



# Stadtraum und Mobilität 2040 Strategie

**Kurzfassung**



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Das Wichtigste in Kürze</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Vision</b>	<b>7</b>
2.1	Vision	7
2.2	Leitsätze	7
2.3	Strategische Ansätze	9
<b>3</b>	<b>Umsetzung</b>	<b>11</b>
3.1	Planungsprinzipien	11
3.2	Zielbild	11
3.3	Organisation und Erfolgsmessung	21

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





# 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.

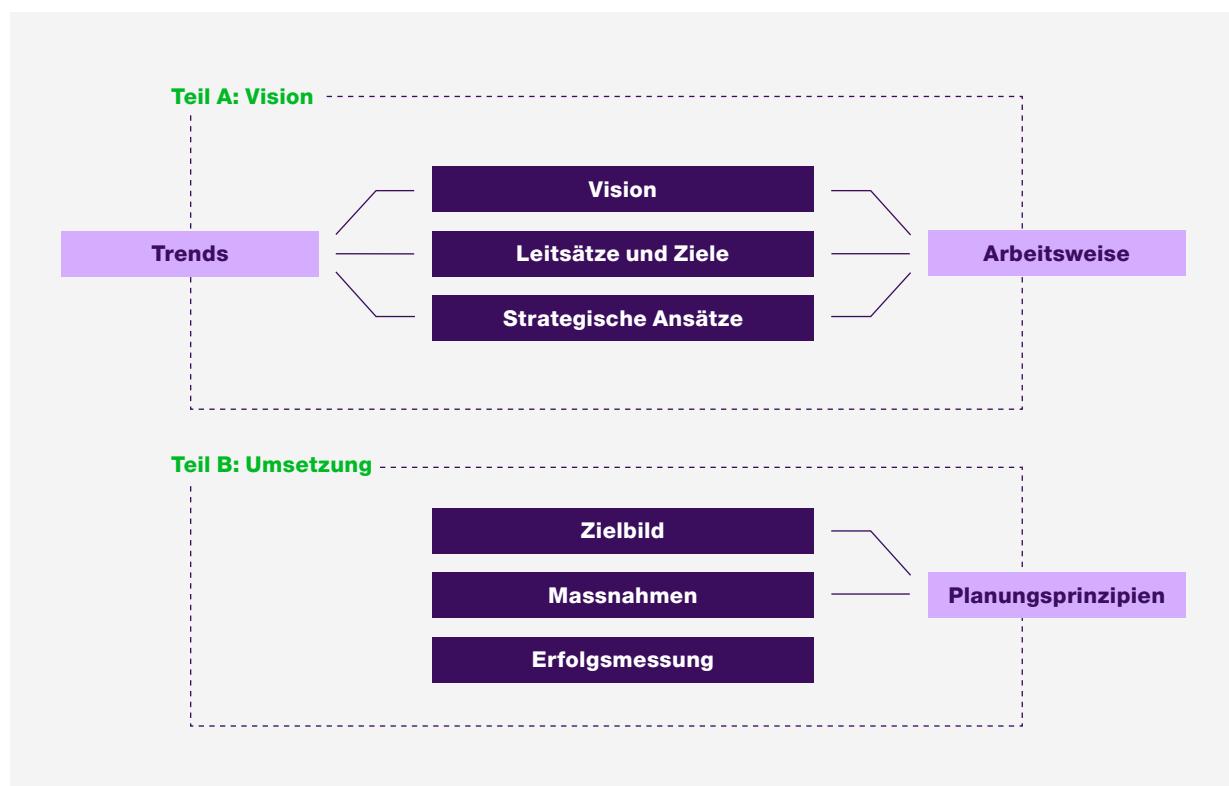


Abbildung 1 Aufbau Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040»

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 behördlichen 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 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.

Neben dieser Kurzfassung gibt es eine Strategie, einen Massnahmenband und einen Flyer. Die Strategie beinhaltet die kompletten, verabschiedeten Inhalte. Die Strategie in voller Länge mit Erfolgsmessung sowie der Massnahmenband als eigenes Dokument sind auf [stadt-zuerich.ch/stadtraum-mobilitaet](http://stadt-zuerich.ch/stadtraum-mobilitaet) einsehbar.



# 2

## Vision

2.1	<b>Vision</b>	7
2.2	<b>Leitsätze</b>	7
2.3	<b>Strategische Ansätze</b>	9



## 2 Vision

### 2.1 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.

### 2.2 Leitsätze

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

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



## 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.

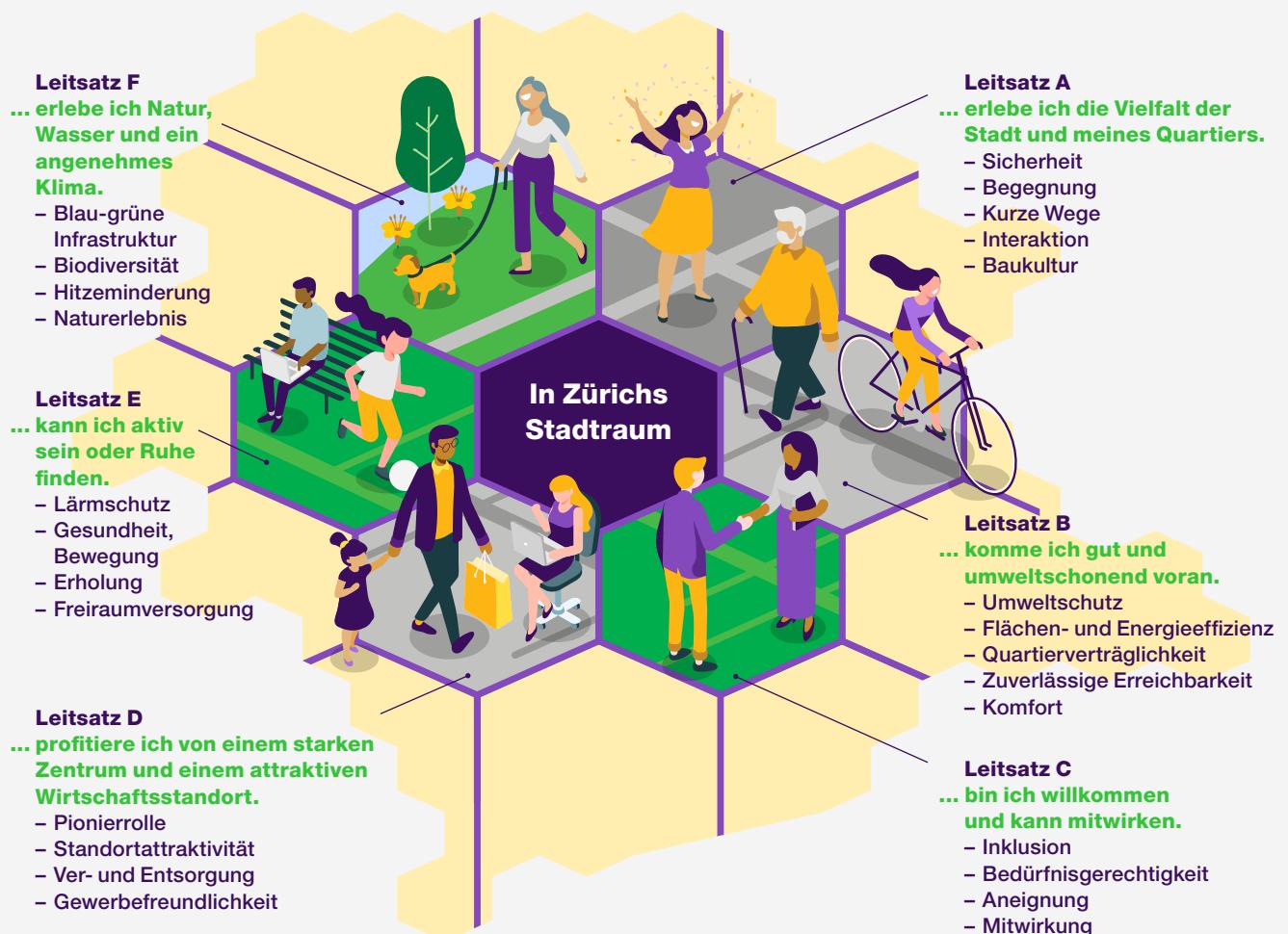


Abbildung 2 Vision und Leitsätze



## 2.3 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.

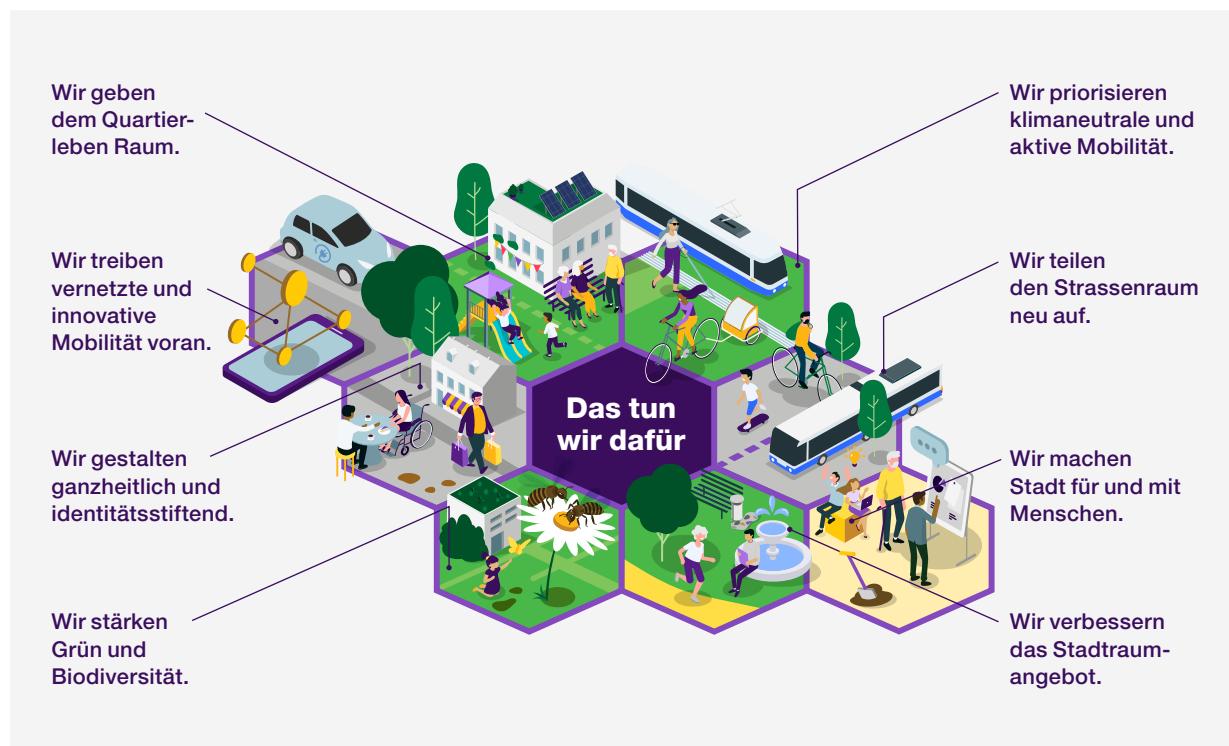


Abbildung 3 Strategische Ansätze: Das tun wir für ein lebenswertes und klimaneutrales Zürich.



# 3

## Umsetzung

3.1	Planungsprinzipien	11
3.2	Zielbild	11
3.3	Organisation und Erfolgsmessung	21



# 3 Umsetzung

## 3.1 Planungsprinzipien

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



Abbildung 4 Planungsprinzipien

Dafür wurden vier **Planungsprinzipien** formuliert:

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

## 3.2 Zielbild

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 umweltschonend sowie flächen- und energieeffizient sein. Dafür sollen die privaten MIV-Fahrten 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 geschieht schrittweise und wird 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

**Definition 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 denjenigen der 34 administrativen Stadtquartiere, die die 12 Stadtbezirke zu statistischen Zwecken feiner gliedern.



## Drei Betrachtungsebenen für die Organisation der Mobilität

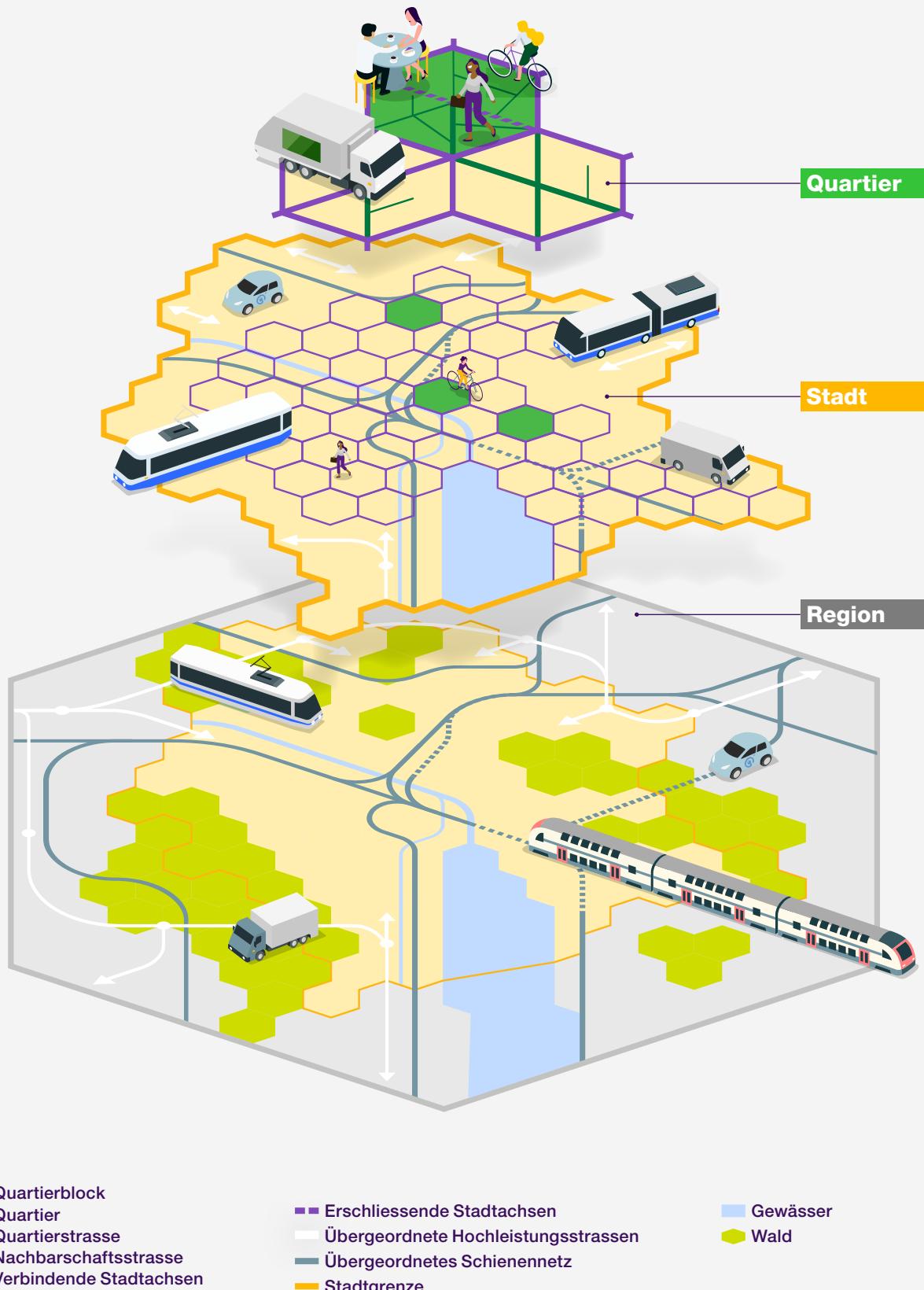


Abbildung 5 Drei Betrachtungsebenen für die Organisation der Mobilität



## 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).

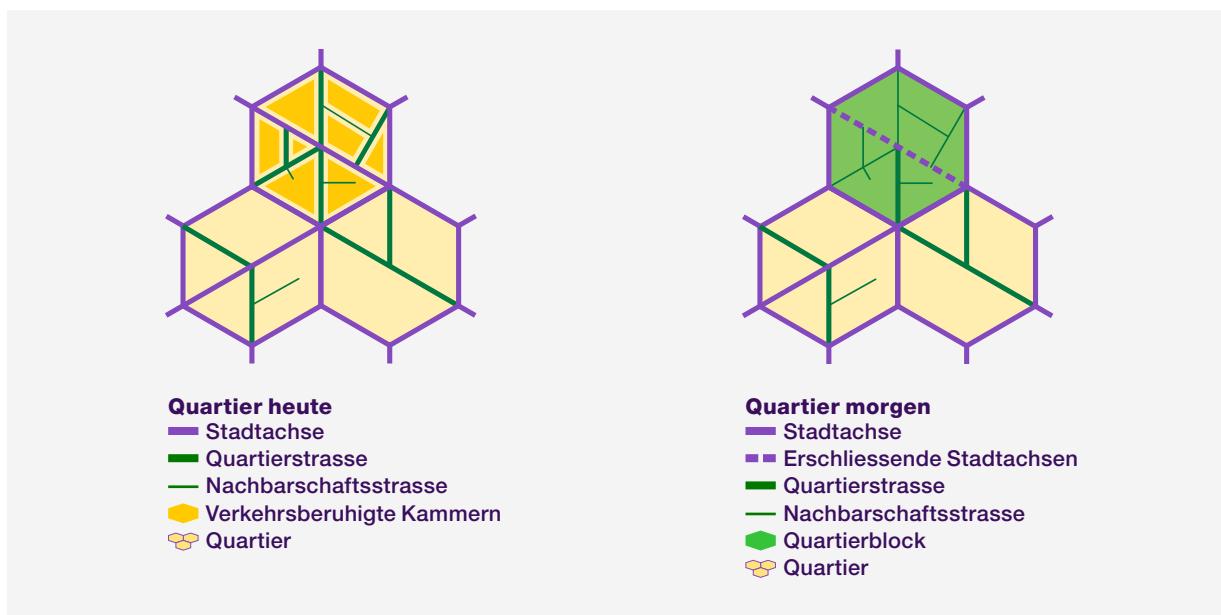


Abbildung 6 Ebene Quartier: Quartier heute und Quartierblock morgen

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»

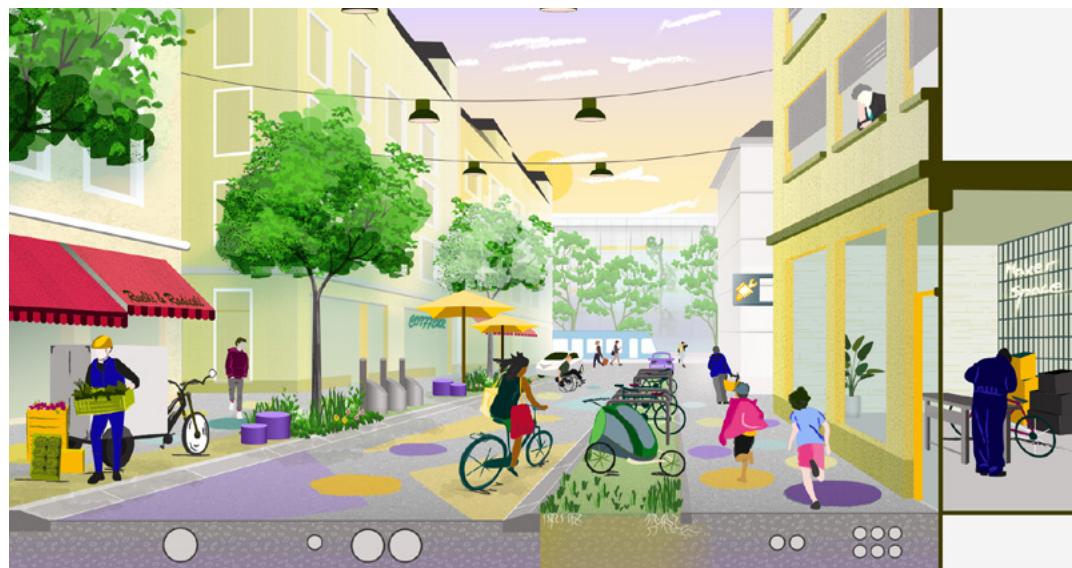


Abbildung 7 Zielbild: Quartierstrasse «übermorgen»

### 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 stadtästhetisch 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»

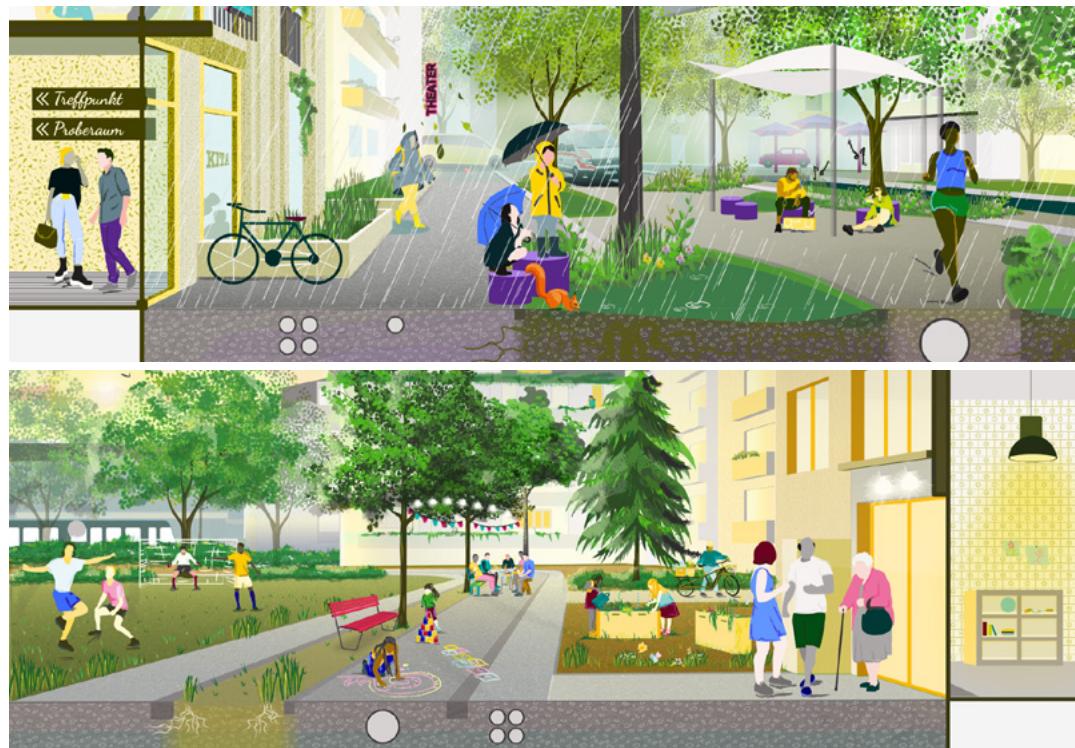


Abbildung 8 Zielbild: Nachbarschaftsstrasse «übermorgen»

### 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, niedrigschwellig und hindernisfrei 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.



## 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 9 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 10 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 11 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.



## Ebene Region

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

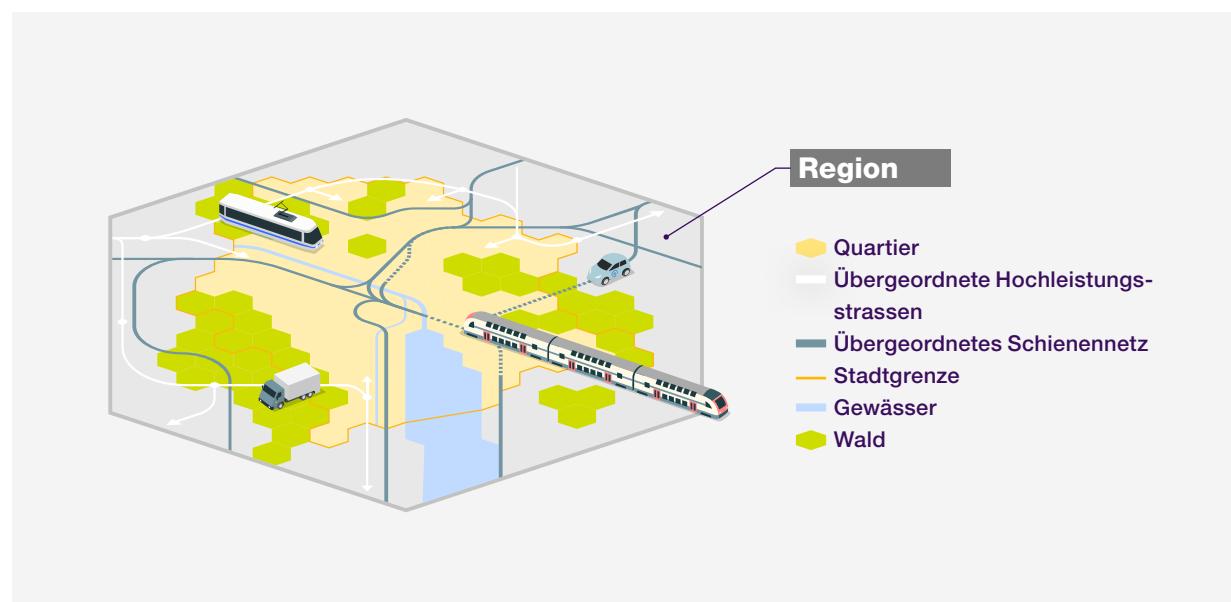


Abbildung 12 Ebene Region

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.




---

<b>Stadtraum</b>	
Leben in der Region und Lebensqualität	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Stadt ist wirtschaftliches, gesellschaftliches und kulturelles Zentrum des Metropolitanraums.</li> <li>– Die bedeutenden kulturellen und infrastrukturellen Einrichtungen werden erhalten und weiterentwickelt.</li> <li>– Die räumliche Entwicklung wird mit den benachbarten Gemeinden und Regionen koordiniert.</li> </ul>
<b>Mobilität</b>	
Multimodalität	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> <li>– Daneben sind auch die Verkehrsdrehscheiben an den weiteren S-Bahn-Haltestellen von Bedeutung (auch ausserhalb der Stadt Zürich).</li> </ul>
Personenverkehrsmittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Auf regionaler Ebene spielt vor allem der öffentliche Verkehr mit guter und attraktiver Erreichbarkeit durch den Fuss- und Veloverkehr als Zubringer eine wichtige Rolle.</li> <li>– 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.</li> </ul>
Parkierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Im Sinn eines Ergänzungsbuches bieten Park+Ride-Anlagen an peripheren ÖV-Haltestellen mit ungenügender ÖV-Feinerschliessung die Möglichkeit, quellnah auf den ÖV umzusteigen.</li> </ul>
Ver- und Entsorgung im Alltag	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 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).</li> </ul>

---

### 3.3 Organisation und Erfolgsmessung

#### 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.



## 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.

## Erfolgsmessung und Berichtswesen

**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).

## 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 abilden. Diese Aufgabe übernehmen im Rahmen der Zweckmässigkeit die spezifischen strategischen Planungen und die Massnahmen.



Wirkungsziel	Indikator
1 Die Zufriedenheit der Bevölkerung ist hoch (Wohnungs-umgebung, Grünräume, Verkehrsmittelnutzung, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitgestaltung).	Befragung, Bevölkerungsbefragung STEZ
2 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
3 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
4 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
5 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
6 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
7 Die Zufriedenheit der Bevölkerung mit den Möglichkeiten Anliegen einzubringen bei Veränderungen im Quartier ist hoch.	Befragung, Bevölkerungsbefragung STEZ

1 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.

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



## 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**

Kurzfassung 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)