



Stadt Zürich



# Stadtraum und Mobilität 2040 Strategie

A Vision  
B Umsetzung



# Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b>	<b>3</b>
<b>1 Das Wichtigste in Kürze</b>	<b>6</b>
<b>2 Einleitung</b>	<b>12</b>
2.1 Ausgangslage und Auftrag	12
2.2 Einbettung	13
2.3 Bausteine der Strategie	18
2.4 Begriffe	19
<b>3 Vision</b>	<b>23</b>
3.1 Trends und Herausforderungen	24
3.2 Vision	26
3.3 Leitsätze und Ziele	26
3.4 Strategische Ansätze	30
3.5 Arbeitsweise bei der Umsetzung	39
<b>4 Umsetzung</b>	<b>42</b>
4.1 Planungsprinzipien	42
4.2 Zielbild	44
4.3 Massnahmen	68
4.4 Organisation und Erfolgsmessung	69
<b>5 Anhang</b>	<b>74</b>
5.1 Glossar	74
5.2 Abkürzungsverzeichnis	82
5.3 Abbildungsverzeichnis	82

**Lebenswert bleiben.  
Klimaneutral werden.**  
[stadt-zuerich.ch/stadtraum-mobilitaet](http://stadt-zuerich.ch/stadtraum-mobilitaet)





# Vorwort

## Stadtraum und Mobilität im Wandel

Der Klimawandel und die Reduktion von Treibhausgasen stellen die Städte weltweit vor enorme Herausforderungen, so auch Zürich. Der Bedarf an Grünflächen, angepasstem Wassermanagement und technischem Klimaschutz wie beispielsweise die Abscheidung und Speicherung von Kohlendioxid steigt. Gleichzeitig erfordert die zunehmende Mobilität der Bevölkerung eine effiziente Nutzung des vorhandenen Raums durch umweltfreundliche Verkehrsmittel. Währenddessen dominiert der motorisierte Individualverkehr immer noch weitgehend den Strassenraum und verursacht einen grossen Teil der städtischen CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Die Mobilitätswende ist daher unerlässlich: Der motorisierte Individualverkehr muss reduziert und der Strassenraum zugunsten umweltfreundlicher Fortbewegungsmittel wie des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- oder des Veloverkehrs umverteilt werden. Dadurch kann der Strassenraum als multifunktionaler Raum für Mobilität, Aufenthalt und Begegnung gestaltet werden.

Die Umsetzung dieser Transformation wollen wir nicht verwaltungsintern am Schreibtisch erarbeiten, sondern zusammen mit den Menschen vor Ort entwickeln. Denn Partizipation bringt bessere und tragfähigere Lösungen. Dabei sollen auch Kinder, Ältere, Menschen mit Einschränkungen und weitere lokale Interessengruppen einbezogen werden, um die ganze Breite der Bedürfnisse abzuholen. Die Zukunft der Städte liegt in einer nachhaltigen und menschengerechten Mobilitätswende!

Die vorliegende Strategie markiert einen Meilenstein, indem sie politische und fachliche Ziele zu einem integralen Zielbild vereint und klare Leitlinien für die zukunftsfähige Entwicklung von Stadtraum und Mobilität vorgibt. Mit ihr schaffen wir attraktive öffentliche Räume für alle Menschen, gestalten die Mobilität nachhaltig und effizient und arbeiten zielgerichtet auf die Klimaneutralität hin. Es liegt an uns allen, aktiv an dieser Transformation mitzuwirken und gemeinsam einen Beitrag zu leisten, um die hohe Lebensqualität unserer Stadt zu wahren.



Stadträtin Simone Brander

Vorsteherin Tiefbau- und Entsorgungsdepartement



**«Mit der fortschreitenden Innenentwicklung steigen auch die Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum. Umso wichtiger ist es, dass wir nicht nur die Gebäude sorgfältig planen, sondern auch das <Dazwischen> mitdenken und weiterentwickeln. Denn attraktive Stadträume tragen massgeblich zu einer lebendigen Stadt und einem gelungenen sozialen Miteinander bei.»**

**Stadtrat  
André Odermatt**  
Vorsteher  
Hochbaudepartement

**«Wann ist eine Stadt lebendig? Die Frage stellt sich heute anders als früher. Heute leben mehr Menschen in Zürich, viele reisen am Wochenende aus der ganzen Schweiz an und machen die Stadt zu einem Vergnügungs-Hotspot. Der öffentliche Raum ist lauter und belebter – und gleichzeitig nimmt das Bedürfnis nach Erholung zu. Dazu kommt der Umbau der Stadt beim Verkehr: Zürich, dessen Verkehrswege über Jahrzehnte aufs Auto ausgerichtet waren, wird zu einer modernen Stadt mit weniger oberirdischen Parkplätzen und mehr sanftem und damit sicherem Verkehr.»**

**Stadträtin  
Karin Rykart**  
Vorsteherin  
Sicherheitsdepartement

**«Zürich ist eine ÖV-Stadt: Der öffentliche Verkehr gehört zu unserem Stadtraum und ist ein Schrittmacher der Stadtentwicklung. Neben unseren Füssen ist der ÖV das flächeneffizienteste Fortbewegungsmittel. Deshalb müssen wir im Kontext von Bevölkerungswachstum und Netto-Null-Zielen die ÖV-Infrastruktur im Sinn einer nachhaltigen Stadtplanung weiterentwickeln, damit eine effiziente Mobilität möglich ist und Zürich auch in Zukunft ein attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum bleibt.»**

**Stadtrat  
Michael Baumer**  
Vorsteher  
Departement der Industriellen Betriebe



1

# Das Wichtigste in Kürze

**1**

# Das Wichtigste in Kürze

Die Stadt Zürich wächst und hat sich durch die Annahme der beiden neuen kommunalen Richtpläne Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (KRP SLöBA) und Verkehr (KRP V) am 28. November 2021 einer qualitätsvollen Innenentwicklung und mit der Volksabstimmung vom 15. Mai 2022 dem Netto-Null-Ziel verschrieben. Netto-Null bedeutet, dass die Stadt ihre direkten Treibhausgasemissionen bis 2040 so weit wie möglich reduziert und die verbleibenden, unvermeidbaren Emissionen durch negative Emissionen auf Netto-Null ausgleicht. Die Stadt Zürich nimmt sich damit vor, die Lebensqualität der Stadt zu verbessern und mit den Zielen der Klimaneutralität in Einklang zu bringen.

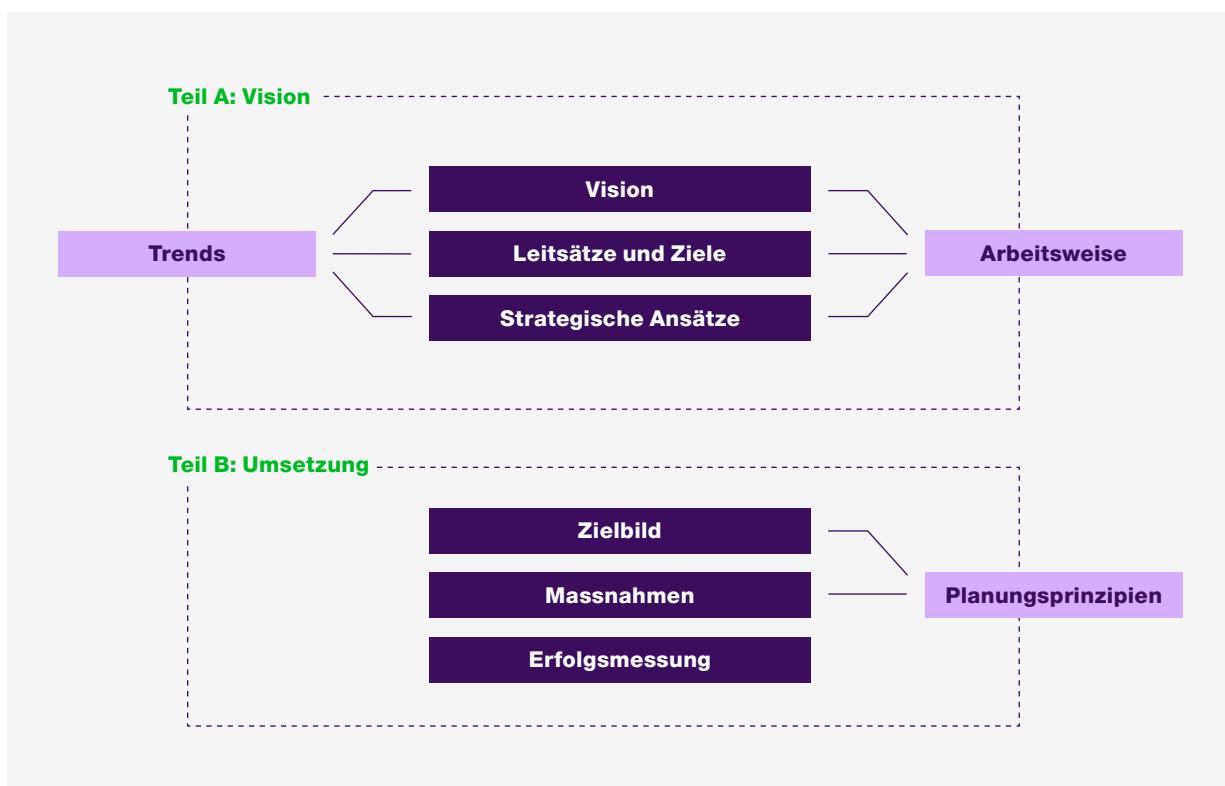


Abbildung 1 Aufbau Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040»

Die vorliegende Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» führt politische und fachliche Ziele zu einem integralen Zielbild zusammen und definiert damit Leitplanken für die gemeinsame Weiterentwicklung von Stadtraum und Mobilität: Die Strategie ist ein Planungsinstrument für alle Departemente der Stadt Zürich und eine Arbeitsgrundlage für die von ihr beauftragten Planungsbüros. Mit dem Ziel einer lebenswerten und nachhaltigen Innenentwicklung zeigt sie auf, wie die Stadträume qualitätsvoll weiterentwickelt, die zunehmende Mobilität effizient und stadtverträglich bewältigt sowie die Klimaneutralität in der Mobilität erreicht werden soll. Die Strategie dient der Umsetzung der behörderverbindlichen Richtplanung und ist mit dieser kohärent.



**Mehrwerte, die mit der Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» für die hohe Lebens- und Standortqualität in Zürich erreicht werden:**

- Effiziente, verlässliche, sichere und umweltschonende Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse durch integrale Betrachtung des Stadtraum- und Mobilitätsangebots.
- Steigerung der Nutzbarkeit von Stadträumen durch mehr Flächeneffizienz, Flexibilität und Aneignungsfähigkeit.
- Steigerung der Aufenthaltsqualität und Linderung von Hitze durch stärkere Begrünung der öffentlichen Räume.
- Mehr Sicherheit und Lebensqualität durch die Schaffung von Quartierblöcken<sup>1</sup> und von öffentlichen Räumen, in denen Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV Vorrang haben.

Die neue Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» löst die beiden bisherigen sektoriellen Strategien «Stadträume Zürich» und «Stadtverkehr 2025» ab.

## **Die Strategie gliedert sich in zwei Teile:**

### **Von der Vision ...**

Teil A zeigt auf, wie Vision, Leitsätze und Ziele zusammenspielen, und definiert Strategische Ansätze, mit denen die angestrebte Vision erreicht werden soll. Weiter beschreibt er die Auswirkungen von Trends sowie die Arbeitsweise bei der Umsetzung der Strategie.

### **... zur Umsetzung**

Teil B ergänzt Vision, Leitsätze, Ziele und Strategische Ansätze mithilfe von Zielbildern um eine räumliche Perspektive. Er erläutert den zugrunde liegenden Planungsansatz anhand von Planungsprinzipien, definiert Massnahmen für die Umsetzung und legt die Erfolgsmessung sowie das Berichtswesen dar.

<sup>1</sup> Der Begriff wird im Glossar erklärt.



## Teil A Von der Vision ...

Die **Vision** umreisst das Zielbild: Zürich soll **lebenswert bleiben und klimaneutral werden**. Zürich gehört zu den Städten mit der höchsten Lebensqualität der Welt. Die Stadt ist ein attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort zugleich. Das richtige Zusammenspiel von Stadtraum und Mobilität leistet dazu einen wichtigen Beitrag.

**Dafür entwickeln wir uns weiter:**

- Das Mobilitätsangebot ist breit und effizient. Es sorgt dafür, dass alle Menschen und Güter verlässlich und klimaneutral unterwegs sind.
- Schöne Stadträume bieten Lebensqualität. Sie ermöglichen vielfältige Aktivitäten und fördern den sozialen Austausch.
- Erlebbare Stadtnatur erfreut alle Menschen, bringt ein angenehmes städtisches Klima und fördert die Biodiversität.

Die **sechs Leitsätze** mit den dazugehörigen Zielen beschreiben die wesentlichen Leistungen von «Stadtraum und Mobilität» für Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt:

- In Zürichs Stadtraum erlebe ich die Vielfalt der Stadt und meines Quartiers.
- In Zürichs Stadtraum komme ich gut und umweltschonend voran.
- In Zürichs Stadtraum bin ich willkommen und kann mitwirken.
- In Zürichs Stadtraum profitiere ich von einem starken Zentrum und einem attraktiven Wirtschaftsstandort.
- In Zürichs Stadtraum kann ich aktiv sein oder Ruhe finden.
- In Zürichs Stadtraum erlebe ich Natur, Wasser und ein angenehmes Klima.

Damit die Vision Realität wird und die Ziele erreicht werden, verfolgen wir (Politik und Verwaltung) acht prioritäre **Strategische Ansätze**:

- Wir geben dem Quartierleben Raum.
- Wir teilen den Strassenraum neu auf.
- Wir machen Stadt für und mit Menschen.
- Wir verbessern das Stadtraumangebot.
- Wir stärken Grün und Biodiversität.
- Wir gestalten ganzheitlich und identitätsstiftend.
- Wir priorisieren klimaneutrale und aktive Mobilität.
- Wir treiben vernetzte und innovative Mobilität voran.



## Teil B ... zur Umsetzung

Voraussetzungen für eine erfolgreiche Transformation von Stadtraum und Mobilität sind einerseits die nötige Grundeinstellung und ein methodischer Ansatz sowie andererseits ein Wandel auf prozessualer Ebene.

Dafür wurden vier **Planungsprinzipien** formuliert:

- Mutig sein und lernen
- Schrittweise zu den Zielbildern
- Kommunikativ und partizipativ zu den Zielbildern
- Offenheit im Entwurf

Um die Flächen für Klimaanpassung und Ökologie sowie die wachsenden, vielfältigen Nutzungsansprüche freizuspielen, braucht es eine aktiv geförderte Transformation des Verkehrssystems sowie Anreize zur Förderung eines angepassten Mobilitätsverhaltens. Die Mobilität soll sicher, umweltschonend sowie flächen- und energieeffizient sein. Dafür sollen die privaten Fahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) um mindestens 30 Prozent absolut reduziert werden. Für die Transformation sind die Hierarchie und die Gestaltung von Räumen sowie die Rolle von Verkehrsangeboten in und zwischen diesen Räumen neu zu denken. Der Strassenraum wird nicht mehr vorrangig dem MIV zugeschrieben, sondern neu verteilt. So kann ihn die Bevölkerung sowohl als Raum für Fortbewegung als auch für Aufenthalt und Begegnung verstehen und nutzen.

Daher spricht das **Zielbild** die Ebenen Quartier, Stadt und Region an.

Die Transformation wird schrittweise angegangen und in drei Entwicklungsphasen dargestellt:

- **heute** (Bestand)
- **morgen** (kurzfristige Veränderung bis 2030)
- **übermorgen** (mittel-/langfristige Veränderung bis 2040)

**Spannungsfelder** gehören zur Transformation von Stadtraum und Mobilität und werden auch bei der Umsetzung der Vision «Lebenswert bleiben. Klimaneutral werden.» entstehen. Sie zu verstehen sowie professionell und lösungsorientiert mit ihnen umzugehen, ist ein wesentliches Element.

Um die Ziele für die Weiterentwicklung von Stadtraum und Mobilität zu erreichen, hat die Strategie **Massnahmen** auf den drei Betrachtungsebenen Quartier, Stadt und Region festgelegt. Sie werden in einem separaten Massnahmenband im Detail beschrieben.



Diese Massnahmen werden nach ihrer Hauptwirkungsebene unterteilt:

**Ebene Quartier**

Massnahmen mit Fokus auf der Weiterentwicklung der Quartiere

**Ebene Stadt**

Massnahmen mit gesamtstädtischen Festlegungen

**Ebene Region**

Massnahmen mit starken regionalen Verknüpfungen

Innerhalb der drei Ebenen gibt es zwei Massnahmenkategorien:

- Fokusmassnahmen sind wichtige und wirkungsvolle Massnahmen, die kurzfristig Ressourcen für die Umsetzung brauchen.
- Weitere Massnahmen umfassen jene Massnahmen, die einen längeren Planungsprozess erfordern, die Erarbeitung von Leitfäden oder Strategiedokumenten beinhalten, erst später starten oder deren Umsetzung länger dauert.

Eine **Erfolgsmessung** überprüft die Zielerreichung. Sie besteht aus zwei Elementen.

- Wirkungsanalyse: Beurteilung der sieben Wirkungsziele für die Prüfung der Zielerreichung bzw. der Wirksamkeit der Strategie.
- Umsetzungsmonitoring: Prüfung der Umsetzung der Massnahmen im Rahmen eines qualitativen Monitorings.

Das **Berichtswesen der Erfolgsmessung** besteht aus drei Teilen:

- Ein Dashboard gibt laufend einen Überblick über den Stand der Zielerreichung und der Umsetzung der Massnahmen. Es zeigt die Verknüpfung zu den parallel laufenden Erfolgsmessungen (z. B. Umweltstrategie) auf und ermöglicht den Departementen eine flexible Aktualisierung ihrer Strategien und Planungen (z. B. Velostrategie 2030).
- Alle fünf Jahre wird dem Stadtrat ein umfassender Standbericht zur Genehmigung vorgelegt. Wenn die Wirkungsanalyse zeigt, dass die Strategie nicht wunschgemäß auf Zielkurs ist, sind die Massnahmen anzupassen und zu ergänzen.
- Der Zwischenbericht legt den Fokus auf den Umsetzungsstand der Massnahmen und auf die Zielerreichung spezifischer Themen (z. B. zur Aufenthaltsqualität, zur akustischen Qualität, zum subjektiven Sicherheitsempfinden oder zum Fussverkehrsaufkommen).



# 2

## Einleitung

<b>2.1</b>	<b>Ausgangslage und Auftrag</b>	<b>12</b>
<b>2.2</b>	<b>Einbettung</b>	<b>13</b>
<b>2.3</b>	<b>Bausteine der Strategie</b>	<b>18</b>
<b>2.4</b>	<b>Begriffe</b>	<b>19</b>



## 2 Einleitung

### 2.1 Ausgangslage und Auftrag

Mit dem anhaltenden Wachstum der Stadt Zürich nehmen auch die Mobilitätsbedürfnisse weiter zu. Der öffentliche Raum ist knapp und muss im Sinn der qualitätsvollen Innenentwicklung effizient, vielfältig nutzbar sowie hochwertig gestaltet sein. Gleichzeitig fordern verschiedene Trends in Gesellschaft, Wirtschaft und Verkehr sowie die Notwendigkeit für mehr Klimaschutz und Klimaanpassung integrale Strategien, eine Minimierung des Ressourcenverbrauchs sowie den konsequenten Umstieg auf flächeneffiziente und umweltschonende Verkehrsmittel. Diese steigenden Anforderungen an den Stadtraum sowie das Verkehrssystem haben zu grundlegenden Veränderungen im Verständnis und im Wechselspiel von Stadtraum und Mobilität geführt.

Ein Paradigmenwechsel ist nötig: Weg von einer nach wie vor stark durch das Auto geprägten, hin zu einer auch in Zukunft attraktiven Stadt. Mit einer qualitätsvollen Innenentwicklung, die eine verbesserte Lebens- und Aufenthaltsqualität ihrer Bewohner\*innen, Arbeitnehmer\*innen, Unternehmen und Besucher\*innen mit den Zielen der Klimaneutralität in Einklang bringt und den Menschen in den Vordergrund stellt. Zürich geht mit weiteren Metropolen wie Kopenhagen, Barcelona, Paris, Mailand und Berlin sowie Wien voran, das Verkehrssystem zu transformieren sowie den Stadtraum lebenswert umzugestalten.

Mit der Volksabstimmung vom 28. November 2021 wurden die beiden kommunalen Richtpläne Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (KRP SLöBA) und Verkehr (KRP V) als übergeordnete, behörderverbindliche Vorgabe für eine qualitätsvolle Innenentwicklung von einer Mehrheit der Stadtzürcher Bevölkerung angenommen.

In der kommunalen Volksabstimmung vom 15. Mai 2022 hat die Stimmbevölkerung der Stadt Zürich das Ziel der Treibhausgasneutralität, kurz Netto-Null, in der Gemeindeverordnung verankert. Dies erteilt der Stadt verbindlich den Auftrag, sich für die Eindämmung des Klimawandels einzusetzen und die direkten Emissionen bis 2040 auf Netto-Null zu reduzieren. Zürich strebt bis 2040 in Bezug auf die indirekten Treibhausgasemissionen pro Einwohner\*in eine Reduktion von 30 Prozent gegenüber 1990 an. Der immer dringlichere Klimaschutz wie auch die Klimaanpassung werden somit zu einem zentralen Handlungsfeld, das bei der Gestaltung der Stadträume und des Mobilitätssystems richtunggebend ist.

Erforderlich dafür sind ein effizienterer Umgang mit Flächen, eine Transformation der Mobilität zu umweltschonenden, flächen- und energieeffizienteren Verkehrsmitteln, eine hohe Nutzungsqualität sowie eine anpassungsfähige Gestaltung der öffentlichen Räume.



Eine koordinierte Weiterentwicklung und Umsetzung der Strategien «Stadträume Zürich» (2006) sowie «Stadtverkehr 2025 – Strategie für eine nachhaltige Mobilität» (2012) ist angesichts dieser Ausgangslage unerlässlich. Der Stadtrat hat daher die Erarbeitung der gemeinsamen Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» beschlossen, die die beiden bisherigen, sektoriellen Strategien ablöst.

## 2.2 Einbettung

«Stadtraum und Mobilität 2040» ist eine gesamtstädtische Strategie, die Interdependenzen zwischen Stadtraum und Mobilität in Vision, Ziele, Strategische Ansätze und räumliche Zielbilder und Massnahmen überführt. Deren Inhalte werden durch weiterführende Fachplanungen, Fachstrategien, Leitfäden und Standards konkretisiert.

Sie gliedert sich wie folgt in bestehende Planwerke und Strategien ein:

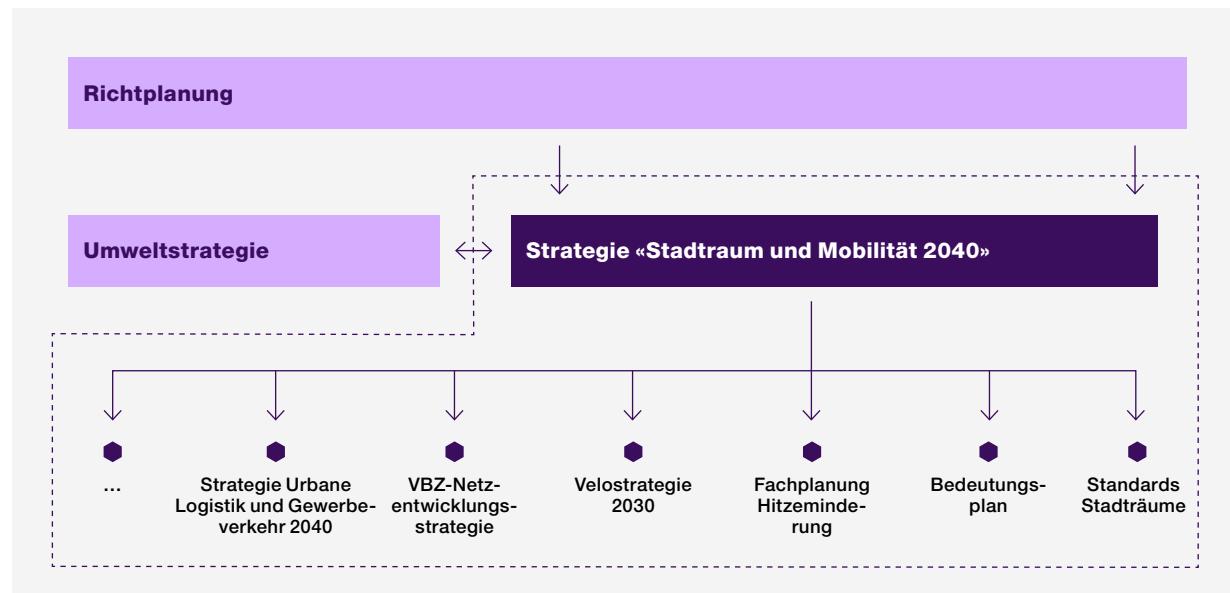


Abbildung 2 Einordnung der Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040»



## Die Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» (STRB Nr. 2074/2024) gliedert sich in Teil A: Vision und Teil B: Umsetzung.

Der Teil A: Vision fokussiert und klärt die Interdependenzen zwischen Stadtraum und Mobilität. Er führt politische und fachliche Ziele zu einem integralen inhaltlichen Zielbild zusammen und definiert Leitplanken, damit Stadtraum und Mobilität gemeinsam weiterentwickelt werden können. Er formuliert eine übergeordnete Vision, Leitsätze mit Zielen und Strategische Ansätze, mit denen die angestrebten Wirkungen erzielt werden sollen.

Der Teil B: Umsetzung ergänzt die Vision, die Leitsätze, die Ziele und die Strategischen Ansätze mithilfe von Zielbildern um eine räumliche Perspektive, erläutert den zugrunde liegenden Planungsansatz anhand von Planungsprinzipien, definiert Massnahmen für die Umsetzung und legt die Erfolgsmessung sowie das Berichtswesen dar. Er zeigt auf, wie die steigende Mobilität effizient und stadtverträglich bewältigt, die Stadträume qualitätsvoll weiterentwickelt sowie die Klimaneutralität in der Mobilität erreicht werden kann. In integralen räumlichen Zielbildern zeigt die Strategie, wie eine etappierte Transformation von Stadtraum und Mobilität im Sinn der Vision «Lebenswert bleiben. Klimaneutral werden.» umgesetzt werden kann. Die Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» ist für alle Departemente der Stadt Zürich in den Themenbereichen Stadtraum und Mobilität massgebend und dient im Arbeitsalltag als Vorgabe für die Weiterentwicklung von Stadtraum und Mobilität. Die Strategie dient der Umsetzung der behördlichen Richtplanung und ist mit dieser kohärent.

### Grundlagen für die Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» sind:

#### Regionaler Richtplan (RRP, 2017)

Der regionale Richtplan präzisiert und ergänzt den kantonalen Richtplan auf regionaler Ebene.

#### Wesentliche Ziele für die räumliche Entwicklung sind:

- Weiterentwicklung des Wohn-, Wirtschafts- und Wissensstandorts innerhalb der heutigen Siedlungsgrenze
- Erhaltung und Stärkung von Landschafts- und Erholungsräumen
- Quartierspezifische Entwicklung und differenzierte Verdichtung
- Stärkung polyzentrische Struktur
- Energiesparende und klimaschonende Stadterneuerung
- Ressourcenschonende Versorgung und Entsorgung
- Stadtverträgliche Mobilität
- Grenzüberschreitende Kooperation für die räumliche Entwicklung

In Bezug auf die Mobilität hält der Richtplan fest, dass ÖV sowie Fuss- und Velo-verkehr gefördert werden sollen. Der stadtfremde Verkehr soll auf dem Autobahnnetz kanalisiert werden. Darüber hinaus soll das Prinzip der Koexistenz gelten.



## Kommunale Richtplanung (2022)

Mit dem neuen kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (KRP SLöBA) hebt die Stadt Zürich hervor, wie hoch die Bedeutung öffentlicher Räume für die Stadtentwicklung ist, insbesondere auch vor dem Hintergrund des anhaltenden Wachstums, und welche Gebiete für die qualitätsvolle bauliche Verdichtung geeignet sind. Zudem definiert der Richtplan die Raumtypen Stadtachsen, Quartiere und Quartierzentren, die der Strategie für die Erarbeitung des Zielbilds als Grundlage dienen.

Der revidierte kommunale Richtplan Verkehr (KRP V) legt die kommunalen Straßen für die Erschliessung und die Wege von kommunaler Bedeutung behörderverbindlich fest. Er ergänzt darüber hinaus die verkehrsplanerischen Grundsätze aus dem regionalen Richtplan (in Abstimmung mit dem KRP SLöBA).

Folgende für die Strategie wesentlichen Aussagen sind enthalten:

- Netto-Null: Ausrichtung der städtischen Mobilität auf das Klimaschutzziel von Netto-Null-Treibhausgase bis 2030.
- Quartierblöcke: Die Stadtquartiere sollen in kleinere Quartierblöcke aufgeteilt werden, in denen der quartierfremde MIV grundsätzlich verboten ist.
- Förderung Fussverkehr: Für den Fussverkehr sind neben Fussgängerbereichen auch sogenannte Wege mit erhöhter Aufenthaltsqualität verankert.
- Förderung Veloverkehr: Im Richtplan ist das städtische Veloroutennetz mit Vorzugsrouten sowie Haupt- und Basisnetz definiert.
- Förderung ÖV: Straßen mit ÖV sind unter Berücksichtigung gesamtverkehrlicher und städträumlicher Bedürfnisse für einen leistungsfähigen und zuverlässigen Betrieb zu entwerfen.
- Tieftemporegime: Bezuglich des MIV-Netzes legt die kommunale Richtplanung das kommunale Netz auf ein Tieftemporegime aus und strebt auch auf überkommunalen Straßen Tempo 30 an.
- Parkierung: In der City und den citynahen Gebieten sollen die oberirdischen Parkplätze insgesamt reduziert werden. Stadtweit will die kommunale Richtplanung die oberirdischen Parkplätze in Parkierungsanlagen verlagern.



## Strategien Zürich 2040

Die vom Präsidialdepartement erarbeiteten Strategien Zürich 2040 (STRB Nr. 1183/2024) sind die langfristigen Dachstrategien für die Stadt Zürich. Sie zeigen, wie sich Zürich den urbanen Anforderungen einer globalisierten Welt stellt. Sie dienen den städtischen Mitarbeitenden als langfristige Orientierung und zugleich als Ankerpunkt für konkretisierende Fachstrategien. Sie wurden am 16. Mai 2024 beschlossen und veröffentlicht und zeigen vier Handlungsfelder auf:

- Stabile Lebensgrundlagen: Zürich strebt eine innovative, kreislauffähige Wirtschaft an, die das Potenzial der Digitalisierung bestmöglich nutzt.
- Attraktiver Stadtraum: Die Lebensqualität wird trotz hoher Mobilität der Menschen weiterentwickelt.
- Gutes Zusammenleben: Die zunehmende Vielfalt der Bevölkerung ist eine Chance, aber auch eine Herausforderung für den Zusammenhalt der Gesellschaft.
- Leistungsfähige Stadt: Die städtischen Angebote und Dienstleistungen sind von ausgezeichneter Qualität und orientieren sich an den Bedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft.

## Umweltstrategie (2023)

Die Umweltstrategie (STRB Nr. 2022/99) legt die gesamtstädtischen Ziele im Bereich Umwelt- und Klimaschutz fest und entwickelt entsprechende Umweltvorgaben. Diese werden dann in den relevanten Strategien und ihren Instrumenten eingebbracht.

Die städtische Umweltstrategie verfolgt vier Umweltziele:

- Klimaneutrale Stadt: Zürich ist klimaneutral und übernimmt Verantwortung über die Stadtgrenzen hinaus.
- Gesundes städtisches Umfeld: Zürich bietet mit hohen Umweltqualitäten für alle die Voraussetzung für ein gesundes Leben in der Stadt.
- Vernetzte Stadtnatur: Zürich ergänzt Urbanität durch eine Vielfalt an miteinander verbundenen, ökologisch wertvollen Lebensräumen.
- Intelligente Ressourcennutzung: Die Stadt ist Vorbild für Ressourcenschonung und Innovationsmotor für eine Kreislaufwirtschaft.

Diese Ziele werden im Rahmen der Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» räumlich berücksichtigt, verortet und konkretisiert.



## Weitere (Teil-)Strategien sowie Standards und gesetzliche Grundlagen

Zahlreiche andere bestehende und neue Strategien sowie Fachplanungen (z. B. VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2040, Velostrategie 2030, Fachplanung Hitzeminderung, Fachplanung Stadtbäume, Lärmschutzstrategie, Grünbuch usw.) stellen Anforderungen an den Stadtraum und die Mobilität, die in der Strategie berücksichtigt werden. Gleiches gilt für weitere Anforderungen und Empfehlungen in Richtlinien, Standards, Leitfäden und Konzepten (wie z. B. Standards Stadträume mit Bedeutungsplan und Raumtypen sowie Elementkatalog, Velostandards, Leitfaden «Standards Fussverkehr» oder Leitfaden «Bauen an Stadtachsen und Plätzen»). Im Bedeutungsplan (letzte Aktualisierung im Jahr 2020) ist das Netz der wichtigsten Stadträume für das öffentliche Leben aus Sicht der Fussgänger\*innen abgebildet. Der Bedeutungsplan klärt die Hierarchie der öffentlichen Stadträume und unterscheidet zwischen vier Bedeutungsstufen: international/landesweit, regional/stadtweit, quartierweit, nachbarschaftlich. Diese vier Bedeutungsstufen stellen die Nutzungsansprüche dar, und weisen auf angemessene Verfahren für die Projektentwicklung hin. Die dazugehörigen Standards Stadträume (Aktualisierung laufend) konkretisieren die Strategie und verpflichten alle Akteure, die den Stadtraum mitgestalten, auf bewährte Umsetzungsrichtlinien zurückzugreifen.

Zudem gibt es Anforderungen aus gesetzlichen Grundlagen, die erfüllt werden müssen (wie z. B. das behindertengerechte Bauen im öffentlichen Strassenraum gemäss Behindertengleichstellungsgesetz).

**Die Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» löst die beiden bisherigen Strategien ab.**

### **Strategie «Stadträume Zürich» (2006)**

Kern der bisherigen Strategie waren die drei strategischen Ziele: Stadträume kohärent gestalten, klar hierarchisieren und in ihnen eine hohe Aufenthaltsqualität sichern sowie entwickeln.

### **Strategie «Stadtverkehr 2025» (2012)**

Die Grundsätze und Ziele dieser Strategie, entstanden auf Grundlage der sogenannten Städteinitiative 2011, wurden in der neuen Strategie weiterentwickelt. Vision der Strategie war eine stadtverträgliche Mobilität und zentrale Bausteine waren sogenannte strategische Planungen. Diese definierten, wie sich die Ziele mit konkreten Massnahmen in einem bestimmten Handlungsfeld umsetzen lassen. Ausgewählte Schlüsselmassnahmen aus den strategischen Planungen, die zur Zielerreichung einen wesentlichen Beitrag leisteten, fanden Aufnahme im Aktionsplan, der rollend weiterentwickelt wurde.



## 2.3 Bausteine der Strategie

Die Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» umfasst folgende Bausteine:

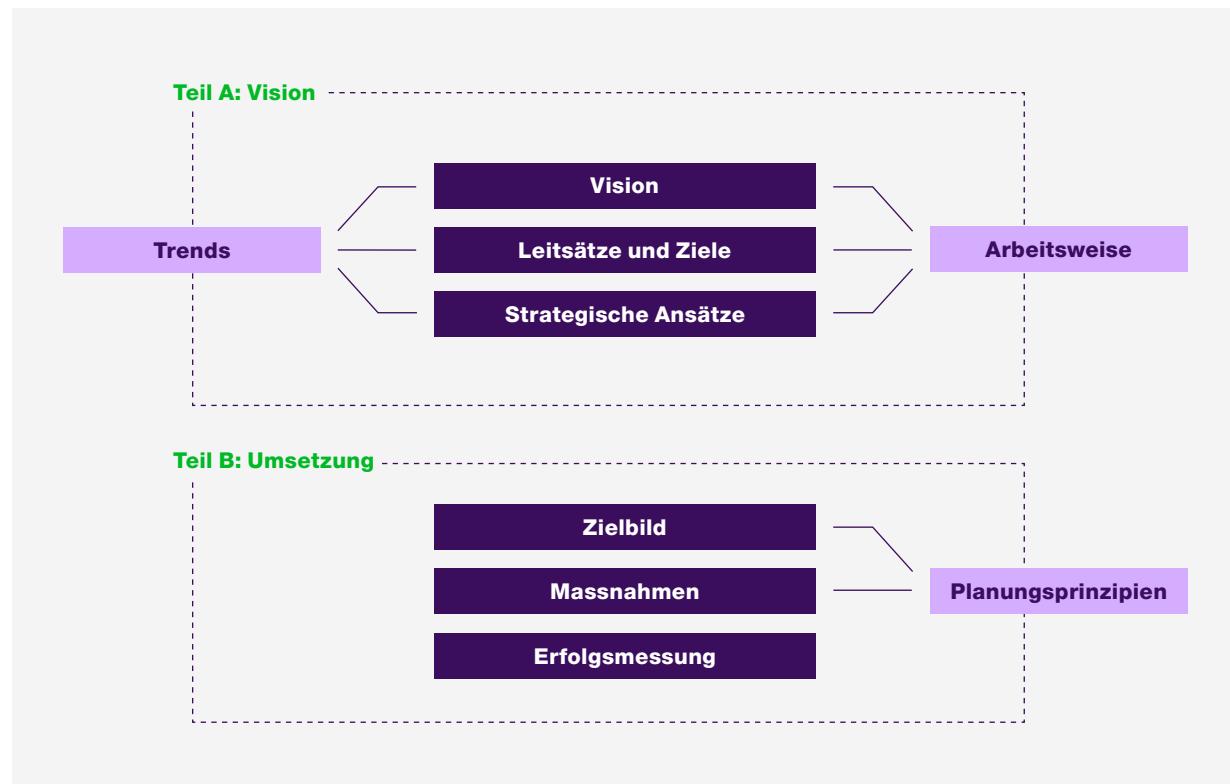


Abbildung 3 Aufbau Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040»

### Teil A: Vision

- **Trends:** Gesellschaftliche, wirtschaftliche und technische Trends beeinflussen als Ausgangslage und Rahmenbedingung die Strategie und werden summarisch dargestellt.
- **Vision:** Sie ordnet die Strategie in übergeordnete Stadtentwicklungsziele ein und skizziert das erwünschte Zielbild.
- **Leitsätze:** Sie beschreiben die wesentlichen Leistungen von Stadtraum und Mobilität für Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt.
- **Ziele:** Sie konkretisieren die Leitsätze.
- **Strategische Ansätze:** Sie beschreiben die hauptsächlichen Ansätze der Stadtverwaltung, mit denen Stadtraum und Mobilität im Sinn der Vision transformiert werden sollen.
- **Arbeitsweise:** Sie beschreibt prozessuale Leitlinien, die für die Art und Weise der Umsetzung in Politik und Verwaltung gelten.



## Teil B: Umsetzung

- **Planungsprinzipien:** Sie kommen für die Anwendung der Strategie zum Einsatz und unterstützen Planung, Projektierung und Umsetzung von Massnahmen sowie die Erfolgsmessung von Konzepten und Projekten zur Weiterentwicklung von Stadtraum und Mobilität.
- **Zielbild:** Das Zielbild zeigt den gewünschten Zustand für Stadtraum und Mobilität für 2040 in Form eines Zielbildes auf.
- **Umgang mit Spannungsfeldern:** Beschrieben werden zentrale Spannungsfelder, die bei der Transformation von Stadtraum und Mobilität entstehen, und ein Modell, wie Lösungen für den Umgang mit ihnen gefunden werden können.
- **Massnahmen:** Sie führen (kurz-, mittel- und langfristig) zur Umsetzung der Strategie.
- **Erfolgsmessung und Berichtswesen:** Sie definieren für die Strategie verbindliche Wirkungsziele mit entsprechenden Indikatoren sowie ein Umsetzungsmonitoring der Massnahmen.

Neben diesem Strategiepapier liegen der Massnahmenband sowie eine Kurzfassung und ein Flyer der Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» für die Kommunikation mit den verschiedenen Stakeholdern vor.

## 2.4 Begriffe

Im Glossar werden die zentralen Begriffe der Strategie erklärt. Auf die Begriffe Mobilität und Verkehr, öffentlicher Grund und Stadtraum geht das vorliegende Kapitel näher ein.

### 2.4.1 Mobilität und Verkehr

Mobilität bezeichnet die Beweglichkeit von Personen und Gütern, aber auch die Möglichkeit und Bereitschaft zur Bewegung. Die Stadt lebt von der Mobilität. Diese orientiert sich an individuellen Motiven und Bedürfnissen, ist positiv besetzt und erhaltenswert. Demgegenüber bezeichnet Verkehr die tatsächlich realisierte Mobilität. Die Art und Weise der Fortbewegung (Verkehr) wird stark durch die Siedlungs- und Nutzungsstrukturen sowie die Verkehrsangebote beeinflusst. Verkehr ist steuerbar, gut messbar und kann negative Auswirkungen haben.



## 2.4.2 Öffentlicher Grund und Stadtraum

Der öffentliche Grund bezeichnet den (meist) ebenerdigen Teil einer Gemeindefläche oder einer Körperschaft des öffentlichen Rechts. Er ist für die Öffentlichkeit frei zugänglich und wird von der Gemeinde bewirtschaftet und erhalten. Die Gemeinde definiert, welche Nutzung als einfacher oder gesteigerter Gemeingebräuch gilt. Der öffentliche Grund grenzt sich in der Regel vom privaten Grund ab.

Der Stadtraum beschreibt ein Denkmodell: Stadtraum umfasst den **öffentlich wahrnehmbaren Raum von Fassade zu Fassade unter Berücksichtigung der angrenzenden Erdgeschossnutzungen**.

**Dies umfasst:**

- die räumliche Ausgestaltung des Stadtraums mit belebten und unbelebten Elementen sowie spezifischen Umweltqualitäten
- die Nutzung des Stadtraums, sowohl in Bewegung als auch beim Aufenthalt
- ein Kontinuum multifunktionaler Räume (Strassen und Knoten, Plätze, Grünanlagen, Gewässerräume, öffentlich zugängliche Sport- und Schulanlagen, Freibäder und Friedhöfe, Fassaden sowie öffentlich zugängliche Dachterrassen)
- die Beeinflussung der Stadtraumnutzung (Mobilitätsmanagement, Partizipation, Aneignung, Gesetze usw.)
- das Weiterbestehen der Zuständigkeiten der Dienstabteilungen

Die nachfolgende Darstellung zeigt die Unterscheidung zwischen öffentlichem Grund und Stadtraum.



Abbildung 4

Stadtraum und öffentlicher Grund

— Stadtraum

— Öffentlicher Grund



Das Schema Begriffsmapping gibt einen Überblick über die verschiedenen multifunktionalen und öffentlich zugänglichen Räume. Der orange Rahmen umgrenzt den Stadtraum und umfasst neben dem öffentlichen Grund auch Teile des privaten Grunds.

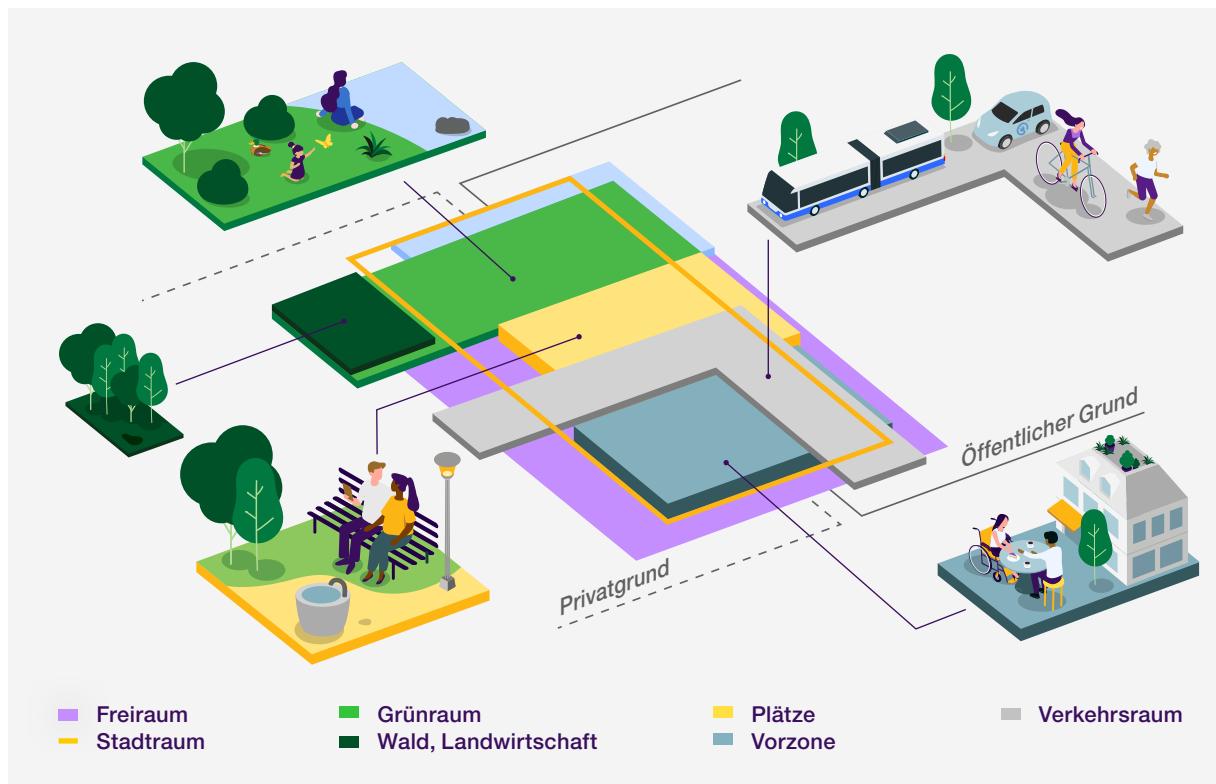


Abbildung 5 Begriffsmapping Stadtraum

Im Stadtraum verbinden sich der physische, gebaute (Infrastruktur) und der soziale, gelebte (Bedeutung, Nutzung) Raum. Der Stadtraum zeigt die Interdisziplinarität und Vernetztheit vielfältiger Themen und Aufgaben, jenseits von einzelnen Zuständigkeiten. Er verdeutlicht zudem, dass auch Private mit ihren Grundstücken wesentlich zu seiner Entwicklung beitragen. Der Begriff Stadtraum ist daher grundlegend für den integralen Ansatz der Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040».



# 3

## Vision

<b>3.1</b>	<b>Trends und Herausforderungen</b>	<b>24</b>
<b>3.2</b>	<b>Vision</b>	<b>26</b>
<b>3.3</b>	<b>Leitsätze und Ziele</b>	<b>26</b>
<b>3.4</b>	<b>Strategische Ansätze</b>	<b>30</b>
<b>3.5</b>	<b>Arbeitsweise bei der Umsetzung</b>	<b>39</b>



# 3 Vision

## Aufbau

Zürich ist im weltweiten Vergleich eine der Städte mit der höchsten Lebensqualität. Dies soll auch bei wachsender Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahl so bleiben. Den Stadträumen und der Mobilität kommt dabei eine massgebliche Bedeutung zu. Sowohl die Qualität der Freiraumversorgung wie auch ein nachhaltiges Mobilitätsangebot sollen mit dem Wachstum Schritt halten bzw. einen Beitrag zur hohen Lebensqualität und Standortattraktivität des Zentrums des Metropolitanraums leisten.

Die Ansprüche an Nutzung und Gestaltung des begrenzten Stadtraums nehmen stetig zu. Gleichzeitig dominieren die Verkehrsinfrastrukturen, die eine Voraussetzung für Mobilität sind, die Stadträume massgeblich. Eingriffe im Bereich Mobilität/Verkehr beeinflussen die Nutz- und Gestaltbarkeit des Stadtraums und umgekehrt.

Gleichzeitig wirken Ansprüche aus anderen Politikbereichen auf Stadtraum und Mobilität. Insbesondere die städtische Umweltstrategie weist zentrale Ziele auf, die im Rahmen von Stadtraum und Mobilität erst räumlich verortet und konkretisiert werden können. Diese und weitere Ansprüche wie z. B. in Bezug auf Sozialraum, Energie oder Baukultur sind bei der Weiterentwicklung von Stadtraum und Mobilität zu berücksichtigen.

Aufgabe der Vision ist es, diese Ansprüche zu einem übergeordneten leitenden Bild zusammenzuführen und Stossrichtungen für das koordinierte Handeln festzulegen. Die Vision mit Leitsätzen, Zielen und Strategischen Ansätzen soll ein Orientierungs-, Motivations- und Kommunikationsinstrument nach innen und nach aussen sein.

**Kapitel 3.1** zeigt die Herausforderung der Innenentwicklung mit wachsender Bevölkerung, mehr Arbeitsplätzen und steigenden Mobilitätsbedürfnissen auf.

**Kapitel 3.2** beschreibt allgemeinverständlich, was Zürichs Stadträume und Mobilität leisten und wie sie erlebt werden. Bedeutung von Stadtraum und Mobilität für die Lebens- und Standortqualität sowie die Erreichung der Klimaziele werden definiert.

**Kapitel 3.3** stimmt politische und fachliche Ziele mit Bezug zu Stadtraum und Mobilität aufeinander ab und führt sie zu einem kohärenten Zielbild zusammen.

**Kapitel 3.4** definiert prioritäre Strategische Ansätze und ihre Wechselwirkungen (Fokus Stadtraum und Mobilität, abgestimmt auf die Umweltstrategie) und ermöglicht so eine kohärente Weiterentwicklung von Stadtraum und Mobilität.

**Kapitel 3.5** spricht die Art der Zusammenarbeit sowie der Kommunikation an, die essenziell ist für eine erfolgreiche Transformation von Stadtraum und Mobilität im Sinn der Strategie.



### **3.1 Trends und Herausforderungen**

Verschiedene gesetzliche und planerische Vorgaben (wie z. B. regionale und kommunale Richtpläne) sowie gesellschaftliche Trends beeinflussen Stadtraum und Mobilität. Trends und Vorgaben verändern Bedürfnisse sowie Verhalten der Nutzer\*innen und definieren neue Anforderungen an Stadtraum und Mobilität.

Die nachfolgende Darstellung zeigt eine Übersicht über relevante Trends und Herausforderungen in Bezug auf Nutzung und Gestaltung von Stadtraum und Mobilität.

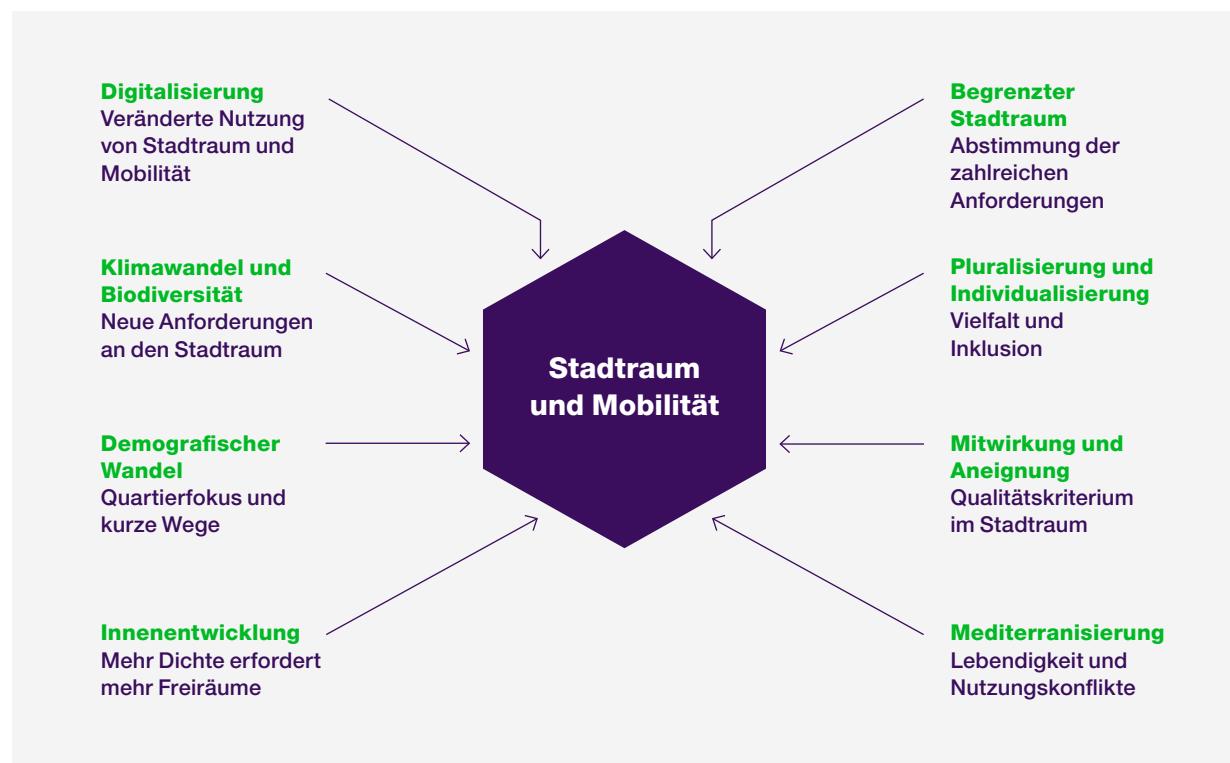


Abbildung 6 Trends und Herausforderungen

Zusammengefasst werden folgende Herausforderungen die Entwicklung von Stadtraum und Mobilität in Zukunft prägen bzw. strategische Antworten erfordern:

- Eine zentrale Herausforderung stellt die Kumulation der Ziele im **begrenzten Stadtraum** dar. Zunehmende Ansprüche aus Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt sind zu erfüllen. Eine reine Addition der Ansprüche führt nicht zum Ziel. Vielmehr kommt einer effizienten Nutzung des Raums höchste Bedeutung zu, um so Handlungsspielräume zu schaffen. Dazu braucht es eine **integrale Strategie**, die Weichenstellungen in der Organisation und Gestaltung von Mobilität und Stadtraum ermöglicht.



- Auch der **Klimawandel** macht eine Neuverteilung des Stadtraums erforderlich. Es braucht mehr Flächen für Grün und Wassermanagement, Ver- und Entsorgungsanlagen oder -infrastrukturen und technischen Klimaschutz. Voraussetzung hierfür ist, dass der Verkehr effizienter abgewickelt wird, um Platz zu schaffen und gleichzeitig die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse der wachsenden Bevölkerung und Wirtschaft zu befriedigen.
- **Innenentwicklung** verlangt nach ausreichend qualitativ hochstehenden, vielseitig nutzbaren Stadträumen in allen Quartieren, um trotz gesteigerten Nutzungsansprüchen und baulicher Dichte eine hohe Lebensqualität bieten zu können. Gesteigerte Mobilitätsbedürfnisse gilt es in der dichten Stadt mit Fuss- und Veloverkehr sowie mit ÖV zu erfüllen. Innenentwicklung geht zusammen mit nahen Angeboten für Versorgung, Erholung und Begegnung.
- Die **Digitalisierung** verändert den Alltag, u. a. das Arbeiten und Einkaufen und damit die Nutzung sowie die Nutzungsformen und -zeiten von Stadtraum und Mobilität. Neue und vielfältige Mobilitätsangebote bieten Chancen und Risiken und erfordern wirtschaftliche, umweltschonende Lösungsansätze und Regulationen.
- Die Zunahme von Veranstaltungen und die **Mediterranisierung** des städtischen Lebens fördern die Belebung des Stadtraums rund um die Uhr und schaffen damit Nutzungskonflikte (Lärm).
- Der **demografische Wandel** unterstützt die Stadt der kurzen Wege mit Nahversorgung in Gehdistanz. Der Fokus auf das Quartier und die Quartierzentren wird zentrales Thema der sozialen und räumlichen Stadtentwicklung. Stadtraum und Mobilität müssen entsprechend gestaltet und betrieben werden.
- **Beteiligung** bei der Gestaltung des Stadtraums wird zu einem Erfordernis sowohl bei der Planung als auch bei der Nutzung und im Betrieb. Aneignung, Mitgestaltung, Adaptierbarkeit und Nutzungsoffenheit werden wesentliche Elemente der Planung.
- Die **Pluralisierung** unserer Gesellschaft hat zur Folge, dass Lebensstile infolge der grösseren individuellen Wahlmöglichkeiten vielfältiger werden, z. B. in Bezug auf Lebensweise, Familien- und Partnerschaftsformen, die Gestaltung der Ausbildung oder die Organisation der Erwerbsarbeit. Die grössere Vielfalt erfordert vielfältige und vielfältig nutzbare Stadträume. Gleichzeitig können Stadträume wesentlich zur Stärkung von Nachbarschaften und Inklusion beitragen und das Auseinanderdriften der Gesellschaft aufgrund zunehmender Individualisierung eindämmen.



## 3.2 Vision

### **Lebenswert bleiben. Klimaneutral werden. Stadtraum und Mobilität weiterentwickeln.**

Zürich gehört zu den Städten mit der höchsten Lebensqualität der Welt. Sie ist ein attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort zugleich. Das richtige Zusammenspiel von Stadtraum und Mobilität leistet dazu einen wichtigen Beitrag.

#### **Dafür entwickeln wir uns weiter:**

- Das Mobilitätsangebot ist breit und effizient. Es sorgt dafür, dass alle Menschen und Güter verlässlich und klimaneutral unterwegs sind.
- Schöne Stadträume bieten Lebensqualität. Sie ermöglichen vielfältige Aktivitäten und fördern den sozialen Austausch.
- Erlebbare Stadtnatur erfreut alle Menschen, bringt ein angenehmes städtisches Klima und fördert die Biodiversität.

## 3.3 Leitsätze und Ziele

Die sechs Leitsätze beschreiben die angestrebten Leistungen von Stadtraum und Mobilität bzw. wie diese erlebt und sichergestellt werden.



Abbildung 7 Vision und Leitsätze



Ergänzende Ziele präzisieren, welche Wirkungen und Qualitäten im jeweiligen Leitsatz mit der Strategie angestrebt werden.

Die nachfolgende Übersicht mit Leitsätzen und Zielen konkretisiert das Zielbild der Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040».



## Leitsatz A

**In Zürichs Stadtraum erlebe ich die Vielfalt der Stadt und meines Quartiers.**

---

### Ziele

1. Mobilität und Stadträume sind sicher und fördern vielfältige Begegnungen und kulturellen Austausch.
  2. Mobilität und Stadträume unterstützen die Stadt der kurzen Wege (Subzentren/ Quartierzentren).
  3. Stadträume sind schön, anregend, identitätsstiftend und von hoher Baukultur.
- 



## Leitsatz B

**In Zürichs Stadtraum komme ich gut und umweltschonend voran.**

---

### Ziele

1. Zürichs Mobilität ist umweltschonend, flächen- und energieeffizient.
  2. Mobilität ist stadt- und quartierverträglich.
  3. Zürichs Zentrumsorte (Quartierzentren, Wirtschafts-, Bildungs-, Kultur- und Sportstandorte) sind innerstädtisch, im Metropolitanraum sowie darüber hinaus zuverlässig und in attraktiver Reisezeit erreichbar.
- 



## Leitsatz C

**In Zürichs Stadtraum bin ich willkommen und kann mitwirken.**

---

### Ziele

1. Stadträume und Mobilität ermöglichen allen gesellschaftliche Teilhabe.
  2. Stadträume werden den Bedürfnissen unterschiedlicher Nutzergruppen gerecht.
  3. Die Stadtgesellschaft (Bevölkerung/Anwohnende/Gewerbebetreibende/Kulturschaffende) gestaltet ihre Stadträume mit.
-



## Leitsatz D

**In Zürichs Stadtraum profitiere ich von einem starken Zentrum und einem attraktiven Wirtschaftsstandort.**

---

### Ziele

---

1. Die Mobilitäts- und Logistikbedürfnisse von Gesellschaft und Wirtschaft werden zuverlässig und effizient erfüllt.
  2. Stadträume und Mobilität stärken die Standortattraktivität Zürichs.
  3. Die Stadt Zürich ist in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Agglomerationsgemeinden führend in der Förderung umweltschonender und raumeffizienter Mobilität.
- 



## Leitsatz E

**In Zürichs Stadtraum kann ich aktiv sein oder Ruhe finden.**

---

### Ziele

---

1. In allen Quartieren gibt es für die wachsende Wohn- und Arbeitsbevölkerung genug Freiräume von hoher Qualität und mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten.
  2. Der Stadtraum regt zu Bewegung an und ermöglicht sportliche und spielerische Aktivität.
  3. Die Wohn- und Arbeitsbevölkerung ist bei Tag und bei Nacht vor übermäßigem Lärm geschützt.
- 



## Leitsatz F

**In Zürichs Stadtraum erlebe ich Natur, Wasser und ein angenehmes Klima.**

---

### Ziele

---

1. Die Bevölkerung findet in jedem Quartier wertvolle und schöne Naturräume sowie Erholungsorte mit guter Klangqualität.
  2. Klimaökologisch gestaltete Strassen- und Platzräume sorgen für eine hohe Aufenthaltsqualität und fördern lokal ein angenehmes Stadtklima.
  3. Die Stadträume bieten Raum für Biodiversität und sind untereinander vernetzt.
  4. Grünräume und Gewässer tragen als blau-grüne Infrastruktur zu einem angenehmen Stadtklima bei und schützen vor extremen Wetterereignissen.
-



## Lebenswert bleiben. Klimaneutral werden. Stadtraum und Mobilität weiterentwickeln.

Zürich gehört zu den Städten mit der höchsten Lebensqualität der Welt. Sie ist ein attraktiver Wohn- und Wirtschaftsstandort zugleich.

Das richtige Zusammenspiel von Stadtraum und Mobilität leistet dazu einen wichtigen Beitrag. Dafür entwickeln wir uns weiter:

- Das Mobilitätsangebot ist breit und effizient. Es sorgt dafür, dass alle Menschen und Güter verlässlich und klimaneutral unterwegs sind.
- Schöne Stadträume bieten Lebensqualität. Sie ermöglichen vielfältige Aktivitäten und fördern den sozialen Austausch.
- Erlebbare Stadtnatur erfreut alle Menschen, bringt ein angenehmes städtisches Klima und fördert die Biodiversität.

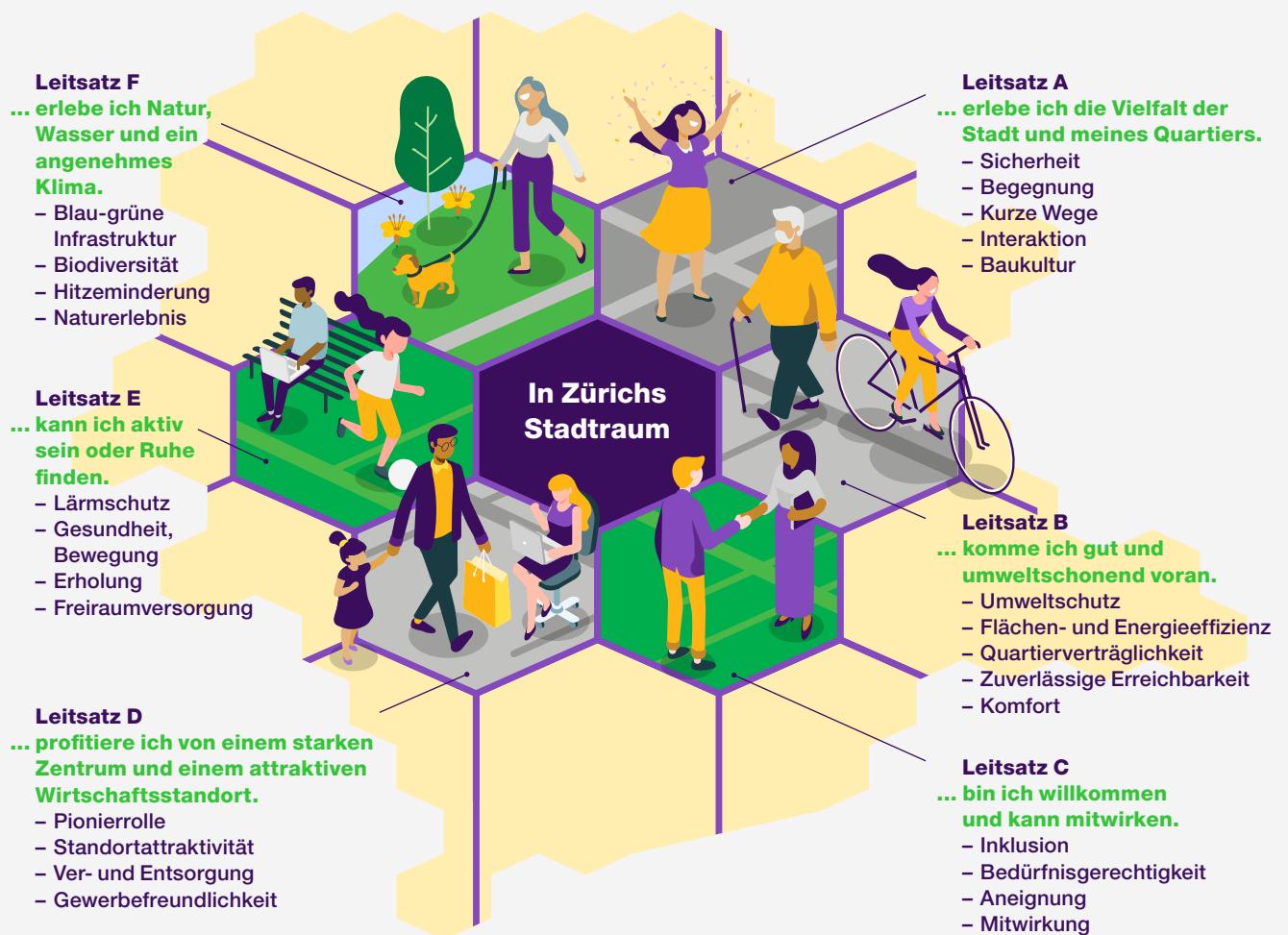


Abbildung 8 Vision und Leitsätze



## 3.4 Strategische Ansätze

Um die Vision und die dazugehörigen Ziele zu erreichen, ist ein Transformationsprozess von Stadtraum und Mobilität erforderlich. Dazu braucht es verbindliche strategische Schwerpunkte, die in den kommenden Jahren in allen Vorhaben von Stadtraum und Mobilität verfolgt werden.

Aus der Betrachtung der heutigen Herausforderungen haben Politik und Verwaltung acht prioritäre Strategische Ansätze definiert. Diese werden periodisch auf ihre Angemessenheit hin überprüft, um bei veränderter Ausgangslage adäquat reagieren zu können.

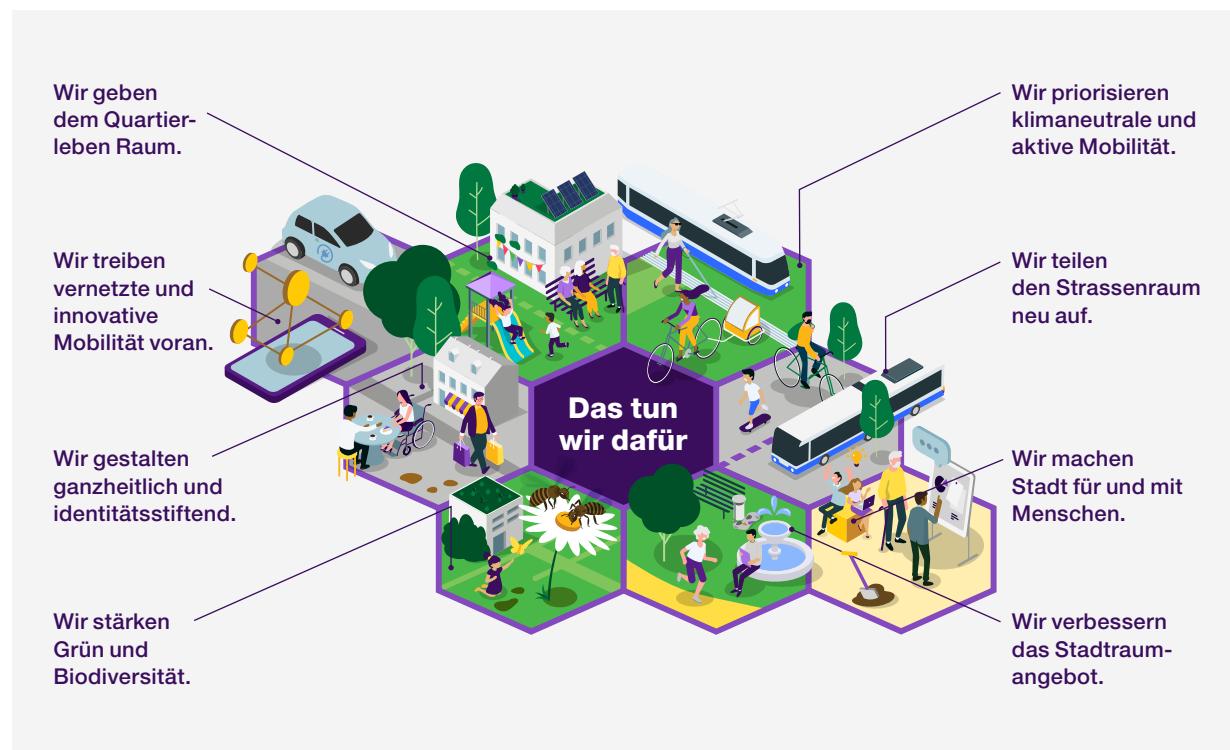


Abbildung 9 Strategische Ansätze: Das tun wir für ein lebenswertes und klimaneutrales Zürich.

Die Strategischen Ansätze werden in Form von Steckbriefen näher erläutert. Diese sind folgendermassen aufgebaut:

**- Strategischer Ansatz**

**- Beschreibung**

Hier werden die Strategischen Ansätze umschrieben und begründet sowie die wichtigsten Stossrichtungen aufgeführt.

**- Was, wenn wir das nicht tun? (Gegenansatz)**

Hier werden die Auswirkungen aufgezeigt, wenn dieser Strategische Ansatz nicht verfolgt werden sollte.



## Strategischer Ansatz

# Wir geben dem Quartierleben Raum



Abbildung 10 Strategischer Ansatz: Wir geben dem Quartierleben Raum.

### Beschreibung

Sowohl für Lebensqualität wie für Klimaneutralität ist das Quartier ein zentraler Bezugsrahmen. Entlastung von Durchgangsverkehr und MIV allgemein, attraktive und sichere Erreichbarkeit der Quartierzentrten zu Fuss, per Velo und mit dem ÖV sind Voraussetzung für lebendige Quartiere und starke Nachbarschaften. Nahversorgungsangebote und genügend Raum für attraktive und gut ausgestattete Aufenthaltsbereiche sowie Treffpunkte und Veranstaltungsorte ermöglichen informelle Begegnung und Quartiervernetzung. Bietet das Quartier viel an Lebensqualität, senkt dies tendenziell das Mobilitätsbedürfnis für Versorgung und Freizeit und leistet einen Beitrag an umweltgerechte Mobilität. Das unterstützt die Polyzentrik und somit die Stadt der kurzen Wege. Im Einzelnen verfolgen wir folgende Ansätze:

### Wir

- fördern Quartierzentrten und stärken Stadtachsen durch belebte Erdgeschosszonen,
- schaffen sichere Räume zum Verweilen, Spielen und Begegnen sowie für (sozio)kulturelle Nutzungen,
- entlasten Quartiere vom MIV mittels Verkehrslenkung und -steuerung und Tieftemporegime,
- fördern die Attraktivität für den Fuss- und den Veloverkehr sowie den ÖV,
- fördern die Nahversorgung und stellen eine gute Ver- und Entsorgung sicher.

### Was, wenn wir das nicht tun?

- Ohne sichere und attraktive Quartierzentrten und Begegnungsräume fehlt eine wesentliche Voraussetzung für das Quartierleben. Nachbarschaftliche Netzwerke, sozialer Zusammenhalt und soziale Inklusion werden nicht unterstützt.
- Es wird unnötiger Verkehr erzeugt, der durch seinen Platzbedarf und die Emissionen der Lebensqualität schadet. Der MIV bleibt dominant. Die Gesundheitsbelastung durch Luftschadstoffe bleibt hoch und Luftschadstoff-Grenzwerte werden weiter überschritten.
- > Ohne Raum für das Quartierleben wird Zürichs Lebensqualität beeinträchtigt und umweltschonendes Mobilitätsverhalten erschwert.



## Strategischer Ansatz

### Wir teilen den Strassenraum neu auf

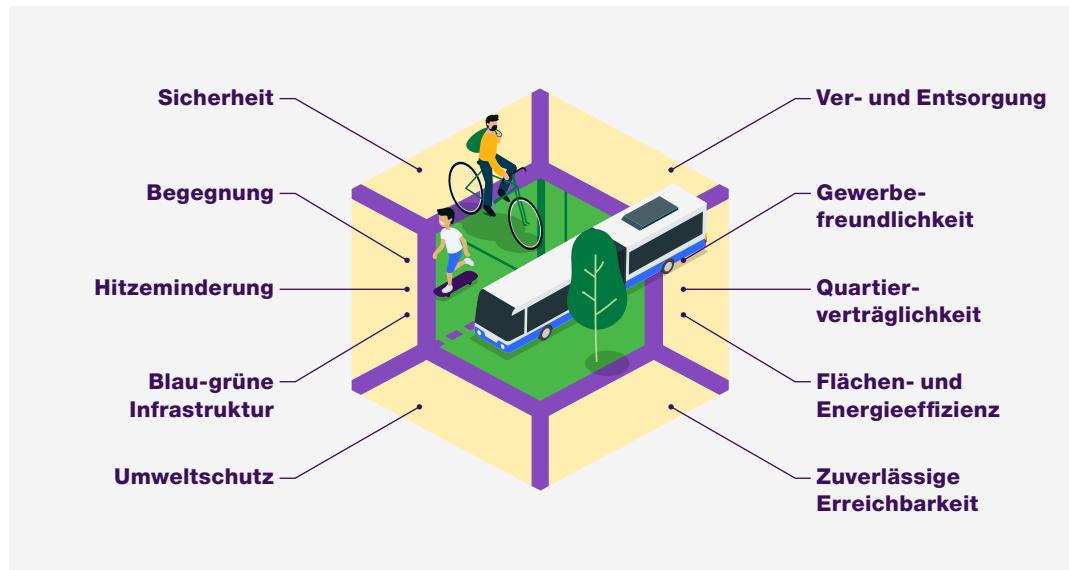


Abbildung 11    Strategischer Ansatz: Wir teilen den Strassenraum neu auf.

#### Beschreibung

Der Stadtraum ist begrenzt, viele Ansprüche sind zu erfüllen. Eine Addition der vielfältigen Verkehrs- und Nutzungsbedürfnisse ist im begrenzten Stadtraum nicht umsetzbar. Die verfügbare Fläche soll effizient genutzt werden im Hinblick auf die Anliegen von Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft. Entscheidend ist auch, den Stadtraum im Hinblick auf die Erreichung der Klimaneutralität bis 2040 zu nutzen und zu betreiben. Die dem MIV zur Verfügung stehende Fläche ist zu reduzieren zugunsten von Flächen für umweltgerechte Mobilität (ÖV, Fuss- und Veloverkehr), Umwelt (Klima und Lärmschutz, Luftqualität, Biodiversität) und das öffentliche Stadtleben. Im Einzelnen verfolgen wir folgende Ansätze:

#### Wir

- erhöhen den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV und priorisieren die effizienten Verkehrsmittel im Stadtraum,
- bauen die blau-grüne Infrastruktur im und unter dem Stadtraum aus,
- geben geeignete Strassenräume fix oder temporär für gesellschaftliche, kulturelle und wirtschaftliche Nutzungen frei,
- nutzen den Raum effizient durch verträgliche Überlagerung von Nutzungen (Koexistenzprinzip).

#### Was, wenn wir das nicht tun?

- Es fehlt der Raum für effiziente und umweltgerechte Mobilität und den Ausbau der blau-grünen Infrastruktur.
- Die Mobilitätsbedürfnisse können nicht befriedigt werden.
- Die lokale Umweltbelastung durch Lärm und Luftschaudstoffe verbessert sich nicht genügend rasch. Dadurch bleiben die Kosten für Gesundheitsschäden infolge zu starker Lärm- und Luftschaudstoffbelastungen auf gleich hohem Niveau oder steigen sogar (Feinstaubbelastung).
- Die Stadt der kurzen Wege mit attraktiven Freiräumen und Begegnungsorten wird eingeschränkt. Das gute Zusammenleben und der soziale Zusammenhalt werden geschwächt.
- > Es braucht die Umverteilung des Strassenraums, um das Netto-Null-Ziel bis 2040 zu erreichen und Zürichs hohe Lebensqualität und Standortattraktivität zu erhalten.



## Strategischer Ansatz

# Wir machen Stadt für und mit Menschen

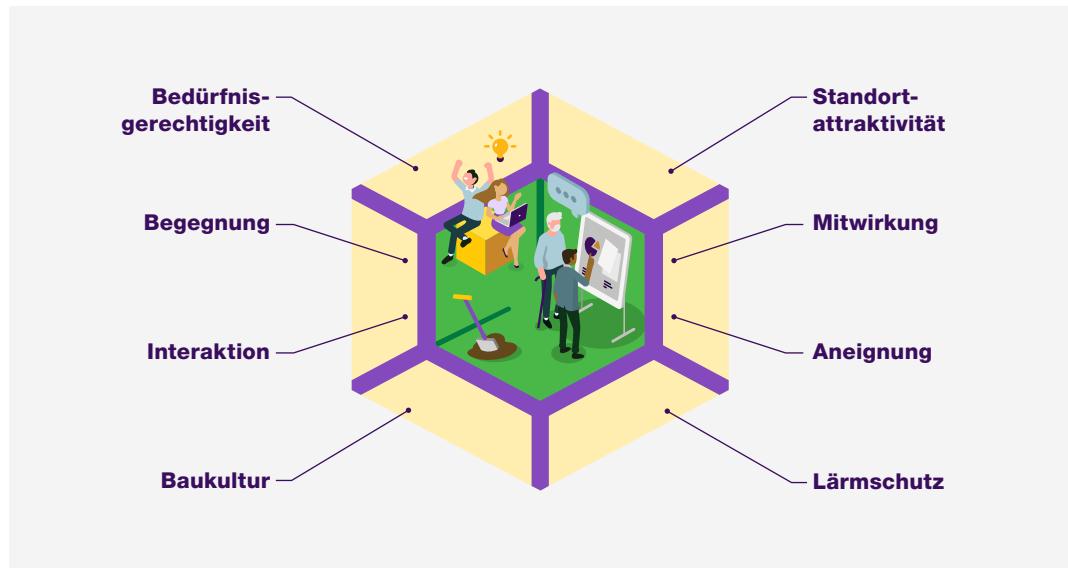


Abbildung 12    Strategischer Ansatz: Wir machen Stadt für und mit Menschen.

### Beschreibung

Die informelle Mitwirkung der unterschiedlichen Anspruchsgruppen (Anwohnende und Gewerbetreibende) bei der Gestaltung des Stadtraums fördert die Akzeptanz und Qualität von Projekten. Eine proaktive Kommunikation unterstützt beim Wandel. Unterschiedliche Bedürfnisse können aufgenommen und in stimmige Lösungen überführt werden. Beteiligung ermöglicht des Weiteren Meinungsbildung und fördert das Verständnis für Interessenabwägungen. Die Möglichkeit, sich Stadträume temporär oder dauerhaft anzueignen, sie weiterzuentwickeln oder mitzuprägen stärkt zudem die Identifikation mit ihnen und trägt zu einer lebendigen Stadt sowie aktiven Bewohner\*innen bei.

### Wir

- erfragen aktiv die Bedürfnisse und Anforderungen der Nutzenden sowie von Anwohnenden und Gewerbetreibenden an Räume, die wir temporär oder dauerhaft umgestalten oder umwidmen,
- ermöglichen Veränderung, Aneignung, temporäre Nutzungen und Experimente im Stadtraum,
- kooperieren mit Grundeigentümer\*innen für schöne und klimatisch angenehme Stadträume,
- kommunizieren regelmässig und allgemein verständlich über die angestrebten Ziele und Wirkungen der Strategie.

### Was, wenn wir das nicht tun?

- Stadträume werden nicht nutzergerecht und alltagstauglich gestaltet.
  - Die Strategie wird nicht verstanden, die Akzeptanz für Vorhaben wird vermehrt infrage gestellt.
  - Identifikation mit dem Stadtraum, Aufenthaltsqualität, Lebendigkeit und Attraktivität werden geschwächt.
- > Ohne Mitwirkung und Aneignung des Stadtraums durch die Stadtgesellschaft sinkt dessen Alltagstauglichkeit und Attraktivität. Das Potenzial des Stadtraums für Lebensqualität und Standortattraktivität wird nicht ausgeschöpft.



## Strategischer Ansatz

### Wir verbessern das Stadtraumangebot

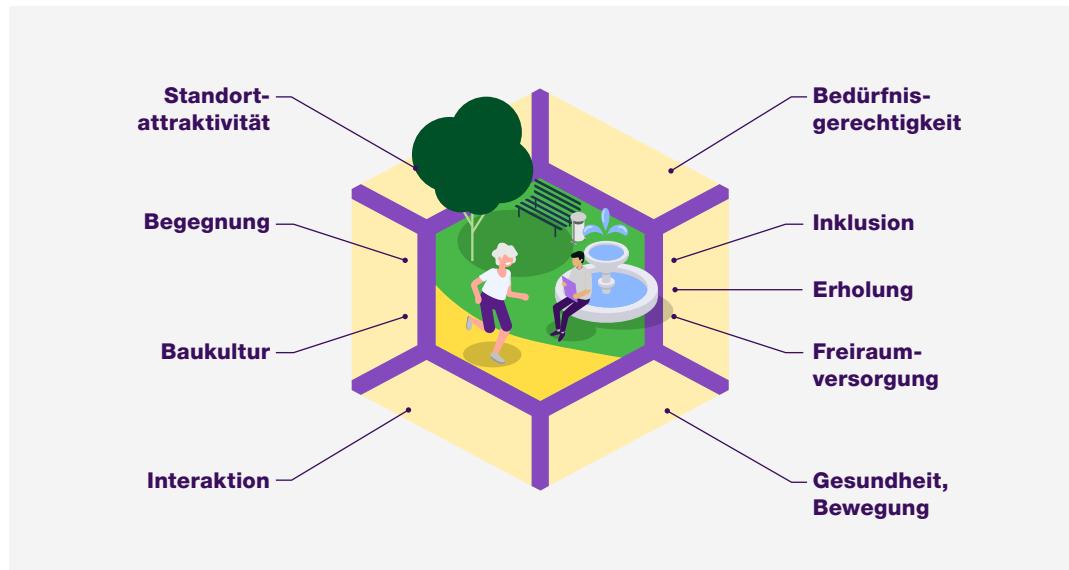


Abbildung 13 Strategischer Ansatz: Wir verbessern das Stadtraumangebot.

#### Beschreibung

Das Angebot an mehrfunktionalen und zugänglichen Stadträumen soll verbessert werden. Ein gutes Freiraumangebot für unterschiedliche Bedürfnisse in allen Quartieren ist entscheidend für die Lebensqualität und die Gesundheit in der wachsenden Stadt. Zunehmende urbane Dichte erfordert als Pendant attraktive, allen zugängliche Stadträume. Diese fördern Begegnung und soziale Durchmischung. Um den wachsenden Bedarf an Freiräumen abdecken zu können, sollen bisher monofunktional genutzte Räume vermehrt zu attraktiven und zugänglichen Freiräumen umgenutzt werden. Dabei gilt es auch das Potenzial von privaten oder halbprivaten Räumen in Abstimmung mit den Grundeigentümer\*innen zu nutzen.

#### Wir

- schaffen in allen Quartieren vernetzte, zu Fuss erreichbare Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität,
- schöpfen ungenutzte Freiraumpotenziale aus wie z. B. öffentlich zugängliche Dächer oder Innenhöfe,
- machen bisher nicht oder monofunktional genutzte Stadträume für die Allgemeinheit zugänglich und nutzbar wie z. B. Strassen, Parkplätze oder Brachen,
- regen zu Spiel, Sport und Bewegung an.

#### Was, wenn wir das nicht tun?

- > Ohne Sicherung ausreichender Flächen und attraktiver, zielgruppenorientierter Gestaltung und Ausstattung der Freiräume sinken Zürichs Lebensqualität und Standortattraktivität.



## Strategischer Ansatz

# Wir stärken Grün und Biodiversität

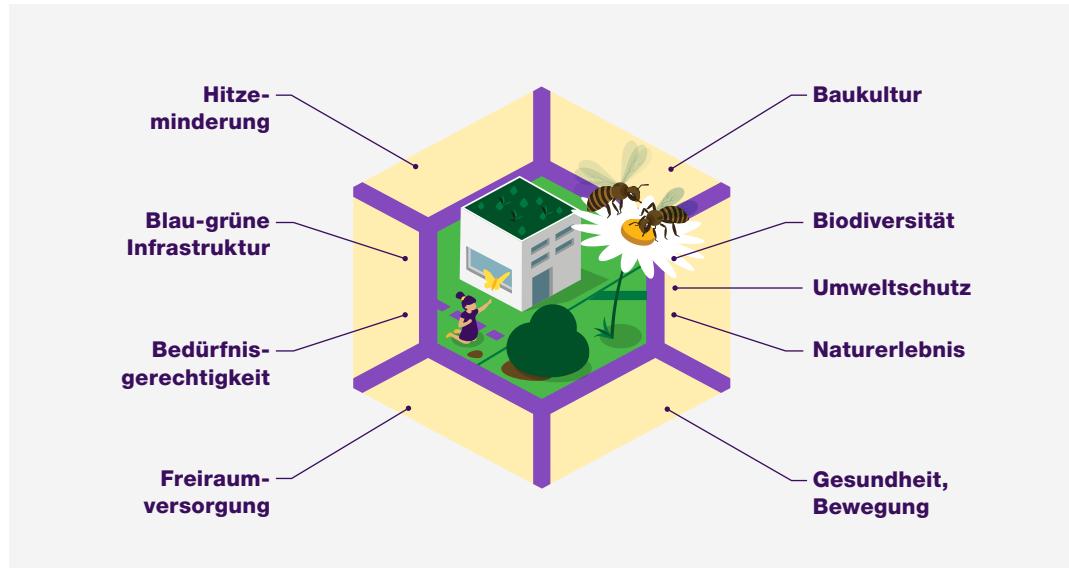


Abbildung 14    Strategischer Ansatz: Wir stärken Grün und Biodiversität.

### Beschreibung

Der Ausbau der blau-grünen Infrastruktur und die Förderung der Biodiversität im Stadtraum erfordern Massnahmen bei dessen Verteilung und Gestaltung. Dies nützt nicht nur Natur und Klima, sondern auch Menschen und Unternehmen (Aufenthaltsqualität, Standortattraktivität). Im Einzelnen setzen wir auf folgende Ansätze:

#### Wir

- erhöhen den Anteil entsiegelter und begrünter Flächen im Stadtraum (Strassen, Plätze, Fassaden und Dächer),
- gestalten und vernetzen Grünflächen so, dass der hohe Biodiversitätsindex erhalten bleibt,
- pflanzen neue, standortgerechte Bäume,
- schützen und erneuern natürliche Klangräume.

#### Was, wenn wir das nicht tun?

- Die blau-grüne Infrastruktur kann nicht ausgebaut werden, der Schutz vor Extremwetterereignissen ist ungenügend.
  - Zürichs Stadtraum trägt nicht zu Hitzeminderung und Biodiversität bei. Dies mindert die Aufenthaltsqualität im Stadtraum.
- > Ohne Förderung von Grün und Biodiversität im Stadtraum sind Resilienz, Lebensqualität und Standortattraktivität gefährdet.



## Strategischer Ansatz

### Wir gestalten ganzheitlich und identitätsstiftend

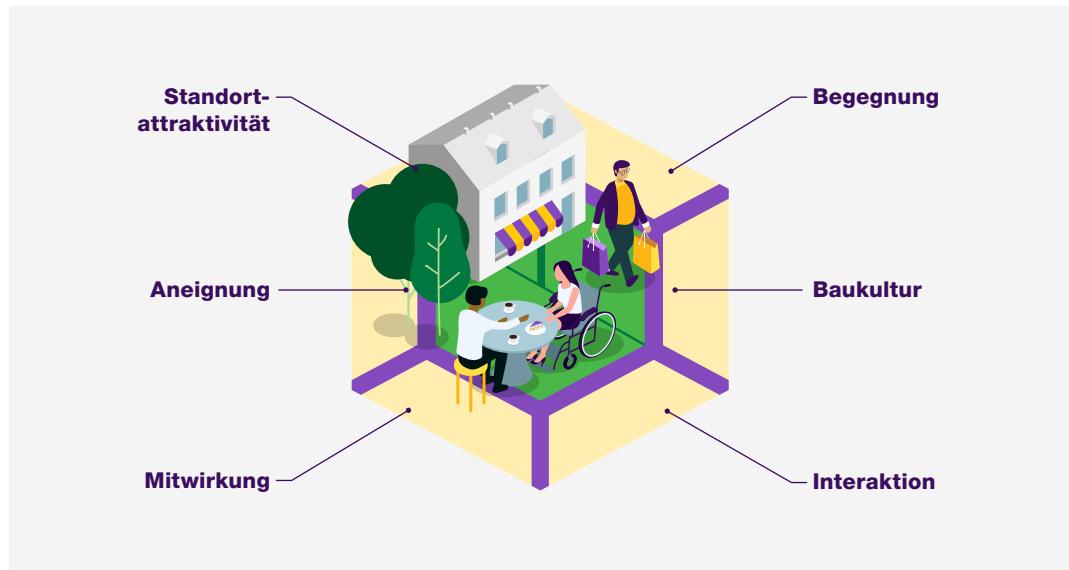


Abbildung 15    Strategischer Ansatz: Wir gestalten ganzheitlich und identitätsstiftend.

#### Beschreibung

Der Stadtraum umfasst verschiedene Zuständigkeitsbereiche und neben dem öffentlichen auch den privaten Grund. Gleichzeitig stellen Nutzer\*innen Ansprüche an den Raum und gestalten ihn mit. Um eine stimmige und funktionale Gestaltung zu erzielen, sind die Betrachtung des Stadtraums von Fassade zu Fassade und die Koordination der Ansprüche erforderlich. Der Stadtraum soll aus dem jeweiligen Ort heraus – quartiertypisch – entwickelt werden und bestehende Qualitäten in die Zukunft führen. Dazu braucht es der Bedeutung des Ortes angemessene qualitäts-sichernde Verfahren für Planungen im öffentlichen Raum. Quartierzentren und Stadtachsen haben dabei eine besondere Bedeutung.

#### Wir

- denken Stadträume von Fassade zu Fassade und koordinieren die Gestaltung des öffentlichen und des privaten Grunds,
- wertschätzen vorhandene Qualitäten und gestalten Stadträume lesbar und quartiertypisch,
- gestalten und möblieren nachhaltig und hitzemindernd,
- orientieren die Erdgeschosse und Vorzonen an Stadtachsen und in Quartierzentren zum öffentlichen Raum hin,
- fördern die Klang- und Luftqualität.

#### Was, wenn wir das nicht tun?

- Werden öffentliche und private Ansprüche an Stadträume nicht koordiniert und miteinander abgestimmt, besteht das Risiko einer nicht funktionalen, ineffizienten und unattraktiven Gestaltung des Stadtraums.
- > Ohne sorgfältige Weiterentwicklung der stadträumlichen Qualitäten von Zürichs Quartieren besteht die Gefahr, dass Zürichs Stadtbild austauschbar wird und die Stadt an Wohn- und Standortattraktivität einbüsst.



## Strategischer Ansatz

# Wir priorisieren klimaneutrale und aktive Mobilität

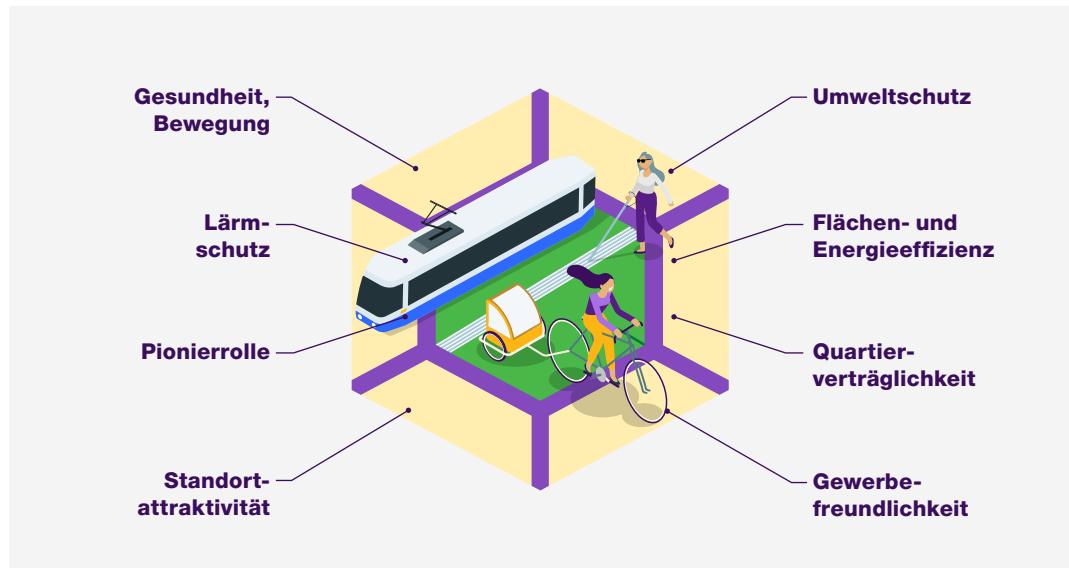


Abbildung 16    Strategischer Ansatz: Wir priorisieren klimaneutrale und aktive Mobilität.

### Beschreibung

Zur Erreichung des Netto-Null-Ziels leisten fossilfreie Antriebsformen in der Mobilität einen massgeblichen Beitrag. Die Transformation soll im Rahmen der Möglichkeiten der öffentlichen Hand gefördert und beschleunigt werden. Gleichzeitig gilt es den Elektroenergieverbrauch einzudämmen. Dies kann beispielsweise durch die Förderung der aktiven Mobilität erreicht werden. Ebenso trägt die Vermeidung von MIV durch die Förderung von autoarmem und autofreiem Wohnen zu klimaneutraler wie auch flächeneffizienter Mobilität bei.

### Wir

- verbessern die Infrastruktur und werben für aktive Mobilität,
- setzen marktwirtschaftliche Instrumente zur Verkehrslenkung ein (Bewirtschaftung),
- sichern und verbessern das Angebot sowie die Betriebsstabilität des ÖV,
- fördern alternative, umweltschonende Antriebsformen,
- reduzieren den MIV und fördern autoarmes und autofreies Wohnen,
- vermeiden graue Energie.

### Was, wenn wir das nicht tun?

- Investiert die Stadt Zürich nicht in die Errichtung der infrastrukturellen und organisatorischen Voraussetzungen für fossilfreie und energiesparende Mobilität, wird der Umstieg für die Verkehrsteilnehmenden unattraktiv.
  - Die vom Volk beschlossenen Klimaziele werden nicht erreicht. Die lokale Umweltbelastung durch Lärm und Luftschadstoffe verbessert sich nicht genügend rasch. Umwelt und Lebensqualität leiden.
  - Die steigenden Mobilitätsbedürfnisse können nicht befriedigt werden.
- > Die Stadt wird punkto Klima- und Energiewende nicht mit den führenden Städten mithalten können und ihre hohe Attraktivität als Wohn- und Wirtschaftsstandort einbüßen.



## Strategischer Ansatz

### Wir treiben vernetzte und innovative Mobilität voran

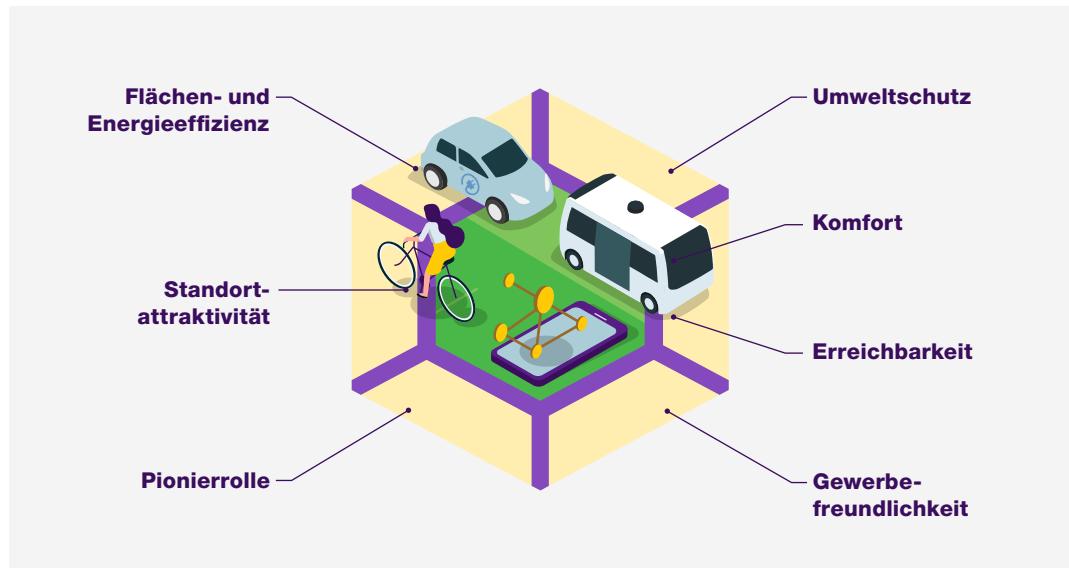


Abbildung 17    Strategischer Ansatz: Wir treiben vernetzte und innovative Mobilität voran.

#### Beschreibung

Die Planung effizienter und zuverlässiger Mobilität und Logistik kann nicht am Stadtrand enden. Erforderlich ist ein Denken in funktionalen Räumen und ein darauf abgestütztes Mobilitätssystem im Metropolitanraum Zürich. Umweltschonende und effiziente Verkehrsmittel sollen durch innovative Mobilitätslösungen und digitale Dienste an Attraktivität gewinnen. Im Einzelnen setzen wir auf folgende Ansätze:

#### Wir

- betreiben Mobilitäts- und Verkehrsmanagement,
- entwickeln ein innovatives, schweizweit vernetztes City-Logistikkonzept,
- scheiden Raum aus für notwendigen Verkehr für Logistik und Gewerbe, inkl. Anlieferung,
- kooperieren im Metropolitanraum sowie mit Kanton und mit Agglomerationsgemeinden,
- nutzen die Digitalisierung für effiziente Mobilität und bauen die Mobilitätsdienstleistungen aus,
- fördern Sharing-Angebote sowie Multi- und Intermodalität bei ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie MIV.

#### Was, wenn wir das nicht tun?

- Das Potenzial für Innovation sowie Effizienz- und Attraktivitätssteigerung durch Digitalisierung und Vernetzung (Smart City) wird nicht ausgeschöpft.
  - Dies schmälert Zürichs Lebensqualität und Standortattraktivität.
- > Ohne Digitalisierung, Innovation und Vernetzung ist Zürich nicht fit für die Anforderungen künftiger Mobilität.



## 3.5 Arbeitsweise bei der Umsetzung

Die Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» erfordert auch einen Wandel auf prozessualer Ebene. Denn das Verständnis von Stadtraum und Mobilität sowie die Art der Zusammenarbeit und der Kommunikation sind essenziell für eine erfolgreiche Transformation von Stadtraum und Mobilität im Sinn der Strategie. Politik und Verwaltung verpflichten sich daher zu einer Arbeitsweise bzw. zu prozessualen Leitlinien für die Umsetzung der Strategie.

### Wir

- arbeiten **integral** unter Einbezug der betroffenen Dienstabteilungen,
- verstehen Spannungsfelder und Aushandlungsprozesse im Stadtraum als Wesensmerkmal von Urbanität und bearbeiten sie **lösungsorientiert** im Sinn der Vision,
- verstehen die Entwicklung des Stadtraums als co-kreativen Prozess und **beteiligen** die verschiedenen Anspruchsgruppen,
- stellen sicher, dass wir **flexibel** und **innovativ** sind,
- arbeiten mit **Kanton und Nachbargemeinden** zusammen,
- **kommunizieren transparent** und regelmässig sowie allgemein verständlich und **sensibilisieren** damit nach innen und nach aussen für die Ziele und Wirkungszusammenhänge der Strategie.



## Die Vision umsetzen – die Strategie im Überblick

Zürich will lebenswert bleiben und klimaneutral werden. Stadtraum und Mobilität leisten einen wesentlichen Beitrag dazu. Die sechs Leitsätze beschreiben die Vision bzw. das Zielbild. Die acht Strategischen Ansätze zeigen, was Zürich tut, um der Vision gerecht zu werden.

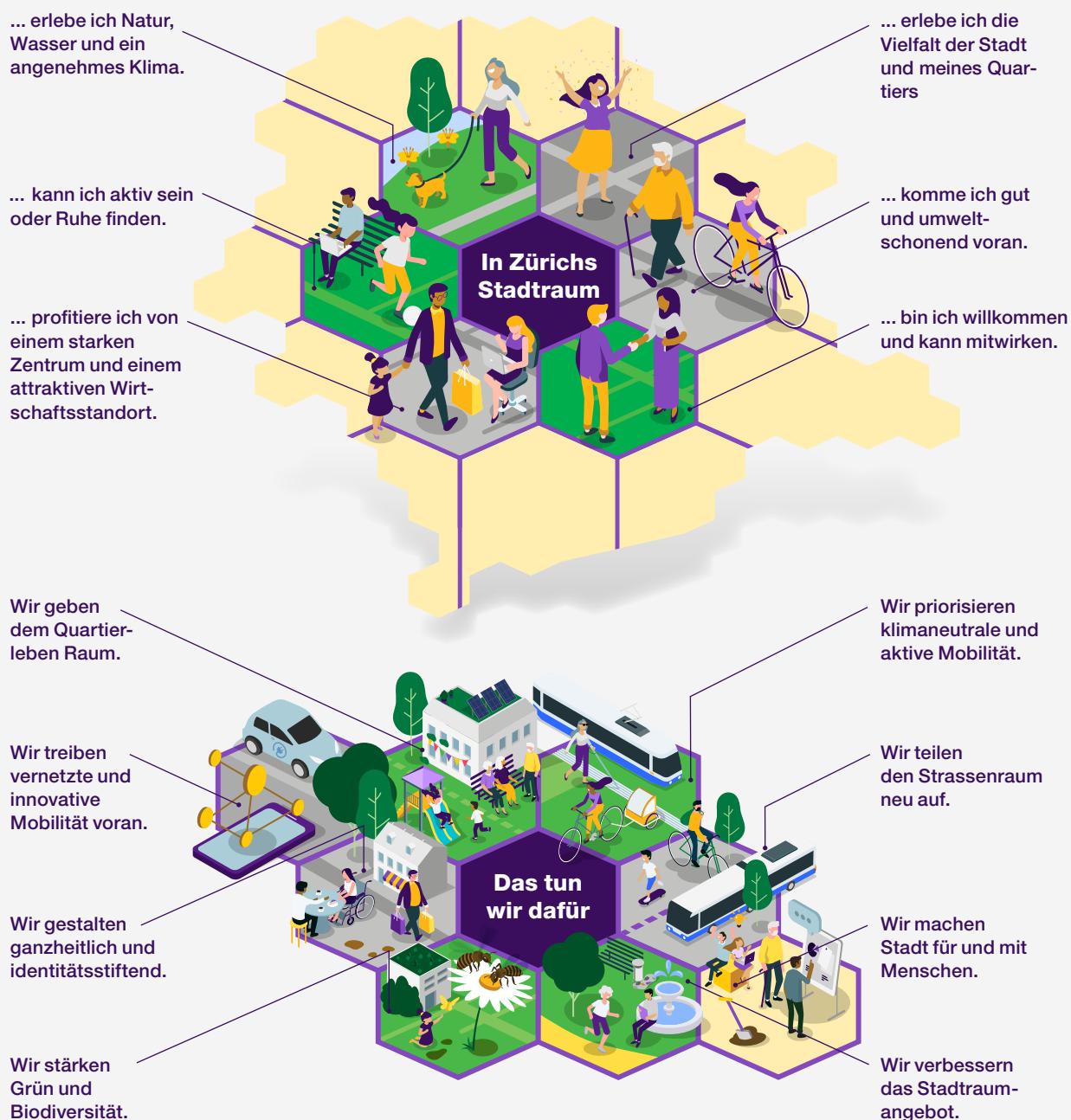


Abbildung 18 Vision, Leitsätze und Strategische Ansätze im Überblick



# 4

## Umsetzung

<b>4.1</b>	<b>Planungsprinzipien</b>	<b>42</b>
<b>4.2</b>	<b>Zielbild</b>	<b>44</b>
<b>4.3</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>68</b>
<b>4.4</b>	<b>Organisation und Erfolgsmessung</b>	<b>69</b>



# 4 Umsetzung

## Aufbau

Die Leitsätze und die Ziele der Vision sollen mithilfe von Zielbildern und Massnahmen in den Stadtraum übertragen und die Festlegungen der Richtplanung umgesetzt werden.

Die Strategie dient der Verwaltung und den beauftragten Planungsbüros als Arbeitsgrundlage.

- **Kapitel 4.1** führt Planungsprinzipien für die Anwendung der Strategie ein. Diese unterstützen die Planung, die Projektierung und die Umsetzung von Konzepten und Projekten zur Weiterentwicklung von Stadtraum und Mobilität.
- In **Kapitel 4.2** wird die für 2040 beabsichtigte neue Gestaltung von Stadtraum und Mobilität in Form eines Zielbildes dargestellt. Dieses illustriert schematisch, wie die Mobilität organisiert ist, welche Funktionen die verschiedenen Verkehrsmittel übernehmen und welches Zusammenspiel zwischen Nutzungs- und Mobilitätsangeboten angestrebt wird. Die gewünschten städtebaulichen Veränderungen werden skizziert. So entsteht ein bildhaftes Argument, das zeigt, warum diese Veränderungen notwendig sind und welche Mehrwerte sich daraus ergeben können. Es weist aber auch den Weg zur Umsetzung, indem es schrittweise konkrete Massnahmen und Prozesse aufzeigt und letztlich zur Lösungsfindung bei Zielkonflikten beiträgt.
- **Kapitel 4.3** geht auf die drei Betrachtungsebenen Quartier, Stadt und Region ein, für die verschiedene Massnahmen definiert wurden. Diese werden in einem separaten Massnahmenband ausführlich beschrieben.
- Im **Kapitel 4.4** sind für die Strategie verbindliche Wirkungsziele mit entsprechenden Indikatoren und ein Umsetzungsmonitoring für die Massnahmen definiert. Dank diesen Vorgaben kann die Stadt Zürich den Erfolg in der Transformation von Stadtraum und Mobilität und ihren Beitrag zur Erreichung der genannten Ziele für Lebensqualität und Klimaneutralität wirksam messen.

## 4.1 Planungsprinzipien

Die Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» verfolgt die städtebauliche Aufgabe zur Transformation von Stadtraum und Mobilität gemäss dem integralen Verständnis, den Stadtraum «von Fassade zu Fassade» zu betrachten, wobei die erste Bautiefe einbezogen wird.

Voraussetzungen für eine erfolgreiche Transformation von Stadtraum und Mobilität sind deshalb die nötige Grundeinstellung, ein methodischer Ansatz und ein Wandel auf prozessualer Ebene. Dafür werden die folgenden Planungsprinzipien formuliert.



Abbildung 19 Planungsprinzipien

Die Planungsprinzipien sind die Basis für die Umsetzung der Zielbilder und der Massnahmen. Sie helfen Fachpersonen und Projektleitenden seitens Verwaltung der Stadt Zürich, aber auch Auftragnehmenden aus Ingenieur- und Planungsbüros bei der Planung, der Projektierung und der Umsetzung von Projekten im Stadtraum. Gleichzeitig dienen sie dazu, bei Spannungsfeldern und Aushandlungsprozessen Lösungen zu finden.

### **Mutig sein und lernen**

Mutiges Denken schafft neue Spielräume. Dazu gilt es den Blick vom Bestand zu lösen und ganzheitlich zu denken – insbesondere bei Strassenräumen und ihrem Untergrund, aber auch auf Quartierebene und entlang von Stadtachsen. Neue und innovative Lösungsansätze werden unter Berücksichtigung des räumlichen und historischen Kontexts ausprobiert und evaluiert, um daraus Erkenntnisse im Sinn eines iterativen Planungsprozesses für die langfristige Planung zu gewinnen.

### **Schrittweise zu den Zielbildern**

Jedes Projekt, ob Strassenbau- oder Gestaltungskonzept, trägt zu den Zielbildern bei. Die notwendige Transformation wird etappenweise umgesetzt. Damit werden Resultate erlebbar. Das Verständnis für Veränderungen wird gefördert, das Handeln ist lösungsorientiert und pragmatisch.

### **Kommunikativ und partizipativ zu den Zielbildern**

In jedem Projekt wird bei der Interessensabwägung der Beitrag zu den Zielbildern in den Vordergrund gestellt. Durch Partizipation werden die Ansprüche der Menschen mit ihren Vorstellungen und Bedürfnissen aktiv eingebunden, um die Abwägung zu schärfen und den Veränderungsprozess zu diskutieren.



## Offenheit im Entwurf

Bei der Projektplanung wird ein Betrachtungsperimeter definiert und ein Entwurf erstellt. Darin werden mehrere Varianten untersucht und abgewogen. Normen und Standards werden situativ hinterfragt. Sie sind verhandelbar und Spielräume sind zu nutzen. Vgl. hierzu auch den Variantenfächer auf [Seite 64](#), der vier Varianten zur Organisation verschiedener Verkehrsmittel für eine effiziente Raumnutzung auf den Stadtachsen darstellt.

Das idealtypische planerische Vorgehen: Bestandsaufnahme > Analyse > Ziele > Entwurf > Varianten > Variantenbeurteilung > Bestvariante > Umsetzung > Wirkungsanalyse.

Pilotprojekte können helfen, Neues auszuprobieren sowie durch Gestaltung der Oberflächen die Transformation voranzutreiben.

## 4.2 Zielbild

### 4.2.1 Handlungsbedarf für Transformation von Stadtraum und Mobilität

Ein Paradigmenwechsel ist nötig: weg von einer nach wie vor stark durch das Auto geprägten, hin zu einer auch in Zukunft attraktiven Stadt. Mit einer qualitätsvollen Innenentwicklung, die eine verbesserte Lebens- und Aufenthaltsqualität ihrer von Bewohner\*innen, Arbeitnehmer\*innen, Unternehmen und Besucher\*innen mit den Zielen der Klimaneutralität in Einklang bringt und den Menschen in den Vordergrund stellt. Stadtraum und Mobilität müssen sich transformieren, um der Vielzahl von Herausforderungen in Zukunft gerecht zu werden und die Ziele Klimaneutralität und Lebensqualität für alle zu erreichen.

- **Innenentwicklung:** Sie erfordert ausreichend schöne und vielseitig nutzbare Stadträume in allen Quartieren, um trotz gesteigerter Nutzungsansprüche und baulicher Dichte eine hohe Lebensqualität bieten zu können.
- **Gesteigerte Mobilitätsbedürfnisse:** Mit dem Wachstum der Bevölkerung und der Beschäftigten sowie der Innenentwicklung müssen auf gleichem Raum mehr Mobilitätsbedürfnisse befriedigt sowie mehr soziale Interaktionen und eine bessere Aufenthaltsqualität ermöglicht werden.
- **Klimaanpassung/Hitzeminderung:** Es braucht mehr Platz für Grünflächen und Wassermanagement, Ver- und Entsorgungsanlagen oder -infrastrukturen und technischen Klimaschutz. Auch hierfür ist es notwendig, den Verkehr effizienter abzuwickeln und bisherige Verkehrsflächen umzuwidmen.



- **Reduktion der Treibhausgase:** Die direkten und indirekten Emissionen müssen abnehmen, insbesondere im Mobilitätsbereich, damit das Netto-Null-Ziel erreicht werden kann. Dafür braucht es eine Transformation der Mobilität. Das ist möglich, indem der MIV auf den Umweltverbund verlagert wird und die verbleibenden, notwendigen Fahrzeuge elektrifiziert werden. Ebenso ist die bestehende Infrastruktur effizient zu nutzen, um zusätzliche Verkehrsinfrastrukturen zu vermeiden.
- **Funktionswandel öffentlicher Raum:** Die Zunahme von Veranstaltungen und die Mediterranisierung des städtischen Lebens beleben den Stadtraum rund um die Uhr. Der Wunsch der Stadtbevölkerung nach Aneignung, Erholung, Ruhe, wie auch Mitsprache und Mitgestaltung nimmt stetig zu und führt zu Flächen- und Nutzungskonkurrenzen. Der öffentliche Raum hat zunehmend mehr Ansprüche aus Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt zu erfüllen. Diese müssen im Rahmen der Projektentwicklung abgewogen und priorisiert werden.

Um die Flächen für Klimaanpassung und Hitzeminderung, Ökologie sowie die wachsenden, vielfältigen Nutzungsansprüche freizuspielen, braucht es eine aktiv geförderte Transformation des Verkehrssystems sowie Anreize zur Förderung eines angepassten Mobilitätsverhaltens. Die Mobilität soll sicher, umweltschonend sowie flächen- und energieeffizient sein. Dafür sollen die privaten MIV-Fahrten um mindestens 30 Prozent absolut reduziert werden, was gemäss Analysen realistisch ist. Dies schafft Spielräume, um die Vision für Stadtraum und Mobilität zu erreichen: «Lebenswert bleiben. Klimaneutral werden.»

#### **Wie können die Transformation des Verkehrssystems und die Änderung des Mobilitätsverhaltens erreicht werden? Wie verändern sich die Straßenräume und die Plätze?**

Für die Transformation sind die Hierarchie und die Gestaltung von Räumen sowie die Rolle von Verkehrsangeboten in und zwischen diesen Räumen neu zu denken. Der Straßenraum wird nicht mehr vorrangig dem MIV zugeschrieben, sondern neu verteilt. So kann ihn die Bevölkerung sowohl als Raum für Fortbewegung als auch für Aufenthalt und Begegnung verstehen und nutzen.



## Das Zielbild spricht die Ebenen Quartier, Stadt und Region an.

### Quartier

Die Strategie setzt einen Schwerpunkt auf die gesamtheitliche Weiterentwicklung der **Quartiere**. Als Quartier wird der Lebensraum im Umfeld des Wohn- oder Arbeitsorts verstanden, der sich durch die Gebäudestruktur, die Bebauungsgeschichte, die Nutzungs- und Versorgungsstruktur sowie durch das Straßennetz von anderen Räumen abgrenzen lässt. Es wird oft als identitätsstiftende Einheit wahrgenommen. Der Bezugsraum Quartier entspricht in seiner Größe ungefähr derjenigen der 34 administrativen Stadtquartiere, die die 12 Stadtkreise zu statistischen Zwecken feiner gliedern. Quartiere werden vorrangig mit dem Fuss- und Veloverkehr sowie mit dem ÖV erschlossen. Für Anlieferung, Ver- und Entsorgung sind die notwendigen Infrastrukturen vorhanden. Quartiere können in sogenannte Quartierblöcke unterteilt werden. Diese sind noch kleinteiliger als die Quartiere und umfassen den unmittelbaren, nachbarschaftlichen Lebensraum «vor der Haustür». Die Umsetzung erfolgt schrittweise. Ein Quartierblock besteht aus einer Gruppe von Häuserblöcken und Quartierstraßen. Quartierblöcke sind verkehrsberuhigt, frei von motorisiertem Durchgangsverkehr und von Stadtachsen begrenzt. Sie fördern ein sozial und verkehrstechnisch gutes Klima, bei dem das Miteinander im Fokus steht. Die Aktivitäten und Nutzungen innerhalb der Quartierblöcke werden in erster Linie durch den Fuss- und Veloverkehr abgedeckt und nachbarschaftliche Nutzungen darin gefördert. Einzelne Abschnitte werden autofrei gestaltet (Anlieferung / Ver- und Entsorgung gewährleistet). Kurzfristige, flexible und dauerhafte Massnahmen widmen Plätze und Straßenräume in Quartierblöcken um, was mehr Raum bietet für Begegnung, Aneignung, Alltagsbewegung und Stadtnatur.

### Stadt

Auf Ebene der **Stadt** wird der MIV zwischen den Quartieren auf einem Netz von sogenannten verbindenden Stadtachsen sowie auf der Autobahn kanalisiert (z. B. Relation Seebach–Altstetten). Ergänzend dazu gibt es die erschliessenden Stadtachsen, die den noch verbleibenden MIV aus den Quartieren aufnehmen und auf das Netz der verbindenden Stadtachsen und Autobahnen leiten. Der städtische ÖV in Form von Bus, Tram und S-Bahn ist das Erschliessungsrückgrat und übernimmt die Verbindung zwischen den Quartieren, der Innenstadt und den Nachbargemeinden. Er ist ein wichtiges Glied, das die S-Bahnhöfe und die Fernverkehrsbahnhöfe (Hauptbahnhof, Altstetten, Oerlikon) mit der Region und der Schweiz verbindet. Damit der ÖV seine Funktion erfüllen kann, muss er attraktiv, zuverlässig und gut zugänglich sein. Über ein durchgehendes Netz von Velo-vorzugsrouten sind Stadt und Quartiere untereinander auch für Velofahrende direkt, ansprechend und sicher miteinander verbunden. Stadtwege+ (Fusswege mit erhöhter Aufenthaltsqualität gemäss Festlegung im kommunalen Richtplan Verkehr) verbessern den Zugang zum Freiraumangebot und prägen ein attraktives Erscheinungsbild der Stadt.



Lebendige Quartierzentren fördern die polyzentrische Entwicklung, tragen durch ihre spezifische Gestaltung zur Identität der einzelnen Stadtbezirke bei und fördern die Strukturierung und Orientierung im Stadtgebiet. Die polyzentrische Entwicklung fördert die Nahmobilität, da viele alltägliche Tätigkeiten (Erholung, Besuch von Bekannten, Einkauf, Recycling usw.) im direkten Wohnumfeld stattfinden können.

### Region

Für die Fortbewegung auf Ebene der **Region** bildet das Bahnnetz mit dem S-Bahn- und dem Fernverkehrsangebot das leistungsfähige Rückgrat von sowie in die Gemeinden und die Nachbarkantone. Der stadtfremde MIV wird auf der Autobahn gebündelt. Die an die Autobahnanschlüsse angrenzenden Stadtquartiere werden möglichst direkt über die Autobahn erschlossen, was den Durchgangsverkehr durch die Stadt reduziert. Die Velovorzugsrouten bieten ergänzend direkte und attraktive Verbindungen in die Nachbargemeinden. Bei der Weiterentwicklung des Verkehrssystems ist die Planung in funktionalen Räumen massgeblich. Die Zusammenarbeit mit den Nachbarregionen und -gemeinden ist notwendig.

Die Gliederung nach diesen drei Betrachtungsebenen orientiert sich an den vier Stufen des Bedeutungsplans (nachbarschaftlich, quartierweit, regional/stadtweit, international/landesweit) und an der kommunalen Richtplanung (Stadtachsen, Verdichtungsgebiete und Quartiere/Quartierzentren). Die folgenden Kapitel gehen vertiefter auf die einzelnen Betrachtungsebenen ein. Sie erläutern, wie die Mobilität organisiert ist, welche Funktion die verschiedenen Verkehrsmittel übernehmen und welches Zusammenspiel zwischen Nutzungs- und Mobilitätsangeboten angestrebt wird. Die angestrebten Veränderungen und der Gewinn an Lebensqualität durch effizientere Raumnutzung werden für alle drei Ebenen skizziert und visualisiert. Fußgängerperspektiven ergänzen die Vogelperspektiven. Sie zeigen auf, wie die gewonnenen Spielräume genutzt werden, und geben einen Eindruck vom Raumerlebnis im menschlichen Massstab.

**Die Transformation geschieht schrittweise und wird in drei Entwicklungsphasen dargestellt:**

- **heute** (Bestand)
- **morgen** (kurzfristige Veränderung bis 2030)
- **übermorgen** (mittel-/langfristige Veränderung bis 2040)



## Drei Betrachtungsebenen für die Organisation der Mobilität

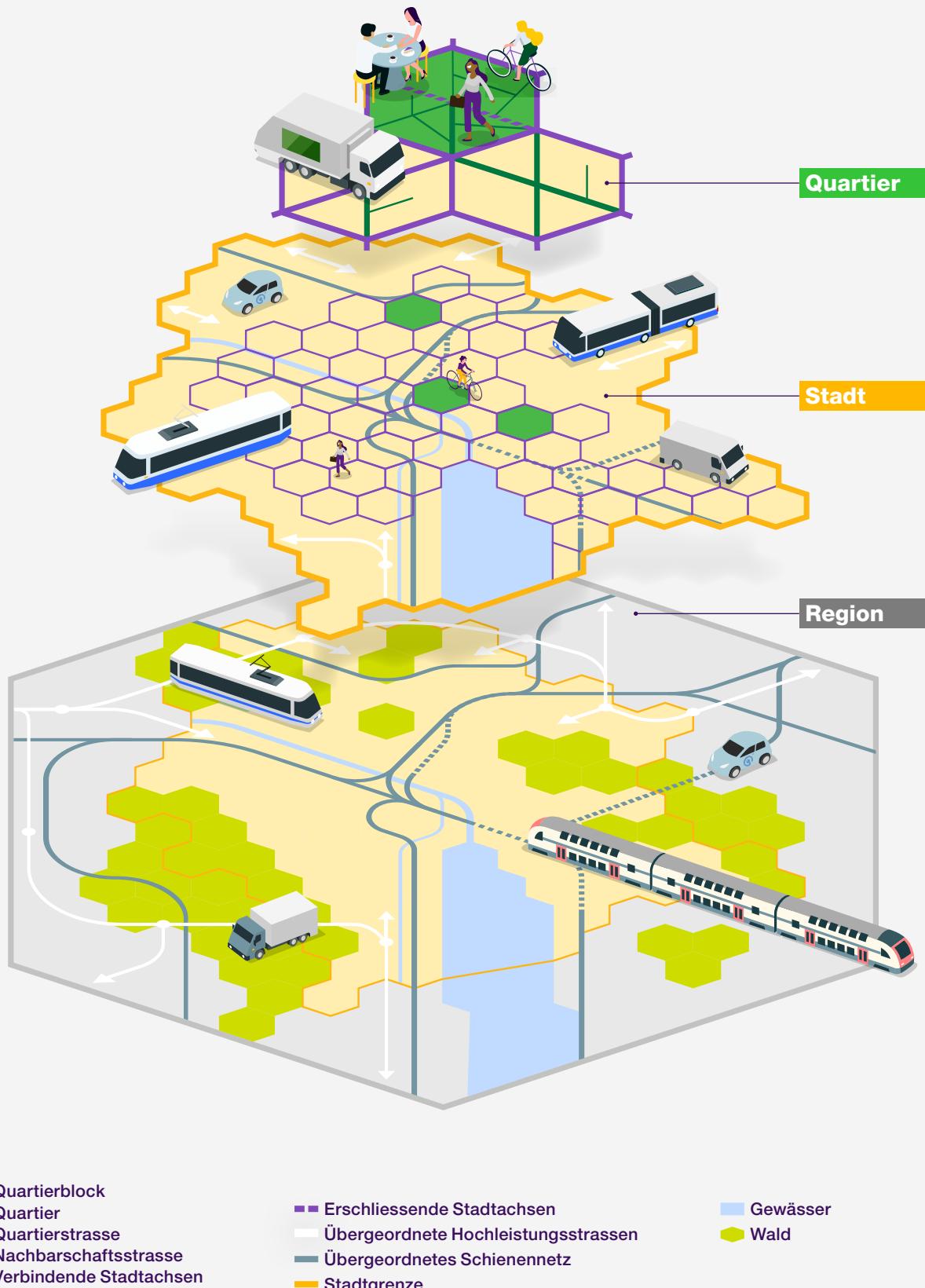


Abbildung 20 Drei Betrachtungsebenen für die Organisation der Mobilität



## 4.2.2 Ebene Quartier

Bei der Betrachtung des Quartiers geht es um die Nutzungs-, Aktivitäts- und Mobilitätsangebote, aber auch um die Aufteilung und Gestaltung des Raums. Die Quartiere und Nachbarschaften sollen in ihrer Nutzungs- und Angebotsvielfalt gestärkt werden, um die Stadt der kurzen Wege zu ermöglichen. Öffentliche Räume sollen attraktiver und angenehmer gestaltet werden, damit dem Quartierleben mehr Raum zur Verfügung steht. Um dies zu erreichen, werden Quartiere oder Teile der Quartiere schrittweise in Quartierblöcke umgestaltet. Der Durchgangsverkehr wird auf den verbindenden Stadtachsen gebündelt (wie im KRP V festgelegt).

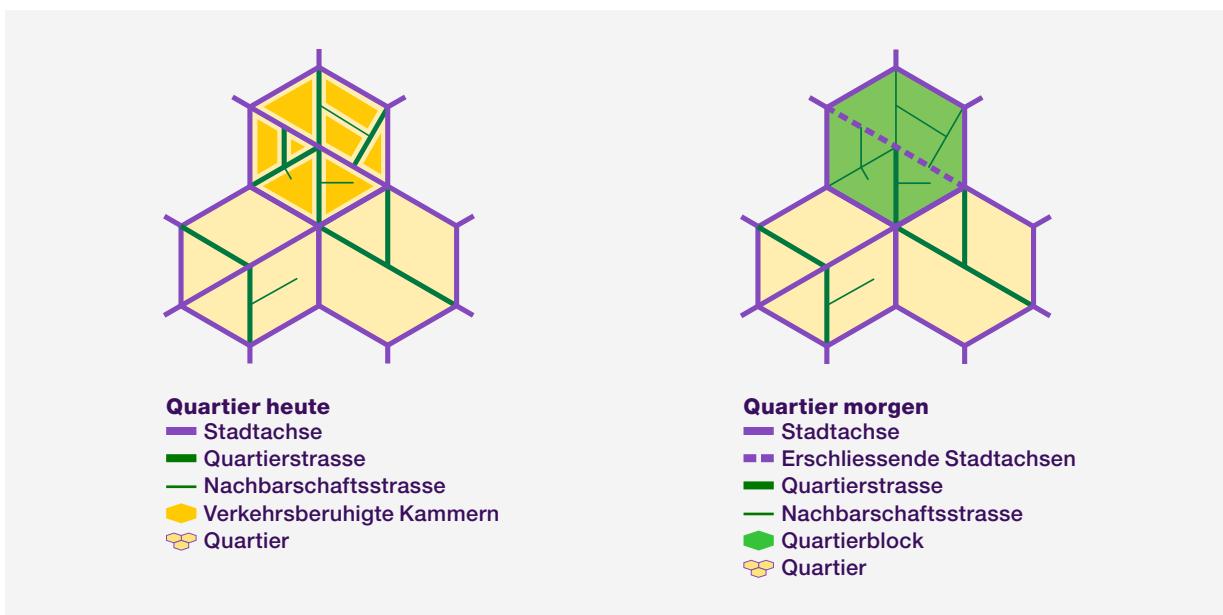


Abbildung 21 Ebene Quartier: Quartier heute und Quartierblock morgen

Auf Ebene des Quartiers lassen sich folgende Strassentypen differenzieren:

### Quartierstrasse

- Untergeordnete Erschliessungs-/Sammelstrasse, verkehrsberuhigte Gestaltung, ÖV teilweise vorhanden
- Strassentyp gemäss KRP V: kommunale Sammelstrassen und nicht klassierte Erschliessungsstrassen
- Richtwert Verkehrsbelastung: <2000 Fahrzeuge/Tag, Beispiele: Freiestrasse, Dennlerstrasse, Saatlenstrasse

### Nachbarschaftsstrasse

- Untergeordnete Erschliessungsstrasse, autofrei oder stark verkehrsberuhigt, Aufenthalt im Fokus
- Strassentyp gemäss KRP V: nicht klassierte Erschliessungsstrassen, Richtwert Verkehrsbelastung: <500 Fahrzeuge/Tag, Beispiele: Seidengasse, Hinterbergstrasse, Binzallee



## Quartierstrasse «übermorgen»

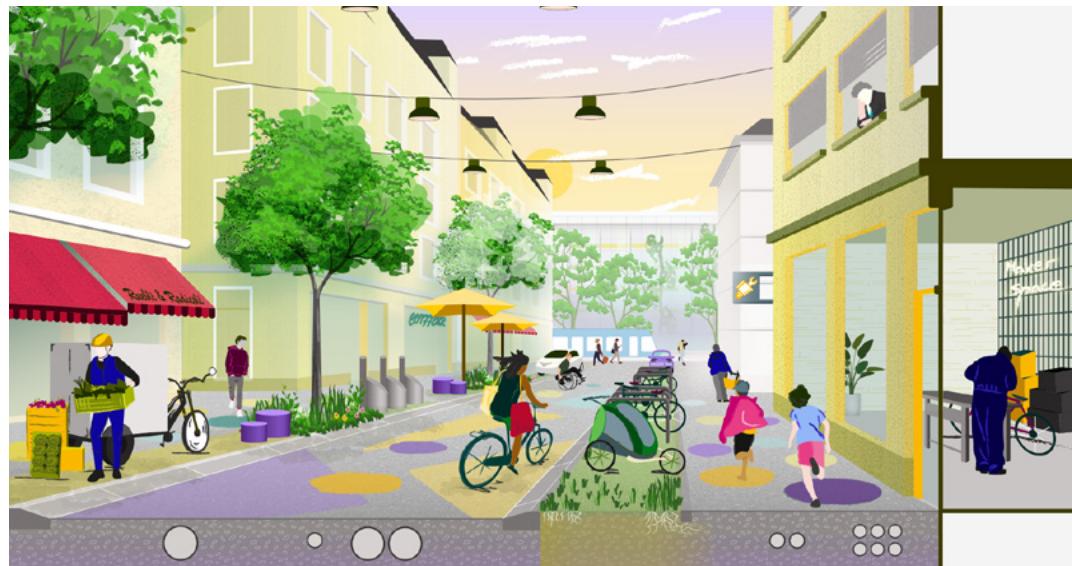


Abbildung 22 Zielbild: Quartierstrasse «übermorgen»

### **Stadtraum**

#### Quartierleben und Lebensqualität

- Es sind möglichst publikumsorientierte Erdgeschosszonen mit hindernisfrei erreichbaren gewerblichen Angeboten wie Einkauf, Handwerk oder Dienstleistungen für Alltagsversorgung, Betreuung, Kultur und Bildung, Sport und Freizeit oder Gastronomie vorhanden. Je nach Stadtstrukturtyp (vgl. KRP SLÖBA, Seite 33 ff.) Ergänzung durch Wohnen.
- Nicht kommerzielle und kommerzielle Angebote für Aufenthalt und Begegnung sind vorhanden, die Sitzgelegenheiten sind vielfältig.
- Der Stadtraum ist begrünt und möglichst entsiegelt.

### **Mobilität**

#### Geschwindigkeit

- Die Geschwindigkeiten sind reduziert (auf Tempo 20/30).

#### Multimodalität

- Mit Quartier-Verkehrsdrehscheiben sind Fuss- und Veloverkehr, ÖV (Bus und Tram) sowie Sharing-Angebote optimal miteinander vernetzt. Die Quartier-Verkehrsdrehscheiben sollen nach Möglichkeit an Orten entstehen, wo auch weitere Alltagsnutzungen angeboten werden (Einkauf, Recycling usw.), was die Alltagswege reduziert.

#### Personenverkehrsmittel

- Die Mobilität im Quartier zeichnet sich vorrangig durch aktive Mobilitätsformen (Fuss- und Veloverkehr) und die Erschließung durch den ÖV aus. Auf Quartierstrassen können auch Bus oder Tram verkehren (für den Gegenverkehr ist der Querschnitt entsprechend zu dimensionieren).

#### Parkierung

- Die oberirdische öffentliche Parkierung ist reduziert und die Ausnutzung bestehender Parkmöglichkeiten auf Privatgrund verbessert.
- Gleichzeitig entsteht ein qualitativ besseres Angebot an Veloabstellplätzen auf öffentlichem Grund.

#### Ver- und Entsorgung im Alltag

- In den Quartieren ist ein ausreichendes und stadträumlich gut integriertes Angebot an Umschlag-/Gewerbe parkflächen vorhanden.
- Kleinere Hubs für Ver- und Entsorgung in den Quartieren dienen der Feinverteilung oder Bündelung der Ver- und Entsorgung (Infrastruktur Kreislaufwirtschaft). Die Erschließung mit grossen Fahrzeugen für die Ver- und Entsorgung ist gewährleistet.
- Der Güter- und Gewerbeverkehr ist mit umweltverträglichen Fahrzeugen unterwegs und bündelt die Fahrten soweit möglich. Die negativen Auswirkungen sind durch räumliche und zeitliche Lenkung reduziert.



## Nachbarschaftsstrasse «übermorgen»



Abbildung 23 Zielbild: Nachbarschaftsstrasse «übermorgen»

### **Stadtraum**

#### Quartierleben und Lebensqualität

- Erdgeschosszonen sind mit Interaktion zum Außenraum entwickelt, um im Wohnumfeld einen Ort des sozialen Austauschs zu ermöglichen.
- Durch ausreichend nicht kommerzielle, niedrigschwellige und hindernisfreie erreichbare, begrünte und Schatten spendende Aufenthalts- und Begegnungsmöglichkeiten, durch Bänke, zusammenhängende Grünflächen wie Wiesen, Spielplätze usw. sind Treffpunkte, Spiel-, Begegnungs- und Kulturorte vorhanden.
- Der Raum ist mit Schatten spendenden Bäumen mit Unterpflanzungen begrünt.
- Gleichzeitig ist der Lebensraum für wild lebende Tiere (wie Eidechsen, Insekten usw.) vergrößert. Im Sinn des Schwammstadt-Prinzips ermöglichen Oberflächen den Rückhalt und die Verdunstung des Regenwassers.

### **Mobilität**

#### Geschwindigkeit

- Die Geschwindigkeiten sind stark reduziert (auf Tempo 20).

#### Multimodalität

- Sharing-Angebote sind flächig in den Nachbarschaften verfügbar.

#### Personenverkehrsmittel

- Fuss- und Veloverkehr stehen im Vordergrund. Die Nachbarschaftsstrassen sind autofrei oder weitgehend von MIV befreit.

#### Parkierung

- Parkieren ist auf das Minimum reduziert (möglich vor allem für Güterverkehr und Anlieferung) und findet hauptsächlich auf Privatgrund statt (höhere Auslastung der bestehenden Parkmöglichkeiten).
- Es stehen ausreichend hochwertige Veloparkplätze auf öffentlichem Grund zur Verfügung.

#### Ver- und Entsorgung im Alltag

- In den Nachbarschaften ist ein ausreichendes und stadträumlich gut integriertes Angebot an Umschlag-/Gewerbe parkflächen vorhanden.
- Die Zufahrten für Rettung, Feuerwehr, Müllabfuhr usw. sind gewährleistet.



## Transformation der Quartiere

Die Abbildungen zeigen die schrittweise Transformation der Quartiere von den bereits vorhandenen Qualitäten («heute») über die Umsetzung kurzfristiger Massnahmen («morgen») bis hin zur mittel-/langfristigen Veränderung als Quartierblock («übermorgen»).

### Quartier «heute» (Bestand)

- Häufig Strassen mit Schleichverkehr, der Durchgangsverkehr durch das Quartier ist wenig gebündelt. Viele Parkmöglichkeiten im Straßenraum.
- Verkehrsorientierte Gestaltung, Tempo 50 auf höher klassierten Strassen.



Abbildung 24 Quartier «heute» (Bestand)

**3:2**

- |  |  |
|--|--|
|  | Fläche für MIV                                       |
|  | Fläche für nachhaltige Mobilität, Grün und Aneignung |



### Quartier «morgen» (kurzfristige Veränderung bis 2030)

- Durch kurzfristige Stadtraumaufwertung sind erste Veränderungen im Stadtraum sichtbar und erlebbar.
- Oberflächengestaltung für Versickerung, Begrünung.
- Parkplätze werden umgenutzt.



Abbildung 25 Quartier «morgen» (kurzfristige Veränderung bis 2030)





### Quartier «übermorgen» (mittel-/langfristige Veränderung bis 2040)

- Quartierblöcke sind schrittweise umgesetzt.
- Erdgeschosszonen sind möglichst publikumsorientiert und gewerblich, teilweise Wohnen (vgl. KRP SLöBA, Seite 33 ff.). Die Aufenthaltsqualität ist hoch.
- Vielfältige Begrünung und Versickerung sind umgesetzt.

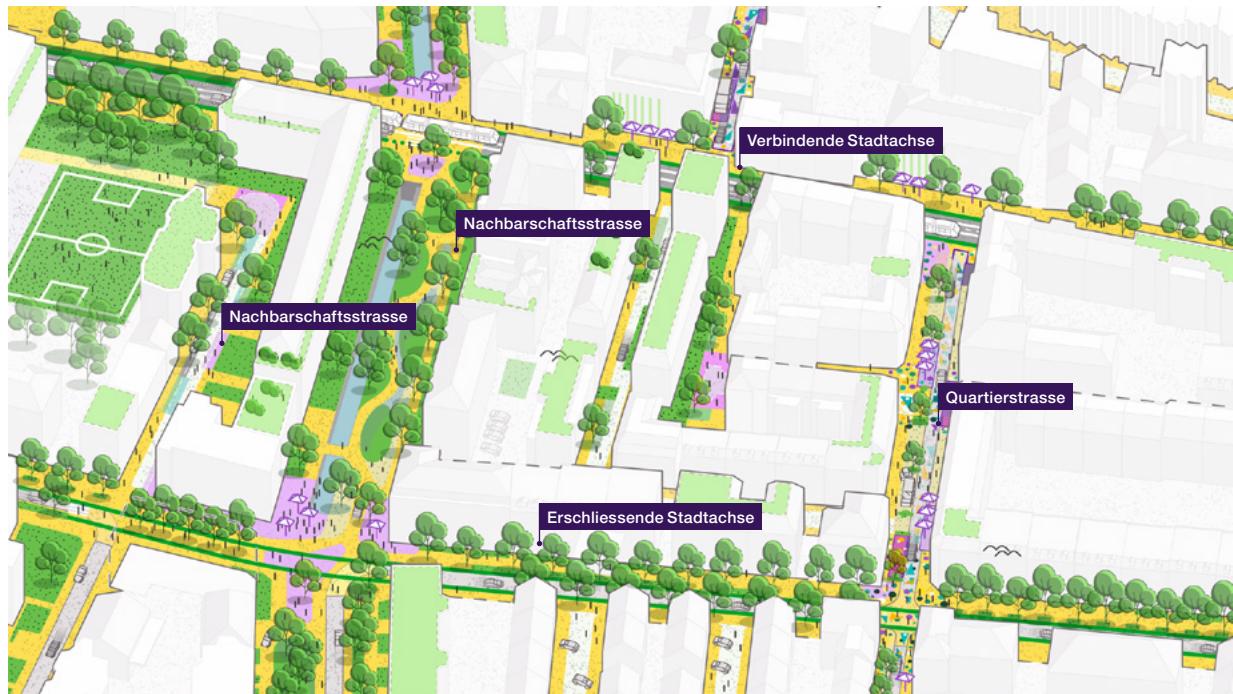
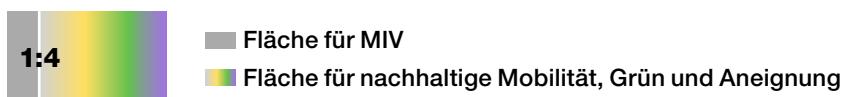


Abbildung 26 Quartier «übermorgen» (mittel-/langfristige Veränderung bis 2040)





### 4.2.3 Ebene Stadt

Die Stadtebene befasst sich mit der gesamtstädtischen Vernetzung und Gestaltung des Lebensraums. Dabei geht es um Wege und erreichbare Aktivitäten, die über das Quartier hinausreichen und in einem Distanzbereich von rund 5 km liegen.



Abbildung 27 Ebene Stadt

Auf dieser Ebene gliedern die Stadtachsen das Stadtgebiet und dienen der Identitätsbildung und Orientierung in Zürich. Die Strassenklassierung zur Abwicklung des MIV differenziert zwischen verbindenden und erschliessenden Stadtachsen. Für den ÖV hat die Differenzierung eine untergeordnete Bedeutung, da dieser in der Regel eine verbindende Funktion hat und auf beiden Stadtachsen unterwegs ist.

- **Verbindende Stadtachse:** Die Verbindung der Zentren und Quartiere hat eine hohe Bedeutung. Häufig handelt es sich auch um Einfallsachsen in die Stadt, meist mit Tram- und/oder Busverkehr. Strassentyp gemäss KRP V: in der Regel überkommunale Hauptverkehrs- oder Verbindungsstrassen. Richtwert Verkehrsbelastung: 5000–20 000 Fahrzeuge/Tag. Beispiele: Gutstrasse, Seebahnstrasse, Rämistrasse, Schaffhauserstrasse.
- **Erschliessende Stadtachse:** Die Verbindung steht weniger im Vordergrund, Erschliessen, Aufenthalt usw. sind wichtiger, oft auch mit Tram- oder Busbetrieb. Strassentyp gemäss KRP V: kommunale Sammelstrassen. Richtwert Verkehrsbelastung: <5000 Fahrzeuge/Tag, Beispiele: Bändlistrasse, Hardturmstrasse, Mutschellenstrasse.



## Verbindende Stadtachse «übermorgen»



Abbildung 28 Zielbild: Verbindende Stadtachse «übermorgen»

### **Stadtraum**

Stadtleben und Lebensqualität

- Der Stadtraum weist eine hohe funktionale Dichte und einen guten Mix zwischen Wohnen, Arbeiten und (sozialer) Versorgung wie Schulen oder Supermärkten auf.
- Gefördert werden möglichst publikumsorientierte Erdgeschosszonen mit erreichbaren gewerblichen Angeboten und Dienstleistungen wie Einkauf, Handwerk oder Dienstleistungen und nicht kommerziellen Aufenthalts-, Bewegungs- und Begegnungsräumen. Je nach Stadtstruktur-Typ (vgl. KRP SLöBA, Seite 33 ff.) Ergänzung durch Wohnen.
- Die verbindende Stadtachse ist Kommunikations- und Kulturort, Treffpunkt sowie Ort der Versorgung.
- Der Raum ist, wo sinnvoll, begrünt und entsiegelt.

### **Mobilität**

Geschwindigkeit

- Die Geschwindigkeiten sind weitgehend auf Tempo 30 reduziert.

Multimodalität

- Mit Stadt-Verkehrsdrehscheiben an S-Bahn-Haltestellen oder zentralen Knotenpunkten werden Fuss- und Veloverkehr, ÖV und Sharing-Angebote optimal miteinander vernetzt.
- Stadt-Verkehrsdrehscheiben sind mit weiteren Dienstleistungen kombiniert.

Personenverkehrsmittel

- Innerhalb der Stadt sind ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr die zentralen Fortbewegungsmittel von Personen.
- Der MIV ist auf den verbindenden Stadtachsen gebündelt und kanalisiert.

Parkierung

- Die öffentlichen Parkplätze sind reduziert und lenkungswirksam bewirtschaftet, Parkleitsysteme dienen zur Reduktion des Suchverkehrs.

Ver- und Entsorgung im Alltag

- Der Güter- und Gewerbeverkehr ist mit umweltverträglichen Fahrzeugen unterwegs und bündelt die Fahrten soweit möglich. Die negativen Auswirkungen sind durch räumliche und zeitliche Lenkung reduziert.



## Erschliessende Stadtachse «übermorgen»



Abbildung 29 Zielbild: Erschliessende Stadtachse «übermorgen»

### **Stadtraum**

#### Stadtleben und Lebensqualität

- Auch die erschliessenden Stadtachsen dienen der Orientierung und Identitätsbildung.
- Im Vergleich zu den verbindenden Stadtachsen steht weniger die Ausbildung von publikumsorientierten Erdgeschosszonen im Zentrum, sondern vielmehr Begrünung, Entsiegelung und Anlieferung sowie die Erschliessung von angrenzenden Wohnnutzungen, ÖV-Verbindungen und (sozialer) Versorgung wie Schulen oder Supermärkten.
- Punktuell sind Erdgeschosszonen mit neuen gewerblichen und sozialen Nutzungen aktiviert.
- Platzsituationen sind punktuell durch nicht kommerzielle Sitzgelegenheiten, Flächen für Spiel und Sport sowie Elemente wie Brunnen oder Wasserspiele ergänzt.
- Der entsiegelte und begrünte Anteil ist im Vergleich zu den verbindenden Stadtachsen erhöht.

### **Mobilität**

#### Geschwindigkeit

- Die Geschwindigkeiten sind weitgehend reduziert (auf Tempo 30).

#### Multimodalität

- Entlang von erschliessenden Stadtachsen können auch Stadt- und Quartier-Verkehrscheckscheiben angeordnet werden, die Fuss- und Veloverkehr, ÖV (Bus und Tram) sowie Sharing-Angebote optimal miteinander vernetzen. Die Verkehrscheckscheiben sollen nach Möglichkeit an Orten entstehen, wo auch weitere Alltagsnutzungen angeboten werden (Einkauf, Recycling usw.). Das reduziert die Alltagswege.

#### Personenverkehrsmittel

- Innerhalb der Stadt sind ÖV, Fuss- und Veloverkehr die zentralen Fortbewegungsmittel von Personen.
- Die erschliessenden Stadtachsen dienen der Erschliessung der Quartiere. Der ÖV kann eine verbindende Funktion haben.

#### Parkierung

- Die öffentlichen Parkplätze sind reduziert und lenkungswirksam bewirtschaftet, Parkleitsysteme dienen zur Reduktion des Suchverkehrs.

#### Ver- und Entsorgung im Alltag

- Der Güter- und Gewerbeverkehr ist mit umweltverträglichen Fahrzeugen unterwegs und bündelt die Fahrten soweit möglich. Die negativen Auswirkungen sind durch räumliche und zeitliche Lenkung reduziert.
- Die Zufahrten für Rettung, Feuerwehr, Müllabfuhr usw. sind gewährleistet.



## Transformation der verbindenden Stadtachse

Die Abbildungen zeigen die schrittweise Transformation der verbindenden Stadtachsen ausgehend von den bereits vorhandenen Qualitäten («heute») über die Umsetzung kurzfristiger Massnahmen («morgen») bis hin zur mittel-/langfristigen Veränderung («übermorgen»).

### Verbindende Stadtachse «heute» (Bestand)

- Hohe Trennwirkung
- Geringe Aufenthaltsqualität
- Dominanz MIV
- Wenige Querungsstellen für Fuss- und Veloverkehr
- ÖV zum Teil mit unattraktivem Zugang für den Fussverkehr zu den Haltestellen
- Geringer Anteil an Begrünung



Abbildung 30 Verbindende Stadtachse «heute» (Bestand)





### Verbindende Stadtachse «morgen» (kurzfristige Veränderung bis 2030)

- Elemente zur kurzfristigen Stadtraumaufwertung (Bänke, Pflanztröge usw.) werden ergänzt.
- Geschwindigkeit weitgehend auf Tempo 30 reduziert (Ausnahmen ÖV situativ möglich).
- ÖV-Priorisierung durch Dosierung des MIV und bauliche Massnahmen (z. B. Kaphaltestellen).



Abbildung 31 Verbindende Stadtachse «morgen» (kurzfristige Veränderung bis 2030)





## Verbindende Stadtachse «übermorgen» (mittel-/langfristige Veränderung bis 2040)

- Quartierzentren belebt, vor allem dank darin ausgebildeten Erdgeschossen
- Hoher Anteil an Bepflanzung und Begrünung umgesetzt
- ÖV durch weiteres Verkehrsmanagement und bauliche Massnahmen durchgehend priorisiert
- Durchgehendes, attraktives und sicheres Angebot für Fuss- und Veloverkehr



Abbildung 32 Verbindende Stadtachse «übermorgen» (mittel-/langfristige Veränderung bis 2040)



- |   |  |
|---|--|
| ■ | Fläche für MIV                                       |
| ■ | Fläche für nachhaltige Mobilität, Grün und Aneignung |



## Transformation der erschliessenden Stadtachse

Die Abbildungen zeigen die schrittweise Transformation der erschliessenden Stadtachsen ausgehend von den bereits vorhandenen Qualitäten («heute») über die Umsetzung kurzfristiger Massnahmen («morgen») bis hin zur mittel-/langfristigen Veränderung («übermorgen»).

### Erschliessende Stadtachse «heute» (Bestand)

- Hohe Trennwirkung
- Geringe Aufenthaltsqualität
- Dominanz MIV
- Wenige Querungsstellen für Fuss- und Veloverkehr
- ÖV zum Teil mit unattraktivem Zugang für den Fussverkehr zu den Haltestellen
- Geringer Anteil an Begrünung
- Nicht velofreundlich



Abbildung 33 Erschliessende Stadtachse «heute» (Bestand)





### Erschliessende Stadtachse «morgen» (kurzfristige Veränderung bis 2030)

- Elemente zur kurzfristigen Stadtraumaufwertung für Platzgestaltung (Bänke, Pflanztröge usw.) werden ergänzt.
- Geschwindigkeit weitgehend auf Tempo 30 reduziert.
- ÖV-Priorisierung durch Dosierung des MIV und bauliche Massnahmen
- Parkplätze werden umgenutzt.
- Sharing-Stationen und Veloabstellplätze werden eingerichtet.
- Velowege sind sichtbar und verfügen über genügend Raum.



Abbildung 34 Erschliessende Stadtachse «morgen» (kurzfristige Veränderung bis 2030)





## Erschliessende Stadtachse «übermorgen» (mittel-/langfristige Veränderung bis 2040)

- Hoher Anteil an Bepflanzung und Begrünung
- Aufenthaltsqualität gesteigert
- Geschwindigkeitsregime grundsätzlich Tempo 30 (Ausnahmen situativ möglich)
- ÖV durch Verkehrsmanagement und bauliche Massnahmen durchgehend priorisiert
- Durchgehendes, attraktives und sicheres Angebot für Fuss- und Veloverkehr



Abbildung 35 Erschliessende Stadtachse «übermorgen» (mittel-/langfristige Veränderung bis 2040)



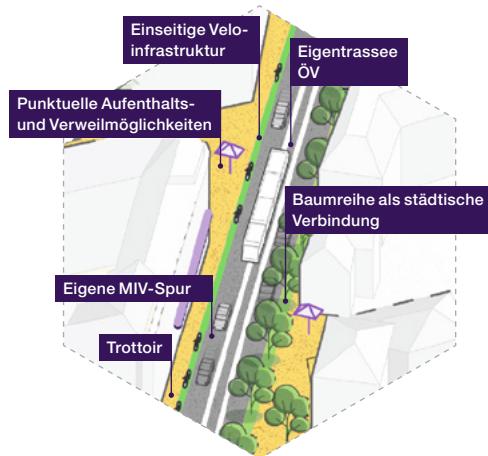


## Die Betrachtung in Varianten

Die Transformation der Stadtachsen wird in Varianten betrachtet. Je nach Funktion und Einbindung der Stadtachse sowie den situativen Rahmenbedingungen sind unterschiedliche Gestaltungen denkbar, wie die verschiedenen Verkehrsmittel für eine effiziente Raumnutzung organisiert werden können. Im Entwurf sind immer Varianten zu erstellen und gemäss Kapitel 3 gegeneinander abzuwägen.

### Beispiele für Varianten der Stadtachsen

#### Fokus Velo und ÖV



#### Fokus ÖV



#### Fokus ÖV und Verweilen



#### Fokus Verweilen, Grün und Velo





## 4.2.4 Ebene Region

Bei der Ebene Region steht vor allem die Schnittstelle zu den umliegenden Gemeinden und Regionen im Vordergrund.

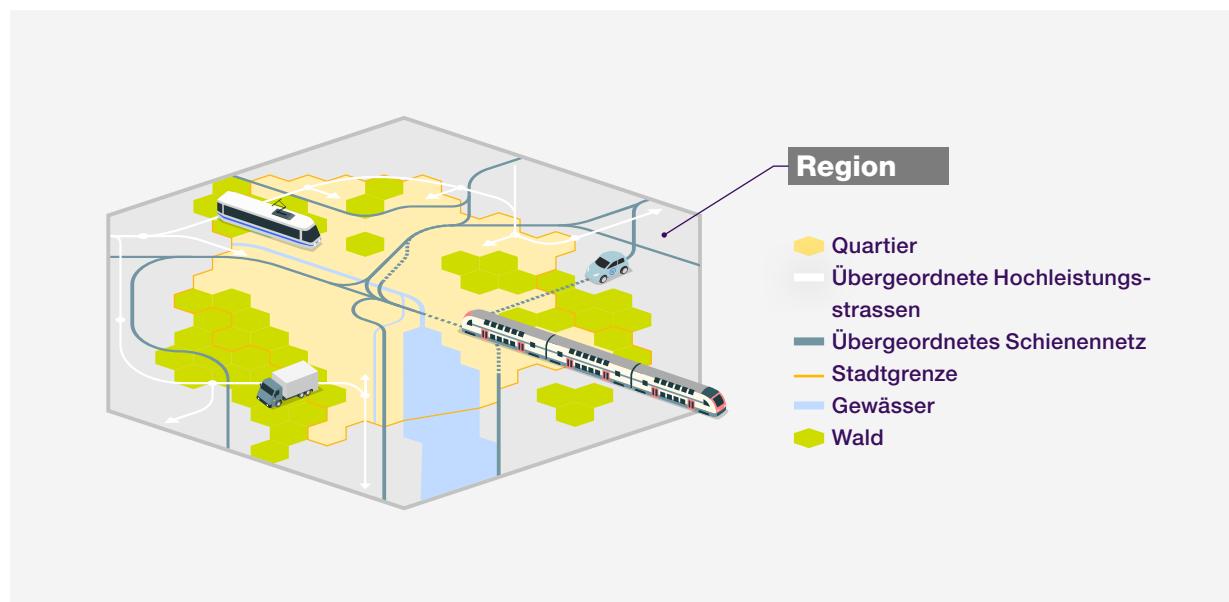


Abbildung 36 Ebene Region

Die Betrachtung dieser Ebene fokussiert auf die Wechselbeziehung der Mobilitätsbedürfnisse zwischen Stadt und Region. Zürich spielt als internationaler Wirtschafts- und Tourismusstandort eine wichtige Rolle. Die Attraktivität ist eng mit der Entwicklung von Stadtraum und Mobilität verknüpft. Wirtschaft und Tourismus sowie der Freizeitverkehr tragen wesentlich zu den direkten und indirekten Treibhausgasemissionen bei. Diese Bereiche müssen den Handlungsfeldern städtischer Reduktionsmassnahmen entsprechen, um dem Anspruch an klimaneutrale Mobilität gerecht zu werden.

Auf der Ebene Region kommt neben den Stadtachsen das Autobahnnetz hinzu, das den übergeordneten Verkehr kanalisiert, aber auch eine direkte Eschliessung der Quartiere bei den Ein-/Ausfahrten ermöglicht sowie als Stadtrundfahrt für Wege innerhalb der Stadt genutzt werden kann (z. B. von Seebach nach Altstetten). Diese Schnittstellen müssen entsprechend bewirtschaftet werden.



## Stadtraum

Leben in der Region und Lebensqualität

- Die Stadt ist wirtschaftliches, gesellschaftliches und kulturelles Zentrum des Metropolitanraums.
- Die bedeutenden kulturellen und infrastrukturellen Einrichtungen werden erhalten und weiterentwickelt.
- Die räumliche Entwicklung wird mit den benachbarten Gemeinden und Regionen koordiniert.

## Mobilität

Multimodalität

- Wichtig für eine attraktive Mobilität sind die Stadt-Verkehrsdrehscheiben an den Bahnhöfen mit Fernverkehrsanschluss, die gemäss VBZ-Netzentwicklungsstrategie als Haupt-Verkehrsdrehscheiben typisiert werden (Zürich HB, Altstetten und Oerlikon). Sie machen Umsteigen vom Fern- auf den Nahverkehr oder auf Sharing-Angebote einfach.
- Daneben sind auch die Verkehrsdrehscheiben an den weiteren S-Bahn-Haltestellen von Bedeutung (auch ausserhalb der Stadt Zürich).

Personenverkehrsmittel

- Auf regionaler Ebene spielt vor allem der öffentliche Verkehr mit guter und attraktiver Erreichbarkeit durch den Fuss- und Veloverkehr als Zubringer eine wichtige Rolle.
- Das regionale Verkehrsmanagement wird gemeinsam mit beteiligten Stellen gestärkt. Der Durchgangsverkehr wird konsequent auf der Autobahn gebündelt. Quell- und Zielverkehr werden so geführt, dass sie das Stadtgebiet minimal belasten.

Parkierung

- Im Sinn eines Ergänzungsbogens bieten Park+Ride-Anlagen an peripheren ÖV-Haltestellen mit ungenügender ÖV-Feinerschliessung die Möglichkeit, quellnah auf den ÖV umzusteigen.

Ver- und Entsorgung im Alltag

- Der Gewerbe- und Güterverkehr bzw. die Ver- und Entsorgung sind umweltverträglich und klimaneutral unterwegs. Die Ver- und Entsorgung erfolgt möglichst per Bahn zu zentralen, kooperativ genutzten Umschlagflächen (City-Hubs).

## 4.2.5 Umgang mit Spannungsfeldern

Spannungsfelder gehören zur Transformation von Stadtraum und Mobilität und werden auch bei der Umsetzung der Vision «Lebenswert bleiben. Klimaneutral werden.» entstehen. Das Verständnis von Spannungsfeldern und der professionelle, lösungsorientierte Umgang mit ihnen sind wesentliche Elemente der Strategie. Oftmals sind Spannungsfelder auch Auslöser für neue, produktive Formen der Zusammenarbeit und bringen innovative Lösungen und Prozesse hervor.

Auf Zielebene (z. B. Flächeneffizienz, Gewerbefreundlichkeit, Hitzeminderung) ist man sich oftmals rasch einig, Spannungsfelder gibt es kaum. Konstruktiv bearbeitbare Spannungsfelder tauchen daher auf der Ebene Strategische Ansätze auf, also bei der Frage «Wie, mit welchen Ansätzen wollen wir ein Ziel erreichen?» bzw. auf der Stufe konkreter Projekte auf. Beim Wie werden die Spannungsfelder sichtbar, hier müssen sie verhandelt werden, um Lösungen zu finden.



Die nachfolgende Abbildung zeigt schematisch, mit welchen Lösungsdimensionen sich die im Rahmen der Umsetzung der Strategie entstehenden Spannungsfelder bearbeiten lassen. Die unterschiedlichen Lösungsansätze sollen parallel und gleichzeitig weiterverfolgt werden.

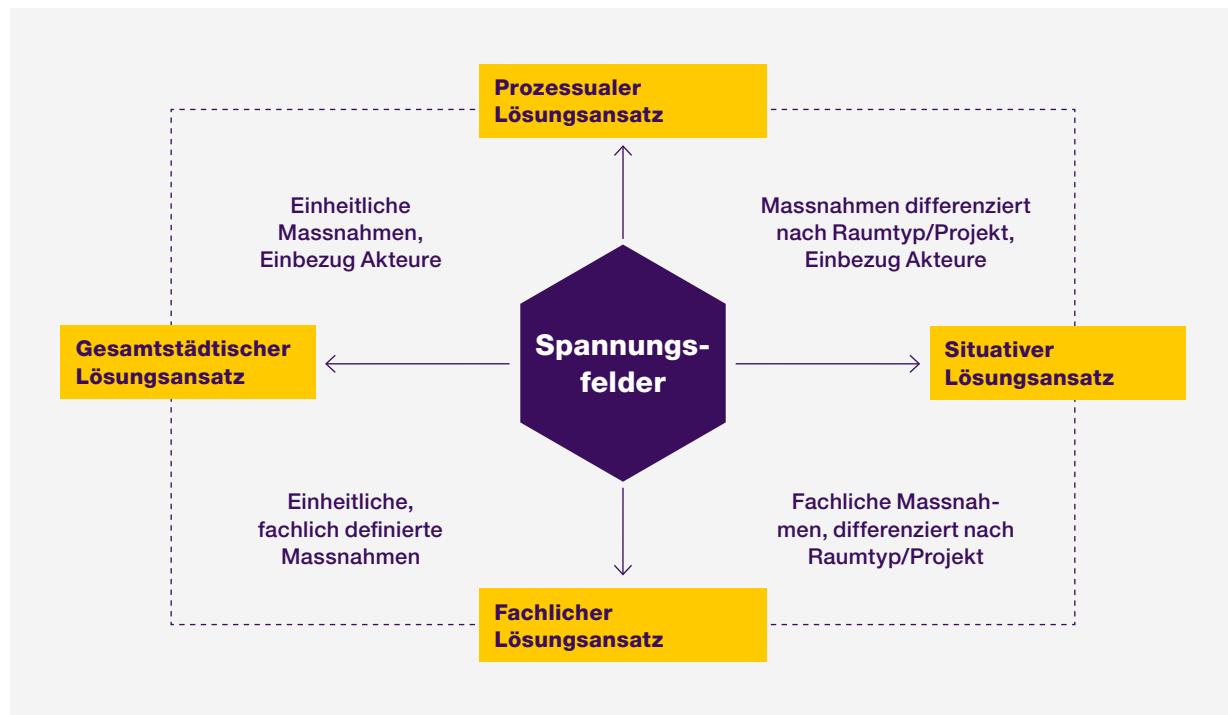


Abbildung 37 Dimensionen zum Umgang mit Spannungsfeldern

Spannungsfelder können je nach Ausgangslage und Thema mit folgenden Lösungsansätzen bzw. in der Regel mit Kombinationen derselben bearbeitet werden.

- **Prozessualer Lösungsansatz:** Dieser beschreibt einen Fokus auf prozessuale Aspekte, um bei Interessenunterschieden das gegenseitige Verständnis für die jeweiligen Sichtweisen, die Kompromissfähigkeit und die gemeinsame Entwicklung von Lösungsansätzen zu erleichtern (z. B. durch öffentliche oder verwaltungsinterne Mitwirkungsverfahren, Dialogformate und Echoräume).
- **Fachlicher Lösungsansatz:** Er fokussiert auf neue fachliche oder technische Ansätze, um Lösungen für Spannungsfelder zu finden (dies können z. B. neue Mobilitätsangebote, vertiefende Gutachten, neuartige Beläge, Fachkonzepte oder Entwurfsvarianten sein).
- **Gesamtstädtischer Lösungsansatz:** Dieser Ansatz legt den Fokus auf das Herbeiführen gesamtstädtischer Leitplanken oder Grundsatzentscheide, die für die operative Ebene verbindlich sind (Umsetzung von strategischen Planungen wie z. B. Straßenlärmsanierung, Velovorzugsrouten, Stadtraumaufwertung).
- **Situativer Lösungsansatz:** Dieser Lösungsansatz legt den Fokus darauf, für einen bestimmten Raum das Optimum herauszuholen oder nach Raumtyp spezifische Qualitäten zu realisieren (z. B. durch das Austesten von neuen Nutzungen durch kurzfristige Umgestaltungen).



Die Kombination der vier Lösungsansätze ermöglicht es, bei auftretenden Spannungsfeldern systematisch und kooperativ spezifische Lösungswege zu beschreiten und konsensuale Lösungen zu finden.

## 4.3 Massnahmen

Um die Ziele für die Weiterentwicklung von Stadtraum und Mobilität zu erreichen, hat die Strategie Massnahmen auf den drei Betrachtungsebenen Quartier, Stadt und Region festgelegt. Sie bauen auf bereits bestehenden strategischen Planungsgrundlagen und auf den in der Vision unter den Strategischen Ansätzen formulierten Themen auf. Die schrittweise Transformation von Stadtraum und Mobilität ist nur durch die Kombination unterschiedlichster Massnahmen auf allen drei Betrachtungsebenen und mit etappierten Zeithorizonten möglich. Die formulierten Massnahmen liegen mit Ausnahme der Ebene Region grundsätzlich in der Handlungskompetenz der Stadt Zürich.

### Ebene Quartier

Um die zentrale Idee der Quartierblöcke gemäss dem kommunalen Richtplan Verkehr schrittweise umzusetzen, sollen durch Pilotversuche für Quartierblöcke und ergänzende kurzfristige Veränderungen rasch positive Wirkungen zur Steigerung der Lebensqualität erzielt werden, z. B. durch Reduktion des Durchgangsverkehrs. Parallel sind integrale Konzepte auf Stadtquartierebene zu erarbeiten, um Handlungsspielräume in den Quartieren zu schaffen.

### Ebene Stadt

Auf städtischer Ebene braucht es strategische Planungen und weiterführende Konzepte oder Standards für eine koordinierte Weiterentwicklung der Verkehrsnetsze und Stadträume. Darunter fallen beispielsweise die Standards Stadträume, die VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2040 oder die Velostrategie 2030.

### Ebene Region

Die Stadt ist funktional eng mit den angrenzenden Räumen verknüpft, deshalb muss zwingend über die Stadtgrenze hinausgedacht und -geplant werden. Aus diesem Grund gibt es in der Strategie Massnahmen, die eine regionale Betrachtung erfordern. Dazu zählen unter anderem der Einsatz von Verkehrsmanagement und -lenkung, die Weiterentwicklung der urbanen Logistik und des Gewerbeverkehrs oder die Umsetzung der S-Bahn 2G. Massnahmen auf Ebene Region sind bezüglich Wirtschaft und Tourismus sowie Freizeitverkehr und deren Beitrag zu den indirekten Treibhausgasemissionen zu beachten.

Die Massnahmen werden in einem **separaten Massnahmenband** im Detail beschrieben. Dazu gehören die Massnahmenziele, Massnahmenbeschriebe, Zuständigkeiten und Zeithorizonte.



## 4.4 Organisation und Erfolgsmessung

### 4.4.1 Umsetzungsorganisation

Der Stadtrat erlässt in einem separaten Beschluss die neue Geschäftsordnung der Gremien Stadtraum und Mobilität als Umsetzungsorganisation für die Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040». Die am Planungs- und Bauprozess hinsichtlich Stadtraum, Mobilität und Verkehr beteiligten Departemente werden beauftragt, die Massnahmen gemäss Massnahmenband umzusetzen. Die Umsetzung erfolgt unter Einbezug der massgeblichen Strategien. Bei Widersprüchen ist eine Abwägung der Interessen vorzunehmen.

Das Tiefbauamt der Stadt Zürich leitet die Geschäftsstelle SuM (Stadtraum und Mobilität) und unterstützt die Departemente bei der Umsetzung der Massnahmen.

### 4.4.2 Finanzierung und Ressourcen

Eine stärkere Durchgrünung, kurzfristige Stadtraumaufwertungen, Mitwirkung und betrieblicher Unterhalt erfordern zusätzliche Ressourcen gegenüber heute. Die jeweils zuständigen Departemente beziffern und beantragen den personellen und finanziellen Bedarf. Die finanziellen Mittel sind gemäss städtischem Verfahren und in der dafür zuständigen Kompetenz zu beantragen.

### 4.4.3 Erfolgsmessung und Berichtswesen

Mit den Massnahmen bzw. der Umsetzung der Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040» sollen die Ziele erreicht werden. Um dies zu überprüfen, wird eine Erfolgsmessung durchgeführt. Diese besteht aus zwei Elementen:

- **Wirkungsanalyse:** Zielerreichung und Wirksamkeit der Strategie werden anhand von sieben Wirkungszielen beurteilt. In einem regelmässigen Zyklus werden definierte Indikatoren pro Wirkungsziel ausgewertet und Bericht erstattet. Die Erkenntnisse daraus dienen der Überprüfung der Leistung der Stadt Zürich und geben Hinweise, wo bezüglich Zielerreichung Defizite bestehen oder auch mehr Ressourcen eingesetzt werden müssen. Weiter dienen die Wirkungsziele und Indikatoren als faktenbasierte Informationsgrundlage gegenüber Politik und Bevölkerung.
- **Umsetzungsmonitoring:** Die Umsetzung der Massnahmen wird im Rahmen eines qualitativen Monitorings überwacht. Dabei wird der Umsetzungsstand überprüft sowie qualitativ abgeschätzt, welchen Beitrag die Massnahmen zu den angestrebten Wirkungen leisten.



Die folgende Abbildung illustriert den Zusammenhang zwischen der Wirkungsebene, der Aktivitätsebene und der Erfolgsmessung.

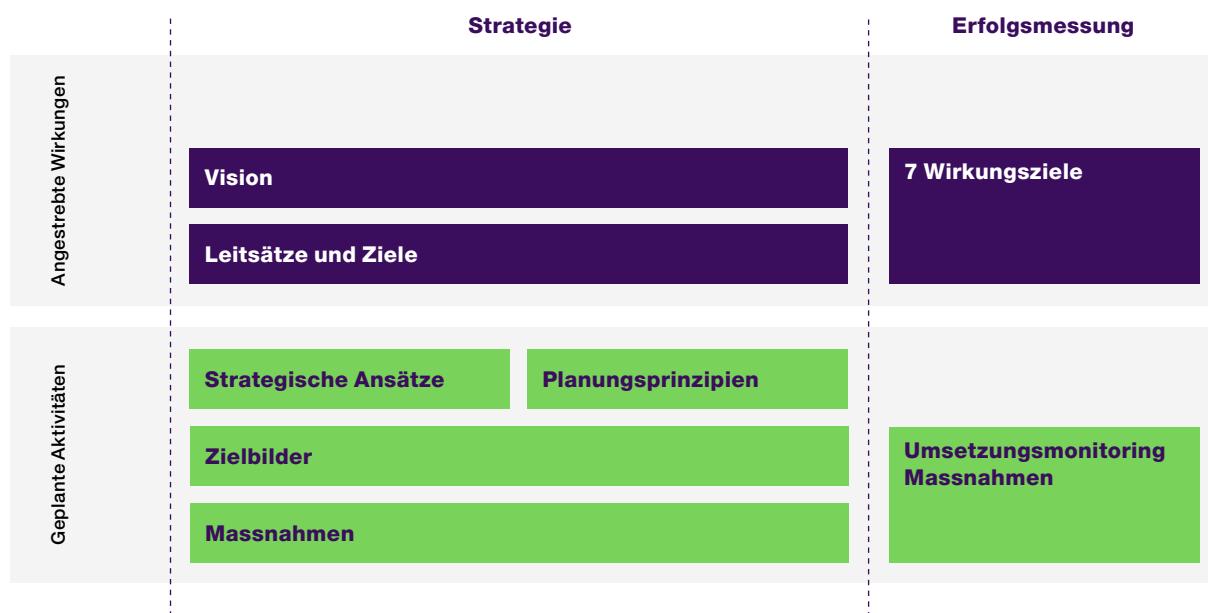


Abbildung 38 Zusammenhang Wirkungsebene, Aktivitätsebene und Erfolgsmessung

## Wirkungsziele

Im Sinn einer schlanken, aber aussagekräftigen Prüfung der Zielerreichung bzw. der Wirksamkeit werden sieben Wirkungsziele und entsprechende Indikatoren erhoben und ausgewertet.

Die Erfolgsmessung der Strategie wird als richtungsweisender Kompass verstanden und hat nicht den Anspruch, alle Entwicklungen detailliert abzubilden. Diese Aufgabe übernehmen im Rahmen der Zweckmässigkeit die spezifischen strategischen Planungen und die Massnahmen.

Wesentlich für die Wahl der Wirkungsziele sind die Faktoren Belastbarkeit und Aussagekraft, Aufwand und Ertrag sowie die Berücksichtigung der drei Massstabsebenen (Quartier, Stadt, Region). Wichtig bei der Auswahl war auch, dass sich die Indikatoren methodisch (Befragung oder Messung), thematisch (Stadtraum, Mobilität, Umwelt sowie Sozialraum) und nach Wirkungsrichtung (was wollen wir mehr und was weniger) unterscheiden und ergänzen. Nachfolgend sind die sieben Wirkungsziele aufgeführt.



<b>Wirkungsziel</b>	<b>Indikator</b>
<b>1</b> Die Zufriedenheit der Bevölkerung ist hoch (Wohnungs-umgebung, Grünräume, Verkehrsmittelnutzung, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitgestaltung).	Befragung, Bevölkerungsbefragung STEZ
<b>2</b> Die Zufriedenheit in der Firmenbefragung 2030 ist hoch für Stadträume und die Verkehrssituation in der Stadt Zürich. (Verkehrssituation, öffentlicher Raum [neu bei Standortfaktoren aufnehmen]).	Befragung, Firmenbefragung STEZ
<b>3</b> Der Modalsplit des Umweltverbundes steigt auf Stadtgebiet bis 2040 auf 85% (Teilziele: ÖV 45%, Velo 15% und Fuss 25%). (Zielwert und Teilziele entsprechend der künftigen Modalsplit-Methodik aktualisieren und Indikator adaptiv an künftige Entwicklungen der Mobilität anpassen).	Messung, Mikrozensus Mobilität BfS, ARE
<b>4</b> Die Länge der durchschnittlichen täglichen Wegdistanzen der Stadtbevölkerung reduziert sich von 2015 <sup>1</sup> bis 2040 um 10% pro Einwohner*in.	Messung, Mikrozensus Mobilität BfS, ARE
<b>5</b> Erhöhung der Kronenfläche und der Fläche der ökologisch wertvollen Lebensräume auf Platz- und in Strassenräumen bis 2040: Platzräume: 50% Kronenfläche und 11% ökologisch wertvolle Lebensräume, Strassenräume: 25% Kronenfläche und 4% ökologisch wertvolle Lebensräume	Messung, GSZ
<b>6</b> Netto-Null-Treibhausgasemissionen im Bereich Mobilität: direkte Emissionen im Bereich Mobilität 2022: 330 ktCO2eq/a. <sup>2</sup> Angestrebte Reduktion bis 2040 gegenüber 2022: 72%. Reduktion der indirekten Emissionen pro Einwohner*in um 30% gegenüber 1990 bis 2040.	Berechnung, UGZ
<b>7</b> Die Zufriedenheit der Bevölkerung mit den Möglichkeiten Anliegen einzubringen bei Veränderungen im Quartier ist hoch.	Befragung, Bevölkerungsbefragung STEZ

Parallel zu den Wirkungszielen dieser Strategie werden in Fachstrategien auf demselben fachlichen Niveau in anderen Departementen weitere Wirkungsziele erhoben (z.B. Umweltstrategie und ihre Fachstrategien wie Fachplanung Hitze-minderung, Lärmschutzstrategie usw.). Im Rahmen der strategischen Planungen ([siehe Kapitel Massnahmen](#)) werden ebenfalls strategiespezifische Wirkungsziele bzw. Kennwerte erhoben. Dies garantiert je nach thematischem Schwerpunkt eine vertieftere Prüfung der Zielerreichung bzw. Wirksamkeit.

## Umsetzungsmonitoring Massnahmen

Überprüfung und Beschreibung des Umsetzungsstands bei den Massnahmen erfolgen im Rahmen eines qualitativen Umsetzungsmonitorings. Falls vorhanden, werden quantitative Vorgaben gezeigt und die Beiträge an die angestrebten Wirkungsziele (gemäss obigen Bezeichnungen) geschätzt.

<sup>1</sup> Aufgrund von Neuberechnungen, z. B. wenn detailliertere Daten verfügbar werden oder die Wirkungsziele zur Vermeidung, Verlagerung und/oder verträglichen Abwicklung des Verkehrs angepasst werden, kann es zu einer Veränderung der hier ausgewiesenen Werte kommen. Massgebend sind die Werte in der jährlichen Klimaschutz-Berichterstattung der Stadt Zürich.

<sup>2</sup> Die direkten Treibhausgasemissionen im Bereich Mobilität und die angestrebte Emissionsreduktion werden mit einem Modell abgeschätzt.



## Berichtswesen

Das Berichtswesen zur Erfolgsmessung der Strategie besteht wie nachfolgend skizziert aus drei Teilen.

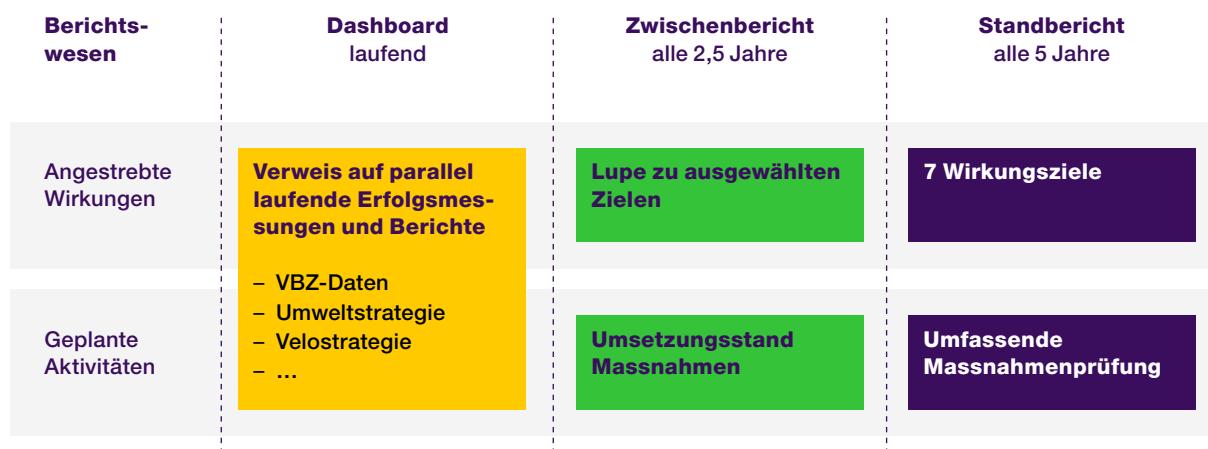


Abbildung 39 Aufbau Berichtswesen

Als Instrument soll ein **Dashboard** aufgebaut werden, das laufend einen Überblick über den Stand der Zielerreichung und die Umsetzung der Massnahmen gibt. Es zeigt die Verknüpfung zu den parallel laufenden Erfolgsmessungen (z. B. Umweltstrategie) auf und ermöglicht den Departementen eine flexible Aktualisierung ihrer Strategien und Planungen (z. B. Velostrategie 2030).

Zudem wird vorgeschlagen, alle fünf Jahre einen umfassenden **Standbericht** zu erarbeiten. Wenn die Wirkungsanalyse zeigt, dass man nicht in gewünschtem Mass auf Zielkurs ist, sollen die Massnahmen angepasst und ergänzt werden. Der Standbericht wird jeweils dem Stadtrat vorgestellt und zur Genehmigung vorgelegt.

Dazwischen soll ein **Zwischenbericht** den Fokus auf den Umsetzungsstand der Massnahmen sowie auf die Zielerreichung spezifischer Themen legen (z. B. zur Aufenthaltsqualität, zur akustischen Qualität, zum subjektiven Sicherheitsempfinden oder zum Fussverkehrsaufkommen). Der Zwischenbericht wird jeweils der DC-Stadtraum und Mobilität zur Genehmigung vorgelegt und dem Stadtrat zur Kenntnisnahme gebracht.



# 5

## Anhang

<b>5.1</b>	<b>Glossar</b>	<b>74</b>
<b>5.2</b>	<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>82</b>
<b>5.3</b>	<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>82</b>



# 5 Anhang

## 5.1 Glossar

Dieses Glossar umschreibt wichtige Begriffe, die für das disziplinenübergreifende Verständnis und die integrale Umsetzung der Strategie wichtig sind.

Begriff	Beschrieb
Aktive Mobilität	Die aktive Mobilität beinhaltet alle Fortbewegungsarten, die ganz oder teilweise mit eigener Muskelkraft erfolgen. Dazu zählen das Zufussgehen, das Velofahren oder das Fahren mit E-Trottrollern.
Akustische Qualität	Synonym zu Klangqualität und Klangräume (Räume mit guter akustischer Qualität). Sie wird weniger durch den messbaren Schalldruckpegel bestimmt als vielmehr durch den Reichtum an Klängen und natürlichen Geräuschen wie Wasserplätschern, Vogelstimmen, Blätterrauschen sowie dezenten Stimmen und Schritten. Hohe Lärmbelastungen (z. B. durch Straßen) stehen einer guten Klangqualität entgegen, doch das Fehlen von Lärm bis hin zur monotonen Stille ist auch keine Garantie für eine angenehme akustische Qualität. Wie es an einem Ort klingt, hängt nicht nur von den hörbaren Geräuschquellen ab, sondern auch von der Beschaffenheit des Bodens und der Geländemodellierung. Ebenso wirken die Oberflächen, die Dimensionen und die Anordnung von Objekten und umliegenden Gebäuden mit, denn sie können den Schall abschirmen, beugen, reflektieren oder schlucken, und dies je nach Frequenz und Richtung. Reflexionen können ein erwünschtes Geräusch (z. B. von einem Brunnen) verstärken, aber auch ein Schallhindernis umgehen und unwirksam machen.
Aneignung	Aneignung findet als physischer und geistiger Austausch des Individuums mit seiner Umwelt laufend statt. Sich einen Raum zu eigen machen im engeren Sinn, reicht von der vorgesehenen, alltäglichen Nutzung des Raums (z. B. eine Sitzbank benutzen, spazieren, historische Bauten besuchen) über die aussergewöhnliche, temporäre (Um-)Nutzung des Raums (z. B. Straßenfest, Flashmob) bis zur Mit- und Umgestaltung des Raums (z. B. Mitgestaltung Spielplatz, Bepflanzung). Aneignung stärkt die Identifikation des Individuums mit dem Stadtraum. Spezifische Gestaltung kann zu Aneignung einladen und diese fördern. Die Aneignungspraktiken der Nutzenden beeinflussen wiederum den gebauten Stadtraum.



Begriff	Beschrieb
Baukultur	Baukultur umfasst alle menschlichen Tätigkeiten, die den gebauten Lebensraum verändern. Sie ist breit gefächert und bezieht sich auf Vergangenes, Gegenwärtiges und Zukünftiges. Baukultur beginnt bei der offenen Landschaft, umfasst das Gebaute, aber auch das Unbebaute, das Dazwischen. Baukultur betrifft die Planungs- und Produktionsprozesse und wirkt bis in das Zusammenleben hinein. Vom handwerklichen Detail bis zur Siedlungsplanung sind alle planerischen und ausführenden raumwirksamen Tätigkeiten Ausdruck von Baukultur. Deshalb muss Baukultur über die oft zu engen Grenzen der Disziplinen hinweg verhandelt werden. Der Begriff «Baukultur» allein macht noch keine Aussage zur Qualität der gestalteten Umwelt. Erst durch eine hohe Baukultur entsteht ein qualitätsvoll gestalteter Lebensraum, der den sich wandelnden gesellschaftlichen Anforderungen gerecht wird und gleichzeitig seine historischen Eigenschaften wahrt. Eine hohe Baukultur führt zu inklusiven Orten, ist identitätsstiftend, fördert das Wohlbefinden des Individuums und schafft gemeinsame Werte. Sie leistet einen wertvollen Beitrag zur Erhaltung und nachhaltigen Weiterentwicklung des Lebensraums. (Aus: Interdepartementale Strategie zur Förderung der Baukultur, verabschiedet vom Bundesrat am 26. Februar 2020).
Biodiversität	Beschreibt die Vielfalt der Ökosysteme, die Mannigfaltigkeit der Arten sowie die genetische Variabilität innerhalb einer Art.
Blau-grüne Infrastruktur	Bezeichnet ein strategisch geplantes und unterhaltenes Netzwerk an Naturräumen, analog zur grauen Infrastruktur. Es wird angelegt, um Umweltziele (Klimaschutz, Klimaanpassung, Biodiversität) und soziale Ziele (Erholung, Zusammenleben) nachhaltig zu erreichen. Zur blau-grünen Infrastruktur zählen Parkanlagen, begrünte Plätze, Alleen, sickerfähige Wege, Straßenbegleitgrün, Fluss- und Bachläufe, Seen, Retentionsbecken, Spielplätze, Friedhöfe, aber auch Gärten und Vorgärten. Ebenso zählen Dachbegrünung und Fassadenbegrünung dazu. Graue Infrastruktur bezeichnet demgegenüber alle baulichen Infrastrukturen wie Häuser, Mauern, Markt- und Parkplätze, Straßen und Wege, Brücken.
Entsiegelung / Entsiegelte Fläche	Eine Entsiegelung ist die Rücknahme der Bodenversiegelung, das Entfernen von Bodenbelägen und Bauwerken und die Umwandlung in z.B. Grünflächen. Entsiegelte Flächen verbessern die Versickerung von Regenwasser.



<b>Begriff</b>	<b>Beschrieb</b>
Flächeneffizienz	Die Flächeneffizienz beschreibt, wie viel Fläche ein bestimmtes Verkehrsmittel beansprucht, um eine bestimmte Anzahl Personen zu befördern. Je weniger Fläche ein Verkehrsmittel für die Beförderung einer bestimmten Anzahl Personen benötigt, desto flächeneffizienter ist es.
Freiraum	Freiraum bezeichnet nicht überbaute Flächen. Er umfasst allgemein zugängliche Grünräume, Plätze, Straßen und sonstige Außenräume sowie den dazugehörigen Luftraum. Freiräume erfüllen mehrere Funktionen und sind insbesondere Räume, in denen formelle und informelle Erholungsaktivitäten (spazieren, sich treffen, spielen, Sport betreiben, feiern, verweilen und beobachten) ausgeübt werden.
Freiraumversorgung	Die Versorgung der Wohnbevölkerung oder der Beschäftigten mit allgemein zugänglichem und multifunktional nutzbarem Freiraum in Gehdistanz.
Graue Energie	Graue Energie ist der Energieaufwand, der für die Herstellung von Gütern und die Bereitstellung von Dienstleistungen aufgewendet wird.
Hitzeminderung	Auf das Mikroklima in Städten bezogene Temperaturreduktion in hitzelasteten Gebieten, insbesondere vor dem Hintergrund des Wärmeinseleffekts.
Hub	Ein City-Hub dient der Ver- und Entsorgung einer Stadt oder eines Quartiers mit Massengütern und/oder Konsumgütern.
Indikatoren	Theoretische Konstrukte lassen sich in der Regel nicht direkt beobachten. Sie müssen zunächst operationalisiert, d. h. messbar gemacht werden. Die gemessenen Variablen bezeichnet man auch als Indikatoren, weil sie anhand beobachtbarer Sachverhalte Hinweise auf das zugrunde liegende theoretische Konstrukt geben, nicht jedoch mit ihm identisch sind.
Integral / Integrale Planung	Integrale Planung bezeichnet einen ganzheitlichen Planungsansatz, bei dem die unterschiedlichen Disziplinen und Stakeholder mit ihren Aufgaben und Ansprüchen eingebunden werden.
Kaphaltestelle	Kaphaltestellen sind vorgezogene Trottoirkanten, mit welchen Bus- und Tramhaltestellen für die ein- und aussteigenden Fahrgäste sicherer, bequemer und attraktiver gestaltet werden können.
Klangqualität	Siehe Akustische Qualität



Begriff	Beschrieb
Klimaneutralität	Klimaneutralität bedeutet, dass menschliches Handeln das Klima nicht beeinflusst. Eine klimaneutrale Wirtschaft setzt also entweder keine klimaschädlichen Treibhausgase frei oder die Emissionen werden vollständig ausgeglichen. Eine ausgeglichene Treibhausgasbilanz wird auch als Netto-Null bezeichnet.
Kronenfläche	Die Kronenfläche ist die Fläche, die ein Baum mit seiner Baumkrone und seinem Blattwerk in der Aufsicht überdacht. Sie wird in Quadratmetern angegeben und entspricht dem Schatten, den ein Baum bei rechtwinkliger Sonnen-einstrahlung auf die Erdoberfläche wirft.
Koexistenz-prinzip	Koexistenz ist ein Entwurfsprinzip, bei dem die verschiedenen Nutzungsansprüche an den Stadtraum möglichst gleichwertig berücksichtigt werden. Einzelne Nutzungsansprüche werden nicht zulasten anderer Nutzungsansprüche umgesetzt.
Kurzfristige Stadtraum-aufwertung	Kurzfristige Stadtraumaufwertung umfasst temporäre und längerfristige Massnahmen zur raschen Aufwertung des Stadtraums jenseits regulärer Straßenbauprojekte. Solche Massnahmen können eine Nutzungsänderung im Stadtraum anstoßen.
Lärm	Lärm ist unerwünschter und störender Schall. Ob Geräusche als Lärm wahrgenommen werden, hängt auch von der Bewertung der Schallquelle durch die Hörer*innen ab. Übermässiger Lärm ist gesundheitsschädigend, unabhängig von persönlicher Bewertung und aktivem Bewusstsein.
Luftschadstoffe	Bedingt durch die räumliche Konzentration einer Vielzahl von Emissionsquellen werden in der Stadt Zürich die Immissionsgrenzwerte von Feinstaub, Stickstoff und Ozon noch immer überschritten. Die bedeutendsten Schadstoffquellen sind der MIV, Feuerungen sowie Gewerbe- und Industriebetriebe. Luftschadstoffe führen zu Atemwegs- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Neuere Studien zeigen zudem Zusammenhänge zwischen der Luftverschmutzung und Diabetes, Atemwegsallergien, niedrigem Geburtsgewicht, Demenzerkrankungen und der kognitiven Entwicklung von Kindern. Zudem weist die Forschung darauf hin, dass auch unterhalb der Grenzwerte mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen gerechnet werden muss.



Begriff	Beschrieb
Mediterranisierung	Mediterranisierung beschreibt den Trend, dass die Nutzung des Stadtraums in nicht mediterranen Städten sich an diejenige in Mittelmeerländern angleicht. Dies beinhaltet eine intensive Nutzung – insbesondere auch abends und in der Nacht – durch Festivitäten, Outdoor-Sportanlässe, Museumsnächte, Public Viewings, Shopping, Strassencafés usw. Neben einem positiven Lebensgefühl und Lebendigkeit sind mit Mediterranisierung auch Konflikte verbunden wie z. B. Nachtruhestörung oder Littering.
Modalsplit	Aufteilung von Wegen, Etappen oder zurückgelegten Distanzen auf die verschiedenen Verkehrsmittel (wie Fuss- und Veloverkehr, MIV oder ÖV).
Nachbarschaftsstrasse	Nachbarschaftsstrassen sind untergeordnete Erschliessungsstrassen. Sie sind autofrei oder stark verkehrsberuhigt. Ihr Fokus liegt auf Aufenthalt. Der Strassentyp gemäss Verkehrsrichtplan ist die nicht klassierte Erschliessungsstrasse, der Richtwert für die Verkehrsbelastung liegt bei <500 Fahrzeugen/Tag.
Netto-Null-Ziel	Vergleiche Klimaneutralität. Der Stadtrat definiert die Klimaziele für die Stadt Zürich wie folgt:  <b>Treibhausgasemissionen auf Stadtgebiet</b> Zürich reduziert die direkten Treibhausgasemissionen auf Stadtgebiet bis 2040 auf Netto-Null. Bis 2030 soll eine Reduktion von mindestens 50 Prozent gegenüber 1990 erreicht werden. <b>Treibhausgasemissionen ausserhalb des Stadtgebiets (indirekte Emissionen)</b> Erstmals hat der Stadtrat auch ein Reduktionsziel für indirekte Treibhausgasemissionen beschlossen: Angestrebgt werden 30 Prozent bis 2040 gegenüber 1990 pro Person und Jahr. <b>Netto-Null 2035 für Stadtverwaltung</b> Der Stadtverwaltung kommt auf dem Weg zu Netto-Null eine Vorbildrolle zu. Sie soll die Ziele für die direkten und indirekten Treibhausgasemissionen bereits 2035 erreichen.
Ökologisch wertvolle Lebensräume	Gemäss Biotoptypenkartierung der Stadt Zürich gelten Biotoptypen mit Qualität 4, 5 oder 6 als ökologisch wertvoll. Der Begriff wird im kommunalen Richtplan verwendet. Er betont die Funktion im Netzwerk Stadtnatur und die spezifische Qualität als dreidimensionalen Lebensraum mit vielfältigen Eigenschaften.



Begriff	Beschrieb
Partizipation	Steht für Beteiligung und Mitwirkung von Individuen, Gruppen oder Organisationen an Meinungsbildungs- und Entscheidungsprozessen. Gemeinhin wird nach verschiedenen Intensitätsstufen der Partizipation unterschieden, die von der Information zu Konsultation, zu Mitsprache, zu Mitbestimmung und letztlich zu Selbstorganisation führt. Partizipation steigert die Legitimation, Nachvollziehbarkeit und Qualität eines Vorhabens, sie stärkt das Vertrauen und bestärkt die Beteiligten.
Quartier	Als Quartier wird der Lebensraum im Umfeld des Wohn- oder Arbeitsortes verstanden, der sich durch die Gebäudestruktur, die Bebauungshistorie, die Nutzungs- und Versorgungsstruktur sowie das Strassennetz von anderen Räumen abgrenzen lässt. Es wird oft als identitätsstiftende Einheit wahrgenommen. Der Bezugsraum Quartier entspricht in seiner Grösse ungefähr derjenigen der 34 administrativen Stadtquartiere, die die 12 Stadtkreise zu statistischen Zwecken feiner gliedern.
Quartierblock	Quartierblöcke sind kleinteiliger als Quartiere und umfassen den unmittelbaren, nachbarschaftlichen Lebensraum «vor der Haustür». Die Umsetzung erfolgt schrittweise. Ein Quartierblock besteht aus einer Gruppe von Häuserblöcken und Quartierstrassen. Quartierblöcke (siehe KRP V, Kap. 5.4 Massnahmen) sind verkehrsberuhigt, frei von motorisiertem Durchgangsverkehr und von Stadtachsen begrenzt. Sie fördern ein sozial und verkehrstechnisch gutes Klima, bei dem das Miteinander im Fokus steht. Die Aktivitäten und Nutzungen innerhalb der Quartierblöcke werden in erster Linie durch den Fuss- und Veloverkehr abgedeckt und nachbarschaftliche Nutzungen darin gefördert. Einzelne Abschnitte werden autofrei gestaltet (Anlieferung / Ver- und Entsorgung gewährleistet). Kurzfristige, flexible und dauerhafte Massnahmen widmen Plätze und Strassenräume in Quartierblöcken um, was mehr Raum bietet für Begegnung, Aneignung, Alltagsbewegung und Stadtnatur.
Quartierstrasse	Quartierstrassen sind untergeordnete Erschliessungs-/Sammelstrassen. Sie zeichnen sich durch verkehrsberuhigte Gestaltung aus. Der Strassentyp gemäss Verkehrsrichtplan ist die kommunale Sammelstrasse und die nicht klassierte Erschliessungsstrasse. Der Richtwert für die Verkehrsbelastung liegt bei <2000 Fahrzeugen/Tag.
Quartierzentrum	Quartierzentren sind Orte, die im Sinn einer «Stadt der kurzen Wege» auf vielfältige Funktionen ausgerichtet sind: Versorgung, Zusammenleben, Arbeit, Begegnung, Aufenthalt, identitätsstiftende Orte, Erholung und gute Erreichbarkeit. (KRP SLöBA)



Begriff	Beschrieb
Schwammstadt-Prinzip	Prinzip der Siedlungsplanung, bei dem das Siedlungsgebiet so gestaltet wird, dass es anfallendes Regenwasser wie ein Schwamm aufnimmt und verzögert wieder abgibt. Dadurch können Überschwemmungen bei Starkniederschlagsereignissen vermieden, das Stadtclima verbessert und die Hitzebelastung durch Verdunstungskühlung reduziert werden.
Stadtachse	<p>Die Quartierzentren sind durch Stadtachsen verbunden, die sich vom übrigen Strassennetz abheben. Sie gliedern das Stadtgebiet und dienen der Identitätsbildung und Orientierung. Aufgrund der zentralen Funktionen von Quartierzentren und Stadtachsen treffen an diesen Orten vielfältige räumliche Ansprüche aufeinander. Daher werden hohe Anforderungen an die funktionale Gestaltung dieser Räume gestellt. (KRP SLöBA, Kap. 3.2 Quartierzentren und Stadtachsen)</p> <p><b>Verbindende Stadtachsen</b></p> <p>Sie verbinden Zentren der Quartiere und sind häufig auch Einfallsachsen in die Stadt, in der Regel mit Tram- und/oder Busverkehr. Strassentyp gemäss Verkehrsrichtplan ist normalerweise die überkommunale Hauptverkehrs-/Verbindungsstrasse. Der Richtwert für die Verkehrsbelastung liegt bei 5000–20 000 Fahrzeugen/Tag.</p> <p><b>Erschliessende Stadtachsen</b></p> <p>Bei diesen Stadtachsen steht die Erschliessung der Quartiere im Vordergrund. Sie können auch Tram- oder Busverkehr enthalten. Der Strassentyp gemäss Verkehrsrichtplan ist die kommunale Sammelstrasse. Der Richtwert für die Verkehrsbelastung liegt bei &lt;5000 Fahrzeugen/Tag.</p>
Stadtquartier	Es gibt insgesamt 34 administrative Stadtquartiere, die die 12 Stadtkreise zu statistischen Zwecken feiner gliedern.
Stadtraum	<p>Der Stadtraum umfasst den öffentlich wahrnehmbaren Raum von Fassade zu Fassade unter Berücksichtigung der angrenzenden Erdgeschossnutzungen. Dies beinhaltet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– die räumliche Ausgestaltung des Stadtraums mit belebten und unbelebten Elementen sowie spezifischen Umweltqualitäten,</li> <li>– die Nutzung des Stadtraums, sowohl in Bewegung als auch beim Aufenthalt,</li> <li>– ein Kontinuum multifunktionaler Räume (Strassen und Knoten, Plätze, Grünanlagen, Gewässerräume, öffentlich zugängliche Sport- und Schulanlagen, Freibäder und Friedhöfe, Fassaden sowie öffentlich zugängliche Dachterrassen),</li> <li>– die Beeinflussung der Stadtraumnutzung (Mobilitätsmanagement, Partizipation, Gesetze usw.).</li> </ul>



Begriff	Beschrieb
Stadtwege+	Fusswege mit erhöhter Aufenthaltsqualität (gemäss Festlegung im kommunalen Richtplan Verkehr).
Strassenraum	Der Strassenraum ist ein Raumtyp, der in seiner Gesamtheit das Strassennetz der Stadt Zürich als zusammenhängendes und sicheres System bildet. Er umfasst neben öffentlichem auch privaten Grund. Der Strassenraum wird wie alle Stadträume von Fassade zu Fassade betrachtet, mit Einbezug der ersten Bautiefe. Denn direkt angrenzende Gebäude, ihre Erdgeschossnutzungen und Vorzonen prägen Strassenräume wesentlich mit. Sind Fussverkehrsflächen in Quartierzentren attraktiv gestaltet, halten sich Menschen dort gerne auf. Davon profitiert das Umfeld, etwa der Detailhandel, Dienstleistungsunternehmen, das Gastgewerbe und kulturelle Einrichtungen. In Wohngebieten und in der Umgebung von Schulhäusern erhöhen attraktive Fussverkehrsflächen die Wohn- und Freizeitqualität sowie die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen.
Technischer Klimaschutz	Technischer Klimaschutz bezieht sich auf Massnahmen und Technologien, die darauf abzielen, den Klimawandel zu bekämpfen, indem sie die Treibhausgasemissionen reduzieren oder die Effizienz im Umgang mit natürlichen Ressourcen verbessern, wie z. B.: erneuerbare Energie, verbesserte Abfallwirtschaftssysteme oder auch die Förderung von emissionsarmen Verkehrsmitteln.
Tieftempo-regime	Tieftempo ist Tempo 30 oder tiefer. Tieftemporegimes benötigen weniger Verkehrsfläche, verbessern den Verkehrsfluss, reduzieren die Lärmbelastung und tragen im Fall einer Verstetigung des Verkehrsflusses zu einer Verringerung von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen bei. Zudem erhöhen sich die Verkehrssicherheit sowie die Qualität von Aufenthalt und Begegnung im Stadtraum.
Umsetzungs-monitoring	Monitoring ist ein Überbegriff für alle Arten der unmittelbaren systematischen Erfassung (Protokollierung), Beobachtung oder Überwachung eines Vorgangs oder Prozesses mittels technischer Hilfsmittel oder anderer Beobachtungssysteme. Dabei ist die wiederholende Durchführung ein zentrales Element der jeweiligen Untersuchungsprogramme, um anhand von Ergebnisvergleichen Schlussfolgerungen ziehen zu können. Mit dem Umsetzungsmonitoring wird die Umsetzung der Massnahmen über einen längeren Zeitraum wiederholt erfasst. Die Erfassung kann qualitativ beschreibend oder quantitativ erfolgen.



Begriff	Beschrieb
Umweltverbund	Ein Umweltverbund umfasst die umweltfreundlichen oder auch verträglich bezeichneten Verkehrsmittel ÖV, Velo- und Fussverkehr.
Verkehrs-drehscheibe	Hier werden Fuss- und Veloverkehr, ÖV (Bus und Tram) sowie Sharing-Angebote optimal miteinander vernetzt. Verkehrs-drehscheiben sollen nach Möglichkeit an Orten entstehen, wo auch weitere Alltagsnutzungen angeboten werden (Einkauf, Recycling usw.), was die Alltagswege reduziert. In der VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2040 findet sich eine detailliertere Typisierung der Verkehrs-drehscheiben.

## 5.2 Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Begriff
DC	Dienstchef*innen der städtischen Dienstabteilungen
KRP SLÖBA	Kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen
KRP V	Kommunaler Richtplan Verkehr
MIV	Motorisierte Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RRP	Regionaler Richtplan
S-Bahn 2G	S-Bahn, 2. Generation. S-Bahn 2G sieht eine innere S-Bahn und eine äussere Express-S-Bahn vor.
STRB Nr. 2022/99	Stadtratsbeschluss Umweltstrategie
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich

## 5.3 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Aufbau Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040»	6
Abbildung 2	Einordnung der Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040»	13
Abbildung 3	Aufbau Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040»	18
Abbildung 4	Stadtraum und öffentlicher Grund	20
Abbildung 5	Begriffsmapping Stadtraum	21
Abbildung 6	Trends und Herausforderungen	24
Abbildung 7	Vision und Leitsätze	26
Abbildung 8	Vision und Leitsätze	29
Abbildung 9	Strategische Ansätze: Das tun wir für ein lebenswertes und klimaneutrales Zürich.	30
Abbildung 10	Strategischer Ansatz: Wir geben dem Quartierleben Raum.	31



Abbildung 11	<b>Strategischer Ansatz:</b> Wir teilen den Straßenraum neu auf.	32
Abbildung 12	<b>Strategischer Ansatz:</b> Wir machen Stadt für und mit Menschen.	33
Abbildung 13	<b>Strategischer Ansatz:</b> Wir verbessern das Stadtraumangebot.	34
Abbildung 14	<b>Strategischer Ansatz:</b> Wir stärken Grün und Biodiversität.	35
Abbildung 15	<b>Strategischer Ansatz:</b> Wir gestalten ganzheitlich und identitätsstiftend.	36
Abbildung 16	<b>Strategischer Ansatz:</b> Wir priorisieren klimaneutrale und aktive Mobilität.	37
Abbildung 17	<b>Strategischer Ansatz:</b> Wir treiben vernetzte und innovative Mobilität voran.	38
Abbildung 18	<b>Vision, Leitsätze und Strategische Ansätze im Überblick</b>	40
Abbildung 19	<b>Planungsprinzipien</b>	43
Abbildung 20	<b>Drei Betrachtungsebenen für die Organisation der Mobilität</b>	48
Abbildung 21	Ebene Quartier: Quartier heute und Quartierblock morgen	49
Abbildung 22	Zielbild: Quartierstrasse «übermorgen»	50
Abbildung 23	Zielbild: Nachbarschaftsstrasse «übermorgen»	51
Abbildung 24	Quartier «heute» (Bestand)	52
Abbildung 25	Quartier «morgen» (kurzfristige Veränderung bis 2030)	53
Abbildung 26	Quartier «übermorgen» (mittel-/langfristige Veränderung bis 2040)	54
Abbildung 27	Ebene Stadt	55
Abbildung 28	Zielbild: Verbindende Stadtachse «übermorgen»	56
Abbildung 29	Zielbild: Erschliessende Stadtachse «übermorgen»	57
Abbildung 30	Verbindende Stadtachse «heute» (Bestand)	58
Abbildung 31	Verbindende Stadtachse «morgen» (kurzfristige Veränderung bis 2030)	59
Abbildung 32	Verbindende Stadtachse «übermorgen» mittel-/langfristige Veränderung bis 2040)	60
Abbildung 33	Erschliessende Stadtachse «heute» (Bestand)	61
Abbildung 34	Erschliessende Stadtachse «morgen» (kurzfristige Veränderung bis 2030)	62
Abbildung 35	Erschliessende Stadtachse «übermorgen» (mittel-/langfristige Veränderung bis 2040)	63
Abbildung 36	Ebene Region	65
Abbildung 37	Dimensionen zum Umgang mit Spannungsfeldern	67
Abbildung 38	Zusammenhang Wirkungsebene, Aktivitätsebene und Erfolgsmessung	70
Abbildung 39	Aufbau Berichtswesen	72



## Impressum

### Herausgeberin

Stadt Zürich  
Tiefbauamt  
Werdmühleplatz 3  
8001 Zürich  
[stadt-zuerich.ch/stadtraum-mobilitaet](http://stadt-zuerich.ch/stadtraum-mobilitaet)

### Beteiligte Dienstabteilungen der Stadt Zürich

Tiefbauamt Stadt Zürich (Projektleitung)  
Amt für Städtebau  
Dienstabteilung Verkehr  
Energiebeauftragte  
Entsorgung + Recycling Zürich  
Fachstelle Kunst im öffentlichen Raum  
Grün Stadt Zürich  
Immobilien Stadt Zürich  
Soziale Dienste Zürich  
Sportamt  
Stadtentwicklung Zürich  
Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich  
Verkehrsbetriebe Zürich

### Externe Projektunterstützung

Kontextplan AG, Tisato & Sulzer Communication Design GmbH und berchtoldkrass space&options (beratend)  
Urban Catalyst GmbH, synergo GmbH und forward Planung und Forschung GmbH  
Metron AG und Rombo GmbH  
Simon Kümin GmbH

### Gestaltung

TBS Marken Partner AG

### Redaktionelle Bearbeitung und Korrektorat

TBS Marken Partner AG

### Druck und online

Geomatik und Vermessung Stadt Zürich PrintShop  
[stadt-zuerich.ch/stadtraum-mobilitaet](http://stadt-zuerich.ch/stadtraum-mobilitaet)

### Zitievorschlag

Strategie Stadtraum und Mobilität 2040. Stadt Zürich (Hrsg.). Zürich, 2024.

Vom Stadtrat verabschiedet STRB Nr. 2074/2024 am 03.07.2024

Zürich, Juli 2024

Stadt Zürich  
Tiefbauamt, Verkehr und Stadtraum  
Werdmühleplatz 3  
8001 Zürich  
T +41 44 412 50 99  
[stadt-zuerich.ch/stadtraum-mobilitaet](http://stadt-zuerich.ch/stadtraum-mobilitaet)