



Städtebericht Winterthur

Studie im Auftrag der Städtekonferenz Mobilität

Projektteam

Urs Bieri: Co-Leiter

Cloé Jans: Leiterin operatives Geschäft und Mediensprecherin

Marco Bürgi: Projektleiter

Sophie Schäfer: Junior Data Scientist

Roland Rey: Projektmitarbeiter / Administration

Jenny Roberts: Junior Data Scientist

Bern, 07. März 2025

Publikation: 03.04.2025: Publikation der Communiqués / Berichte (Sperrfrist)

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	4
1.1	Mandat und Fragestellung	4
1.2	Befragung und Stichprobe	4
2	BEFUNDE	7
2.1	Winterthur im Städtevergleich	7
2.2	Winterthur im Vergleich mit Nachbargemeinde Seuzach	15
2.3	Spezifische Fragen für den Raum Winterthur	18
3	SYNTHESE	21
4	ANHANG	22
4.1	gfs.bern-Team	22

1 Einleitung

1.1 Mandat und Fragestellung

Die Städtekonferenz Mobilität SKM, eine Sektion des Schweizerischen Städteverbandes, beauftragte das Forschungsinstitut gfs.bern mit einer Online-Befragung zum Thema urbane Mobilität. Die Studie ist als Wiederholung der im Jahre 2018 durchgeführten Befragung in interessierten Städten und Gemeinden konzipiert.

In der aktuellen Studie werden wie 2018 Einstellungen, Bedürfnisse und Erwartungen der Bevölkerung der teilnehmenden Städte rund um Mobilität erfasst. Im Zentrum der Befragung stand dabei nicht nur das Nutzungsverhalten. Ziel war es die generelle Zufriedenheit mit der Mobilität am Wohnort, Einstellungen zum Verhältnis zwischen motorisiertem Verkehr und Fuss- und Veloverkehr, Wahrnehmungen zur Maximalgeschwindigkeit, Ausgaben für Verkehr und Mobilität sowie Shared Mobility zu messen.

Der Fragebogen wurde im Rahmen eines Workshops im September 2024 mit Vertreter:innen der teilnehmenden Städte erarbeitet und anschliessend gemeinsam finalisiert. Der vorliegende Gesamtbericht schliesst die Berichterstattung ab, wobei eine vergleichende Perspektive zwischen den teilnehmenden Städten im Fokus ist.

1.2 Befragung und Stichprobe

Befragt wurden insgesamt 15'372 Einwohner:innen ab 16 Jahren in zehn Schweizer Städten der Deutschschweiz und der Romandie (Basel, Bern, Fribourg, Luzern, Nyon, Schaffhausen, Sion, Winterthur, Zürich, Zug). In den Städten Bern (Muri b. Bern, Köniz), Luzern (Horw, Ebikon), Winterthur (Seuzach) und Zug (Baar, Cham) wurden zusätzlich insgesamt sieben Agglomerationsgemeinden befragt. Die Resultate in den Agglomerationsgemeinden werden in den Städteberichten jeweils in einem separaten Unterkapitel behandelt und mit den Resultaten in den Kernstädten verglichen. Alle anderen Darstellungen und Analysen beziehen sich jeweils auf die Kernstädte. Die Stichprobe wurde aus den Einwohner:innenregistern der jeweiligen Städten und Gemeinden gezogen. Ausnahmen bilden die Stadt Zug und ihre beiden Agglomerationsgemeinden, wo keine Adressen für die Studie zur Verfügung gestellt wurden und auf Adressen eines Adressbrokers zurückgegriffen wurde. Die Ziehung erfolgte per Zufallsprinzip, um eine in Bezug auf die Grundgesamtheit repräsentative Stichprobe zu erhalten. Zuständig für die Stichprobenziehung waren die entsprechenden Behörden in den Städten.

Die Einladung zur Befragung erfolgte schriftlich. Dazu wurden pro Stadt 5'000 Personen angeschrieben. Der Rücklauf entspricht damit über alle Städte gesehen einer Ausschöpfung von 26 Prozent. In der Agglomerationsgemeinde der Stadt Winterthur (Seuzach) wurden 1'000 Personen eingeladen, an der Befragung teilzunehmen. Die Rücklaufquote beträgt in der Stadt Winterthur 24 Prozent und in Seuzach 30 Prozent.

Nach rund der Hälfte der Befragungszeit wurden schriftliche Erinnerungsschreiben verschickt, um die angestrebten 1'000 Interviews pro Stadt zu erreichen. Die beiden Schreiben enthielten alle Informationen zum Zweck und Inhalt der Befragung, zur Auftraggeberin sowie die Login-Details.

Um die soziodemografischen Verhältnisse in den teilnehmenden Städten korrekt abzubilden, wurden die Daten auf die Alters- und Geschlechtsstruktur der jeweiligen Stadt gewichtet.

Bei einigen Auswertungen wurden die Städte nach Grösse eingeteilt, wobei Basel, Bern, Winterthur und Zürich als grosse Städte gelten, während Freiburg, Luzern, Nyon, Schaffhausen, Sion und Zug der Gruppe der kleinen und mittleren Städte zugeordnet wurden.

Bei einer Stichprobe entscheiden zwei Faktoren über die Qualität der später gewonnenen Aussagen massgeblich mit: Auf der einen Seite definiert sich die Datenqualität über die Grösse des Stichprobenfehlers. Dieser Index weist die Irrtumswahrscheinlichkeit und Irrtumsgrösse einer getroffenen statistischen Aussage aus. Einerseits setzt man bei der Umfrageforschung zumeist auf ein Sicherheitsmass von 95 Prozent, das heisst man akzeptiert eine Irrtumswahrscheinlichkeit von 5 Prozent, dass der nachgewiesene statistische Zusammenhang so in der Bevölkerung nicht vorhanden ist. Andererseits unterliegen statistische Aussagen einem Stichprobenfehler, welcher von der Grösse der Stichprobe und der Basisverteilung der Variable in der Bevölkerung abhängt, wobei der Fehler kleiner wird, je grösser die Stichprobe ist.

Gerade bei Untergruppenanalysen weist die untersuchte Gruppe schnell weniger als 50 Befragte aus, was bei einem Stichprobenfehler von ± 14 Prozentpunkten eine adäquate Interpretation nahezu verunmöglicht. Deshalb nehmen wir keine Subgruppenanalysen unter 50 Fällen vor.

Das andere Element einer qualitativ hochstehenden Analyse ist die Gewährleistung von Repräsentativität. Repräsentativität bedeutet nichts anderes, als dass jede Person aus der Grundgesamtheit genau die gleiche Chance haben muss, an der Befragung teilnehmen zu können. Werden bei der Stichprobenziehung systematisch Gruppen ausgeschlossen, ist eine Befragung nicht repräsentativ. Durch die Zufallsauswahl bei der Adressziehung sowie die soziodemografische Gewichtung der Resultate wurde in der vorliegenden Studie hohe Repräsentativität angestrebt.

Über die technischen Eckwerte der Umfrage orientiert die nachstehende Übersicht:

Tabelle 1: Methodische Details

Auftraggeberin	Städtekonferenz Mobilität SKM
Grundgesamtheit	<p>Einwohner:innen der teilnehmenden Städte ab 16 Jahren, die seit mindestens sechs Monaten in der jeweiligen Stadt leben und auf Deutsch oder Französisch befragbar sind</p> <p>Eingeteilt in grosse Städte (Basel, Bern, Winterthur, Zürich) und kleine/mittlere Städte (Freiburg, Luzern, Nyon, Schaffhausen, Sion, Zug)</p>
Datenerhebung	Online-Umfrage
Art der Stichprobenziehung	nach Alter und Geschlecht quotierte Zufallsstichprobe pro Stadt
Befragungszeitraum	28. Oktober bis 22. Dezember 2024
Stichprobengrösse	<p>N Total = 15'372</p> <ul style="list-style-type: none"> • N Basel = 1142 • N Bern = 1317 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Muri b. Bern = 378 (Städtebericht) ○ N Köniz = 401 (Städtebericht) • N Fribourg = 1281 • N Luzern = 1371 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Horw = 405 (Städtebericht) ○ N Ebikon = 285 (Städtebericht) • N Nyon = 1282 • N Schaffhausen = 1214 • N Sion = 1684 • N Winterthur = 1194 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Seuzach = 299 (Städtebericht) • N Zug = 1227 <ul style="list-style-type: none"> ○ N Baar = 397 (Städtebericht) ○ N Cham = 300 (Städtebericht) • N Zürich = 1195
Stichprobenfehler	<p>±1.1 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit</p> <p>Bei N = 1000 ±3.2 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit</p>
Gewichtung	Alter/Geschlecht interlocked in jeder Stadt einzeln

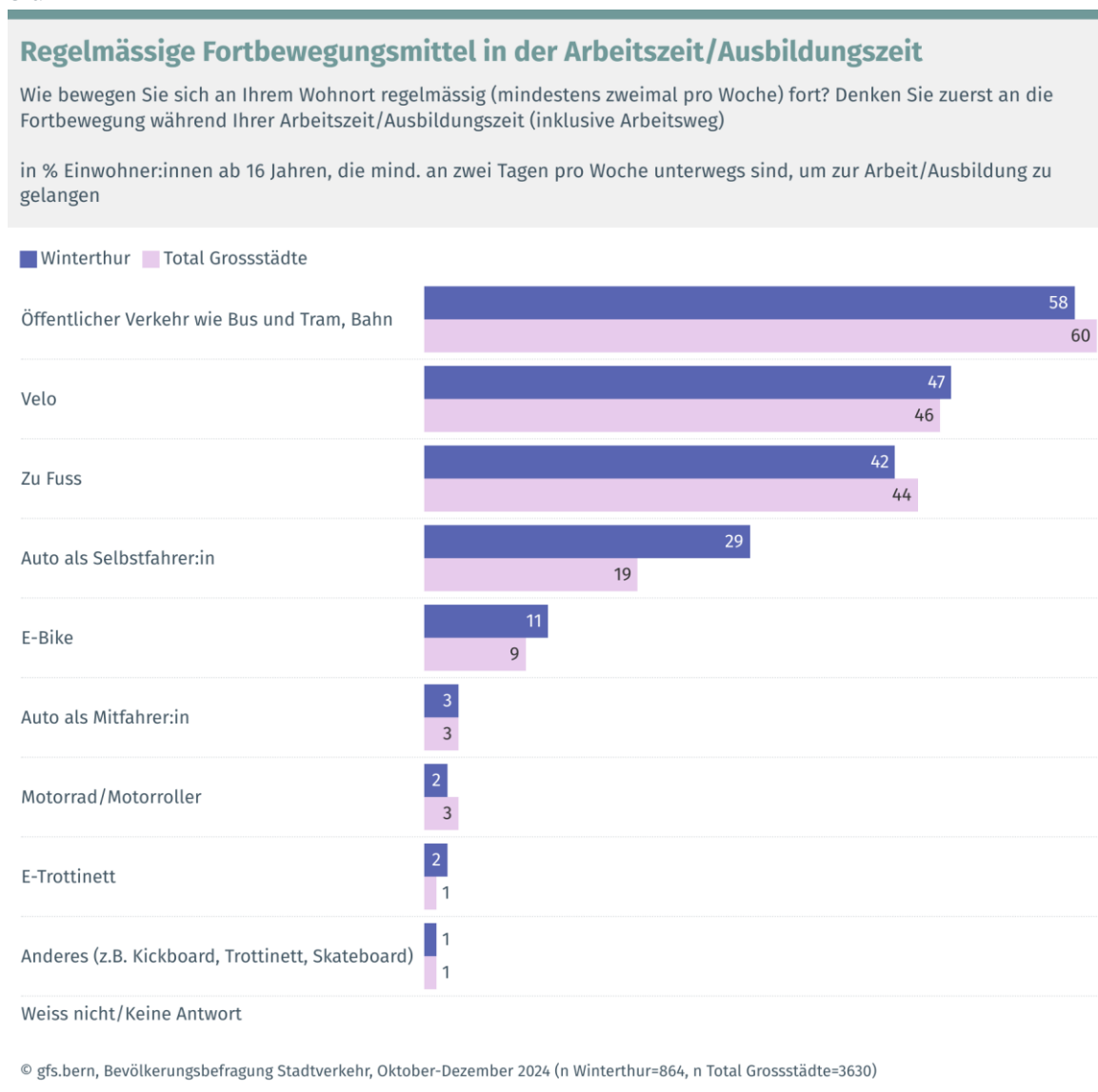
2 Befunde

2.1 Winterthur im Städtevergleich

Die Mehrheit der Winterthurer:innen nutzt die öffentlichen Verkehrsmittel um zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte zu gelangen (58%). Auf den Plätzen zwei und drei folgen das Pendeln mit dem Velo (47%) und zu Fuss (42%). Für alle drei Fortbewegungsarten befinden sich die Winterthurer:innen im Schnitt der übrigen grossen Städte in der Befragung. Hingegen nutzen sie öfter das Auto, um zur Arbeit zu gelangen (29%, +10 Prozentpunkte [Pp.] gegenüber den Grossstädten Basel, Bern, Winterthur und Zürich insgesamt). Ausserdem fährt rund jede:r zehnte Winterthurer:in mit einem E-Bike zur Arbeit oder zur Ausbildung.

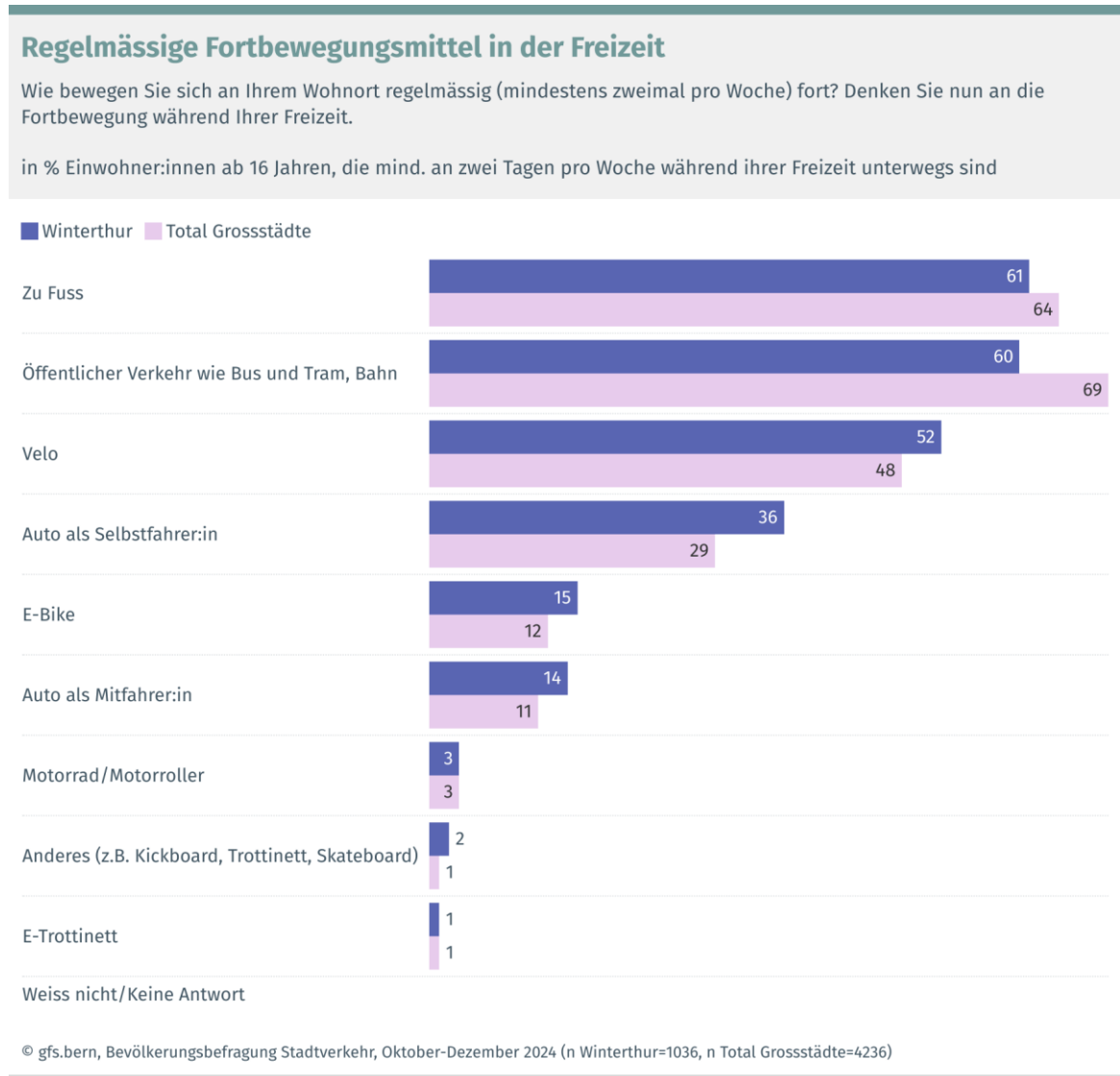
Männer fahren dabei vergleichsweise öfter mit dem Auto zur Arbeit (34%), Frauen (63%) und Personen unter 40 Jahren (67%) nutzen hingegen häufiger die öffentlichen Verkehrsmittel.

Grafik 1



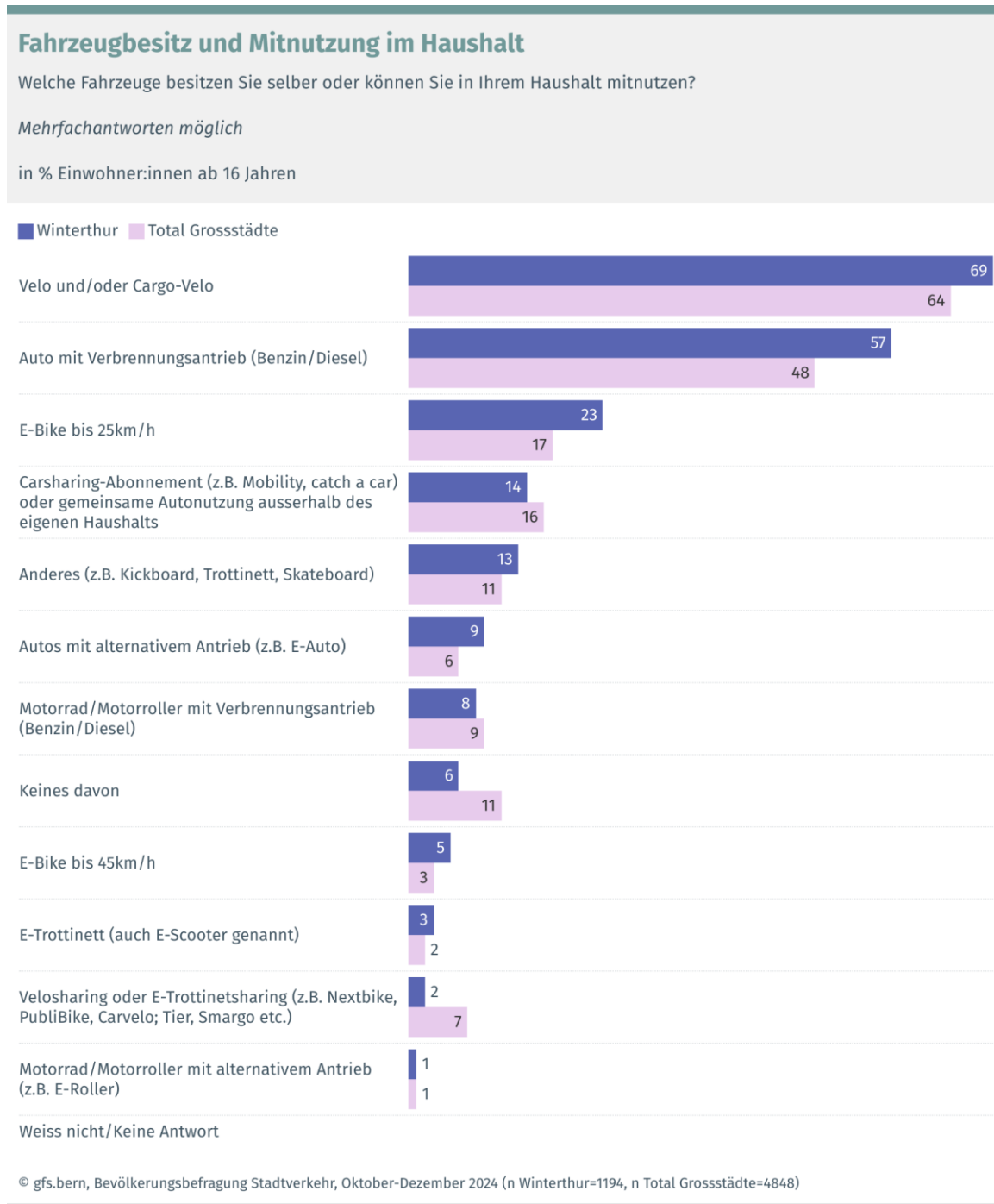
In der Freizeit geht die Winterthurer Bevölkerung häufiger zu Fuss (61%) als auf dem Weg zur Arbeit. Somit ist der Fussverkehr gemeinsam mit dem ÖV (60%) die häufigste Fortbewegungsform ausserhalb der Arbeitszeiten. Gut die Hälfte fährt ausserdem mit dem Velo (52%) und etwas mehr als ein Drittel mit dem Auto (36%). Im Vergleich mit den Städten gleicher Grösse ist die Nutzung des Autos erhöht (+7 Pp.), hingegen wird in Winterthur während der Freizeit weniger ÖV gefahren (-9 Pp.). Die Winterthurer:innen fahren zudem leicht häufiger Velo als die Bevölkerung in anderen grossen Städten (+4 Pp.).

Grafik 2



Im Vergleich mit den anderen Grosstädten stehen den Einwohner:innen Winterthurs auffällig viele Fahrzeuge zur Verfügung: So besitzen über zwei Drittel in ihrem Haushalt ein Velo (69%), dazu kommen noch 23 Prozent mit einem langsamen und fünf Prozent mit einem schnellen E-Bike. Mit gut zwei Dritteln stehen auch dem Grossteil der Haushalte ein Auto (57% Verbrenner + 9% E-Autos) zur Verfügung. Als Folge davon besitzen sie dafür etwas weniger Sharing Abonnemente für Autos und andere Verkehrsmittel.

Grafik 3



Diejenigen Winterthurer:innen, die sich im Alltag nicht mit dem Auto fortbewegen, verzichten vor allem wegen den guten ÖV-Verbindungen an ihrem Wohnort darauf (69%). Für mehr als die Hälfte spielen zudem Umweltgründe eine Rolle (53%) und 47 Prozent geben an, kein Auto zu besitzen. Relativ viele Einwohner:innen nennen darüber hinaus mehr Bewegung, gut ausgebaute Velo- und Fusswege sowie den Umstand, dass sie das Auto nur gelegentlich für schwere Transporte benötigen, als Verzichtsründe. Hohe Kosten, Staus und Parkplatzmangel sind dagegen nur für wenige ausschlaggebende Faktoren für einen Verzicht aufs Auto im Alltag.

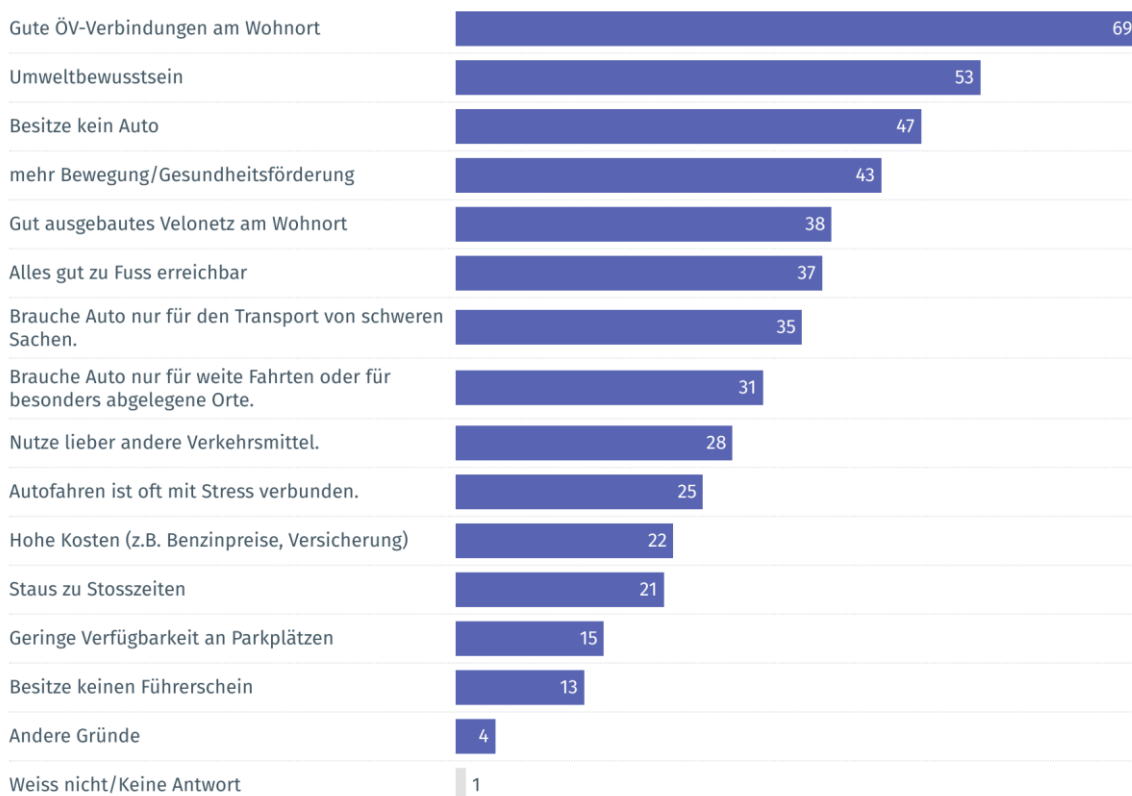
Grafik 4

Gründe Verzicht auf Auto

Aus welchen Gründen verzichten Sie im Alltag auf das Auto? Nennen Sie alle, die für Sie zutreffen.

Mehrfachantworten möglich

in % Einwohner:innen in Winterthur ab 16 Jahren, die kein Auto als Selbstfahrer:in/Mitfahrer:in nutzen

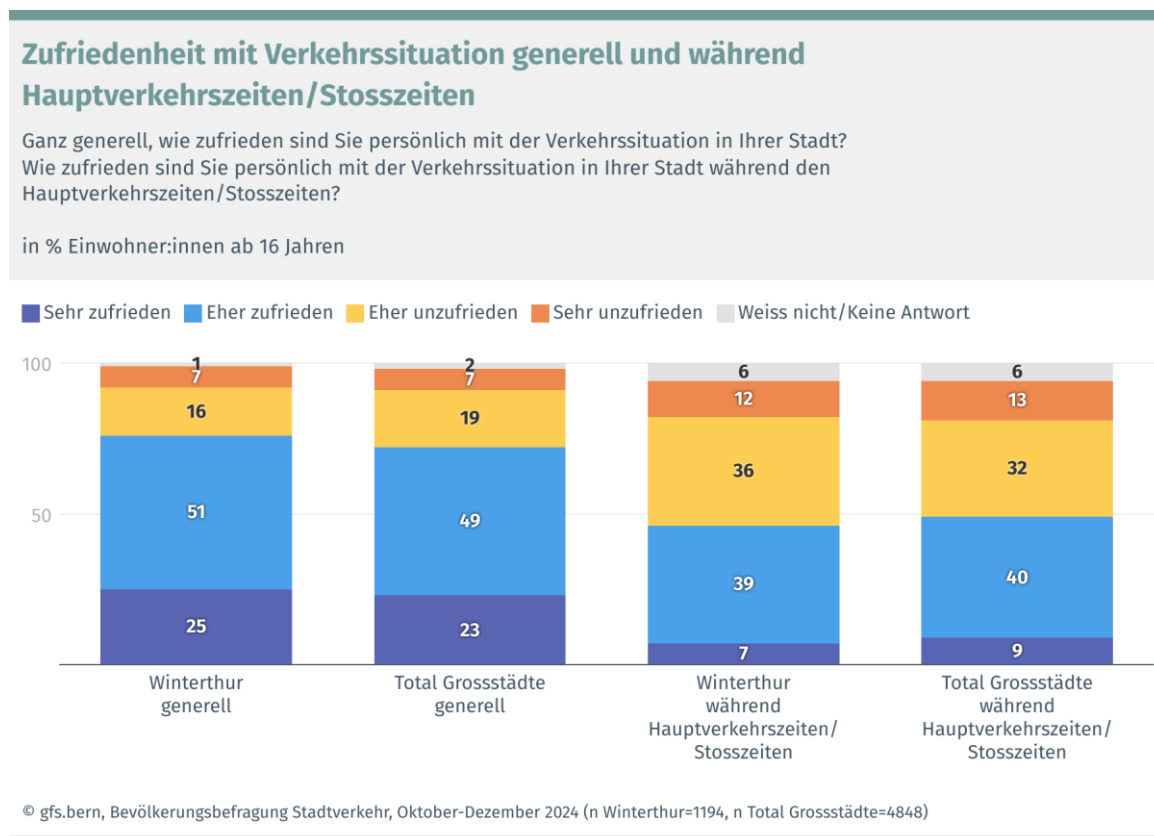


© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n=648)

Die Einwohner:innen Winterthurs sind grossmehrheitlich zufrieden mit der generellen Verkehrssituation in ihrer Stadt (76% sehr/eher zufrieden), ein Viertel ist sogar sehr zufrieden (25% sehr zufrieden). Die Winterthurer Autofahrer:innen (67% sehr/eher zufrieden) sind verglichen mit den ÖV-Fahrer:innen (81%) und den Velofahrer:innen (82%) leicht weniger zufrieden.

Die Situation während der Stosszeiten wird dabei kritischer beurteilt und die Zufriedenheit geht auf 46 Prozent zurück, liegt dabei aber im ähnlichen Bereich wie in den Grossstädten generell.

Grafik 5

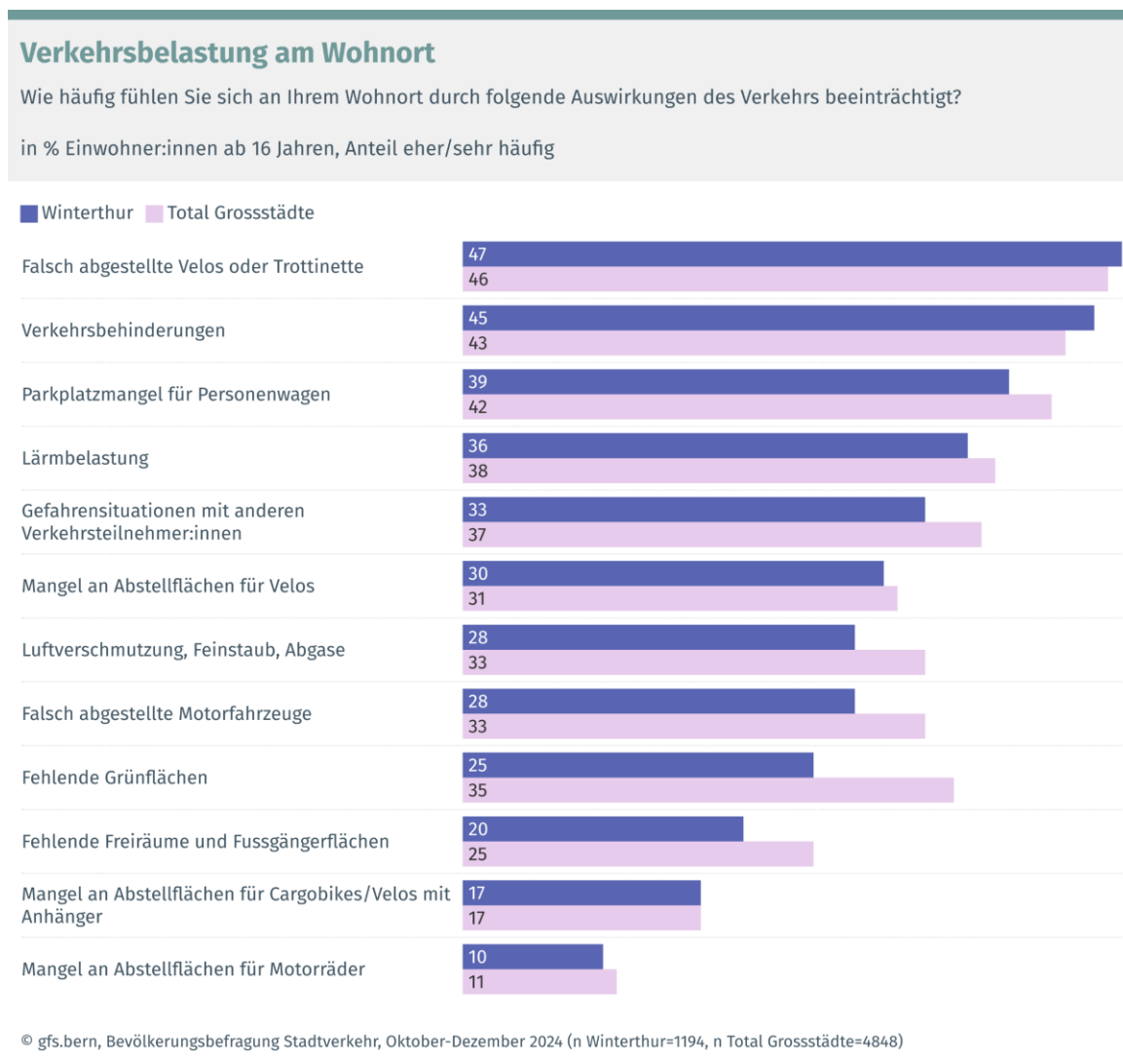


Wie hier nicht dargestellte Auswertungen zeigen, begründen jene, welche mit der Verkehrssituation zufrieden sind, dies am häufigsten mit dem guten ÖV-Netz (47%) sowie mit gut ausgebauten Velowegen (23%). Letzteres wird gerade im Vergleich mit den anderen Städten oft als Grund genannt (+14 Pp.).

Unter den Winterthurer:innen gibt es keinen klaren Konsens, was das wichtigste Verkehrsproblem ist.

Grundsätzlich ärgern sich dabei die Winterthurer:innen ähnlich häufig über die verschiedenen Verkehrsauswirkungen wie in den anderen Grossstädten, mit der Ausnahme, dass fehlende Grünflächen (25%, -10 Pp.) deutlich weniger sowie fehlende Freiräume und Fussgängerflächen (20%, -5 Pp.) und Luftverschmutzung (28%, -5 Pp.) etwas weniger bemängelt werden.

Grafik 6

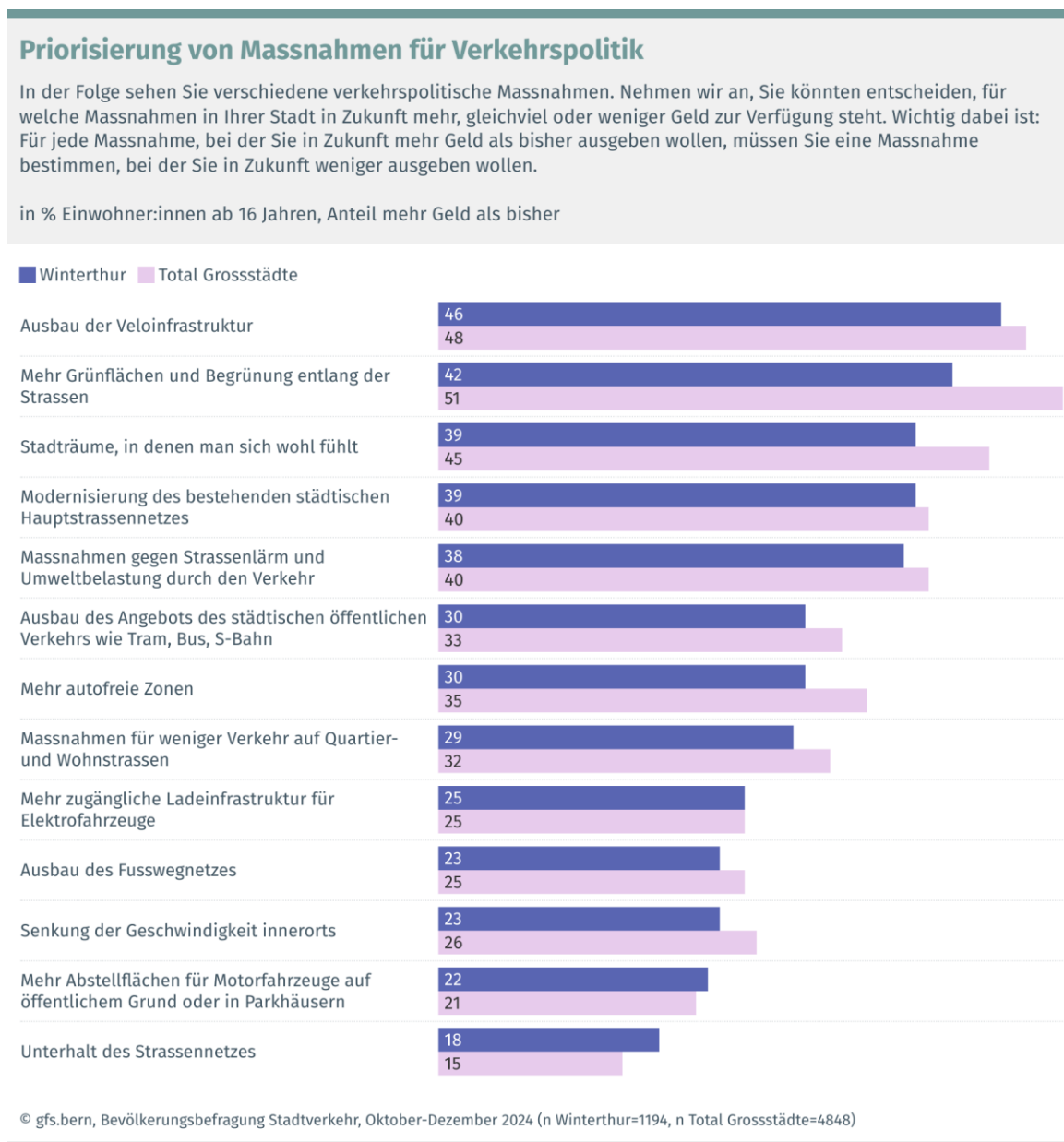


In Winterthur liegt der Schwerpunkt der Prioritäten der Verkehrspolitik auf dem Ausbau der Veloinfrastruktur, der von 46 Prozent der Befragten als eine gewünschte Massnahme für höhere Investitionen genannt wird. Auch mehr Grünflächen und Begrünung entlang der Strassen wird mit 42 Prozent als wichtiges Anliegen priorisiert. Dazu kommen die Schaffung von Stadträumen, in denen man sich wohlfühlt (39%), die Modernisierung des städtischen Hauptstrassennetzes (39%) sowie Massnahmen gegen Lärm und Umweltbelastung (38%).

Am unteren Ende der Prioritätenliste befinden sich der Unterhalt des Strassennetzes mit lediglich 18 Prozent sowie mehr Abstellflächen für Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund oder in Parkhäusern, für die sich 22 Prozent der Befragten aussprechen.

Den auffälligsten Unterschied zwischen Winterthur und den anderen Grossstädten zeigt sich bei den Grünflächen und der Begrünung entlang der Strassen: Während in Winterthur 42 Prozent diese Massnahme priorisieren, liegt der Durchschnitt der Grossstädte bei 51 Prozent. Dies deckt sich mit der Erkenntnis oben, dass in Winterthur ebenfalls weniger häufig fehlende Grünflächen bemängelt werden.

Grafik 7



Inwiefern sich die genutzten Verkehrsmittel und wahrgenommenen Beeinträchtigungen statistisch auf die Zufriedenheit mit der generellen Verkehrssituation auswirken, lässt sich mittels einer Regressionsanalyse untersuchen. Dabei finden wir in Einklang mit der Situation über alle Städte, dass auch in Winterthur Personen, die häufig Verkehrsbehinderungen und Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden erleben,

häufiger mit der Verkehrssituation unzufrieden sind. Stärker als im Rest der Städte wirkt sich das Autofahren negativ auf die Zufriedenheit aus, und auch wer sich ab fehlenden Autoparkplätzen stört, ist unzufriedener mit der Verkehrssituation. Weiter zeigt die Regressionsanalyse, dass sich in Winterthur keine der Variablen systematisch positiv auf die Zufriedenheit auswirkt.

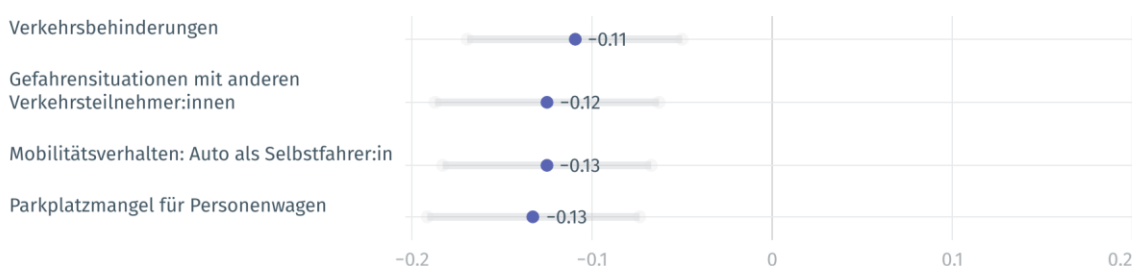
Grafik 8

Einfluss Zufriedenheit Verkehrssituation - Winterthur

Einflussstärke verschiedener Items auf die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation.

Lesbeispiel: Menschen, die von Verkehrsbehinderungen betroffen sind, haben im Durchschnitt eine 11 Prozentpunkte tiefere Wahrscheinlichkeit, mit der Verkehrssituation 'eher/sehr zufrieden' zu sein (alle anderen Faktoren konstant).

Einwohner:innen ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N = 930). Zusätzliche Kontrollvariablen: Geschlecht, Alter, Sprache. Der graue Bereich zeigt das 95% Konfidenzintervall.

Erläuterung: Die eingesetzte Methode der linearen Regression beschreibt das Vorhandensein des Einflusses von unabhängigen Variablen (hier: Nutzung von Verkehrsmitteln, wahrgenommene Belastungen von Verkehrsauswirkungen) auf eine abhängige Variable (Zufriedenheit mit Verkehrssituation). Anhand des Vorzeichens lässt sich unterscheiden, ob ein Element eher zu Zufriedenheit (positives Vorzeichen) oder eher zu Unzufriedenheit (negatives Vorzeichen) mit der generellen Verkehrssituation am Wohnort führt. Je grösser der absolute Wert des Faktors einer unabhängigen Variable ist, desto grösser ist der Einfluss auf die Zufriedenheit mit der Verkehrssituation. Variablen, welche die Null-Linie kreuzen, haben (auf einem 95%-Konfidenzintervall) keinen statistisch nachweisbaren Einfluss. Die Interpretation dieser linearen Regression geschieht unter der Annahme, dass andere Einflüsse im Modell konstant gehalten werden (*ceteris paribus*). Auf diese Weise ist es möglich, den isolierten Einfluss der unabhängigen Variablen auf die abhängige zu eruieren. Die Kontrollvariablen (Alter, Geschlecht, Sprache) werden im Modell ebenfalls berücksichtigt, um allfällige Verzerrungen durch diese vermeiden zu können.

2.2 Winterthur im Vergleich mit Nachbargemeinde Seuzach

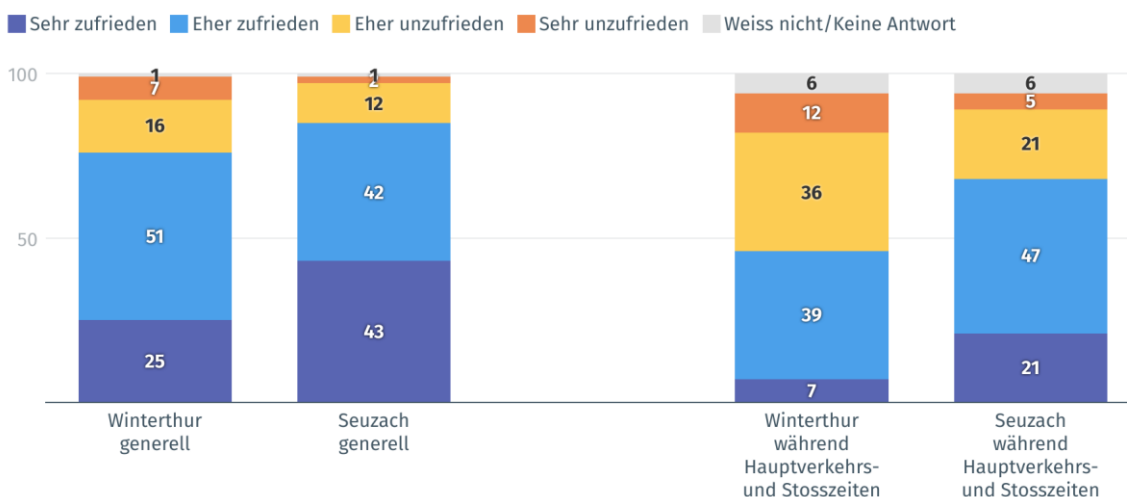
In Seuzach wird die generelle Verkehrssituation sogar noch etwas positiver wahrgenommen (85% sehr/eher zufrieden) als in Winterthur. Die Stosszeiten sind in Seuzach kein grösseres Problem. Hier wird nämlich auch die Situation während der Hauptverkehrszeiten, trotz leichter Zunahme der Kritik, von einer klaren Mehrheit positiv bewertet (68% sehr/eher zufrieden).

Grafik 9

Zufriedenheit mit Verkehrssituation generell und während Hauptverkehrszeiten/Stosszeiten

Wie zufrieden sind Sie persönlich mit der Verkehrssituation in ihrer Stadt während den Hauptverkehrszeiten/Stosszeiten?

in % Einwohner:innen in Winterthur und Seuzach ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N Winterthur=1194, N Seuzach=299)

In Seuzach fährt die Mehrheit der Befragten mit dem Auto zur Arbeit (51%). Gerade verglichen mit den Städten in dieser Studie ist dieser Anteil sehr hoch. Jeweils rund ein Drittel nehmen den ÖV (33%) oder gehen zu Fuss (31%), während rund jede:r Vierte den Arbeitsweg mit dem Velo (25%) oder E-Bike (23%) bestreitet.

Wie in Winterthur sind auch in Seuzach die lange Fahrtdauer (33%) und die hohen Kosten (34%) die häufigsten Gründe, warum im Alltag auf den öffentlichen Verkehr verzichtet wird. Während verglichen mit Winterthur seltener aufgrund des guten Velonetzes auf den ÖV verzichtet wird (22%, -7 Pp.), wird der Verzicht öfter mit der fehlenden Flexibilität (24%, +5 Pp.) und dem komplizierten Billettkauf (13%, +9 Pp.) begründet.

Grafik 10

Gründe Verzicht auf ÖV

Aus welchen Gründen verzichten Sie im Alltag auf den öffentlichen Verkehr? Nennen Sie alle, die für Sie zutreffen.

Mehrfachantworten möglich

in % Einwohner:innen in Winterthur und Seuzach ab 16 Jahren, die den ÖV nicht nutzen

Kategorien	▼ Winterthur	Seuzach
Die Fahrt bis zum Ziel dauert zu lange.	31	33
Hohe Kosten (z.B. Abopreise)	30	34
Gut ausgebautes Velonetz am Wohnort	29	22
Nutze lieber andere Verkehrsmittel oder gehe zu Fuss.	25	21
Alles gut ohne öffentlichen Verkehr erreichbar	23	21
Öffentlicher Verkehr ist mir zu unflexibel.	19	24
Schlechte Verbindungen (z.B. lange Fahrzeiten, wenig dichter Fahrplan, mehrmaliges Umsteigen)	16	19
Tram und Bus sind meist überfüllt	15	16
Fühle mich unwohl im Tram, Bus oder in der Bahn.	15	13
Andere Gründe	13	16
Staus zu Stosszeiten (z.B. Bus)	9	9
Die Distanz zur nächsten Haltestelle ist zu gross.	8	8
Weiss nicht/Keine Antwort	6	5
Der Billettkauf ist zu kompliziert.	4	13
ÖV ist nicht zugänglich/hindernisfrei.	2	1

© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (n Winterthur=440, n Seuzach=167)

Grundsätzlich ist die Bevölkerung in Seuzach deutlich zurückhaltender, was die Wünsche für das Sprechen von mehr Geld für verkehrspolitische Massnahmen betrifft. Für sämtliche diskutierte Massnahmen ist der Anteil tiefer als in Winterthur. Besonders gross ist die Differenz dabei bezüglich dem Ausbau beziehungsweise der Modernisierung der Infrastruktur und der Priorisierung urbaner Lebensräume: Während sich in Winterthur 46 Prozent der Befragten mehr Investitionen für die Veloinfrastruktur wünschen, sind es in Seuzach lediglich 22 Prozent (-24 Pp.) und auch der Modernisierung des Hauptstrassennetzes würden die Winterthurer:innen deutlich häufiger künftig mehr Geld zur Verfügung stellen als in Seuzach (Winterthur: 39 %, Seuzach: 15 %, -24 Pp.). Auch die Begrünung entlang der Strassen wird in Winterthur mit 42 Prozent stärker priorisiert als in Seuzach mit 27 Prozent (-15 Pp.). Ähnlich verhält es sich bei Stadträumen, in denen man sich wohlfühlt (Winterthur: 39%, Seuzach: 23% -16 Pp.).

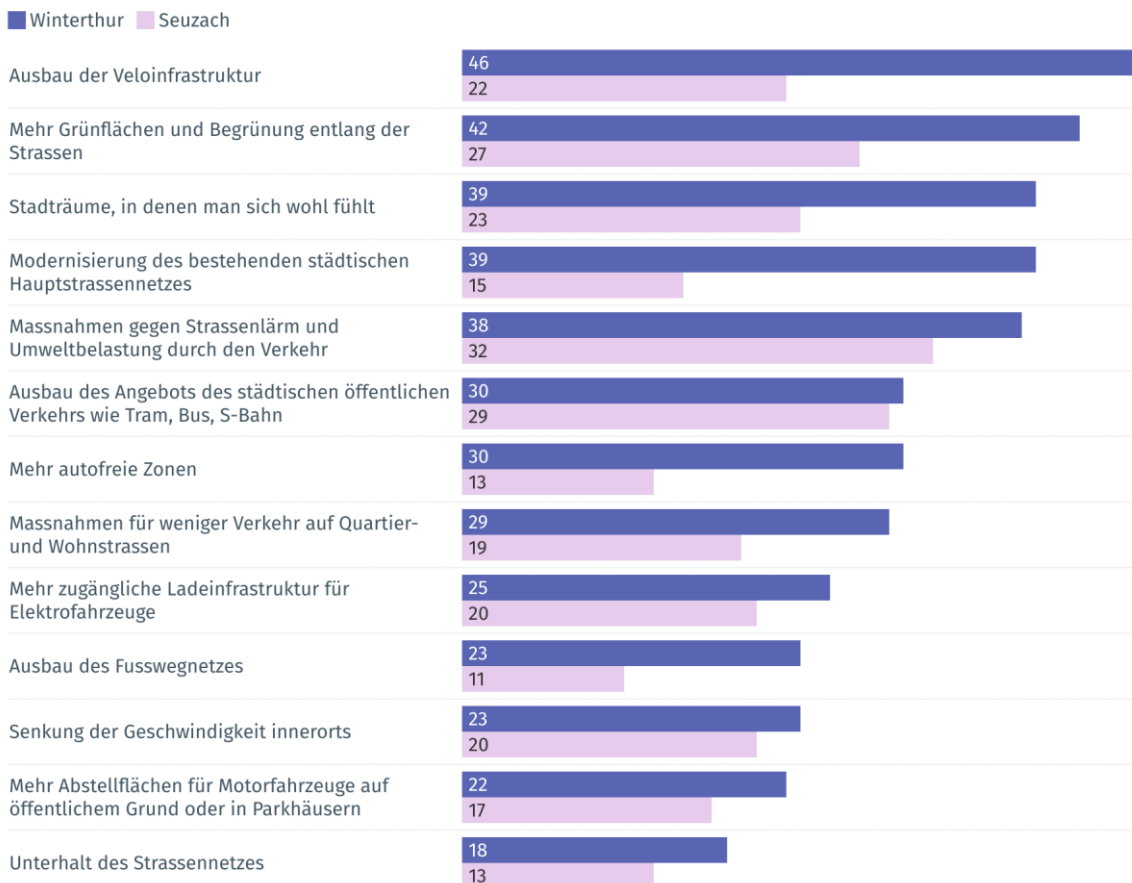
In Seuzach würde die Bevölkerung am ehesten mehr Geld für Massnahmen gegen Lärm und Umweltbelastung (32% mehr Geld als bisher) sowie für den ÖV-Ausbau (29%) zur Verfügung stellen.

Grafik 11

Priorisierung von Massnahmen für Verkehrspolitik

In der Folge sehen Sie verschiedene verkehrspolitische Massnahmen. Nehmen wir an, Sie könnten entscheiden, für welche Massnahmen in ihrer Stadt in Zukunft mehr, gleichviel oder weniger Geld zur Verfügung steht. Wichtig dabei ist: Für jede Massnahme, bei der Sie in Zukunft mehr Geld als bisher ausgeben wollen, müssen Sie eine Massnahme bestimmen, bei der Sie in Zukunft weniger ausgeben wollen.

in % Einwohner:innen in Winterthur und Seuzach ab 16 Jahren



© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N Winterthur=1194, N Seuzach=299)

2.3 Spezifische Fragen für den Raum Winterthur

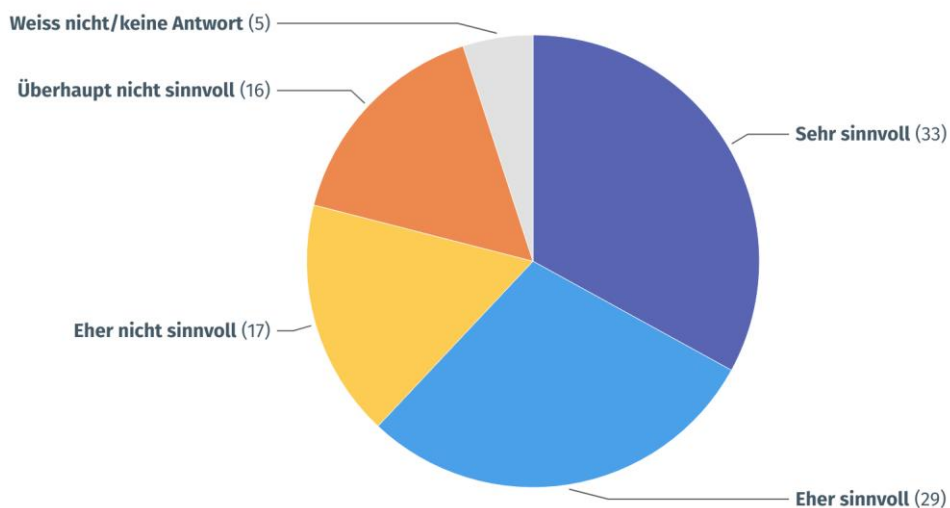
Die Einwohner:innen Winterthurs sind gegenüber einer autoarmen Gestaltung des eigenen Wohnquartiers grundsätzlich positiv eingestellt (62% sehr/eher sinnvoll), jede:r Dritte hält die Sperrung des eigenen Wohnquartiers für einen Grossteil des motorisierten Verkehrs jedoch nicht für sinnvoll (33% eher/überhaupt nicht sinnvoll).

Grafik 12

Bewertung autoarme Gestaltung des eigenen Quartiers

In diversen Schweizer Städten sollen ausgewählte Quartiere autoarm gestaltet werden. Das bedeutet, dass Teile des Quartiers nur für Anwohnende, Anlieferung, Blaulichtorganisationen, Kerichtfahrzeuge etc. zugänglich sind und für den restlichen motorisierten Verkehr gesperrt sind. Dadurch erhalten Fussgänger:innen und Velofahrer:innen mehr Platz und der Raum kann zusätzlich begrünt werden. Wie sinnvoll finden Sie eine autoarme Gestaltung in ihrem Quartier?

in % Einwohner:innen in Winterthur ab 16 Jahren

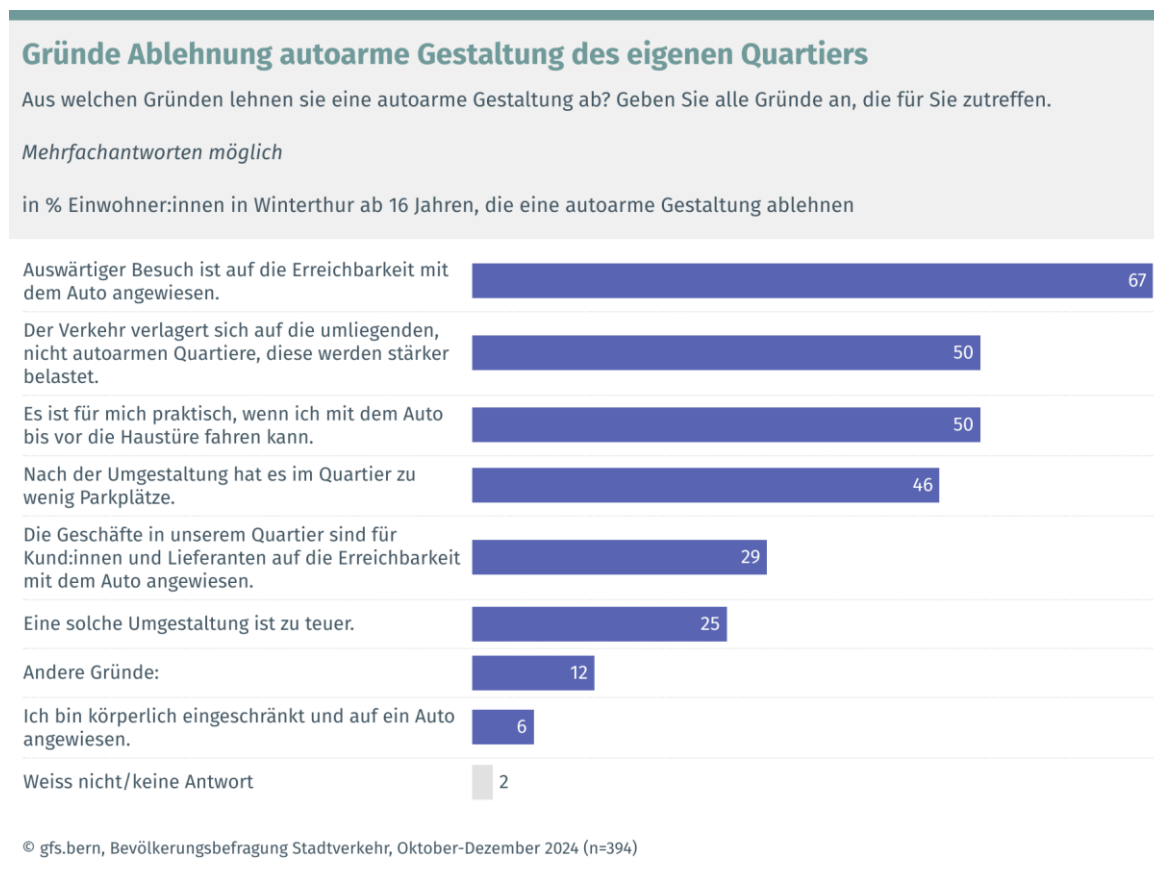


© gfs.bern, Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr, Oktober-Dezember 2024 (N=1194)

Der häufigste Kritikpunkt von Personen, die autoarme Quartiere ablehnen, ist, dass auswärtiger Besuch auf die Erreichbarkeit mit dem Auto angewiesen ist (67%). Jeweils rund die Hälfte begründen ihre Ablehnung mit der daraus folgenden Belastung der umliegenden Quartiere durch die Verlagerung des Verkehrs (50%), der Nützlichkeit mit dem Auto bis vor die Haustüre fahren zu können (50%) und den mangelnden Parkplätzen im Quartier nach einer solchen Umgestaltung (46%).

Die Erreichbarkeit von Geschäften (29%), die Kosten der Umgestaltung (25%) sowie die Abhängigkeit von einem Auto aufgrund körperlicher Einschränkungen (6%) spielen nur untergeordnete Rollen.

Grafik 13

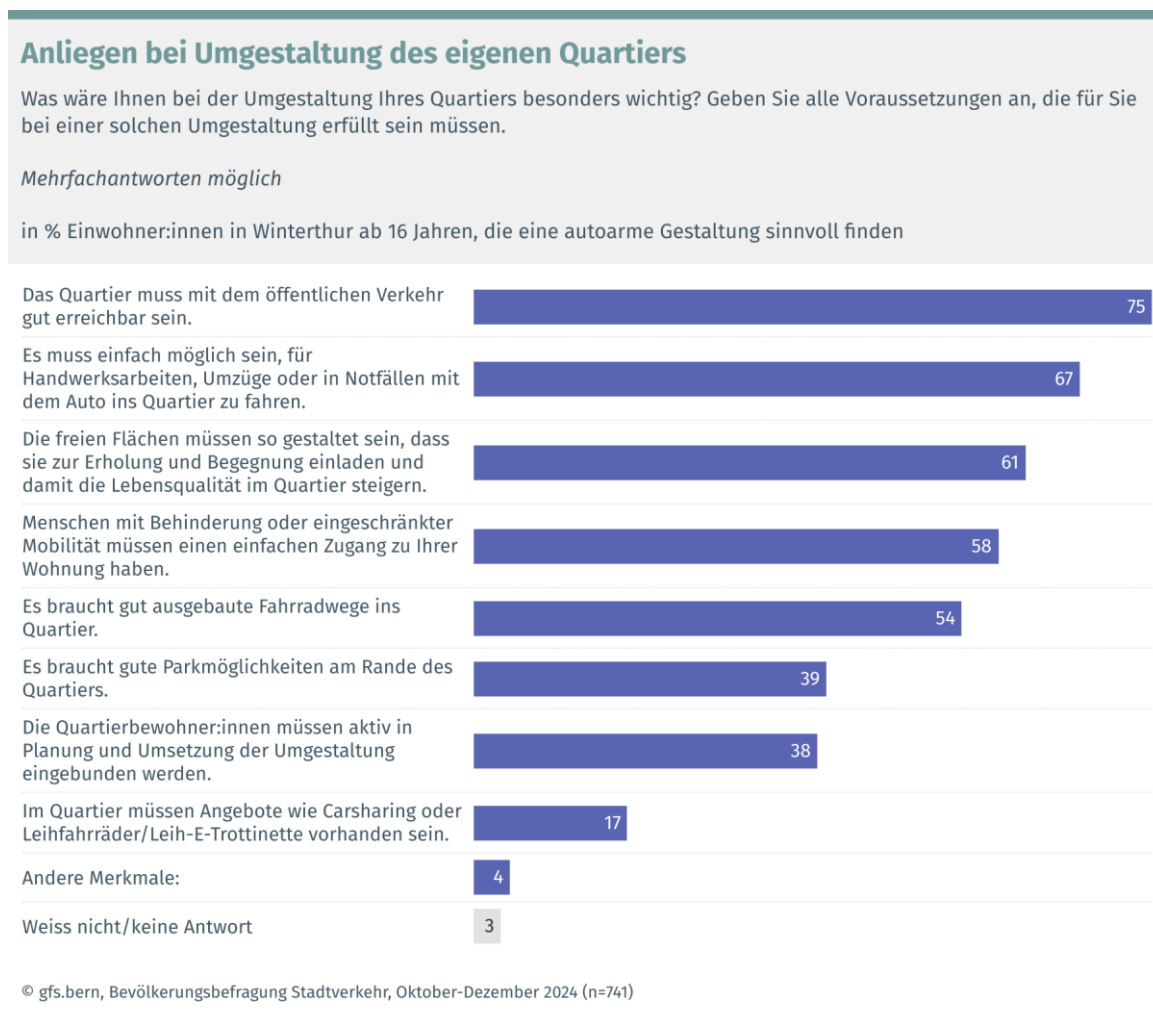


Für die Befürworter:innen autoarmer Quartiere steht für 75 Prozent die Forderung an oberster Stelle, dass das Quartier gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sein muss. Ebenfalls sehr wichtig ist für 67 Prozent der Befragten, dass das Befahren des Quartiers mit dem Auto bei Handwerksarbeiten, Umzügen oder in Notfällen möglich bleibt.

Für 61 Prozent der Befürworter:innen ist es zentral, dass freie Flächen so gestaltet werden, dass sie zur Erholung und Begegnung einladen und die Lebensqualität im Quartier fördern. Auch die Barrierefreiheit ist ein wichtiges Anliegen: 58 Prozent fordern einen einfachen Zugang für Menschen mit Behinderung oder eingeschränkter Mobilität. Der Ausbau von Velowegen im Quartier ist für 54 Prozent von Bedeutung.

Etwas weniger wichtig sind Parkmöglichkeiten am Rande des Quartiers (39%) und die Einbeziehung der Quartierbewohner:innen in die Planung und Umsetzung der Umgestaltung (38%). Deutlich weniger Priorität hat die Bereitstellung von Angeboten wie Carsharing oder Leihfahrzeugen, die lediglich von 17 Prozent als wichtig eingestuft werden.

Grafik 14



3 Synthese

HOHE VERFÜGBARKEIT VON FAHRZEUGEN

Der öffentliche Verkehr ist mit 58 Prozent das meistgenutzte Verkehrsmittel für den Arbeits- und Ausbildungsweg in Winterthur. Velos und das Zufussgehen folgen an zweiter und dritter Stelle. Im Vergleich mit anderen Grosstädten wird das Auto mit 29 Prozent deutlich häufiger genutzt (+10 Prozentpunkte). Den Winterthurer:innen stehen dabei, verglichen mit anderen Städten gleicher Grösse, auffällig viele Fahrzeuge zur Verfügung. Als Folge davon zeigt sich in Winterthur eine geringere Nutzung von Sharing-Angeboten.

HOHE ZUFRIEDENHEIT MIT DER VERKEHRSSITUATION – KRITIK IN DEN STOSSZEITEN

Die allgemeine Zufriedenheit mit der Verkehrssituation in Winterthur ist hoch: 76 Prozent der Befragten sind sehr oder eher zufrieden. Besonders das gute ÖV-Netz (47%) und die Velowege (23%, +14 Prozentpunkte im Vergleich mit anderen Städten) werden als Gründe für die Zufriedenheit genannt. Während der Stosszeiten sinkt die Zufriedenheit jedoch auf 46 Prozent.

GRÜNFLÄCHEN UND NACHHALTIGE MOBILITÄT ALS PRIORITÄTEN

Die Winterthurer:innen legen Wert darauf, die insgesamt gute Ausgangslage in ihrer Stadt auszubauen. So stehen nachhaltige verkehrspolitische Massnahmen im Fokus: 46 Prozent priorisieren den Ausbau der Veloinfrastruktur, 42 Prozent wünschen mehr Geld für Grünflächen und Begrünung entlang der Strassen. Auch Stadträume, in denen man sich wohlfühlt, werden von 39 Prozent als künftiger Investitionsbereich genannt. Am wenigsten häufig priorisiert werden hingegen der Unterhalt des Strassennetzes sowie die Schaffung von mehr Parkplätzen.

HERAUSFORDERUNGEN IM QUARTIERVERKEHR: AUTOARME LÖSUNGEN MIT BEDINGUNGEN

Die Mehrheit der Winterthurer Bevölkerung steht autoarmen Quartieren grundsätzlich positiv gegenüber (62% sehr/eher sinnvoll). Dabei wird betont, dass eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie die Möglichkeit, das Quartier in Ausnahmefällen mit dem Auto zu erreichen, zentrale Voraussetzungen sind. Gleichzeitig äussern Kritiker:innen Bedenken hinsichtlich der Erreichbarkeit durch Auswärtige, der Verlagerung von Verkehrsproblemen in umliegende Quartiere und der Verfügbarkeit von Parkplätzen.

VERGLEICH MIT SEUZACH: UNTERSCHIEDE BEI MOBILITÄT UND PRIORITÄTEN

Die Verkehrssituation wird in Seuzach mit 85 Prozent Zufriedenheit noch positiver bewertet als in Winterthur. In Seuzach ist das Auto mit einem Anteil von 51 Prozent das zentrale Verkehrsmittel für den Arbeitsweg, ÖV und Velo spielen eine geringere Rolle. Auch bei den Investitionsprioritäten zeigen sich Unterschiede: Dem Ausbau der Veloinfrastruktur und die Begrünung entlang der Strassen wird deutlich weniger Bedeutung beigemessen. Stattdessen legt die Bevölkerung in Seuzach den Fokus stärker auf Massnahmen gegen Lärm und Umweltbelastungen sowie den Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

4 Anhang

4.1 gfs.bern-Team

URS BIERI

Co-Leiter und Mitglied des Verwaltungsrats gfs.bern, Politik- und Medienwissenschaftler (lic. rer. soc.), Executive MBA FH in strategischem Management, Dozent am VMI der Universität Fribourg und an der ZHAW Winterthur

✉ urs.bieri@gfsbern.ch



Schwerpunkte:

Themen- und Issue-Monitoring, Image- und Reputationsanalysen, Risikotechnologien, Abstimmungsanalysen, Kampagnenvorbereitung und -begleitung, integrierte Kommunikationsanalysen, qualitative Methoden

Publikationen in Buchform, in Sammelbänden, in Fachmagazinen, in der Tagespresse und im Internet, aktuelle Publikation: Bieri, U et al. Digitalisierung der Schweizer Demokratie, Technologische Revolution trifft auf traditionelles Meinungsbildungssystem. Vdf 2021.

CLOÉ JANS

Leiterin operatives Geschäft und Mediensprecherin, Politikwissenschaftlerin

✉ cloe.jans@gfsbern.ch



Schwerpunkte:

Image- und Reputationsanalysen, Jugend- und Gesellschaftsforschung, Abstimmungen / Kampagnen / Wahlen, Issue Monitoring/ Begleitforschung politische Themen, Medienanalysen, gesundheitspolitische Reformen und Fragen, qualitative Methoden



MARCO BÜRGI

Projektleiter

✉ marco.buergi@gfsbern.ch

Schwerpunkte:
Abstimmungen, Wahlen, Issue Monitoring,
politische Einstellungen



SOPHIE SCHÄFER

Junior Data Scientist

✉ sophie.schaefer@gfsbern.ch

Schwerpunkte:
Datenanalyse, Programmierungen, Visualisierungen,
Recherchen, quantitative und qualitative Methoden



ROLAND REY

Projektmitarbeiter / Administration

✉ roland.rey@gfsbern.ch

Schwerpunkte:
Desktop-Publishing, Visualisierungen,
Projektadministration, Vortragsadministration



JENNY ROBERTS

Junior Data Scientist

✉ jenny.roberts@gfsbern.ch

Schwerpunkte:

Datenanalyse, Programmierungen, Visualisierungen,
Recherchen, quantitative und qualitative Methoden

gfs.bern ag
Effingerstrasse 14
CH – 3011 Bern
+41 31 311 08 06
info@gfsbern.ch
www.gfsbern.ch

Das Forschungsinstitut gfs.bern ist Mitglied des Verbands Schweizer Markt- und Sozialforschung und garantiert, dass keine Interviews mit offenen oder verdeckten Werbe-, Verkaufs- oder Bestellabsichten durchgeführt werden.

Mehr Infos unter www.schweizermarktforschung.ch

SWISS INSIGHTS
Corporate Member

gfs.bern 