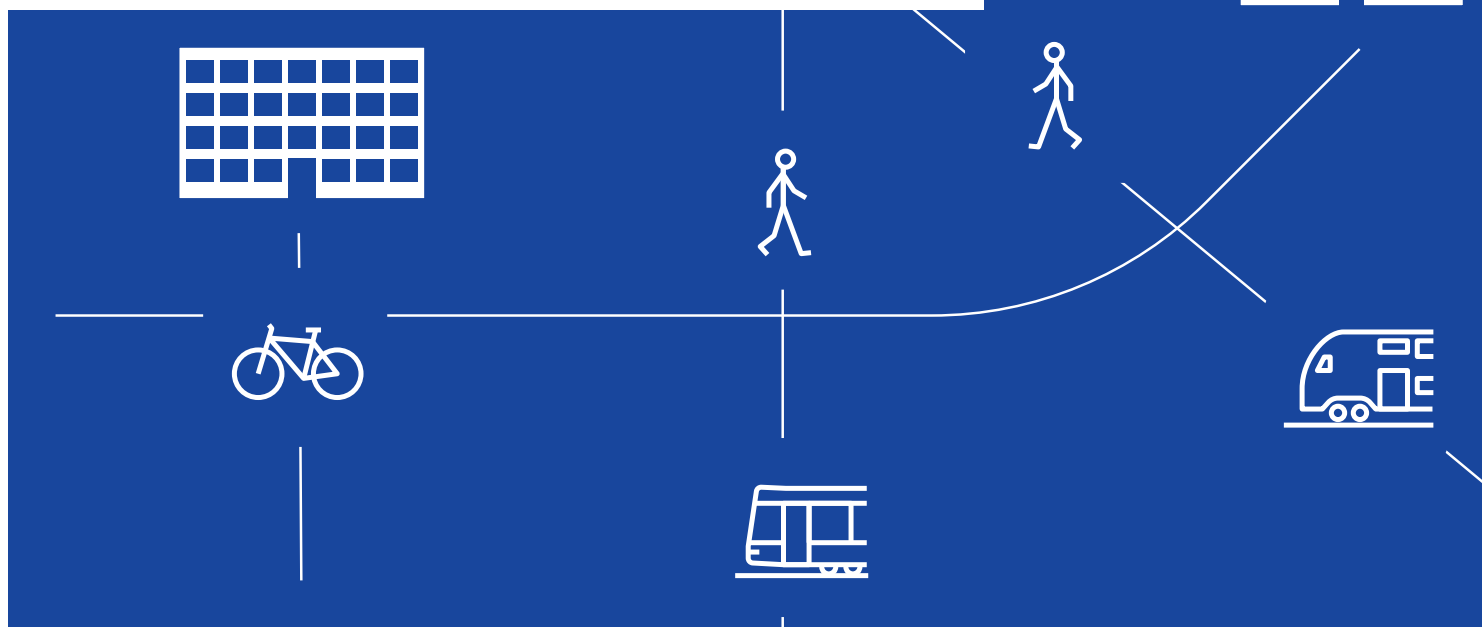




Strategie für Mobilität und Verkehr

Universität Zürich



Strategie für Mobilität und Verkehr Universität Zürich (UZH)

Management Summary	4
1. Ausgangslage und Rahmenbedingungen	5
1.1 Vorgehen	5
1.2 Warum eine Strategie für Mobilität und Verkehr?	5
1.3 Geltungsbereich und Limitationen	6
2. Grundlagen und aktuelle Herausforderungen	8
2.1 Grundlagendokumente	8
2.2 Verkehrsmittelwahl an der UZH	9
2.3 Wachstum der UZH	10
2.4 Fazit	10
3. Vision	11
4. Ziele	12
5. Aktionsfelder	15
6. Umsetzung	17

Management Summary

Mit rund 40'000 Angehörigen verteilt auf 250 Gebäude in Zürich und in angrenzenden Gemeinden generiert die Universität Zürich (UZH) ein Verkehrsaufkommen, das einer mittelgrossen Stadt entspricht und eine hohe stadträumliche Relevanz hat. Die UZH versteht sich als Präsenzuniversität und Ort der Begegnung, weshalb sie auf eine funktionierende Mobilität angewiesen ist. Vor dem Hintergrund eines anhaltenden Wachstums und zunehmender Kapazitätsengpässe im öffentlichen Verkehr besteht ein klarer Handlungsbedarf, die Mobilität an der UZH strategisch zu lenken und weiterzuentwickeln. Die vorliegende Strategie für Mobilität und Verkehr wurde im Auftrag der Universitätsleitung in einem breit abgestützten partizipativen Prozess erarbeitet. Sie bündelt bestehende interne und externe Grundlagen und schafft erstmals einen übergeordneten strategischen Rahmen für die Mobilität an der UZH.

Die Analyse zeigt, dass die Mobilität an der UZH bereits heute vergleichsweise nachhaltig ist: Rund drei Viertel der Wege werden mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) zurückgelegt, während der motorisierte Individualverkehr eine untergeordnete Rolle spielt. Gleichzeitig stösst der öffentliche Verkehr zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen, und ein weiterer Ausbau kann mit dem dynamischen Wachstum der Universität nur begrenzt Schritt halten. Eine zusätzliche Verlagerung auf den ÖV ist daher nur eingeschränkt möglich. Demgegenüber weist insbesondere die aktive Mobilität (Fuss- und Veloverkehr) ein erhebliches Potenzial auf, um das Mobilitätssystem zu entlasten. Gleichzeitig bestehen Defizite in der Infrastruktur, bei den Mobilitätsangeboten sowie bei institutionellen Rahmenbedingungen und Anreizsystemen. Im Vergleich zu anderen Hochschulen ist das Mobilitätsangebot an der UZH in vielen Bereichen weniger weit entwickelt.

Vor diesem Hintergrund formuliert die Strategie die Vision, die als Leitlinie für die langfristige Entwicklung an der UZH im Bereich der Mobilität dient: «Die Universität Zürich als Stadtuniversität verbindet Menschen und Orte durch gesunde und ressourcenschonende Mobilität».

Daraus werden acht übergeordnete Ziele abgeleitet: das Mobilitätsangebot wird künftig aus einer Hand koordiniert und laufend weiterentwickelt; die Strategie ist mit übergeordneten Leitlinien abgestimmt und schafft Standards für nachgelagerte Massnahmen. Aktive Mobilität wird gezielt gefördert, die standortübergreifende Vernetzung gestärkt und Informationen zum Mobilitätsangeboten verbreitet. Die UZH versteht sich dabei auch als Forschungsgegenstand für innovative Mobilitätsansätze. Eine enge Zusammenarbeit mit externen und internen Akteuren wird genutzt, um mobilitätsbezogene Interessen zu platzieren und eine solide Datengrundlage bildet die Basis für wirkungsvolle Entscheidungen.

Die Ziele werden in sechs Aktionsfeldern konkretisiert: Organisation und Governance, Anreize und Steuerung, Information und Bewusstseinsbildung, Infrastruktur und Angebot, Verkehrsmanagement und Betrieb sowie Grundlagen und Controlling. Jedes Aktionsfeld adressiert spezifische Bereiche, in denen die UZH zur Zielerreichung aktiv wird und definiert Grundsätze für die angestrebte Entwicklung. Die Strategie wird mit einem separaten Massnahmenteil ergänzt, der Massnahmen definiert und priorisiert sowie Umsetzungsagenden und Zuständigkeiten festlegt. Die vorliegende Strategie schafft den strategischen Rahmen für die Massnahmen.

1. Ausgangslage und Rahmenbedingungen

1.1 Vorgehen

Die vorliegende Strategie für Mobilität und Verkehr wurde im Auftrag der Universitätsleitung (ULB 2025-183) entwickelt und in einem partizipativen Prozess erarbeitet. Ziel war es, die verschiedenen internen und externen Perspektiven frühzeitig einzubinden. Der Entwurf der Strategie wurde in regelmässigen Abständen in zwei zentralen Gremien gespiegelt:

- Soundingboard: Zusammengesetzt aus direkt betroffenen Stellen innerhalb der Zentralen Dienste, Standortvertreter:innen, sowie Expert:innen aus den städtischen und kantonalen Behörden von Zürich, diente dieses Gremium der fachlichen Beratung und der externen Perspektive.
- Steuerungsausschuss: Die strategische Ausrichtung wurde mit Expert:innen der Akademie und der Verwaltung der UZH abgestimmt.

Für themenspezifische Fragestellungen wurden relevante Stakeholder konsultiert. Bei einem World Café wurde der Strategieentwurf ausserdem interessierten UZH-Angehörigen vorgestellt. Die Teilnehmenden konnten Feedback geben und Massnahmenvorschläge einbringen. Die Massnahmenvorschläge sind in den separaten Massnahmenteil eingeflossen, welcher die vorliegende Strategie ergänzt und den Fahrplan für die konkrete Umsetzung bildet. Die Projektleitung der Strategie lag bei der Fachstellenleitung Mobilitätsmanagement, während die inhaltliche Bearbeitung der Strategie von urbanista.ch übernommen wurde.

1.2 Warum eine Strategie für Mobilität und Verkehr?

Die Universität Zürich (UZH) ist als Begegnungsort/-raum von Studierenden, Mitarbeitenden in Forschung und Lehre sowie Gästen in die Wissensgesellschaft der Schweiz eingebettet. Mobilität ermöglicht einen vielfältigen Diskurs in der polyzentrischen Stadtuniversität mit 250 Gebäuden in Zürich und in angrenzenden Gemeinden. Zur UZH zählen rund 40'000 Angehörige, die ein Verkehrsaufkommen generieren, das einer mittelgrossen Stadt entspricht. Diese Verkehrsströme – bestehend aus Arbeits-, Ausbildungs-, Geschäfts- und Besuchsverkehr – haben damit eine hohe stadträumliche Relevanz.

Die UZH versteht sich als Präsenzuniversität und Ort der Begegnung für Studierende, Mitarbeitende und die Stadtgesellschaft, weshalb sie auf eine funktionierende Mobilität angewiesen ist. Das Wachstum der Universität, insbesondere an den Standorten Zentrum (HGZZ) und Irchel, wird in den kommenden Jahren zu einer deutlichen Zunahme der Mobilität führen. Auch an weiteren Standorten (Schlieren, Oerlikon etc.) wird erhebliches Wachstum erwartet. Rund 75 % der UZH-Angehörigen benutzen primär den öffentlichen Verkehr (ÖV), wodurch die Mobilität an der UZH bereits heute sehr nachhaltig ist. Doch der ÖV stösst zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen und der Ausbau kann mit dem erwarteten Wachstum der UZH aufgrund der dynamischen Entwicklung und langen Umsetzungsfristen nur beschränkt schritthalten. Angesichts der zunehmenden Mobilitätsnachfrage und der begrenzten ÖV-Kapazität steht die UZH vor der Aufgabe, die Mobilität zu lenken und insbesondere die aktive Mobilität zu fördern. Zugleich bestehen zahlreiche universitätsinterne, städtische und kantonale Strategien und Zielsetzungen zur Nachhaltigkeit. Bislang fehlen eine abgestimmte übergeordnete Strategie und Koordination der Mobilität, die diese verschiedenen Ebenen zusammenführt und eine koordinierte Umsetzung ermöglicht. Die vorliegende Mobilitätsstrategie soll diese Lücke schliessen und die Handlungsgrundlage für die zukünftige mobilitätsbezogene Entwicklung der Universität und die Massnahmen im Mobilitätsmanagement bilden. Sie ist damit nicht nur ein strategisches Dokument, sondern auch ein Arbeitsinstrument für die Umsetzung der angestrebten Mobilität an der UZH. Mit der Strategie sollen die Bedürfnisse von Studierenden, Mitarbeitenden und Gästen in den Vordergrund gestellt werden, um die Mobilität als integralen Bestandteil einer nachhaltigen, vernetzten und attraktiven Universität weiterzuentwickeln. Im Jahr 2024 wurde die Stelle der Fachstellenleitung Mobilitätsmanagement von der Universitätsleitung bewilligt und besetzt, wodurch die Grundlage für eine koordinierte Steuerung und Weiterentwicklung der Mobilität an der UZH geschaffen wurde.

1.3 Geltungsbereich und Limitationen

Die Mobilitätsstrategie bildet den strategischen Rahmen für die angestrebte Mobilität an der UZH. Sie bezieht sich auf den durch die UZH erzeugten Personenverkehr. Dazu zählen folgende Verkehrsbereiche:

- Geschäftsverkehr: die Wege, welche Mitarbeitende im Rahmen ihrer Arbeit zu unregelmässigen Arbeitsorten wie Sitzungen, Konferenzen, etc. unternehmen;
- Arbeitsverkehr: die Wege, welche Mitarbeitende zur Erreichung ihres regelmässigen Arbeitsorts zurücklegen;
- Ausbildungsverkehr: die Wege, welche Studierende zwischen Wohn- und Studienort, zwischen UZH-Standorten oder für Exkursionen zurücklegen;
- Verkehr externer Besuchender: die Wege, welche externe Personen zurücklegen, um UZH-Standorte oder -Angebote zu besuchen.

Die Strategie gilt für alle Standorte und alle Organisationseinheiten der Universität unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten. Auf Massnahmenebene liegt der Fokus auf den beiden grössten Standorten HGZZ und Irchel, sowie weiteren wichtigen Standorten wie Oerlikon und Schlieren, da im Zusammenhang mit diesen Standorten der meiste Personenverkehr entsteht. Die Massnahmen sollen auf weitere Standorte möglichst adaptierbar sein.

Die Wirkungsmöglichkeiten der Strategie sind durch verschiedene institutionelle und politische Rahmenbedingungen begrenzt. Diese Limitationen bestimmen, in welchen Bereichen die UZH eigenständig handeln kann und wo sie auf Kooperation mit anderen Akteuren oder Einflussnahme in externe Planungen angewiesen ist. Zudem sind bestimmte Themenbereiche in anderen Strategien der UZH verankert und daher nicht Teil dieser Mobilitätsstrategie.

Flugreisen

Flugreisen sind als Teil des universitären Geschäftsverkehrs ein bedeutender Faktor der Treibhausgas-Bilanz der UZH. Die Reduktion von flugbedingten Treibhausgas-Emissionen und damit einhergehend die Nutzung anderer Verkehrsmittel für internationale Reisen werden in der Sustainability Policy der UZH behandelt. Daher werden internationale Reisen und Flugreisen in der vorliegenden Mobilitätsstrategie nicht betrachtet. Bei Massnahmen im Bereich Dienstreisen, welcher sowohl nationale wie auch internationale Reisen umfassen kann, ist eine enge Abstimmung mit dem Sustainability Hub vorgesehen. Der Schwerpunkt der vorliegenden Strategie liegt auf der lokalen und regionalen Mobilität.

Organisationseinheiten

Die UZH setzt sich aus über 240 Organisations-einheiten mit unterschiedlichen Aufgaben, Strukturen und Bedürfnissen zusammen. Die Organisations-einheiten agieren mit einer gewissen Eigenständigkeit. Diese Heterogenität erschwert eine einheitliche Umsetzung von Mobilitätsmassnahmen. Die Mobilitätsstrategie kann gewisse Aspekte zur Mobilität steuern, jedoch nicht in der Kompetenz der Organisationseinheiten agieren.

Städtische Ebene

Viele Rahmenbedingungen der Mobilität an der UZH – etwa die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, die Gestaltung des öffentlichen Strassenraums oder die Veloinfrastruktur – liegen in der Zuständigkeit der Stadt Zürich. Die Mobilitätsstrategie kann diese Aspekte nicht direkt steuern sondern setzt auf Kooperation und Interessenvertretung in externen Prozessen. Aktive Steuerung ist nur auf dem Grundeigentum der UZH möglich.

Kantonale & politische Ebene

Bestimmte Aspekte der Mobilität, wie beispielsweise Fringe Benefits¹ oder Anreizsysteme für Mitarbeitende und Studierende, fallen teilweise in den Verantwortungsbereich der Politik auf kantonaler Ebene. Die Mobilitätsstrategie kann auf die Entscheide keinen

¹ Vergünstigungen und Lohnnebenleistungen

direkten Einfluss nehmen, muss jedoch die Interessen der UZH in den politischen Prozess einbringen.

Priorisierung und Ressourcen

Die Umsetzung der Mobilitätsstrategie hängt von den verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen ab. Die Umsetzung erfolgt deshalb etappiert und nach Prioritäten.

Standortplanung

Die Mobilität ist ein wichtiger Bestandteil bei der Verlagerung bestehender oder Planung neuer Standorte (z. B. für Lehre, studentisches Wohnen etc.), liegt jedoch nicht im Aufgabenbereich der Mobilitätsstrategie. Die Mobilität wird in der Standortplanung und der Portfoliostrategie auf strategischer Ebene bereits berücksichtigt; die Interessen aus der Mobilitätsstrategie müssen auf der operativen Ebene der jeweiligen Prozesse platziert werden.

Logistik

Die Mobilitätsstrategie beschränkt sich auf die Mobilität von Menschen; Warenströme werden ausgeklammert, da diese im Rahmen der Logistikstrategie behandelt werden.

2. Grundlagen und aktuelle Herausforderungen

2.1 Grundlagendokumente

Es liegen diverse interne und externe Grundlagen (Konzepte, Strategien etc.) für die UZH vor. Daneben existieren für die Standorte Zentrum und Irchel standortbezogene Vorgaben und Mobilitätsmanagementkonzepte. Eine umfassende, ganzheitliche Mobilitätsstrategie wurde bisher nicht erarbeitet. Die wichtigsten internen und externen Grundlagen sind in Abb. 1 aufgeführt.

Interne Strategien:

- Strategische Grundsätze und Leitbild UZH
- Sustainability Policy und Umsetzungsstrategie 2030 zur Sustainability Policy
- Strategie Bau- und Immobilienmanagement
- Portfoliostrategie Immobilien UZH
- Masterplan HGZZ
- Vertiefungsstudie Verkehrsnachweis Campus Irchel
- Monitoring Mobilitätsmanagement HGZZ
- Monitoringbericht MMK Campus Irchel

Interne verbindliche Strategien:

- Kantonaler Gestaltungsplan Campus Irchel inkl. Erschliessungskonzept
- Dachpapier Mobilitätsmanagement HGZZ
- Monitoring Verkehr HGZZ
- Kantonale Gestaltungspläne HGZZ
- Mobilitätsmanagementkonzept HGZZ
- Mobilitätsmanagementkonzept Campus Irchel

Externe Strategien: (werden nicht im vorliegenden Dokument erläutert)

- Strategie Stadtraum und Mobilität 2040
- Strategie und Handlungsprogramm «Digitalisierung und Nachhaltigkeit der Mobilität im Kanton Zürich» (DiNaMo)
- Kantonale und kommunale Richtplanung
- Umweltstrategie
- Strategie Urbane Logistik und Gewerbeverkehr
- VBZ-Netzentwicklungsstrategie 2040
- Velostrategie 2030

Abb. 1: Übersicht über die wichtigsten internen und externen Grundlagendokumente (Liste nicht abschliessend).

2.2 Verkehrsmittelwahl an der UZH

Für die UZH wurde 2025 erstmals eine Mobilitätsbefragung durchgeführt, die sich standortübergreifend an alle Mitarbeitenden und Studierenden richtete. Sie wurde im Rahmen der HGZZ Mobilitätsbefragung durchgeführt. Einige der wichtigsten Aussagen der Mobilitätsbefragung sind:

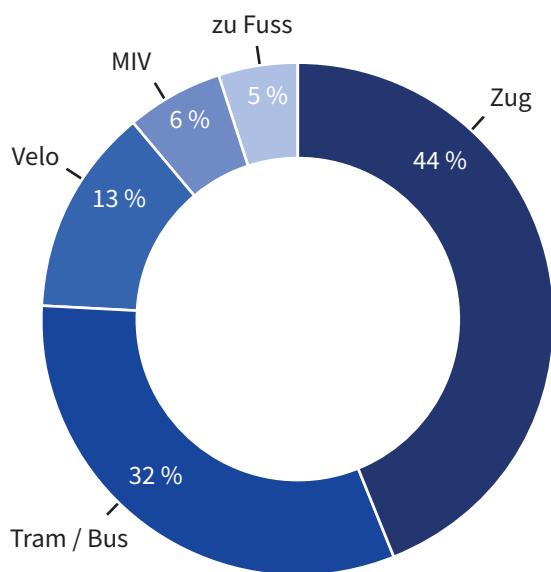


Abb. 2 Modal Split des Hauptverkehrsmittels an der UZH
Quelle: UZH Mobilitätsbefragung 2025

- Der ÖV ist das dominierende Verkehrsmittel für die Studierenden und Mitarbeitenden der UZH. 76 % der Anreisen an die Standorte der UZH erfolgen mit Tram, Bus oder Zug als Hauptverkehrsmittel. 13 % der Befragten nutzen das Velo für die Anreise, 5 % kommen zu Fuss und 6 % mit dem MIV.
- In Oerlikon und im HGZZ ist der Anteil des MIV mit 2 % bzw. 4 % am geringsten, während die Standorte Irchel, Westpark und Schlieren mit 9 % über überdurchschnittliche MIV-Anteile verfügen.
- Während der MIV-Anteil bei den Studierenden an keinem Standort höher als 3 % ist, benutzen 16 % der Mitarbeitenden am Standort Irchel den MIV als Hauptverkehrsmittel. An den Standorten Irchel und HGZZ wurden aufgrund von behördlichen Vorgaben in früheren Jahren bereits Modal-Split-Erhebungen mit leicht anderer Methodik durchgeführt. Es zeigt sich an beiden Standorten ein leicht steigender Anteil des MIV.
- Mitarbeitende benutzen deutlich häufiger die

aktive Mobilität als Studierende. So benutzen zum Beispiel am Standort HGZZ 18 % der Mitarbeitenden das Velo als Hauptverkehrsmittel, während der Anteil bei den Studierenden nur 5 % ist (Irchel: 22 % Mitarbeitende, 9 % Studierende). Studierende setzen noch stärker als Mitarbeitende auf den ÖV.

- Für die letzte Meile nutzen 58 % das Tram oder den Bus. Dieser Anteil ist bei den Standorten HGZZ, Irchel und Schlieren besonders hoch (64, 65 resp. 58 %) und an den Standorten Oerlikon und Westpark vergleichsweise niedrig (22 resp. 32 %). In Oerlikon hingegen wird die letzte Meile von 31 % mit dem Zug zurückgelegt, während dieser Anteil UZH-weit nur 5 % beträgt. Zudem nutzen 14 % aller Befragten das Velo oder E-Bike, und 17 % legen die letzte Meile zu Fuss zurück. Die aktive Mobilität macht damit knapp ein Drittel aus.
- Laut Umfrageergebnis könnten insbesondere sicherere Velorouten, direktere resp. schnellere Fusswegeverbindungen und bessere Veloabstellmöglichkeiten dazu beitragen, dass Personen vermehrt per aktiver Mobilität aus der Richtung Zürich HB / Central ins HGZZ anreisen.
- Die Anwesenheit an den Standorten ist insgesamt unter der Woche am Dienstag am höchsten, gefolgt vom Donnerstag. Am Freitag ist die Anwesenheit am geringsten.
- Die Anreise an die Standorte erfolgt vormittags hauptsächlich zwischen 06:00 und 10:00 Uhr. Zwischen 15:00 und 18:00 Uhr verlassen die meisten Personen den Standort. Dies zeigt die Spitzenzeiten, in denen es insbesondere im ÖV teilweise zu hohen Auslastungen kommt.
- Die Anreisedauer zeigt klare Unterschiede zwischen den Hauptverkehrsmitteln. Personen, die mit dem Zug anreisen, haben mit Abstand die längsten Reisezeiten (Median ca. 60 Minuten). Die Anreisedauer mit den übrigen Verkehrsmitteln liegt im Median hingegen zwischen 15 und 30 Minuten.

2.3 Wachstum der UZH

Die Zahl der Studierenden und Mitarbeitenden an der UZH ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Dies ist insbesondere auf das Wachstum der Bevölkerung und die konstante Maturitätsquote zurückzuführen, wodurch die Studierendenzahlen inkl. Lehrbedarf und Forschungsbedarf stetig steigen, solange keine generellen Beschränkungsmaßnahmen (z. B. Numerus Clausus) eingeführt werden. Die Entwicklung der Studierendenzahlen seit 1833 ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Prognosen gehen davon aus, dass das dynamische Wachstum auch künftig anhält.

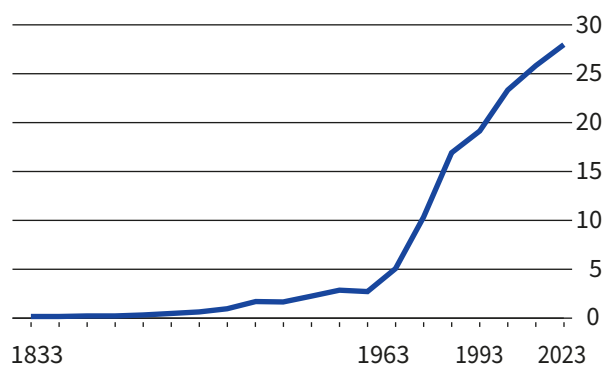


Abb. 3 Entwicklung der Studierendenzahlen seit 1833 (in Tausend) Quelle: Portfoliostrategie Immobilien UZH, 2024

2.4 Fazit

- Bezüglich Mobilitätsthemen bestehen zahlreiche interne und externe Grundlagen, die in der vorliegenden Strategie zusammengebracht werden. Mit der neu geschaffenen Fachstelle Mobilität und Verkehr wurde der Grundstein für eine UZH-weite Koordination, Organisation, Planung und Umsetzung gelegt. Die konkreten Aufgaben und Verantwortlichkeiten sind zu klären.
- Die Mobilität an der UZH ist bereits sehr nachhaltig. Ein Grossteil der Wege wird mit dem öffentlichen Verkehr oder durch aktive Mobilität zurückgelegt, während der Anteil des MIV vergleichsweise gering ist.
- Die Ausgangslage der unterschiedlichen Verkehrsträger variiert je nach Standort deutlich und geht überwiegend mit einem mittleren bis hohen Handlungsbedarf einher. Gleichzeitig bestehen bei den institutionellen Rahmenbedingungen zur

Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel erhebliche Defizite. Die UZH verfügt über keine eigenen Angebote im Bereich nachhaltige Mobilität.

- Die UZH wird in den kommenden Jahren mit einer stark wachsenden Mobilitätsnachfrage konfrontiert sein. Das kontinuierliche Wachstum der Studierenden- und Mitarbeitendenzahlen sowie die Konzentration auf die Hauptstandorte Zentrum (HGZZ) und Irchel führen zu einer zunehmenden Belastung des bestehenden Mobilitätssystems. Besonders der öffentliche Verkehr, der bereits heute den mit Abstand grössten Anteil am Modal Split der UZH trägt, stösst zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen – insbesondere zu den Spitzenstunden. Der Kapazitätsausbau der ÖV-Infrastruktur kann mit dem dynamischen Wachstum der Standorte Zentrum und Irchel nur beschränkt mithalten. Eine Erhöhung des Modal Split Anteils des ÖV ist daher nicht zielführend.
- Gleichzeitig zeigt sich, dass insbesondere die aktive Mobilität (Velo- und Fussverkehr) deutliches Potenzial für eine Entlastung bietet und gezielt gestärkt werden muss. Verbesserte Veloverbindungen, attraktivere und sichere Fusswege sowie hochwertige Abstellanlagen können dazu beitragen, Verkehrsspitzen zu glätten und den ÖV auf den stärksten Achsen zu entlasten. Zudem soll dadurch der zwar geringe, aber leicht gestiegene MIV-Anteil am Modal Split wieder reduziert werden.
- Aufgrund der räumlichen Nähe und funktionalen Verflechtungen ist eine Abstimmung mit der ETH sinnvoll und wichtig, um Synergien zu nutzen, z. B. hinsichtlich Mobilitätsangeboten, Infrastruktur, Verkehrssteuerung oder Kommunikationsmassnahmen.
- Die UZH versteht sich als Präsenzuniversität. Möglichkeiten für Homeoffice und remoter Lehre sind gegeben, die Regelungen sollen jedoch nicht erheblich ausgebaut werden. Entsprechend kann das Verkehrsaufkommen über diesen Hebel nur von untergeordneter Bedeutung gesteuert werden. Aufgrund der zahlreichen Standorte innerhalb und ausserhalb des Stadtgebiets von Zürich ist ein Fokus auf die Vernetzung dieser Standorte zu legen.

3. Vision

In Rückkopplung mit dem Soundingboard und dem Steuerungsausschuss wurde eine Vision entwickelt, die als Leitlinie für die langfristige Entwicklung an der UZH im Bereich der Mobilität dient.

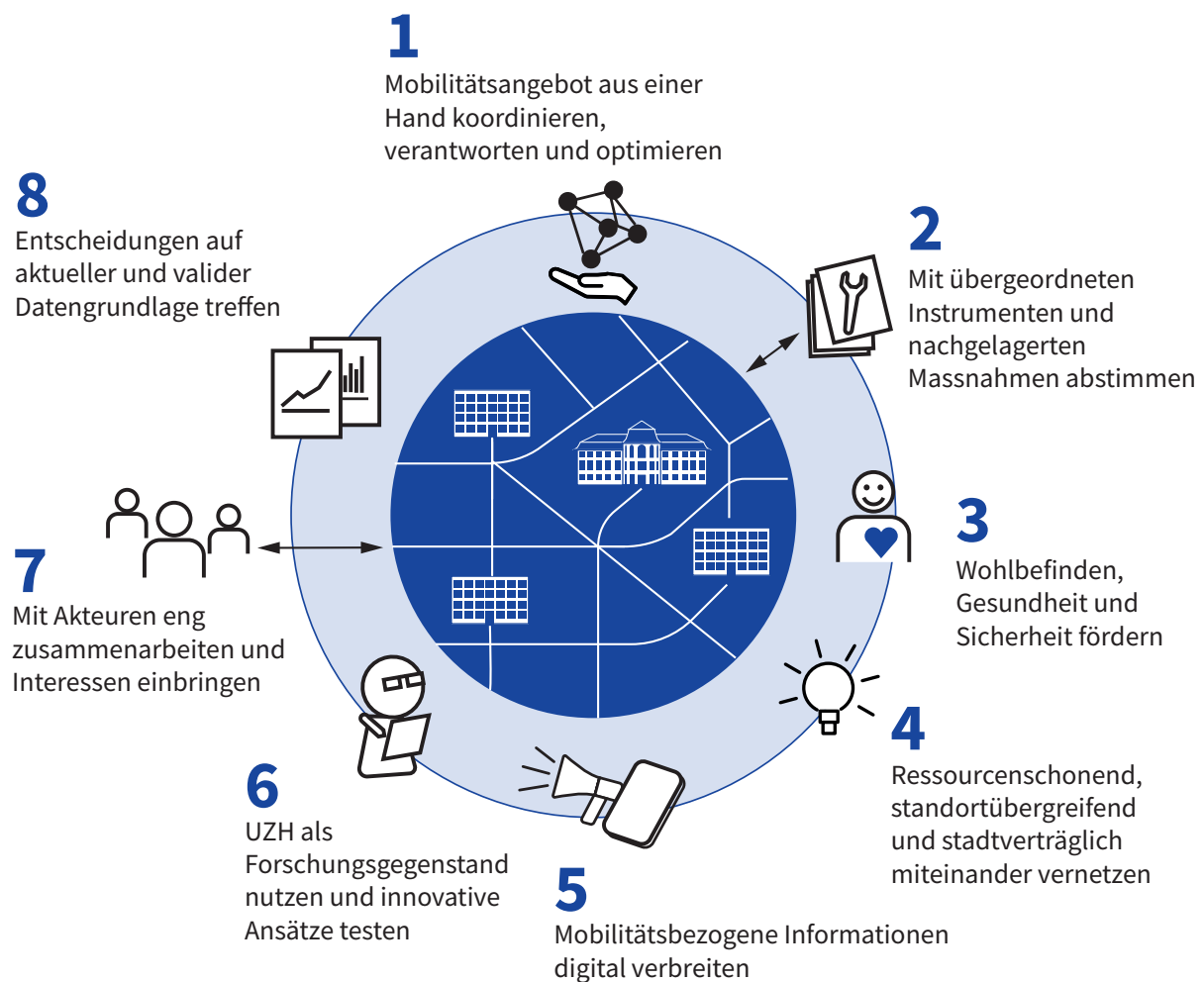
«Die Universität Zürich als Stadtuniversität verbindet Menschen und Orte durch gesunde und ressourcenschonende Mobilität.»

Der Vision liegt zugrunde, dass die UZH als Präsenzuniversität ein Ort der Begegnung, des Austauschs und der Interaktion ist. An ihren zahlreichen Standorten forschen, lehren und studieren heute rund 40'000 Personen. Entsprechend liegt der Fokus darauf, dass die Universität die entsprechende Mobilität bereitstellt resp. ermöglicht, damit alle am universitären Alltag partizipieren und ihren Aufgaben und Bedürfnissen nachgehen können. Ein wichtiger Bestandteil ist dabei die Barrierefreiheit. Für die Verbindung von Menschen und Orten wird der Fokus auf eine Mobilität gelegt, die gesund und ressourcenschonend ist. «Gesund» meint insbesondere eine Mobilität, die Bewegung fördert und einen Beitrag zum Wohlbefinden leistet. Dabei spielen biodiversitätsfördernde Freiräume und grüne Korridore eine wichtige Rolle: Sie schaffen attraktive Wege, die aktive Mobilität unterstützen und zugleich Erholung, Aufenthaltsqualität und das allgemeine Wohlbefinden

fördern. Mit der Betonung auf «ressourcenschonend» wird die Mobilität auf einen nachhaltigen Einsatz von Energie, finanziellen Mitteln und Fläche sowie auf die Reduktion von Treibhausgasen ausgerichtet. Dazu gehört auch, Reisezeiten möglichst zu reduzieren, indem die Standortplanung auf kurze Wege und bedarfsgerechte Vernetzung ausgerichtet wird. Der Begriff umfasst dabei auch die Langlebigkeit und Qualität der eingesetzten Materialien und Infrastrukturen, sodass Ressourcen nicht nur im Betrieb, sondern bereits in der Herstellung und Nutzung dauerhaft geschont werden. Damit wird eine Mobilität angestrebt, die soziale, ökologische und wirtschaftliche Aspekte vereint und die Verantwortung der UZH gegenüber den Universitätsangehörigen hervorhebt.

4. Ziele

Anhand der Vision werden 8 übergeordnete Ziele formuliert, die zentral für die Entwicklung im Bereich der Mobilität an der UZH sind. Die Ziele sind mit quantitativen und qualitativen Indikatoren ergänzt, um den Fortschritt messbar zu machen und die Wirksamkeit der Massnahmen überprüfen zu können.



Ziel	Quantitative und qualitative Indikatoren*
Ziel 1 Das Mobilitätsangebot an der UZH wird über alle Standorte hinweg aus einer Hand koordiniert, klar verantwortet und laufend weiterentwickelt. Mit regelmässigem Monitoring und Controlling findet eine Überprüfung und Optimierung statt.	– Monitoringbericht im 2-Jahres-Rhythmus – Etablierung der Fachstelle Mobilität und Verkehr: Zuständigkeiten im Bereich Mobilität sind geklärt und wo notwendig in Prozessen abgebildet.

* Die Indikatoren werden pro Jahr erfasst und alle 2 Jahre im Monitoringbericht dokumentiert. Davon ausgenommen sind Indikatoren zu Befragungswerten der Mobilitätsbefragung.

Ziel 2

Die Mobilitätsstrategie ist mit übergeordneten Strategien und Zielen abgestimmt. Gleichzeitig schafft sie Leitlinien und Standards für die Planung, Umsetzung und den Betrieb von nachgelagerten Massnahmen.

- Übergeordnete Instrumente, in deren Erarbeitungsprozess die mobilitätsbezogenen Interessen durch die Fachstelle Mobilität und Verkehr erfolgreich eingebracht wurden
- Anzahl und Umfang der mobilitätsbezogenen Massnahmen pro Jahr, die gemäss definierten Leitlinien und Standards geplant, umgesetzt und betrieben werden

Ziel 3

Das Mobilitätsangebot fördert das Wohlbefinden und die Gesundheit der UZH-Angehörigen und gewährleistet sichere Wegeverbindungen.

- Anteil der aktiven Mobilität am Modal Split (Befragungswert in Mobilitätsbefragung)
- Anzahl sicherheitsrelevanter Vorfälle im Bereich Mobilität pro Jahr
- Zufriedenheit der Nutzenden mit Wegsicherheit und -qualität (Befragungswert in Mobilitätsbefragung)

Ziel 4

Das Mobilitätsangebot und die Standortplanung sind auf ressourcenschonende Lösungen ausgerichtet, die Angehörige der UZH standortübergreifend und stadtverträglich miteinander vernetzen. Die UZH fördert nachhaltige Mobilität auf nationaler und lokaler Ebene.

- Anzahl und Wirkung umgesetzter Massnahmen pro Jahr zur Glättung der ÖV-Nachfragespitzen
- Budget für Mobilitätsmassnahmen (genehmigtes und tatsächlich ausgegebenes Budget)
- Treibhausgas-Emissionen der Geschäftsreisen und Pendelwege pro Jahr
- Treibhausgasemissionen der Gesamtflotte

Ziel 5

Informationen zur Mobilität sind digital für alle UZH-Angehörigen abrufbar und werden wirkungsvoll verbreitet.

- Bekanntheitsgrad der Mobilitätsangebote unter Studierenden und Mitarbeitenden (Befragungswert in Mobilitätsbefragung)
- Anzahl Zugriffe auf digitale Mobilitätsinformationen pro Jahr
- Resonanz der Kommunikationskampagnen im Bereich Mobilität

Ziel 6

Die UZH wird als Forschungsgegenstand genutzt und innovative Ansätze im Bereich der Mobilität werden getestet.

- Anzahl durch die UZH unterstützte Pilotprojekte pro Jahr im Bereich Mobilität
-

Ziel 7

Die UZH pflegt eine enge Zusammenarbeit mit internen und externen Akteuren und bringt ihre Interessen in Planungs- und Entscheidungsprozesse ein.

- Austausch der Fachstelle Mobilität und Verkehr mit internen und externen Akteuren: Entwicklungen und Aktivitäten

Ziel 8

Aktuelle und valide Datengrundlagen bilden die Basis für Entscheidungsprozesse.

- Verfügbare und fehlende Datengrundlagen im Bereich Mobilität
-

5. Aktionsfelder

In Verbindung mit den Zielen wurden sechs Aktionsfelder identifiziert, die von unterschiedlichen Akteuren beeinflusst werden können. Es handelt sich um Bereiche, in denen die UZH aktiv wird, um die Ziele umzusetzen.

1

Organisation und Governance

Im Aktionsfeld «Organisation und Governance» steht die Frage im Mittelpunkt, wie die Mobilität an der UZH organisatorisch verankert und gesteuert wird. Es geht darum, geeignete Strukturen und Abläufe zu schaffen, damit die Mobilitätsstrategie institutionell getragen, koordiniert und kontinuierlich weiterentwickelt werden kann. Dabei spielt auch die Vernetzung und Organisation mit externen Akteuren eine zentrale Rolle, um die Interessen der UZH mit anderen Prozessen abzustimmen resp. dort zu platzieren.

Grundsätze:

- Klare Verantwortlichkeiten
- Einheitliche Zuständigkeiten und Prozesse
- Institutionelle Verankerung der Fachstelle Mobilität und Verkehr
- Koordination über alle Standorte hinweg
- Kontinuierliche Weiterentwicklung der Strategie
- Wissensaustausch mit externen Organisationen
- Interessensvertretung in externen Planungen

2

Anreize und Steuerung

Im Aktionsfeld «Anreize und Steuerung» geht es darum, wie die UZH das Mobilitätsverhalten ihrer Angehörigen aktiv lenken und unterstützen kann. Dabei stehen Ansätze im Vordergrund, die gewünschte Verhaltensweisen fördern und zur Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen motivieren.

Grundsätze:

- Förderung der aktiven Mobilität
- Faire Anreizsysteme
- Transparente Steuerungsmechanismen

3

Information und Bewusstseinsbildung

Das Aktionsfeld «Information und Bewusstseinsbildung» befasst sich damit, wie Informationen zu Mobilität transparent, digital zugänglich und wirkungsvoll vermittelt werden können. Ziel ist es, die Aufmerksamkeit der UZH-Angehörigen zu erhöhen und sie für eine bewusste Nutzung der Mobilitätsangebote zu sensibilisieren.

Grundsätze:

- Niederschwelliger Zugang zu Informationen
- Digitale und visuell ansprechende Kommunikation
- Sensibilisierung für nachhaltige Mobilität
- Beteiligung und Mitwirkung der Universitätsangehörigen
- Kontinuierliche Informationspflege und Aktualität

4

Infrastruktur und Angebot

Das Aktionsfeld «Infrastruktur und Angebot» befasst sich damit, welche Einrichtungen, Wege und Services für die Mobilität an der UZH vorhanden sein müssen. Ziel ist es, die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel attraktiv, sicher, barrierefrei und bedarfsgerecht zu gestalten.

Grundsätze:

- Kurze und sichere Wege
- Barrierefreiheit (physisch und digital)
- Aufenthaltsqualität
- Bedarfsorientierte, flexible Angebote
- Integration neuer Mobilitätsformen
- Förderung der E-Mobilität inkl. Ladeinfrastruktur
- Elektrifizierung der Fahrzeugflotte

5

Verkehrsmanagement und Betrieb

Im Aktionsfeld «Verkehrsmanagement und Betrieb» wird die Mobilität an den UZH-Standorten operativ gesteuert. Dazu gehört insbesondere die Glättung von Spitzenlasten, um Engpässe zu vermeiden, die Sicherheit zu gewährleisten und die Nutzung der Angebote effizient zu gestalten.

Grundsätze:

- Effiziente Nutzung bestehender Kapazitäten
- Ansätze zur Glättung von Spitzenlasten
- Sicherheit und Zuverlässigkeit im Betrieb
- Flexibles Reagieren auf Veränderungen

6

Grundlagen und Controlling

Mit den Massnahmen im Aktionsfeld «Grundlagen und Controlling» wird die systematische Erhebung, Auswertung und Nutzung von Mobilitätsdaten vorangetrieben. Es umfasst den Aufbau von Monitoring- und Evaluationssystemen, die laufende Überprüfung der Zielerreichung sowie die Bereitstellung verlässlicher Informationen für die Steuerung und Weiterentwicklung der Mobilitätsstrategie.

Grundsätze:

- Systematische Datenerhebung und -auswertung
- Regelmässiges Monitoring und Reporting
- Transparente Erfolgskontrolle
- Nutzung wissenschaftlicher Methoden
- Kontinuierliche Verbesserung auf Basis von Erkenntnissen

6. Umsetzung

Die Mobilitätsstrategie gibt den strategischen Rahmen für die angestrebte Mobilität an der UZH vor. Für ihre Wirkung entscheidend ist die konsequente und koordinierte Umsetzung. Die Konkretisierung der Umsetzung erfolgt in einem separaten Massnahmen-
teil, welcher den vorliegenden Strategieteil ergänzt. Der Massnahmenteil übersetzt die ermittelten Defizite sowie die Vision, Zielsetzungen und Aktionsfelder in konkrete Massnahmen, priorisiert diese, definiert die Umsetzungsagenda und legt die Zuständigkeiten fest. Damit wird gewährleistet, dass die Strategie schrittweise umgesetzt werden kann.

Impressum

© 2026
Universität Zürich

Herausgeberin

Direktion Immobilien und Betrieb

Redaktion

Universität Zürich
Thomas Marty

urbanista.ch
Thomas Hug-Di Lena,
Marion Villingner

Gestaltung

urbanista.ch
Camilo Schwarz

Illustrationen und Infografiken

urbanista.ch
Camilo Schwarz

Kontakt

Universität Zürich
Direktion Immobilien und Betrieb
Pfungstweidstrasse 60B
8005 Zürich
www.uzh.ch