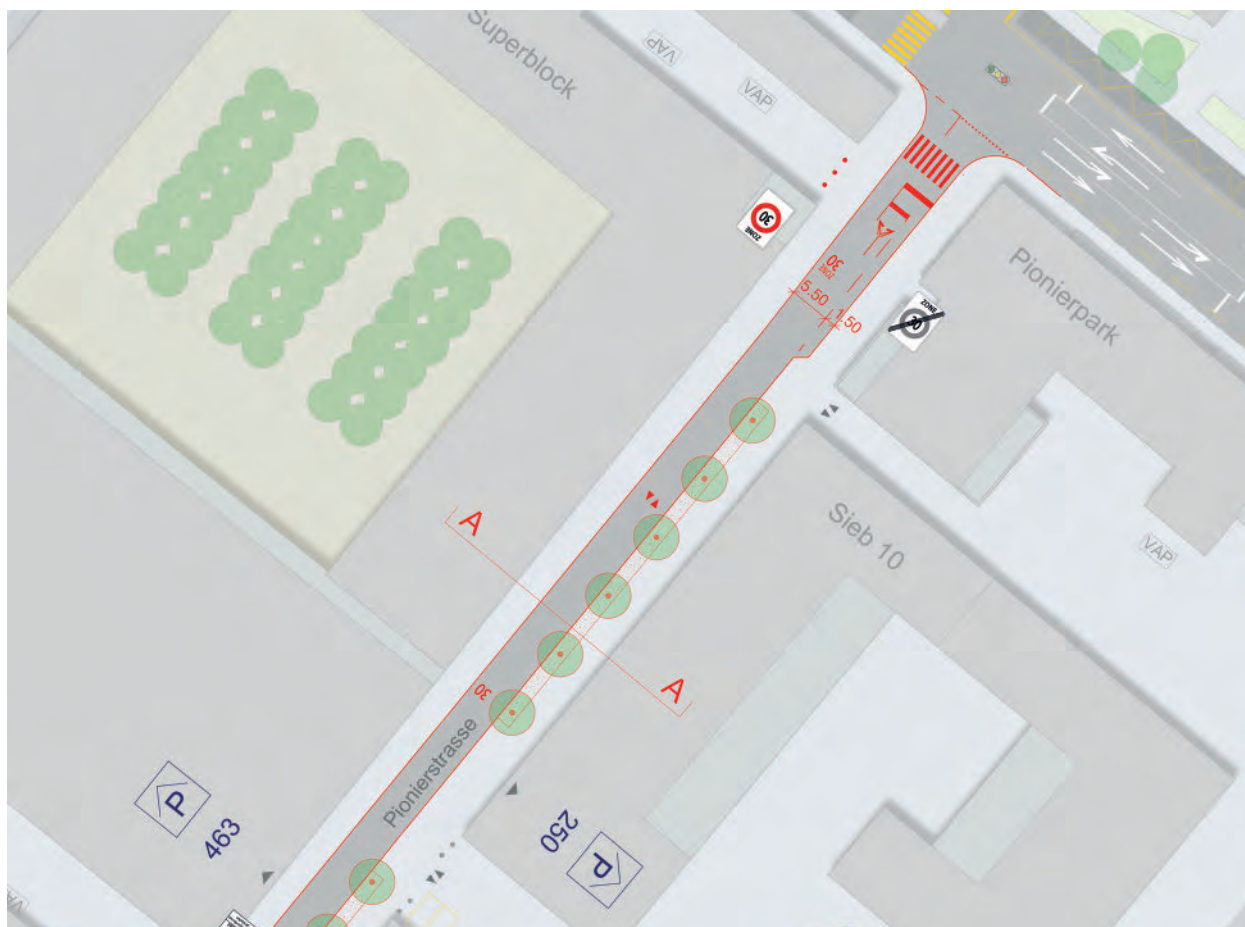
Der Abschnitt der Pionierstrasse zwischen Zürcherstrasse und Ein-/Ausfahrt Parkhaus Superblock gilt als variantenneutral. Querschnitt und Massnahmen sind auf diesem Abschnitt bei beiden Varianten gleich. Unterschiedliche Lösungen sind beim Knoten Pionierstrasse/Zur Kesselschmiede/Bahnmeisterweg vorgesehen.

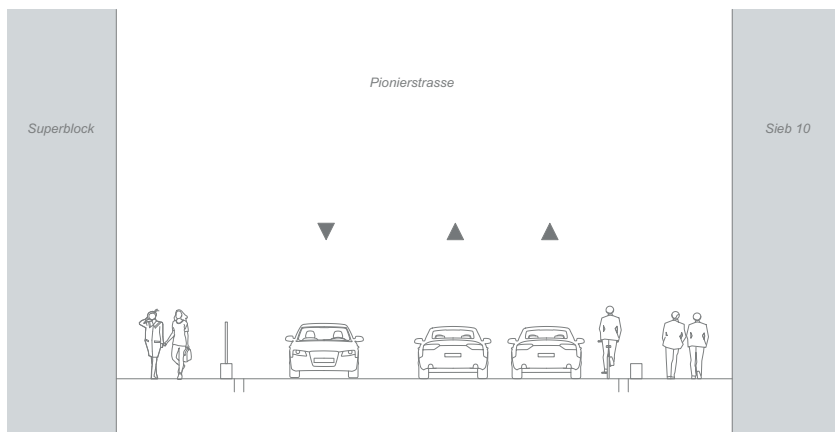
Der Querschnitt der Pionierstrasse wird von rund 9.00 auf 5.30 m reduziert. Der Begegnungsfall Lastwagen/Personenwagen ist bei tiefen Geschwindigkeiten sichergestellt. Vor dem lichtsignalgeregelten Knoten werden die zwei Abbiegespuren auf eine gemeinsame Spur zusammengefasst (siehe dazu auch 5.3). Damit Velofahrende bei Rückstau an der stehende Fahrzeugkolonne vorbeifahren können, wird ein rund 20 m langer Radstreifen markiert, der vor dem Lichtsignal in einen Velosack mündet. Dank der Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts können die Trottoirs beidseitig verbreitert und der Strassenraum mit einer einseitigen Baumreihe versehen werden. Mit Möblierung und entsiegelten Flächen (Chaussierung zwischen den Bäumen) kann die Aufenthaltsqualität zusätzlich erhöht werden. In Tempo 30 Zonen gilt das Prinzip flächiges Queren. An geeigneten Querungsstellen sind die Randsteinkanten von 6 / 10 cm auf 3 cm zu reduzieren.

Sowohl bei der Variante Fussgängerzone als auch bei der Variante Tempo 30 kann der Kreuzungsbereich Pionierstrasse/Zur Kesselschmiede/Bahnmeisterweg angehoben werden, um den Fuss- und Veloverkehr komfortabler zu führen. Die Variante Tempo 30 ist aber mit einer taktilen Trennung zwischen Fahrbahn- und Gehbereich zu ergänzen.

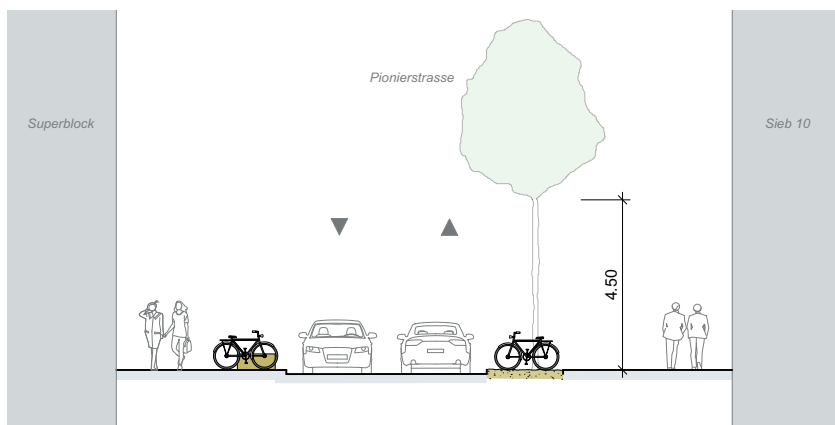
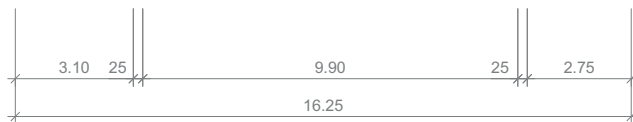
Variante Fussgängerzone und Variante Tempo 30

Abschnitt Zürcherstrasse bis Parkhaus Superblock
1:1000





Schnitt A-A
Bestand
1:200

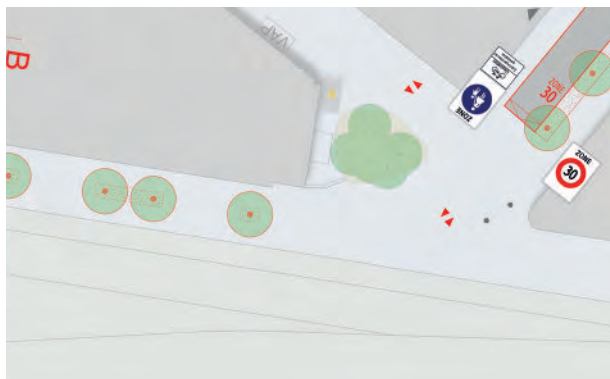


Schnitt A-A
Variante Fussgängerzone und
Variante Tempo 30
1:200



Variante Fussgängerzone

Eingang Fussgängerzone beim Knoten Pionierstrasse/
Zur Kesselschmiede/Bahnmeisterweg



Variante Tempo 30

Durchgehend Tempo 30, Knoten Pionierstrasse/
Zur Kesselschmiede/Bahnmeisterweg à Niveau



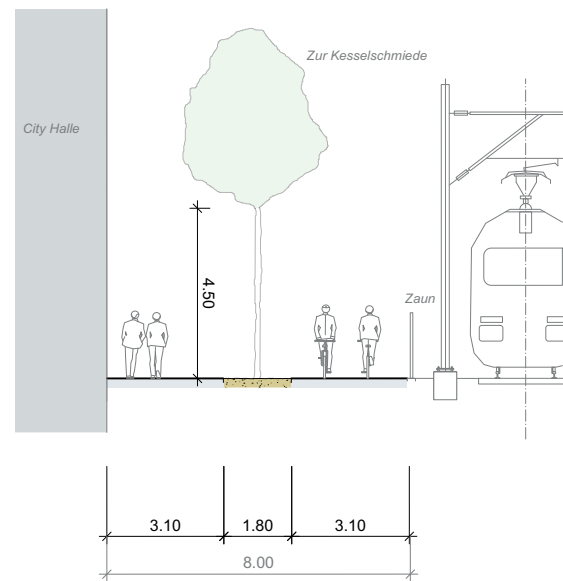
5.2.2 Zur Kesselschmiede Variante Fussgängerzone

Der Abschnitt der Zur Kesselschmiede entlang der City Halle wird vom motorisierten Verkehr befreit. Zu- und Wegfahrt für Anlieferungs- oder Parkierzwecke vor der Bibliothek ZHAW oder in der Turbinenstrasse sind bei dieser Variante nur über die Pionierstrasse möglich. Die Nutzung der Zur Kesselschmiede als Notzufahrt ist dank der vorgesehen Querschnittsgestaltung weiterhin möglich.

Eine teilweise entsiegelte Mittelzone mit Baumreihe und Sitzgelegenheiten teilt den 8.00 m breiten Querschnitt in zwei gleichwertige Bereiche auf. Fuss- und Veloverkehr sind grundsätzlich gemischt geführt, wobei Velofahrende eher den gleisseitigen Raum nutzen dürften.

Schnitt B-B

Variante Fussgängerzone
1:200



City Halle
Ansicht

Variante Fussgängerzone
1:1000



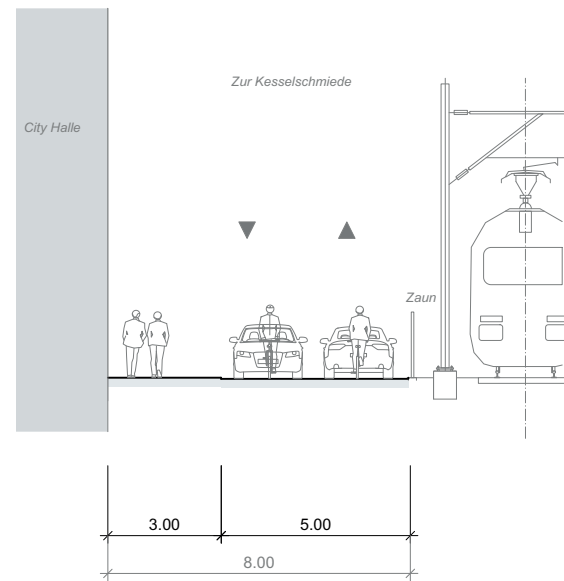
Variante Tempo 30

Das Betriebskonzept sieht bei der Benutzung der Zur Kesselschmiede im Abschnitt entlang der City Halle keinerlei Einschränkungen vor. Deshalb wird eine 5.00 m breite Fahrbahn eingerichtet um den selten Begegnungsfall Lastwagen/Personenwagen abzudecken. Das heute sehr schmale Trottoir kann allerdings um 70 cm auf 2.70 m verbreitert werden. Für weitere Massnahmen ist kein Platz.

Der Veloverkehr wird gemischt mit dem motorisierten Verkehr auf der Fahrbahn geführt.

Schnitt B-B

Variante Tempo 30
1:200



Variante Tempo 30 1:1000



5.2.3 Portierplatz / Variante Fussgängerzone Zur Kesselschmiede

Sowohl die Durchfahrt auf dem Portierplatz als auch die Zu- und Wegfahrt bei der Turbinenstrasse werden mit der Neugestaltung des Aufenthaltsbereichs für den motorisierten Verkehr gesperrt. Der Katharina-Sulzer-Platz und der Lagerplatz werden bei dieser Variante neu ausschliesslich über die Zur Kesselschmiede südlich des Portierplatzes erschlossen. Velo- und Fussverkehr werden in der Fussgängerzone, die zwischen Einfahrt Lokstadt und Drehscheibe beginnt, gemischt geführt. Es gilt Schritttempo. Der Veloverkehr wird mit der vorgesehenen Gestaltung etwas kanalisiert. Der Bereich, wo heute die Velofahrenden die Gleise in einem ungünstigen Winkel queren, kann beispielsweise chaussiert werden. Diese Massnahme führt dazu, dass die Velofahrenden die Gleise künftig in einem etwas günstigeren Winkel queren.

Die Baumreihe entlang der Zur Kesselschmiede beginnt am Knoten Jägerstrasse und wird bis zum Portierplatz geführt. Innerhalb der Fussgängerzone wird auf die Weiterführung der Kante verzichtet. Ein Teil des Portierplatzes wird entsiegelt (Chaussierung) und mit Bäumen ergänzt. Dieser Bereich dient ausschliesslich dem Aufenthalt und soll als eigentlicher Ruhepol in diesem stark frequentierten, teils hektischen Kreuzungspunkt fungieren.

Variante Fussgängerzone
1:1000





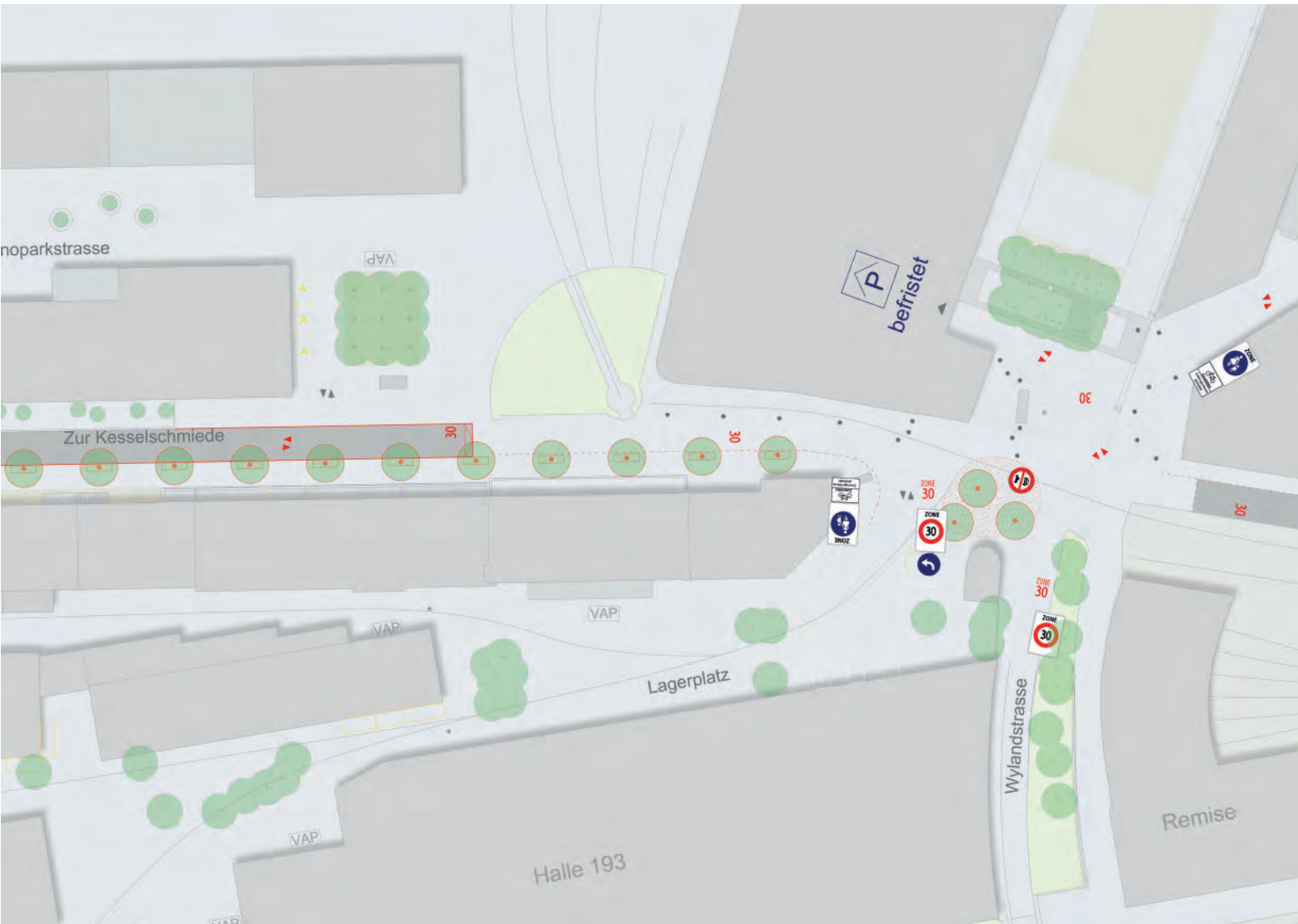
Poller
Sitz-, Sperr- und Führungselement

Variante Tempo 30

Die Durchfahrt auf dem Portierplatz wird mit Pollern und der Neugestaltung des Aufenthaltsbereichs für den motorisierten Verkehr gesperrt. Der Katharina-Sulzer-Platz ist über die Zur Kesselschmiede nördlich, der Lagerplatz über die Zur Kesselschmiede südlich des Portierplatzes erschlossen. Sowohl die Zu- als auch die Wegfahrt Turbinenstrasse erfolgt über die Zur Kesselschmiede. Wirkung und Gestaltung des Aufenthaltsbereichs ist gleich wie bei der Variante Fussgängerzone.

Unmittelbar vor der Drehscheibe wird die Fahrbahn angehoben. Auch bei der Variante Tempo 30 wird die Baumreihe entlang der Zur Kesselschmiede bis zum Portierplatz geführt. Allerdings wird auch die Kante als Führungs- und Trennelement bis zur Einfahrt Lagerplatz fortgesetzt. Ein Teil des Portierplatzes wird entsiegelt (Chaussierung) und mit Bäumen ergänzt. Dieser Bereich dient ausschliesslich dem Aufenthalt und soll als eigentlicher Ruhepol in diesem stark frequentierten, teils hektischen Kreuzungspunkt fungieren.

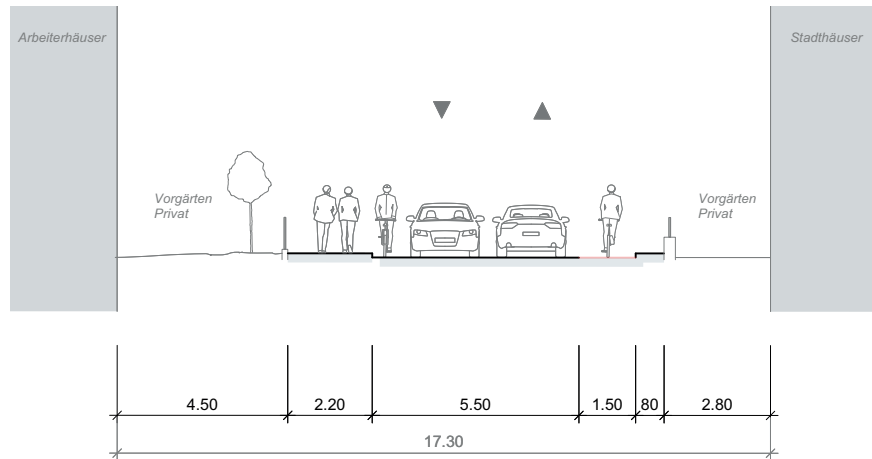
Variante Tempo 30 1:1000



5.2.4 Jägerstrasse Variante Fussgängerzone und Variante Tempo 30

Der Abschnitt der Jägerstrasse zwischen Zürcherstrasse und Einfahrt Parkhaus Lokstadt (Robert-Sulzer-Strasse) gilt wie die Pionierstrasse als variantenneutral. Die Fahrbahn wird von heute 6.40 m vor dem Knoten auf 5.50 m reduziert. Mit dieser Reduktion der Fahrbahn kann vor dem Knoten ein rund 80 m langer Radstreifen markiert sowie ein Bankett / eine Vorzone entlang der neuen Stadthäuser eingerichtet werden.

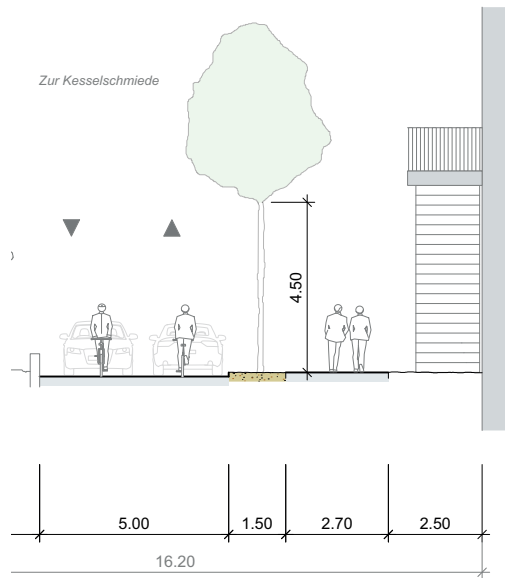
Schnitt E-E
Variante Fussgängerzone und
Variante Tempo 30
1:200



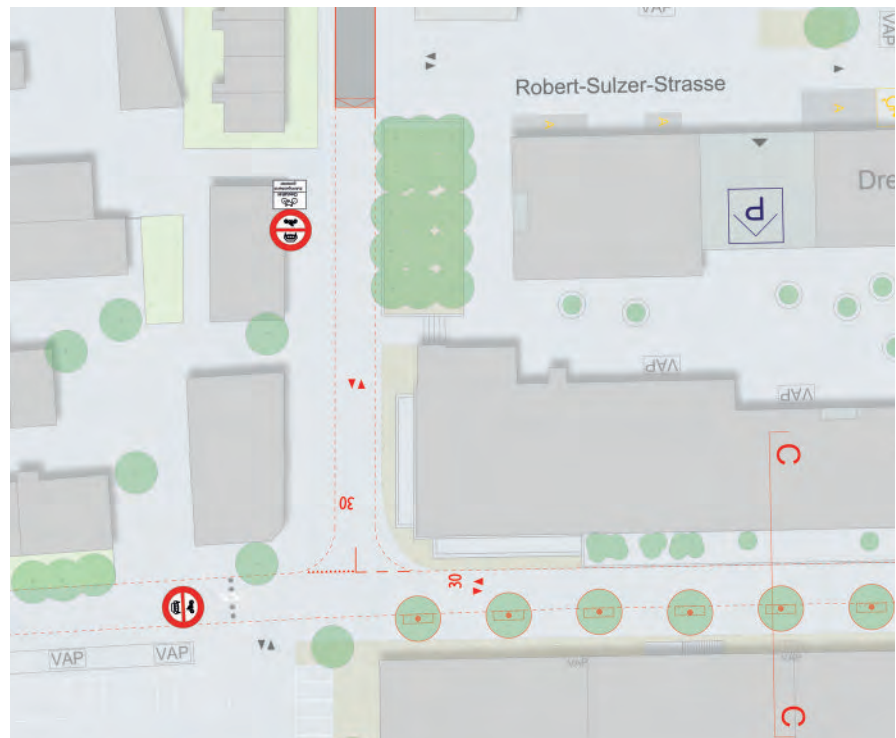
**Variante Fussgängerzone und
Variante Tempo 30**
1:1000



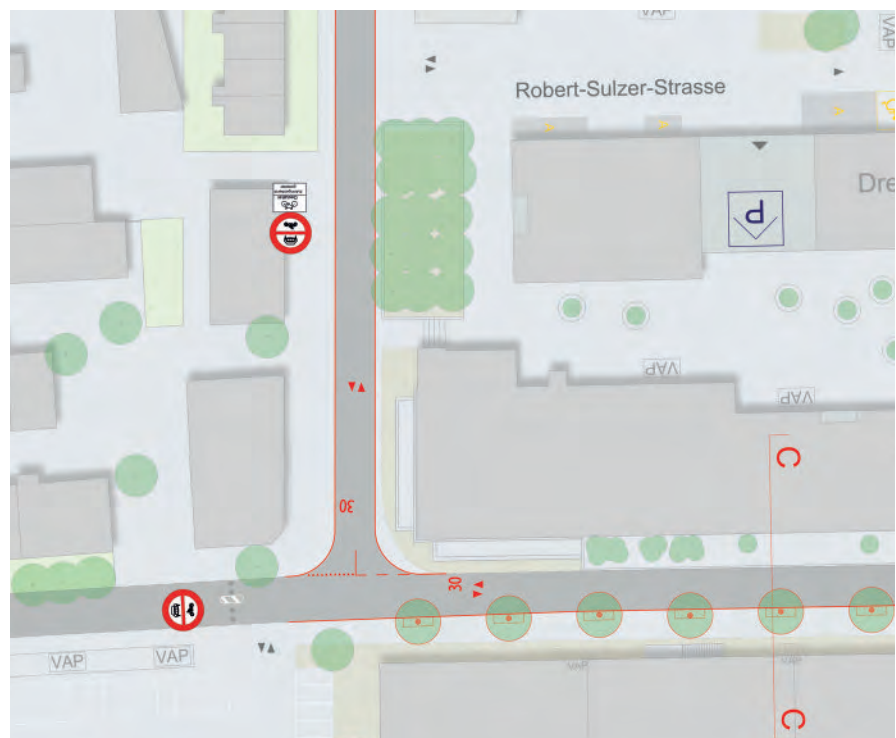
Schnitt C-C
Variante Fussgängerzone und
Variante Tempo 30
 1:200



Variante Fussgängerzone
 1:1000



Variante Tempo 30
 1:1000



Bei beiden Varianten wird Tempo 30 über die Jägerstrasse und Zur Kesselschmiede bis zur Drehscheibe der Lokstadt eingerichtet. Bei der Variante Fussgängerzone wechselt das Zonenregime. Nach der Einfahrt zum Parkhaus Lokstadt (Robert-Sulzer-Strasse) wird deshalb bei der Variante Fussgängerzone die Fahrbahn angehoben. Die heute 5.90 m breite Zur Kesselschmiede wird bei beiden Varianten um 90 cm auf 5.00 m verschmälert, um Platz für eine Baumreihe zu schaffen. Der Begegnungsfall Lastwagen/Personenwagen ist bei tiefen Geschwindigkeiten sichergestellt.

5.3 Verkehrliche Annahme 1: Keine Kapazitäten in der Zürcherstrasse

Einschätzung

Die Zürcherstrasse ist eine der wichtigsten städtischen Verkehrsadern mit übergeordneter Erschliessungs- und Verbindungsfunktion. Sie ist während den verkehrlichen Spitzenstunden entsprechend ausgelastet und weist insbesondere in der entscheidenden Abendspitze keine Kapazitäten mehr auf.

Annahme 2: Parkhaus Lokstadt, deutlich mehr Ein- als Ausfahrten

Die Fahrtenregelung für das Parkhaus Lokstadt-Tiefgarage lässt in der Abendspitze (16.00 bis 19.00 Uhr) jeweils 200 Fahrten pro Stunde zu. Wieviele Fahrten für die Ein- und wieviele für die Ausfahrt konsumiert werden, lässt sich heute zahlenmässig nicht abschätzen, da unter anderem von den 630 möglichen Parkplätzen zurzeit nur rund die Hälfte bewilligt sind. Die meisten Parkplätze im Parkhaus sind allerdings für Anwohnende reserviert. Daraus kann abgeleitet werden, dass in der Abendspitze deutlich mehr Fahrten für die Zufahrt ins als für die Wegfahrt aus dem Parkhaus konsumiert werden.

Annahme 3: Gleichmässige Verteilung des Verkehrs

Gemäss 2.3.1 fahren heute in der Abendspitze rund 130 Personenwagen über die Jägerstrasse und 240 Personenwagen über die Pionierstrasse. Das Verkehrskonzept sieht vor, zwei Stichstrasse einzuführen, in der Pionierstrasse die zwei Aufstellflächen auf eine zu reduzieren und in der Jägerstrasse die Ausfahrt mit einer Aufstellfläche zu belassen. Berücksichtigt man die Anzahl der Parkplätze, welche der jeweiligen Stichstrasse zugewiesen werden, kann für diese grobe Betrachtung angenommen werden, dass die beiden Knoten je zur Hälfte den anfallenden Verkehr bearbeiten müssen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Halle 53 voraussichtlich per 2023 umgenutzt wird und das Parking ab dann wegfällt.

Knoten Jägerstrasse

Eine geringe Verbesserung zu Gunsten des Knotenastes Jägerstrasse könnte mit zwei separaten Aufstellbereichen in der Jägerstrasse grundsätzlich erzielt werden. Allerdings sprechen die folgenden, technischen Aspekte gegen eine zusätzliche Aufstellfläche:

- Eine allfällige Rechtsabbiegespur könnte aufgrund geometrischer Randbedingungen lediglich Platz für 3 Fahrzeuge bieten.
- In der Abendspitze würde der zusätzliche Aufstellbereich aber effektiv von nur 1 bis maximal 2 Fahrzeugen belegt werden, da die Rechtsabbiegespur von wartenden, linksabbiegenden Fahrzeugen blockiert würde.

Knoten Pionierstrasse

Die Reduzierung von zwei Aufstellflächen auf eine stellt grundsätzlich eine Verschlechterung für den motorisierten Verkehr dar. Entgegen dieser Verschlechterung wirkt das Erschliessungskonzept mit Stichstrassen, welches den Knoten Pionierstrasse tendenziell entlastet (siehe Annahme 3). Eine Reduzierung ist aber nicht nur aus diesem Grund vertretbar. Die Verbesserungen, welche mit der Aufhebung einer Aufstellfläche für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den Stadtraum erzielt werden können, sind relevant:

- Fussverkehr: Verbreiterung der Trottoirflächen, Erweiterung des innerstädtischen Fussgängerbereichs, Reduzierung der Querungsdistanzen
- Veloverkehr: Markierung Radstreifen bis zum Velosack
- Stadtraum/Stadtgrün: Baumreihe, Entsiegelung, Platz für Möblierung, Eliminieren von Pollern, Gestaltung Pionierstrasse als Quartierstrasse

5.4 Querungsstellen Zürcherstrasse (Lösungs- ansatz)

Minimierung der Umlaufzeiten gemäss Steuerungs- und Dosierungskonzept 2016 (Ziel sGVK)

Die Kapazität in den Spitzenstunden ist für zusätzlichen Motorfahrzeugverkehr auf der Zürcherstrasse sowie auf anderen Haupteinfallsachsen der Stadt Winterthur ausgeschöpft. In den Spitzenstunden kommt es daher zu Überlastungen und längeren Stauzeiten, die auch negative Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr (Verlustzeiten) und den Fussverkehr (lange Wartezeiten bei lichtsignalgesteuerten Fussgängerübergängen) haben. Deshalb wurde 2016 ein Steuerungs- und Dosierungskonzept entwickelt, welches verschiedene Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses und Buspriorisierung vorsieht. Unter anderem schlägt das Konzept vor, die Umlaufzeiten der Lichtsignalanlagen zu minimieren. Diese Massnahme kommt auch dem Fussverkehr entgegen und stellt eine Qualitätsverbesserung der bestehenden, lichtsignalgesteuerten Querungsstellen dar (Fussgängerübergänge Jägerstrasse, Katharina-Sulzer-Platz, Pionier- und Schützenstrasse).

Mehrzweckstreifen Zürcherstrasse, Abschnitt Waldhof- bis Eduard-Steiner-Strasse

Der unregelmässige Fussgängerübergang auf der Höhe der Waldhofstrasse (vis-à-vis Lokstadt) wird sowohl für den Fuss- als auch den Veloverkehr an Bedeutung zunehmen. Es wird deshalb ein 1.80 m breiter rund 150 m langer Mehrzweckstreifen vorgeschlagen. Dieser soll einerseits die Querungsstelle des Fuss- und Veloverkehrs verdeutlichen sowie komfortabler machen und andererseits auch das Linksabbiegen erleichtern. Der Mehrzweckstreifen ist für den Veloverkehr, insbesondere auch bei Rückstau, als Aufstellfläche von grossem Nutzen.

41

41

41

41

41

41

41

41

41

41

41

41

41

41

41

41

41

41

41

41

41

41

41

41

41

41

41

41

41

41

5. Baumarten für Neupflanzungen

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept sieht bei beiden Varianten die Pflanzung von Baumreihen in der Pionierstrasse und in der Zur Kesselschmiede sowie von Einzelbäumen und Baumgruppen auf Portierplatz vor.



Feldahorn

Baumreihe; Zur Kesselschmiede, Abschnitt Jägerstrasse bis Portierplatz
Regelmässiger Abstand von ca. 12 m



Amberbaum

Baumreihe rhythmisiert; Zur Kesselschmiede, Abschnitt City Halle
Baumgruppe (2 Bäume) alle 20 m



Kirschbaum

Baumreihe; Pionierstrasse, Abschnitt Bahnmeisterweg bis Zürcherstrasse
Regelmässiger Abstand von ca. 10 bis 12 m



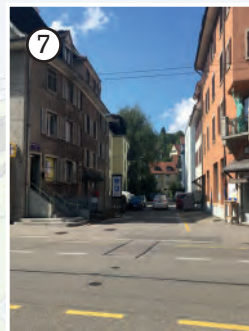
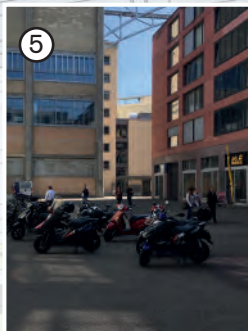
Kaukasische Flügelnuss

Baumgruppe, Einzelbäume
Portierplatz



Schwachstellen
Heute

- ① Konflikt Fuss-/Veloverkehr: Unübersichtliche und/oder enge Stellen, Nutzungskonflikte zwischen Fuss-/Veloverkehr
- ② Gefährliche Ausfahrt: Konflikt mit ein- oder ausfahrende Motorfahrzeuge, unübersichtliche Stelle
- ③ Unadäquate Strassenraumgestaltung: Fehlende Aufenthaltsqualität, kein Schatten, lange Wege, unattraktiver Strassenraum
- ④ Zu schmales oder fehlendes Trottoir: Kein geeignetes Fussverkehrangebot
- ⑤ Nicht vorgesehene Nutzung: Falsch geparkte Fahrzeuge und/oder im Weg abgestellte Motorräder und Velos
- ⑥ Unverständliche Signaletik/Signalisation: Widersprüchliche Signalisation, verwirrende Bodenmarkierung, falsche Signalisation
- ⑦ Fehlende oder ungeeignete Anbindung für den Fuss-/Veloverkehr: fehlende oder unsichere Verbindung, lange Wartezeiten etc.
- ⑧ Fehlende oder ungeeignete Querung: Lange Querungsdistanzen, gefährlich, kein Angebot etc.
- ⑨ Potenzielle Gefahrenstelle (insbesondere Veloverkehr): Aufgrund Belagsmängel, Gleise, Kanten, Hindernisse etc.



Heute
Erschliessung

Die Erschliessung des Sulzerareals erfolgt heute über die Jägerstrasse, Zur Kesselschmiede und Pionierstrasse. Die öffentlichen, verkehrsberuhigten Strassen sind ab der Zürcherstrasse durchgängig im Gegenverkehr befahrbar. Die Durchgängigkeit der «Erschliessungsspange» verursacht die ungleichen Belastungen in der Abendspitze an den Knoten Jäger-/Zürcherstrasse (Linksabbieger) und Pionier-/Zürcherstrasse (Rechtsabbieger). Die Durchfahrt in der Agnes- und Tössfeldstrasse ist für den MIV gesperrt.

Variante
Fussgängerzone

Die Variante geht von einer grossen, zusammenhängenden Fussgängerzone für das Sulzerareal aus. Über den verkehrsbefreiten Abschnitt der Zur Kesselschmiede und dem Portierplatz wird die bestehende Fussgängerzone mit der neu geschaffenen Fussgängerzone Lagerplatz verbunden. Der Abschnitt der Zur Kesselschmiede entlang der City Halle ist dem Fuss- und Veloverkehr vorenthalten. Notzufahrten und Fahrten in Ausnahmefällen sind auf dem Abschnitt aber nach wie vor möglich.

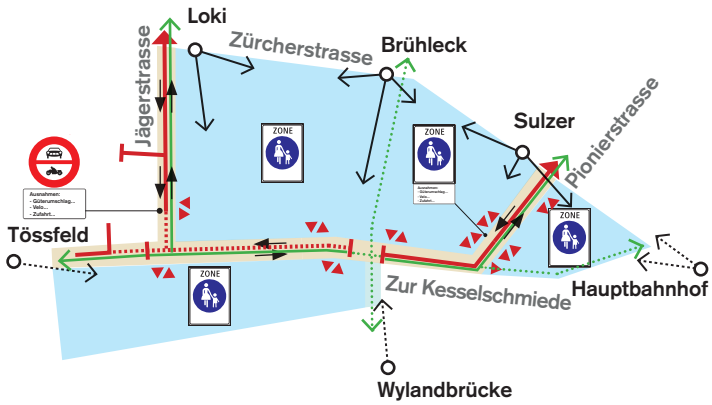
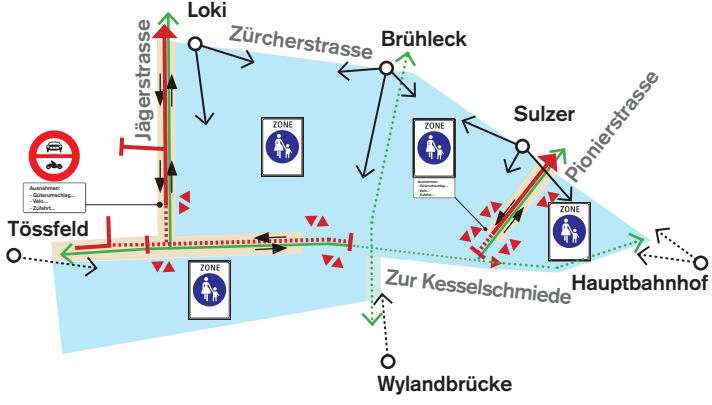
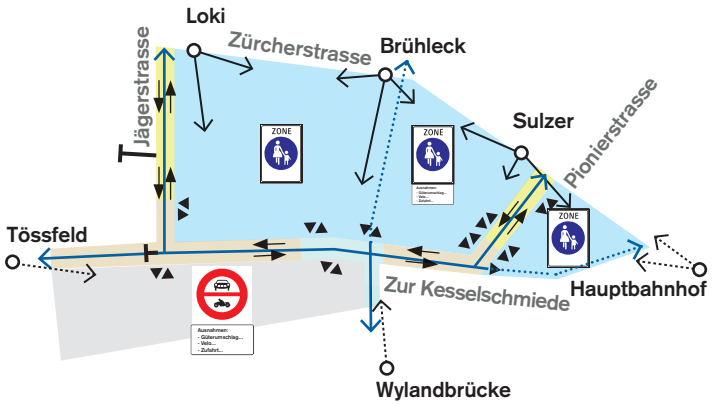
Variante
Tempo 30

Auch diese Variante sieht eine Erweiterung der Fussgängerzone über den Lagerplatz vor. Die Fussgängerzone werden aber nicht verbunden und jeweils von den Erschliessungsstrassen (Tempo 30) unterbrochen. Auf dem Portierplatz ist die Durchfahrt für den MIV gesperrt. Die Zu- und Wegfahrt zur Lokstadt und zum Lagerplatz ist somit auch nur über die Jägerstrasse möglich. Die Jägerstrasse (und die Zur Kesselschmiede) kann ab Höhe Robert-Sulzer-Strasse (Parkhauszufahrt) nur als Fahrverbot mit Zubringerdienst gestattet befahren werden. Die Erschliessung des rest-

Weitere Sperren für Zu- und Wegfahrten mit Personen-, Liefer oder Lastwagen sind im ganzen Sulzerareal eingerichtet. Die Poller, die auf Privatgrund für die Sperren verwendet werden, können verschoben werden. Die interne Erschliessung der Areale kann somit flexibel auf neue Bedürfnisse reagieren. Die Signalisation erscheint insbesondere auf Privatgrund aufgrund von sich wiederholenden, zum Teil widersprüchlichen Angaben zu Verkehrsvorschriften sowie zahlreichen Zusatztafeln verwirrend.

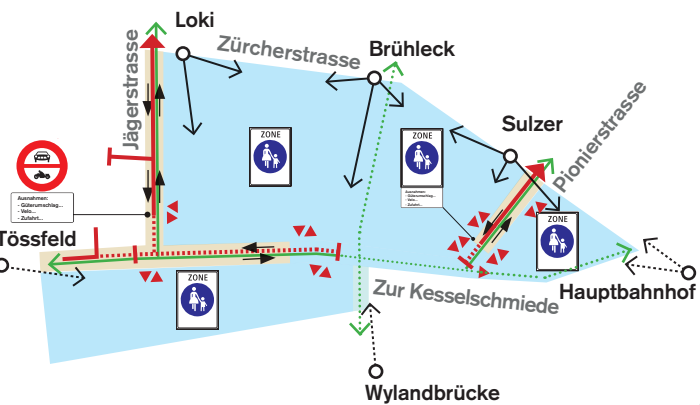
Die Zu- und Wegfahrt zur Lokstadt und zum Lagerplatz ist aufgrund der vorgesehenen MIV-Sperre nur über die Jägerstrasse möglich. Die Jägerstrasse (und die Zur Kesselschmiede) ist ab der Höhe Robert-Sulzer-Strasse (Parkhauszufahrt) nur für den Zubringerdienst gestattet. Die Erschliessung des restlichen Areals erfolgt über die Pionierstrasse, auch hier folgt am Ende der Pionierstrasse das Signal Fahrverbot mit Zubringerdienst gestattet für Arealerschliessung.

lichen Areals erfolgt über die Pionierstrasse und die Zur Kesselschmiede, die bei dieser Variante im Gegenverkehr geführt wird und keinerlei Fahrverbote vorsieht. Es sind keine Anpassungen an den internen Erschliessungen notwendig.



Legende

- Fussgängerzone
- Tempo 30
- Zufahrt gestattet
- Zufahrt nur für Berechtigte und Veloverkehr
- Durchfahrt gesperrt
- Fahrtrichtung
- Veloverkehr auf Fahrbahn
- Veloverkehr im Mischverkehr Fussverkehr
- Haltestelle ÖV
- Erschliessung ÖV (nah)
- Erschliessung ÖV (grössere Gehdistanz)

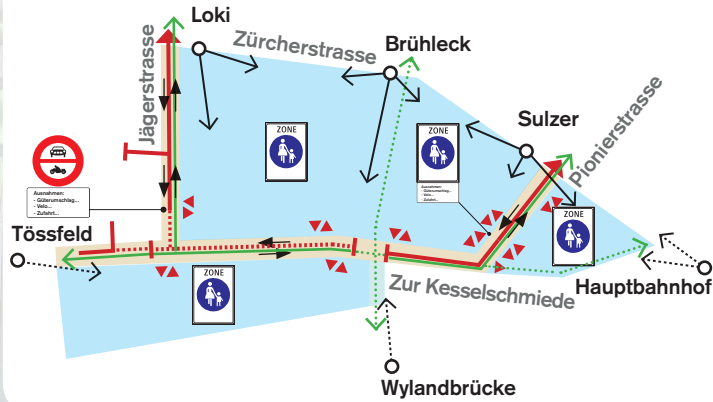




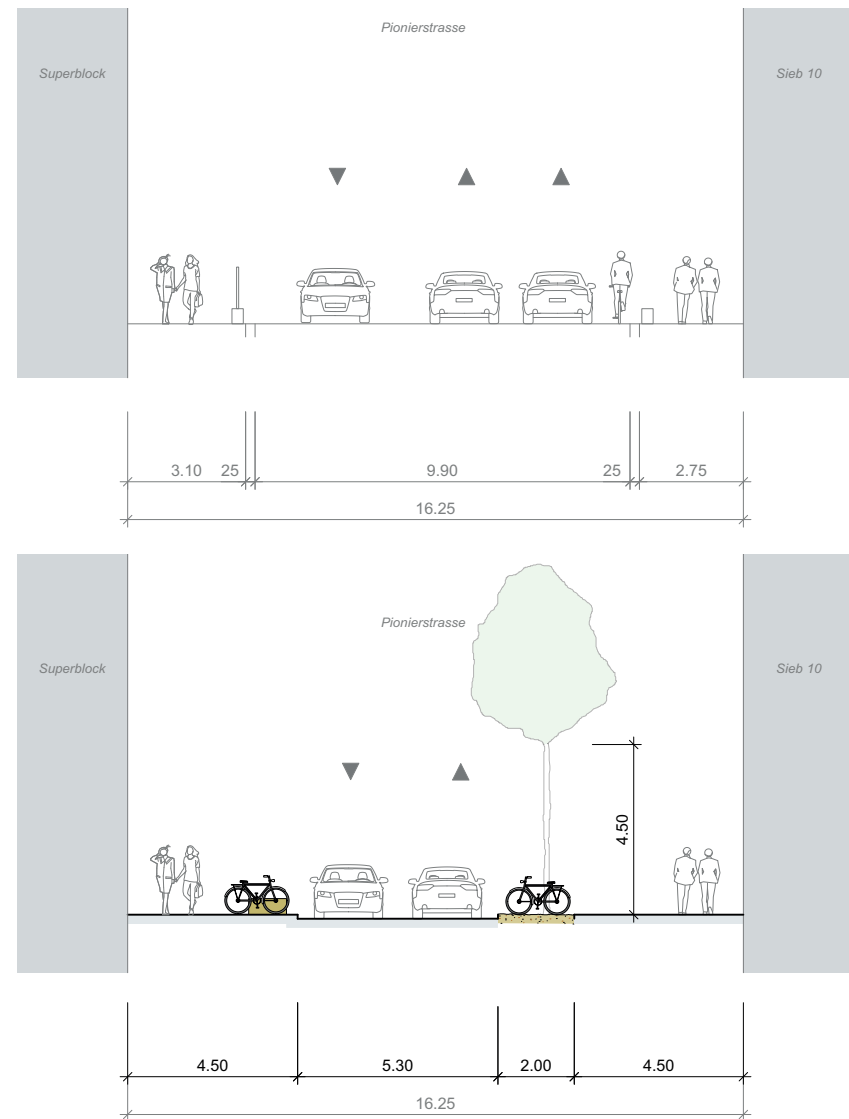
Betriebskonzept (Variante)

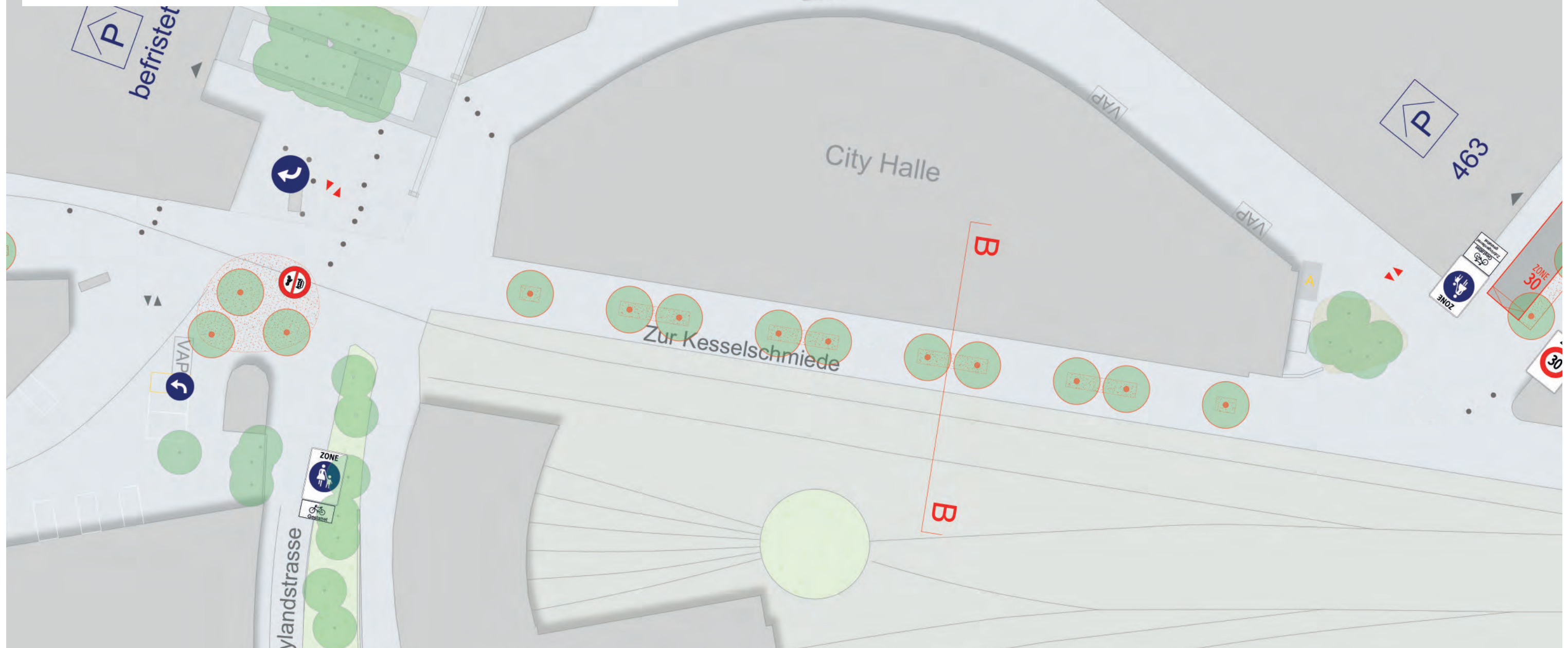
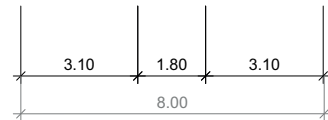
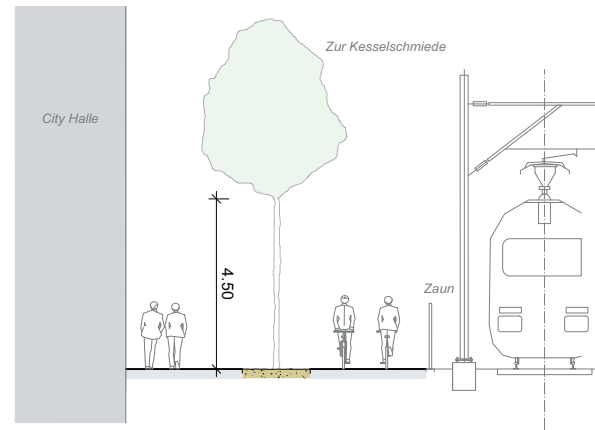
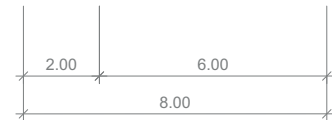
Tempo 30

- Legende**
- Fussgängerzone
 - Tempo 30
 - Zufahrt gestattet
 - Zufahrt nur für Berechtigte und Veloverkehr
 - Durchfahrt gesperrt
 - Fahrtrichtzug
 - Veloverkehr auf Fahrbahn
 - Veloverkehr im Mischverkehr Fussverkehr
 - Haltestelle ÖV
 - Erschliessung ÖV (nah)
 - Erschliessung ÖV (grössere Gehdistanz)



Schnitt A-A Bestand/ Variante Fussgängerzone



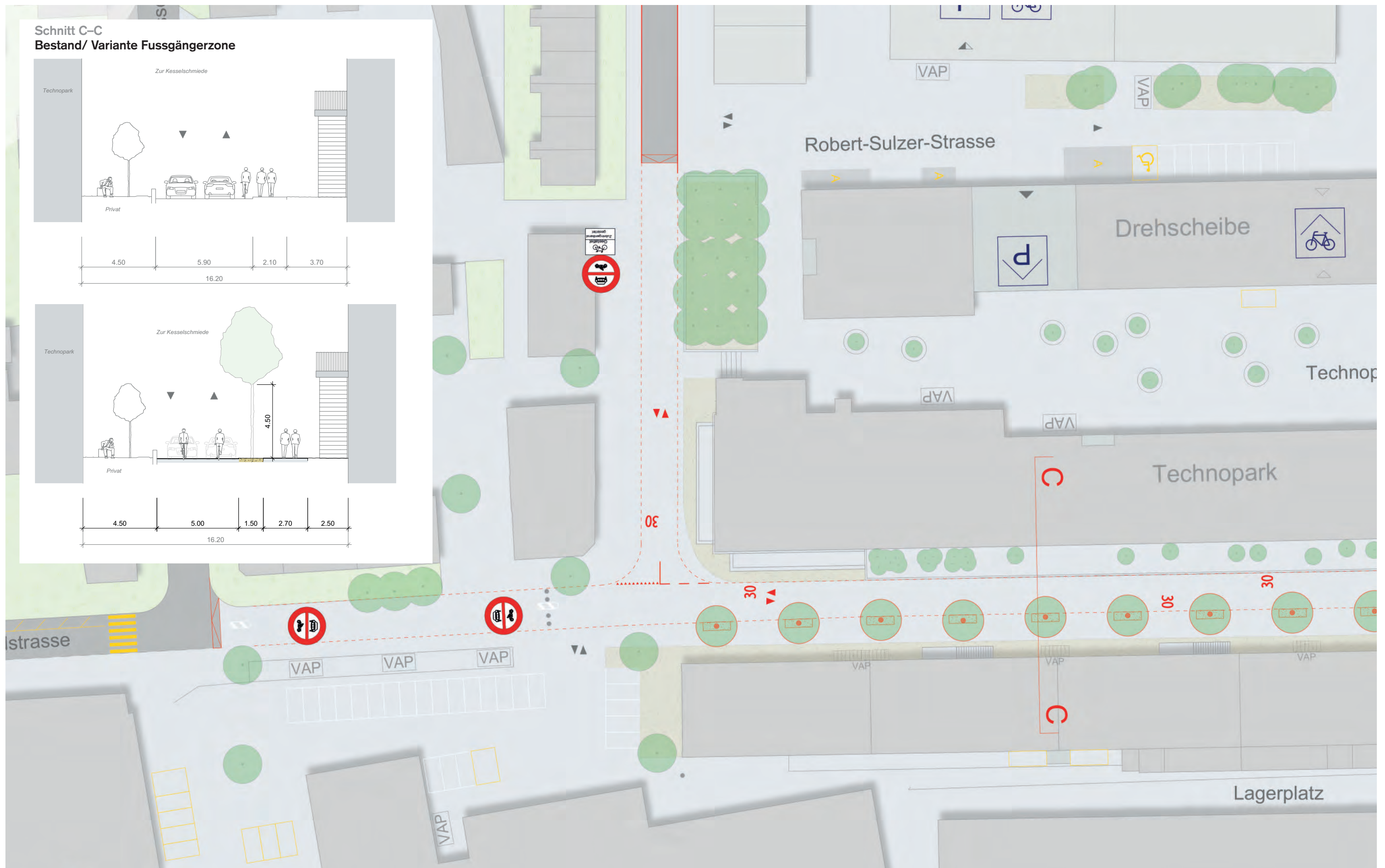
[illegible]



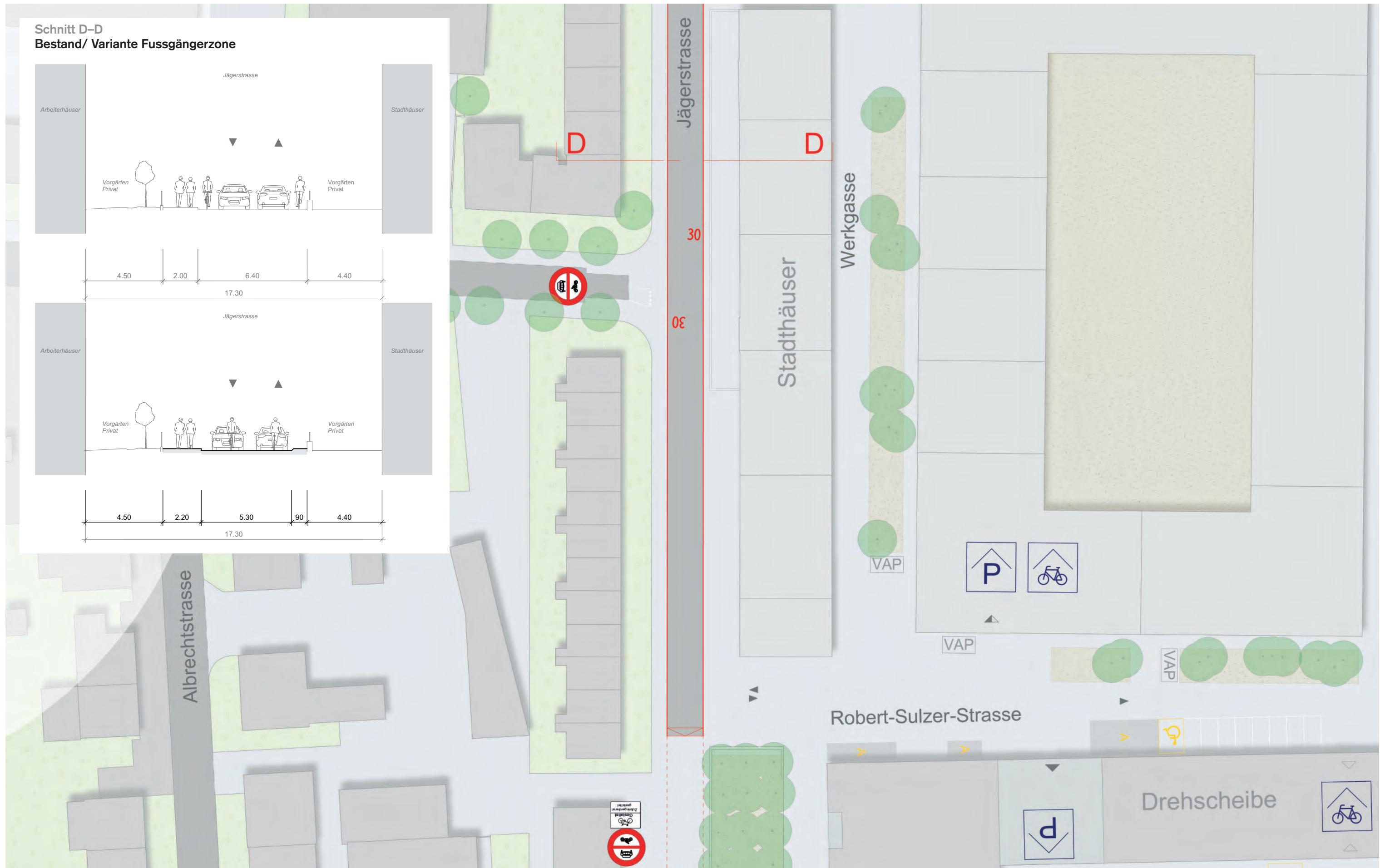
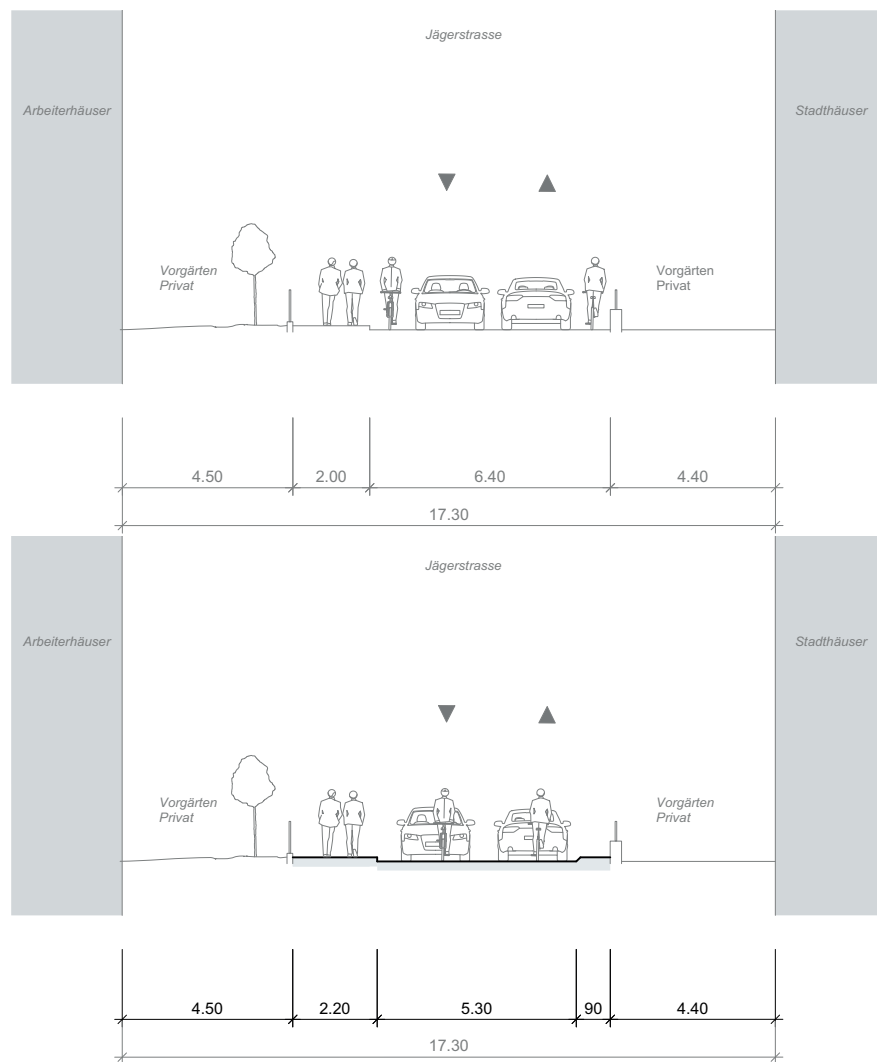
The image contains two cross-section diagrams of a street layout, labeled 'Technopark' on the left and 'Zur Kesselschmiede' at the top.

Top Diagram: This diagram shows a street layout with a 'Privat' area on the left. A tree is located next to the 'Privat' area. Two cars are parked in the street, and two people are walking. A building is on the right. The dimensions are: 4.50 (Privat area), 5.90 (between trees), 2.10 (between cars and people), and 3.70 (between people and building). The total width is 16.20.

Bottom Diagram: This diagram shows a similar street layout but with a larger tree and a different spacing. The dimensions are: 4.50 (Privat area), 5.00 (between trees), 1.50 (between cars and people), 2.70 (between people and building), and 2.50 (between building and right boundary). The total width is 16.20.



Schnitt D-D
Bestand/ Variante Fussgängerzone



Ausfertigung für

Stadt Winterthur
Tiefbaumamt Verkehr

Pionierstrasse 7
CH-8403 Winterthur

Erstellt

Rombo GmbH

Geroldstrasse 31 Tel. +4144 545 5540
CH-8005 Zürich info@rombo.ch

ghiggi paesaggi GmbH

Cramerstrasse 17 Tel. +41 44 291 95 40
CH-8004 Zürich mail@ghiggipaesaggi.com

Projekt

**Betriebs- und
Gestaltungskonzept Sulzerareal**

Winterthur

Plan

Variante Fussgängerzone

Jägerstrasse

Datum / gez.

1. Dezember 2020

rij/alu

Massstab, Format.:

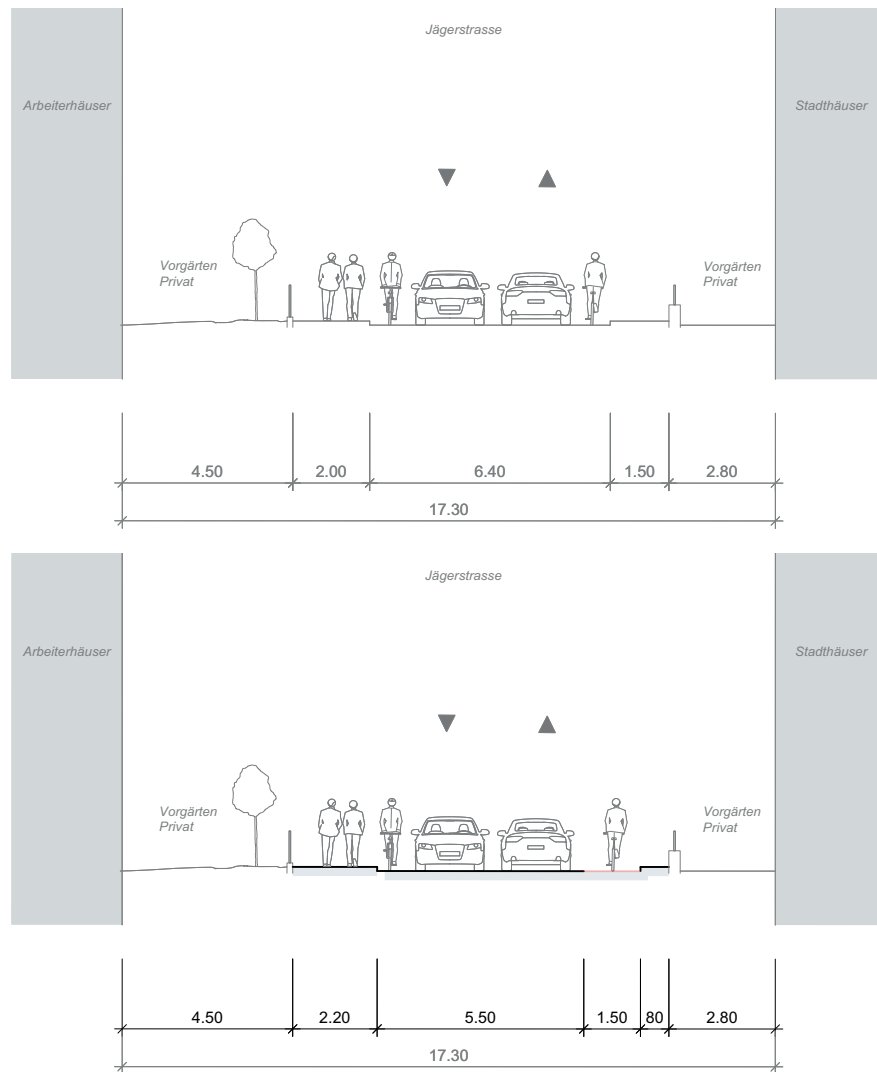
1:500/ 1:200

A3

Nordpfeil



Schnitt E-E
Bestand/ Variante Fussgängerzone



Ausfertigung für

Erstellt

Stadt Winterthur
Tiefbaumamt Verkehr

Rombo GmbH

Pionierstrasse 7
CH-8403 Winterthur

Geroldstrasse 31 Tel. +4144 545 5540
CH-8005 Zürich info@rombo.ch

ghiggi paesaggi GmbH

Cramerstrasse 17 Tel. +41 44 291 95 40
CH-8004 Zürich mail@ghiggipaesaggi.com

Projekt

Betriebs- und
Gestaltungskonzept Sulzerareal

Winterthur

Plan

Variante Fussgängerzone

Jägerstrasse

Datum / gez.

1. Dezember 2020

rij/alu

Massstab, Format.:

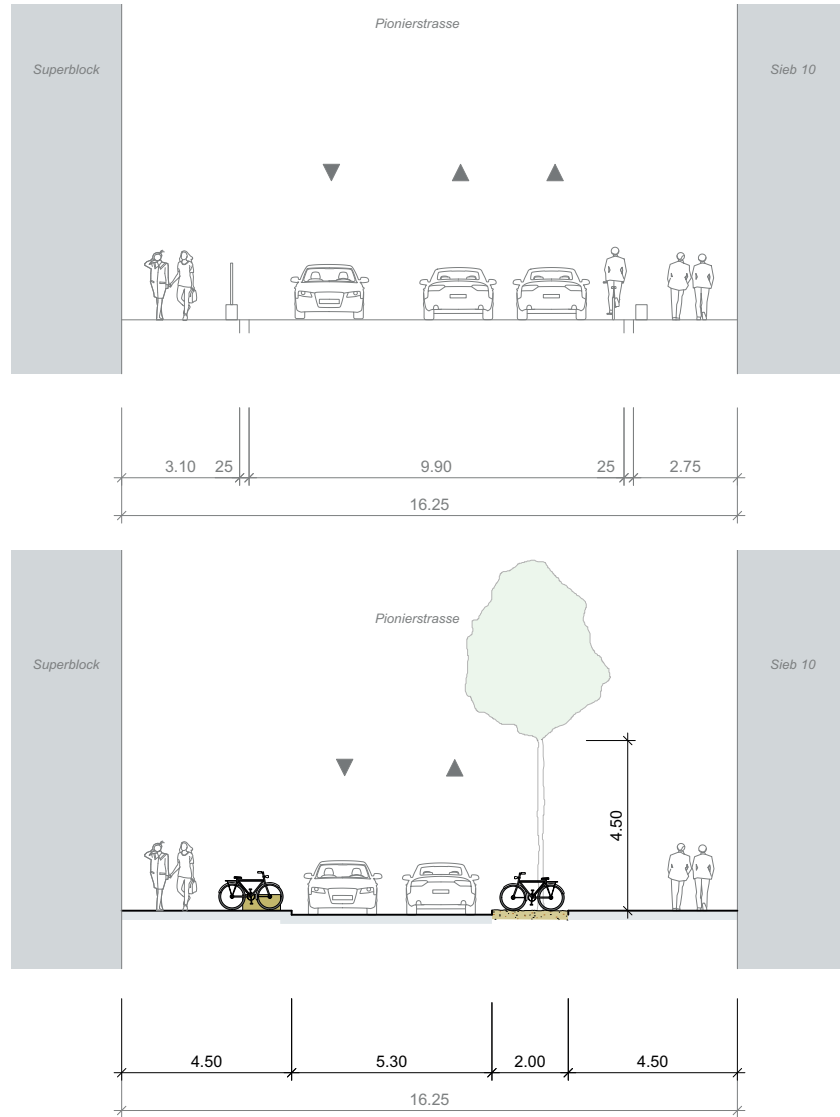
1:500/ 1:200

A3

Nordpfeil



Schnitt A-A
Bestand/ Variante Tempo 30







Schnitt C-C

Bestand/ Variante Tempo 30

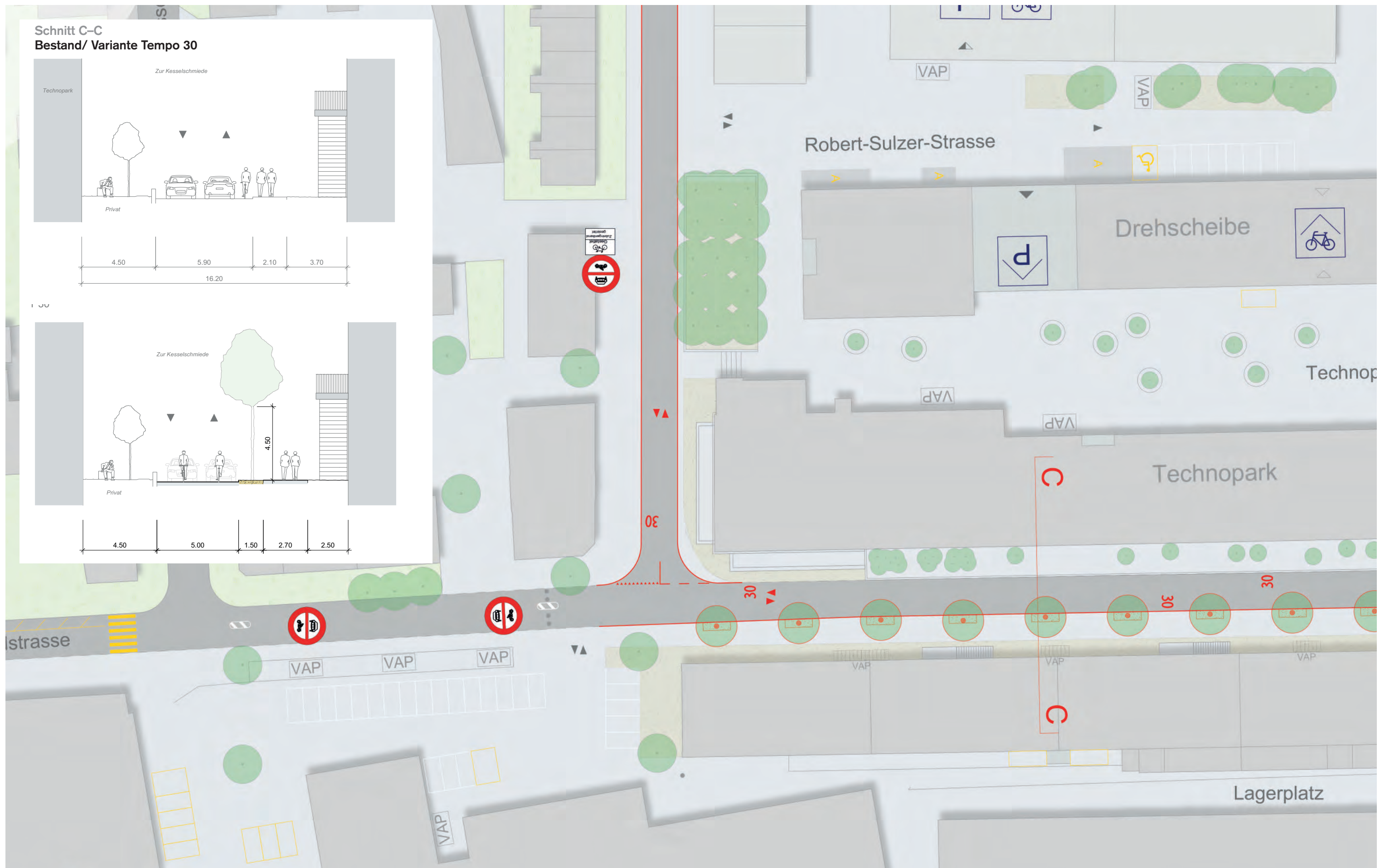
The diagrams illustrate a street cross-section with the following dimensions:

Top Diagram Dimensions:

- Private area: 4.50
- Car lane: 5.90
- Pedestrian lane: 2.10
- Building area: 3.70
- Total width: 16.20

Bottom Diagram Dimensions:

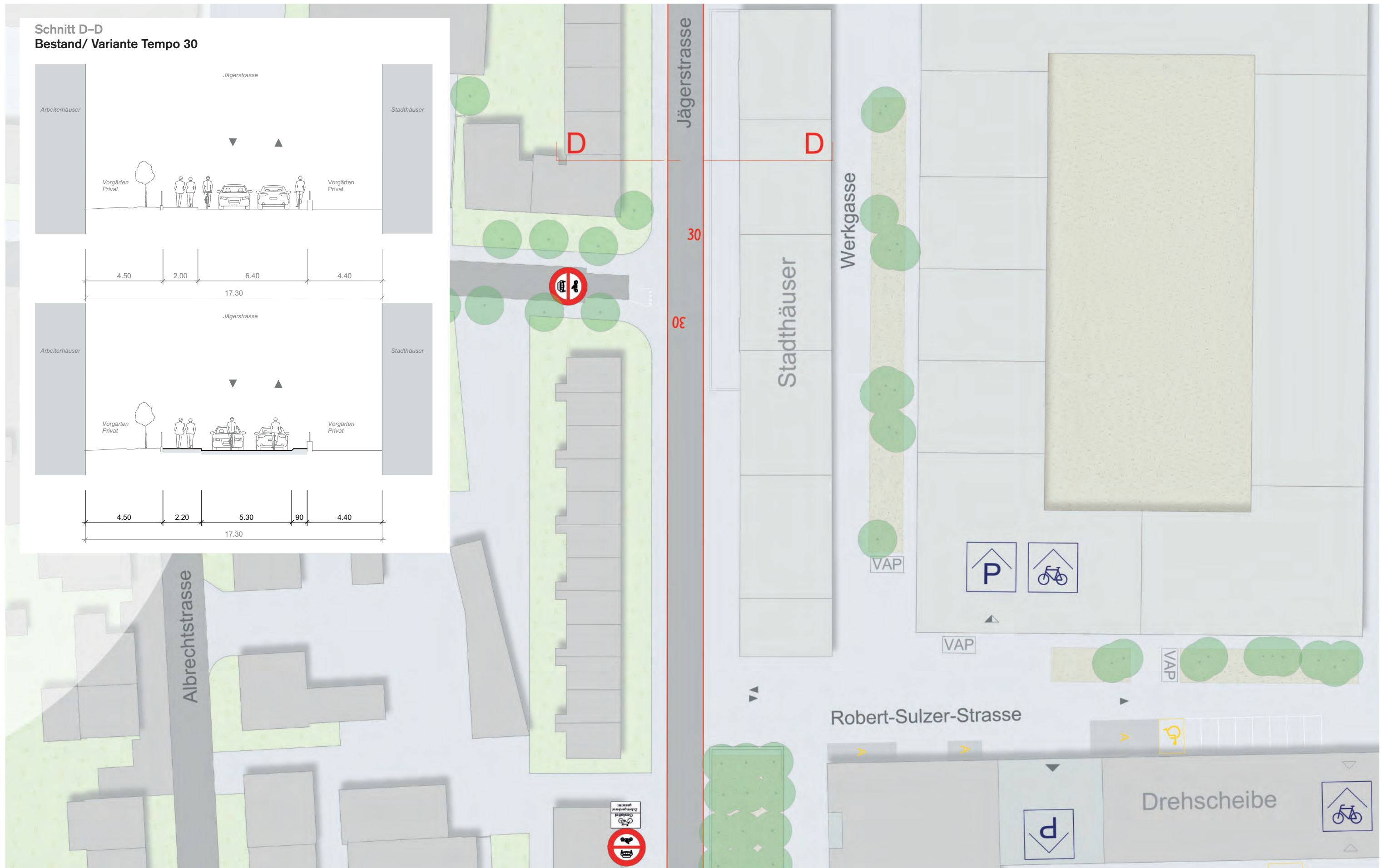
- Private area: 4.50
- Car lane: 5.00
- Tree area: 1.50
- Pedestrian lane: 2.70
- Building area: 2.50



The diagrams illustrate a street layout for 'Jägerstrasse' between 'Arbeiterhäuser' (Worker Houses) on the left and 'Stadthäuser' (City Houses) on the right. The street is 17.30m wide.

Top Diagram: Shows a standard layout with a total width of 17.30m. The segments from left to right are: 4.50m (Vorgärten Privat), 2.00m (pedestrians), 6.40m (cars), and 4.40m (Vorgärten Privat). The cars are parked on a flat surface.

Bottom Diagram: Shows an alternative layout with a total width of 17.30m. The segments from left to right are: 4.50m (Vorgärten Privat), 2.20m (pedestrians), 5.30m (cars on a raised platform), 0.90m (a small gap or feature), and 4.40m (Vorgärten Privat). The cars are parked on a raised platform.



Ausfertigung für		Erstellt		Projekt		Plan		Datum / gez.		Massstab, Format.:		Nordpfeil			
Stadt Winterthur Tiefbaumamt Verkehr		Rombo GmbH		ghiggi paesaggi GmbH		Betriebs- und Gestaltungskonzept Sulzerareal		Variante Tempo 30		1. Dezember 2020		1:500/ 1:200			
Pionierstrasse 7 CH-8403 Winterthur		Geroldstrasse 31 CH-8005 Zürich Tel. +4144 545 5540 info@rombo.ch		Cramerstrasse 17 CH-8004 Zürich Tel. +41 44 291 95 40 mail@ghiggipaesaggi.com		Winterthur		Jägerstrasse		rij/alu		A3			

Schnitt E-E
Bestand/ Variante Tempo 30

