

Pilotquartier Netto-Null

Projektkonzept

«STRASSEN FÜR ALLE»



umverkehrR

Silas Hobi

August 2026

umverkehr.ch

1 Ausgangslage

Die Stadt Zürich hat das Gebiet Alt-Wiedikon / Binz zum Netto-Null Pilotquartier auserkoren. In diesem Zusammenhang wurden Ideen aus der Bevölkerung gesammelt. Die Idee **«STRASSEN FÜR ALLE»** wurde in einem Online-Voting und durch die Fachjury für die zweite Runde bestätigt. Zu diesem Zweck wird auf den folgenden Seiten das Detailkonzept erläutert.

1.1 Projektidee

Unter dem Titel «STRASSEN FÜR ALLE» wurde folgende Idee eingereicht:

Im Pilotquartier werden öffentliche Strassenparkplätze weitgehend entfernt und die Quartierstrassen – abgesehen von den Hauptachsen – als Begegnungs- und Fussgängerzonen ausgewiesen. Temporäre Umgestaltungen wie Hochbeete, Tischtennistische, Fitnessgeräte, Sitzgelegenheiten oder Baumalleen schaffen Raum für Begegnung und Aktivitäten. So entsteht ein lebendiger, sozialer und klimaresilienter öffentlicher Raum.

1.2 Rückmeldung Projektteam

*«Die Umsetzung der Projektidee (oder wesentliche Bestandteile davon) fällt in den Zuständigkeitsbereich der Stadtverwaltung. Ob und in welcher Form sich ein städtisches Projekt im Sinne der Projektidee umsetzen lässt, wird vom Projektteam des Pilotquartiers mit den zuständigen Dienstabteilungen der Stadtverwaltung abgeklärt. Die Projektidee steht damit im Widerspruch zu den Spielregeln des Partizipativen Budgets, wonach die Projekte von den Ideengeber*innen selber umgesetzt werden. Wir möchten die Projektidee zum jetzigen Zeitpunkt nicht vom Prozess ausschliessen, haben aber Vorbehalte, was die Umsetzbarkeit im Sinne des Partizipativen Budgets anbelangt.»*

1.3 Empfehlung Fachjury

Die Idee soll um die Idee [«Teilen statt besitzen»](#) ergänzt werden, um Synergien, Wissen, Austausch und die Wirkung im Quartier bestmöglich zu nutzen.

1.4 Rückmeldung Stadt

«In den Quartieren Aussersihl, Unterstrass, Seebach und Riesbach hat die Stadt Pilotprojekte für Quartierblöcke gestartet, vgl. www.stadt-zuerich.ch/quartierbloecke. Nach der Evaluation der Pilotgebiete sollen weitere Gebiete überprüft werden, ob sie sich für Quartierblöcke eignen. Entscheidend bei der Auswahl der Pilotgebiete war der ausdrückliche Wunsch von mehreren Personen aus dem Quartier nach einem Quartierblock. Eine Eingabe des Wunsches an quartierbloecke@zuerich.ch über den Quartierverein, eine Interessensgruppe oder eine Unterschriftensammlung würden dem Wunsch Nachdruck verleihen. Weitere Kriterien für einen Quartierblock: Schleichverkehr oder mangelnde Verkehrssicherheit, vorhandene «Nutzungsanker» wie z. B. Schulen oder Gastronomie, Mangel an Grünflächen oder Baumkronenfläche, Lärm- oder Hitzebelastung oder hoher Versiegelungsgrad, hohe Bevölkerungsdichte, keine überkommunalen (Kantons-) Strassen, Tramlinien oder Rettungsachsen im Perimeter. Des Weiteren besteht die Möglichkeit für mehr Wohn- und Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit ein Gesuch für eine Begegnungszone zu stellen unter www.stadt-zuerich.ch/begegnungszonen»

1.5 Verwandte ausgewählte Projekte

Die Projekte «Asphalt spalten» und «Rotach Resilienz» drängen sich ebenfalls für eine Zusammenarbeit auf. Insbesondere das Projekt in der Rotachstrasse könnte als Testlabor für die

flächendeckende Ausweitung fungieren. Die Anwohner*innen sind äusserst motiviert, die Strasse umzugestalten und entsprechend ist viel Rückhalt für das Projekt «STRASSEN FÜR ALLE» vorhanden.

1.6 Verwandte nicht zugelassene Projekte

Die Projekte «Begrünung und Entsiegelung Bahnhof Binz», «ÖV und Velo statt Auto», «Velo und Auto im besseren Mix», «Superblock Hopfenau», «Begrünung Kehlhofstrasse» und «Multifunktionale Randstreifen: Umgestaltung der Bertastrasse» zielen alle in eine ähnliche Richtung und möchten mindestens Teilaspekte der Idee «STRASSEN FÜR ALLE» umsetzen. Eine Vernetzung mit den jeweiligen Ideengeber*innen wird angestrebt.

1.7 Verwandte nicht ausgewählte Projekte

Die Projekte «Dein Baum. Dein Platz.», «Superblock Hopfenau», «Netto-Null Pilotstrasse», «Parklets für Alt-Wiedikon: Parkplatz wird Begegnungsort», «Pumptrack fürs Klima», «Autofreier Samstag mit Quartierfest», «Kulturelle Begegnungszonen» und «Spielstrasse» zielen alle in eine ähnliche Richtung und möchten mindestens Teilaspekte der Idee «STRASSEN FÜR ALLE» umsetzen. Eine Vernetzung mit den jeweiligen Ideengeber*innen wird angestrebt.

2 Projektperimeter

Das Pilotquartier Netto-Null erstreckt sich über Alt-Wiedikon und Binz. Das Gebiet zeichnet sich durch verschiedene kleinere Nachbarschaften mit unterschiedlichen Charakteristiken aus.

Einerseits gibt es typische Blockrand-Siedlungen, andererseits gibt es auch eher Einfamilienhaus-Bereiche und mit der Binz einen Gewerbe- und Industriestandort. Friesenberg-, Uetliberg- und Steinstrasse sind als ÖV-Achsen verkehrsorientierte Strassen, die in ihrer Funktion erhalten bleiben und das Pilotquartier in verschiedene kleinere Einheiten unterteilen. Die Topografie und die Grünanlage der Kollerwiese sowie das Schulhausareal Bühl strukturieren das Quartier zusätzlich. Die Binz ist grundsätzlich ein in sich abgeschlossenes Quartier.



<https://pilotquartier.ch/perimeter>

Diese Unterteilung kann gemeinsam mit der Quartierbevölkerung noch optimiert und angepasst werden. Es ist auch nicht zwingend, dass in allen Gebieten und auf allen Strassen die Umsetzung gleichermassen erfolgt.

3 Ziel

Der gesamte Projektperimeter soll auf den Quartier- / Feinerschliessungsstrassen autofrei werden. Konkret sollen alle öffentlichen Strassenparkplätze (blaue und weisse) umgewidmet werden. Ausserdem sollen flächendeckend Begegnungszonen und punktuell Fussgängerzonen signalisiert werden. Die Massnahmen sollen im Sinne eines «Pilotversuchs» temporär – idealerweise mehrere Monate - angeordnet werden, um daraus Erkenntnisse für eine langfristige Umsetzung zu gewinnen. In welchem Umfang einzelne Elemente dauerhaft umgesetzt werden, muss im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens mit der Quartierbevölkerung und der Stadt definiert werden. Alle Liegenschaften müssen jederzeit mit dem Auto erreichbar bleiben, um die Grundversorgung (Umzug, Entsorgung, Blaulicht, Post) sicherzustellen. Die Strassen werden entsprechend nicht für den Autoverkehr gesperrt, sondern von den stehenden Fahrzeugen befreit und mit verschiedenen Elementen (Farbe, Möblierung, Pflanztöpfe) verkehrsberuhigt. Parkplätze auf Privatgrund werden durch die Massnahmen nicht tangiert. Die Umgestaltung der Strasse erfolgt unter engem Einbezug und der Mitwirkung der Anwohner*innen. Der öffentliche Raum bekommt durch die Umsetzung eine höhere Aufenthaltsqualität für alle.

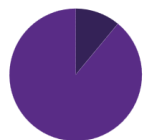
4 Mobilität

Es sind keine statistischen Daten für das Industriegebiet Binz und Alt-Wiedikon verfügbar. Für Alt-Wiedikon gibt es den Quartierspiegel. Der Projektperimeter ist aber nicht vollständig deckungsgleich. Trotzdem lassen sich interessante Informationen über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ablesen. So verfügen 69% der Haushalte über kein eigenes Auto. Dieser Wert liegt 6 Prozentpunkte über dem städtischen Durchschnitt. Die Hälfte der Bevölkerung findet, dass die Stadt zu wenig für das Velo macht, während nur 20 % finden, dass sie zu viel macht. 47% der Bevölkerung fahren mindestens einmal pro Woche Velo, davon 22 % sogar täglich. Mehr Menschen fahren mindestens einmal pro Woche Velo als Auto. 92% der Anwohner*innen sind mindestens einmal pro Woche mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs.

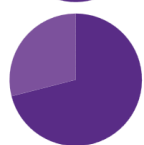
92 Prozent der Bevölkerung von Alt-Wiedikon sind mindestens einmal pro Woche mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.*

Öffentliche Verkehrsmittel

Mit dem ÖV dauert es vom Wohnort zum Hauptbahnhof im Mittel 14 Minuten.



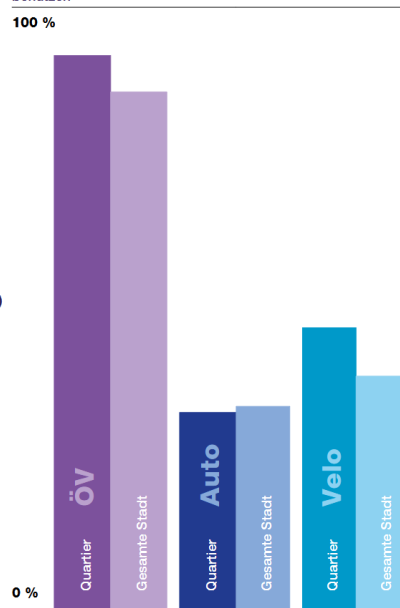
Reisezeit zum Hauptbahnhof:
Weniger als 10 Minuten (11 %)
10–19 Minuten (89 %)
20–29 Minuten (0 %)
30 Minuten und mehr (0 %)



Reisezeit zum Zürichsee:
Weniger als 10 Minuten (0 %)
10–19 Minuten (71 %)
20–29 Minuten (29 %)
30 Minuten und mehr (0 %)

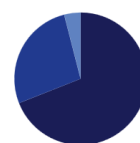
* Stichprobenunsicherheit: 1–7 Prozentpunkte.

Personen, die mindestens einmal pro Woche dieses Verkehrsmittel benutzen*



Auto

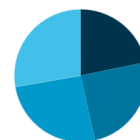
Das häufigste Auto in Alt-Wiedikon ist ein grauer Volkswagen. 31 Prozent der Haushalte haben mindestens ein Auto. In der gesamten Stadt sind es 37 Prozent.



Autos pro Haushalt:
Haushalte ohne Auto (69 %)
Haushalte mit einem Auto (27 %)
Haushalte mit mehreren Autos (4 %)

Velo

20 Prozent der Quartierbevölkerung finden, dass die Stadt zu viel, und 50 Prozent, dass sie zu wenig für die Veloförderung macht. 22 Prozent der Bevölkerung fahren täglich Velo.*



Velonutzung:
Täglich (22 %)
1 bis 6 Mal pro Woche (25 %)
Monatlich oder seltener (26 %)
Nie (28 %)

14

15

Quelle: Quartierspiegel Alt-Wiedikon 2026

Die Anzahl öffentlicher Strassenparkplätze ist im Quartierspiegel nicht angegeben. Eine Abfrage durch das Büro urbanista vom 13. August 2026 hat folgendes ergeben:

Art	Anzahl	Anteil
Blaue Zone	614	73.4%
Weiss markiert	215	25.7%
Nur für Taxi	4	0.5%
Nur mit Geh-Behindertenausweis	3	0.4%

Quelle: urbanista, 13. August 2026

Über die Anzahl Parkplätze auf Privatgrund gibt es keine Angaben. Über die Verfügbarkeit von Parkplätzen auf Privatgrund zur Miete noch viel weniger. Die öffentlichen Strassenparkplätze verteilen sich folgendermassen im Gebiet:



Quelle: urbanista, 13. August 2026

Total sprechen wir also von 829 Parkplätzen, die für das Pilotquartier von Autos befreit werden sollen. Im Umkehrschluss bedeutet das, dass für rund 800 Autos eine Abstelllösung gefunden werden muss während der Umsetzungsphase. Im Industriequartier Binz ist ohnehin ein Strassenbauprojekt geplant, dass zur vollständigen Aufhebung aller Strassenparkplätze in diesem Gebiet führen wird. Wann dieses genau umgesetzt werden soll, ist aktuell Gegenstand von Abklärungen.

Fazit: Auf rund 10'000 Wohnungen (Haushalte) in Alt-Wiedikon kommen gut 800 öffentliche Strassenparkplätze. Das bedeutet, dass 8% der Haushalte im öffentlichen Raum Nutzungs-Privilegien besitzen.

5 Vorgehen

Das Projekt wird grundsätzlich in folgende Phasen unterteilt:

- Vorbereitungsphase
- Mitwirkungsverfahren
- Umsetzung
- Evaluation

5.1 Vorbereitungsphase

Diese Phase findet im Sommer / Herbst 2026 statt und beinhaltet sowohl die Ausarbeitung des Detailprojektes sowie die Identifikation und Mobilisierung von aktiven Bewohner*innen im Projektperimeter. Dafür sollen im Rahmen des jährlich stattfindenden «PARK(ing) Day» in jedem Block mindestens ein Parkplatz umgestaltet werden. In diesem Zusammenhang werden Nachbar*innen, Passant*innen und Anwohner*innen ein erstes Mal auf das Projekt «STRASSEN FÜR ALLE» angesprochen und haben die Möglichkeit ihre spontane Reaktion auf Post-it-Zetteln festzuhalten. Dabei können neue Ideen gesammelt, aber auch erste Bedenken und Herausforderungen identifiziert werden. Gleichzeitig dient er auch als erster Gradmesser, um die Akzeptanz im Quartier abzuholen. Ausserdem können sich interessierte Personen melden, damit sie über weitere Aktivitäten informiert bleiben und sich aktiv in die Umsetzung einbringen können. Die Vorbereitungsphase wird mit dem definitiven Projektkonzept abgeschlossen.

5.2 Mitwirkungsverfahren

Das eigentliche Kernstück des Projekts ist das Mitwirkungsverfahren. Dieses teilt sich wiederum in folgende Elemente auf:

- Veranstaltungen
- Petitionen und Anträge für Begegnungszonen
- Kommunikation für die Quartierbevölkerung (Flyer, Website, NL, SoMe)

Für den ganzen Prozess wird die Zusammenarbeit mit dem Quartierverein und dem lokalen Gewerbeverein angestrebt, um im Quartier möglichst gut verankert zu sein.

5.2.1 Veranstaltungen

In jedem Block findet mindestens eine Veranstaltung mit den Anwohner*innen statt, um über das Projekt zu informieren, Ideen, Wünsche, Anregungen und Bedenken abzuholen und einfließen zu lassen sowie aktive Personen miteinander zu vernetzen. Die Veranstaltungen werden vorgängig mit Flyern (in alle Briefkästen) angekündigt. Zu jedem Anlass gehört ein Inspirationsteil (z.B. Kurzfilm über Superblocks in Barcelona), ein Informationsteil über das Projekt sowie ein Workshopformat, um die Rückmeldungen der Teilnehmer*innen abzuholen. Anschliessend gibt es einen sozialen Teil bei einem Apéro, um ungezwungen die Ideen weiterzuentwickeln. Auch die Schulen sollen einbezogen werden und im Rahmen von Veranstaltungen sollen die Schüler*innen aller Alterskategorien ihre Wünsche und Anliegen an die Schulwege, die Freizeit und den öffentlichen Raum einbringen. Prüfwert ist auch in dieser Phase, einen «autofreien Sonntag» im gesamten Perimeter durchzuführen – ein grosses Quartier- / Strassenfest, um als Vorbereitung an nur einem Tag zu erleben, was sich verändern könnte.

5.2.2 Petitionen und Anträge für Begegnungszonen

Auf Anregung der Stadt wird für jeden Block eine Petition für einen Quartierblock lanciert, gesammelt und eingereicht. Die Unterschriftensammlung wird über die Website der verkehrspolitischen Umweltorganisation umverkehr abgewickelt. Die Petitionen werden über diverse Newsletter, Privatnachrichten im Quartier, sowie Social Media beworben. Ausserdem werden Freiwillige aus dem Projektperimeter motiviert, um in ihrem Umfeld Unterschriften zu sammeln. Ziel ist es pro Block 50-200 Unterschriften zu sammeln und diverse lokale Vereine und Organisationen für das Anliegen zu gewinnen.

Gleichzeitig werden in jeder Quartierstrasse Anträge für Begegnungszonen erstellt und die dafür nötigen Unterschriften der Anwohner*innen gesammelt. Hier liegt der Fokus klar auf der Unterschriftensammlung in der jeweiligen Strasse.

5.2.3 Kommunikation für die Quartierbevölkerung

Als zentrale Kommunikationsplattform dient eine Projektwebsite. Diese informiert über das Projekt, den Projektfortschritt und verlinkt jeweils aktuelle Möglichkeiten, sich zu engagieren (z.B. Flyer verteilen, Unterschriften sammeln, Veranstaltungen besuchen, Workshops zur Umwidmung der Strassen etc.). Geplant werden ausserdem mehrere Vollversände mit Flyer an alle Haushalte im Pilotquartier. Einer wird die jeweiligen Informationsveranstaltungen ankündigen, einer wird auf die Umsetzung hinweisen und je nach Projektfortschritt und unvorhergesehenen Ereignissen wird noch ein weiterer Versand geplant. Alle Personen, welche die Petition unterschreiben oder sich anderweitig anmelden, werden regelmässig mit einem Newsletter per Mail über den Projektfortschritt informiert.

5.3 Umsetzung

Die Umsetzung hängt von dem Rückhalt im Quartier und der Bereitschaft der Stadt – insbesondere der Dienstabteilung Verkehr – ab. Die Umsetzung gliedert sich in folgende Phasen:

- Bewilligungsverfahren
- Befreiung der Strassen von Autos
- Umgestaltung
- Erlebnis
- Abbau

5.3.1 Bewilligungsverfahren

Für die Umsetzung ist eine gute und reibungslose Zusammenarbeit mit der Dienstabteilung Verkehr zwingende Voraussetzung. Fehlt die Bereitschaft Begegnungszonen und allenfalls punktuell Fussgängerzonen zu signalisieren, wird das Projekt die gewünschte Wirkung verfehlen. Die entsprechenden Begehren müssen früh genug publiziert werden, um allfällige Rechtsmittelverfahren innerhalb nützlicher Frist abzuwickeln. Weiter muss geklärt werden, in welcher Form und an welcher Stelle eine Bewilligung für die Umwidmung der Parkplätze einzureichen ist. Ist die Stadtverwaltung nicht bereit, diese zu bewilligen, kann das Projekt nicht umgesetzt werden. Zusätzlich besteht das Risiko, dass die Bewilligungsverfahren zu einer namhaften Verzögerung führen. Diesbezüglich sind frühzeitige Abklärungen mit der DAV nötig.

5.3.2 Befreiung der Strassen von Autos

Leichter gesagt als getan – es braucht Lösungen für alle Autos in diesen Quartierstrassen. Das ist einer der grossen Knackpunkte des Projektes. Für eine temporäre Umgestaltung werden sich

Anwohner*innen kaum entscheiden, das Auto wegzugeben. Allenfalls ein paar wenige vernachlässigbare. Erstmal gilt es zu bestimmen, wie viele Autos überhaupt betroffen sind (voraussichtlich rund 800). Anschliessend gilt es zu priorisieren. Wer benötigt auch während der Umsetzungsphase ein Parkplatz in der Nähe im Quartier? Und wer benötigt das Auto ohnehin nur sporadisch und kann dafür auch einen weiteren Weg in Kauf nehmen? Es gilt herauszufinden, wo im Quartier auf Privatgrund allfällige Parkierungsmöglichkeiten bestehen. Gleichzeitig ist zu klären, wer allfällige Mehrkosten für die Parkplatzmiete gegenüber der Blaue-Zone Karte trägt. Ausserdem sind Parkhäuser mit grossen Kapazitäten (evtl. Heuried, Swisscom & SwissLife Binz, Brunaupark, Triemlisplatz, Albisgütli, Manegg, Neubauten in Quartiernähe, Hard, VBZ oder Uni-Spital) zu finden, um den betroffenen Personen eine entsprechende Lösung anzubieten. Grob geschätzt dürften 10-30% auf Privatgrund im Quartier bleiben, gegen 40% müssten in ein Parkhaus in der Umgebung verschoben werden und rund 40% werden wohl privat eine Lösung suchen. Mit Informationstafeln werden alle Autofahrer*innen frühzeitig darauf hingewiesen, ab wann sie ihr Auto anderswo platzieren müssen. Prüfwert ist, ob alle Besitzer*innen mit einer Blaue-Zone Karte in der entsprechenden Zone von der Stadt benachrichtigt werden können. Ausserdem gilt es zu vermeiden, dass es zu übermässiger Parkierung in den benachbarten Quartieren kommt. Ob alle Autos am gleichen Tag oder gestaffelt innerhalb einer Woche das Quartier verlassen, wird im Rahmen des Mitwirkungsprozesses definiert.

5.3.3 Umgestaltung

Sind die Autos einmal weg, beginnt der kreative Prozess. Gemeinsam mit Profis (z.B. [Kollektiv Hochhinaus](#), [KreativKonsum](#), [Awareness in Art](#)) kann die Quartierbevölkerung in begleiteten Workshops an Mittwoch-Nachmittagen oder Samstagen die Strassen umgestalten. Dabei werden temporäre Möblierungen (z.B. aus Paletten) erstellt, die Strassen eingefärbt, Pflanzkisten aufgestellt, Spiel-, Sport- und Fitnessgeräte installiert und andere Ideen und Wünsche der Anwohner*innen umgesetzt. Selbstverständlich bleibt die Fahrbahn jederzeit unter Einhaltung der Mindestbreiten von Feuerwehr und Entsorgung erhalten. Bereits vorgängig können Interessierte eine Kiste für ein Gemüsebeet (z.B. [SBB Hochbeet](#)) beantragen. Diese werden angeliefert und gemeinsam bepflanzt. In diesem Zusammenhang gibt es auch einen [Workshop zu Permakultur](#) und Gärtner*innen können gemeinsam Erfahrungen und Setzlinge austauschen. Abzuklären ist auch, ob das «Grüne Gastspiel» mit einer namhaften Anzahl Bäumen in ausgewählten Strassen Alleen bilden könnte oder ob andere Bepflanzungen (z.B. Wanderbaumallee) gewählt werden. Ein grosses Potential hat auch der Einbezug der Schüler*innen der drei im Perimeter vorhandenen Schulhäuser (Kanti Wiedikon, Primarschule Bühl, Sekundarschule Rebhügel) für die Umsetzung noch zu definierender Massnahmen. Es soll auch Platz haben für unkonventionelle Ideen, wie eine Bobby-Car-Rennstrecke oder einen Skateboard-Trail, einen Pumptrack etc. Innerhalb von zwei Wochen sollen im ganzen Perimeter alle Strassen sichtbar umgestaltet werden.

5.3.4 Erlebnis

Endlich ist das Quartier vom Autoverkehr befreit und der öffentliche Raum hat eine völlig neue Aufenthaltsqualität erhalten. Nun gilt es diesen während einigen Monaten (z.B. von Mai-September) zu geniessen und zu erleben. Einerseits soll das ganz ruhig und gemächlich möglich sein. Lärmbelastung durch Partys und Menschenansammlung in den späten Abend hinein gilt es zu kanalisieren und zu terminieren. Andererseits soll die Gelegenheit auch genutzt werden, um besondere Aktivitäten umzusetzen, die normalerweise nicht möglich sind. Ob ein Seifenkistenrennen, ein Velokino mit dem Film «Cycling Cities» oder gemeinsames Morgenyoga hängt von der Kreativität der Anwohner*innen ab. Das Programm soll durch die

Quartierbevölkerung mitgestaltet und von ihr getragen werden. Dabei werden den Bedürfnissen der Anwohnenden stets Rechnung getragen und alle sind willkommen.

5.3.5 Abbau

Nachdem ein paar Monate verstrichen sind, wird alles wieder zurückgebaut. Möblierungen werden entfernt, Pflanztröge wegtransportiert und die Strasse bekommt wieder ihr ursprüngliches Gesicht zurück. Abhängig von der Einschätzung der DAV und den Wünschen der Quartierbevölkerung ist zu prüfen ob gewisse Signalisationsänderungen (Begegnungszonen, Einbahnstrassen) unbefristet erhalten bleiben. Auch farbliche Gestaltungen auf dem Belag dürften als Erinnerung an den ausserordentlichen Sommer bestehen bleiben. Alle Projektpartner verpflichten sich, dafür zu sorgen, dass kein «Abfall» im öffentlichen Raum zurückbleibt.

5.4 Evaluation

Um Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt zu gewinnen und für künftige unbefristete Massnahmen zu nutzen, muss es evaluiert werden. Dafür ist ein spezialisierter Partner (Hochschule, ETH, Planungsbüro) zu gewinnen. Ein Element der Evaluation soll auch eine im Perimeter repräsentative Umfrage sein, welche vor, während und nach der Umsetzung durchgeführt wird. Dadurch soll erkannt werden, ob das Projekt zu einer Verhaltensänderung geführt hat, die über die Projektlaufzeit dauert (z.B. Umstellung auf Cargo-Bike, weniger Autonutzung im Alltag...). Weitere Indikatoren müssen in Zusammenarbeit mit der «Forschungsanstalt» definiert und entwickelt werden.

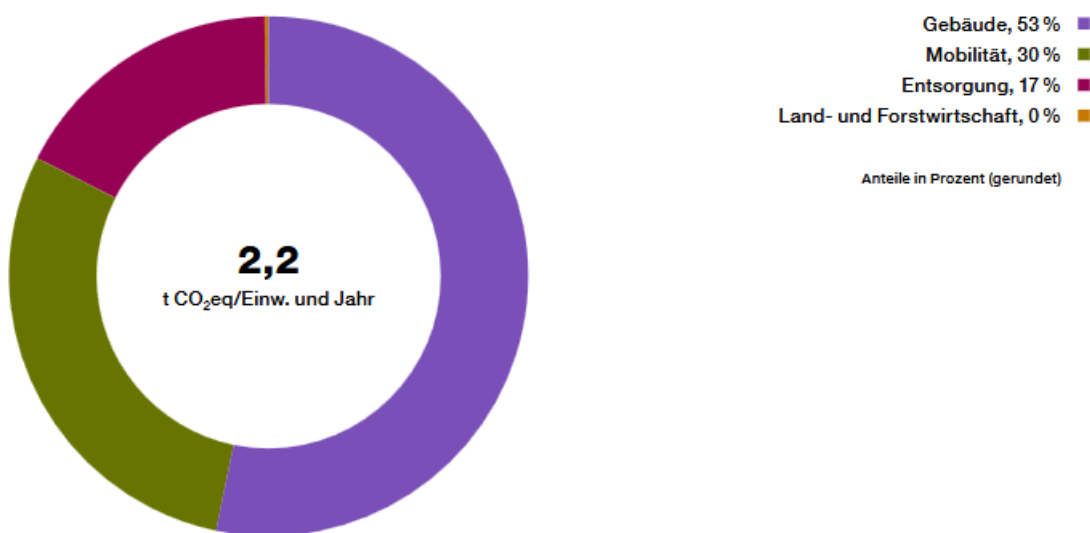
6 Mobilitätsmanagement

Im Rahmen des Projekts soll Autofahrer*innen aufgezeigt werden, wie sie ihre Alltagsmobilität mit weniger oder ohne Autokilometer bewältigen können. Dafür braucht es einen Mix an Massnahmen. Die Erhöhung der Distanz zum eigenen Personenwagen erhöht den Zeitbedarf für die Autoverfügbarkeit und kann alleine bereits zu einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl führen. Diese soll allerdings noch durch Begleitmassnahmen unterstützt werden. Eine Partnerschaft mit Mobility Carsharing ist anzustreben, um während der Umsetzungsphase das Angebot zu erhöhen und bspw. vergünstigte Probeabos zur Verfügung zu stellen. Die Zusammenarbeit mit dem Lastenradkollektiv wurde bereits durch das Projektteam empfohlen. Im Projektperimeter sollen Cargobikes zur Verfügung gestellt werden, damit die Quartierbevölkerung für Kindertransport, Grosseinkauf oder andere Bedürfnisse Möglichkeiten erhält. Zu prüfen ist die Vergabe von Zone 110-Monatsabos sowie falls möglich eine Erhöhung von PubliBike-Angeboten im Quartier. Im Frühling soll auch ein Angebot für Veloservices gemacht werden, damit alle ihr Velo betriebsbereit haben. Weitere Massnahmen können abhängig von den Rückmeldungen und Bedürfnissen im Rahmen der Mitwirkung entwickelt und geprüft werden. Interessant wäre auch eine Erhöhung von Carvelo2Go-Standorten im Quartier über das Förderprogramm der Stadt. Ziel ist, dass Autofahrer*innen sehen, dass ihre Alltagsmobilität auch funktioniert, wenn ihr Auto nicht jederzeit vor der Haustüre bereitsteht.

7 Klimawirkung

Gemäss dem Netto-Null Zwischenbericht 2025 liegt der Anteil der CO₂-Emissionen der Mobilität bei 30%. Der Bereich ist damit nach den fossilen Heizungen der Gebäude der zweitgrösste Sektor. Während der Umbau der Heizsysteme (Sanierungen, Heizungsersatz, Fernwärmeausbau, etc.) nicht einfach schnell in einem Pilotquartier realisiert werden kann, ist die Verkehrswende vergleichsweise kurzfristig umzusetzen. Der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr, das Velo, die Füsse und die Kombination mit (E-cargo) Bike-sharing oder Carsharing sind heute bestehende und verfügbare Lösungen. Keine andere Idee im Pilotquartier kann kurzfristig so viele CO₂-Emissionen reduzieren, wie die Idee «STRASSEN FÜR ALLE». Die Stadt schreibt im Bericht entsprechend auch deutlich: *«Entscheidend für Netto-Null sind weniger Autoverkehr und ein rascher Fortschritt bei der Elektromobilität.»* Gleichzeitig resultiert der positive Nebeneffekt, dass die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums für alle steigt.

Direkte THG-Emissionen Gesamtstadt 2024

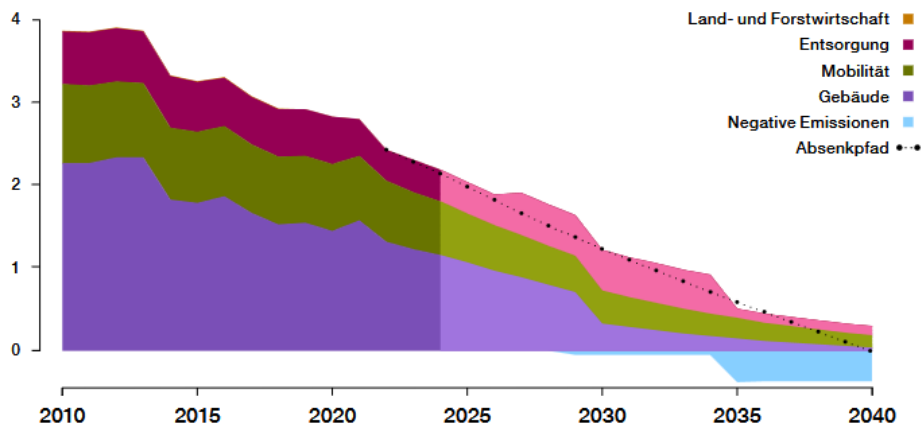


Etwa die Hälfte der direkten THG-Emissionen wird durch Öl- und Gasheizungen im Bereich Gebäude verursacht.

Quelle: Netto-Null Zwischenbericht Dezember 2025

Direkte THG-Emissionen Gesamtstadt

t CO₂eq/Einw. und Jahr



Die direkten THG-Emissionen sind von 2022 bis 2024 um rund 10 % zurückgegangen.

8 Zeitplan

Zeitplan STRASSEN FÜR ALLE

2027	2028	2029	2030	2031
Launch Website	Planungsworkshops	Vorbereitungsworkshops	Umsetzung Mai bis Oktober	Evaluation
Vernetzungsveranstaltungen	Strassenfest	Planung Umsetzung	Umgestaltungsworkshops	Abschlussveranstaltung
Petition Quartierblock	Planaufgabe Umgestaltung	Inspirationsveranstaltungen	Begrünungsworkshops	
Anträge Begegnungszonen			Diverse Events und Highlights	

9 Budget

Budget STRASSEN FÜR ALLE

Kommunikation	55'000
Umsetzung	50'000
Evaluation	30'000
Strassenfest	35'000
Projektkoordination	30'000
Total	200'000

Budget STRASSEN FÜR ALLE

Website	20'000
Flyer Grafik, Druck, Versand	25'000
Raummiete Veranstaltungen	2'000
Referent*innen	2'000
Verpflegung	1'000
SoMe-Ads	5'000
Strassenfest	35'000
Strassenumgestaltung	25'000
Bepflanzung und Begrünung	25'000
Evaluation	30'000
Projektleitung	30'000
Total	200'000

10 Inspiration

Wichtig ist in der Kommunikation rund um das Projekt aufzuzeigen, dass es bereits viele gute und erfolgreiche Beispiele von Umgestaltungen gibt. In diesem Zusammenhang können auch Filmvorführungen, Podiumsdiskussionen, Ausstellungen oder Referate organisiert werden, um über Best-Practice-Beispiele zu informieren. Folgende nicht abschliessende Liste gilt als Gedankenstütze:

- [Neighborhood in Motion: One Month, one neighborhood, no cars](#) (z.B. Konrad Otto-Zimmermann für ein Referat einladen / [EcoMobility World Festival 2013 Suwon South Korea](#))
- Streetfilms Barcelona (oder andere):
<https://www.youtube.com/watch?v=jq2yd4QgL5I&t=13s>
- Alles Super ? Buch zu Superblocks in Europa: <https://urbanista.ch/news/buch-superblocks/>
- Auto-Korrektur – Katja Diehl
- Fliegende Autos – Zurlindenstrasse (umverkehR):
https://www.youtube.com/watch?v=6JPicO_CJKs
- Urbanisme tactique: <https://www.actif-traffic.ch/urbanisme-tactique>
- Verkehrszukunft : <https://www.verkehrszukunft.ch/de/vision>
- Piazze Aperte Milano:
https://www.comune.milano.it/documents/2018/1320715/Piazze%20Aperte%20in%20ogni%20quartiere_avviso.pdf/e09ab207-940d-15e0-6420-9e1a8dd49dc9
- Public Space – Public Life Bern : <https://www.bern.ch/themen/mobilitat-und-verkehr/gesamtverkehr/strategien-und-konzepte/fussgaengerfreundliche-innenstadt>