



# Mitwirkung Mobilität und Stadträume

Schlussbericht zum Mitwirkungsprozess 2021

08.02.2022



# Inhalt

<b>Executive Summary</b>	<b>3</b>
<b>1 Ausgangslage und Zielsetzung</b>	<b>5</b>
<b>2 Mitwirkungsprozess</b>	<b>6</b>
2.1 Prozessablauf	6
2.2 Partizipationsgefäße	7
<b>3 Inhaltliche Strukturierung des Mitwirkungsprozessen</b>	<b>12</b>
3.1 Blick in die Zukunft: Megatrends und Zukunftsthemen	12
3.2 Thematische Stossrichtungen	13
3.3 Quartierblick und stadtweite Perspektive	14
<b>4 Ergebnisse</b>	<b>15</b>
4.1 Auslegeordnung und Stossrichtungen	15
4.2 Vision und Strategie	19
<b>5 Fazit</b>	<b>27</b>
5.1 Methodische Erkenntnisse	27
5.2 Inhaltliche Erkenntnisse	29

## Executive Summary

Dieser Schlussbericht fasst Ziele, Vorgehen und Erkenntnisse des Projekts «Mitwirkung Mobilität und Stadträume» des Tiefbauamts der Stadt Zürich zusammen. Die Teilergebnisse aus den verschiedenen Partizipationsgefässen werden summarisch dargestellt. Es liegen jeweils ausführliche **Ergebnisberichte** vor, die auf der Projektwebseite zugänglich sind. Auch eine Projekt-Broschüre ist verfasst worden.

Im Rahmen des Projekts «Mitwirkung Mobilität und Stadträume» hat das Tiefbauamt einen Mitwirkungsprozess über die Gestaltung und Nutzung von Mobilität und Stadträumen mit Blick auf das Jahr 2050 durchgeführt. Ziel war es, die **Wünsche und Anforderungen von Städterinnen und Städtern** besser kennenzulernen, mit ihnen in einen Dialog zu treten und daraus Visionen für die Zukunft abzuleiten. Als Städterinnen und Städter sind in diesem Prozess auch explizit Betreiberinnen und Betreiber eines Geschäfts sowie Personen ohne Wohnsitz in der Stadt Zürich gemeint, die z. B. in Zürich arbeiten, zur Schule gehen oder ihre Freizeit in Zürich verbringen. So soll die Planung und Gestaltung von Mobilität und Stadträumen noch stärker an den Bedürfnissen der Städterinnen und Städter ausgerichtet werden.

Um möglichst viele Menschen und Organisationen zu erreichen, kamen verschiedene **Partizipationsgefässe** zum Einsatz. Es wurde eine digitale Mitwirkungsplattform, die sogenannte E-Partizipation, eingerichtet, an der sich 1200 Personen beteiligten. Zudem wurde im Herbst 2021 die spielerische Partizipation mit 800 Teilnehmenden und später die Ausstellung an fünf verschiedenen Orten durchgeführt. So konnten insbesondere viele Kinder und Jugendliche, aber auch erwachsene Menschen direkt im öffentlichen Raum erreicht werden. Dreh- und Angelpunkt waren zwei Forumsveranstaltungen und weitere Workshops mit Vertreterinnen und Vertretern von Organisationen, Vereinen und Unternehmen. Das Besondere am Prozess war zudem die Kombination stadtweiter und langfristiger Perspektiven mit dem Einsatz verschiedener, auch niederschwelliger Partizipationsmöglichkeiten. Die Ergebnisse liefern ein vielfältiges «Stimmungsbild» aus unterschiedlichen Perspektiven über die Mobilität und die Stadträume der Zukunft.

Ausgehend von sieben Handlungsfeldern wurden die inhaltlichen Ergebnisse in sieben Leitsätze zusammengefasst, die den **wünschbaren Zustand im Jahr 2050** beschreiben. Daraus leiten sich auch die konkreten Handlungsempfehlungen ab, die in die künftige Arbeit des Tiefbauamts einfließen werden.

- Alle Menschen in Zürich haben Zugang zu nachhaltigen Mobilitätsformen.
- Quartierstrassen bieten vielfältige Nutzungs- und Aneignungsmöglichkeiten für alle, die dort wohnen, arbeiten und sich aufhalten.
- Dank viel Begrünung und Klimaschutz laden die Stadträume zum Verweilen, Spielen und Sporttreiben an der sauberen Luft ein.
- Nicht alle Stadträume sind durchgeplant. Sie werden von den Städterinnen und Städtern angeeignet und mitgestaltet.
- Die Nutzung der Stadträume ist ausgewogen und solidarisch ausgehandelt.

- Städterinnen und Städter entscheiden mit und übernehmen Verantwortung für ihre Stadt und ihr Wohnumfeld.
- Der städtische Wandel ist aktiv gestaltet, technologischer Fortschritt und Forschung bieten dafür wichtige Grundlagen.

Neben den inhaltlichen Resultaten hat das Projekt auch **methodische Erkenntnisse** erbracht: Die verschiedenen Partizipationsgefäße haben sich gegenseitig gut ergänzt und es konnten mit diesem Vorgehen viele Zielgruppen erreicht werden. Das Projekt erweiterte den Werkzeugkasten für Mitwirkungsprojekte beim Tiefbauamt stark. Die erprobten Methoden können in weiteren Projekten gezielt auf die jeweiligen Anforderungen und Zielgruppen hin zugeschnitten und eingesetzt werden.



Abbildung: Forum II – Stimmungsbild

# 1 Ausgangslage und Zielsetzung

Stadträume sind Lebensräume für alle und Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für die Lebensqualität und das Wirtschaften. Die beiden Themen Mobilität und Stadträume müssen deshalb eng zusammengedacht werden. Dies ist notwendig, um die vorhandenen knappen öffentlichen Räume optimal nutzen zu können. Der Begriff der **integralen Planung** leistet hierzu einen wertvollen Beitrag. Die integrale Planung und Gestaltung von Mobilität und Stadträumen soll noch stärker an den Bedürfnissen der Bewohnerinnen und Bewohner, den Unternehmen und des Gewerbes, der Beschäftigten sowie der Besucherinnen und Besucher der Stadt Zürich ausgerichtet werden.

In den letzten Jahren haben **neue Anforderungen** an den öffentlichen Raum, technologische Entwicklungen und zusätzliche Bedürfnisse in der Mobilität zu Veränderungen geführt. Eine klimaangepasste Stadtgestaltung hat an Wichtigkeit gewonnen. Verschiedene Trends in Gesellschaft, Wirtschaft und Verkehr, aber auch Erkenntnisse aus der Corona-Pandemie, dürften weitere neue Ansprüche an den öffentlichen Raum und die Mobilität generieren.

Vor diesem Hintergrund hat das Tiefbauamt der Stadt Zürich das Projekt «Mitwirkung Mobilität und Stadträume» lanciert, mit dem Ziel, die Planung und Gestaltung von Stadträumen und Mobilität **mit Blick auf die nächsten 20 bis 30 Jahre** stärker an den Bedürfnissen der Städterinnen und Städter zu orientieren. Bedürfnisgerechte öffentliche Räume und eine stadtverträgliche Mobilität fördern die Zufriedenheit der Städterinnen und Städter. Mit dem Projekt wurden folgende **Ziele** verfolgt:

- Erhebung der Ansprüche von Städterinnen und Städter an die Zürcher Stadträume und den Stadtverkehr sowie Diskussion über Priorisierungen und Vereinbarkeit dieser Ansprüche.
- Durchführung eines vielfältigen, teilweise experimentellen Partizipationsprozesses (und damit eine öffentliche Diskussion) in einem strategisch orientierten Projekt.
- Empfehlung für die Strategieweiterentwicklung der beiden bestehenden Strategien «Stadträume Zürich» und «Stadtverkehr 2025» erarbeiten.

Welche **Wünsche und Ansprüche** haben die Städterinnen und Städter? Welche Räume und Angebote fehlen? Wie stellen sie sich die Stadträume und die Mobilität im Jahr 2050 vor? Für die Beantwortung dieser Fragen hat das Tiefbauamt der Stadt Zürich mit dem Projekt «Mitwirkung Mobilität und Stadträume» verschiedene **Mitwirkungsmöglichkeiten** angeboten, getestet und mit Blick auf die künftige Planung und Gestaltung von Mobilität und Stadträumen ausgewertet.

## 2 Mitwirkungsprozess

### 2.1 Prozessablauf

Das Projekt kann in drei Prozessphasen unterteilt werden, die jeweiligen Partizipationsgefässe werden unten genauer beschrieben:

- Die **erste Phase** erfolgte von Dezember 2020 bis März 2021 mit Schwerpunkt Definition Prozess und Ausgangslage. Das Projektteam hat mit Unterstützung verschiedener Verwaltungsstellen den Prozess und die Inhalte vorbereitet. Dazu waren auch Analysen von Grundlagendokumenten notwendig. Die Ergebnisse wurden im Projektteam und in der Spurgruppe validiert. Sie flossen in die auf der Webseite verfügbaren Präsentationen für die Partizipationsgefässe ein.
- Die **zweite Phase** begann mit der ersten Spurgruppensitzung und dauerte bis Oktober 2021. Sie beinhaltet die im Zentrum stehende Umsetzung der Mitwirkung. Die erste Forumsveranstaltung fand im Juni statt, ein Workshop zu den gleichen Themen in Englisch sowie die E-Partizipation im Juni und Juli 2021. Die spielerische Partizipation wurde im September durchgeführt. Sämtliche Ergebnisberichte sind auf der Projektwebseite öffentlich zugänglich.
- Als Übergang in die **dritte Phase** wurde eine Ausstellung im öffentlichen Raum durchgeführt, gefolgt von der zweiten Forumsveranstaltung im November 2021. Dabei ging es um die partizipative Bewertung strategischer Stossrichtungen. Ab Ende 2021 konnte die Schlussberichterstattung mit dem vorliegenden Schlussbericht und einer visualisierten Broschüre durchgeführt werden.

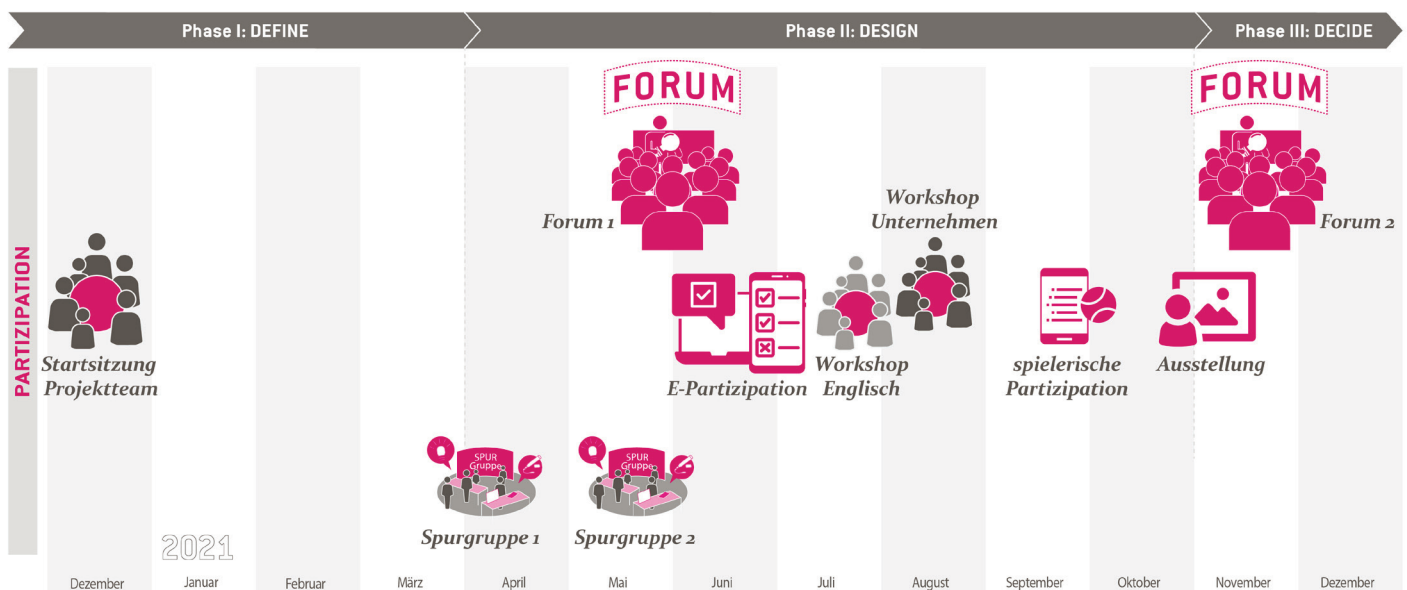


Abbildung 2-1: Projektlaufplan mit Partizipationsgefässen

## 2.2 Partizipationsgefässe

Die Mitwirkung bestand aus den **Formaten** Spurgruppe, Forum (Grossgruppenkonferenz), E-Partizipation sowie spielerische Partizipation und Ausstellung im öffentlichen Raum. Zusätzlich fanden zwei Workshops mit spezifischen Gruppen statt. Im Frühjahr 2021 bereitete das Projektteam zusammen mit der Spurgruppe die Mitwirkungsgefässe vor. Darauffolgend fand im Juni 2021 die erste Forumsveranstaltung in digitaler Form mit Vertretungen von Vereinen und Verbänden, Interessenorganisationen, Parteien, Quartier- und Anwohnergruppen, Gewerbe, Wirtschaft und weiteren Organisationen statt. Im Juni und Juli 2021 wurde während vier Wochen die E-Partizipation durchgeführt, die für die breite Öffentlichkeit zugänglich war. Weitere Workshops im Juli und August 2021 wurden mit Personen nicht deutscher Muttersprache und mit Vertretern von grossen Unternehmen in der Stadt Zürich durchgeführt. Anschliessend wurden die Themen Mobilität und Stadtraum auf spielerische Art und Weise im öffentlichen Raum erprobt. Ausgewählte Ergebnisse und Beiträge aus den verschiedenen Partizipationsgefässen wurden im November im öffentlichen Raum ausgestellt. Mit dem zweiten Forum Ende November 2021, das mit physischer Präsenz durchgeführt werden konnte, wurde der Mitwirkungsprozess abgeschlossen werden.

### 2.2.1 Spurgruppe

In der Spurgruppe wurden Inhalte und Stossrichtungen der beiden Strategien gespiegelt und diskutiert. Die Spurgruppe unterstützte die Projektleitung mit inhaltlichen und prozessrelevanten Ideen bei den Vorbereitungen der Forumsveranstaltungen und der E-Partizipation. Die Spurgruppe setzte sich aus 20 Vertreterinnen und Vertretern von **interessierten Organisationen** zusammen. Wichtig für die Zusammensetzung der Spurgruppe war, dass für Mobilität und Stadtraum wichtige und möglichst vielfältige Sichtweisen vertreten waren. Im Vordergrund stand deren Expertenwissen und weniger der Standpunkt ihrer Organisation. Die beiden Spurgruppensitzungen fanden im April und Mai 2021 statt (siehe separate Ergebnisberichte).

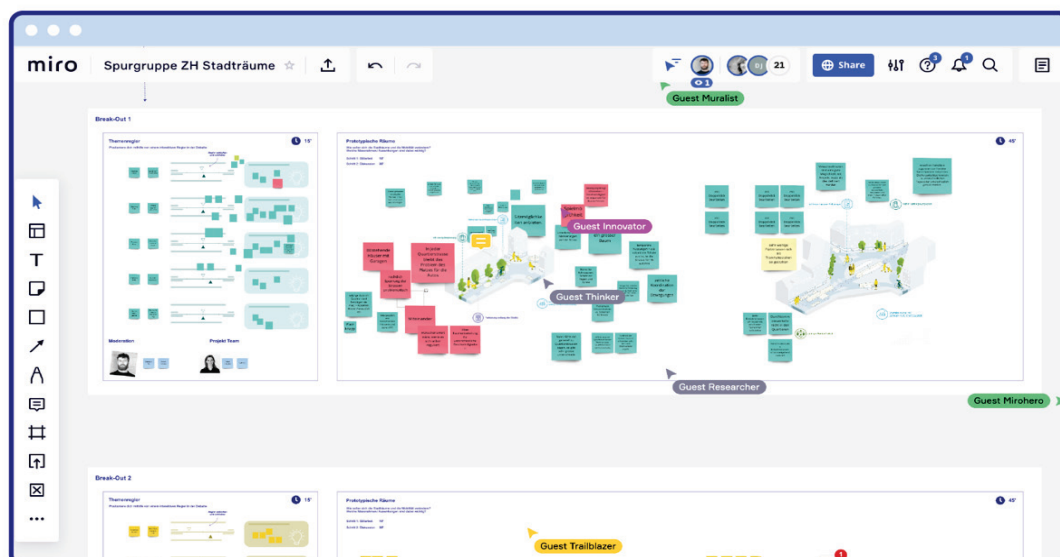


Abbildung 2-2: Digitale Partizipation am Miro-Board

### 2.2.2 Forum

Vertretungen verschiedenster Interessensgruppen diskutierten Bilder, Stossrichtungen und Erkenntnisse (siehe Ergebnisberichte). Die erste Veranstaltung wurde am 2. Juni 2021 online durchgeführt. Es haben rund 60 Personen, die knapp 50 Organisationen vertreten, teilgenommen. Insgesamt wurden über 150 Organisationen eingeladen. Die im Forum vertretenen Organisationen deckten ein sehr **breites Interessenspektrum** ab wie etwa Quartiere, Generationen, Mobilität, Gewerbe, Wirtschaft, Nachtleben, Soziales, Klima und Geschlechter. Es wurde darauf geachtet, ein politisch möglichst breites Spektrum abbilden zu können. Am ersten Forum konnten die Ansprüche an die Stadträume und die Mobilität gesammelt sowie Feedback zu den Themenfeldern eingeholt werden. Die Ergebnisse flossen in die Vorbereitung der E-Partizipation ein. Das zweite Forum beinhaltete die Diskussion und die Bewertung der Ergebnisse aus der digitalen Partizipation, der Workshops sowie der abgeleiteten strategischen Stossrichtungen. Es wurde in der letzten Mitwirkungsphase am 24. November 2021 physisch durchgeführt. Wiederum haben über 50 Vertreterinnen und Vertreter der eingeladenen Organisationen teilgenommen.



Abbildung 2-3: Forum II – Diskussion im Plenum und in Gruppen

### 2.2.3 E-Partizipation

Die digitale Partizipation (E-Partizipation) fand im Juni und Juli 2021 auf der neuen städtischen Mitwirkungsplattform «Mitwirken an Zürichs Zukunft» statt und dauerte vier Wochen. Das vorliegende Projekt war das erste Pilotprojekt, das auf der Plattform abgewickelt wurde. Die E-Partizipation war für alle interessierten Städterinnen und Städter zugänglich. Auch Personen mit Wohnsitz ausserhalb der Stadt Zürich konnten teilnehmen. Es wurden drei Mitwirkungsformate angeboten: Einerseits konnte an einer Umfrage teilgenommen werden (sog. Stimmungsbarometer), andererseits konnten Ideen diskutiert sowie Visionen eingegeben werden. Um etwas zu kommentieren oder



einen Like zu setzen, mussten die Teilnehmenden sich auf der städtischen Plattform registrieren, nicht aber um an der Umfrage teilzunehmen oder eine Idee einzugeben. Die Bekanntmachung lief über verschiedene Kanäle: über die Organisationen aus Spurgruppe und Forum als Multiplikatorinnen, über Aushänge in Trams und Bussen sowie über Webseiten, soziale Medien und Medienarbeit. Es haben rund **1200 Personen** an der Umfrage («Stimmungsbarometer») teilgenommen, davon waren 85 Prozent zwischen 25 und 64 Jahren alt. Ältere Menschen und Jugendliche haben zu je 7 Prozent teilgenommen. Die Anteile von Frauen und Männern waren ausgewogen. Der Bildungsstand war bei über 75 Prozent mit Hochschulabschluss sehr hoch (der Durchschnitt in der Stadt Zürich liegt bei 58 Prozent). Die meisten teilnehmenden Personen nutzen in der Regel das Velo, den öffentlichen Verkehr und/oder sind zu Fuss unterwegs. Die Mehrzahl hat sich an der Umfrage mit geschlossenen und offenen Fragen beteiligt. Es sind aber auch gegen 50 Projektideen eingereicht worden. Es liegt ein ausführlicher Ergebnisbericht mit quantitativen und qualitativen Auswertungen vor.

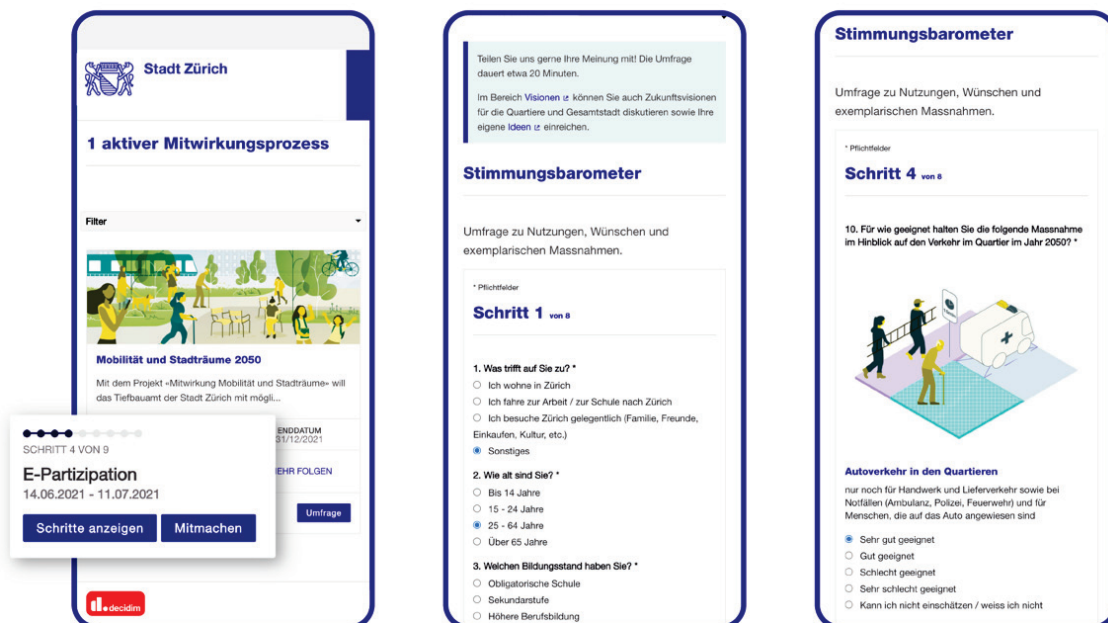


Abbildung 2-4: Digitale Partizipation über die Mitwirkungsplattform «Mitwirken an Zürichs Zukunft»

### 2.2.4 Spielerische Partizipation

Ergänzend zum Forum und zur E-Partizipation wurden die Themen Mobilität und Stadtraum auch auf spielerische Art und Weise **im öffentlichen Raum erprobt** und kurzzeitige Aneignungsmöglichkeiten getestet. Ziel war dabei insbesondere, auch andere Gruppen wie etwa Kinder und Jugendliche zu erreichen, die in den bisherigen Mitwirkungsgefässen weniger gut angesprochen werden konnten. Statt sprachlicher Beteiligung stand die spielerische Teilhabe im Vordergrund. Auch die Präsenz der Projektbeteiligten vor Ort vereinfachte es, mit Menschen in ihren Alltagsräumen in Kontakt zu kommen. Die Umsetzung erfolgte im September 2021 in fünf verschiedenen Quartieren: beim Bahnhof Altstetten, bei der Haltestelle Neuaffoltern und im Quartier, rund um

den Schwamendingerplatz, auf dem Hardplatz und im Quartier sowie auf und rund um den Wollishoferplatz. Insgesamt konnten rund 800 Personen erreicht werden. Dieses Projekt wurde vom Verein Urban Equipe konzipiert und umgesetzt.

### 2.2.5 Ausstellung

Ausgewählte Ergebnisse und Beiträge aus den verschiedenen Mitwirkungsgefässen wurden im öffentlichen Raum ausgestellt. Die Umsetzung, ebenfalls durch Urban Equipe, erfolgte im November 2021 auf denselben **fünf Quartierplätzen** wie die spielerische Partizipation. Im Rahmen der Ausstellung wurde an jedem Ort eine Führung angeboten, an der die gezeigten Zwischenergebnisse diskutiert wurden. Auch online konnte man sich zu den ausgestellten Thesen äussern.



Abbildung 2-5: Niederschwellige Ausstellung im öffentlichen Raum

### 2.2.6 Weitere Workshops

Ein Workshop wurde mit 20 Vertreterinnen und Vertretern von **grossen Unternehmen** mit Sitz in Zürich durchgeführt. Im Rahmen des Programms «Impuls Mobilität» des Tiefbauamts der Stadt Zürich wird jährlich der Austausch mit Vertreterinnen und Vertretern grosser Unternehmungen gepflegt. Am 25. August 2021 hatte die Projektleitung des Projekts «Mitwirkung Mobilität und Stadtraum» die Gelegenheit, den Teilnehmenden erste Zwischenergebnisse vorzustellen, zu diskutieren und mit einer unternehmerischen Sichtweise zu ergänzen. Ein weiterer hybrider Workshop wurde mit Städterinnen und Städter in Englisch durchgeführt, damit sich auch Menschen beteiligen konnten, die **nicht oder wenig Deutsch sprechen**. Dieser Workshop fand in Zusammenarbeit mit der Integrationsförderung der Stadt Zürich, dem Ausländerbeirat der Stadt Zürich und dem Verein Architecture for Refugees Schweiz statt.

# Mitwirkung Mobilität und Stadträume

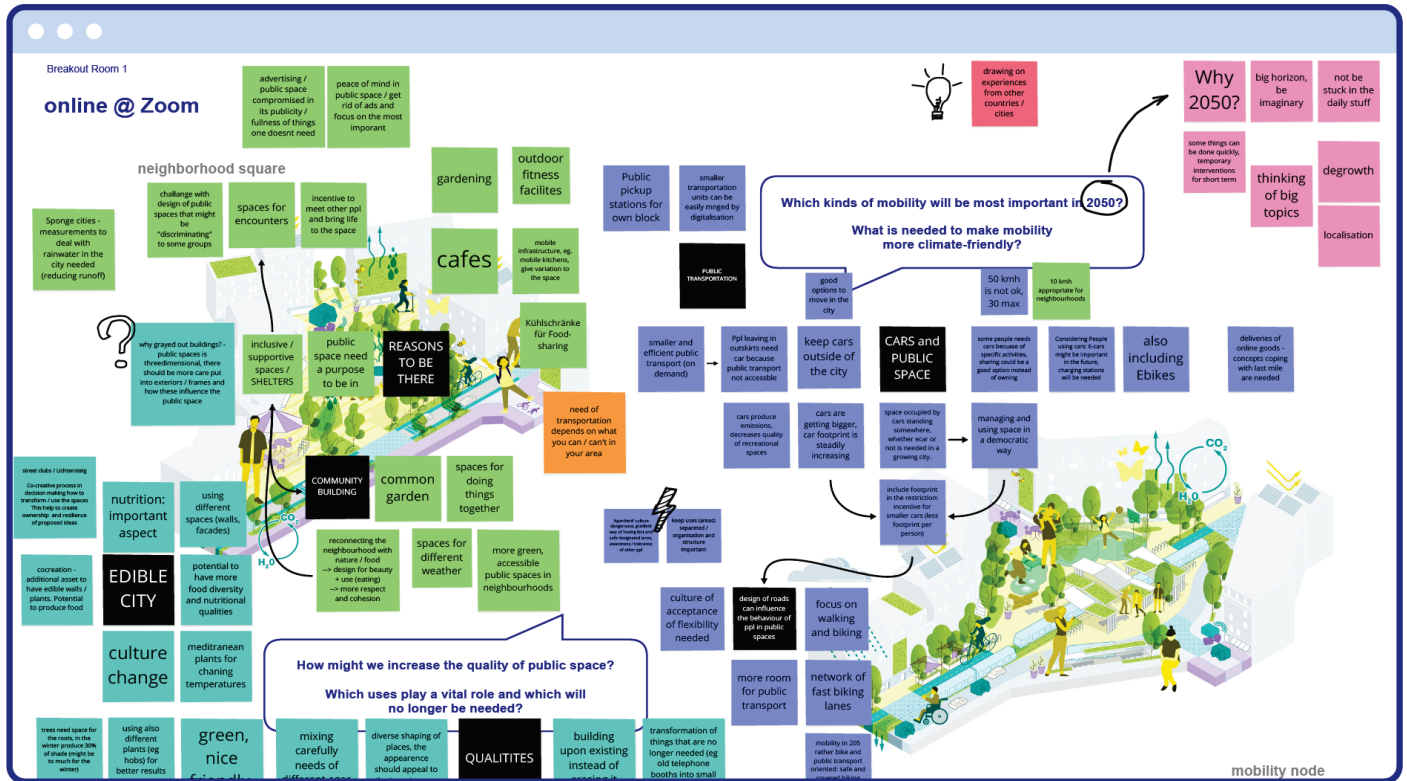


Abbildung 2-6: Hybrider Workshop in englischer Sprache

### 3 Inhaltliche Strukturierung des Mitwirkungsprozessen

#### 3.1 Blick in die Zukunft: Megatrends und Zukunftsthemen

Um die Mitwirkungsgefässe möglichst visionär auf 2050 vorzubereiten, wurde eine Analyse zu wichtigen gesellschaftlichen **Trends** wie Digitalisierung, Individualisierung, Pluralisierung der Lebensstile, Aging Society, Sharing, Forderungen nach mehr Partizipation und Transparenz, Gleichberechtigung und Kooperation sowie Klimaschutz und Klimaanpassung durchgeführt. Diese Trends schlagen sich auch in den **Anforderungen an den öffentlichen Raum** nieder. Alle diese gesellschaftlichen Wandlungsprozesse generieren neue, vielgestaltige Ansprüche an den öffentlichen Raum. Die ungebrochene Wiederentdeckung des Städtischen, das fortlaufende Bevölkerungswachstum, die Zunahme an Arbeitsplätzen und die gestiegene Mobilität verstärken den Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum zusätzlich. Gleichzeitig steigt das Bedürfnis nach qualitätsvollen öffentlichen Räumen in der sich verdichtenden Stadt.

Mit dem Wachstum der Stadt nehmen auch die **Mobilitätsbedürfnisse** weiter zu. Mobilität ist darüber hinaus ein zentrales städtisches Thema, das regelmässig im politischen Diskurs verhandelt wird und für Bewohnerinnen und Bewohner, Werk tätige und Besuchende von grosser Bedeutung ist. Geprägt von gesellschaftlichen und technologischen Entwicklungen verändern sich Mobilitätsverhalten und Mobilitätsangebot stetig. Der immer dringlicher werdende Klimaschutz, der etwa zum «Netto-Null-Ziel» führte, wird zu einem weiteren zentralen Feld in den Stadträumen und bei der Mobilität. Die erarbeiteten Megatrends legten die Diskussionsbasis im Mitwirkungsprozess.



Evaluation Strategiepapiere Stadträume 2010 und Stadtverkehr 2025

Abbildung 3-1: Strategie- und Studienbeispiele mit Trends und Treibern

## 3.2 Thematische Stossrichtungen

Aus den bestehenden Strategiepapieren der Stadt Zürich, den aktuellen Megatrends sowie der Literatur und Handbüchern zu Stadträumen und Mobilität wurden sieben Themenfelder abgeleitet. Diese sieben Themen bilden den «roten Faden» und sind so formuliert, dass sie von verschiedenen Zielgruppen gut verstanden werden. Die sieben Themen wurden im Sinne einer Mindmap laufend mit weiteren Anforderungen ergänzt. Sie sollten den Blick auf die Zukunft 2050 lenken. Teilweise decken sie auch Anforderungen ab, die in der Stadt Zürich bereits auf der politischen Agenda stehen.

- **Nachhaltige Mobilität:** Es stellt sich die Frage, wie wir uns künftig durch die Stadt bewegen werden. Dabei stehen Anforderungen wie flächeneffiziente öffentliche Verkehrsmittel, sicherer und gut erkennbarer Fuss- und Veloverkehr, Klimaschutz, autoreduzierte Stadträume und intelligente Logistikkösungen im Vordergrund einer nachhaltigen Mobilität.
- **Strassenräume sind Lebensräume:** Hier geht es darum, wie die Strassen zukunftsgerecht gestaltet und die Aufenthaltsqualität von Strassen erhöht werden können. Es bedingt hierzu eine Neuaufteilung des Strassenraums, die Beruhigung des Verkehrs und die Steigerung der Aufenthaltsqualität.
- **Angenehmes Stadtklima:** Klimaschutz und -anpassung, nachhaltiges Bauen, der Erhalt und die Förderung der Biodiversität sowie das Naturerlebnis in der Stadt werden in Zukunft eine wichtige Rolle spielen.
- **Vielfältig genutzte Räume für alle:** Nutzungs- und gestaltungsoffene, flexible Stadträume können u.a. durch Pop-up-Massnahmen (vorübergehend für Kinder, Quartiergruppen oder Gewerbe nutzbare Flächen; mobile Elemente, Strassenfest, Urban Gardening, Marktstände, etc.) bespielt werden. Lebendige und vielfältige Stadträume sollen gefördert werden.
- **Alle sind anders, alle sind gleich:** Die Gestaltung der Stadträume soll inklusiv und gerecht für alle sein, das Aneignen von Orten soll ermöglicht und der gesellschaftliche Zusammenhalt gefördert werden.
- **Stadt gemeinsam machen:** Das Mitgestalten der Stadträume soll unter anderem durch neue Partizipationsformen ermöglicht werden. Es braucht ein kooperatives schrittweises Vorgehen. Unterschiedliche Gruppen sollen sich in geeigneten Formaten und Sprachen an Planungsprozessen beteiligen können.
- **Welt & Stadt im Wandel:** Städte sind einem kontinuierlichen Wandel ausgesetzt. Die grossen globalen Megatrends wie etwa Globalisierung, Smart City oder Online-Shopping müssen einbezogen werden. Auch die Auswirkungen der Corona-Pandemie sind zu berücksichtigen.

### 3.3 Quartierblick und stadtweite Perspektive

Die Anforderungen eines zukunftsgerechten Stadtraums und einer nachhaltigen Mobilität wurden für die Diskussionen in den Partizipationsgefässen auf **zwei Betrachtungsebenen** heruntergebrochen. Zum einen gibt es den Quartierblick mit den Quartierstrassen und -plätzen. Das Quartier steht für das Umfeld, in dem wir uns bewegen, wohnen, arbeiten, einkaufen und uns aufhalten. Gerade in der Stadt Zürich zeichnen sich die Quartiere durch die kurzen Wegdistanzen aus. Auf der anderen Seite ist die stadtweite Perspektive wichtig, um die Gesamtheit des städtischen Raums und der Mobilität zu betrachten. Im Vordergrund stehen hier die Funktionalität der Stadt, die Zugänglichkeit von aussen und zwischen den Stadtteilen, der Arbeitsverkehr, die grossen Verkehrsachsen und -knoten sowie wirtschaftliche und touristische Ansprüche.



Abbildung 3-2: Partizipation aus Quartier- und Stadtperspektive

## 4 Ergebnisse

Die Schlussergebnisse wurden schrittweise über die Auswertung der geschilderten Partizipationsgefässe erarbeitet. Bis Sommer 2021 wurden die Auslegeordnung sowie Bedürfnisse, Anliegen und Stossrichtungen zusammengestellt (siehe Kapitel 4.1). Ab Herbst 2021 wurden Visionen, Leitsätze sowie konkrete Massnahmen diskutiert und bewertet (siehe Kapitel 4.2). Die nachfolgend aufgeführten Ergebnisse fassen die **ausführlichen Ergebnisberichte** zusammen.

### 4.1 Auslegeordnung und Stossrichtungen

Bis zum Sommer 2021 wurden aufgrund der Corona-Pandemie alle Mitwirkungsveranstaltungen in **digitaler Form** durchgeführt. Die Diskussionen und Ergebnisse wurden über schriftliche Notizen und in einem Miro-Board erfasst. Die E-Partizipation wurde auf der städtischen, digitalen Plattform «Mitwirken an Zürichs Zukunft» umgesetzt. Die **spielerische Partizipation** und die Ausstellung konnten draussen auf Quartierplätzen durchgeführt werden. Die nachfolgende Zusammenstellung der Ergebnisse erfolgt entlang der eingesetzten Partizipationsgefässe.

#### 4.1.1 Forum 1 und Workshops

Das erste Forum und die beiden Workshops der Phasen 1 und 2 können in aller Kürze wie folgt zusammengefasst werden:

- Mobility Pricing wird in Zukunft wichtig sein.
- Die Angebote fürs Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf andere Mobilitätsformen (Sharing, Pooling, On-Demand, Mobilitäts-hubs) sind zu optimieren, so dass Arbeitnehmende in der Stadt Zürich aufs Auto verzichten können.
- Der Durchgangsverkehr muss von den Quartieren ferngehalten werden. Damit können mehr verkehrsberuhigte Orte mit weniger Verkehrslärm geschaffen werden.
- Es braucht mehr multifunktionale, menschenfreundliche Strassen und Plätze.
- Attraktiv gestaltete Quartierstrassen könnten zu Hindernissen und Hürden für seh- und gehbeeinträchtigte Menschen führen. Grosse Verkehrsknoten sind für Menschen mit Beeinträchtigung häufig sicherer als multifunktional genutzte Quartierstrassen.
- Bei den Parkplätzen werden deren Flächenanspruch und Nutzung flexibler werden. Es sollten Reservationstools für verschiedene Nutzungen entwickelt und angeboten werden.
- Die Strategie für attraktive und sichere Velo- und Fussverbindungen muss mit Nachdruck weiter umgesetzt werden.
- Home Office wird bleiben (vor allem montags und freitags). Dies führt zu neuen Anforderungen, aber auch neuen Möglichkeiten für die Gestaltung der Stadträume und der Mobilität.
- Der öffentliche Verkehr (VBZ, ZVV, etc.) muss weiterhin hohe Qualität haben. Flexible Preissysteme werden an Bedeutung gewinnen.

- Die gewerbliche Anlieferung braucht auch 2050 Platz und wird Lärm machen. Deshalb müssen neue innovative Logistikkonzepte entwickelt werden.
- Generell im Stadtraum und in den Strassen braucht es mehr Grün, mehr Wasser und mehr Schatten.
- Strassen und freie Flächen sollten vermehrt temporär umgenutzt werden können. Digitale Tools werden dies erleichtern.
- Auch die Infrastruktur in die Höhe (Klimamassnahmen) und im Untergrund (Ver- und Entsorgung) sollte nicht vergessen werden und in die Planung einbezogen werden.
- Für Erholung und Begegnung braucht es mehr Orte mit hoher Aufenthaltsqualität sowie Orte, die für den Rückzug zur Entspannung geeignet sind.
- Auch das Gewerbe und seine Kundinnen und Kunden tragen zur Belebung bei. Und auch Handwerksbetriebe brauchen Parkierungsmöglichkeiten.



Abbildung 4-1: Forum I – digitale Partizipation mit Slido-Umfrage



#### 4.1.2 E-Partizipation

Die Ergebnisse der E-Partizipation haben insbesondere zu einer Priorisierung der wichtigsten Anliegen der an der Umfrage teilnehmenden Personen geführt:

- Bei der Umfrage sehen 56 Prozent die Klimaveränderung als wichtigste Herausforderung in der Stadt Zürich. Deshalb sind Hitzeminderung, Klimaschutz und schonender Umgang mit Ressourcen mit höchster Priorität anzugehen. Weitere Herausforderungen sind der begrenzt verfügbare öffentliche Raum und die Zunahme der Mobilität.
- Dem Stadtklima könnten Nutzungskonzepte am Zürichsee, mehr Gemeinschaftsgärten, mehr grüne Zwischenräume und mehr klimaangepasste Bäume dienen.
- Beim Städtebau wird auf sogenannte Superblocks hingewiesen, die als autoreduzierte oder -freie Wohnzonen ausgestaltet werden können.
- Grosse Zustimmung fand die Idee der Überdachung des Gleisgrabens in Wiedikon.
- Fürs Velo werden Vorschläge gemacht, die teilweise bereits Eingang in die Velostrategie der Stadt Zürich gefunden haben: Schnellrouten, auch in die Agglomeration hinaus, Velotransportsysteme im öffentlichen Verkehr und auf Bergstrecken, Velowege mit Solarüberdachung.
- Konkrete Gestaltungsideen sind: Überdachungsideen, Begegnungszonen sowie mehr Outdoor-Möbel und Fitnessgeräte.
- Beim motorisierten Individualverkehr (MIV) wurde vorgeschlagen, Parkplätze aufzuheben bzw. zu reduzieren sowie Park & Ride auszubauen.
- Für den öffentlichen Verkehr finden sich Ideen wie eine 24/7-Metro und Gondel-/ Seilbahnkonzepte.

### 4.1.3 Spielerische Partizipation

Aus den Ergebnissen der spielerischen Partizipation können zwei Hauptanliegen abgeleitet werden.

#### Stadträume mutiger gestalten

- Stadträume sollten für Menschen mit verschiedenen Bedürfnissen gestaltet werden.
- Es sollte mehr auf die Nutzungsoffenheit öffentlicher Räume sensibilisiert werden statt (nur) Verbote zu kommunizieren.
- Projekte sind zu fördern, welche Impulse für eine «andere» Nutzung des Stadtraums geben.

#### Mehr Aneignung zulassen

- Solidarische Aushandlung der Nutzung des öffentlichen Raums, bei der nicht nur Einzelpersonen und/oder die Stärksten gewinnen, sollte gestärkt werden.
- Für gewisse Stadträume sollte die Verantwortung an Quartiere und Betroffene abgegeben werden (partizipative Gestaltung, Quarterräte, etc.).
- Generell gilt: Nicht alle Stadträume durchplanen und durchgestalten, Aneignung braucht «leere» Räume.



Abbildung 4-2: Spielerische Partizipation – Postenlauf in Affoltern

## 4.2 Vision und Strategie

Ausgehend von den Themen und Stossrichtungen sind Leitsätze, Strategien und Zielbilder vertieft und diskutiert worden. Die **Leitsätze** hatten den Zweck, die Zwischenresultate aus dem ersten Forum, der E-Partizipation, den Workshops und der spielerischen Partizipation auf eine pointierte Art und Weise «auf den Punkt zu bringen», um diese am zweiten Forum zu bewerten und Empfehlungen abzuleiten. Die Ausstellung über die Zwischenergebnisse und die zweite Forumsveranstaltung konnten in physischer Form durchgeführt werden. Die nachfolgende Darstellung erfolgt entlang der Themenfelder, welche die Diskussionen prägten. Es sind jeweils zwei Leitsätze für den Zustand 2050 diskutiert und bewertet sowie mögliche Ideen für den Weg dahin eingebracht worden.

### 4.2.1 Nachhaltige Mobilität

Hier geht es um die Frage, wie sich Städterinnen und Städter in Zukunft bewegen. Rahmensetzende Kriterien sind Flächeneffizienz, Klima, Sicherheit und Innovation.

#### Leitsätze

1. Alle Städterinnen und Städter haben Zugang zu nachhaltigen Mobilitätsformen. Sie brauchen kein Auto und nutzen den Fuss- und Veloverkehr sowie gut regulierte Sharing-Angebote, einen effizienten und innovativen ÖV sowie Mobilitätslösungen «on Demand».
2. Mobilitätshubs/-knoten und innovative Logistikkonzepte bieten eine nachhaltige Mobilität für Pendlerinnen und Pendler, Wirtschaft und Gewerbe.

#### Bewertung

Die Leitsätze werden im zweiten Forum mehrheitlich unterstützt, sie sprechen ein zentrales Thema an. Beide Leitsätze werden aber als noch zu wenig vorausschauend erachtet. Insbesondere der erste Leitsatz schränkt ein und ist nicht inklusiv. Personen, die auf das Auto angewiesen sind, werden benachteiligt. Generell müssen Alternativen zum Auto kostenattraktiv sein. So werden auch Pendelnde nicht mehr mit dem Auto zur Arbeit fahren. Im Jahr 2050 braucht es innovative Mobilitätskonzepte, die die Stadt der kurzen Wege ermöglichen und hohe Sicherheitsstandards setzen.

#### Inputs und Anliegen

- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) muss stark reduziert werden. Es braucht Alternativen wie den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Förderung klimaschonender Mobilitätsangebote, Sharing-, Pooling- und On-Demand-Angebote.
- Beim Ausbau der Veloinfrastruktur und der Fusswege muss der Behindertengerechtigkeit Rechnung getragen werden.
- Für Arbeitnehmende ist die flexible Preisgestaltung beim öffentlichen Verkehr wichtig. Kleine und grosse Mobilitätshubs ermöglichen rasches Umsteigen.

- Das Gewerbe wird auch in Zukunft Zufahrten und Parkierungsmöglichkeiten brauchen – die Lösung liegt in leisen und sauberen 24h-Logistiksystemen und flexibel nutzbaren Parkierungsflächen (zum Beispiel zeitliche Staffelung).



Abbildung 4-3: Forum II – Diskussion und Bewertung in Gruppen

### **4.2.2 Strassenräume sind Lebensräume**

Strassenräume gilt es zukunftsgerecht zu gestalten. Bedürfnisse und Anforderungen von Städterinnen und Städter werden sich in den nächsten Jahrzehnten stark ändern. Auch die Corona-Pandemie hat dazu neue Erkenntnisse geliefert.

#### **Leitsätze**

1. Quartierstrassen sind in erster Linie Lebensräume für Anwohnerinnen und Anwohner. Der vorhandene Strassenraum wird vielfältig genutzt, Parkieren ist eine temporäre Teilnutzung.
2. Öffentliche Räume mit unterschiedlichen Angeboten sind auch Räume, in denen kein Geld ausgegeben werden muss.

#### **Bewertung**

Beide Leitsätze werden mehrheitlich unterstützt. Aber auch hier: Die Leitsätze könnten vorausschauender formuliert werden. Zudem sollten die Quartierstrassen nicht überall gleich behandelt werden. Es gibt Quartiere, wo die temporäre Teilnutzung von Parkplätzen Sinn macht, in anderen Quartieren sind zu viele Personen auf Parkplätze angewiesen (Gewerbe, Tourismus). Unterstützt wird das Anliegen, dass die Quartierbewohnerinnen und -bewohner eine aktivere Rolle spielen sollten (mehr Verantwortung, mehr Aneignungsmöglichkeiten). Beim Zusammenspiel zwischen Nutzungen im öffentlichen Raum und dem Verkehr sollte vor allem ein Prinzip gelten: Schwächere Verkehrsteilnehmende haben Vortritt.

#### **Weitere Inputs und Anliegen**

- In den Quartieren könnte der Autoverkehr aufs Gewerbe, auf den Liefer- und Versorgungsverkehr sowie auf den Verkehr für Notfälle und Menschen, die auf das Auto angewiesen sind, beschränkt werden.
- Mischzonen sind umstritten – Velo- und Fussverkehr sollten getrennt geführt werden oder Mischverkehr fördert die Entschleunigung des Verkehrs.
- Auch die Lärmfrage ist umstritten: Niemand möchte den Verkehrslärm, dieser wird aber in Zukunft abnehmen. Es sollten aber trotzdem Nutzungen möglich sein, die auch nach 22 Uhr noch Lärmemissionen verursachen.
- Die Strasse ist Lebensraum für alle: Die vermehrte Nutzung durch die Quartierbevölkerung darf nicht von einer Kommerzialisierung abhängig sein.
- Der Strassenraum sollte neu aufgeteilt werden: Statt Verkehr hat die Aufenthaltsqualität oberste Priorität.
- Mehr Grün, mehr Wasser, mehr Schatten – weniger Parkplätze, weniger Autos, kein Durchgangsverkehr.
- Auch öffentliche Gebäude sollten als Stadträume betrachtet werden.

### **4.2.3 Angenehmes Stadtklima**

Die Klimapolitik wird die Gestaltung der Stadt in Zukunft prägen. Massnahmen für den Klimaschutz (CO<sub>2</sub>-Reduktion) und gegen die negativen Auswirkungen des Klimawandels (z. B. Sommerhitze) fördern auch die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Natur in der Stadt.

#### **Leitsätze**

1. Durch den integrierten Klimaschutz in der räumlichen Planung wird ein angenehmes und sauberes Stadtklima erreicht.
2. Viele zusammenhängende Grünflächen bieten Orte zum Spielen, für Sport, Verweilen und Erholen. Sie dienen auch zur Abkühlung und sind Lebensraum für Tiere.

#### **Bewertung**

Die Leitsätze werden als wichtig erachtet. Hingegen sollte deren Formulierung angesichts der Aktualität des Klimaschutzes konkreter und vorausschauender sein. Es werden konkrete Massnahmen gefordert. Eingebrachte Handlungsempfehlungen sind: radikale Senkung von Schadstoffen beziehungsweise CO<sub>2</sub>-Emissionen, Öffnung von Gewässern, Entsiegelung sowie Erweiterung der Grünflächen.

#### **Weitere Inputs und Anliegen**

- Abkühlung und Schutz vor Hitze, mit Bäumen, die zum Klima passen, mit Sitzgelegenheiten im Schatten, mit Wasserelementen.
- Geschützte Orte zur Erholung und Entspannung bei jedem Wetter.
- Mehr Bewegung durch Freiraumqualitäten.
- Biodiversität in den Quartieren fördern, auch durch begrünte Fassaden und Dächer.
- Netto-Null bei den Baumaterialien, beim Bauen sowie beim Betrieb und Unterhalt von Gebäuden.
- Zielkonflikte zwischen Wachstum (Bevölkerung, Verdichtung) und Klimaschutz lösen.

#### **4.2.4 Vielfältig genutzte Räume für alle**

Nicht alle Stadträume sollten in Zukunft durchgeplant werden. Sie sollten nutzungs- und gestaltungsoffener sein als bisher. Auch temporäre Nutzungen spielen eine wichtige Rolle.

##### **Leitsätze**

1. Alle Städterinnen und Städter können sich in den Quartieren ohne Verkehrslärm aufhalten und vielfältigen Aktivitäten im öffentlichen Raum nachgehen.
2. In den verschiedenen öffentlichen Räumen fühlen sich unterschiedliche Menschen willkommen. Das bedeutet auch, dass nicht jeder Raum durchgeplant und kontrolliert werden muss.

##### **Bewertung**

Etwa die Hälfte der Forumsteilnehmenden ist mit dem ersten Leitsatz einverstanden. Andere weisen darauf hin, dass die Lärmthematik nicht eindimensional beurteilt werden sollte. Auch der öffentliche Verkehr verursacht Lärm, während in Zukunft die Autos leiser sein werden. Der zweite Leitsatz erhält in der Tendenz mehr Unterstützung. Während Nutzungsregeln für gewisse Räume wichtig sind, braucht es andernorts mehr «unbeplante» Räume und weniger Verbote. Um vielfältige Nutzungen zu ermöglichen, müssen Parkplätze und Verkehrstempo reduziert werden. Zudem sollte auch mehr Akzeptanz für kulturelle Aktivitäten im öffentlichen Raum geschaffen werden: «Es darf auch einmal laut sein». Der öffentliche Raum muss nicht immer und überall alle Anforderungen erfüllen.

##### **Inputs und Anliegen**

- Nicht alles verplanen: Kinder sollten unorganisierte Orte fürs Entdecken, Verstecken und Spielen haben. Jugendliche brauchen Rückzugsorte, die sie auch selbst gestalten können.
- Aneignung und Mitgestaltung in allen Quartieren und für alle Menschen fördern: Quartierbewohnerinnen und -bewohner müssen darüber informiert werden, was erlaubt ist und nicht nur darüber, was verboten ist.
- Flexible Nutzungen im öffentlichen Raum zu unterschiedlichen Tages-, Wochen- und Jahreszeiten.
- Lebendige und zielgruppengerechte Orte brauchen Toleranz, Wertschätzung und gegenseitige Rücksichtnahme (zum Beispiel Nutzungen in Abendstunden).

#### **4.2.5 Alle sind anders, alle sind gleich**

Mit der gemeinsamen Gestaltung der Stadt wird der gesellschaftliche Zusammenhalt gefördert. Dabei sollten alle Menschen einbezogen werden, nicht nur jene, die es sich gewohnt sind, ihre Bedürfnisse und Forderungen zu formulieren. Es geht primär um die solidarische Aushandlung gerechter Lösungen.

##### **Leitsätze**

1. Die Nutzung des Raums wird ausgewogen und solidarisch ausgehandelt: Es gewinnen nicht immer die Stärksten.
2. Stadträume sind flexibel sowie orts- und zeitspezifisch mehrfach nutzbar. Ihre Aneignung fördert den gesellschaftlichen Zusammenhalt.

##### **Bewertung**

Der erste Leitsatz wird mehrheitlich als wichtig empfunden. Der zweite Leitsatz scheint weniger zentral zu sein. Beim ersten Leitsatz stellt sich insbesondere die Frage, wie die solidarische Aushandlung bezüglich der Nutzung von Räumen stattfinden soll. Minderheitengruppen dürfen hierbei nicht vernachlässigt werden.

##### **Inputs und Anliegen**

- Nicht alle Menschen haben die gleichen Chancen, sich Räume anzueignen und sich darin aufzuhalten. Deshalb: Einfache und gut verständliche Kommunikation, Sensibilisierung und Aktivierung.
- Die Nutzung von Stadträumen darf nicht ein paar privilegierten Gruppen überlassen werden. Stimmen der Minderheiten müssen sich Gehör verschaffen können.
- Konkret braucht es freie Flächen, Orte und Brachen, wo solche Gestaltungs- und Entscheidungsprozess erprobt werden.



#### **4.2.6 Stadt gemeinsam machen**

«Klassische» Entscheidungsverfahren in der Raum- und Verkehrspolitik werden zunehmend hinterfragt. Sie werden den Ansprüchen von Städterinnen und Städtern immer weniger gerecht. Es müssen neue Wege gesucht und mehr Mitwirkung ermöglicht werden. Politik und Verwaltung können davon profitieren, weil so Wissen generiert und auch Verantwortlichkeiten abgegeben werden können.

##### **Leitsätze**

1. Städterinnen und Städter übernehmen Verantwortung für ihre Stadt und ihr Wohnumfeld. Sie werden in partizipativer Weise über Entscheidungen zu Art und Umfang von Nutzungen eingebunden.
2. Städterinnen und Städter sind darüber informiert, wie sie öffentliche Räume nutzen können – und nicht nur darüber, was verboten ist.

##### **Bewertung**

Beide Leitsätze werden im zweiten Forum mehrheitlich unterstützt. Die Formulierung der Leitsätze deutet jedoch auf eine Top-Down-Kommunikation hin. Die Bevölkerung und weitere Nutzende sollten aber selbst aktiv werden können. Ausserdem muss auf die Inklusivität geachtet werden (etwa Kinder oder Jugendliche). Entscheidungsprozesse müssen neu gedacht, Quartiere beispielsweise autonomer werden. Aneignungs- und Partizipationsangebote müssen sichtbarer und zugänglicher werden.

##### **Weitere Inputs und Anliegen**

- Kinder, Jugendliche, Menschen mit Beeinträchtigungen und Menschen mit anderen Muttersprachen sollten besser einbezogen und auf die Aneignung von öffentlichen Räumen sensibilisiert werden.
- Regelmässige Quartiertreffen zwecks Gemeinschaftsbildung, an denen die künftige Quartierentwicklung und Aktivitäten im öffentlichen Raum besprochen werden, Beteiligungsaktionen vor Ort, Experimente und andere innovative Formate sind zu fördern.
- Die Quartierbevölkerung sollte mehr Verantwortung für die Gestaltung und Nutzung ihrer Stadträume erhalten.
- Finanzierung beispielsweise über unbürokratische Quartierbudgets.
- Bei der Gestaltung der Stadträume und der Mobilität muss die Stadt Zürich auch die Entwicklungen und Anliegen im regionalen und überregionalen Kontext beachten.

#### **4.2.7 Welt & Stadt im Wandel**

Das regionale, überregionale und internationale Umfeld ist im Wandel – die Stadt Zürich ist gesellschaftlich, wirtschaftlich und räumlich ein Teil davon. Die Gestaltung der Stadträume und der Mobilität muss darauf Rücksicht nehmen und die Standortattraktivität der Stadt Zürich in diesem Kontext fördern.

##### **Leitsätze**

1. Digitalisierte Lösungen (Smart City) tragen wesentlich dazu bei, dass Städtinnen und Städter sowie Wirtschaft und Gewerbe gleichermaßen einen Wandel in Richtung Netto-Null durchlaufen.
2. Die Stadt Zürich ist attraktiv für Fachkräfte, weil das Mobilitätsangebot und die Nutzung öffentlicher Räume auf die Anforderungen neuer Arbeitsformen Rücksicht nehmen.

##### **Bewertung**

Eine Mehrheit der Teilnehmenden ist mit dem ersten Leitsatz nicht einverstanden. Die Wichtigkeit von digitalisierten Lösungen für eine Netto-Null-Zukunft wird bezweifelt. Einerseits braucht man mehr als Digitalisierung und Innovation für eine nachhaltige Zukunft. Andererseits verursachen digitale Lösungen ebenfalls Emissionen. Der zweite Leitsatz stösst auf eine mittelmässige Zustimmung, da der Leitsatz nur die Fachkräfte anspricht und somit herkömmliche Arbeitende vernachlässigt. Es werden alternative Themenvorschläge gemacht: vermehrte Nutzung von leerstehenden Büroflächen für Wohnnutzung, Zusammenarbeit mit innovativen Unternehmen sowie Suffizienz und Verzahnung von Arbeit und Wohnen.

##### **Weitere Inputs und Anliegen**

- Megatrends wie neue Arbeitsformen, Home Office und Digitalisierung werden als Chance für die nachhaltige Entwicklung gefördert und genutzt, ohne dass sie noch mehr Emissionen produzieren.
- Gut gestaltete und flexibel nutzbare Stadträume sowie innovative Mobilitätsformen sind für die Wirtschaft beziehungsweise die Arbeitnehmenden attraktiv, weil beispielsweise die Anzahl fixer Arbeitsplätze und Parkplätze reduziert werden kann.
- Weitere Hinweise, die schon im Kapitel 4.2.1 aufgeführt sind (Sharing- und Pooling-Angebote, Ladestationen, digitalisierte / automatisierte Logistik).

## 5 Fazit

Das Projekt «Mitwirkung Mobilität und Stadträume» hat sowohl **methodische wie inhaltliche Erkenntnisse** mit Blick auf die künftige Nutzung und Gestaltung von Stadträumen und Mobilität in der Stadt Zürich erbracht. Methodik und Resultate haben kein im statistischen Sinne repräsentatives Bild der Bevölkerung über die Mobilität und die Stadträume im Jahre 2050 angestrebt, sondern ein «Stimmungsbild» über die aktuelle Situation sowie über Ideen und Wünsche der Zukunft. Dabei ist zu betonen, dass es insbesondere bei den Forumsveranstaltungen und der spielerischen Partizipation nicht um Mehrheits- oder Minderheitsmeinungen von Städterinnen und Städtern gegangen ist, sondern darum, ein möglichst breites Spektrum von Teilnehmenden erfassen zu können, zumal im Zeitraum bis 2050 noch viele zum jetzigen Zeitpunkt unsichere Entwicklungen stattfinden werden.

Mit den angeschriebenen und teilnehmenden Organisationen, mit der E-Partizipation sowie mit der spielerischen Partizipation vor Ort konnte dieses Ziel erreicht werden. Interessen, die rein anzahlmässig in der Minderheit waren, haben aus fachlicher Sicht deshalb **nicht weniger Gewicht**. Entsprechende Ideen und Argumente werden ebenso ernstgenommen und fachlich geprüft wie «mehrheitsfähige» Ansichten. Bei der öffentlichen E-Partizipation haben überdurchschnittlich gut ausgebildete Personen aus der Stadt Zürich teilgenommen. Die Mehrheit davon nutzt den öffentlichen Verkehr, das Velo und geht zu Fuss. Weniger gut ausgebildete Menschen sowie Personen, die in der Stadt Zürich arbeiten, aber nicht wohnen und/oder auch häufig das Auto nutzen, konnten weniger gut erreicht werden. Dies muss bei der Interpretation der Ergebnisse berücksichtigt werden. Mit der spielerischen Partizipation ist es gelungen, die Perspektiven von Kindern und Jugendlichen direkt abzuholen, was das abgeleitete «Stimmungsbild» weiter vervollständigt. Insgesamt zeichnen die Ergebnisse ein Bild von Zürich als **weltoffene, vielfältig belebte, nachhaltige Stadt**. Verschiedene Abstimmungsergebnisse der letzten Jahre bestätigen die Erkenntnisse, die im vorliegenden Mitwirkungsprozess gewonnen wurden.

### 5.1 Methodische Erkenntnisse

Weil der Einsatz der unterschiedlichen, teilweise digitalen Partizipationsinstrumente auch experimentellen Charakter hatte, drängt sich eine kurze Ex-Post-Evaluation der verwendeten Methoden auf – sowohl einzeln wie in ihrer gegenseitigen Ergänzung.

- **Die verschiedenen Gefässe haben sich gegenseitig gut ergänzt.**  
Die Umsetzung der Partizipation hat sich insofern bewährt, als aus methodischer Sicht verschiedene Vorgehensweisen und Formate angewendet und getestet werden konnten. Neben den «klassischen» Veranstaltungen und Workshops haben sich auch die digitalen Formate bewährt. Bei der E-Partizipation hat das «Stimmungsbarometer» (Umfrage) die Erwartungen übertroffen. Die Eingabe von Projektideen und Visionen blieb unter den Erwartungen, was mit der dafür notwendigen Registrierung oder dem höheren Zeitaufwand für die Teilnahme zu tun haben könnte.

- **Mit den Partizipationsgefässen konnten viele verschiedene Zielgruppen erreicht werden.**

Mit den sprachlich eher anspruchsvollen Gefässen (Forum, E-Partizipation) konnten insbesondere jene Zielgruppen erreicht werden, die ausdrucksstark und sich Auftritte vor anderen gewohnt sind. Andere Zielgruppen wurden mit zielgruppenspezifischen Aktionen und Workshops angesprochen (spielerische Partizipation, Kinder / Jugendliche, Menschen mit Migrationshintergrund). Die Resultate boten eine substanzielle Ergänzung zu den digitalen Mitwirkungsgefässen, da es vor Ort gelungen ist, mit anderen gesellschaftlichen Gruppen in den Austausch zu treten. Die Verknüpfung der unterschiedlichen digitalen und analogen Formate erfordert sorgfältige Abstimmung und bleibt eine Herausforderung.

- **Der Werkzeugkasten liegt vor. In künftigen Planungsprojekten gilt es, das «richtige» Werkzeug am «richtigen» Ort einzusetzen.**

Der im Projekt «Mitwirkung Mobilität und Stadträume» betriebene Aufwand kann in anderen Projekten nicht beliebig wiederholt werden. Deshalb müssen die getesteten Methoden daraufhin geprüft werden, ob sie für das spezifische Projekt passen und zielführend sind. Mit Blick auf das Jahr 2050 ist damit zu rechnen, dass die digitalen Formate stark an Bedeutung gewinnen werden – sie haben im vorliegenden Verfahren gut funktioniert. Umgekehrt könnte dies aber auch Auswirkungen auf die sozialen Bedürfnisse von Städterinnen und Städter haben: mehr persönlicher Austausch und partizipative Aktionen vor Ort, um die soziale Interaktion und den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu stärken. Auch diese Tendenz war sichtbar.

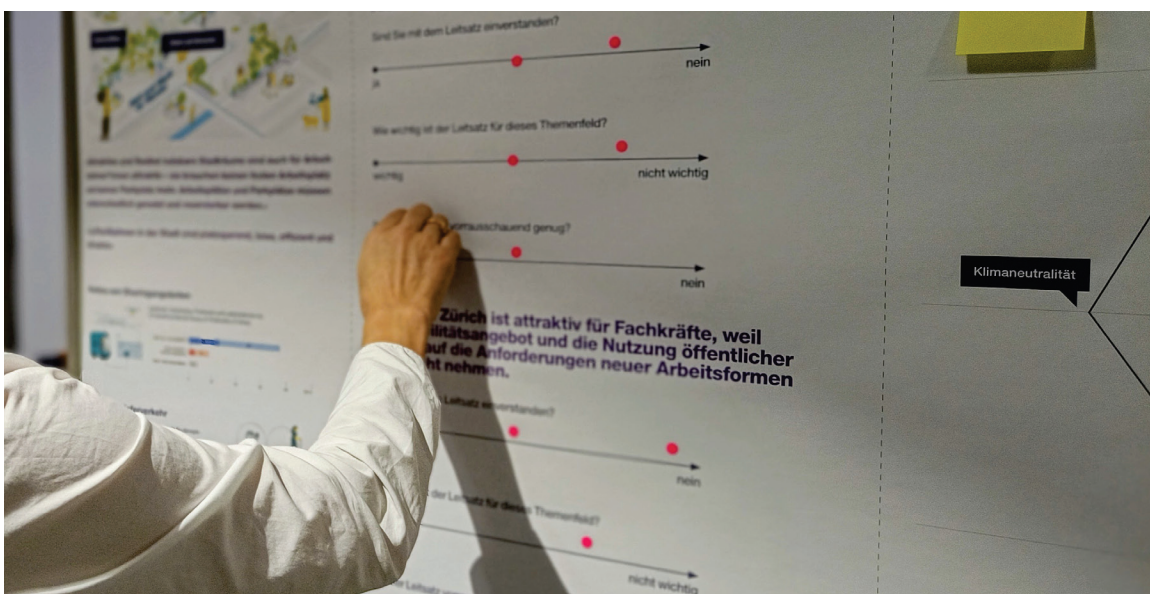


Abbildung 5-1: Forum II – Bewertung am Plakat

## 5.2 Inhaltliche Erkenntnisse

Nach dem zweiten Forum konnten die Ergebnisse auf **je einen Leitsatz pro Handlungsfeld** reduziert werden, um den wünschbaren Zustand im Jahr 2050 zu beschreiben:

- Alle Menschen in Zürich haben Zugang zu nachhaltigen Mobilitätsformen.
- Quartierstrassen bieten vielfältige Nutzungs- und Aneignungsmöglichkeiten für alle, die dort wohnen, arbeiten und sich aufhalten.
- Dank viel Begrünung und Klimaschutz laden die Stadträume zum Verweilen, Spielen und Sporttreiben an der sauberen Luft ein.
- Nicht alle Stadträume sind durchgeplant. Sie werden von den Städterinnen und Städtern angeeignet und mitgestaltet.
- Die Nutzung der Stadträume ist ausgewogen und solidarisch ausgehandelt.
- Städterinnen und Städter entscheiden mit und übernehmen Verantwortung für ihre Stadt und ihr Wohnumfeld.
- Der städtische Wandel ist aktiv gestaltet, technologischer Fortschritt und Forschung bieten dafür wichtige Grundlagen.

Für die **Handlungsempfehlungen**, gerichtet an Politik und Verwaltung, werden die Leitsätze weiter zusammengefasst.

- **Zugang zu nachhaltigen Mobilitätsformen für alle Städterinnen und Städter ermöglichen.**  
Klimaschützende Mobilitätsformen und Mobilitätshubs sind zu fördern. Die Stadt Zürich hat eine gute Ausgangslage, um europaweit eine Vorreiterrolle einzunehmen. Der öffentliche Verkehr soll ausgebaut, das Preissystem flexibel und bezahlbar gestaltet werden. Zentral sind sichere und durchgängige Fuss- und Veloverbindungen. Zukunftsträchtig ist die verstärkte Förderung effizienter Logistiksysteme. Dabei müssen das (stationäre) Gewerbe, die Produktionsbetriebe und die grossen Unternehmungen in eine enge Zusammenarbeit eingebunden werden (etwa beim Umgang mit Digitalisierung / Automatisierung). Gerade Mobilitätskonzepte grosser Unternehmen haben eine innovative Kraft auf weitere Wirtschaftskreise.
- **Integral geplante Quartierstrassen mit vielfältigen Nutzungs- und Aneignungsmöglichkeiten für alle, die dort wohnen, arbeiten und sich aufhalten.**  
Aufenthaltsqualitäten können durch multifunktionale Nutzungen und Aneignungsmöglichkeiten erhöht werden. Dafür braucht es integral ausgerichtete Entwicklungs- und Nutzungskonzepte. Wesentliche Gestaltungselemente sind: mehr Grün, mehr Wasser, mehr Schatten. Im knappen öffentlichen Raum können nicht alle wünschbaren Nutzungen gleichzeitig umgesetzt

werden. Deshalb: Bei weniger MIV können auch Parkplätze abgebaut, umgenutzt und/oder temporär flexibler genutzt werden.

- **Klima- und Umweltschutz sollten die Gestaltung der Stadt prägen, auch weil damit die Qualität der Stadträume für das Verweilen, Spielen und Bewegen verbessert wird.**

Massnahmen gegen die negativen Auswirkungen des Klimawandels beinhalten unter anderem mehr Wasser, mehr Schatten und mehr Grün; sie verstärken somit die Freiraumqualitäten. Für die Bevölkerung entsteht ein bewegungs- und gesundheitsförderndes Wohnumfeld. Voraussetzung ist, dass der motorisierte Individualverkehr generell abnimmt und die Quartiere vom Durchgangsverkehr befreit sind.

- **Partizipation ist mehr als Mitreden und Mitgestalten. Es sollten Räume geschaffen werden, deren Gestaltung den Quartieren beziehungsweise den Städterinnen und Städtern weitgehend überlassen werden.**

Aneignungsmöglichkeiten fördern die Lebendigkeit und die vielfältige Nutzung der Quartierstrassen und -plätze. In vom Quartier organisierten partizipativen Verfahren wird Sorge getragen, dass die Stimmen der Schwächeren gehört werden. Die Gestaltung der Stadträume und der Mobilität nimmt Rücksicht auf die Anliegen spezifischer Zielgruppen, wie beispielsweise Kinder und Jugendliche oder Menschen, die gesellschaftlich benachteiligt sind. Sie haben höchste Priorität bei der Gestaltung von Stadträumen und der Mobilität.

# Impressum

## Herausgeberin

Stadt Zürich  
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement  
Tiefbauamt, Verkehr + Stadtraum  
Werdmühleplatz 3, 8001 Zürich  
T +41 44 412 27 22  
[stadt-zürich.ch/tiefbauamt](http://stadt-zürich.ch/tiefbauamt)

## Städtisches Projektteam

Rahel Nüssli, Tiefbauamt, Projektleitung  
Roger Muntwyler, Tiefbauamt, Kommunikation  
Theres Kuster, Tiefbauamt, Verkehr + Stadtraum

Beratend für das Prozessdesign:

Michael Keller, Organisation und Informatik  
Werner Liechtenhan, Stadtentwicklung  
Andrea Rüegg, Soziale Dienste

## E-Partizipation, Forum, Spurgruppe, Berichte, Graphiken

synergo Mobilität-Politik-Raum GmbH  
Walter Schenkel, Sara Tran, Rahel Zängerle  
Grubenstrasse 12, 8045 Zürich  
[synergo.ch](http://synergo.ch)

Urban Catalyst GmbH  
Anna Bernegg, Mateusz Rej, Diogo Mello Jeremias, Luise Keffel  
Glogauer Strasse 5, 10999 Berlin  
[urbancatalyst.de](http://urbancatalyst.de)

## Spielerische Partizipation, Ausstellung

Urban Equipe  
Anna Brückmann, Alexander Bradley, Kristina Hinrichsen, Celia Honauer, Lars Kaiser,  
Karolina Kernbach, Antonia Steger, Petra Stocker, Sabeth Tödtli  
Erismannstrasse 31, 8004 Zürich  
[urban-equipe.ch](http://urban-equipe.ch)

