



Protokollauszug vom

28.01.2026

Departement Präsidiales / Amt für Stadtentwicklung:

Grundlagenstudie Urbane Logistik / Wirtschaftsverkehr Winterthur: Kenntnisnahme und Auftrag

IDG-Status: öffentlich

Beschluss-Nr.: 2026/120

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Die Grundlagenstudie Urbane Logistik / Wirtschaftsverkehr Winterthur, Schlussbericht vom 06.10.2025, gemäss Beilage 1 wird zur Kenntnis genommen.
2. Das Departement Bau und Mobilität (Tiefbauamt) wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Amt für Städtebau und dem Departement Präsidiales (Amt für Stadtentwicklung) die wesentlichen Erkenntnisse gemäss Ziffer 7 der Begründung in geeigneter Weise in die Ausarbeitung der vorgesehenen Mobilitätsstrategie für das Gebiet Neuhegi-Grüze sowie in alle weiteren Arbeiten in Zusammenhang mit der städtischen Mobilitätsstrategie einfließen zu lassen.
3. Die Medienmitteilung wird gemäss Beilage genehmigt.
4. Mitteilung an: Departement Präsidiales, Amt für Stadtentwicklung; Departement Bau und Mobilität, Amt für Städtebau, Tiefbauamt; Departement Sicherheit und Umwelt, Stadtpolizei, Umwelt und Gesundheit; Departement Technische Betriebe, Stadtbus.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:



A. Simon

MOXIS

U

Ansgar Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

Der Wirtschaftsverkehr bildet eine unverzichtbare Grundlage für Arbeit, Konsum und Freizeit der Bevölkerung in Winterthur. Er umfasst zentrale Funktionen, wie:

- die Lieferung von Waren und Gütern für Handel, Gewerbe und Industrie;
- die Zustellung von Paketen durch Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP);
- die Versorgung der Baustellen;
- die Entsorgung von Abfällen und Recyclingmaterialien, etc.

Der Wirtschaftsverkehr soll die Versorgung der Stadt sicherstellen, den Anforderungen der Unternehmen gerecht werden und zugleich stadtverträglich organisiert sein. Damit bewegt er sich in einem Spannungsfeld: Einerseits trägt er wesentlich zum Funktionieren der Stadt bei, andererseits bringt er negative Auswirkungen mit sich. So erzeugt er Lärm- und Luftschadstoffbelastungen und beansprucht Flächen im fließenden sowie ruhenden Verkehr. Damit der Wirtschaftsverkehr in der zukünftigen städtischen Mobilitätsstrategie angemessen berücksichtigt wird und eine gute Zusammenarbeit mit den Akteur:innen der Wirtschaft gelingt, müssen die zentralen Fakten und Herausforderungen klar benannt und verstanden werden.

Daten zum lokalen Wirtschaftsverkehr fehlen

Derzeit verfügt die Stadt kaum über spezifische Daten und Grundlagen zum Wirtschaftsverkehr. Um vertiefte Erkenntnisse zu dessen Funktionsweise zu erhalten, wurde die *Grundlagenstudie Urbane Logistik / Wirtschaftsverkehr Winterthur* in Auftrag gegeben. Im kommunalen Richtplan (August 2024, Stand Weisung an das Stadtparlament) ist die Massnahme *M.6.1 Grundlagen urbane Logistik erarbeiten* verankert. Sie verfolgt die Ziele, eine fundierte Faktenbasis zu schaffen, Handlungsfelder zu identifizieren und daraus den Handlungsbedarf abzuleiten. Die vorliegende Grundlagenstudie bildet einen Bestandteil dieser Massnahme. Sie wurde parallel zur parlamentarischen Beratung des Richtplans erarbeitet, da entsprechende Grundlagen für die Weiterentwicklung der städtischen Mobilitätsstrategie unerlässlich sind.

Erarbeitung Grundlagenstudie durch EBP und ZHAW

Die Studie wurde durch eine Arbeitsgemeinschaft aus EBP Schweiz AG (Geschäftsbereich Verkehr) und ZHAW (Institut für nachhaltige Entwicklung) erarbeitet. Sie wurde begleitet durch eine Arbeitsgruppe mit Vertreter:innen aus dem Amt für Stadtentwicklung (Lead), dem Amt für Städtebau, dem Tiefbauamt sowie der kantonalen Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik. Die in der Studie enthaltenen Empfehlungen geben die fachliche Sicht der Arbeitsgemeinschaft wieder und können im Einzelfall von den Zielen und Prioritäten der Stadt abweichen.

Die Segmente des Wirtschaftsverkehrs gemäss ARE

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) unterteilt den Wirtschaftsverkehr in vier Segmente (siehe Abb. 1). Neben dem Güterwirtschaftsverkehr (auch urbane Logistik genannt) umfasst er den Dienstleistungsverkehr mit Waren (z.B. Handwerksverkehr mit Lieferwagen) und ohne Waren (z.B. Handwerksverkehr ohne Installationswaren). Eingeschlossen sind dabei auch der damit einhergehende Güterumschlag und die Parkierung. Die weitere Kategorie des Personenwirtschaftsverkehrs (Taxi, Cars etc.) ist im vorliegenden Kontext nicht relevant und wurde in der Studie nicht untersucht. Die Gliederung des ARE ist nicht abschliessend, stellt aber derzeit die aktuellste und praxisrelevanteste Definition dar.

Wirtschaftsverkehr			
Güterwirtschafts- verkehr	Dienstleistungs- verkehr mit Waren	Dienstleistungs- verkehr ohne Waren	Personen- Wirtschafts- verkehr
Kommerzielle Gütertransporte ▪ Kommerzielle Waren- und Gütertransporte, z.B. Post- und Kurier- dienste, Stückguttrans- port, Massengutlogistik, Schwergutlogistik etc.	Mischformen aus Personen- und Güterwirtschafts- verkehr ▪ Verkehr von Bauhand- werkern ▪ Verkehre von Techni- kern mit Geräten zur Installation (z.B. Haus- haltsgeräte, Möbel) ▪ Mobile Verkaufs- stände ▪ Bühnen- und Event- techniker mit Trans- port von Installationen und Technik	Personentransport zur Ausübung einer geschäft- lichen oder dienst- lichen Tätigkeit ▪ Handwerker ohne Installationswaren ▪ Hausbesuche von Pflegerdiensten ▪ Sonstige geschäftliche Fahrten (z.B. zur Beratung, Vertriebe) und Geschäftsreisen	Kommerzieller Personentransport, nicht konzessioniert ▪ Reisebusse, Charterver- kehre ▪ Taxiverkehr und Limousinendienste ▪ Touristische Angebote

Abb. 1: Segmentierung des Wirtschaftsverkehrs gemäss Schlussbericht *Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen*, ARE, Bern 2021

Datenmodellierung, manuelle Verkehrserhebung und Interviews als Grundlagen

Zur Quantifizierung und räumlichen Verortung des Wirtschaftsverkehrs wurden im Rahmen der vorliegenden Studie drei methodische Ansätze kombiniert: die Analyse der Fahrtenmatrizen des Bundesamtes für Raumentwicklung, die Abschätzung des Güterverkehrsaufkommens anhand von Aufkommensraten des Bundesamtes für Strassen (siehe Ziff. 5.) sowie eine manuelle empirische Verkehrserhebung (siehe Ziff. 4.). Ergänzend wurden relevante Akteure des Wirtschaftsverkehrs in Winterthur interviewt (siehe Ziff. 2.).

Wirtschaftsverkehr nur mit einem Teilsegment im Modalsplit-Ziel enthalten

Der kommunale Richtplan (August 2024, Stand Weisung an das Stadtparlament) verfolgt das

Ziel, den Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modalsplit bis zum Jahr 2040 deutlich zu reduzieren. Der Wirtschaftsverkehr ist in diesem Ziel allerdings nur mit den Teilsegmenten des Personenwirtschafts- und des Dienstleistungsverkehrs ohne Waren enthalten. Dies vor dem Hintergrund, dass die Daten auf dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr des Bundes basieren, in welchem das Verkehrsverhalten der Bevölkerung untersucht wird. Hierbei werden Fahrten «mit geschäftlicher Tätigkeit/Dienstfahrten» erhoben, nicht aber der Güterwirtschaftsverkehr und der Dienstleistungsverkehr mit Waren. Diese beiden Segmente des Wirtschaftsverkehrs sind daher von den Reduktionszielen ausgenommen. Da sie jedoch einen nicht unwesentlichen Anteil des gesamten motorisierten Verkehrsaufkommens darstellen, stellt sich unabhängig von den Modalsplit-Zielen trotzdem die Frage, ob und wie sie durch betriebliche Optimierung allenfalls einen Beitrag zur Reduktion der Anzahl Fahrten leisten könnten.

2. Interviews mit Akteur:innen des Wirtschaftsverkehrs

Die Ansprüche des Wirtschaftsverkehrs sind vielfältig und je nach Branche, Grösse und Marktgebiet der Betriebe sehr unterschiedlich. Im Rahmen der Studie wurden 16 Interviews mit Unternehmen verschiedener Grösse und aus sehr unterschiedlichen Branchen sowie der City Vereinigung Junge Altstadt durchgeführt (siehe Abb. 2). Die Befragung ist nicht repräsentativ, gibt aber einen Überblick über die Themen, welche die Interviewpartner:innen im Zusammenhang mit dem Wirtschaftsverkehr in Winterthur beschäftigen.

Branche	Unternehmen
Transport- und Logistikunternehmen, KEP-Dienstleister	▪ Jucker Transportunternehmung GmbH ▪ Planzer Transport AG / Quickpack AG ▪ Schweizerische Post AG
Gewerbe und Industrie	▪ Göldi Gartenbau AG ▪ Kistler Instrumente AG ▪ Optimo Group ▪ Schultheiss-Möckli AG
Handel	▪ Coop Grüze Markt (inkl. Logistikplattform) ▪ Einkaufszentrum Neuwiesen/SISKA Immobilien AG ▪ City Vereinigung Junge Altstadt
Bau	▪ Toggenburger AG ▪ Zani Strassenbau AG
Dienstleistungsunternehmen	▪ Kantonsspital Winterthur KSW ▪ Vebego AG
Recycling / Entsorgung	▪ Maag Recycling AG ▪ Stadt Winterthur, Tiefbauamt, Entsorgungslogistik

Abb. 2: Übersicht Interviewpartner:innen

Neben Kennzahlen zum Unternehmen, zur Anzahl, Routen und Art der erzeugten Fahrten sowie zum Fahrzeugpark wurden insbesondere Trends, Herausforderungen, Konflikte und Bedürfnisse aus Sicht des Wirtschaftsverkehrs erfragt. Eine Auswahl mehrfach genannter Punkte:

- Es wird erwartet, dass der Online-Handel und damit der Verkehr von KEP-Dienstleistern (Kurier-, Express- und Paketdienste) weiter zunehmen und die Fristen kürzer werden.
- Aus ökonomischen und ökologischen Gründen bündeln die im Transport- und Logistikbereich tätigen Unternehmen ihre Verkehre bereits in hohem Mass. Entsprechend wird nur ein geringes zusätzliches Potential für weitere Bündelungen gesehen.
- Bei nicht im Transport- und Logistikbereich tätigen Unternehmen findet tendenziell eine Auslagerung entsprechender Aufgaben an spezialisierte Firmen statt.
- Obligatorisch zu nutzende Konsolidierungszentren für die Feinverteilung in bestimmten Zonen (City-/Micro-Hubs) werden überwiegend als sehr kritisch bis unrealistisch beurteilt.
- Als mögliche Massnahme zur Entlastung des Strassennetzes vom motorisierten Pendler:innen und Freizeitverkehr – und somit zur Schaffung von Kapazität für den nicht verlagerbaren Wirtschaftsverkehr – werden eine weitere Verbesserung des öV und der Veloinfrastruktur, Park&Ride-Anlagen oder Road Pricing genannt.
- Da das Kammern-Prinzip ebenfalls die Zielsetzung verfolgt, das Strassennetz vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten, wird es mehrheitlich begrüsst. Es gibt allerdings kritische Fragen zur Umsetzbarkeit und zur ausreichenden Kapazität auf dem Autobahnnetz.
- Die Stausituationen auf den Haupteinfallsstrassen werden mehrheitlich als kritisch beurteilt. Mehrfach wird der Wunsch nach einer raschen Realisierung der Zentrumerschliessung Neuhegi–Grüze¹ sowie nach Freigabe der Busspuren für einen Teil des Wirtschaftsverkehrs geäussert.
- Ausgewiesene Ladezonen bzw. ausgewiesene Parkfelder für den Warenumschlag werden mehrheitlich als zweckmässig beurteilt. Zudem wird die Schaffung spezifischer Parkfelder für den Dienstleistungsverkehr (z.B. Handwerker:innenparkplätze) angeregt.
- Es wird gewünscht, dass die Verwaltung stärker auf die Besonderheiten und Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs und der urbanen Logistik sensibilisiert werden sollte.
- Zur möglichen Teilverlagerung auf die Schiene gibt es unterschiedliche Meinungen. Einige Unternehmen nutzen die Schiene bereits, andere können sich eine Teilverlagerungen unter bestimmten Voraussetzungen vorstellen, während sie für eine dritte Gruppe keine realistische Option darstellt.

3. Vorgehen zur Analyse des Wirtschaftsverkehrs in Winterthur

Die Analyse von Fallstudien aus verschiedenen Städten zeigt, dass belastbare Daten zum Wirtschaftsverkehr nur begrenzt verfügbar sind und dass standardisierte Erhebungsmethoden fehlen. Erkenntnisse aus anderen Städten lassen sich daher nur bedingt auf Winterthur übertragen. Dies

¹ Die Interviews wurden vor der Sistierung des Projekts Zentrumerschliessung Neuhegi–Grüze durch den Kanton Zürich und die Stadt Winterthur durchgeführt.

unterstreicht die Notwendigkeit eigener Datenerhebungen, um eine verlässliche Grundlage für die Planung und Steuerung des Wirtschaftsverkehrs zu schaffen.

Um den Wirtschaftsverkehr in Winterthur in einer ersten Annäherung zu quantifizieren und räumlich zu verorten, wurden drei methodische Ansätze kombiniert: die Analyse der Fahrtenmatrizen des Bundesamtes für Raumentwicklung, die Abschätzung des Güterverkehrsaufkommens anhand von Aufkommensraten des Bundesamtes für Strassen sowie eine manuelle Verkehrserhebung. Die Fahrtenmatrizenanalyse und die Aufkommensmodellierung erfassen primär die Nachfrage nach Güterwirtschaftsverkehr, indem sie das Güterverkehrsaufkommen in Winterthur quantifizieren und die Quellen und Ziele des Verkehrs räumlich verorten. Sie berücksichtigen jedoch den Baustellenverkehr nicht und liefern nur begrenzte Einblicke in den Dienstleistungsverkehr. Zudem fokussieren sie ausschliesslich auf die Nachfrageseite und bieten keine Informationen zu den verkehrsausführenden Branchen. Die manuelle Verkehrszählung ergänzt diese Analysen, da sie alle Segmente des Wirtschaftsverkehrs erfasst und die verkehrsausführenden Akteure identifiziert. Allerdings erlaubt sie keine Rückschlüsse auf die Herkunft und Ziele der Transporte.

4. Wirtschaftsverkehr umfasst auf Hauptachsen etwa ein Viertel des motorisierten Verkehrsaufkommens

Der Wirtschaftsverkehr in Winterthur macht gemäss manueller Verkehrszählung an zwei Hauptachsen an unterschiedlichen Wochentagen rund ein Viertel des gesamten motorisierten Verkehrsaufkommens aus. Die Anteile der einzelnen Branchen bewegten sich dabei an beiden Zähltagen und -stellen in ähnlicher Grössenordnung. Besonders bedeutend sind die Branchen Dienstleistungen, Bau und Transport, die zusammen zwischen ca. 72 % und 80 % ausmachen. Innerhalb der Dienstleistungsbranche, die insgesamt rund 40 % beträgt, dominieren Handwerks-, Installations- und Technikdienstleistungen, die zusammen etwa die Hälfte dieses Sektors umfassen (siehe Abb. 3 und 4).

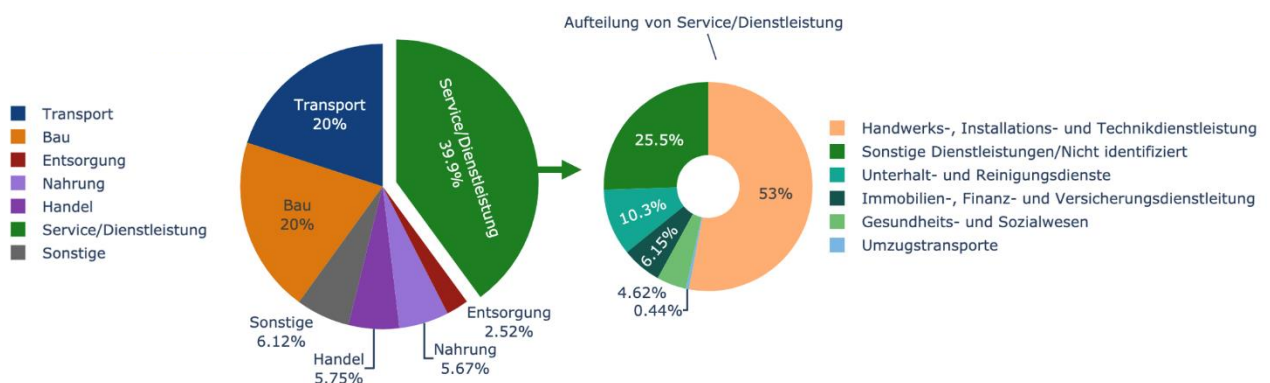


Abb. 3: Zusammensetzung des Wirtschaftsverkehr gemäss Verkehrszählung an der Technikumstrasse, 11. Sept. 2024

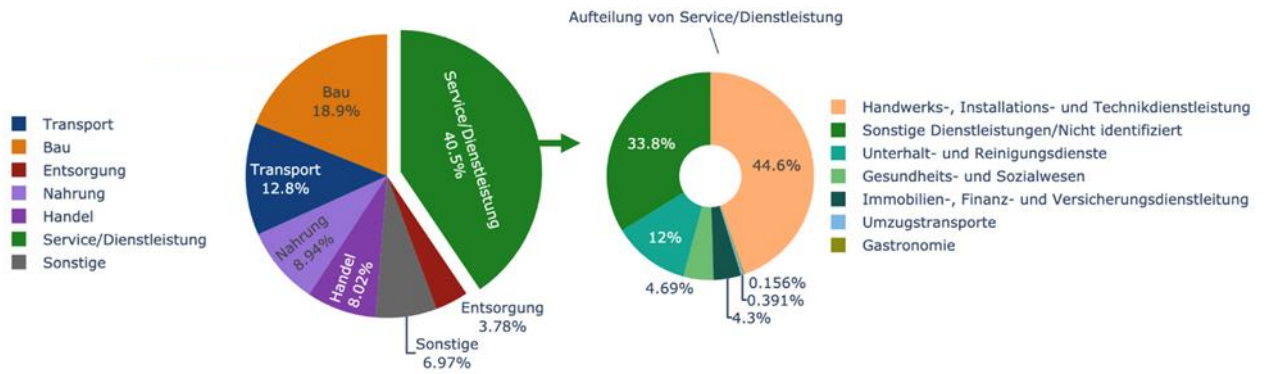


Abb. 4: Zusammensetzung des Wirtschaftsverkehrs gemäss Verkehrszählung an der St. Gallerstrasse, 3. Okt. 2024

Hinsichtlich der genutzten Fahrzeuge zeigt sich an beiden Zähltagen und -stellen eine deutliche Präferenz für Lieferwagen, die ca. 70 % der wirtschaftlich bedingten Fahrten ausmachen (siehe Abb. 5).

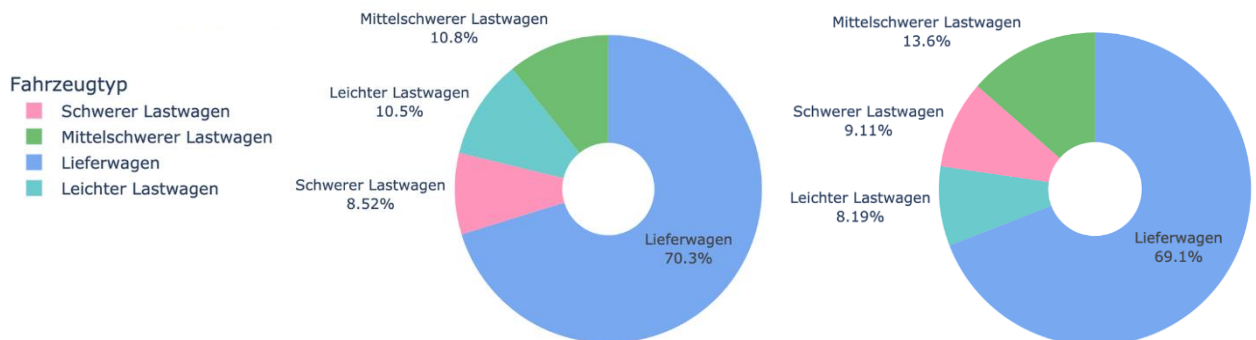


Abb. 5: Anteile der Fahrzeugkategorien am Wirtschaftsverkehr an den beiden Zähltagen an der Technikumstrasse (links) und an der St. Gallerstrasse (rechts)

Etwa 75 % dieser Fahrten entfallen auf den Dienstleistungs- und Bausektor. Schwere und mittelschwere Lastwagen haben einen Anteil von ungefähr 20 % am Wirtschaftsverkehr, wobei ihr Einsatz vor allem auf Transport- und Bauunternehmen entfällt. Diese sind für rund drei Viertel der Fahrten mit schweren Lkw verantwortlich.

5. Analysen und Modellierung Fahrtenaufkommen

Das Güterverkehrsaufkommen wird durch zwei Dimensionen beschrieben: die Lieferaktivität und die transportierten Gütermengen. Die Lieferaktivität gibt die Anzahl der Anlieferungen und Abholungen an, während die transportierten Gütermengen das Volumen der beförderten Waren abbilden. Wie in Ziffer 3 vorstehend erläutert, erfassen die methodisch unterschiedlichen Ansätze der Fahrtenmatrizenanalyse und der Aufkommensmodellierung vor allem die Nachfrage nach Güterwirtschaftsverkehr. Dadurch bleiben der Baustellenverkehr unberücksichtigt und der Dienstleistungsverkehr nur teilweise sichtbar.

Die Analyse der Wirtschaftszweige, die das Güterverkehrsaufkommen erzeugen, zeigt deutliche Unterschiede hinsichtlich ihrer Bedeutung für Lieferaktivitäten und transportierte Mengen (siehe

Abb. 6). Die Lieferaktivitäten entstehen in vielen Branchen. Der Handel ist mit etwa 30 % die stärkste einzelne Branche, insgesamt verteilt sich die Lieferaktivität jedoch relativ gleichmässig über alle Bereiche.

Im Gegensatz dazu konzentrieren sich die transportierten Gütermengen auf wenige Sektoren. Handel und Logistik dominieren mit jeweils knapp 50 %. Andere Wirtschaftszweige wie Produktion, Dienstleistungssektor und Onlinehandel spielen mit einem gemeinsamen Anteil von lediglich 6 % an der transportierten Gütermenge eine vergleichsweise geringe Rolle.

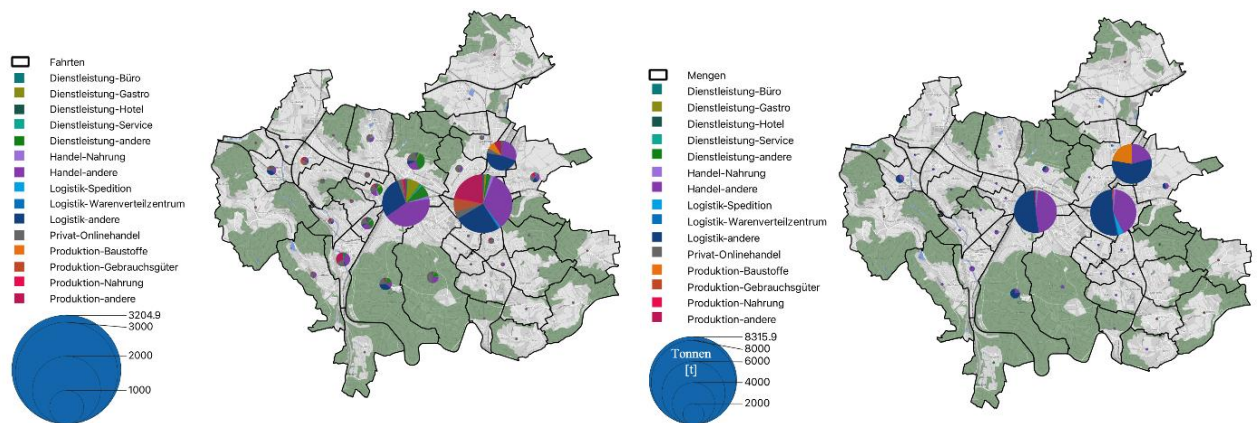


Abb. 6: Verteilung der Lieferaktivität nach Branche (links) und nach Gütermenge [t] (rechts) über die statistischen Quartiere

Besonders auffällig ist die Diskrepanz zwischen Lieferaktivität und transportierter Gütermenge im Onlinehandel und Dienstleistungssektor. Während der Onlinehandel ein Viertel aller Lieferfahrten verursacht, trägt er mit weniger als 1 % zur gesamten Gütermenge bei. Ähnliches gilt für den Dienstleistungssektor, der rund 14 % der Lieferfahrten generiert, jedoch ebenfalls nur etwa 1 % der transportierten Gütermengen ausmacht. Dies verdeutlicht, dass diese Branchen vor allem durch eine hohe Anzahl kleiner, oft zeitkritischer Lieferungen geprägt sind, die überwiegend mit Lieferwagen erfolgen. Im Gegensatz dazu entfallen die grössten Gütermengen auf Handel und Logistik, die auf den Einsatz schwerer Lastwagen und Lastenzüge angewiesen sind.

Die Quellen und Ziele des Güterwirtschaftsverkehrs sind stark auf die statistischen Quartiere Grüze, Altstadt, Hegmatten und Töss konzentriert. Diese nehmen den grössten Teil der transportierten Gütermengen auf, während sich die Lieferaktivität durch den Dienstleistungsverkehr und den Onlinehandel zunehmend über das gesamte Stadtgebiet verteilt.

6. Szenario 2040

Aufgrund fehlender übergeordneter Datengrundlagen kann die Modellierung des Wirtschaftsverkehrs für das Jahr 2040 derzeit nur für das Teilsegment des Güterverkehrsaufkommens der Unternehmen erfolgen, also ohne Baustellenverkehr und vergleichbare Bereiche. Die Modellierung stützt sich auf die städtischen Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung sowie auf die theoretischen Arbeitsplatzreserven gemäss aktueller BZO, wobei eine Ausschöpfung von 80 % zugrunde

liegt. Da die verkehrlichen Auswirkungen je nach Branche stark variieren, erfolgt die Modellierung anhand branchenbezogener Verkehrserzeugungsraten. Ein Arbeitsplatz im Dienstleistungssektor führt beispielsweise zu deutlich weniger Güterverkehr als ein Arbeitsplatz in der Produktion.

Für das Jahr 2022 liegen detaillierte Daten zur Verteilung der Arbeitsplätze auf die einzelnen Branchen in den Stadtquartieren vor. Die Prognosedaten für das Jahr 2040 enthalten hingegen nur Gesamtzahlen zu den Arbeitsplätzen pro Quartier und keine Aussagen zur branchenbezogenen Zusammensetzung. Es ist anzunehmen, dass sich die Branchen unterschiedlich entwickeln werden. In den vergangenen Jahren wuchs der Dienstleistungssektor überdurchschnittlich, während andere Bereiche langsamer expandierten. Gleichzeitig haben jüngere Entwicklungen gezeigt, dass internationale Lieferketten anfälliger geworden sind. Dies könnte dazu führen, dass der Rückgang der Produktion im Vergleich zum Dienstleistungssektor künftig verlangsamt oder sogar gestoppt wird.

Angesichts dieser Unsicherheiten wird in der Modellierung unterstellt, dass sich die branchenbezogene Verteilung der Arbeitsplätze bis 2040 nicht verändert. Für die Modellierung des Güterverkehrsaufkommens aus privatem Onlinehandel werden die Wachstumsprognosen zu den Aufkommensraten aus den Verkehrsperspektiven 2050 des ARE herangezogen.

Das unter diesen Annahmen erstellte Szenario 2040 zeigt, dass das Güterverkehrsaufkommen in Winterthur in den kommenden Jahrzehnten voraussichtlich spürbar ansteigen wird (siehe Abb. 7). Vor allem das starke Wachstum des Onlinehandels führt dazu, dass die Lieferaktivität deutlich stärker zunimmt als die transportierten Gütermengen. Der Onlinehandel dürfte die grösste Zunahme verzeichnen und zur dominierenden Branche im Bereich der Lieferaktivitäten werden. Bei den transportierten Gütermengen bleiben der stationäre Handel und die Logistik prägend, da die im Onlinehandel bewegten Mengen weiterhin vergleichsweise gering sind.

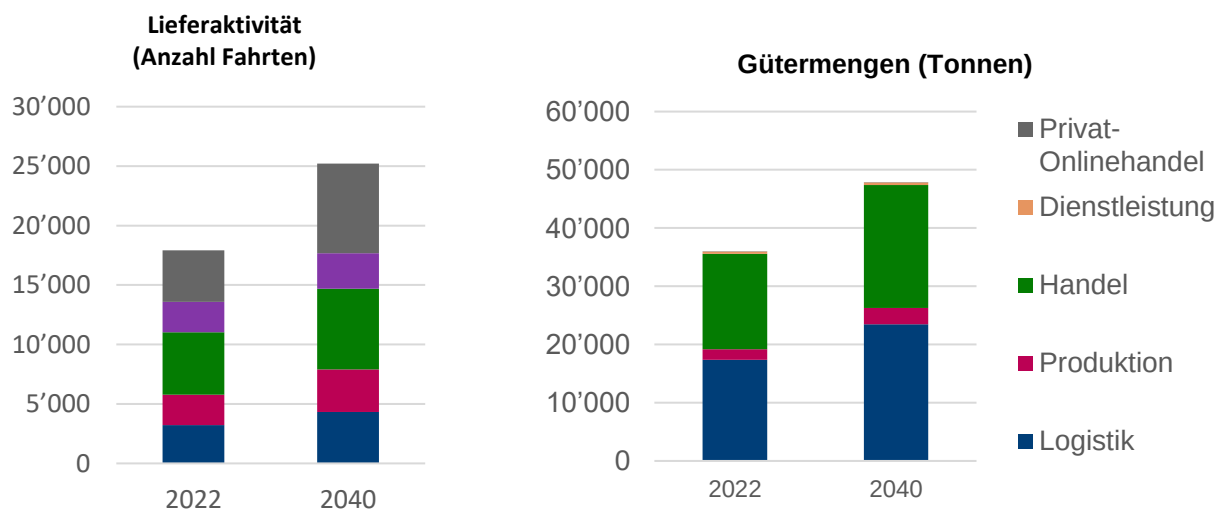


Abbildung 7: Vergleich des Güteraufkommens in Winterthur 2022 mit dem Szenario 2040 (ohne Baustellenverkehr etc.): Lieferaktivität (links) und Gütermengen (rechts)

7. Wesentliche Erkenntnisse für die städtische Verkehrsplanung / Mobilitätsstrategie

Aus der Studie resultieren verschiedene Erkenntnisse in Bezug auf den Wirtschaftsverkehr, die in geeigneter Weise in die Verkehrsplanung im Allgemeinen und in die Ausarbeitung der vorgesehenen Mobilitätsstrategie für das Gebiet Neuhegi-Grüze sowie in die weiteren Arbeiten in Zusammenhang mit der städtischen Mobilitätsstrategie einfließen sollen.

- Bei der Definition von Begriffen und Beschreibungen im Kontext des Wirtschaftsverkehrs sind die verschiedenen Segmente explizit zu benennen. Da der Wirtschaftsverkehr in den Modalsplit-Zielen für den MIV mehrheitlich nicht enthalten ist, sind bei Bedarf spezifische Ziele für den Wirtschaftsverkehr zu formulieren.
- Für eine vollständige und belastbare Analyse sowie ein aussagekräftiges Controlling sind Datengrundlagen zum Wirtschaftsverkehr notwendig. Unter anderem sollen dafür die durchgeführten Zählungen des Wirtschaftsverkehrs periodisch weitergeführt werden.
- Gestützt auf weitere Grundlagen und Daten sollen Wissen und Verständnis für die Anliegen und Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs innerhalb der Stadtverwaltung gestärkt werden.
- In den städtischen Strategien wird der Wirtschaftsverkehr bisher nicht oder nur auf das Segment Güterwirtschaftsverkehr – und damit auf die Urbane Logistik – beschränkt behandelt. Die Segmente Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren sind ebenfalls mit hoher Priorität zu bearbeiten, wie gemäss kommunalem Richtplan (August 2024, Stand Weisung an das Stadtparlament) bereits vorgesehen ist (Massnahme M1.2 Städtische Mobilitätsstrategie weiterentwickeln).
- Es ist zu prüfen, ob der Wirtschaftsverkehr grundsätzlich bevorzugt werden könnte und falls ja, an welchen Stellen und unter welchen Bedingungen. Zu denken ist beispielsweise an die Ausnahme von bestimmten Einschränkungen für spezifische Segmente des Wirtschaftsverkehrs.
- Bei der Konkretisierung des Kammern-Prinzips und weiterer Massnahmen zur Erreichung der Modal Split Ziele ist zu berücksichtigen, dass trotz angestrebter Reduktion des Gesamtverkehrs die gute Zugänglichkeit für den Wirtschaftsverkehr in die Arbeitsplatzgebiete, ins Stadtzentrum und in die Quartiere sichergestellt wird.
- Bei Gebiets- und Arealentwicklungen ist die Erschliessung und Nutzung durch den Wirtschaftsverkehr in einer frühen Planungsphase sicherzustellen. Dazu gehören Raum für Güterumschlag und Dienstleistungsverkehr mit und ohne Waren, Anordnung von Paketstationen, (Umschlags-) Flächen für Ver- und Entsorgung etc.
- Der Baustellenverkehr stellt einen erheblichen Anteil des Wirtschaftsverkehrs dar. Es sollte geprüft werden, ob die Stadt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens Einfluss auf die Verkehrserzeugung nehmen kann. Grundsätzlich gilt: Je mehr Installations- und Zwischenlagerflächen zur Verfügung stehen, desto geringer fällt die Verkehrserzeugung aus und desto

besser lässt sie sich steuern. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass solche Flächen insbesondere bei grösseren Sanierungen knapp sind. Bei grossen Baustellen könnten zudem Konsolidierungszentren eine zweckmässige Lösung darstellen.

- Beim öffentlichen wie beim privaten Parkplatzangebot ist zu prüfen, ob die spezifischen Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs besser berücksichtigt werden müssen und wie sich dies umsetzen lässt. Denkbar sind zum Beispiel Vorgaben zu Parkfeldern für den Güter- und Dienstleistungsverkehr (Anlieferung, Parkfelder für Handwerker:innen etc.).
- Es ist zu klären, unter welchen Voraussetzungen fixe und/oder temporäre «Micro-Hubs» auf Stadtgebiet zur Anwendung kommen können und welche Betriebsformen praxistauglich realisierbar sind. Dabei gilt es auch, die Umweltverträglichkeit der möglichen Standorte frühzeitig zu klären.
- Mit der zunehmenden Elektrifizierung des Fahrzeugparks im Wirtschaftsverkehr wächst das Bedürfnis nach Schnellladestationen. Dieses ist mit geeigneten Rahmenbedingungen, wie beispielsweise der Bereitstellung einer leistungsfähigen Stromversorgung, zu unterstützen.

8. Kommunikation

Die Medienmitteilung ist gemäss Beilage zu genehmigen. Die Grundlagenstudie wird auf der Website des Amts für Stadtentwicklung veröffentlicht. Den Interviewpartner:innen wird sie via E-Mail persönlich zugestellt.

Beilagen:

1. Grundlagenstudie Urbane Logistik / Wirtschaftsverkehr Winterthur, Schlussbericht vom 06.10.2025
2. Medienmitteilung