



# «Brings uf d'Strass!» 2021 bis 2023

## Schlussbericht Pilotprojekt

### Verfasserin

Diana Celi, Projektleiterin Grundlagen + Strategien

Zürich, April 2024

Impressum

Auftraggeberin:

Stadt Zürich

Tiefbauamt

Grundlagen + Strategien

Werdmühleplatz 3

8001 Zürich

Projektteam Stadt Zürich:

Diana Celi, Projektleitung TAZ

Kathrin Krell, Projektleitung TAZ

Simone Brönnimann, Assistenz Projektleitung TAZ

Selina Beyeler, FaSp komplexe Veranstaltungen StaPo

Stephan Epper, FaSp Sondereinsätze StaPo

Roger Muntwyler, Projektleiter Kommunikation TAZ

Patricia Hagen, Co-Chefin Verkehrslenkung Event DAV

Gesine Honegger, Mitarbeiterin Sozialraum & Stadtleben SOD

Evelyne Richiger, Leiterin Kommunikation TAZ

Marco Schmidli, FB Einsatzplanung SRZ

Thomas Schultes, Gebietsmanager Strassen TAZ

Oliver Vetter, Leiter Werkhof Hardhof TAZ

Auftragnehmer\*innen:

2021–2023 Film Connection GmbH

2021 Denkstatt sàrl, Zürich und Basel

2022 Verein Spielraum, Bern

2022/2023 Synergo AG, Zürich

2023 ARGE Verein Urban Equipe und Bau-Teilen GmbH, Zürich

2023 Verkehrsteiner AG, Bern

Bericht: Diana Celi, Projektleitung TAZ

Redaktionelle Mitarbeit: Verein Urban Equipe, Zürich

TAZ Interviews: Gesine Honegger SOD, Simone Brönnimann TAZ, David Tolar TAZ

Fotografische Dokumentation: Conradin Frei, Carmela Odoni, Mirjam Küenzli, Markus Forte,

Gaby Vogt, Elio Donauer und Tiefbauamt

[stadt-zuerich.ch/bringsufdstress](http://stadt-zuerich.ch/bringsufdstress)

# Inhalt

<b>In Kürze</b>	<b>4</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>5</b>
1.1 Kurzbeschreibung der Standorte	5
<b>2 Prozessgestaltung und -entwicklung</b>	<b>9</b>
2.1 2021: Konrad-, Fritschi-, Rotwandstrasse	10
2.2 2022: Entlisbergstrasse	11
2.3 2023: Cramer- und Gartenhofstrasse	12
<b>3 Monitoring und Ergebnisse</b>	<b>14</b>
3.1 Nutzung	14
3.2 Verkehr	17
3.3 Lärm	18
3.4 Zufriedenheit	19
3.5 Ressourcen	20
<b>4 Evaluation</b>	<b>24</b>
<b>5 Ausblick und nächste Schritte</b>	<b>27</b>

## In Kürze

Mit dem Pilotprojekt «Brings uf d'Strass!» wurden während der Sommermonate [2021](#), [2022](#) und [2023](#) verschiedene Strassen umgestaltet und dem Quartier zur Nutzung zur Verfügung gestellt. Getestet wurden dabei vielfältige Möglichkeiten, um Zürcher Strassenräume hinsichtlich der Innenentwicklung, der Mobilitätswende und den gestiegenen Ansprüchen an öffentliche Naherholungsräume zu entwickeln.

Das Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ) bewertet die Gesamtbilanz des Pilotprojekts als positiv. Viele Menschen freuten sich in der warmen Jahreszeit über den neu gewonnenen Platz in unmittelbarer Nähe zu ihrem Wohnraum und haben diesen zum Treffen mit Nachbar\*innen, zum Grillieren, Verweilen oder zum Spielen genutzt. Die Befürchtungen vor Lärm und Littering haben sich in den drei Jahren mit den getroffenen Massnahmen nicht bewahrheitet.

Dieser Bericht evaluiert das Pilotprojekt, erfasst die gewonnenen Erfahrungen der drei Jahre (2021 bis 2023) und dient als Grundlage für zukünftige Projekte mit ähnlichem Charakter. Zentrale Erkenntnisse daraus sind:

- Die Umgestaltung des Strassenraums ermöglichte vielfältige Nutzungsmöglichkeiten für das Quartier, von alltäglichen Aktivitäten bis zu organisierten Veranstaltungen.
- Mittels mobiler Absperrschranken an ausgewählten Punkten wurde der Durchgangsverkehr signifikant reduziert, während der Zielverkehr (Lieferungen, Zubringerdienst, Ver- und Entsorgung) aufrechterhalten werden konnte.
- Ein frühzeitiger Austausch bezüglich Standortwahl und Nutzungsbedingungen förderte die Akzeptanz einer (temporären) Umgestaltung und intensivierte die Vernetzung zwischen Stadtverwaltung und Quartier.
- Insbesondere in der warmen Jahreszeit und in dicht besiedelten Quartieren war die Umsetzung von (temporären) Massnahmen wichtig, da dort ein hohes Bedürfnis nach zusätzlichem Freiraum in Wohnnähe bestand.
- Der frühzeitige Einbezug der Quartierbevölkerung und des Gewerbes erzielte eine breitere Inklusion und aktive Beteiligung bei der Umsetzung.
- Mit zunehmender Erfahrung nahm der Ressourcenbedarf ab, was eine effizientere Planung und Durchführung von ähnlichen Projekten in der Zukunft ermöglichen kann.

# 1 Einleitung

Die Ansprüche an die Nutzung öffentlicher Räume im urbanen Kontext sind im Wandel, wobei insbesondere in der warmen Jahreszeit und in dicht besiedelten Quartieren ein erhöhtes Bedürfnis nach zusätzlichem Freiraum in Wohnnähe besteht. Dieses Bedürfnis stieg während und nach der COVID-19 Pandemie weiter an. Gleichzeitig erfordern die wachsende Bedeutung von Fuss- und Veloverkehr sowie die Ziele zur Erreichung von Netto-Null eine angepasste Strassenraumaufteilung zur Unterstützung der Mobilitätswende.

Ein neuer Typus von Strassenräumen zeichnet sich ab, was zu wichtigen Fragen bezüglich der zukünftigen Gestaltung von Zürcher Stadträumen führt. Dazu gehören Überlegungen zu Lärmbelastung, Littering und der Gewährleistung essenzieller Zufahrtswege für Anwohner\*innen, Lieferdienste, Ver- und Entsorgung sowie Rettungsfahrzeuge. Dies setzt praktische Erfahrungen im realen Raum, sorgfältiges Monitoring und flexible Planungs- und Gestaltungsansätze voraus, bei denen lokalspezifische Lösungen gefragt sind. Solche Lösungen sollen in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Akteur\*innen und der Bevölkerung entwickelt, getestet, evaluiert und bei Bedarf angepasst oder gegebenenfalls verworfen werden.

Das TAZ führte das dreijährige Pilotprojekt «Brings uf d'Strass!» durch, bei dem von 2021 bis 2023 an jährlich wechselnden Standorten insgesamt sechs Strassenräume vorübergehend für die Quartiernutzung umgestaltet und umgenutzt wurden.

Der vorliegende Bericht fasst die Erkenntnisse aus dem gesamten Pilotprojekt<sup>1</sup> zusammen und bietet eine wichtige Grundlage für eine partizipative Weiterentwicklung der Stadt im Kontext der Innenentwicklung, der Mobilitätswende und der Netto-Null-Ziele.

## 1.1 Kurzbeschreibung der Standorte

Die sechs umgestalteten Strassenabschnitte wiesen unterschiedliche stadträumliche Ausgangslagen auf und erforderten dementsprechend verschiedene Umgestaltungsstrategien. Anhand dieser Varianz konnten breit abgestützte Erfahrungswerte in verschiedenen Kontexten gesammelt werden.

<sup>1</sup> Die einzelnen Durchführungen sind jeweils auch separat dokumentiert, s. Abschlussbericht [2021](#), Abschlussbericht [2022](#) und Abschlussbericht [2023](#)

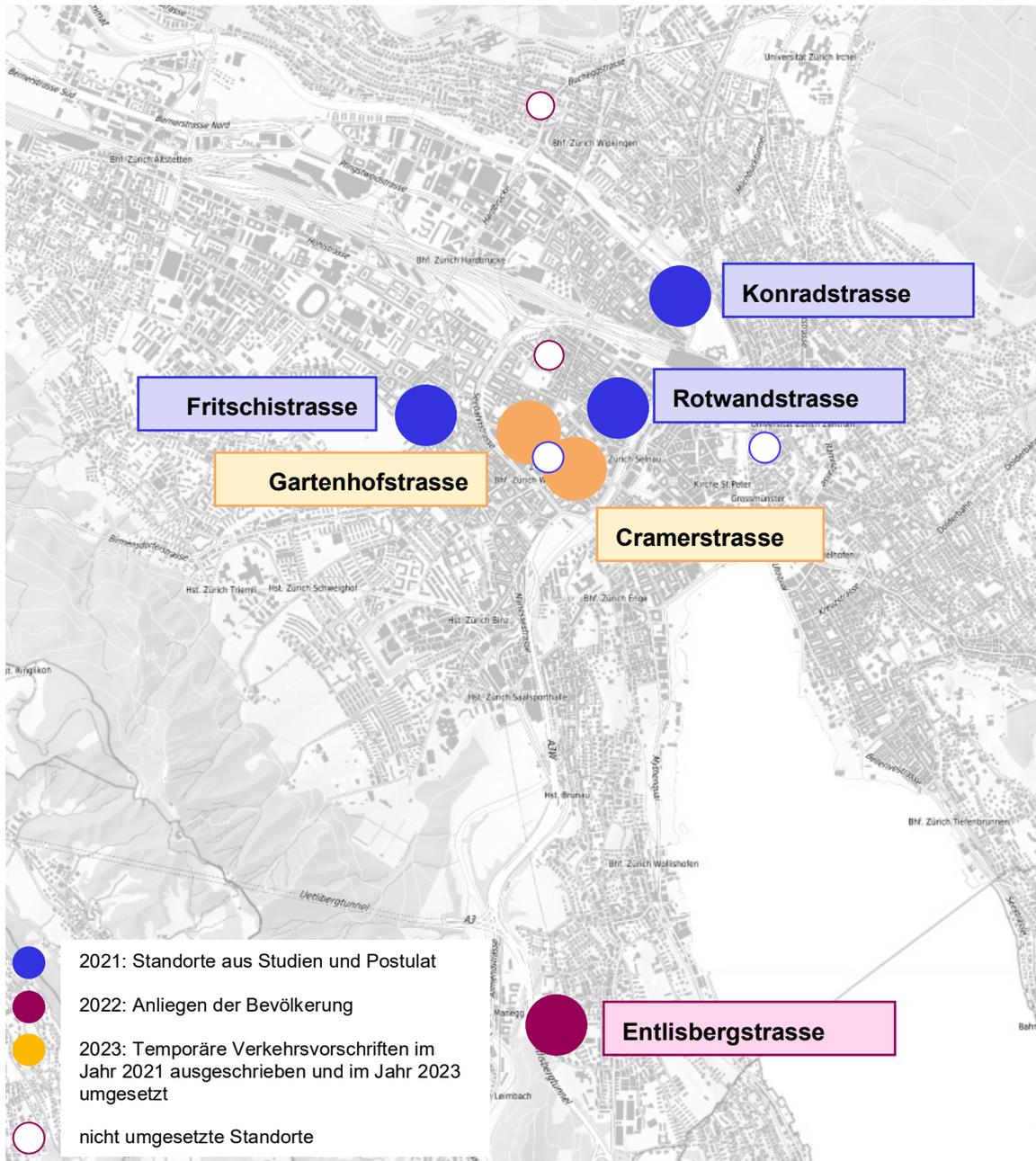


Abbildung 1: Geplante und umgesetzte Standorte pro Jahr, Grafik: TAZ

---

2021

---



Abbildung 2: Schachspiel

### Rotwandstrasse

Kontext: Gewerbe, Restaurants  
Zeitraum: während Sommerferien  
Motto: nachbarschaftliche Verweiltribüne



Abbildung 3: Gemeinsam bauen

### Konradstrasse

Kontext: schlechte Freiraumversorgung  
Zeitraum: während Sommerferien  
Motto: den Freiraum mit dem Quartier gestalten



Abbildung 4: Blumenbeete bepflanzen

### Fritschistrasse

Kontext: direkt neben öffentlichem Park  
Zeitraum: während Sommerferien  
Motto: gemeinschaftlicher Vorgarten

---

---

2022

---



Abbildung 5: Strassenbemalung

### Entlisbergstrasse

Kontext: Wohngebiet, Begegnungszone  
Zeitraum: nach Sommerferien bis Ende September  
Motto: Begegnungszone gemeinsam gestalten

---

2023

---



Abbildung 6: Sitzmöglichkeiten

### Gartenhofstrasse

Kontext: dicht besiedeltes Quartier  
Zeitraum: während und nach Sommerferien bis Anfang Oktober  
Motto: Begegnung, Farbe



Abbildung 7: Spielraum für Pétanque

### Cramerstrasse

Kontext: Gewerbe, Restaurants  
Zeitraum: nach Sommerferien bis Anfang Oktober  
Motto: Grünraum, Spiel (Pétanque)

---

## 2 Prozessgestaltung und -entwicklung

Das Pilotprojekt «Brings uf d'Strass!» gliedert sich in drei Jahre von 2021 bis 2023. Nach jeder Durchführung wurde das Projekt evaluiert und die gewonnenen Erkenntnisse in die nächste Umsetzung implementiert. So konnte der Prozess kontinuierlich verbessert und weiterentwickelt werden.

Die Anpassungen resultierten unter anderem in der Wahl von kürzeren Strassenabschnitten. Essenziell war auch der Einbezug der Bevölkerung in verschiedenen Phasen. Vor der verkehrlichen Ausschreibung erwies sich besonders der gezielte Dialog mit organisierten Akteur\*innen als wichtig. Nach der verkehrlichen Ausschreibung ermöglichte die Planungssicherheit eine intensivere Beteiligung der breiten Bevölkerung durch Umfragen und Bauworkshops.

Die dreijährliche Umsetzung wird im Folgenden detailliert beschrieben.



Abbildung 8: Neue Spielfläche, Fritschstrasse 2021



Abbildung 10: Grün und Pétanque-Spiel, Cramerstrasse 2023



Abbildung 9: Umgestaltete Kreuzung, Entlisbergstrasse 2022

## 2.1 2021: Konrad-, Fritschi-, Rotwandstrasse

Das TAZ nahm die COVID-19 Pandemie 2020 zum Anlass, mit dem Pilotprojekt «Brings uf d'Strass!» temporäre Umnutzungen und Umgestaltungen des Strassenraumes zu erproben. Die Auswahl der fünf Standorte stützte sich auf bestehende Konzepte und Studien. Aufgrund des engen Zeitrahmens bis zur Realisierung wurde die formelle verkehrliche Ausschreibung dem Einbezug der betroffenen Quartiere vorgezogen.

Zu den verkehrlichen Ausschreibungen an der Ankerstrasse und Zähringerstrasse wurden Einsprachen erhoben, die zum Abbruch der Planung führten. An den Standorten Konrad-, Fritschi- und Rotwandstrasse gingen keine Einsprachen ein, somit war die Planungssicherheit gewährleistet. Nach Abschluss der Einsprachefrist erfolgte die Kontaktaufnahme mit dem Quartier und dem Gewerbe durch Gespräche, Befragungen und Informationsschreiben. Zudem wurde eine eigene Projekt-E-Mail-Adresse eingerichtet, an die man sich jederzeit wenden konnte.

Die konkrete Gestaltung der drei Standorte wurde in kurzer Zeit geplant und umgesetzt. Während fünf Wochen nutzten die Anwohner\*innen die Strassen für Aktivitäten wie Spielen, Schreinem, Gärtnern und Grillieren. Das «Studio Konrad» bot nach der Eröffnung wöchentliche Bauworkshops an der Konradstrasse an, die eine vertiefte Mitwirkung der Anwohner\*innen ermöglichten. Quartierbewohner\*innen konnten Veranstaltungen und Events bei der Stadt melden, darunter Pflanzaktionen, ein Nachbarschaftsfest sowie ein Grill- und Tavolata-Abend.

Die Hauptkritik am Projekt bezog sich auf den späten Einbezug der Quartierakteur\*innen, auf die aufgehobenen Parkplätze und auf die umständliche Handhabung der Absperrschranken. Es bestand der Wunsch, Quartierakteur\*innen bereits vor der Standortauswahl miteinzubeziehen.

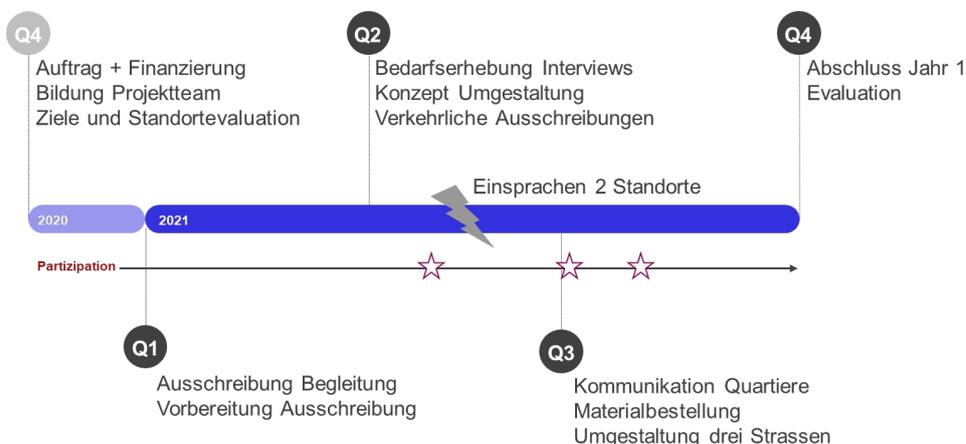


Abbildung 11: Prozess 2021: Umsetzung in kurzer Zeit ohne Partizipation bei der Standortwahl, Grafik: TAZ

## 2.2 2022: Entlisbergstrasse

Im zweiten Pilotjahr von «Brings uf d'Strass!» stand die frühzeitige Beteiligung der Quartierbevölkerung im Vordergrund. Um potenzielle Standorte zu eruieren, kontaktierte das TAZ mehrere Quartiere im Dezember 2021, die Interesse an einer Umgestaltung äusserten. Dies führte zur Vorauswahl von drei Standorten: Zschokke-, Hellmut- und Entlisbergstrasse. Vor der konkreten Planung fanden an diesen Standorten Mitwirkungsveranstaltungen statt, um Bedürfnisse, Bedenken und Ideen zu sammeln sowie den Bedarf nach einer Umsetzung und Projektdauer zu klären. Während die Anwohner\*innen der Hellmutstrasse eine eigenständige Projektumsetzung unabhängig von «Brings uf d'Strass!» bevorzugten, ging an der Zschokkestrasse eine Einsprache gegen die verkehrliche Ausschreibung ein. Beide Standorte wurden deswegen für das Pilotprojekt nicht weiterverfolgt. Die Planung an der Entlisbergstrasse erfolgte daraufhin in enger Zusammenarbeit mit den Quartieranwohner\*innen. Sie wurden in der Planungsphase zu Workshops eingeladen, um die Rahmenbedingungen (Projektdauer und –start, Nutzungsregeln) zu klären und sich bei der konkreten Gestaltung (z. B. Bodenbemalung) einzubringen.

Basierend auf dem Dialog wurde beschlossen, die Durchführung auf die Zeit nach den Sommerferien zu legen. Die temporären Gestaltungsmaßnahmen erfolgten durch das TAZ, während engagierte Anwohner\*innen sich um das Abräumen der Gegenstände und das Pflanzengießen bis zum Projektabschluss sorgten. Die Entlisbergstrasse wurde während der Durchführung besonders von Kindern rege genutzt. Die Quartieranwohner\*innen organisierten eine Einweihung, Pflanzaktionen, einen Flohmarkt, gemeinsames Lesen und Singen sowie einen Abschlussbrunch. Die Rückmeldungen waren überwiegend positiv, wobei einzelne Aspekte wie die Umgestaltung des Strassenraums, die neue Bepflanzung und der Lärm spielender Kinder tagsüber von einigen Anwohner\*innen kritisiert wurde.

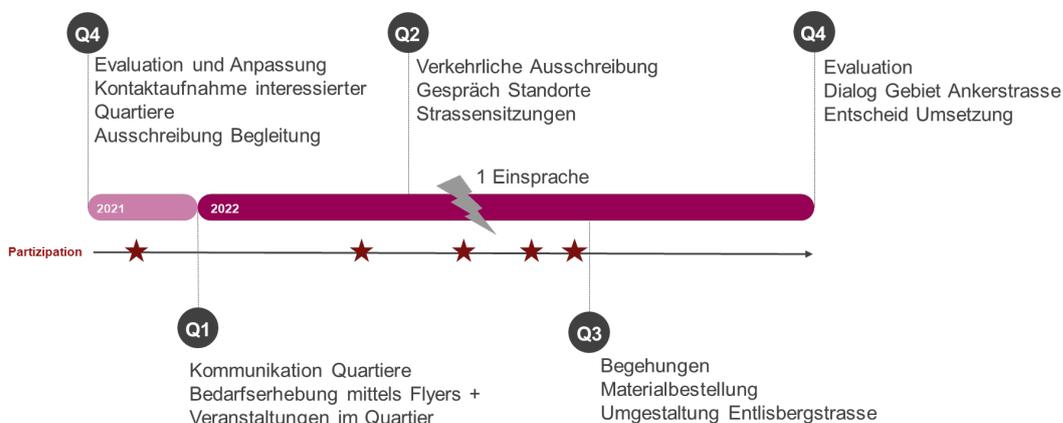


Abbildung 12: Prozess 2022: Fokus auf frühe Partizipation, Grafik: TAZ

### 2.3 2023: Cramer- und Gartenhofstrasse

Die Durchführung im Jahr 2023 im Gebiet Ankerstrasse knüpfte an frühere Ereignisse an. Bereits 2021 wurde die Ankerstrasse als potenzieller Standort betrachtet (siehe Kapitel 2.1), doch eine Einsprache mit 54 Unterschriften führte zu einem Projektabbruch. Nachdem 123 Anwohner\*innen eine Projektfortsetzung forderten, initiierte die Stadt 2022 einen offenen Austausch mit Gegner\*innen, Befürworter\*innen und Gewerbetreibenden, um die Bedingungen für eine mögliche Umsetzung zu diskutieren. Daraus resultierte die Übereinkunft, «Brings uf d'Strass!» im Gebiet Ankerstrasse an zwei Strassenabschnitten durchzuführen. Grundlegende Nutzungsregeln wurden gemeinsam festgehalten, wie etwa der Verzicht auf fixe Sitzgelegenheiten zur Vermeidung nächtlicher Lärmstörungen.

Ohne Einsprache gegen die verkehrlichen Ausschreibungen begann die detaillierte Planung und Gestaltung, zu der das Quartier aktiv eingeladen wurde. Insbesondere wurden die Bodengestaltung, die Begrünung und die Infrastruktur für Freizeitaktivitäten gemeinsam entwickelt. Zudem hatte das Quartier die Möglichkeit, auf Wunsch in die bauliche Umsetzung einbezogen zu werden und eigene Initiativen unter der Begleitung der externen Auftragnehmer\*innen zu realisieren.

Während und nach den Sommerferien wurden die zwei umgestalteten Strassen für ruhigere Aktivitäten genutzt. Dies entsprach der Vereinbarung aus dem Dialogprozess, die Strassen für eine alltägliche Nutzung der Anwohnenden zur Verfügung zu stellen.

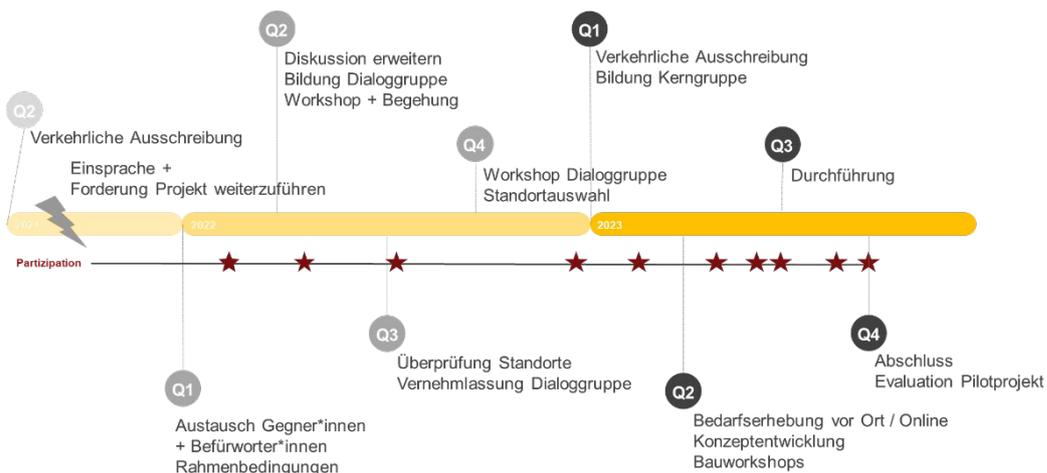


Abbildung 13: 2021– bis 2023: Ergebnisoffener Austausch im Gebiet Ankerstrasse, Grafik: TAZ



Abbildung 16: Barfussweg, Entlisbergstrasse 2022



Abbildung 14: Kreidemalen, Konradstrasse 2021

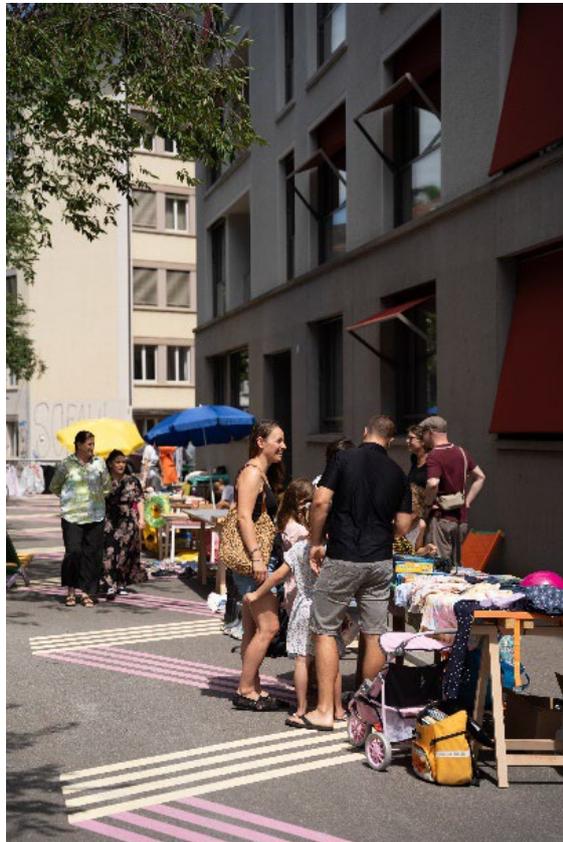


Abbildung 15: Flohmarktstände, Gartenhofstrasse 2023

### 3 Monitoring und Ergebnisse

Die Umgestaltung der Strassen führte zu deutlichen Veränderungen der Nutzung und des Verkehrsgeschehens, die durch verschiedene Methoden umfassend erhoben und ausgewertet wurden. Durch Raubeobachtungen, Abstimmungsgeräte vor Ort, Umfragen, persönliche Befragungen und automatisierte Verkehrsmessungen konnten die Auswirkungen präzise erfasst und das Pilotprojekt bei Bedarf entsprechend angepasst werden.

#### 3.1 Nutzung

Die Nutzungserfassung erfolgte hauptsächlich durch Raubeobachtungen. Die beobachteten Nutzungen umfassten primär alltägliche Aktivitäten auf den umgestalteten Strassen wie Verweilen und soziale Interaktionen (Treffen, Begegnungen, Spielen, gemeinsames Essen) sowie kleine Quartierveranstaltungen (Workshops, Lesungen).

Über alle Standorte hinweg lagen die Spitzenzeiten der Nutzung meist zwischen 18 und 22 Uhr mit variierenden Nutzungsintensitäten je nach Jahr und Standort (siehe Abbildung 17). Während im Jahr 2021 (Konrad-, Fritschi-, Rotwandstrasse) die Nutzung besonders zwischen 19 und 21 Uhr anstieg, zeigte sich 2022 (Entlisbergstrasse) eine frühere und gegen Abend abnehmende Nutzungsintensität. Im Jahr 2023 wurde in der Cramer- und Gartenhofstrasse durchgängig eine geringere Nutzungsintensität festgestellt.

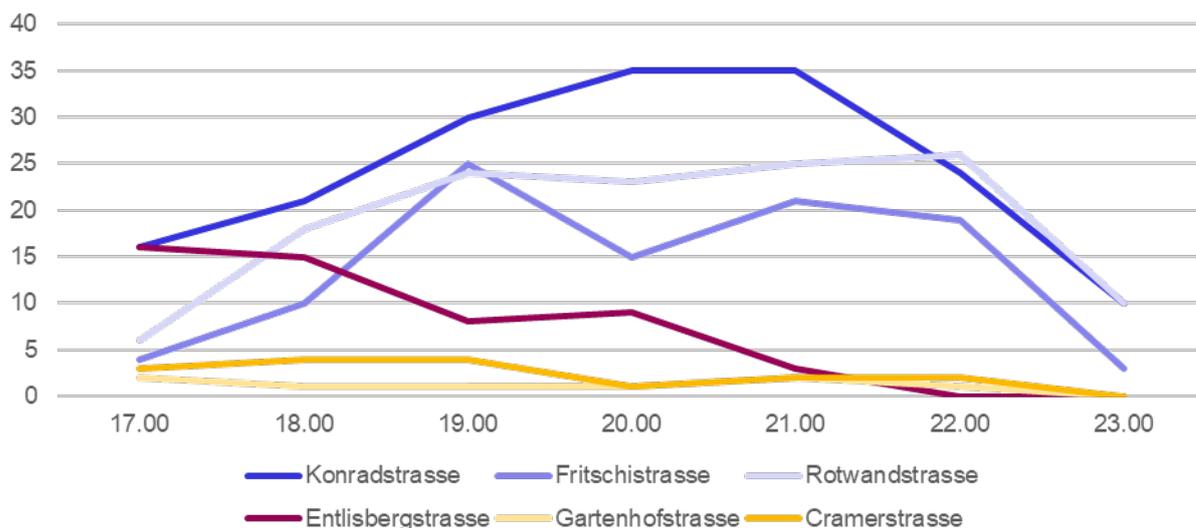


Abbildung 17: Durchschnittliche Personenanzahl pro Tageszeit, Quelle: Raubeobachtungen BSS, Grafik: TAZ

Die beobachteten Nutzungen lassen sich durch verschiedene Kontextfaktoren erklären. Die erste Durchführung im Jahr 2021 fiel in die Zeit der COVID-19 Pandemie, was das Bedürfnis an die Nutzung öffentlicher Räume erhöhte. Die zentrale und gut frequentierte

Lage der Konrad-, Fritschi- und Rotwandstrasse trug zu einer vergleichsweise hohen Nutzungsintensität bei.

Die niedrige Nutzungsintensität während der letzten Durchführung (Gartenhof- und Cramerstrasse) lässt sich teilweise durch die weniger exponierte Lage erklären. Ein weiterer Faktor war das Resultat des Dialogprozesses, bei dem den Bedenken der Anwohner\*innen hinsichtlich Lärmemissionen Rechnung getragen wurde. Die daraus resultierende Entscheidung gegen fixe Sitzgelegenheiten reduzierte die Möglichkeiten für Aufenthalt und alltägliche Spontannutzungen.

Die beobachteten Nutzungsmuster zu verschiedenen Tageszeiten widerspiegeln auch die Altersstrukturen der Nutzer\*innen (siehe Abbildung 18). Bei den meisten Durchführungen stellten die Erwachsenen die grösste Nutzer\*innengruppe dar. Auffällig ist jedoch, dass bei der Gartenhofstrasse (2023) und insbesondere der Entlisbergstrasse (2022) der Anteil der Kinder als Nutzer\*innen deutlich höher war als bei den anderen Durchführungen.

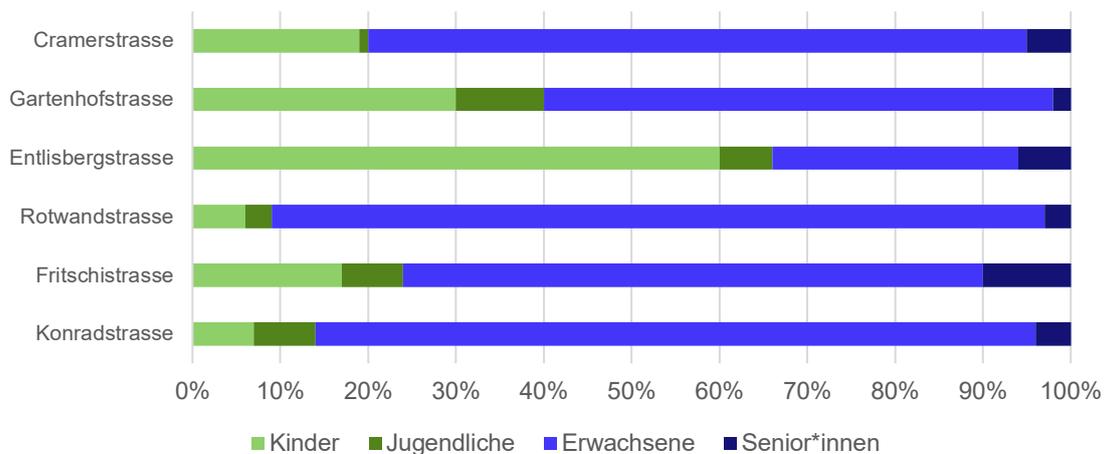


Abbildung 18: Verhältnis Nutzer\*innen nach Altersgruppe, Quelle: Raumbesichtigungen BSS, Grafik: TAZ

Der prozentuale Anteil an Kindern war in der Gartenhofstrasse rund doppelt und in der Entlisbergstrasse rund dreimal so hoch wie bei den anderen Durchführungen. Dieses Verhältnis korrespondiert teilweise mit der räumlichen Bevölkerungsstatistik (siehe Abbildung 19). Besonders an der Entlisbergstrasse, dem Standort mit dem höchsten Wohnbevölkerungsanteil von Kindern und Jugendlichen (30 %), stellten sie mit 66 % die grösste Nutzer\*innengruppe dar. Dies weist auf ein starkes Interesse dieser Altersgruppe an den Umgestaltungsmassnahmen hin, vor allem in Strassen mit vorwiegender Wohnnutzung und weniger Präsenz von Gewerbe oder Gastronomie im Erdgeschoss. In diesen Strassen dominierte dagegen die Nutzung durch Erwachsene.

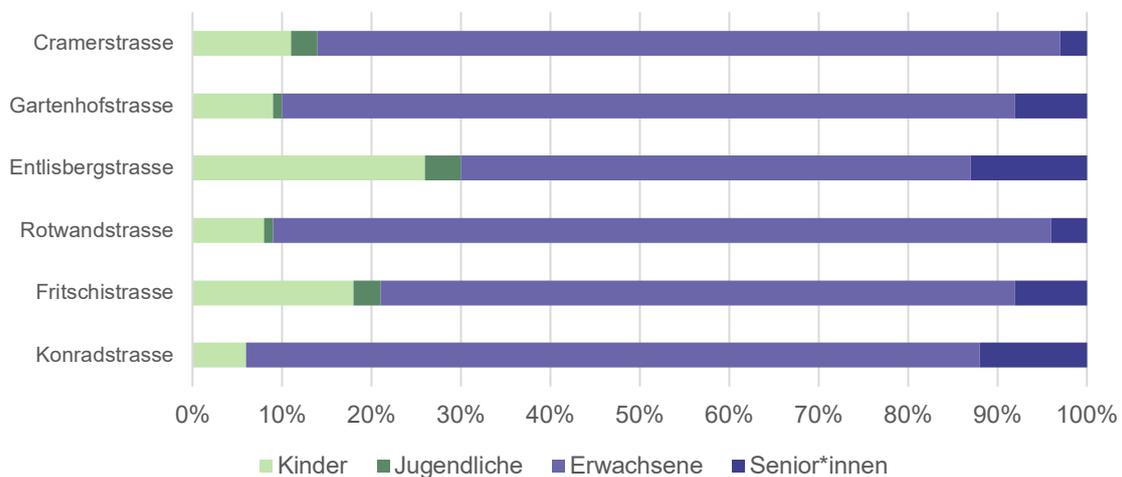


Abbildung 19: Räumliche Bevölkerungsstatistik der angrenzenden Gebiete, Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich, Einwohnerregister (EWR), Grafik: TAZ



Abbildung 20: Velofahren, Entlisbergstrasse 2022

### 3.2 Verkehr

Die im Jahr 2023 durchgeführten Verkehrserhebungen an der Cramerstrasse zeigen den deutlichen Einfluss der eingeleiteten Massnahmen auf den motorisierten Individualverkehr in Wohnquartieren. Während «Brings uf d'Strass!» wurde eine erhebliche Reduktion des Durchgangsverkehrs<sup>2</sup> um etwa 80 % verzeichnet (siehe Abbildung 21).

Die Umgestaltungsmassnahmen umfassten keine vollständige Strassensperrung, sondern zielten darauf ab, den Durchgangsverkehr zu erschweren. Die Zugänglichkeit mit dem Auto für mobilitätseingeschränkte Personen, Zubringerdienste, Anlieferungen, Entsorgung, Blaulichtorganisationen und private Einfahrten war stets gewährleistet.

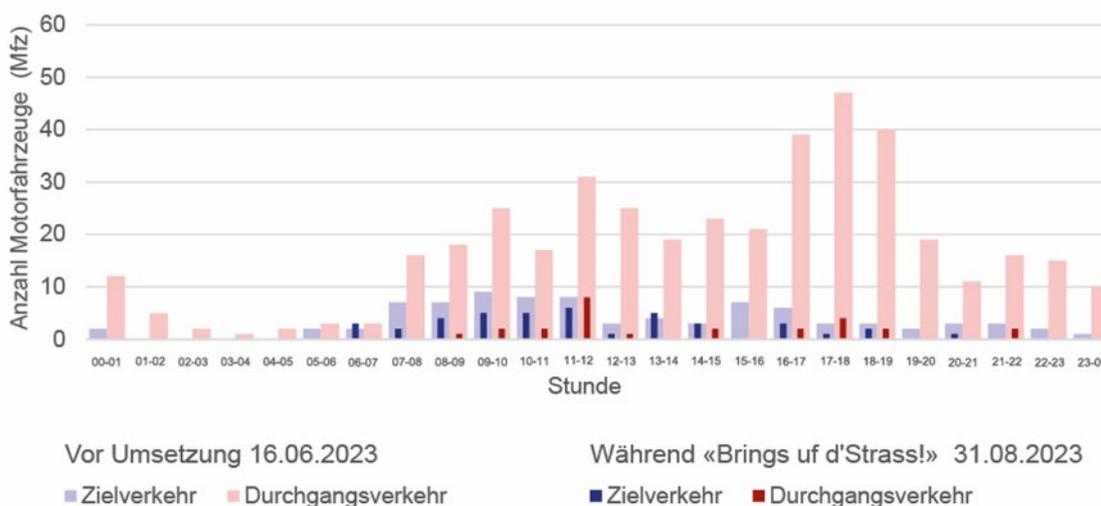


Abbildung 21: Vergleich des Durchgangsverkehrs an der Cramerstrasse vor und während «Brings uf d'Strass!» im Jahr 2023, Quelle: Erhebungen verkehrsteiner AG, Grafik: TAZ

Im ersten Durchführungsjahr (2021) wurden alle Parkplätze im betroffenen Perimeter temporär aufgehoben, was teilweise zu kritischen Rückmeldungen führte. Im darauffolgenden Jahr waren weder Absperrschranken noch eine Aufhebung der Parkplätze bei der Umgestaltung der Begegnungszone erforderlich. Im dritten Jahr wurden sechs der 14 Parkplätze temporär aufgehoben, wobei beobachtet wurde, dass die verbliebenden Parkplätze während der Durchführung weniger besetzt waren. Zudem wurden Veloabstellplätze temporär verlegt und deren Anzahl erhöht.

Die Verkehrsumleitungen ermöglichten neue Nutzungsmöglichkeiten der Strassenräume. Das Pilotprojekt lieferte wertvolle Erkenntnisse, die für die

<sup>2</sup> Verkehrserhebungen mit Video aufgezeichnet und analysiert (Fussgänger\*innen, Velofahrende und motorisierter Verkehr)

Standardisierung von Prozessen und Produkten weiterentwickelt und genutzt werden können. Jedoch müssen die Bedürfnisse und Befürchtungen der Quartierakteur\*innen bei zukünftigen Projekten lokalspezifisch ausgehandelt werden.

### 3.3 Lärm

Eine der Hauptbefürchtungen der Quartierbewohner\*innen hinsichtlich des Pilotprojekts «Brings uf d'Strass!» bezog sich auf potenzielle Lärmemissionen. Um auf mögliche Lärmprobleme vorbereitet zu sein, ergriff das TAZ proaktive Massnahmen. Dazu gehörte die enge Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei, regelmässige Informationsvermittlung über anstehende Veranstaltungen auf der Projekt-Website, die Bereitstellung einer eigenen E-Mail-Adresse und einer Projekttelefonnummer für direkte Rückmeldungen durch die Quartierbewohner\*innen sowie das Aufstellen von Tafeln mit Nutzungsregeln vor Ort. Weiterführende Massnahmen waren nicht nötig, da das Projekt keine zusätzliche Lärmbelastung verursachte.

Im Jahr 2021 gingen von den insgesamt 27 übers Jahr an den drei Standorten registrierten Lärmklagen nur drei in direktem Zusammenhang mit «Brings uf d'Strass!» ein. In diesen Fällen stellte die Stadtpolizei jedoch keine Unregelmässigkeiten vor Ort fest. An der Fritschi-, Entlisberg-, Cramer- und Gartenhofstrasse wurden während der Laufzeit von «Brings uf d'Strass!» keine Lärmklagen verzeichnet.



Abbildung 22 Silent-Disco an der Konradstrasse 2021

Im Jahr 2021 zeigten punktuelle Lärmmessungen des Umwelt- und Gesundheitsdepartements UGZ an der Konrad- und Rotwandstrasse, dass es generell

zu keiner wesentlichen Lärmveränderung während der Durchführung von «Brings uf d'Strass!» kam. Tagsüber ergaben die Messungen an allen untersuchten Strassenabschnitten sogar eine niedrigere Lärmbelastung im Vergleich zum darauffolgenden Normalbetrieb. An der Konradstrasse, die über das Jahr 2021 die meisten Lärmklagen verzeichnete, konnte sowohl tagsüber, abends als auch nachts eine Lärminderung während des Projekts festgestellt werden. An der Rotwandstrasse kam es hingegen insbesondere am Abend gelegentlich zu einer geringfügigen Lärmzunahme aufgrund von lauten Einzelereignissen. An der Fritschistrasse konnten aufgrund der regen Freizeitaktivitäten auf der Fritschiwiese keine schlüssigen Aussagen getroffen werden.

Die differenzierte Analyse der Lärmklagen, der Kontrollen der Stadtpolizei vor Ort, der Messungen des UGZ und der Beobachtungen zeigt, dass die Lärmbelästigungen überwiegend während der Nachtruhe gemeldet wurden. Sie basierten oft nicht auf messbaren Lärmpegeln, sondern grösstenteils auf dem subjektiven Empfinden der einzelnen Personen und der spezifischen Einzelfälle.

### 3.4 Zufriedenheit

An allen Standorten hatten Nutzer\*innen die Möglichkeit, ihre Zufriedenheit mit der temporären Umnutzung über Abstimmungsgeräte vor Ort zu äussern (siehe Abbildung 23). Die Ergebnisse zeigten an fünf der sechs Standorte eine hohe Zufriedenheit: 59 % der Abstimmenden waren zufrieden oder sehr zufrieden, während 7 % ihre Zufriedenheit als 'solala' bewerteten und 34 % Unzufriedenheit mitteilten. Die geringste Zustimmung wurde beim Standort Fritschistrasse verzeichnet.

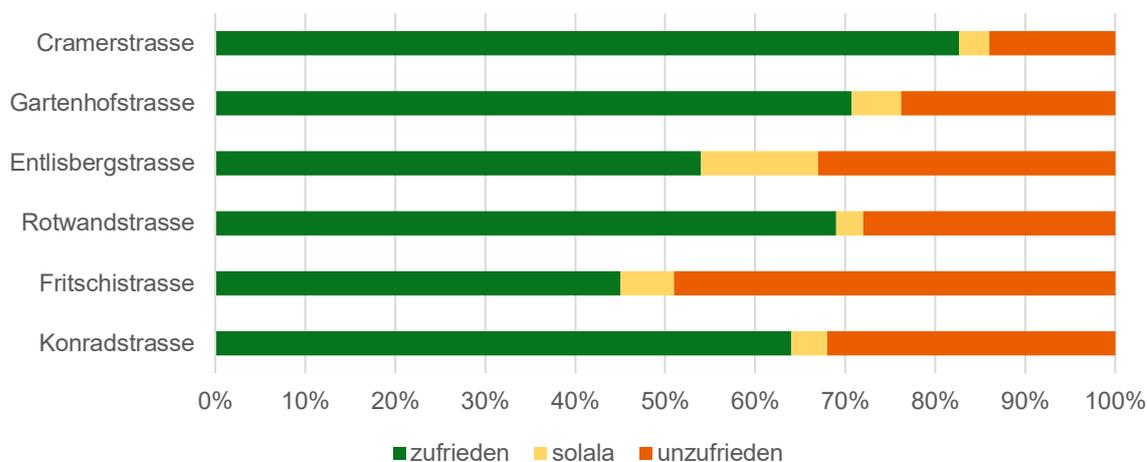


Abbildung 23: Auswertungen Abstimmungsgeräte pro Strasse, Quelle: Abstimmungsgeräte, Grafik: TAZ

Zusätzlich wurden Befragungen mit Nutzer\*innen vor Ort und Online-Umfragen durchgeführt. Quartierbewohnende und Gewerbetreibende hatten die Möglichkeit, ihre

Anliegen an die Projekt-E-Mail-Adresse und Telefonnummer direkt zu melden. Die Evaluation der Rückmeldungen ergab, dass besonders die Lage neben einem bestehenden Grünraum (Fritschiwiese) als nicht ideal betrachtet wurde. Die Kritik in der zweiten Durchführung bezog sich hauptsächlich auf den Wunsch nach einer langfristig autofreien Strasse nach dem Projektabschluss. In der letzten Durchführung wurden die fehlenden Sitzgelegenheiten bemängelt. Positiv hervorgehoben wurden bei allen Durchführungen die Begrünungsmassnahmen sowie die jeweilige Bodenbemalung.

Das lokale Gewerbe äusserte vor allem im ersten Jahr Kritik wegen den logistischen Einschränkungen sowie Schwierigkeiten bei der Parkplatzsuche für Kund\*innen. Als positiver Effekt zeigte sich eine erhöhte Sichtbarkeit. In der dritten Durchführung waren die Rückmeldungen des Gewerbes überwiegend positiv und die teilweise aufgehobenen Parkplätze wurden nicht als Problem angesehen.

«Es hat uns einige Wochen massiv vom Verkehrslärm verschont und zugleich etwas Leben in diese sonst eher spröde Ecke des Quartiers gebracht.»

«Die Einschränkungen stellen mich vor ein unlösbares Problem, einen Parkplatz zu finden und zehn Minuten entfernt von meinem Wohnort zu parkieren.»

«Ich beginne mir vorzustellen, wie anders es im Quartier und in unserer Stadt sein und aussehen könnte.»

«Das Projekt wird sich negativ auswirken. Unsere Kundschaft kommt von ausserhalb der Stadt und wir sind auf die Parkplätze angewiesen.»

«Ihr seid wahre Helden... ich habe schon lange nicht mehr so gut geschlafen wie diesen Monat.»

«Lange haben wir auf sowas gewartet. ... schade ist es nur für einen Monat.»

«Die Zusammenarbeit mit der Verwaltung läuft erfreulich reibungslos und unbürokratisch.»

«Es interessiert mich nicht, ob ich ohne Hindernisse fahren kann, die Strasse soll zum originalen Zustand ohne Bemalung und Begrünung zurückgebaut werden.»

«Es ist deutlich menschen-freundlicher geworden hier.»

Abbildung 24: Verschiedene Rückmeldungen und Zitate von Quartierbewohner\*innen und Gewerbetreibenden während der drei Jahre, Quelle: Zitaten aus E-Mails und Telefonnotizen, Grafik: TAZ

### **3.5 Ressourcen**

Das dreijährige Pilotprojekt «Brings uf d'Strass!» war ein Innovationsprozess, der von allen Beteiligten Ressourcen für dessen Implementierung erforderte. Diese Ressourcen

lassen sich in verwaltungsinterne Aufwände, externe Kosten und immaterielle Ressourcen aus dem Quartier gliedern.

Die verwaltungsinternen Ressourcen nahmen mit jeder Durchführung ab. Durch den Erfahrungsgewinn konnten die personellen und finanziellen Ressourcen reduziert werden. Dies ist auf den Pilotcharakter von «Brings uf d'Strass!» zurückzuführen, bei dem der initiale Implementierungsaufwand naturgemäss hoch ist, bis sich neue Abläufe etablieren. Zu Beginn des Projekts mussten alle Grundlagen – von der Konzeption und Kommunikation bis zur Materialanschaffung für zukünftige Strassen – komplett neu entwickelt werden. Zudem zeigte sich ein über die drei Durchführungen hinweg abnehmendes mediales Echo im Vergleich zum Projektstart, was den Ressourcenaufwand verringerte.

Die finanziellen Ressourcen variierten je nach Durchführungsjahr (siehe Abbildung 25). Die Erstumsetzung im Jahr 2021 war am kostenintensivsten, vor allem aufgrund der Anschaffung von neuem Material und externen Dienstleistungen. Im Jahr 2022 waren die Kosten am niedrigsten, unter anderem durch die Wiederverwendung von Materialien. Der partizipative Prozess wurde akzentuiert, es wurde jedoch nur eine Strasse umgesetzt. 2023 stiegen die Gesamtkosten wieder, was sich durch einen ausführlichen Partizipationsprozess und eine detaillierte Verkehrserhebung und Evaluation begründen lässt. Das vorhandene Material konnte wiederverwendet werden. In der letzten Durchführung sind 50 % der Materialkosten auf die gemietete Begrünung zurückzuführen.



Abbildung 25: Gesamtkosten pro Strasse, Quelle: Finanzielle Übersicht TAZ, Grafik: TAZ

Jede Durchführung brachte ihre eigene Dynamik mit sich und ermöglichte der Stadtverwaltung, von den gesammelten Erfahrungen zu profitieren und stadtinterne Prozesse entsprechend weiterzuentwickeln. Jährlich neu beauftragte Büros standen vor der Herausforderung, sich trotz detaillierter Übergaben neu in den bestehenden Prozess einzuarbeiten, was zu einer ressourcenintensiven Anfangsphase führte. Der wesentliche Vorteil dieser Herangehensweise liegt jedoch in der fortlaufenden Verbesserung des

Gesamtprozesses durch die Integration neuer Sichtweisen und Erfahrungen. Dies förderte die Weiterentwicklung stadtinterner Prozesse und die Möglichkeit, innovative Ansätze in die Planung und Umsetzung zukünftiger Projekte einfließen zu lassen.

Das Engagement der Quartierbewohner\*innen erwies sich als besonders wertvolle immaterielle Ressource. Der entwickelte Partizipationsprozess bot nicht nur die Mitgestaltungsmöglichkeiten, sondern würdigte auch die Eigeninitiative und das Engagement der Quartierbewohner\*innen und Gewerbetreibende. Dies verbesserte unmittelbar sowohl die Aufenthaltsqualität als auch die Qualität der nachbarschaftlichen Begegnungen und baute nicht zuletzt die Vernetzung innerhalb des Quartiers sowie mit der Stadtverwaltung aus. Dabei entwickelte sich im Quartier ein tieferes Verständnis für die Gestaltungsmöglichkeiten der Zürcher Strassenräume sowie ein angeregter Dialog über die Mobilitätswende und die Stadtraumgestaltung vor Ort.



Abbildung 26: Bautage «Studio Konrad», Konradstrasse 2021



Abbildung 27: Mobile Elemente zusammenbauen, Gartenhofstrasse 2023



Abbildung 28: Elementbau mit Jugendlichen, 2023



Abbildung 29: Plakatverteilung im Quartier, 2023



Abbildung 30: Informationsveranstaltungen im Quartier, 2022

## 4 Evaluation

Das Pilotprojekt «Brings uf d'Strass!» schaffte neue Bilder der Zürcher Strassenräume und erzielte trotz anfänglicher Herausforderungen und Widerstände zahlreiche positive Ergebnisse. Diese gewonnenen Erfahrungen sind für das Tiefbauamt sehr wertvoll. Sie halfen mit den Prozess kontinuierlich zu verbessern und weiterzuentwickeln.

Die **Umgestaltung** der Strassenräume für die Quartiernutzung erwies sich als erfolgreich. Sie förderte die sozialen Interaktionen und stärkte die Vernetzung im Quartier. Zudem initiierte sie Diskussionen über zukünftige Möglichkeiten der Strassennutzung. Befürchtungen bezüglich Lärmbelastung haben sich mit den getroffenen Massnahmen nicht bewahrheitet. Der subjektiv wahrgenommene Verkehrslärm konnte reduziert werden und Lärm von Nutzer\*innen stellte für die meisten Quartierbewohner\*innen in keiner Durchführung ein Problem dar. Eine Mehrheit der Nutzer\*innen und des lokalen Gewerbes bewertete das Projekt als positiv.

Die Evaluation zur **Verkehrsberuhigung** lieferte aussagekräftige Daten zu den umgesetzten Massnahmen. Es gelang, den Durchgangsverkehr signifikant zu reduzieren, während der Zielverkehr aufrechterhalten wurde. Die anfängliche Kritik des Gewerbes zu logistischen Herausforderungen und zunehmender Parkplatzsuche liess nach, indem durch den frühen Einbezug der lokalen Akteur\*innen zielführende Lösungen erarbeitet wurden. In der letzten und dritten Durchführung wurden die Einschränkungen bei Parkplätzen nicht mehr als Problem angesehen.

Die **Standortauswahl** offenbarte, dass zentral gelegene, stark frequentierte Strassen eine breitere öffentliche Aufmerksamkeit auf sich ziehen, während Standorte mit vorwiegender Wohnnutzung und weniger Präsenz von Gewerbe oder Gastronomie im Erdgeschoss besonders bei der lokalen Bevölkerung Anklang fanden. Die Durchführung solcher Projekte auch in weniger mit Freiraum versorgten Quartieren ist wichtig, um eine breitere Inklusion und Beteiligung zu erreichen.

Ein proaktiver **Einbezug des Quartiers** in die Standortwahl, Nutzungsbedingungen und die konkrete Gestaltung zeigte massgebliche Vorteile. Durch frühzeitige Dialoge konnte die Akzeptanz für die temporären Umgestaltungen gestärkt und die Bereitschaft der Anwohner\*innen zur Übernahme von Verantwortung gefördert werden. Dies stärkte auch die Vernetzung zwischen Stadtverwaltung und Quartier über das Projekt hinaus.

**Herausforderungen** bestanden vor allem im Umgang mit anfänglichem Widerstand, wobei einzelne negative Rückmeldungen besonders prägnant geäussert wurden und entsprechende Ressourcen erforderten. Da sich die benötigten personellen und finanziellen **Ressourcen** mit zunehmender Erfahrung verringern, ist es vorteilhaft, solche Projekte über einen längeren Zeitraum durchzuführen, um ein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erzielen.



Abbildung 31: : Flohmarkt für alle, Gartenhofstrasse 2023



Abbildung 32: Der Quartierverein lädt ein, Konradstrasse 2021



Abbildung 33: Ein letztes Treffen vor dem Projektabschluss, Fritschistrasse 2021



Abbildung 35: Tischtennis, Konradstrasse 2021



Abbildung 36: Strassenbemalung, Gartenhofstrasse 2023



Abbildung 34: Blumen giessen, Entlisbergstrasse 2022

## 5 Ausblick und nächste Schritte

Die im Rahmen des Pilotprojekts «Brings uf d'Strass!» gesammelten Erfahrungen bilden eine wesentliche Grundlage für die Gestaltung zukünftiger Strassenräume. Sie unterstreichen die Bedeutung partizipativer Ansätze, Strassenräume kurzfristig und effektiv aufzuwerten. Diese Erkenntnisse fliessen in die Planung ähnlicher künftiger Massnahmen ein, unterstützen die Mobilitätswende und tragen zu den Netto-Null-Zielen bei, indem sie in übergeordnete Strategien integriert werden und Synergien schaffen.

Das Pilotprojekt «Brings uf d'Strass!» hat Diskussionsbeiträge zur Gestaltung des zukünftigen Stadtraums und zur Mobilität von morgen geleistet. Durch innovative Ansätze wurden neue Bilder von Zürcher Strassenräumen geschaffen, die die vielfältigen Vorteile der Neuaufteilung aufzeigen. Besonders im Bereich des Dialogs mit dem Quartier konnten zielführende Prozesse etabliert werden, die Antworten auf zentrale Fragen bieten: Wie können Bewohner\*innen effektiv in Projekte eingebunden werden, wie lässt sich auf Bedenken eingehen und wie können gemeinsame Entscheidungen getroffen werden?

Ein weiteres wichtiges Erkenntnisfeld ist die Einschätzbarkeit von Ressourcen, insbesondere zu Beginn von Pilotprojekten und deren Abnahme mit fortschreitender Erfahrung. Diese und weitere wertvolle Erfahrungen fliessen in künftige Projekte ein, etwa in die im kommunalen Richtplan geforderten Quartierblöcke, und tragen zur Verstetigung der erprobten Ansätze bei. Die Möglichkeit, Strassenräume als lebendiger Raum des Spielens, des Verweilens, des Aufenthalts und der Begegnung zurückzugewinnen, zeigt das grosse Potenzial dieser Ansätze.

Für zukünftige Projekte zeichnet sich ab, dass trotz der Erfolge Interessenskonflikte bestehen bleiben. Die Herausforderung besteht darin, einen Interessensausgleich zu finden und dabei den politischen sowie lokalen Rückhalt sicherzustellen. Die Stadt kann dabei eine unterstützende oder moderierende Rolle einnehmen.

Das Pilotprojekt veranschaulicht, wie Strassenräume, die zuvor vom Autoverkehr dominiert wurden, in vielseitige Lebensräume umgewandelt werden können. Diese Transformation entspricht dem strategischen Ziel und dem Wunsch der Bevölkerung nach einer partizipativen Stadtentwicklung im Kontext der Mobilitätswende. Das Projekt verdeutlicht, dass die Neugestaltung städtischer Räume sowohl erwünscht als auch realisierbar ist und legt somit den Grundstein für eine inklusive und lebenswerte städtische Zukunft.



Abbildung 37: Eingangsstele, Entlisbergstrasse 2022

Stadt Zürich  
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement  
Tiefbauamt  
Werdmühleplatz 3  
8001 Zürich  
T+ 41 44 412 50 99  
tiefbauamt@zuerich.ch  
stadt-zuerich.ch/tiefbauamt