

## Resultate und Analyse Verkehrsbefragung Winterthurer Firmen

### KMU-Verband Winterthur und Umgebung

Verfasser: Bert Hofmänner

#### **VERTRAULICH**

SPERRFRIST: Diese Resultate werden am 28. Januar, 18h veröffentlicht. Bis dahin bitten wir dich, diese Resultate nicht weiterzugeben oder zu veröffentlichen.

# 1 Management Summary

In diesem Kapitel wird die vorliegende Auswertung möglichst kurz zusammengefasst.

## 1.1 Einleitung

Das Stadtparlament beginnt im 2025 mit der Beratung des Richtplanentwurfs, den der Stadtrat vorgelegt hat. Der KMU-Verband will den Politikerinnen und Politikern bei Rückfragen zu den Bedürfnissen des lokalen Gewerbes fundiert Auskunft geben können. Die vorliegende Befragung stellt sicher, dass wir solche Auskünfte faktenbasiert machen können und sicherstellen, dass wir die Interessen der lokalen Firmen vertreten. Mit rund 150 teilnehmenden Firmen ist eine gute Grundgesamtheit gegeben.

Der KMU-Verband nimmt nicht für sich in Anspruch, die besten Verkehrs- oder Klimalösungen präsentieren zu können. Jedoch nehmen wir für uns in Anspruch, dass wir die Bedürfnisse der Firmen so gut wie kaum jemand formulieren können. Wie gut Bedürfnisse der Firmen durch die Stadt erfüllt werden können, ist für die Standortattraktivität entscheidend und somit für die zukünftige wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Stadt wichtig.

## 1.2 Resultate der Befragung

Die Befragung zeigt auf, dass ein grosser Teil der Mobilitätsbedürfnisse der lokalen Firmen nicht gedeckt sind. So ist der Bedarf an Parkplätzen für Mitarbeitende und Externe nicht abgedeckt. Ebenfalls sind die Firmen unzufrieden, was die Parkplatz-Situation vor Ort bei Kunden angeht. Entsprechend überrascht es kaum, dass über 80% der Firmen wenig Vertrauen in die lokale Politik äussern.

Entsprechend erstaunt es nicht, dass nur ein Drittel (!) der befragten Firmen den Firmenstandort Winterthur wieder wählen würden. Am attraktivsten schneiden gemäss vorliegender Befragung autobahnahe Standorte in Nachbargemeinden ab. Dieser unbefriedigende Zustand des Status-Quo ist auch für die Ansiedelung neuer Firmen nachteilig.

## 1.3 Analyse

Die Analyse unterteilt den Mobilitätsbedarf von Firmen in «direkten Gewerbeverkehr» und «indirekten Gewerbeverkehr». Unter direktem Gewerbeverkehr verstehen wir Fahrten, welche in unmittelbarer Ausübung der Geschäftstätigkeit des Unternehmens entstehen. Als indirekten Gewerbeverkehr benennen wir Fahrten, welche durch Lieferanten, Mitarbeitende oder Kunden ausgelöst werden. Der

indirekte Gewerbeverkehr äussert sich darin, dass diese Gruppen die Unternehmen an ihren Standorten erreichen müssen. Diese Erreichbarkeit ist in vielen Fällen mitentscheidend für den Erfolg des Unternehmens.

Die Analyse zeigt auf, dass sowohl die Bedingungen für den direkten Gewerbeverkehr als auch für den indirekten Verkehr bereits heute als überwiegend ungenügend beurteilt werden. Aufgrund der ausgewerteten Zahlen sehen wir eine akute Gefahr, dass sich Firmen mit erhöhtem Mobilitätsbedarf eher in Nachbargemeinden mit Autobahnanschluss niederlassen als auf dem Stadtgebiet. Dies würde zwar die Klimabilanz der Stadt Winterthur entlasten, im Gesamtsystem jedoch mehr Verkehr verursachen. Dieser Entwicklung muss aus ökologischen und ökonomischen Überlegungen entgegengewirkt werden.

## 1.4 Forderungen

Die wichtigste Forderung des KMU-Verbandes ist, dass der Gewerbeverkehr nicht von der Halbierung des MIVs betroffen sein soll, den sich die Stadt mit dem neuen Richtplan zum Ziel gesetzt hat. Damit dies nicht passiert, muss gegeben sein, dass bei sämtlichen Massnahmen zwischen privatem Verkehr und gewerblichem Verkehr differenziert werden kann. Massnahmen, welche dies nicht können, erachten wir als untauglich.

Weiter ist es wichtig, dass auf den Hauptverkehrsachsen der motorisierte Verkehr priorisiert wird und der Langsamverkehr auf parallelen Routen sicher und möglichst berührungsfrei durch die Stadt geführt werden kann. Die Hauptverkehrsachsen müssen sicherstellen, dass der Gewerbeverkehr frei fliessen kann.

Es gibt verkehrintensives Gewerbe, welches nicht verhindert werden kann, indem es in der Stadt politisch verunmöglicht wird. Auch für dieses Gewerbe braucht die Stadt zukünftig Flächen. Diese Flächen sollen neben Autobahnanschlüssen bereitgestellt werden. Der Grund ist einfach: eine verkehrsgünstige Lage neben Autobahnen führt dazu, dass die Summe aller Fahrten reduziert werden kann. Gerade der Raum Winterthur Süd ist für solche Bedürfnisse ideal und muss unbedingt für entsprechende Zwecke reserviert bleiben!

Damit Mitarbeitende auch aus schlecht mit dem ÖV erschlossenen Gebiete effizient anreisen können, sollten am Stadtrand attraktive Park & Ride Flächen entstehen. Diese zeichnen sich durch ein grosses Parkplatzangebot aus, welches über eine direkte und schnelle ÖV-Anbindung ins Zentrum verfügt.

Ebenfalls sehr wichtig ist, dass Logistik an jede Haustür möglich ist. Dafür ist es notwendig, dass der Strassenraum nicht von einem einzigen abgestellten Fahrzeug blockiert werden kann. Dies ist nur möglich, wenn im Strassenraum genügend Platz vorhanden ist und der vorhandene Platz nicht schon durch Privatfahrzeuge vollgestellt ist.

Wünschenswert wäre es, wenn die Stadt Winterthur ihre wirtschaftliche Attraktivität durch verlässliche Zahlen fortlaufend messen könnte. Dies ist heute nicht der Fall, da die vorhandenen Zahlen nicht eindeutige Rückschlüsse zulassen.

## 1.5 Fazit

Verkehr hat nicht nur Kostenseiten. Verkehr generiert auch Nutzen und Wohlstand. Je nach Transportgut, Strecke, Zeitplan und anderen Bedürfnissen ist ein anderes Verkehrsmittel ökonomisch und ökologisch die beste Wahl. In letzter Konsequenz findet aber jedes physische Produkt seinen Weg ganz oder teilweise über unser Strassennetz zum Konsumenten, bzw. Investor.

Bei einer radikalen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs besteht die Gefahr, dass mit dem Verkehr auch Wohlstand vernichtet wird. Dies kann nicht das Ziel sein. Denn ohne Wohlstand ist eine Gesellschaft nicht bereit, in Nachhaltigkeitsbedürfnisse wie Klimaschutz zu investieren.

Die Resultate unserer Befragung zeigen, dass mittelfristig die Gefahr besteht, dass die Wirtschaft sich dezentralisiert. Damit meinen wir, dass Firmen mittelfristig aus der Stadt in verkehrsgünstige Nachbargemeinden wegziehen. Dies wäre keine gute Gesamtentwicklung, weil es die Gesamtmenge der Pendlerinnen und Pendler vergrössert und damit das Verkehrsproblem nicht löst.

## 2 Einleitung

### 2.1 Ziele und Absicht der Umfrage

Immer wieder wurde der Vorstand des KMU-Verbandes von einzelnen Mitgliedern kritisiert, dass wir sie politisch nicht stimmig vertreten. Es ist mit ähnlichen Begründungen auch zu Kündigungen von Mitgliedschaften gekommen. Die Befragung – auch wenn sie allen Firmen offenstand, welche in Winterthur Geschäfte tätigen – war also auch eine Möglichkeit, dass sich unsere Mitglieder zu unseren Positionen äussern konnten.

Dies war für uns aus aktuellem Anlass doppelt wichtig: Der Winterthurer Stadtrat hat nämlich einen Richtplanentwurf ausgearbeitet und dem Parlament zur Beratung vorgelegt. Das Stadtparlament hat dafür extra eine Spezialkommission gebildet. Die Befragung hilft uns, dass wir Rückfragen zu den Bedürfnissen der Wirtschaft beim Thema Verkehr fundiert beantworten können.

Neue Erkenntnisse hat die Befragung allerdings nicht gebracht. Es zeigte sich, dass die Resultate der Befragung mit den Positionen des Vorstandes übereinstimmen. Allerdings darf auch angemerkt werden, dass es in einem Verband mit rund 600 Mitgliedern ein Ding der Unmöglichkeit ist, jedes Mitglied vertreten zu können. Dass der Vorstand aber die Mehrheitsmeinung gut wiedergibt, zeigt sich auch in der Mitgliederstatistik des KMU-Verbandes, welche langjährig leicht ansteigt.

### 2.2 Stärken und Schwächen dieses Papiers

Wir nehmen nicht für uns in Anspruch Verkehrs- oder Klimaexperten zu sein. Die nachfolgend gemachten Aussagen und Vorschläge betreffend Verkehrsproblemen und -lösungen sollen fachlich kritisch geprüft werden.

Wir nehmen aber für uns in Anspruch, dass es kaum Organisationen oder Experten gibt, welche die Bedürfnisse der Wirtschaft an die Rahmenbedingungen unserer Stadt besser kennen. Der KMU-Verband Winterthur und Umgebung ist in Winterthur der mitgliederstärkste Wirtschaftsverband.

Selbstverständlich gibt es in Winterthur mit der Handelskammer (HAW) oder Branchenverbänden noch andere Wirtschaftsorganisationen, welche die Bedürfnisse der Wirtschaft gerade in bestimmten Sparten ähnlich gut oder sogar noch besser formulieren können.

Der KMU-Verband erwartet aber von Experten und Organisationen, welche auf den Themengebieten Klimawandel oder Verkehr grosse Expertise haben, dass sie die von uns formulierten Bedürfnisse nicht negieren oder herunterspielen, sondern in die Problemlösung mit einbeziehen.

Eine starke Wirtschaft ist Voraussetzung dafür, dass sich die Gesellschaft um Nachhaltigkeitsbedürfnisse kümmern kann und will. Darum lohnt es sich mittel- und langfristig, die Bedürfnisse der Wirtschaft bei Lösungsfindungen zu involvieren.

### **2.3 Wer hat teilgenommen?**

Die Befragung wurde über die Kanäle des KMU-Verbandes (Newsletter, Facebook, LinkedIn, KMU Apéro, Forum Winterthur) beworben. Ebenfalls wurden andere Wirtschaftsverbände eingeladen, ihre Mitglieder ebenfalls zur Teilnahme an der Umfrage einzuladen. Namentlich wurden folgende Wirtschaftsverbände und Organisationen kontaktiert:

- Handelskammer Winterthur
- Junge Altstadt
- HEV Winterthur
- Gewerbeverein Winterthur
- House of Winterthur

Die ersten drei haben die Befragung über ihre Kanäle ebenfalls geteilt. Gewerbeverein und House of Winterthur haben darauf verzichtet.

Es sind von Mitte September bis Anfangs November 2024 146 Antworten eingegangen. Alle eingegebenen Antworten mussten unter Angabe des Firmennamens gemacht werden. Damit wurde sichergestellt, dass keine Firmen doppelt mitmachen oder missbräuchliche Eingaben gemacht werden konnten.

Die Analyse hat keine verdächtigen Muster gezeigt. Wir gehen davon aus, dass die Befragung nicht manipuliert wurde. Die eingegangenen Resultate stellen wir anonymisiert (also ohne den Firmennamen) zur Verfügung.

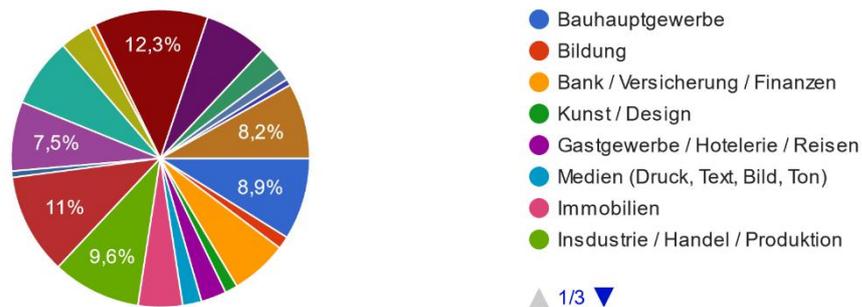
### 3 Resultate

In diesem Kapitel werden die Resultate der Befragung präsentiert. Die Analyse dieser Resultate wird erst in [Kapitel 4](#) vorgenommen.

#### 3.1.1 Branchen

Branche deines Unternehmens

146 Antworten

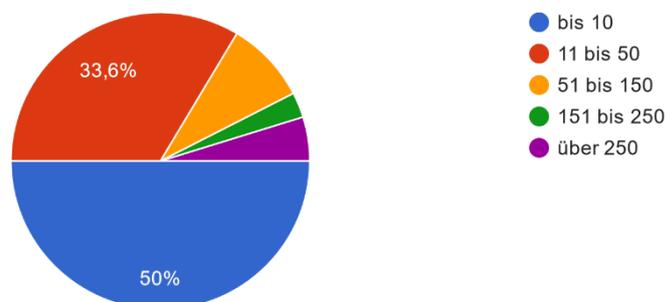


Bei den Branchen ist eine gute Durchmischung festzustellen. Mit 12.3% ist das Bau-Ausbaugewerbe am besten vertreten. 11% der Firmen geben an, im Bereich Informatik tätig zu sein. 9.6% im Bereich Industrie / Handel / Produktion.

#### 3.1.2 Firmengrösse

Wie viele Mitarbeitende hat deine Firma?

146 Antworten

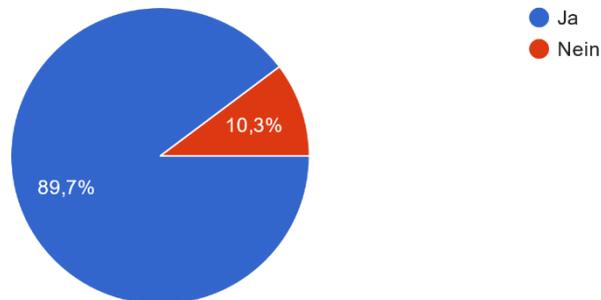


Die Häufigkeiten der Firmengrössen entsprechen wohl ungefähr den Häufigkeiten der Firmen auf Stadtgebiet. Die Anteile der Firmengrössen widerspiegelt wohl mehr oder weniger die Auftretenshäufigkeit in der Stadt Winterthur.

### 3.1.3 Standort

Habt ihr einen Firmenstandort in Winterthur?

146 Antworten



9 von 10 befragten Unternehmen verfügen über einen Standort in Winterthur. Nur den 131 Unternehmen mit Standort in Winterthur wurden die Fragen gestellt, welche den Firmenstandort betreffen.

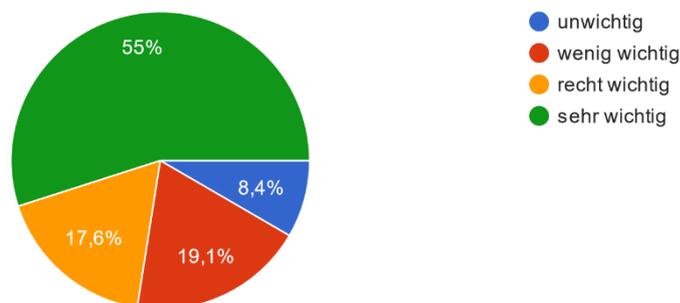
## 3.2 Parkplätze für Mitarbeitende

Zuerst wollten wir von den Firmen mit einem Standort in Winterthur wissen, wie wichtig Parkplätze für Mitarbeitende sind und wie dieser Bedarf aktuell gedeckt werden kann.

### 3.2.1 Wichtigkeit von Parkplätzen für Mitarbeitende

Wie wichtig sind für euch Parkplätze für Mitarbeitende an eurem Firmensitz?

131 Antworten

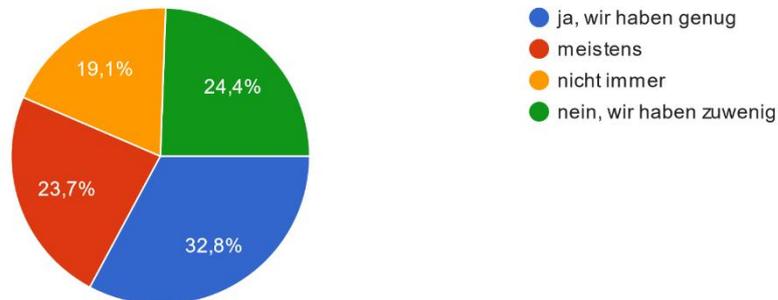


72.6% der Firmen sind Parkplätze für Mitarbeitende sehr oder recht wichtig.

### 3.2.2 IST-Zustand Parkplätze für Mitarbeitende

Habt ihr genügend Parkplätze für Mitarbeitende am Firmensitz?

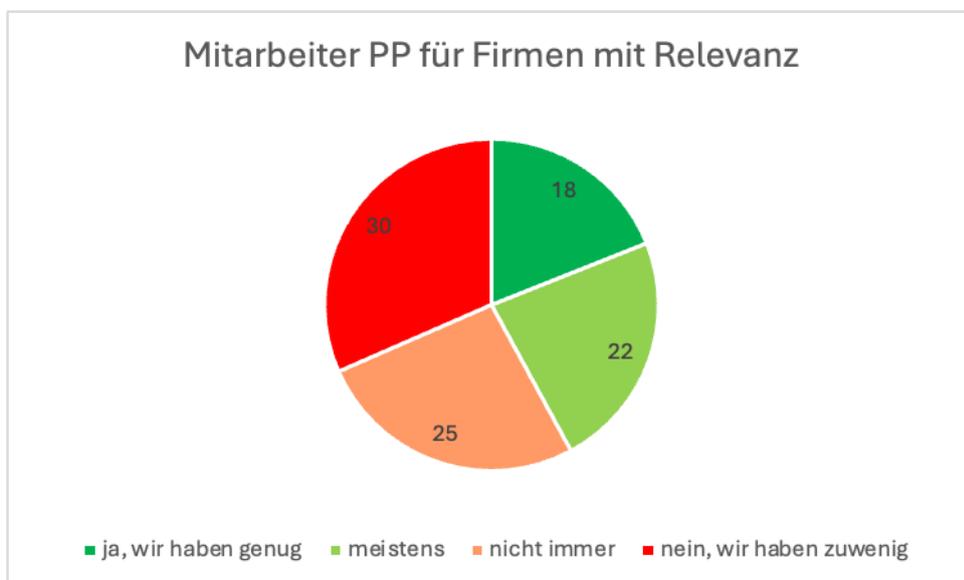
131 Antworten



Eine Mehrheit von 56.5% hat (meistens) genug Parkplätze für Mitarbeitende. Dies sind jedoch deutlich weniger Firmen, als der Parkplatzfrage eine hohe Wichtigkeit gegeben haben.

### 3.2.3 IST-Zustand für Firmen mit hoher Relevanz

Die Antworten des IST-Zustandes sind etwas schwierig zu interpretieren, weil auch Firmen eine Antwort gaben, für welche Parkplätze für Mitarbeitende nicht wichtig sind. In der folgenden Auswertung sind nur die Resultate der 95 Firmen enthalten, welche bei der Relevanz «wichtig» oder «recht wichtig» angegeben haben.



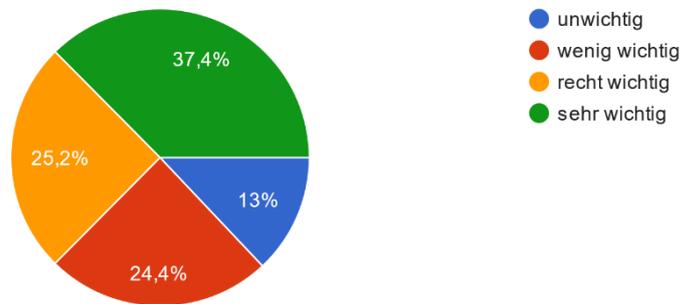
Diese Auswertung zeigt, dass 42% der Firmen (40 Firmen) mindestens «meistens» genügend Parkplätze für Mitarbeitende haben. 58% der Firmen (55 Firmen) mit hoher Relevanz hat ein Bedürfnis nach mehr Parkplätzen für Mitarbeitende.

### 3.3 Parkplätze für Kunden oder Externe

Es gibt Firmen, für welche ihr Geschäftserfolg davon abhängt, wie gut ihr Standort für Kunden oder Externe (Projektpartner, Lieferanten, Dienstleister, Kursbesucher... etc.) erreichbar ist. Auch hier fragen wir Wichtigkeit und IST-Situation getrennt voneinander ab.

#### 3.3.1 Wichtigkeit von Parkplätzen für Kunden und Externe

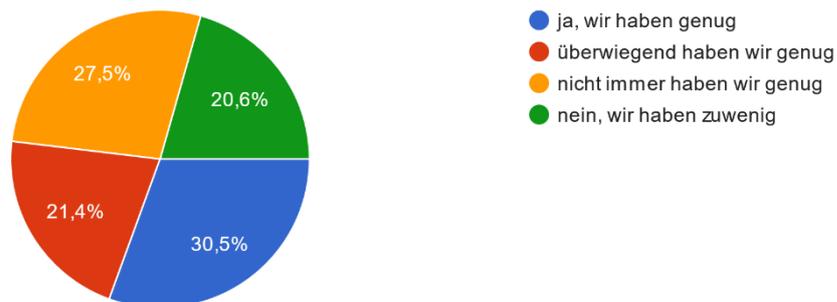
Wie wichtig sind für dich Parkplätze für Kund:innen und/oder externe Partner an eurem Firmensitz?  
131 Antworten



Für 62.6% der Firmen ist die Erreichbarkeit für Kunden und Externe mindestens «recht wichtig».

#### 3.3.2 IST-Zustand Parkplätze für Externe

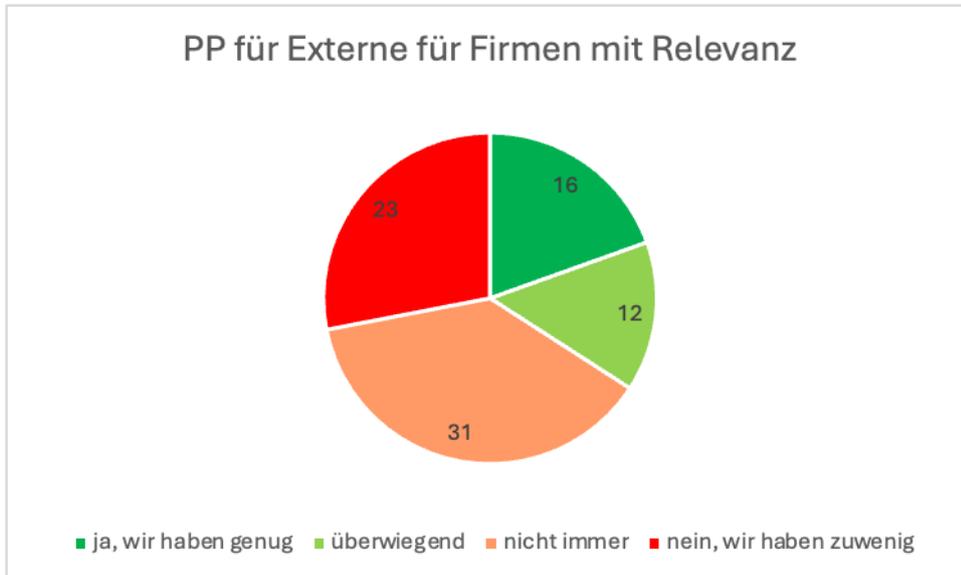
Habt ihr genügend Parkplätze für Kund:innen resp. Partner am Firmensitz?  
131 Antworten



51.9% der Firmen haben mindestens «überwiegend» genug Parkplätze für Externe.

### 3.3.3 IST Zustand für Firmen mit hoher Relevanz

Auch hier haben wir eine Teilauswertung der Firmen vorgenommen, für welche Parkplätze für Externe und Kunden mindestens «recht wichtig» sind:



65.9% der Firmen mit hoher Relevanz haben ein Bedürfnis nach mehr Parkplätzen für Externe oder Kunden.

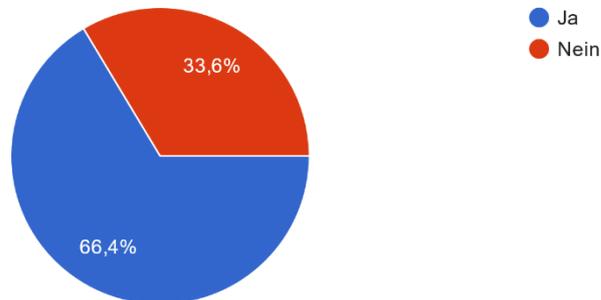
Spannend ist, dass hier bei Firmen mit Relevanz in dieser Frage die Zufriedenheit tiefer ist als bei der Mitarbeiter Frage, welche generell als wichtiger angeschaut wird.

## 3.4 Parkplätze vor Ort

Einige Firmen sind darauf angewiesen, dass sie mit dem Auto zu Kunden vor Ort fahren können. Die Entsprechenden Fragen haben wir nur Firmen gestellt, welche Kundinnen und Kunden in Winterthur vor Ort bedienen.

### 3.4.1 Anteil Firmen, die Kunden in Winterthur vor Ort besuchen

Braucht ihr Parkplätze resp. Abstellgelegenheiten für Fahrzeuge vor Ort bei Kunden in Winterthur?  
137 Antworten



Rund zwei Drittel der befragten Firmen besucht Kund:innen in Winterthur vor Ort.

**Randbemerkung:** hier lag in der Befragung anfänglich ein Fehler vor, der im Laufe der Umfrage korrigiert wurde: Zuerst wurden die beiden nachfolgenden Fragen auch Firmen gestellt, welche KEINE Kunden vor Ort besuchen. So erhielten wir für die nachfolgenden Fragen 9 Antworten zu viel (100 statt 91). Da die Resultate aber derart eindeutig sind, wurde dieser Fehler nicht herausgerechnet.

### 3.4.2 Wichtigkeit von Parkplätzen und Abstellmöglichkeiten vor Ort

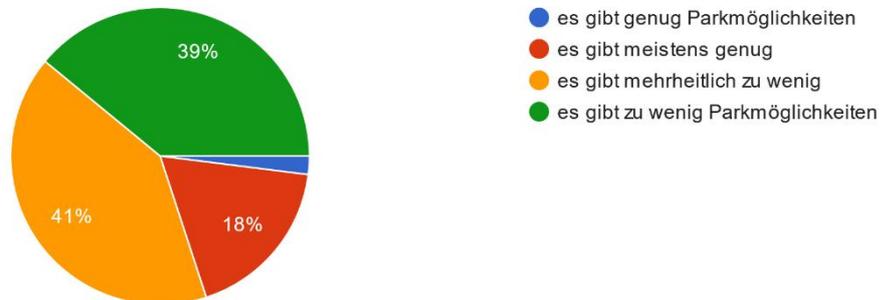
Wie wichtig sind euch Parkplätze vor Ort beim Kunden?  
100 Antworten



Die Wichtigkeit von Abstellmöglichkeiten für das Auto ist enorm: 94% der befragten Firmen erachten dies mindestens als «eher» wichtig.

### 3.4.3 IST-Zustand Parkplätze vor Ort bei den Kunden

Parkplatzsituation vor Ort  
100 Antworten



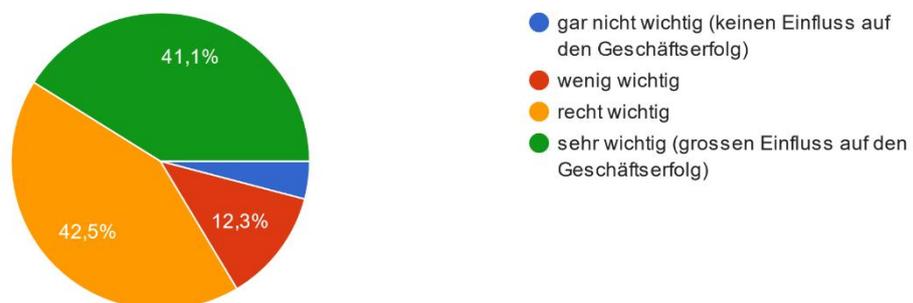
80% der befragten Firmen erachtet die Situation mindestens «mehrheitlich» als schwierig.

## 3.5 Verkehrsfluss in Winterthur

Weiter befragten wir alle teilnehmenden Firmen über die Wichtigkeit des fließenden Verkehrs in Winterthur.

### 3.5.1 Wichtigkeit des Verkehrsflusses für den Geschäftserfolg

Wie wichtig ist für euch flüssiger Verkehr in der Stadt Winterthur?  
146 Antworten

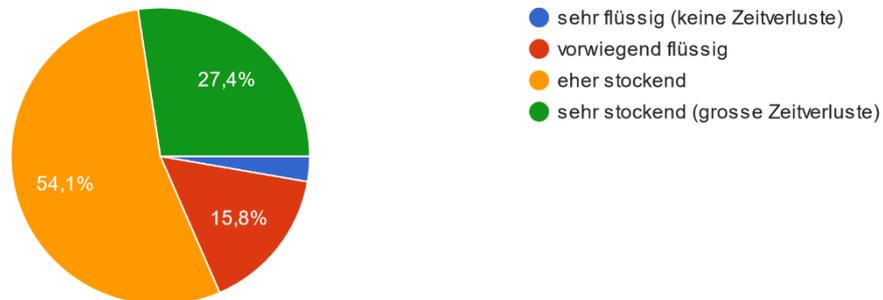


83.6% der Firmen erachten flüssigen Verkehr als mindestens «recht wichtig» für den Geschäftserfolg.

### 3.5.2 IST-Zustand des Verkehrsflusses in Winterthur

Wie beurteilst du den Verkehrsfluss in Winterthur?

146 Antworten



81.5% empfinden den Verkehrsfluss mindestens als «eher stockend»

### 3.5.3 Beurteilung der Entwicklung des Verkehrsflusses

Wie beurteilst du die Entwicklung des Verkehrsflusses in Winterthur?

146 Antworten



91.7% gehen davon aus, dass sich der Verkehrsfluss in Winterthur eher verschlechtern wird.

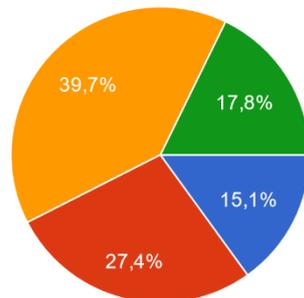
## 3.6 Standortattraktivität

Wir wollten von den befragten Firmen auch wissen, wie attraktiv sie die Stadt Winterthur in Bezug auf den Verkehr als Firmenstandort einstufen.

### 3.6.1 Zufriedenheit mit dem Standort

Würde die Verkehrssituation in Winterthur für die Stadt als Standort für euer Unternehmen sprechen?

146 Antworten



- Ja, ohne Zweifel. Unsere Anforderungen an den Verkehr sind gedeckt.
- eher ja, aber verkehrstechnisch gibt es Besseres
- eher nein, die Verkehrssituation ist nachteilig
- klar nein. Die verkehrstechnischen Nachteile sind zu gross

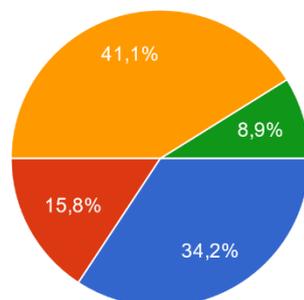
57.5% der Firmen empfinden die Verkehrssituation in Winterthur als mindestens «eher» nachteilig.

### 3.6.2 Alternativer Standort

Um die Standortattraktivität noch genauer zu erfassen, haben wir die hypothetische Frage gestellt, ob die Firma nochmals den Standort Winterthur wählen würde oder ein anderer für sie attraktiver wäre.

Welchen Standort würdest du aus verkehrstechnischen Gründen wählen?

146 Antworten



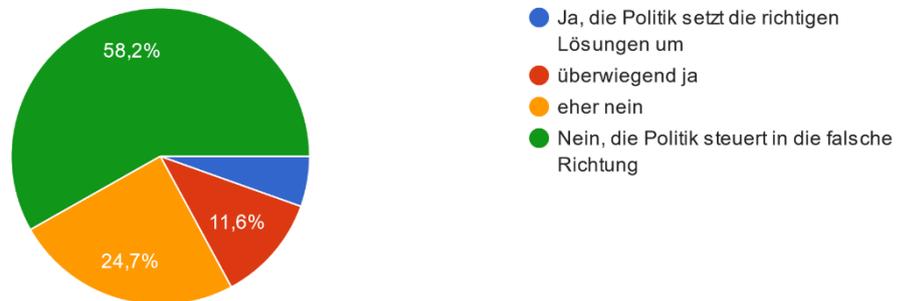
- Stadt Winterthur (zentraler Standort ist sehr wichtig)
- Nachbar-Gemeinde, ländlich (viel und günstigen Platz)
- Nachbar-Gemeinde, nahe an einem Autobahn-Anschluss (möglichst guter Verkehrsanschluss)
- andere Stadt (andere Städte sind verkehrstechnisch attraktiver)

Lediglich ein gutes Drittel der Firmen würde Winterthur erneut als Standort wählen. Am beliebtesten wäre ein Standort in einer Nachbargemeinde mit gutem Autobahn-Anschluss.

### 3.7 Vertrauen in die lokale Politik

Vertraust du den Massnahmen der Stadtregierung (Stadtrat und Parlament)?

146 Antworten



82.9% der befragten Firmen trauen der lokalen Politik eher nicht zu, die für die Firmen wichtigen Lösungen in Bezug auf den Verkehr zu finden und umzusetzen.

### 3.8 Detailfragen

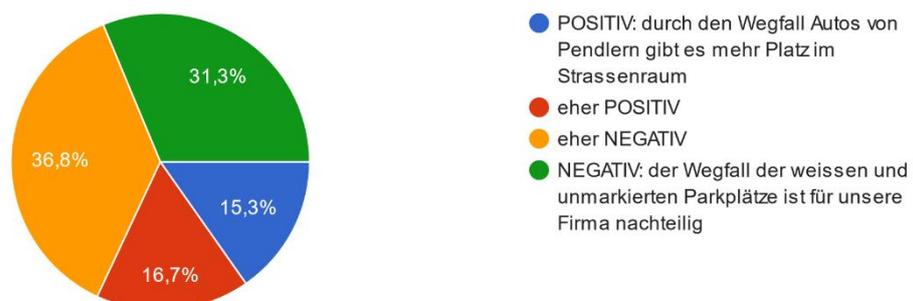
Wir haben die Firmen auch zu konkreten politischen Verkehrsthemen befragt. Die Mehrheit davon hat einen Bezug zum vom Stadtrat vorgeschlagenen Richtplan.

Die Beantwortung dieser Detailfragen war freiwillig. Darum sind nicht bei allen Fragen gleichviele Antworten eingegangen.

#### 3.8.1 Lückenlose blaue Zone

Lückenlose Blaue Zone

144 Antworten

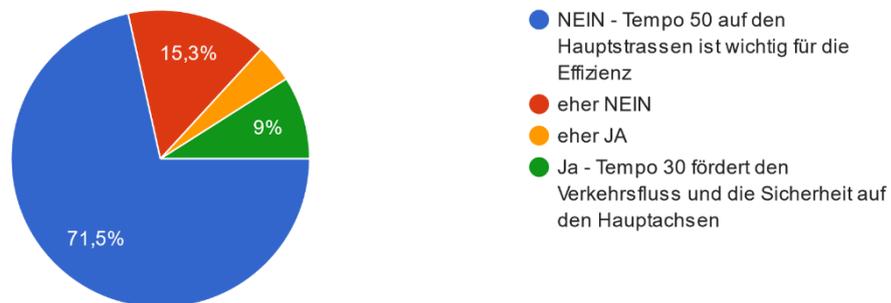


32% erachten die lückenlose blaue Zone als mindestens «eher positiv»

### 3.8.2 Tempo 30 auf Hauptachsen

Der Stadtrat plant, dass auch auf Hauptachsen Tempo 30 eingeführt wird.

Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen.  
144 Antworten



86.8% lehnen Tempo 30 auf Hauptachsen ab.

### 3.8.3 Fahrbahnhaltestellen

Fahrbahnhaltestellen  
145 Antworten



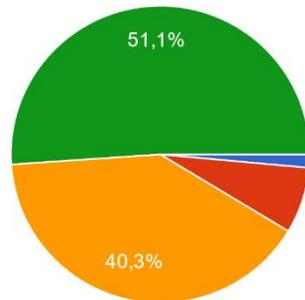
88.3% sind mindestens eher gegen Fahrbahnhaltestellen.

### 3.8.4 Erschliessung Neuhegi/Grüze

Mit der Erschliessung Neuhegi/Grüze soll das Gebiet einen direkten Autobahnanschluss erhalten. Die Erschliessung ist Teil des Städtischen Gesamtverkehrskonzepts. Das Projekt findet in einer vertieften Vorplanung.

### Erschliessung Neuhegi/Grüze

139 Antworten



- NEIN, die Erschliessung muss über andere Verkehrsträger erfolgen
- eher NEIN
- eher JA
- JA - die Erschliessung ist für Neuhegi/Grüze und die Stadt wichtig.

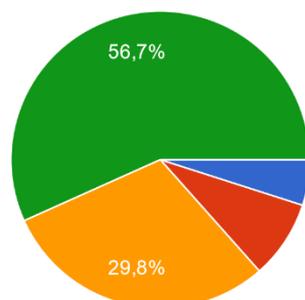
Die Erschliessung Hegi wird von 91.4% der Firmen als mindestens «eher» wichtig angeschaut.

### 3.8.5 Heiligberg/Breitetunnel

Auch im Bereich Heiligberg/Breite sieht das Städtischen Gesamtverkehrskonzept einen Tunnel vor. Dieser soll gemäss Richtplan nun aber gestrichen werden.

### Heiligbergtunnel / Breitetunnel

141 Antworten



- NEIN - ein zusätzlicher Tunnel ist zu teuer. Der Autoverkehr darf nicht gefördert werden
- eher NEIN
- eher JA
- JA - ein solcher Tunnel schliesst eine wichtige Lücke im Verkehrsnetz

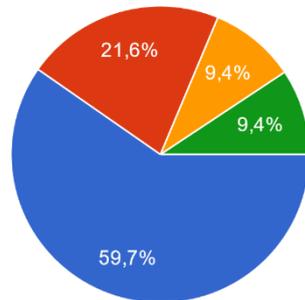
86.5% der Firmen finden einen Heiligberg-/Breitetunnel mindestens «eher» wichtig.

### 3.8.6 Einführung Kammersystem

Der Richtplan sieht mittelfristig vor, dass zukünftig der Verkehr zwischen Quartieren nicht mehr durch das Zentrum, sondern über die Autobahn erfolgen soll.

### Einführung Kammernsystem

139 Antworten



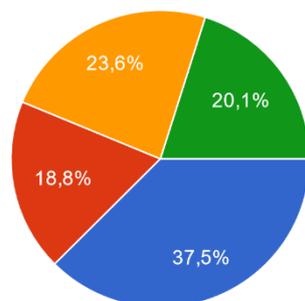
- NEIN - das Kammernsystem kann ohne Ringverbindung nicht funktionieren
- eher NEIN
- eher JA
- JA - das Kammernsystem beugt der Überlastung des Verkehrs im Zentrum vor

81.3% finden das Kammernsystem ohne Ringverbindung als mindestens «eher» nachteilig an.

### 3.8.7 Ausbau Veloschnellrouten

#### Ausbau Veloschnellrouten

144 Antworten



- NEIN - die Velorouten in Winterthur sind bereits erstklassig
- eher NEIN
- eher JA
- JA - die Velorouten müssen noch besser werden

56.3% sprechen sich eher gegen einen weiteren Ausbau der Velorouten aus.

### 3.8.8 Kosten für Bewilligungen für Handwerkerautos

Handwerkerautos können Spezialbewilligungen einholen, um Zonen zu befahren, welche für den Autoverkehr eigentlich gesperrt sind (z.B. Altstadt) oder um in den blauen Zonen zu parkieren.

### Bewilligungen für Handwerker Autos

135 Antworten



74.8% sind der Meinung, dass die Kosten für die Bewilligungen eher zu hoch sind.

## 4 Analyse

In diesem Kapitel werden die vorliegenden Resultate analysiert.

### 4.1 Analyse des Mobilitätsbedarfs

Die Resultate zeigen auf, dass ein grosser Mobilitätsbedarf besteht. Diesen Bedarf wollen wir vertieft analysieren und die Bedürfnisse der Firmen strukturiert aufzeigen.

Den Verkehrsbedarf der Firmen unterscheiden wir in zwei Kategorien:

- **Direkter Gewerbeverkehr:** Unter diesem Verkehr verstehen wir Verkehr, der von der Tätigkeit des Unternehmens direkt verursacht wird.
- **Indirekter Gewerbeverkehr → externer Erreichbarkeitsbedarf:** Darunter verstehen wir Verkehr, der durch Dritte ausgelöst wird, aber in einem Zusammenhang mit den Geschäftstätigkeiten der Firma steht und ebenso Auswirkungen auf den Geschäftserfolg hat.

#### 4.1.1 Direkter Gewerbeverkehr

Direkter Gewerbeverkehr ist der Verkehr, der für die Tätigkeit der Firma notwendig ist. Meist wird dieser Verkehr von der Tatsache ausgelöst, dass das Unternehmen, seine Dienstleistung nicht am eigenen Standort erfüllen kann, sondern durch die Art der Leistung gezwungen ist, diese am Standort des Kunden oder eines Dritten zu erfüllen. Der Transport von Gütern und/oder Mitarbeitenden ist zwingend. Entsprechend verwenden wir für die Kategorisierung der Unternehmen folgende Kriterien:

- Arbeiten vorwiegend am Firmenstandort → praktisch kein direkter Gewerbeverkehr
- Arbeiten teilweise Standort gebunden → wenig direkter Gewerbeverkehr
- Arbeiten vorwiegend beim Kunden → viel direkter Gewerbeverkehr

Der direkte Gewerbeverkehr kann auch darum als direkt bezeichnet werden, weil der Unternehmer selbst entscheiden kann, wie er diesen Verkehr gestaltet. Der Unternehmer wählt das Verkehrsmittel selbst, welches seinen Bedarf erfüllen soll.

##### 4.1.1.1 Arbeiten vorwiegend am Firmenstandort

Diese Firmen können ihre Produkte und Dienstleistungen praktisch ausschliesslich am Firmenstandort erbringen. Sie erzeugen kaum direkten Gewerbeverkehr. Die hier genannten Firmen brauchen wenig eigene Fahrzeuge.

##### Beispiele:

- **Werbeagentur / Programmierer:** Solche Firmen können ihre Dienstleistungen grossmehheitlich am Firmenstandort erbringen. Kundenbesuche von Geschäfts- oder

Projektleitern bilden im Alltag Ausnahmen. Diese können aber vorkommen. Besonders wenn an einem Tag mehrere Kunden an unterschiedlichen oder mit dem ÖV schwer erreichbaren Standorten besucht werden müssen.

- **Anwaltskanzleien:** Die meisten Arbeiten machen Kanzleien im Büro vor Ort. Die Anwälte müssen aber auch Klienten besuchen oder zu Gerichtsverhandlungen anreisen. In den meisten Fällen können solche Besuche mit dem ÖV abgedeckt werden. Zumal die meisten Gerichte via ÖV gut erreichbar sind, ist der Bedarf an MIV nicht sehr hoch.

#### 4.1.1.2 Arbeiten teilweise Standort gebunden

Es gibt Firmen, welche ihre Produkte oder Dienstleistungen nur teilweise am eigenen Standort entwickeln oder produzieren können. Diese Firmen müssen mindestens teilweise an externen Standorten tätig sein. Für solche Firmen ist es wichtig, dass sie für die benötigten Fahrzeuge an ihrem Standort genügend Parkplätze erhalten.

##### Beispiel:

- **Bauingenieur:** ein Bauingenieur macht viele Planungen bei sich im Büro. Immer wieder erfordert es ihre Arbeit aber, dass Mitarbeitende auf die Baustelle fahren und dort bestimmte Arbeitsschritte vorbereiten oder begleiten. Zum Teil erfordern diese Baustellenbesuche auch, dass benötigtes Material mittransportiert wird (z.B. Messgeräte...).

#### 4.1.1.3 Arbeiten beim Kunden

Diese Firmen müssen den Hauptteil der Arbeiten vor Ort leisten. Ohne den Besuch beim Kunden, wäre das Erbringen ihrer Leistungen nicht möglich. Diese Firmen sind aufs Auto angewiesen. Sie benötigen zwingend Parkplätze für sämtliche Fahrzeuge.

##### Beispiele:

- **Handwerker:** Handwerker erbringen den Hauptteil ihrer Leistungen beim Kunden vor Ort. Meistens müssen sie schweres oder viel Material mitführen. Dies ist ohne Auto kaum möglich.
- **Lieferdienst:** Lieferdienste müssen Waren an einem Standort A abholen und zu einem Standort B transportieren. Je nach Art der zu transportierenden Waren und der Distanzen können solche Fahrten ohne MIV durchgeführt werden.
- **Spitex:** Spitex Betriebe besuchen meistens Patientinnen und Patienten in den Quartieren. Wenn nicht viel medizinisches Gerät mitgeführt werden muss, können solche Besuche ohne den MIV erfolgen.

Der direkte Gewerbeverkehr lässt sich bei diesen Firmen manchmal auf alternative Verkehrsmittel (z.B. Elektro-Velo) verlagern. Dies ist in der Regel nur möglich, wenn die Distanzen kurz sind und nicht zu viel, zu grosses oder zu schweres Material mitgeführt werden muss.

#### 4.1.2 Indirekter Gewerbeverkehr: Externer Erreichbarkeitsbedarf

Einige Firmen sind darauf angewiesen, dass sie von Mitarbeitern, Kunden oder Partnern/Lieferanten erreicht werden können.

Der indirekte Gewerbeverkehr ist dadurch gekennzeichnet, dass die Unternehmerin nicht selbst entscheiden kann, welches Verkehrsmittel ihre Kunden, Mitarbeitenden und externen Partner auswählen. Typischerweise ist aber der Geschäftserfolg damit verknüpft wie gut Externe die Firma erreichen können und ob sie es mit ihrem bevorzugten Verkehrsmittel tun können.

In der vorliegenden Analyse soll der Erreichbarkeitsbedarf in Relation zur Anzahl Mitarbeitenden gemessen werden. Es werden nur die Externen berücksichtigt, welche mit dem Auto anreisen.

Dieser Erreichbarkeitsbedarf wirkt sich direkt aus, wie viele Parkplätze sich ein Unternehmen wünscht.

##### 4.1.2.1 Wenig Erreichbarkeitsbedarf (weniger als 50% Parkplätze als Mitarbeiter)

Wenig MIV-Ereichbarkeitsbedarf haben Firmen, welche nur sehr wenige Kunden vor Ort haben und ihre Mitarbeitenden aus Gebieten rekrutieren können, welche mit dem ÖV gut erreichbar sind. Besonders wenn diese Firmen ihre Dienstleistungen am eigenen Standort erzeugen, sind solche Firmen bestens für autoarme Standorte im Zentrum der Stadt geeignet.

##### Beispiele:

- **Inhabergeführte Agenturen:** Ein gutes Beispiel sind Kleinbetriebe, welche vom Inhaber geführt werden. Meistens befinden sich solche Firmen am Wohnort des Inhabers. Der Inhaber kann also problemlos mit dem ÖV oder dem Langsamverkehr anreisen.

##### 4.1.2.2 Mittlerer Erreichbarkeitsbedarf (zwischen 50 und 100% Parkplätze)

Beim Mittleren Erreichbarkeitsbedarf gehen wir davon aus, dass eine Firma ungefähr eine Anzahl Parkplätze benötigt, die der Anzahl der Mitarbeitenden entspricht. Dies ist besonders dann der Fall, wenn die Firma Mitarbeitende aus Gebieten rekrutieren muss, welche über keine guten Anbindungen an den ÖV verfügen oder zu Zeiten arbeiten müssen, wo die ÖV-Verbindungen schlecht sind. Andere Gründe können sein, dass diese Firmen Kunden ansprechen, welche nicht mit dem ÖV anreisen können.

##### Beispiele:

- **Arztpraxen:** in Arztpraxen arbeiten meist wenige Leute (3 bis 10). Trotzdem behandeln sie täglich viele Personen. Alters- oder Krankheitsbedingt kommt es regelmässig vor, dass Personen gezwungen sind, mit dem MIV anzureisen.

- **Firmen mit Schichtbetrieb:** Manche Firmen produzieren rund um die Uhr. Dies führt dazu, dass die Mitarbeitenden mit der Arbeit beginnen oder aufhören, wenn kein ÖV zur Verfügung steht. Diese Firmen sind darauf angewiesen, dass ihre Mitarbeitenden individuell anreisen können.
- **Firmen mit Fachkräften aus schlecht erschlossenem Gebiet:** Einige Firmen müssen aufgrund des Fachkräfte Mangels ihre Mitarbeitenden aus Gebieten rekrutieren, welche über den ÖV nur schlecht erschlossen sind. Für solche Mitarbeitenden ist eine Arbeitsstelle meist nur eine Option, wenn sie mit dem Auto anreisen können und der Arbeitgeber dafür einen Parkplatz zur Verfügung stellen kann.

#### 4.1.2.3 Grosser Erreichbarkeitsbedarf (mehr als 100% Parkplätze)

Hier sind Firmen gemeint, welche von hoher Besucherfrequenz leben. Besonders wenn das Zielpublikum aus schlecht mit dem ÖV erschlossenem Gebiet kommt oder aufgrund der Dienstleistungen/Produkte aufs Auto angewiesen ist, werden die entsprechenden Firmen einen grossen Parkplatzbedarf haben.

##### Beispiele:

- **Einkaufszentren / Möbelgeschäft / Baumärkte:** Gerade da, wo Grosseinkäufe oder grosse und/oder schwere Produkte gekauft werden, ist der Bedarf an Parkplätzen gross
- **Freizeitattraktionen:** Erlebnis orientierte Firmen leben von der Besucherfrequenz. Besonders wenn die Firmen auf ein weites Einzugsgebiet angewiesen sind, steigt der Bedarf an Parkplätzen.
- **Recyclingcenter:** Wenn entsorgt wird, tun dies die Menschen meistens gleich gründlich. Dies bedeutet, dass vielfach grosse Mengen entsorgt werden. Entsprechend ist es kaum erstaunlich, dass viele Kunden mit dem Auto anfahren. Ebenfalls muss festgestellt werden, dass die entsorgten Materialien zum Teil mit grossen LKWs weiter transportiert werden.

#### 4.1.2.4 Vergleich Skillspark mit Wunderland/Tempodrom

Der Vergleich von Skillspark mit Wunderland/Tempodrom zeigt, wie stark sich der Erreichbarkeitsbedarf in Bezug auf den MIV zwischen zwei Unternehmen unterscheiden kann, welche beide in der gleichen Branche tätig sind: Die beiden Unternehmen bieten beide Freizeitaktivitäten an. Beide leben davon, dass täglich viele Besucherinnen und Besucher ihr Angebot besuchen. Trotzdem hat der Skillspark einen tiefen MIV-Ereichbarkeitsbedarf und das Tempodrom einen hohen.

Während beim Skillspark ein grosser Teil des Publikums Teenager sind, welche noch nicht selbst Autofahren können, ist das Zielpublikum beim Wunderland/Tempodrom entweder jünger und muss von den Eltern begleitet werden (Wunderland) oder älter (Kartbahn) und Auto affin. Beim Skillspark ist die Lage in der Nähe des Hauptbahnhofs wahrscheinlich ein Vorteil, weil so Jugendliche aus

Winterthur und der Umgebung die Lokalität gut erreichen können. Das Tempodrom hat für sich den nahen Autobahnanschluss präferiert.

Am Beispiel von Tempodrom/Wunderland ist gut nachvollziehbar, dass ein Betreiber kaum in der Lage ist, seine Kunden auf den ÖV umzuerziehen. Das Tempodrom/Wunderland ist vom Standort des Skillspark weggezogen, weil der Vermieter dem Tempodrom den Parkplatzbedarf nicht mehr decken wollte. Wäre das Tempodrom/Wunderland an einen Standort ausserhalb von Winterthur gezügelt, wären die Wege für alle Winterthurerinnen und Winterthurer länger und wesentlich unattraktiver mit dem ÖV geworden. Für das Klima ist es in der Summe wohl besser, wenn das Tempodrom/Wunderland in Winterthur steht als in einer Nachbargemeinde.

#### 4.1.3 Gewerbe mit direktem und indirektem Gewerbeverkehr

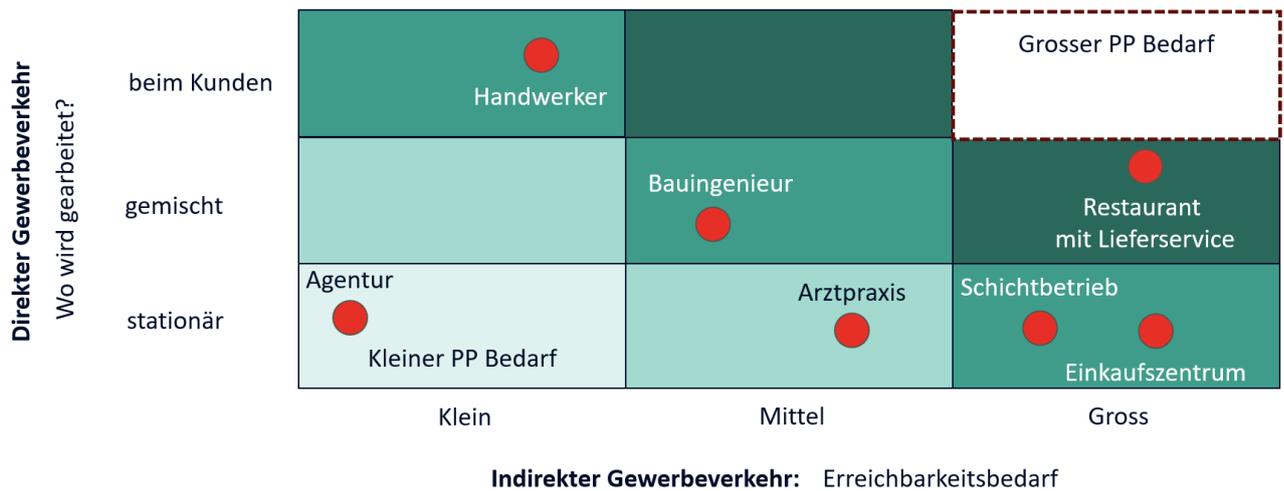
Tendenziell gilt, dass Firmen, welche ihre Arbeiten beim Kunden ausführen, kaum Bedarf an externer Erreichbarkeit haben und Firmen mit grossem externem Erreichbarkeitsbedarf kaum bei Kunden vor Ort sind. Es gibt allerdings Ausnahmen, welche nachfolgend erläutert werden. Generell kann aber festgestellt werden, dass es kaum Firmen gibt, welche sowohl beim direkten als auch beim indirekten Gewerbeverkehr die höchsten Bedürfnisse haben.

##### Beispiele:

- **Restaurant mit Lieferservice:** Ein Restaurant hat immer einen bestimmten externen Erreichbarkeitsbedarf. Dieser ist umso grösser, je schlechter die Erreichbarkeit mit dem ÖV. Bietet es gleichzeitig einen eigenen Lieferservice an, verursacht der Lieferdienst auch direkten Gewerbeverkehr.
- **Handwerksbetriebe mit hohem Fachkräftebedarf:** Handwerksbetriebe erfüllen ihre Leistungen überwiegend beim Kunden vor Ort. Sind diese Betriebe darauf angewiesen, Personal aus Gebieten zu rekrutieren, welche schlecht an den ÖV angeschlossen sind, haben sie auch einen erhöhten externen Erreichbarkeitsbedarf.

#### 4.1.4 Fazit: Einordnung des Verkehrsbedarfes

Zusammenfassend kann aus den Achsen direkter und indirekter Gewerbeverkehr das folgende Diagramm erstellt werden:



## 4.2 Hoher Mobilitätsbedarf beim Gewerbe

### 4.2.1 Direkter Gewerbeverkehr

Rund 2/3 der befragten Unternehmen geben an, dass sie darauf angewiesen sind, für die Leistungserbringung die [Kunden vor Ort](#) zu besuchen. Von diesen Firmen geben 94% (!) an, [dass Park- und Abstellplätze beim Kunden vor Ort «wichtig» oder «eher wichtig»](#) sind.

Gleichzeitig stufen 80% dieser Unternehmen die [Parkplatzsituation vor Ort bereits heute als mangelhaft](#) (zu wenig Parkplätze) oder als meistens ungenügend («mehrheitlich zu wenig») ein.

**Die Situation ist für das Gewerbe bereits heute kritisch.**

### 4.2.2 Indirekter Gewerbeverkehr (Erreichbarkeitsbedarf)

Die Befragung unterscheidet beim Erreichbarkeitsbedarf in Mitarbeitende und Externe. Entsprechend analysieren wir die Umfrage auch entsprechend.

Es sei an dieser Stelle nochmals erwähnt, dass die Firmen keinen direkten Einfluss auf das Mobilitätsverhalten ihrer Mitarbeitenden und Externen haben.

#### 4.2.2.1 Mitarbeitende

Die Wichtigkeit von Parkplätzen wird bei 55% als «sehr wichtig» angegeben. Weitere 17.6% geben an, dass Parkplätze für Mitarbeitende «recht wichtig» sind. Dies sind zusammengezählt 72.6%, also eine deutliche Mehrheit der befragten Unternehmen.

Nur [40% der Unternehmen](#), welche Mitarbeiterparkplätze als mindestens recht wichtig angeben, verfügen über genügend oder meistens genügend Parkplätze.

Weil die Vorschriften für Parkplätze im Laufe der Zeit immer restriktiver wurden, gehen wir davon aus, dass die Firmen, welche mit der Parkplatz Situation überwiegend zufrieden sind, noch von Bestandesgarantien profitieren. Unternehmen mit grösserem Parkplatzbedarf, welche neu nach Winterthur kommen oder hier einen neuen Standort aufbauen wollen, haben es sehr schwer, genügend Parkplätze zu erhalten.

Bei der Personalrekrutierung erleben viele Firmen, dass die Anreisezeit für potenzielle Mitarbeitende ein wesentlicher Faktor ist für die Attraktivität eines Jobangebotes. Gerade wenn die Firma Mitarbeitende ausserhalb der Stadt rekrutieren muss, ist es für Firmen nachteilig, wenn sie keinen Parkplatz anbieten können. Gerade bei Mitarbeitenden sind wir der Meinung, dass dieses Problem mit attraktiven Park & Ride-Lösungen entschärft werden könnte.

Firmen die Schicht arbeiten sind sie in jedem Fall auf Parkplätze angewiesen. Wenn jemand mitten in der Nacht den Firmenstandort erreichen muss, geht dies nicht mit dem ÖV.

#### **4.2.2.2 Externe (Kunden, Lieferanten... etc.)**

Spannend zu beobachten ist, dass weniger Unternehmen Parkplätze für Kunden oder externe Partner als «sehr wichtig» oder «recht wichtig» angeben, als dies bei den Mitarbeitenden der Fall ist.

Allerdings ist die Beurteilung der IST-Situation durch Unternehmen, die auf solche Parkplätze angewiesen sind, deutlich schlechter. Knapp 2/3 der Unternehmen mit hoher Relevanz geben an, dass sie nicht immer genügend solcher Parkplätze verfügen.

Der Druck ist hier also grösser als bei den Parkplätzen für Mitarbeitende. Auch hier gehen wir davon aus, dass die Unternehmen, welche über genügend Parkplätze verfügen, mehrheitlich von Bestandesgarantien profitieren.

Gerade beim lokalen Detailhandel kann die Erreichbarkeit ungemein wichtig sein. Diese Branche kämpft aktuell gegen starke Konkurrenz aus dem Onlinehandel. Wenn die gute und bequeme Erreichbarkeit als Vorteil entfällt, dann haben es diese Firmen noch schwieriger, ihre Existenz auch zukünftig sichern zu können.

#### **4.2.2.3 Fazit indirekter Gewerbeverkehr**

Auch beim indirekten Gewerbeverkehr haben die Unternehmen bereits heute einen grösseren Bedarf. Dieser Bedarf ist wohl nur bei Firmen gedeckt, die von einer Bestandesgarantie profitieren.

#### **4.2.3 Fazit Mobilitätsbedarf des Gewerbes**

Das Gewerbe ist bereits heute mit den Rahmenbedingungen in der Stadt zu einem grossen Teil unzufrieden. Die aktuellen Bedingungen erlauben es kaum, dass Unternehmen mit einem hohen Bedarf an direktem oder indirektem Gewerbeverkehr in der Stadt geeignete Flächen finden.

Es besteht die Gefahr, dass neue Unternehmen nicht in der Stadt ansiedeln und Winterthurer Unternehmen, welche einen neuen Standort suchen, sich nicht mehr für die Stadt, sondern für eine Nachbargemeinde entscheiden. Dass dies eine reale Gefahr ist, zeigt auch die [Analyse der Standortattraktivität](#).

### 4.3 Guter Verkehrsfluss wichtig

Der Verkehrsfluss wird von [über 80% der Firmen als mindestens recht wichtig für den Geschäftserfolg](#) bewertet. Ebenfalls über [80% geben an, dass der Verkehrsfluss «eher stockend»](#) oder sogar schlechter ist. Über [90% erwarten, dass der Verkehrsfluss in Zukunft eher schlechter](#) wird.

Die Analyse dieser Zahlen ist recht einfach: die Firmen gehen davon aus, dass es in Zukunft schwieriger wird, in Winterthur unternehmerisch erfolgreich zu sein.

### 4.4 Verkehrssituation beeinflusst Standortattraktivität negativ

Angesichts der im vorangehenden Kapitel gemachten Analyse erstaunt es nicht, dass [über die Hälfte der Unternehmen mit der Standortattraktivität von Winterthur in Bezug auf den Verkehr nicht zufrieden](#) sind.

Wir haben die Unternehmerinnen und Unternehmer auch befragt, welchen Standort sie verkehrsbedingt wählen würden, wenn Sie den [Standort heute nochmals neu wählen können](#). Mit 41% haben sich am meisten Befragte für eine Nachbargemeinde mit Autobahnanschluss geäußert. Nur etwas über 34% würden nochmals Winterthur wählen.

Die Gefahr, dass Firmen sich zukünftig vermehrt nicht in der Stadt, sondern in den umliegenden Gemeinden niederlassen, muss als real anerkannt werden.

### 4.5 Politische Lösungen?

Das Vertrauen der Befragten in die städtische Politik (Stadtrat und Stadtparlament) ist erschreckend tief. Über [80% trauen der Politik eher nicht zu, dass sie gute Lösungen](#) entwickeln wird. Dieses Misstrauen wird auch in den Detailfragen ersichtlich, wo wir die Firmen bezüglich aktueller politischer Geschäfte befragt haben.

#### 4.5.1 Einführung lückenloser Blauen Zonen

Über 68% sind mindestens eher gegen die Einführung der Blauen Zone. Trotz der deutlichen Ablehnung ist es ein Geschäft, wo fast noch die grösste Zustimmung zur Politik gemessen werden kann. Dies hängt wohl auch damit zusammen, dass die Einführung der lückenlosen blauen Zone in

bestimmten Quartieren den Pendlerverkehr reduziert und so für mehr Platz im Strassenraum gesorgt hat. Auf der anderen Seite hat sie bei manchen Firmen die Anreise von Mitarbeitenden erschwert.

#### **4.5.2 Tempo 30 auf Hauptachsen**

Hier ist die Meinung der Firmen klar. Fast 90% der Firmen fordern auf Hauptachsen Tempo 50. Die Hauptachsen müssen eine effiziente Abwicklung des Gewerbeverkehrs möglich machen.

#### **4.5.3 Fahrbahnhaltestellen**

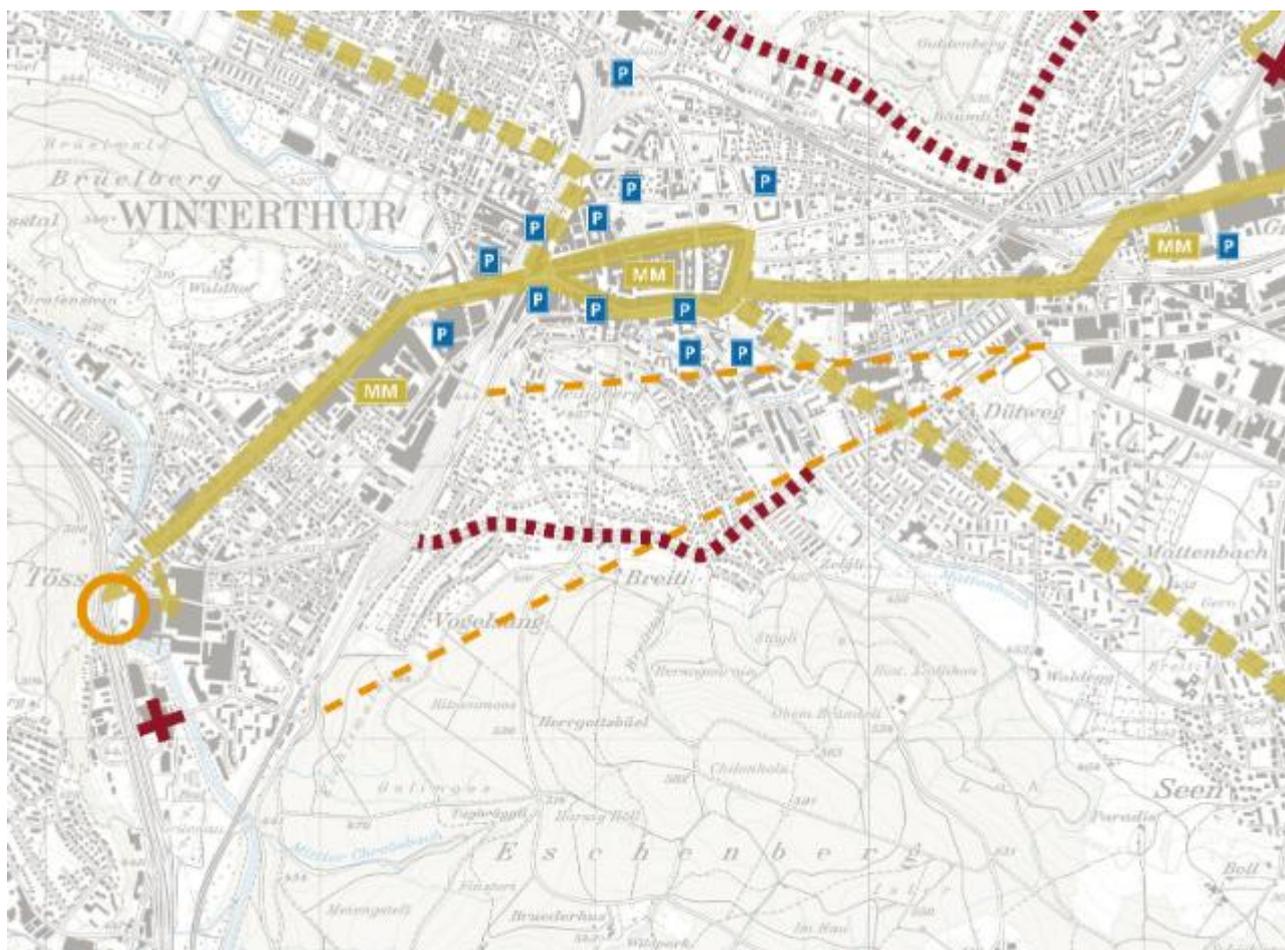
Ähnlich hoch ist die Ablehnung der Fahrbahnhaltestellen. Diese werden auch von fast 90% der Befragten abgelehnt.

#### **4.5.4 Erschliessung Neuhegi/Grüze**

Dieses Projekt wird zwar vom Stadtrat unterstützt, aber nicht prioritär behandelt. So fehlt es beispielsweise bei den Legislaturzielen. Obwohl über 90% der Befragten die Erschliessung mindestens eher begrüßen, scheint dieses Projekt nur sehr langsam Fortschritte zu machen.

#### **4.5.5 Heiligberg-/Breitetunnel**

Das städtische Gesamtverkehrskonzept (sGVK) wurde am 3. Oktober 2011 vom Gemeinderat einstimmig verabschiedet. Es umfasst eine Zentrumsumfahrung im Bereich Heiligberg/Breite. Auf der folgenden Grafik gelb gestrichelte Linie:



Quelle: <https://stadt.winterthur.ch/gemeinde/verwaltung/bau/amt-fuer-staedtebau/formulare-downloads/sgvk/ftw-simplelayout-filelistingblock/a6-teilkonzept-motorisierter-individualverkehr.pdf/download>

Fast 90% der befragten Firmen befürworten eine solche Massnahme. Trotzdem hat der Stadtrat entschieden, die Streichung des Heiligberg-/Breitetunnels aus dem Richtplan zu beantragen.

#### 4.5.6 Einführung Kammersystem

Der Stadtrat beantragt längerfristig das «Kammer-Prinzip» einzuführen. Dies sieht vor, dass einzelne Quartiere für den MIV nicht mehr über das Zentrum verbunden werden sollen, sondern über die Autobahn.

Ein Kammer-Prinzip ohne Ringverbindung bringt grosse Nachteile mit sich. Konkret bedeutet es für Winterthur, dass ein Unternehmen von Seen nach Töss über die Autobahneinfahrt Oberwinterthur rund um die Stadt nach Töss fahren müsste.

Die entsprechend grosse Ablehnung der Firmen von über 80% erstaunt deshalb nicht.

Der Heiligberg-/Breite-Tunnel könnte, je nach Konzipierung, die wichtigste Lücke in der Ringverbindung schliessen. Doch dieser wird aktuell nicht mehr geplant.

#### **4.5.7 Ausbau Veloschnellrouten**

Hier sind die befragten Unternehmen zwiespalten. Einerseits wünschen sie sich, dass der MIV mit ähnlichem Einsatz optimiert würde, wie der Langsamverkehr. Andererseits sehen sie aber auch die Vorteile der Veloschnellrouten: die konsequente Trennung von Langsamverkehr und MIV ist sicherheitstechnisch ein grosser Vorteil.

Würde ein Ausbau der Veloschnellrouten gewährleistet, dass die Hauptverkehrsachsen für den MIV optimiert werden, wäre sicher eine grosse Mehrzahl der Unternehmer für die Veloschnellrouten. Allerdings sind die Unternehmerinnen und Unternehmer eher skeptisch und befürchten, dass die Politik zukünftig auch auf den Hauptverkehrsachsen den Langsamverkehr priorisieren will.

#### **4.5.8 Kosten für Bewilligungen für Handwerker**

Die deutliche Mehrheit empfindet die Kosten als eher zu hoch. In diesem Resultat kommt wohl auch zum Ausdruck, dass viele Betriebe das Gefühl haben, dass sie als Gebührenzahler willkommen sind, aber die Stadt relativ wenig für die Betriebe macht.

## 5 Forderungen / Lösungsansätze

Nachfolgend führen wir wichtige Forderungen der lokalen Unternehmen auf und zeigen mögliche Lösungsansätze auf.

### 5.1 Gewerbeverkehr darf nicht halbiert werden

Die Stadt Winterthur nennt die Halbierung des MIV als wichtiges Ziel auf. Wir möchten betonen, dass **eine Halbierung des Gewerbeverkehrs für die Unternehmen der Stadt ein Worst-Case Szenario darstellt**. Der Gewerbeverkehr in der Stadt muss fliessen können und darf nicht ausgebremst werden.

Der Verband wehrt sich nicht dagegen, wenn der Privatverkehr reduziert wird. Unser Verband äussert sich nicht zu Massnahmen im Privatverkehr. Bei vielen der aktuell im Raum stehenden Massnahmen sehen wir aber die Gefahr, dass zwischen Gewerbeverkehr und Privatverkehr nicht differenziert wird. So bremsen Fahrbahnhaltestellen oder Tempo Limiten den Gewerbeverkehr genau gleich aus, wie den Privatverkehr.

Besonders wenn die MIV-Kapazitäten künstlich verkleinert werden (z.B. schmalere Fahrbahnen, Tropfendosierungen... etc.) und es gleichzeitig nicht gelingt, den Privatverkehr von der Strasse weg zu bringen, dann bringt dies für den Gewerbeverkehr massive Nachteile mit sich!

Damit dies nicht passiert, muss gegeben sein, dass bei sämtlichen Massnahmen zwischen privatem Verkehr und gewerblichem Verkehr differenziert werden kann. Massnahmen, welche dies nicht können, erachten wir als untauglich. Nur so kann erreicht werden, dass der Gewerbeverkehr nicht in Mitleidenschaft gezogen wird und dem lokalen Gewerbe nachhaltig Schaden zugefügt wird.

### 5.2 Hauptverkehrsachsen für den motorisierten Verkehr

Hauptverkehrsachsen sollen dazu genutzt werden, dass der Gewerbeverkehr möglichst effizient und sicher abgewickelt werden kann. Um eine möglichst hohe Sicherheit zu gewährleisten, ist dafür zu sorgen, dass der Schwerverkehr möglichst vom Langsamverkehr getrennt wird. Veloschnellrouten, welche getrennt von Hauptverkehrsachsen geführt werden, erachten wir als zielführende Lösung.

Es ist uns ein grosses Anliegen, dass besonders grosse und schwere Fahrzeuge möglichst sicher am verletzlichen Langsamverkehr vorbeigeleitet werden. Dafür ist eine Vermeidung der Durchmischung notwendig. Wo dies nicht möglich ist, sollen genügend Raum und Abstand für Sicherheit sorgen.

Darum muss beispielsweise auf eine Verschmälerung der Hauptverkehrsachsen verzichtet werden.

Auf den Hauptverkehrsachsen muss der motorisierte Verkehr Priorität geniessen.

### 5.3 Verkehrsintensives Gewerbe neben der Autobahn

Für Gewerbe, dessen MIV-Verkehrsbedarf nicht durch andere Verkehrsmittel substituiert werden kann, müssen in der Stadt Zonen definiert werden, wo solches Gewerbe ohne Restriktionen möglich ist. Dafür sind Zonen am Stadtrand neben Autobahnausfahrten ideal geeignet. Die verkehrsgünstigen Lagen führen dazu, dass die Länge aller Fahrten minimiert werden kann. Damit solche Flächen für das Gewerbe attraktiv sind, dürfen sie nicht durch Restriktionen belastet werden. So ist z.B. auf eine strenge Parkplatzverordnung zu verzichten. Solche Restriktionen würde die Attraktivität für verkehrsreiches Gewerbe stark eingrenzen.

Der Bedarf nach Zonen für verkehrsintensives Gewerbe kann die Stadt nicht negieren. Wenn sie diese Flächen nicht zur Verfügung stellt, werden sie ausserhalb der Stadt entstehen. Mit dem Resultat, dass die Bewohner der Stadt längere Wege auf sich nehmen müssen und so die Umweltbilanz aufgrund der längeren Wege verschlechtert wird.

In Winterthur sehen wir folgende Zonen:

- **Winterthur Süd**, angrenzend an die Autobahn in Töss. Das Gebiet in Töss ist verkehrstechnisch dank der Autobahn äusserst attraktiv und eignet sich auch für lärmiges Gewerbe, weil das Gebiet kaum besiedelt ist.
- **Neuhegi/Grüze**: dieses Gebiet verfügt über keinen Autobahnanschluss. Dennoch sind hier bereits viel Industrie, Gewerbe und Detailhandelsfirmen angesiedelt. Mit der Erschliessung Neuhegi/Grüze sollte der Autobahnanschluss gegeben sein, sodass das die Verkehrsanbindung des Gebietes wesentlich verbessert werden kann.
- **Oberwinterthur**: auch das sogenannte «Filetstück» ist sehr gut an die Autobahn angeschlossen und eignet sich für verkehrsintensives Gewerbe.
- Reservezone **Winterthur Rosenberg** (Püntenareal): Falls zukünftig weiteres Land für entsprechendes Gewerbe benötigt wird, könnte das Püntenareal umgenutzt werden. Die Pünten sind im Gegensatz zu verkehrsintensivem Gewerbe nicht dringend auf einen Autobahnanschluss angewiesen.

### 5.4 Mitarbeitende aus schlecht erschlossenen Gebieten

Park & Ride Lösungen am Rande der Stadt könnten attraktiv sein, damit Pendlerinnen und Pendler nicht in die Stadt hineinfahren. Die Mitarbeitenden können aus schlecht erschlossenem Gebiet anreisen, kostengünstig ausserhalb der Stadt parkieren und dort auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen, welche sie effizient und schnell in die Stadt bringen. Bedingung für solche Lösungen ist, dass ausreichend Parkplätze neben einem guten ÖV-Anschluss (Verbindung alle 10 Minuten in den Stosszeiten) zur Verfügung stehen. Dies ist momentan nirgends in der Stadt der Fall. Park & Ride

Möglichkeiten bei S-Bahn Haltestellen, welche alle 30 Minuten eine Verbindung ins Zentrum anbieten, erachten wir als zu wenig attraktiv.

Eine solche Park & Ride Möglichkeit wäre beispielsweise ein grosses Parkhaus am Stadteingang von Oberwinterthur mit direktem Anschluss an den 1er Bus. Die Pendler müssten die Möglichkeit haben, ein kombiniertes Park- und ÖV-Ticket zu lösen.

## 5.5 Logistik an jede Haustür

Für viel Gewerbe ist es wichtig, dass Anlieferungen, Abholungen oder das kürzere oder längere Abstellen von Fahrzeugen möglich sind. Hier ein paar Beispiele:

- Abstellmöglichkeiten von Fahrzeugen bei Bauarbeiten
- Anlieferung von Bestellungen
- Abfall Abholung
- Rettungs- und Notfalldienste
- Zügelunternehmen
- Fahrdienste / Taxi (besonders für vulnerable Menschen)

Die Zufahrt und gegebenenfalls auch eine längere Abstellung von Gewerbefahrzeugen müssen an jeder Haustür in der Stadt möglich sein. Dies ist ein gemeinsames Interesse von Winterthurerinnen und Winterthurern wie auch vom Gewerbe. Dafür muss im Strassenraum genügend Platz für das kürzere oder längere Stehenlassen von Fahrzeugen reserviert sein. Der Strassenraum muss so bemessen werden, dass ein einzelnes abgestelltes Fahrzeug den Strassenraum nicht blockieren kann.

Ebenfalls muss verhindert werden, dass der Strassenraum nicht bereits durch Privatfahrzeuge voll besetzt ist oder andere Massnahmen dazu führen, dass keine Reserven für Logistikbedarf zur Verfügung stehen.

Es wäre eine Überlegung wert, wenn im Strassenraum Logistikzonen definiert würden, welche für den Gewerbeverkehr reserviert sind.

## 5.6 Masterplan Winterthur Süd

Die Stadt plant, beim Bund zu beantragen, dass die Autobahn in Töss in den Berg verlagert wird. Diese Massnahme erlaubt sicher eine spannende Stadtreparatur. Es ist aber bezeichnend, dass der Nutzen für die Bevölkerung relativ klein ist. Da wo der Nutzen des geplanten Tunnels am grössten ist – nämlich in Töss wo aktuell fast 12 Fahrbahnen nebeneinanderstehen, wohnen heute praktisch keine

Menschen. Der Tunnel würde entsprechend nur wenige Menschen von Lärm befreien. Natürlich könnte durch den Tunnel in Töss zukünftig Wohnraum geschaffen werden.

Die Schaffung von Wohngebiet in Töss würde allerdings im Widerspruch mit einer Nutzung für lärmiges und verkehrsreiches Gewerbe stehen. **Die Flächen unmittelbar neben den Autobahnanschlüssen müssen für verkehrsintensive gewerbliche Nutzung reserviert werden.**

Für eine solche Nutzung wäre eine Überdachung der Autobahn völlig ausreichend. Die Investition in einen Tunnel ist anderenorts mit viel mehr Nutzen verbunden. So zum Beispiel bei einem Breite-/Heiligbergtunnel. Dieser müsste eine direkte Verbindung zwischen Töss und Seen erreichen und so die Bevölkerung der Breite von Strassenlärm befreien und die Möglichkeit einer Ringverbindung um die Stadt ermöglichen.

## 5.7 Wochentages-GAs

Die Pandemie hat die Arbeit verändert. Viele Arbeitnehmende fahren heute nur noch an drei Tagen ins Büro. Teilzeit Mitarbeitende noch weniger. Bei solchen Arbeitszeitmodellen lohnt sich ein Strecken-Abo oder GA meist nicht mehr.

Hier ist es wichtig, dass der Öffentliche Verkehr Abos anbietet, die auf Wochentage eingeschränkt werden können. So müsste es möglich sein, dass eine Angestellte beispielsweise ein Strecken-Abo für Montag, Donnerstag und Freitag lösen kann.

## 5.8 Messbarkeit des wirtschaftlichen Erfolges

Die Stadt sollte ein Interesse haben, statistisch zu messen, ob wirtschaftlich starke Firmen zuwandern oder nicht. Aus den uns bekannten Zahlen ist dies nicht einfach abzulesen, weil in den vorhandenen Zahlen Arbeitsplätze in der Privatwirtschaft nicht gesondert von staatlich finanzierten Stellen ausgewiesen werden.

### 5.8.1 Anzahl Arbeitsplätze – ungenügender Indikator

Die Statistik der Arbeitsplätze zeigt, dass die Stadt Winterthur in den letzten Jahren stetig Arbeitsplätze schaffen konnte. Dieses Stellenwachstum entspricht ungefähr dem Bevölkerungswachstum. Über die Jahre kann die Stadt Winterthur immer ca. 65% Stellen in Bezug auf die Gesamtbevölkerung anbieten. Dies verdeutlicht die nachfolgende Tabelle:

Jahr	Einwohner	Stellen	Stellen/Einwohner
2011	102'966	67'242	65.31%
2012	104'366	67'820	64.98%
2013	105'461	68'588	65.04%
2014	106'552	69'495	65.22%
2015	108'044	70'139	64.92%
2016	109'377	70'554	64.51%
2017	110'570	71'587	64.74%
2018	111'558	73'225	65.64%
2019	112'911	74'337	65.84%
2020	114'087	74'618	65.40%
2021	114'963	75'220	65.43%
2022	116'610	77'189	66.19%

Quelle: <https://www.zh.ch/de/politik-staat/gemeinden/gemeindeportraet.html> (Dezember, 2024)

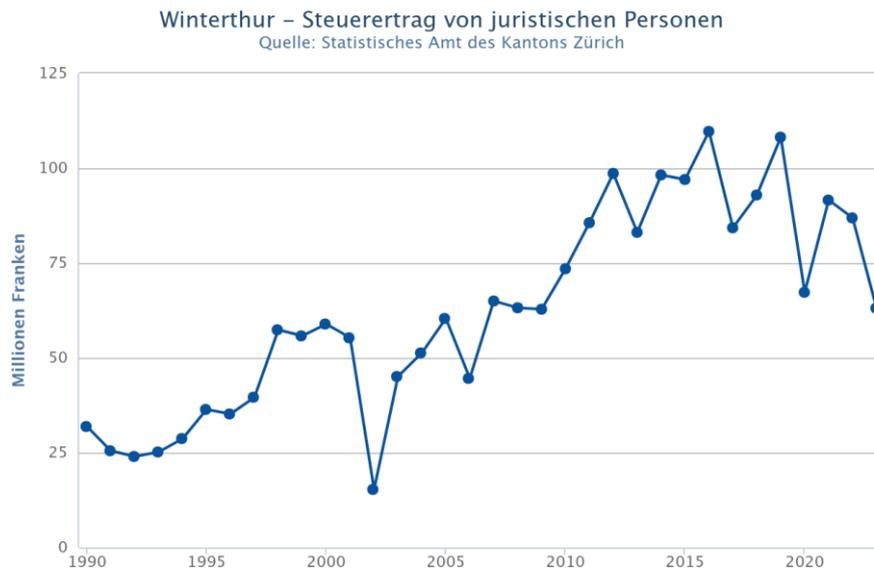
Es fehlen offizielle Zahlen, welche aufzeigen, ob die Arbeitsplätze in Bereichen entstehen, welche Wohlstand generieren oder in Bereichen, welche durch Steuern, Gebühren oder ähnliche Abgaben finanziert werden müssen. Arbeitsplätze in diesen Bereichen tragen nur beschränkt zur Wirtschaftskraft der Stadt bei. Gerade in diesen Bereichen sind in jüngster Vergangenheit zahlreiche Stellen geschaffen worden.

Um die wirtschaftliche Entwicklung Winterthurs aufzeigen zu können, müssten die Statistiken zwischen Arbeitsplätzen im öffentlichen Sektor und im privaten Sektor unterscheiden.

### 5.8.2 Steuerertrag juristische Personen – verzögerte Messbarkeit

Eine Möglichkeit könnte also sein, dass der Steuerertrag der juristischen Personen gemessen wird. Die Schwierigkeit für unmittelbar zurückliegende Jahre können jeweils noch keine definitiven Zahlen ausgewiesen werden, weil die Steuern der Firmen meistens ein paar Jahre brauchen, bis sie definitiv festgesetzt werden.

Für Winterthur ist ersichtlich, dass seit ca. 10 Jahren der Trend nicht mehr ansteigt, sondern in der Tendenz rückläufig ist.



Quelle: <https://www.zh.ch/de/politik-staat/gemeinden/gemeindeportraet.html> (Dezember, 2024)

Dies ist darum bedenklich, weil diese Tendenz im Kanton Zürich nicht zu verfolgen ist:



Quelle: <https://www.zh.ch/de/politik-staat/gemeinden/gemeindeportraet.html> (Dezember, 2024)

### 5.8.3 Fazit

Heute fehlt ein verlässlicher Index, der die Wirtschaftskraft der städtischen Unternehmen verlässlich abbildet. Es wäre wünschenswert einen solchen Index zu haben, um auf eine objektive Grundlage der wirtschaftlichen Entwicklung zurückgreifen zu können.

## 6 Fazit

### 6.1 Verkehr hat nicht nur Kostenseiten

Es liegt auf der Hand: Verkehr verursacht Kosten. Er ist lärmig, belastet die Umwelt und führt immer wieder zu Unfällen. Auf der anderen Seite muss aber auch festgestellt werden, dass da, wo der Verkehr am grössten ist, am meisten Wohlstand geschaffen wird.

Eine Verkehrspolitik, welche auf eine Minimierung des Verkehrs aus ist, läuft Gefahr, den Wohlstand anzugreifen. Der Wohlstand ist aber eine unabdingbare Voraussetzung dafür, dass sich eine Gesellschaft für Nachhaltigkeitsbedürfnisse (z.B. für das Klima) einsetzt.

Es muss also erreicht werden, dass der Verkehr optimiert wird. Dies bedeutet, dass man für jedes Verkehrsbedürfnis das optimale Verkehrsmittel findet. Jedes dieser Verkehrsmittel hat seine Vor- und Nachteile. Während die Doppelgelenkbusse das ideale Verkehrsmittel sind, um die Strecke Töss – Oberwinterthur abzudecken, wären diese Busse das absolut falsche Verkehrsmittel, um die Strecke Bauma – Sternenbergr zu bedienen. Während das Cargovelo super für den Transport von Kindern ist, sieht wohl jeder ein, dass es für den Transport von älteren oder schwächeren Personen nicht geeignet ist. Ebenso kann der ÖV nicht das richtige Verkehrsmittel sein, wenn eine Projektleiterin an einem Tag drei Kundenbesuche an verschiedenen Orten machen muss. Auch gibt es kaum ein geeigneteres Fahrzeug als einen Lastwagen, um grosse und schwere Güter zu transportieren, wo die Schiene keine Alternative anbieten kann.

Es gilt also besonders im Bereich des Gewerbeverkehrs die Stärken des motorisierten Individualverkehrs zu schätzen und zu nutzen. Der Gewerbeverkehr bietet sicher auch Optimierungspotentiale. Es wäre aber grundlegend falsch, den Gewerbeverkehr grundsätzlich zu bekämpfen.

### 6.2 Dezentralisierung der Wirtschaft verhindern

Die Verkehrssituation in der Stadt ist für den Geschäftserfolg der hier ansässigen Firmen relevant. Wenn Unternehmen einen wirtschaftlichen Vorteil darin sehen, wenn sie ihre Firmenstandorte ausserhalb der Stadt zügelnd, wird eine Entwicklung angestossen, welche weder für die Stadt noch für die Umwelt sinnvoll ist.

Für die Stadt würde Steuersubstrat verloren gehen. Die Finanzkraft der Stadt würde sinken. Ebenfalls würden der Stadt Arbeitsplätze verloren gehen. Die Stadt Winterthur kämpft traditionell mit einem tiefen Anteil von Arbeitsplätzen pro Einwohnende. Ein Rückgang dieser Quote würde bewirken, dass die Bewohnerinnen und Bewohner noch mehr pendeln müssten.

Jegliche Art von Pendeln ist mit Energieverbrauch gekoppelt. Würde sich eine Dezentralisierung der Wirtschaft ergeben, bedeutet dies, dass Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer vermehrt in Orte in der Peripherie pendeln müssen. Dort kann das Angebot des ÖVs nicht so gut sein wie in der Stadt. Die Dezentralisierung der Wirtschaft würde also dazu führen, dass vermehrt mit dem MIV gependelt werden würde.

Eine Dezentralisierung der Wirtschaft gilt es, um jeden Preis zu verhindern! Erste Anzeichen dafür sind in Winterthur aber bereits vorhanden: stagnierende oder gar sinkende Steuereinnahmen durch Firmen, kaum relevante Ansiedlungserfolge... etc. Einer weiteren Verschärfung dieser Entwicklung kann entgegengewirkt werden, wenn die Stadt gewillt ist, auch für verkehrsreiches Gewerbe Flächen bereit zu stellen, wo der gewerbliche MIV nicht ausgebremst wird.

### **6.3 Wirtschaften soll in der Stadt attraktiv bleiben**

Damit eine Dezentralisierung der Wirtschaft verhindert werden kann, muss erreicht werden, dass das Unternehmertum in der Stadt attraktiv bleibt. Gute Verkehrslösungen sind für viele Firmen dabei sehr wichtig, wie die vorliegende Befragung zeigt.

Es liegt auf der Hand, dass die Verkehrsflächen besonders in den Innenstädten begrenzt sind und der MIV nicht grenzenlos wachsen kann. Die Schwierigkeit liegt darin, gute Verkehrslösungen zu entwickeln, welche gleichzeitig auch ein erfolgreiches Wirtschaften in den Städten ermöglichen. Dies setzt voraus, dass die Mobilitätsbedürfnisse der Firmen erfüllt werden können.

Der KMU-Verband Winterthur und Umgebung setzt sich für solche Verkehrslösungen ein und freut sich, wenn er in die politischen Prozesse für deren Entwicklung einbezogen wird.