



# Brings uf d'Strass!

Schlussbericht zur temporären Umwidmung von  
Quartierstrassen im Sommer 2021

## Verfasserinnen und Verfasser

Lena Wolfart, Matthias Mauer und Tabea Michaelis, denkstatt sàrl  
Kathrin Krell, Projektleiterin Tiefbauamt der Stadt Zürich

Zürich, Dezember 2021

# Inhalt

<b>1</b>	<b>In Kürze</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Überblick und Einführung</b>	<b>5</b>
2.1	Das Pilotprojekt	5
<b>3</b>	<b>Synthese und Erkenntnisse</b>	<b>9</b>
3.1	Standorte und Zeitpunkt	9
3.2	Einbezug	10
3.3	Konzept und Leitideen	12
3.4	Massnahmen	14
3.5	Verkehrsordnung	15
3.6	Nutzung und Betrieb	16
3.7	Auswirkungen auf die Nachbarschaft	21
3.8	Auswirkungen auf das Gewerbe	23
3.9	Feedbacks zum Projekt	24
<b>4</b>	<b>Acht Punkte für die Praxis</b>	<b>27</b>
4.1	Strassenauswahl	27
4.2	Dauer des Projekts	28
4.3	Einbezug des Quartiers	29
4.4	Gewerbetreibende	29
4.5	Öffentlichkeitsarbeit	30
4.6	Gestaltungselemente	31
4.7	Betrieb	32
4.8	Verkehrsteilnehmende	33

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Standorte von «Brings uf d'Strass!» .....	6
Abbildung 2: Blick in die umgestaltete Fritschistrasse (Foto: Miriam Künzli) .....	6
Abbildung 3: Aufenthaltsflächen statt Parkplätze an der Rotwandstrasse (Foto: Markus Forte) .....	7
Abbildung 4: Die Konradstrasse als Spielstrasse (Foto: Markus Forte) .....	7
Abbildung 5: Urban-Gardening-Kisten an der Rotwandstrasse (Foto: Markus Forte) .....	11
Abbildung 6: Online-Umfrage 1 – Begriffsgrösse korreliert mit der Häufigkeit der Nennung .....	12
Abbildung 7: Online-Umfrage 1, Mehrfachantworten möglich.....	13
Abbildung 8: Stimmungsbild und Besucherzahlen an der Fritschistrasse.....	16
Abbildung 9: Stimmungsbild und Besucherzahlen an der Konradstrasse.....	17
Abbildung 10: Stimmungsbild und Besucherzahlen an der Rotwandstrasse .....	17
Abbildung 11: Online-Umfrage 2.....	18
Abbildung 12: Kopfhörerparty an der Konradstrasse (Foto: Carmela Odoni).....	20
Abbildung 13: Online-Umfrage 2.....	22
Abbildung 14: Resultate Abstimmungsgeräte .....	25
Abbildung 15: Resultate Abstimmungsgeräte .....	26
Abbildung 16: Vergleich Online-Befragung/Abstimmungsgeräte, Anteile in Prozent .....	26
Abbildung 17: Rotwandstrasse vor und während des Projekts (Fotos: Künzli/Forte) .....	27
Abbildung 18: Konradstrasse vor und während des Projekts (Fotos: Künzli/Forte) .....	27
Abbildung 19: Ping-Pong-Tisch an der Konradstrasse (Foto: Markus Forte).....	31

# 1 In Kürze

Mit dem Pilotprojekt «Brings uf d'Strass!» erprobte das Tiefbauamt der Stadt Zürich im Sommer 2021, wie Quartierstrassen durch Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) temporär für Aufenthalt, Begegnung und vielfältige weitere Nutzungen umgestaltet werden können. Während der Schulferien vom 19. Juli bis 20. August wurden die Fritschistrasse im Kreis 3 sowie Abschnitte der Rotwandstrasse im Kreis 4 und der Konradstrasse im Kreis 5 als Freiräume umgenutzt. In jeder Strasse wurde eine andere Leitidee verfolgt: Die Fritschistrasse wurde zu einem «gemeinschaftlichen Vorgarten», die Rotwandstrasse zu einer «nachbarschaftlichen Verweiltribüne» und die Konradstrasse zu einer «langen Spielstrasse».

Die Ansprüche an die Gestaltung und Nutzung städtischer Strassen sind in einem starken Wandel. Besonders in dicht besiedelten Quartieren steigt das Bedürfnis nach mehr Räumen für den Aufenthalt und für Begegnungen. Dies wurde auch in der erfolgreichen Umsetzung von «Brings uf d'Strass!» 2021 deutlich: Eine Mehrheit der rückmeldenden Nutzerinnen und Nutzer beurteilte das Projekt als positiv und wünschte sich eine Wiederholung.

Während der fünf Wochen wurde in den drei Strassen gespielt, geschreinert, gegärtnert und getanzt. Sich mit Nachbarinnen und Nachbarn treffen, sich erholen oder gemeinsam essen waren die häufigsten Aktivitäten. In der Fritschistrasse wurde gespielt und gemeinsam grilliert. An der Rotwandstrasse liessen Gärtnerinnen und Gärtner Pflanzen gedeihen. In der Konradstrasse wurden im «Studio Konrad» Sitzgelegenheiten und Hochbeete aus Holz gefertigt. Die aufgestellten Pétanque-Bahnen und Ping-Pong-Tische kamen gut an. Zudem führten Anwohnerinnen und Anwohner verschiedene kleinere Veranstaltungen wie spontane Sportturniere, Nachbarschaftsfeste oder eine Silent Disco durch. Anwohnende gaben an, dass sie sich während der Durchführung von «Brings uf d'Strass!» sicherer fühlten und die Wohnqualität besser wurde. Befürchtungen, das Projekt führe zu mehr Lärm und Littering, haben sich nicht bewahrheitet. Von den Standorten wurde die Fritschistrasse am häufigsten als eine unpassende Wahl empfunden, die Rotwandstrasse erhielt am meisten Akzeptanz. Gespräche mit Gewerbetreibenden ergaben ein heterogenes Meinungsbild, je nach Branche und Kundschaft des jeweiligen Geschäfts waren die Erfahrungen mit dem Projekt unterschiedlich.

«Brings uf d'Strass!» polarisierte. Gemäss einer Online-Umfrage beurteilten knapp ein Drittel die Aufhebung von Parkplätzen kritisch und einige empfanden das Projekt als grundsätzlich unnötig. Sowohl von Befürworterinnen und Befürwortern als auch von Kritikerinnen und Kritikern des Projekts wurden die Information der Öffentlichkeit und der Einbezug von Betroffenen und Quartierakteuren als zu kurzfristig beurteilt.

Die über Abstimmungsgeräte, Online-Umfragen und in direktem Kontakt eingegangenen Rückmeldungen lieferten dem Tiefbauamt wertvolle Erkenntnisse und zeigten Verbesserungspotenzial auf. Auf Grundlage dieser Rückmeldungen konnten Verbesserungsvorschläge erarbeitet werden: So hat sich etwa gezeigt, dass der Einbezug von Quartierakteuren sowie von Anwohnerinnen und Anwohnern früher stattfinden sollte. Zusätzlich prüft das Tiefbauamt, wie das Nebeneinander der Nutzenden sowie die Qualität der Freiräume verbessert werden können.

## 2 Überblick und Einführung

### 2.1 Das Pilotprojekt

#### 2.1.1 Ausgangslage und Ziel

Die Ansprüche an die Gestaltung und Nutzung städtischer Strassen sind in einem starken Wandel. Besonders in dicht besiedelten Quartieren steigt das Bedürfnis nach mehr Räumen für Aufenthalt und Begegnung, nach Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr und nach Massnahmen zur Hitzeminderung.

Mit dem Projekt «Brings uf d'Strass!» erprobte die Stadt Zürich im Sommer 2021 deshalb neue temporäre Nutzungen des öffentlichen Raums. Ziel des Pilotprojekts war es, während der Sommerferienzeit neue Freiräume zu schaffen und einzelne Strassenabschnitte der Quartierbevölkerung für unterschiedliche Nutzungen zur Verfügung zu stellen. Aufgrund diverser thematischer Schnittstellen zu anderen städtischen Abteilungen wurde in einem departementsübergreifenden Projektteam zusammengearbeitet. Federführend für das Projekt verantwortlich war das Tiefbauamt der Stadt Zürich. Das Büro Denkstatt sàrl wurde als externe Unterstützung für die Konzeption, Gestaltung und Umsetzung des Projekts beigezogen.

Das Tiefbauamt möchte aus dem Pilotprojekt für weitere temporäre Aktionen und Projekte sowie für einige seiner Kernaufgaben wie der Gestaltung des öffentlichen Raums und der Verkehrsräume Erkenntnisse gewinnen. Deshalb wurden der Erarbeitungsprozess und die Umsetzung des Projekts dokumentiert und von den Beteiligten sowie den Nutzergruppen Meinungen und Rückmeldungen gesammelt.

#### 2.1.2 Umsetzung

Bereits im Jahr 2010 liess die Stadt Zürich mit der Studie «Zeitmanagement öffentlicher Raum» die Machbarkeit der temporären Umnutzung beziehungsweise Umgestaltung von innerstädtischen Strassen prüfen. Im Hinblick auf die Herausforderungen im Verkehrssystem, die dynamischen Veränderungen der Stadtstruktur sowie anlässlich der Corona-Pandemie, die die Bedeutung wohnungsnaher Freiräume erhöhte, entschied die Stadt, das Projekt «Brings uf d'Strass!» zu lancieren.

Für die Dauer von fünf Wochen wurden für die Fritschstrasse sowie für Abschnitte der Rotwandstrasse, der Zähringer-/Häringstrasse, der Konradstrasse und der Ankerstrasse temporäre Verkehrsvorschriften erlassen. Die entsprechenden Verfügungen wurden im März 2021 im städtischen Amtsblatt publiziert. Zu den Standorten Ankerstrasse und Zähringer-/Häringstrasse gingen Einsprachen ein, worauf beschlossen wurde, auf die Durchführung des Projekts an diesen beiden Strassen zu verzichten. An der Fritschstrasse, der Rotwandstrasse, Abschnitt Zeughaus- bis Lutherstrasse, und der Konradstrasse, Abschnitt Radgasse bis Klingenstrasse, wurden die temporären Verkehrsvorschriften rechtskräftig. Diese Strassen wurden somit vom 12. Juli bis 27. August 2021 für den Autoverkehr gesperrt, mit Ausnahme von Zufahrten zu privaten Parkplätzen, Zubringerdiensten, Güterumschlag und Blaulichtorganisationen. Die öffentlichen Parkplätze wurden temporär aufgehoben.



Abbildung 1: Standorte von «Brings uf d'Strass!»

Parallel zur Planung der konkreten Gestaltung der Strassen wurde eine Online-Umfrage bei den Anrainerinnen und Anrainern durchgeführt, um herauszufinden, welche Aktivitäten sie gerne ausüben würden.

Die Fritschistrasse wurde zu einem «gemeinschaftlichen Vorgarten» mit Sitz- und Liegemöbeln sowie Blumenkisten umgestaltet. In zwei Gartenhäuschen standen den Anwohnenden etwa Sonnenschirme, Grills und Tische zur Benutzung zur Verfügung.



Abbildung 2: Blick in die umgestaltete Fritschistrasse (Foto: Miriam Künzli)

Die Rotwandstrasse entwickelte sich zu einer «nachbarschaftlichen Verweiltribüne» mit Sitz- und Liege-/Bühnenelementen, Pétanque-Bahnen, Schach, Spielkisten und Bepflanzung.



Abbildung 3: Aufenthaltsflächen statt Parkplätze an der Rotwandstrasse (Foto: Markus Forte)

An der Konradstrasse entstand eine «lange Spielstrasse» mit Spielkisten, Ping-Pong-Tischen und der Werkstatt «Studio Konrad», an der Interessierte selber Hand anlegen und die Strasse mitgestalten konnten.



Abbildung 4: Die Konradstrasse als Spielstrasse (Foto: Markus Forte)

### **2.1.3 Grundlagen und Aufbau des Berichts**

In Kapitel 3 werden der Prozess und die Vorgehensweise in den verschiedenen Phasen und Handlungsfeldern beschrieben. Der Fokus von Kapitel 4 liegt auf den «Learnings», aus denen praktische und anwendungsorientierte Handlungsempfehlungen für temporäre Projekte abgeleitet werden. Folgende Materialien und Daten dienen dafür als Grundlage:

- Online-Umfrage 1 vom 19. Mai bis 17. Juni 2021, 82 Teilnehmende
- Online-Umfrage 2 vom 19. Juli bis 27. August 2021, 123 Teilnehmende
- Abstimmungsgeräte vor Ort, 19. Juli bis 20. August 2021, 1000 bis 2400 Stimmen pro Strasse
- Gespräche mit Quartierakteuren im Vorfeld des Projekts ab dem 19. Mai 2021 sowie im Nachgang des Projekts
- Gespräche mit Gewerbetreibenden an der Rotwand- und der Konradstrasse im Vorfeld des Projekts ab dem 19. Mai 2021
- Leitfadeninterviews mit zehn Gewerbetreibenden an der Rotwand- und der Konradstrasse, September 2021
- Raumbesichtigungen an vier Tagen während der Laufzeit, jeweils von 11 bis 23 Uhr
- Kurzinterviews mit Nutzenden vor Ort während der Laufzeit, etwa 50 Interviews
- Lärmmessungen während und nach der Laufzeit (vgl. separater Auswertungsbericht des Umwelt- und Gesundheitsschutzes Zürich (UGZ))
- Eingegangene Lärmklagen bei der Stadtpolizei während der Laufzeit
- Zuschriften und Mails

## 3 Synthese und Erkenntnisse

### 3.1 Standorte und Zeitpunkt

Für die Durchführung des Pilotprojekts wurden die fünf Sommerferienwochen gewählt, da die Stadt Zürich in diesem Zeitraum ein reduziertes Verkehrsaufkommen aufweist. Ausserdem wurde antizipiert, dass es in den Sommermonaten eine erhöhte Nachfrage nach Freiräumen im direkten Wohnumfeld gibt.

Die Auswahl der Strassen für die Durchführung des Pilotprojekts fällt das Tiefbauamt unter anderem auf Grundlage von vorhandenen Studien sowie politischen Vorstössen. In der Studie «Zeitmanagement öffentlicher Raum» (2010) wurde ein grosses Potenzial für die Umgebung der Fritschiwiese ausgewiesen. Die Potenziale für eine Umgestaltung der Zähringer-, Rotwand- und Konradstrasse zu Fussgänger- und Begegnungszonen wurden in der Studie «Attraktive Innenstadt» (2020) skizziert und mit dem Postulat 2017/326 wurde unter anderem die Ankerstrasse als Standort für ein Pilotprojekt ins Spiel gebracht. Als weitere Kriterien für die Auswahl der Strassen galt, dass sie in unterschiedlichen und dicht besiedelten Quartieren liegen. Die Strassenabschnitte, die für die erstmalige Durchführung des Projekts vorgeschlagen wurden, weisen eine Länge von 180 bis 320 Metern auf und befinden sich in innerstädtischen Quartieren.

Nachdem die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements auf Antrag des Projektteams die temporären Verkehrsvorschriften für Strassen(abschnitte) der Anker-, Rotwand-, Konrad-, Zähringer- und Fritschistrasse erlassen hatte, wurden diese im städtischen Amtsblatt vom 17. März 2021 publiziert. Während der 30-tägigen Einsprachefrist gingen eine Einsprache von mehreren Anwohnenden an der Ankerstrasse und mehrere Einsprachen von Gewerbetreibenden an der Zähringerstrasse ein. Seitens der 54 Personen, die eine Unterschriftensammlung an der Ankerstrasse gegen das Projekt unterzeichneten, wurden primär Bedenken wegen Lärm und herumliegendem Abfall geäussert. Die Einsprachen von Gewerbetreibenden an der Zähringerstrasse gründeten auf der Befürchtung, dass sich die An- und Zufahrten für Logistik sowie Kundinnen und Kunden erschweren würde. Es wurde entschieden, das Projekt an der Fritschi-, Rotwand- und Konradstrasse durchzuführen. Nach Bekanntwerden der Entscheidung, dass die Ankerstrasse aufgrund der erwähnten Einsprache als Standort fallen gelassen wurde, formierte sich eine Gruppe von Anwohnerinnen und Anwohnern, die sich eine Durchführung des Projekts gewünscht hätte. Sie sammelten über 120 Unterschriften für den Standort. Aus zeitlichen Gründen entschied die Stadt aber, auf den Standort zu verzichten.

Erkenntnisse:

- Kommentare und Ergebnisse der Online-Umfrage 2 sowie der Abstimmungsgeräte lassen darauf schliessen, dass die Rotwandstrasse als Standort für das Projekt von den meisten Nutzerinnen und Nutzer als geeignet beurteilt wurde. Auch der Standort Konradstrasse stiess auf Zustimmung.

- Viele potenzielle Projektpartnerinnen und –partner wie Quartierorganisationen und manche Gewerbebetriebe sind in der Sommerferienzeit nicht oder nur eingeschränkt aktiv, soziokulturelle Angebote werden während dieser Zeit reduziert. Je nach Quartier und Standort sind zudem viele Anwohnende ferienabwesend. Verbesserungsvorschläge von Personen, die das Projekt grundsätzlich schätzten, bezogen sich daher auf eine Anpassung des Zeitraums, in dem das Projekt durchgeführt wird.
- Beobachtungen während der Laufzeit und Rückmeldungen zeigen, dass alle drei Strassen tagsüber eher wenig belebt waren, jedoch abends ab etwa 17 Uhr und am Wochenende intensiver genutzt wurden.
- Gemäss Rückmeldungen wäre es wünschenswert, wenn die Quartierakteure bei der Standortauswahl stärker und früher einbezogen würden.
- Für viele Aussenstehende war die Auswahl der Strassen nicht nachvollziehbar, was zu Fragen in der Bevölkerung führte. Insbesondere die Wahl des Standorts an der Fritschistrasse wurde aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Fritschiwiese hinterfragt und als schwierig nachvollziehbar erachtet.

## **3.2 Einbezug**

Aufgrund der knappen Zeit, die für den Einbezug zur Verfügung stand, wurde in einem ersten Schritt mit einer Online-Umfrage (82 Teilnehmende) gearbeitet, auf die die Anrainerinnen und Anrainer per Flyer aufmerksam gemacht wurden. In der Umfrage wurde die Frage gestellt «Was möchten Sie auf Ihrer Quartierstrasse am liebsten unternehmen?». Es konnte angegeben werden, welche Qualitäten und Nutzungen man sich an den Strassen wünschen würde. Die Rückmeldungen flossen in die Ausarbeitung der Konzepte für die Strassen mit ein. Auch die Inputs von Gewerbetreibenden und Quartierakteuren, mit denen teilweise direkt vor Ort Gespräche geführt wurden, wurden bei der Gestaltung der Strassen berücksichtigt. An der Konradstrasse wurde mit dem «Studio Konrad» auf ein Konzept gesetzt, dass eine fortlaufende Teilhabe und Mitwirkung während der Laufzeit des Projekts ermöglichte.

Mit Vertreterinnen und Vertretern der Soziokultur, der Offenen Jugendarbeit (OJA) Kreis 3, 4 und 5, dem Quartierverein Zürich 5 und dem Verein «Brauergarten» wurden Begehungen vor Ort durchgeführt und über mögliche Aktivitäten im Rahmen des Projekts gesprochen. Da die OJA und die Soziokultur während der Sommerferien kein oder nur ein eingeschränktes Angebot haben, beschränkte sich die Zusammenarbeit mit diesen Stellen auf die erste Laufzeitwoche des Projekts. Der Quartierverein Zürich 5 organisierte mehrere Anlässe an der Konradstrasse. Dem Verein «Brauergarten» konnten zwei grosse Urban-Gardening-Kisten an der Rotwandstrasse zur Verfügung gestellt werden, um diese gemeinsam mit den Anwohnenden zu bepflanzen. An der Fritschistrasse erwies sich die kurze zur Verfügung stehende Zeit für einen breiten Einbezug der Bevölkerung als grösste Herausforderung, da die Kontaktaufnahme mit Anwohnenden schwierig war und sich bei einem Teil der Anwohnerschaft Widerstand gegen das Projekt formierte.



Abbildung 5: Urban-Gardening-Kisten an der Rotwandstrasse (Foto: Markus Forte)

#### Erkenntnisse:

- Die Möglichkeit, nicht nur im Planungsprozess, sondern auch während der Laufzeit und nach dem Projekt Feedback geben zu können, erwies sich als wichtig. Einige Gewerbetreibende beispielsweise begrüßten es ausdrücklich, auch im Nachgang des Projekts zu ihren Beobachtungen und ihrer Meinung befragt zu werden.
- Das Format «Studio Konrad» an der Konradstrasse ermöglichte ein aktives Mitwirken und Teilhaben der Bevölkerung. Es bot dem Tiefbauamt zudem die Gelegenheit, situativ auf lokale Bedürfnisse reagieren zu können. Je länger das Projekt dauerte, desto stärker wurde daher insbesondere an der Konradstrasse die Aneignung und Identifikation der Nutzenden mit der Strasse.
- Da es sich um ein erstmaliges Projekt handelte, mussten die rechtlichen Rahmenbedingungen und Zuständigkeiten für Bewilligungen zuerst geklärt werden. Solange die Unklarheiten bestanden, konnte nicht informiert werden, was genau geplant ist und was auf den Strassen möglich und machbar sein würde. Dies erschwerte den Einbezug der unmittelbaren Nachbarschaft und des Gewerbes. Zudem konnten Quartierakteure nur kurzfristig eigene Aktivitäten oder Veranstaltungen auf den Strassen planen.
- Sowohl von Befürworterinnen und Befürwortern als auch von Kritikerinnen und Kritikern des Projekts kam die Rückmeldung, dass eine frühere Information und ein stärkerer Einbezug der (Quartier-)Bevölkerung im Vorfeld nötig gewesen wären. Lokale Partnerinnen und Partner wie der Quartierverein Zürich 5 oder die Vereine «Brauergarten» und «Wilder Platz» erachten eine Wiederholung des Projekts grundsätzlich als begrüßens- und unterstützenswert, wünschen sich jedoch einen früheren Einbezug.



Wenn die Fritschi-/ Rotwand- / Konradstrasse während den Sommerferien plötzlich ganz anders genutzt werden könnte, dann würde ich:

n=81



Abbildung 7: Online-Umfrage 1, Mehrfachantworten möglich

### 3.4 Massnahmen

Die konkreten Massnahmen, das heisst das Mobiliar und die eingesetzten Gestaltungselemente, wurden aus den beschriebenen Konzepten sowie den lokalen Bedürfnissen heraus entwickelt. Manche Elemente förderten das Spielen und «Ins-Gespräch-Kommen», etwa Ping-Pong-Tische, Schachspiele, Pétanque-Bahnen oder Spielkisten, andere das Verweilen und gemeinsame Essen (Sitzbänke, Tische, Grills), und wieder andere das Mitgestalten («Studio Konrad»). Der Gestaltungsspielraum wurde durch die vorhandenen Ressourcen und durch verkehrstechnische Vorgaben wie etwa einen 3,5 Meter breiten Rettungstreifen begrenzt.

So weit als möglich wurde bereits vorhandenes, städtisches Material wieder- oder weiterverwendet, etwa Betonquader, Plakatständer, Spielfiguren oder alte, ausgebaute Randsteine. Zudem konnten die Pflanztröge des Projekts «Piazza Pop-Up» des Tiefbauamts an der Rotwandstrasse eingesetzt, mehrere Ping-Pong-Tische des Sportamts an der Konradstrasse aufgestellt und Elemente wie Schachfiguren aus dem Fundus von Grün Stadt Zürich genutzt werden. Extern angemietet wurden die Betonsockel für die Fixierung der Holzmöbel an der Konradstrasse und der Bau-Container für das «Studio Konrad». Zusätzlich angeschaffte Elemente, die durch die Stadt in Zukunft wiederverwendet werden können, sind unter anderem Spielkisten, Sonnenschirme, Grills und Spielsachen. Einige der Möbel, die an der Konradstrasse gebaut wurden, konnten am Ende des Projekts an Personen verschenkt werden, die mitgeholfen hatten, diese zu bauen. Beispielsweise nutzt der Verein «Wilder Platz» die gebauten Pflanzbeete aus Holz nun auf seiner Brache und einige Kinder haben nach Projektende einen selbstgebauten Hocker mitgenommen.

Erkenntnisse:

- Die Elemente von «Piazza Pop-Up», etwa Eichenquader als Sitzgelegenheiten, eigneten sich sehr gut. Eine frühzeitige Koordination mit den laufenden «Piazza Pop-Up»-Projekten könnte noch mehr Material freispielen.
- Das viel gewünschte Stadtgrün war ein wichtiges Gestaltungselement. Während an der Rotwandstrasse die Pflanzkisten gut gefielen, gab es an der Konradstrasse ausser einigen selbstgebauten Urban-Gardening-Kisten keine temporäre Bepflanzung. Eine solche wurde gemäss Rückmeldungen vermisst.
- Die «Schwarzen Bretter» in den Strassen wurden genutzt und geschätzt. Sie sind ein einfaches und sinnvolles Mittel, um die Information und den Austausch unter den Anwohnenden und Nutzenden zu fördern. Aber auch diese brauchen eine gewisse Anlaufzeit, bis sie genutzt werden.

### 3.5 Verkehrsordnung

Die Dauer für die Strassensperrungen betrug insgesamt sieben Wochen, wovon fünf Wochen für die effektive Nutzung und jeweils eine Woche für den Auf- und Abbau genutzt wurden. Vom 12. Juli bis 27. August 2021 wurden sämtliche Parkplätze an den gesperrten Strassen ohne Kompensation aufgehoben. Velo-Abstellbügel sowie gelb markierte Güterumschlagplätze blieben bestehen. Ferner wurde an den jeweiligen Strassen ein Baustopp für die Stadtwerke verordnet. Bei der Umgestaltung der Strassenabschnitte musste sichergestellt werden, dass Hauseingänge und Infrastrukturbauten wie Schächte oder Hydranten frei zugänglich blieben und eine Rettungsgasse für die Fahrzeuge der Blaulichtorganisationen bestehen blieb. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit für den Liefer- und Zubringerverkehr wurde in allen Strassen bei Tempo 30 belassen. Am letzten Tag der Aufbauwoche erfolgte eine Bauabnahme der umgestalteten Strassenabschnitte.

Auf die neu geltenden Verkehrsbestimmungen und das Projekt wurde eine Woche vor Aufbau mit Plakaten vor Ort aufmerksam gemacht. Die Anrainerinnen und Anrainer der betroffenen Strassen wurden zudem mit einem zweiten Info-Flyer eine Woche vor dem Aufbau informiert.

Die Strassen wurden mit Vaubangittern abgesperrt und die Signalisation direkt auf dem Gitter angebracht. Während der Aufbauwoche sowie in den ersten Tagen der Laufzeit des Projekts wurde ein Verkehrsdienst eingesetzt, der an den Strasseneingängen über das Projekt informierte, Rat zu alternativen Routen gab und die Absperrgitter für Anlieferungsverkehr zur Seite schob. Die Absperrgitter mussten während des gesamten Betriebs für den Zubringerdienst relativ oft geöffnet werden. Damit sie auch von Laien wieder an den richtigen Ort gesetzt werden konnten, wurde ihre Position am Boden markiert.

Erkenntnisse:

- Die eingesetzten Mitarbeitenden des Verkehrsdiensts erwiesen sich in den ersten Tagen als wertvoll. Nach den ersten drei Tagen hatten sie jedoch wesentlich weniger zu tun, waren doch die temporären Verkehrsanordnungen bei Anrainerinnen und Anrainern weitgehend bekannt.
- Es wurde berichtet, dass die Absperrgitter in der restlichen Laufzeit ab und an zur Seite geschoben und nicht mehr richtig platziert wurden, was zu Ärger bei Nutzenden und zu unklaren Situationen für Autolenkende führte.
- Autofahrende von ausserhalb waren über die Verkehrsänderung nicht informiert. Auf gängigen Online-Karten waren die temporären Verkehrsvorschriften nicht ersichtlich.
- Die erlaubte Durchfahrt für Velos führte hin und wieder zu heiklen Situationen zwischen Personen auf der Strasse und Velofahrenden.

### 3.6 Nutzung und Betrieb

Das Büro für Sozialraum & Stadtleben (BSS) führte im Auftrag des Tiefbauamts an vier verschiedenen Wochentagen Beobachtungen auf allen drei Strassen durch. Von 11 bis 14 Uhr und von 17 bis 23 Uhr wurde festgehalten, welchen Aktivitäten auf der Strasse nachgegangen wurde. Die Anzahl Passantinnen und Passanten und Restaurantbesuchende sowie der gesamte Durchgangsverkehr wurden separat aufgenommen. Zwischen den Beobachtungssequenzen führte das BSS Befragungen mit den Nutzenden durch, um in Erfahrung zu bringen, wie sie die Veränderung der Strasse erleben, was ihnen gefällt, was nicht und was man künftig besser machen könnte.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen auf, wie viele Personen sich jeweils durchschnittlich um eine bestimmte Zeit auf der Strasse aufgehalten haben (ohne Veranstaltungen). Passantinnen und Passanten sowie Velofahrende wurden dabei nicht berücksichtigt. Auf eine Darstellung der Beobachtungszeiten zwischen 11 und 14 Uhr wurde aufgrund der geringen Anzahl Nutzenden verzichtet. Die Auswertungen zeigen an allen Strassen ein ähnliches Bild: Tagsüber bis etwa 17 Uhr hielten sich wenige Personen auf den Strassen auf. Zwischen 17 bis 22 Uhr war am meisten los, mit einer Spitze zwischen 18 und 21 Uhr.

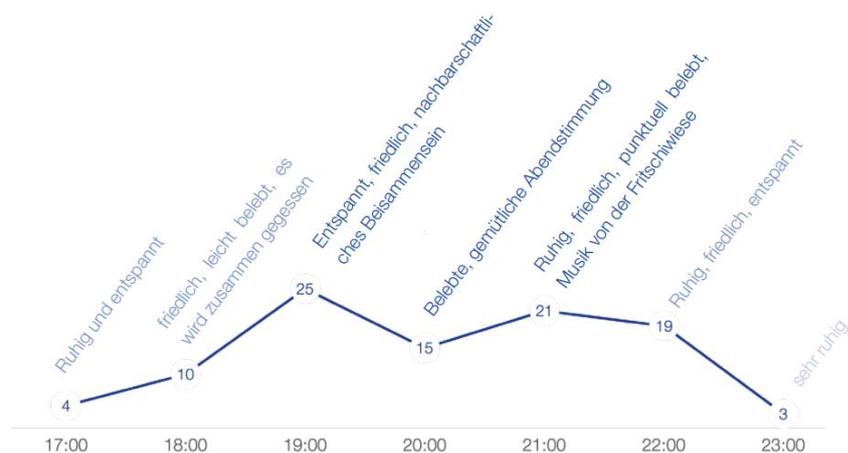


Abbildung 8: Stimmungsbild und Besucherzahlen an der Fritschistrasse

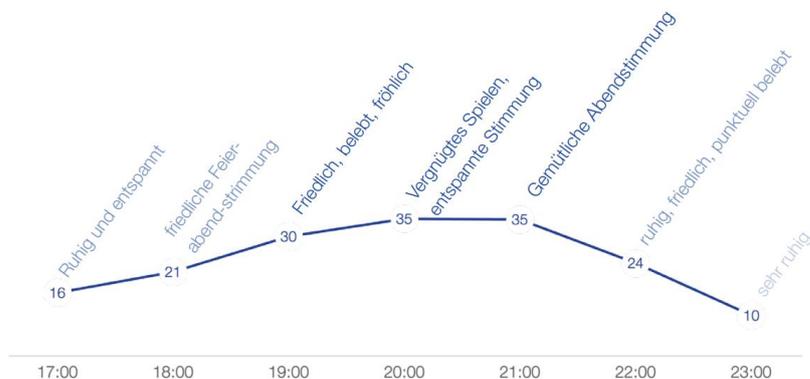


Abbildung 9: Stimmungsbild und Besucherzahlen an der Konradstrasse

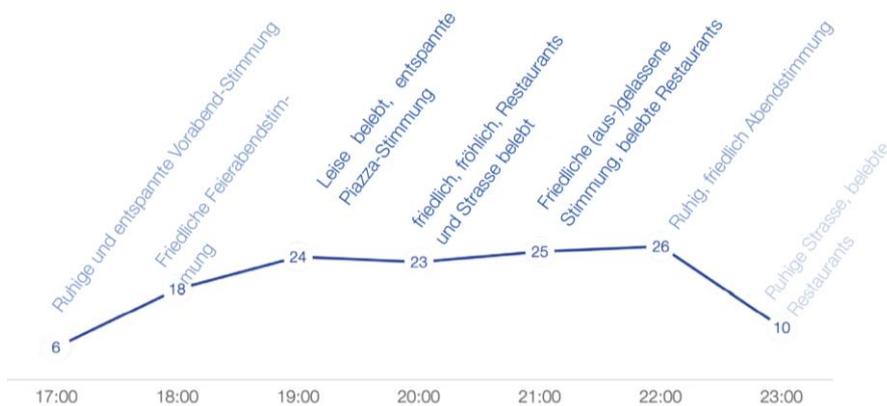


Abbildung 10: Stimmungsbild und Besucherzahlen an der Rotwandstrasse

Sich mit Nachbarinnen und Nachbarn treffen, sich erholen oder gemeinsam essen waren die häufigsten Aktivitäten. An der Rotwandstrasse wurden die Pétanque-Bahnen häufig genutzt, an der Konradstrasse die Ping-Pong-Tische. Auch die Spielkisten waren rege in Betrieb. Der Zugang zu den Spielkisten und zu den Gartenhäuschen in der Fritschistrasse erfolgte über einen Schlosscode. Der Code wurde dabei mündlich vor Ort an Anrainerinnen und Anrainer weitergegeben oder an jene, die sich per E-Mail meldeten. An jeder Kiste war eine entsprechende Info-Tafel angebracht.

## Schlussbericht «Brings uf d'Strass!»

Was hast Du auf der Strasse bzw. den Strassen gemacht?  
n = 117

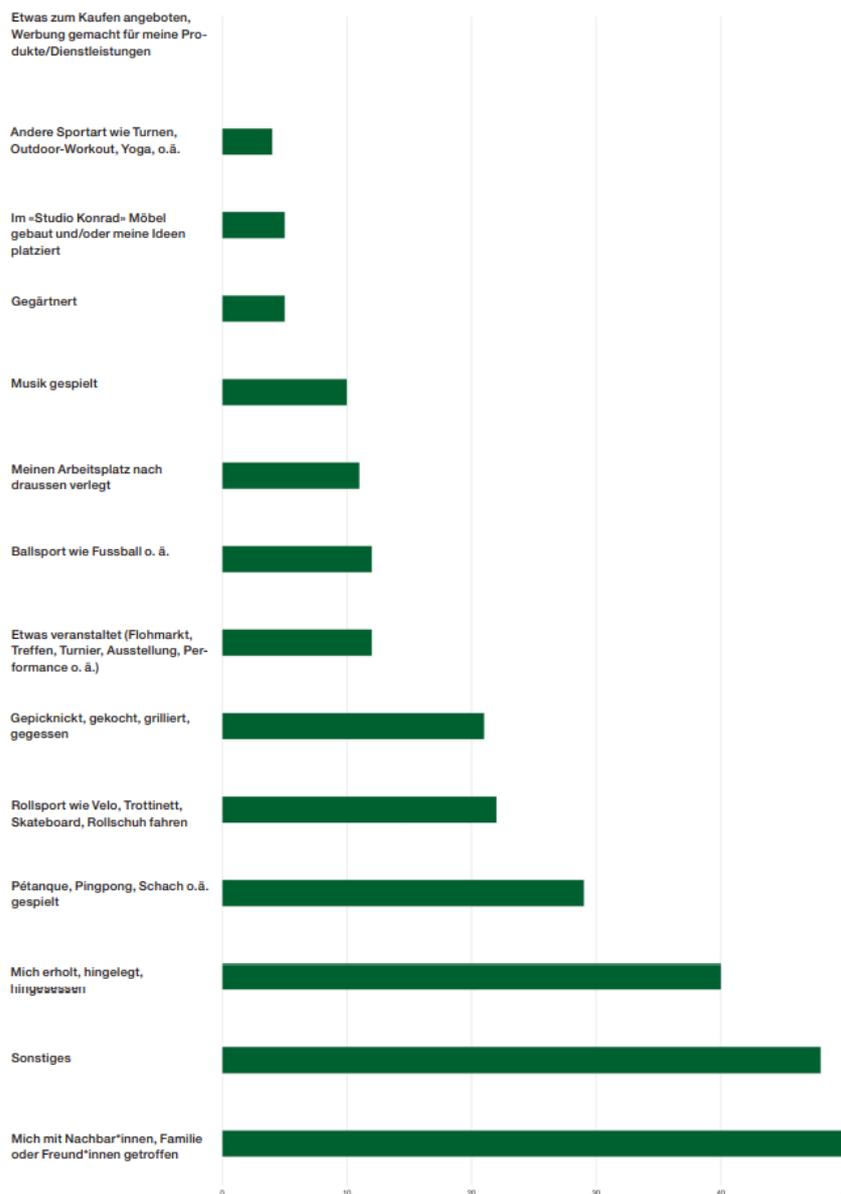


Abbildung 11: Online-Umfrage 2

Gemäss Rahmenbewilligung waren Kleinveranstaltungen wie Nachbarschaftsfeste oder Sportturniere, die sich primär an die Quartierbevölkerung richteten, während der Laufzeit des Projekts ohne zusätzliche Bewilligung erlaubt. Grössere oder lärmintensivere Massnahmen mussten gemeldet oder separat bewilligt werden. Folgende vorab bei der Stadt angekündigten Veranstaltungen fanden in den drei Strassen statt:

- Sonntag, 18. Juli, 14 bis 17 Uhr, Fritschistrasse: Auftakt- und Nachbarschaftsfest mit Grill, Spielen und gemeinsamem Gärtnern
- Sonntag, 18. Juli, 16 bis 17 Uhr, Rotwandstrasse: Bepflanzung zweier Hochbeete mit dem Verein «Brauergarten»
- Mittwoch, 21. Juli, nachmittags, Konradstrasse: Werkstatt im «Studio Konrad»
- Samstag, 24. Juli, 13 bis 17 Uhr, Konradstrasse: Werkstatt im «Studio Konrad»
- Mittwoch, 28. Juli, nachmittags, Konradstrasse: Werkstatt im «Studio Konrad»
- Donnerstag, 29. Juli, 17 bis 21 Uhr, Rasen-Grill mit Quartierverein Kreis 5
- Samstag, 31. Juli, 13 bis 17 Uhr, Konradstrasse: Werkstatt im «Studio Konrad»
- Mittwoch, 4. August, nachmittags, Konradstrasse: Werkstatt im «Studio Konrad»
- Mittwoch, 11. August, nachmittags, Konradstrasse: Werkstatt im «Studio Konrad»
- Donnerstag, 12. August, 18 bis 21 Uhr, Konradstrasse: Rasen-Grill mit dem Quartierverein Kreis 5
- Donnerstag, 12. August, 18 bis 22 Uhr, Konradstrasse: Kopfhörerdisco
- Mittwoch, 18. August, nachmittags, Konradstrasse: Werkstatt im «Studio Konrad»
- Freitag, 20. August, 17 bis 18 Uhr, Rotwandstrasse: Pflanzen-Verschenk-Aktion mit dem Verein «Brauergarten»
- Freitag, 20. August, 18 bis 21 Uhr Fritschistrasse: Freier Verein Coconut Garden
- Freitag, 20. August, 19 bis 21 Uhr, Fritschistrasse: Tavolata

Daneben fanden weitere kleinere Veranstaltungen und Aktivitäten statt. An der Konradstrasse nutzte unter anderem der Verein «Wilder Platz» das «Studio Konrad» und organisierte eine gemeinsame Pflanzaktion. Der Verein lud an mehreren Tagen dazu ein, gemeinsam Blumenkisten zu bauen, zu bemalen und mit Pflanzen zu bestücken. An der Rotwandstrasse fanden neben der Pflanzaktion mit dem Verein «Brauergarten» auch ein Velorennen sowie Strassenkonzerte statt. An der Fritschistrasse organisierte ein Künstler an mehreren Tagen Workshops für Kinder und ein Bildhauer nutzte die Strasse als Arbeitsstätte. Zum Auftakt des Projekts organisierte das Büro Denkstatt sàrl an der Fritschistrasse ein Nachbarschaftsfest am Sonntagnachmittag, einen Tag vor dem offiziellen Start des Projekts. Ziel war es, die Nachbarinnen und Nachbarn über die neuen Nutzungsmöglichkeiten zu informieren, sie untereinander zu vernetzen und zur Aneignung des Raums zu animieren. Während der Laufzeit des Projekts führten sowohl das Tiefbauamt als auch die Denkstatt sàrl regelmässig Kontrollgänge in den Strassen durch. Mitarbeitende der Denkstatt sàrl und der städtischen Werkhöfe waren bei nötigen Reparaturarbeiten innert kurzer Frist vor Ort. Anfragen und Anrufe wurden so rasch wie möglich beantwortet.



Abbildung 12: Kopfhörerparty an der Konradstrasse (Foto: Carmela Odoni).

#### Erkenntnisse:

- Das Auftaktfest an der Fritschistrasse erwies sich als wertvolle Möglichkeit, um mit den Personen vor Ort ins direkte Gespräch zu kommen und sie untereinander zu vernetzen, was auch von den Anwohnenden geschätzt wurde.
- Eine regelmässige Präsenz vor Ort erwies sich als wichtig, etwa, um die Spielkisten und «Schwarzen Bretter» zu kontrollieren, kleinere Reparaturen vorzunehmen oder Schäden zu registrieren.
- Die Nutzungsintensität in den drei Strassen war zwischen 18 und 21 Uhr jeweils am höchsten. Tagsüber war an allen drei Strassen relativ wenig los. Insbesondere die Fritschistrasse war ruhig und wurde tagsüber kaum genutzt. Vor allem die Konradstrasse wurde, je länger das Projekt dauerte, desto intensiver genutzt.
- Die Bekanntgabe von Schlosscodes an Nutzende via Anfrage funktionierte grundsätzlich gut. Es wurde wenig Material entwendet oder unsorgfältig behandelt. Gemäss Rückmeldungen hätten sich manche aber eine umgehendere bzw. automatisierte Antwort bei der Code-Anfrage gewünscht.

### 3.7 Auswirkungen auf die Nachbarschaft

Die Veränderungen, die durch das Projekt entstanden, wurden in der zweiten Online-Umfrage abgefragt, die während der Laufzeit des Projekts aufgeschaltet war (123 Teilnehmende). Die in der Umfrage am häufigsten genannten Auswirkungen waren, dass sich die Personen auf der Strasse sicherer fühlten als normalerweise (42%) und sich die Wohnqualität verbessert habe (40%). Dagegen gaben 15% an, dass die Wohnqualität schlechter geworden sei und knapp 8% fühlten sich weniger sicher auf der Strasse als sonst. 39% der Teilnehmenden gaben an, die Strassen anders als sonst zu nutzen. 28% gaben zudem an, mehr Platz für ihre Aktivitäten zu haben. Für etwas mehr als ein Viertel hat sich der Kontakt zu Nachbarinnen und Nachbarn verbessert. Für knapp ein Drittel wurde die Parkplatzsuche mühsamer als normalerweise. Betreffend Lärmemissionen gaben 17% an, mehr Lärm ausgesetzt zu sein, während 28% weniger Lärm wahrnahmen als normalerweise.

Der Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich (UGZ) führte während der Laufzeit des Projekts und bis 19. September 2021 Lärmmessungen an den drei Strassen durch. Ein separater Auswertungsbericht wurde durch das UGZ in Auftrag gegeben. Eine Auswertung von Lärmklagen, die während der Laufzeit des Projekts bei der Stadtpolizei Zürich eingingen, ergab, dass fünf Klagen an drei Tagen im gesamten Zeitraum betreffend Nachtruhe auf das Projekt zurückzuführen sind. Diese gingen an zwei Daten an der Rotwand- und an einem Datum in der Konradstrasse ein.

Erkenntnisse:

- Als positive Auswirkungen am häufigsten genannt wurden – sowohl in der Online-Umfrage als auch in Gesprächen – der Aspekt der höheren Sicherheit, die neuen Nutzungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum und die verstärkte Interaktion in der Nachbarschaft. Am häufigsten negativ bewertet wurde die durch das Projekt mühsamer gewordene Parkplatzsuche.
- Das Projekt führte im Vergleich zu den vergangenen drei Jahren nicht zu mehr Lärmklagen und entgegen der Befürchtung einiger Anwohnenden kam es nicht zu häufigeren Nachtruhestörungen.
- Die subjektive Wahrnehmung betreffend Lärmbelastung und Wohnqualität ist gemäss der Online-Umfrage teilweise gegensätzlich. Allerdings behauptete eine Mehrheit der Personen, dass sie dank dem Projekt weniger Lärm ausgesetzt waren und eine höhere Wohnqualität genossen.
- Die Strassen, insbesondere die Fritschstrasse, wurden vor allem tagsüber als leer wahrgenommen.

## Schlussbericht «Brings uf d'Strass!»

Was hat sich durch das Projekt «Brings uf d'Strass» konkret für Dich verändert?

n = 123

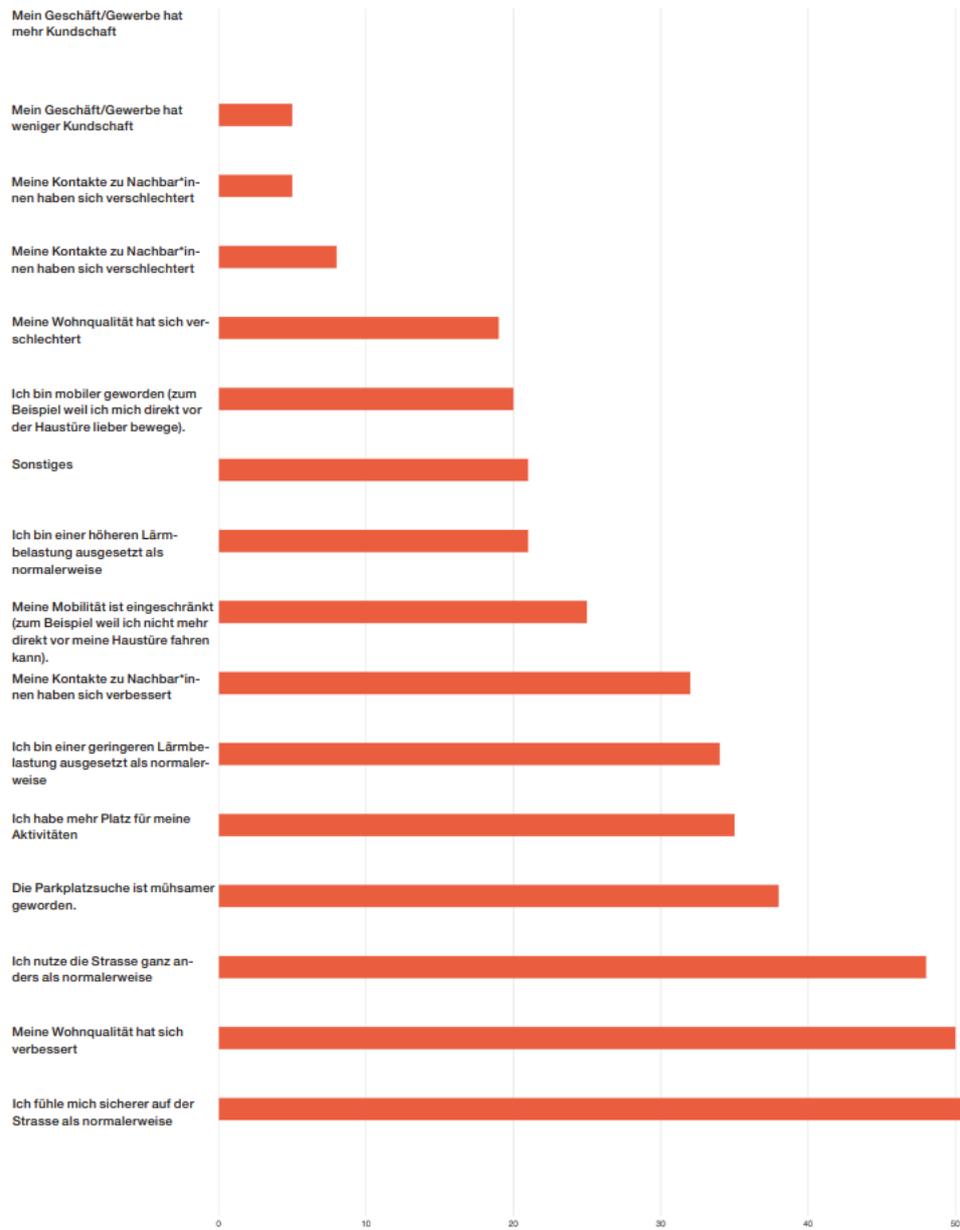


Abbildung 13: Online-Umfrage 2

### **3.8 Auswirkungen auf das Gewerbe**

Das Gewerbe und insbesondere die in den Erdgeschossen angesiedelten publikumsorientierten Betriebe sind prägend für den Charakter und die Atmosphäre, die Nutzergruppen und die Alltagsrhythmen einer Strasse. Die Fritschistrasse unterschied sich diesbezüglich von den anderen beiden Standorten, da sie kein ansässiges Gewerbe aufweist, sondern zwischen einer reinen Wohnsiedlung und der Fritschiwiese verläuft. An der Rotwandstrasse, zwischen Luther- und Zeughausstrasse, sind hingegen diverse gastronomische Betriebe sowie Geschäfte und Dienstleistungen angesiedelt. Die Konradstrasse weist gemischte Erdgeschossnutzungen auf, von Gastronomie, Läden und Dienstleistungen über Büros bis zu Hotels und Wohnnutzung. Das Gewerbe wurde analog zu den Anwohnerinnen und Anwohnern einerseits über Flyer informiert, die in die Briefkästen verteilt wurden. Mit manchen Gewerbetreibenden kamen die Projektleitung und Denkstatt sàrl persönlich vor Ort ins Gespräch oder standen per Mail im Austausch.

Es stand den Gastronominnen und Gastronomen sowie den Gewerbetreibenden offen, ihr Angebot während der Laufzeit des Projekts anzupassen (etwa mehr auf Take-Away zu setzen) oder zusätzliche Aussenverkaufs- oder Gastronomieflächen bei der Gewerbepolizei zu beantragen. Bei Anfragen oder im direkten Dialog mit Gewerbetreibenden wurde auf die gängigen Bewilligungsinstanzen verwiesen. Weiter wurde darauf geachtet, dass die Elemente und das Mobiliar so platziert wurden, dass sie die Sichtbarkeit der Geschäfte im Erdgeschoss nicht einschränkten, sondern wenn möglich förderten. An der Rotwandstrasse wurde in Absprache mit den Gewerbetreibenden auch auf Wünsche in Bezug auf Nutzungen und Strassenmobiliar reagiert, beispielsweise indem Sitzmöglichkeiten vor einem Take-Away und Bühnenelemente vor einem Atelier platziert wurden oder stellenweise Platz für eine Velopumpstation oder für Kleiderständer frei gelassen wurde. An der Konradstrasse hingegen wurden Gewerbetreibende auf das Angebot des «Studio Konrad» und die Möglichkeit, sich darüber in die Gestaltung der Strasse und Setzung von spezifischem Strassenmobiliar an bestimmten Standorten einzubringen, aufmerksam gemacht. Im Rahmen des Projekts gingen allerdings keine zusätzlichen Gesuche für Boulevard-Gastronomie oder Aussenverkaufsflächen ein. Zum einen, weil aufgrund spezieller Regelungen wegen der Corona-Pandemie bereits eine Erweiterung der Aussengastronomie für die ganze Stadt Zürich formlos bewilligt worden war und zum anderen, weil an den meisten Stellen die Platzverhältnisse ohnehin bereits knapp waren und ein Durchgang gewährleistet werden musste.

Um die Auswirkungen des Projekts auf das Gewerbe und vor allem publikumsorientierte Geschäfte und Gastronomie an der Konrad- und Rotwandstrasse zu erheben, wurden nach der Laufzeit von «Brings uf d'Strass!» mit verschiedenen Gewerbetreibenden Gespräche durchgeführt.

Erkenntnisse:

- Positiv erwähnt wurden das bessere «Ambiente» und die neuen Aufenthalts- und Begegnungsorte. Auch der Aspekt der höheren Sicherheit, insbesondere für Kinder, wurde positiv hervorgehoben. Für manche verbesserte sich die Sichtbarkeit des Geschäfts.
- Hinsichtlich Logistik waren die Rückmeldungen unterschiedlich. Eine Minderheit empfand die Anlieferung als sehr mühsam. Andere hingegen waren nicht betroffen oder beschrieben die Herausforderungen als marginal.
- Die Hälfte der befragten Gewerbetreibenden würde eine Wiederholung des Projekts begrüßen, teils sogar eine länger andauernde Sperrung. Andere hingegen wünschen sich keine Wiederholung oder wenn, dann in abgeänderter Form.
- Von den meisten Gewerbetreibenden kritisiert wurde das ersatzlose Aufheben von Parkplätzen und die teilweise damit verbundenen Gäste-Reklamationen oder gar das Wegbleiben von Kundinnen und Kunden. Manche Gewerbetreibende gewichteten die positiven Auswirkungen des Projekts aber höher. Andere hingegen empfanden das Projekt als grundsätzlich schlecht.
- Kritisch angemerkt wurde von den meisten Gewerbetreibenden die kurze Vorlaufzeit und damit verbunden der fehlende Miteinbezug sowie Unklarheit darüber, welche Aktivitäten auf den Strassen erlaubt gewesen wären. Die meisten erfuhren aus den Medien vom Projekt und hätten sich mehr Information und eine frühzeitige und persönlichere Kontaktaufnahme gewünscht.

### **3.9 Feedbacks zum Projekt**

Um Rückmeldungen aus der Bevölkerung zu sammeln, wurden in jeder Strasse ein Abstimmungsgerät aufgestellt sowie parallel dazu eine zweite Online-Umfrage aufgeschaltet (123 Teilnehmerinnen und Teilnehmer). Die Ergebnisse dieser Umfragen geben ein Stimmungsbild der Bevölkerung ab. Ergänzend zu den Umfragen führte das Büro für Sozialraum & Stadtleben (BSS) stichprobenartige, kurze Interviews mit Nutzenden vor Ort durch. Feedbacks von Gewerbetreibenden wurden zudem einige Wochen nach dem Projekt durch qualitative Kurzinterviews eingeholt.

Von den insgesamt 50 durch das Büro für Sozialraum & Stadtleben geführten Kurzinterviews mit Nutzenden, die sich in den Strassen aufhielten und einer Aktivität nachgingen, fanden 12 Interviews in der Fritschistrasse, 15 in der Rotwandstrasse und 23 in der Konradstrasse statt. Von den Befragten äusserten sich 40 positiv zum Projekt, 10 Personen hatten eine negative oder neutrale Haltung zum Projekt.

Die Ergebnisse der Abstimmungsgeräte zeigen, dass an der Konrad- und Rotwandstrasse eine deutliche Mehrheit von 63 beziehungsweise 69% die temporäre Umgestaltung als positiv beurteilte. An der Fritschistrasse waren es hingegen nur die Hälfte. Entsprechend dazu fallen auch die Antworten auf die zweite Frage aus, ob eine Wiederholung des Projekts begrüsst würde. An der Rotwand- und Konradstrasse sprach

sich eine Mehrheit der Personen, die abgestimmt hatten, für eine erneute Durchführung aus, an der Fritschistrasse lagen die Pro- und Contra-Stimmen praktisch gleich auf.

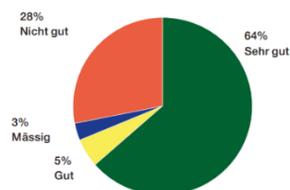
Die Ergebnisse der Online-Umfrage zeigen in eine ähnliche Richtung wie die Ergebnisse der Abstimmungsgeräte, wobei die Aussagen akzentuierter ausfallen. 61% der Umfrageteilnehmenden, die sich an der Fritschistrasse aufhielten, wollten keine Wiederholung des Projekts. An der Konradstrasse sprachen sich lediglich 25% gegen eine Wiederholung aus und 65% dafür. An der Rotwandstrasse waren 42% gegen eine Wiederholung und 56% dafür. Das Ergebnis zeigt auch hier, dass der Standort an der Fritschistrasse im Vergleich zu den anderen Strassen am kritischsten beurteilt wurde.

Erkenntnisse:

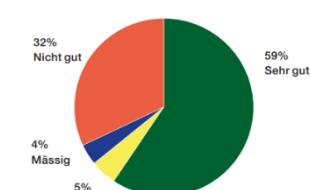
- Gemäss Ergebnissen der Abstimmungsgeräte und der Online-Umfrage 2 beurteilte eine Mehrheit das Projekt als positiv und wünscht sich eine Wiederholung. Rund ein Drittel der Personen, die ihre Meinung zum Projekt äusserten, wünschte keine Wiederholung und beurteilte es negativ.
- Das Projekt polarisierte stark, sowohl vor als auch während der Laufzeit.
- Die Ergebnisse zeigen, dass der Standort an der Fritschistrasse am stärksten in Frage gestellt und derjenige an der Rotwandstrasse am meisten befürwortet wurden.

Wie gefällt das Projekt?  
n = 5099

Rotwandstrasse  
n = 1851



Konradstrasse  
n = 2273



Fritschistrasse  
n = 975

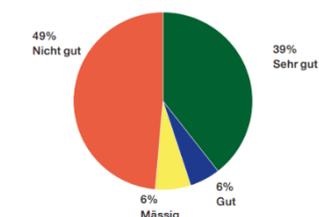
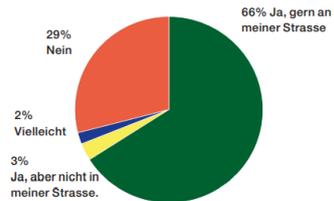


Abbildung 14: Resultate Abstimmungsgeräte

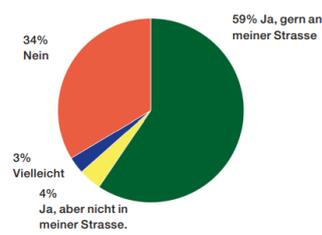
## Schlussbericht «Brings uf d'Strass!»

Wird eine Wiederholung begrüsst?  
n = 5222

Rotwandstrasse  
n=1758



Konradstrasse  
n=2399



Fritschistrasse  
n=1065

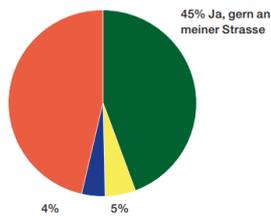
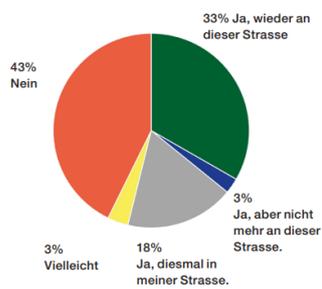


Abbildung 15: Resultate Abstimmungsgeräte

Wird eine Wiederholung begrüsst?

Online-Umfrage 2  
n=117



Abstimmungsgeräte  
n=5099

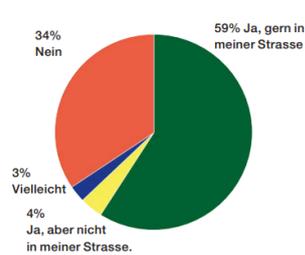


Abbildung 16: Vergleich Online-Befragung/Abstimmungsgeräte, Anteile in Prozent

## 4 Acht Punkte für die Praxis

### 4.1 Strassenauswahl

Was 2021 gut geklappt hat:

Die Wahl geeigneter Strassen(abschnitte) ist für den Projekterfolg zentral. Es hat sich bewährt, wenn die Strassen in Bezug auf den Verkehr wenig komplex sind. So kann der Verkehr im Quartier trotz der Sperrung einer Strasse weiterhin gut fließen. Ebenfalls sollte eine solche Strasse keinen öffentlichen Verkehr und nur wenig private Einfahrten aufweisen. Im Zeitraum der Durchführung waren an den drei Strassen keine Bauarbeiten im Gange. So wurde die Aufenthaltsqualität nicht beeinträchtigt. Strassen, die Velovorzugs- oder -haupttrouten darstellen, sind eher zu meiden.



Abbildung 17: Rotwandstrasse vor und während des Projekts (Fotos: Künzli/Forte)



Abbildung 18: Konradstrasse vor und während des Projekts (Fotos: Künzli/Forte)

Gewerbe, das vom Projekt profitieren kann und für eine Grundbelebung sorgt, ist für die Aktivierung einer Strasse von Vorteil. Vorhandene Grundqualitäten und eine Basis-Infrastruktur wie etwa Cafés, Bänke, Stadtgrün oder Wasserstellen sind weitere Pluspunkte.

Was wir gelernt haben:

Der Einbezug von Kreuzungen in den Perimeter kann für die Verkehrsführung komplex sein. Gleichzeitig bringen Kreuzungen aufgrund der freizuhaltenden Schleppkurven für

Blaulichtfahrzeuge unter Umständen wenig bespielbare Fläche. Andererseits sind es Flächen, die sich als Treffpunkt eignen. Die Abschnitte der 2021 temporär umgestalteten Strassen wiesen Abschnitte auf, die gut genutzt wurden, und solche, die eher verwaist waren. Bereits in Abschnitten von 50 bis 100 Metern können diverse Aktivitäten ermöglicht werden.

Um die Akzeptanz des Projekts in der Bevölkerung zu erhöhen, kann das Tiefbauamt bei der Standortauswahl noch stärker an ein bestehendes Bedürfnis aus dem Quartier (etwa durch Anwohnerzuschriften, Quartiervereine oder andere Organisationen) anknüpfen.

## **4.2 Dauer des Projekts**

Was 2021 gut geklappt hat:

Grundsätzlich eignen sich die Sommermonate am besten für ein temporäres Strassenumnutzungsprojekt, da in diesem Zeitraum die Nachfrage nach Räumen im Freien für Aufenthalt, Treffpunkt und Begegnung am grössten ist. Dies zeigt sich auch in der Tatsache, dass einer Mehrheit der rückmeldenden Nutzerinnen und Nutzer die temporäre Umgestaltung gefiel. Vorteile der Sommerferienzeit sind das allgemein geringere Verkehrsaufkommen und das Schaffen eines attraktiven Angebots für Personen und Familien, die nicht in die Ferien fahren (können).

Was wir gelernt haben:

Die Sommerferienzeit hat auch Nachteile: Viele potenziell projektunterstützende Organisationen und Kooperationspartner wie lokale Vereine sind während der Sommerferien wenig bis gar nicht aktiv. Die Erfahrung zeigt zudem, dass es eine gewisse «Anlaufzeit» braucht, bis die Anrainerinnen und Anrainer sowie die Nutzenden sich an die Veränderung gewöhnt haben und beginnen, sich den Raum aktiv anzueignen und die neue Infrastruktur zu nutzen. Es ist davon auszugehen, dass dieser Prozess weniger lang dauert, wenn Quartierakteure und Anrainerinnen und Anrainer im Auswahl- und Planungsprozess stärker eingebunden sind oder wenn ein Projekt bereits etabliert ist.

Für den Zeitraum der Durchführung muss nicht ausschliesslich die Sommerferienzeit gewählt werden. Denkbar ist zum Beispiel, den Start vor den Ferienbeginn zu legen. Je nach Strasse und Quartier ist es prüfenswert, ob ein generelles Fahrverbot erst am späten Nachmittag und abends gelten soll, während tagsüber die Durchfahrt für den motorisierten Verkehr (insbesondere Anlieferung) im Schritttempo erlaubt bleibt. Dies hätte allerdings Auswirkungen auf die Art der einsetzbaren Möblierungen und Gestaltungselemente und würde somit insgesamt die Nutzungsmöglichkeiten einschränken.

### **4.3 Einbezug des Quartiers**

Was 2021 gut geklappt hat:

Der Dialog mit und der Einbezug von Anrainerinnen und Anrainern sowie Quartierakteuren ist ein zentraler Hebel für den Erfolg, eine breit abgestützte Akzeptanz, den grössten Nutzen sowie positive Wirkung des Projekts. Die drei Standorte 2021 wurden zusammen mit der Bevölkerung konkretisiert und weiterentwickelt. Die Anwohnenden, Gewerbetreibenden und Quartierakteure hatten die Möglichkeit, ihre Bedürfnisse und Ideen mittels Online-Umfrage einzubringen. Ergänzend zur Umfrage hat das Tiefbauamt Gespräche mit Quartierakteuren, Gewerbetreibenden und Anwohnenden direkt vor Ort geführt. Dabei wurden weitere Inputs für das Konzept, lokales Know-how und wertvolle Hinweise sowie Anregungen für die Gestaltung der Strassen und mögliche Aktivitäten während der Laufzeit gesammelt. Die Möglichkeit zur Mitwirkung war nicht nur ein wichtiger Teil des Planungsprozesses, sondern auch während der Laufzeit und bei der Evaluation. Zudem wurden Rückmeldungen zum Projekt zu verschiedenen Zeitpunkten eingeholt.

Temporäre Strassensperrungen und die Aufhebung von Parkplätzen sind Themen, die polarisieren. Wichtig ist es, ausreichend auf die vorherrschenden Bedürfnisse und Vorbehalte einzugehen und diese so weit als möglich im jeweiligen Konzept zu berücksichtigen.

Was wir gelernt haben:

Der Einbezug des Quartiers muss früher geschehen: Indem der Prozess für die Wahl der Standorte so organisiert wird, dass diese von Beginn weg im engen Dialog mit lokalen Quartierakteuren erfolgt, könnte stärker auf lokales Wissen zurückgegriffen werden. So können Bedürfnisse geklärt sowie Bedenken angemessen berücksichtigt werden.

### **4.4 Gewerbetreibende**

Was 2021 gut geklappt hat:

Eine frühzeitige Kontaktaufnahme und eine klare Kommunikation zu den geltenden Rahmenbedingungen und Bewilligungswegen sind zentrale Voraussetzungen für eine gute Kooperation. Die Kommunikation mit einigen Gewerbetreibenden an den betroffenen Strassenabschnitten erfolgte durch ein persönliches Gespräch vor Ort.

Bei Geschäften, die auf Lieferverkehr angewiesen sind, war die Anlieferung ohne grosse Einschränkungen weiterhin gewährleistet. Die Sichtbarkeit von Geschäften und ihren Schaufenstern wurde bei der Setzung von Gestaltungselementen berücksichtigt. So

konnten etwa Restaurants von Picknickmöglichkeiten im Strassenraum profitieren und einzelne Geschäfte haben die frei gewonnenen Flächen für die Warenauslage genutzt. Auch eine punktuelle Erweiterung der Boulevard-Gastronomie im Rahmen des Projekts war möglich und wurde genutzt. Zudem profitierten die Gewerbetreibenden von einer aufgewerteten Atmosphäre und einer besseren Sichtbarkeit ihrer Geschäfte.

Was wir gelernt haben:

Für Gewerbebetriebe ist die Planungssicherheit zentral. Sie brauchen Zeit und klare Regeln, wie und in welchem Umfang sie den öffentlichen Raum während der temporären Situation für ihre Zwecke nutzen dürfen. Bei einer Wiederholung sollte so früh als möglich ein mit der Gewerbepolizei abgestimmtes Konzept erarbeitet werden, in welcher Art Gewerbebetriebe den öffentlichen Grund über den schlichten Gemeingebrauch hinaus nutzen dürfen. Kommerzielle Nutzungen können die Belebung der Strasse durchaus positiv beeinflussen, sollten aber keine zu starke Einschränkung anderer Nutzungen zur Folge haben.

## **4.5 Öffentlichkeitsarbeit**

Was 2021 gut geklappt hat:

Transparenz und Zugang zu Information sind zentrale Grundlagen für die Akzeptanz des Projekts in der Öffentlichkeit. Ansässiges Gewerbe und betroffene Anwohnerinnen und Anwohner müssen gezielt und frühzeitig über das Projekt informiert werden. 2021 wurden beispielsweise Flyer in alle Haushalte verteilt und direkt Kontakt aufgenommen mit Gewerbebetrieben.

Eine informative Webseite war ebenfalls wichtig. Sie war ab der Publikation der Verkehrsanordnung aufgeschaltet, enthielt ein Kontaktformular sowie alle Informationen zum Projekt und wurde regelmässig aktualisiert.

Bei der Kommunikation im Raum ist zu beachten, dass alle wichtigen Informationen gut ersichtlich und in einfacher Sprache – allenfalls auch Bildsprache – vermittelt werden, was auf den Strassen erlaubt und möglich ist («Spielregeln»). Dies kann über Plakate im Raum sowie Flyer geschehen, die bei Gastronomiebetrieben und Gewerbe in der Umgebung ausgelegt werden.

An der Konradstrasse hat sich die Präsenz vor Ort bewährt. Während der Öffnungszeiten des «Studio Konrad» (mittwochs und zwei Mal am Samstag) waren Ansprechpersonen anwesend.

Was wir gelernt haben:

Es hat sich gezeigt, dass der Einbezug von Gewerbetreibenden und von Anwohnerinnen und Anwohnern noch früher stattfinden sollte. Zudem sollte der Perimeter der direkt über Flugblätter informierten Haushalte und Betriebe vergrössert werden.

Die temporär umgestalteten Strassen waren ein Novum für die Stadt Zürich und für die Anrainerinnen und Anrainer der jeweiligen Strassen. Es war nicht von Anfang an klar, wie die neuen Freiräume genutzt werden könnten und dürfen, vor allem zu Beginn des Projekts. Für einen Teil der Zielgruppe war das schwierig. Hier könnten allenfalls zusätzliche Informationen helfen.

## **4.6 Gestaltungselemente**

Was 2021 gut geklappt hat:

Es hat sich bewährt, robustes und wiederverwertbares Mobiliar einzusetzen. Viele Gegenstände konnten von den Werkhöfen des Tiefbauamts, von Grün Stadt Zürich und vom Sportamt bezogen werden. Auch die Ausleihe von Gegenständen bei anderen Städten stellte sich als wertvolle Option heraus. Ebenfalls wurde auf die Barrierefreiheit und auf Sicherheitsaspekte geachtet.



Abbildung 19: Ping-Pong-Tisch an der Konradstrasse (Foto: Markus Forte)

Die Entwicklung der konkreten Gestaltungs- und Ausstattungselemente sollte aus den Bedürfnissen der Anwohnenden entwickelt und an lokale Gegebenheiten angeknüpft

werden. So konnten die Gestaltungselemente vorhandene Bedürfnisse und Aktivitäten unterstützen. Für Gastronomiebetriebe, die Take-Away anbieten, konnte das Tiefbauamt etwa an der Rotwandstrasse Picknickmöglichkeiten errichten.

Eines der in den Umfragen am häufigsten genannten Bedürfnisse war jenes nach Stadtgrün. Das Tiefbauamt war anfangs zurückhaltend beim Einsatz von Pflanztrögen, da Pflanzen in Töpfen, insbesondere im Sommer, viel Pflege brauchen. Sie müssen etwa regelmässig gegossen werden. Auf Initiative von zwei lokalen Vereinen («Wilder Platz» an der Konradstrasse und «Brauergarten» an der Rotwandstrasse) konnte die Pflege durch Anwohnende übernommen werden.

Bewährt haben sich auch die Spielkisten. Der Zugang zu diesen erfolgte über einen Code, der vorgängig angefordert werden musste. Material wurde kaum entwendet.

Ebenso bewährt haben sich Ausstattungselemente, die auf- und wieder abgebaut werden konnten (etwa Sonnenschirme an allen Strassen, Möbel und Grills an der Fritschstrasse). Die Kontrolle darüber, wann und wie diese genutzt werden, lag bei den Nutzenden, die den Code zu den Spielkisten oder den Gartenhäuschen hatten und Rücksicht auf ihre Nachbarinnen und Nachbarn nahmen.

Was wir gelernt haben:

Die Rückmeldungen zeigen, dass die häufigsten Wünsche jene nach mehr Stadtgrün sowie nach mehr Möglichkeiten für Zusammenkunft und Verweilen sind. Das Tiefbauamt wird prüfen, wie Stadtgrün künftig vermehrt zur Verfügung gestellt werden kann.

## **4.7 Betrieb**

Was 2021 gut geklappt hat:

Mit dem Start des Projekts ist die Arbeit nicht getan. Vielmehr sollte sich die Umgestaltung im Sinne einer lernenden Planung und nach dem Prinzip der kleinen Schritte weiterentwickeln können. Somit kann auch während der Laufzeit noch situativ auf Bedürfnisse reagiert und Raum für tatsächliche Aneignung geschaffen werden. Wie dies in der Praxis aussehen kann, wurde beispielsweise mit der Werkstatt «Studio Konrad» an der Konradstrasse erprobt.

Es lohnt sich, zu Beginn des Projekts Aktivierungsmomente vorzusehen, um Anrainerinnen und Anrainer sowie Nutzerinnen und Nutzer der Strasse zusammenzubringen, sie zum Austesten der neuen Nutzungsmöglichkeiten zu animieren und die Vernetzung zu fördern. Eine auf die lokalen Bedingungen und Bedürfnisse zugeschnittene Auftaktveranstaltung, die sich in erster Linie an die

Anrainerinnen und Anrainer richtet, 2021 durchgeführt an der Fritschistrasse, bietet dafür eine geeignete Plattform.

Was wir gelernt haben:

Die Erfahrung an der Konradstrasse zeigt, dass es sich lohnt, für den Betrieb genügend personelle Ressourcen vorzusehen im Sinne einer Kümmererin oder eines Kümmerers, die/der zu gewissen Zeiten vor Ort Kontakte pflegt, Anfragen betreut, die Situation im Blick hat und auf Unvorhergesehenes reagieren kann.

## **4.8 Verkehrsteilnehmende**

Was 2021 gut geklappt hat:

Die Strassen sind immer multifunktional und deshalb auch nie ganz autofrei. Anlieferung, Güterumschlag und Zufahrten zu privaten Parkplätzen sind für motorisierte Fahrzeuge immer erlaubt. Dieser Umstand muss den Nutzenden durch eine geeignete Signaletik und weitere Massnahmen vermittelt werden. Durch eine gezielte Setzung von Elementen im Strassenraum sowie eine auffällige Signalisation, insbesondere in den Eingangsbereichen, kann das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden beeinflusst und die gegenseitige Rücksichtnahme gefördert werden. Auf aufgestelltem Mobiliar müssen retroreflektierende Streifen angebracht werden.

Fussgängerinnen und Fussgängern stand während der Zeit nicht nur mehr Platz für Aufenthalt, sondern auch für ihre Zirkulation zur Verfügung. Wegen des geringeren Autoverkehrs sowie der besseren Sicht fühlten sie sich sicherer. Insbesondere Kinder konnten die Strassen einfacher und sicherer nutzen.

Velofahrende mussten sich teilweise ihren Weg durch den um- und vielfältig genutzten Strassenraum suchen. Es kam aber nur vereinzelt zu konflikträchtigen Situationen.

Was wir gelernt haben:

Für den Anliefer- und Zubringerverkehr sowie für Velos galt weiterhin das Tempolimit 30 km/h. Eine Temporeduktion auf 20 km/h oder Schrittgeschwindigkeit ist prüfenswert und könnte noch mehr Sicherheit schaffen. Eine allfällige Geschwindigkeitsreduktion müsste in die temporären Verkehrsvorschriften einfliessen.

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