



# Strassenbauprojekt

Bericht zu den Einwendungen

Lindenstrasse  
Abschnitt Bellerivestrasse bis See

Bau Nr. 23091

**Auflageexemplar**

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Zürich, November 2025 BUP

# **Inhalt**

<b>1</b>	<b>Vorbemerkung</b>	<b>3</b>
1.1	Mitwirkung der Bevölkerung	3
1.2	Projektbeschreibung	3
<b>2</b>	<b>Einwendungen</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Schlussbemerkungen</b>	<b>8</b>

# 1 Vorbemerkung

## 1.1 Mitwirkung der Bevölkerung

Gemäss § 13 des kantonalen Strassengesetzes (StrG) sind die Projekte der Bevölkerung vor der Kreditbewilligung zur Stellungnahme zu unterbreiten.

Das Strassenbauprojekt in der Lindenstrasse mit den geplanten Massnahmen zur Neuaufteilung des Strassenquerschnitts, Überprüfung des Verkehrsregimes, Entsiegelungen und Sanierung des Strassenoberbaus wurde vom 8. August bis 8. September 2025 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind sieben Eingaben mit zwölf Einwendungen eingegangen, davon acht mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als eine Einwendung gezählt). Von den somit sieben vorliegenden Einwendungen werden eine Einwendung vollumfänglich und sechs Einwendungen nicht berücksichtigt.

Im vorliegenden Bericht wird zu den Einwendungen gesamthaft Stellung genommen.

## 1.2 Projektbeschreibung

Das der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitete Projekt beinhaltet folgende Massnahmen:

Die Höchstgeschwindigkeit innerorts von heute 50 km/h wird aufgehoben. Es wird eine Tempo-30-Zone eingeführt. Dazu wird die Fahrbahn auf 4,95 m eingeengt. Die Trottoirs werden aufgehoben und als verbreiterte Grünrabbatten ausgebildet. Die Verkehrsteilnehmenden teilen sich zukünftig die Fahrbahn. Die sieben Blaue-Zone-Parkplätze werden aufgehoben. Das dreiteilige Fahrverbot mit dem Zusatz «Zubringer gestattet» wird vom Zugang zum Seefeldquai zur Einmündung in die Lindenstrasse vorgezogen. Diese Massnahmen tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei und wirken dem Parkplatz-Suchverkehr entgegen.

Die Lindenstrasse wird ihre Funktion als Erschliessung der angrenzenden privaten Liegenschaften und als untergeordnete Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zum Seefeldquai oder Seebecken beibehalten. Der Komfort für den Fuss- und Veloverkehr als auch die Aufenthaltsqualität werden erhöht. Dazu werden unter anderem Sitzgelegenheiten, Velo-Parkplätze und ergänzende Hitzeminderungsmassnahmen umgesetzt.

## 2 Einwendungen

### **Einwendung 1:**

Im Projektperimeter sei eine Begegnungszone einzuführen.

Fuss-, Velo- und Autoverkehr teilen sich den Strassenraum und werden gemeinsam geführt. Mit der Begegnungszone würde dem Fussverkehr der Vortritt gewährt und diesen weiter aufwerten. Der Strassenraum sei bereits so ausgestaltet, dass eine Begegnungszone eingeführt werden könne. Höhere Geschwindigkeiten als 20 km/h sollen im geplanten Projektperimeter nicht vorkommen.

### **Stellungnahme:**

Zum Zeitpunkt der öffentlichen Mitwirkungen waren noch nicht alle Voraussetzungen gegeben, um eine Begegnungszone einzuführen. Um keine terminlichen Verzögerungen zu generieren, wurde für die Mitwirkung eine Tempo-30-Zone angenommen. Der Strassenraum wurde vorbereitend bereits so ausgestaltet, dass bei Einführung einer Begegnungszone eine Signalisationsanpassung genügt und keine weiteren baulichen Anpassungen notwendig werden. Mittlerweile konnte stadintern eine Einigung zu den Randbedingungen erzielt werden. Es soll eine Begegnungszone eingeführt werden.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

### **Einwendung 2:**

Auf die Einführung einer Tempo-30-Zone mit Mischverkehr sei zu verzichten. Gemäss Strassenverkehrsgesetz betrage die Geschwindigkeit innerorts generell 50 km/h. Eine Begründung zur Herabsetzung dieser Höchstgeschwindigkeit liege nicht vor.

### **Stellungnahme:**

Die «Verordnung über die Tempo-30-Zone und die Begegnungszone» des UVEK regelt auf Bundesebene die Bedingungen bei einer Anordnung einer der beiden Zonen. Die Voraussetzungen innerhalb des Projektperimeters (u.a. geringes Verkehrsaufkommen, siedlungsorientierte Ausgestaltung mit geschwindigkeitsreduzierenden Elementen, Gewährleistungen Fuss- und Veloverkehrssicherheit, usw.) sind gegeben.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 3:**

Auf das Aufheben von sieben Blaue-Zone-Parkplätze sei zu verzichten. Der Bestand sei beizubehalten und mit bis zu zehn weiteren Blaue-Zone-Parkplätzen im Umfeld des Projektperimeters zu erweitern. Es bestehe eine hohe Nachfrage an öffentlichen Strassenparkplätzen. Sie seien für das umliegende Gewerbe von existentieller Bedeutung. Der Velo- und Fussverkehr würde durch diese Massnahme nicht tangiert.

### **Stellungnahme:**

Die durch das Aufheben der Blaue-Zone-Parkplätze gewonnenen Flächen werden zu einer Begegnungszone zusammengeführt. In den Seitenbereichen werden Grünbereiche mit Hitzeminderungsmassnahmen entstehen. Das Strassenbauprojekt hat zum Ziel, den Fuss- und Veloverkehr attraktiver zu gestalten und einen Beitrag zur Hitzeverminderung zu leisten.

Mit den Massnahmen wird die Aufenthaltsqualität geseigert.

Das Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich vom 7. September 1975 (PBG) sieht vor, dass im Normalfall die Zahl der Fahrzeugabstellplätze so festgelegt werden soll, dass die Fahrzeuge der Benutzer\*innen einer Baute oder Anlage ausserhalb des öffentlichen Grundes aufgestellt werden können (§ 242 Abs. 2 PBG). Daraus folgt die Pflicht, Parkplätze auf Privatgrund zu realisieren (sog. Pflichtparkplätze). Die städtische Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung; PPV) regelt den Pflichtbedarf. Durch die Realisierung von Pflichtparkplätzen weitet sich das Parkplatzangebot auf Privatgrund stetig aus, sodass der Parkplatzbedarf zusehends auf Privatgrund abgedeckt werden kann. Zudem geht aus dem Richtplanteil zum kommunalen Richtplan Verkehr der Stadt Zürich, am 10. April 2021 durch den Gemeinderat festgesetzt (GR Nr. 2019/437) und nach einer Volksabstimmung und der Genehmigung durch die Baudirektion am 13. Juni 2022 sowie die Publikation der Rechtskraft am 14. September 2022 hervor, dass private Sammelgaragen zur Abdeckung des Bedarfs an Parkplätzen dienen, wobei die Bedürfnisse des Gewerbes und der Ladengeschäfte sowie der Besucher\*innen angemessen zu berücksichtigen sind. Gibt es höher zu gewichtende Interessen an den Strassenraum (Velosicherheit, angemessene Gehwegbreiten, Hitzeminderung, usw.), so ist die markierte Blaue Zone aufzuheben und einer anderen Nutzung zuzuführen. Die innerhalb des Strassenbauprojekts durch den Parkplatzabbau freigestellten Verkehrsflächen sind demnach in Fussgänger-, Velo- und Grünbereiche umzugestalten und eine hohe Aufenthaltsqualität ist zu schaffen (STRB Nr. 950/2019, S. 23).

Demzufolge besteht weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze (weisse Parkfelder und Blaue-Zone-Parkplätze) noch eine Bestandesgarantie (BGE 122 I 279, Erw. 2c). Namentlich ist die Stadt Zürich nicht verpflichtet, Ersatz oder Kompensation für aufgehobene Parkplätze zu schaffen. Hauseigentümer\*innen sowie Gewerbetreiber\*innen sind grundsätzlich selbst dafür verantwortlich, Parkplätze für

Bewohner\*innen sowie für Beschäftigte und Besuchende auf ihren Grundstücken zu errichten.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 4:**

Das Projekt sei als Ganzes abzulehnen. Im Quartier gäbe es schon zu wenig Parkplätze. Velovorzugsrouten für den Veloverkehr seien in unmittelbarer Nähe vorhanden. Das Klima sei gut, da nahe am See. Die vorhandenen Pärke und Bäume seien ausreichend.

**Stellungnahme:**

Siehe auch Stellungnahme zu Einwendung 3 zum Thema öffentliche Strassenparkplätze.

Das Strassenbauprojekt wurde nach städtischen Standards und Fachplanungen entwickelt. Die örtlichen Gegebenheiten und das unmittelbare Umfeld wurden bei der Projektentwicklung angemessen berücksichtigt.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 5:**

Von der Einführung eines Fahrverbots sei abzusehen.

**Stellungnahme:**

Mit der Einführung einer Begegnungszone (siehe Stellungnahme zu Einwendung 1) werden u. a. Massnahmen zur Aufwertung des Fuss- und Veloverkehrs geschaffen. Mit dem Aufheben der Blaue-Zone-Parkplätze wird diese Wirkung verstärkt. Es unterbindet den «Parkplatz-Suchverkehr» und erhöht die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr. Das Befahren für die öffentlichen Dienste sowie Zufahrten zu den Liegenschaften und den privaten Parkplätzen der angrenzenden Liegenschaft Bellerivestrasse 36 bleiben gewährleistet.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 6:**

Die Grünflächen seien mit baulichen Massnahmen gegen Befahren durch Autos zu schützen. Damit Grünflächen nicht durch Autos befahren werden können, seien diese bei Strassenbauprojekten standardmässig mit Schutzmassnahmen zu versehen. Diese Thematik sei stadtweit ein Problem, weshalb Grün Stadt Zürich zahlreiche Grünflächen nachträglich mit Pfosten schützen müssen.

**Stellungnahme:**

Siehe auch Stellungnahme zu Einwendungen 5 zum Thema Fahrverbot.

In der Lindenstrasse werden zukünftig keine öffentlichen Strassenparkplätze mehr angeboten. Auch wird sie nur noch für «Berechtigte» befahrbar sein. Der Druck auf die bestehenden und neuen Grünflächen hinsichtlich Befahrens mit Fahrzeugen wird massgeblich gesenkt. Es wird nach Rücksprache mit Grün Stadt Zürich bei der Projektentwicklung von Schutzelementen abgesehen. Sie könnten, sofern zukünftig ein Bedarf ausgewiesen ist, nachgerüstet werden.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 7:**

Es seien kältemindernde Massnahmen vorzusehen. In den Monaten November bis Mai könne die Nachttemperatur unter den Gefrierpunkt fallen, was für Mensch und Botanik belastend sei.

**Stellungnahme:**

Das Tiefbauamt kennt zu diesem Thema keine behördenverbindlichen Projektierungsvorgaben oder entsprechende Fachliteratur.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **3 Schlussbemerkungen**

Der Bericht liegt gemäss § 13 Abs. 3 StrG während 60 Tagen zur Einsichtnahme öffentlich auf. Der Zeitpunkt der Auflage wird im städtischen Amtsblatt «Tagblatt der Stadt Zürich» bekannt gegeben.

Das Projekt wird durch den Stadtrat festgesetzt und vor der Projektfestsetzung gemäss §§ 16 und 17 StrG (Planaufgabe- und Einspracheverfahren) öffentlich aufgelegt und bekannt gemacht.

Direktorin

Dr. Simone Rangosch

Stadt Zürich  
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement  
Tiefbauamt  
Werdmühleplatz 3  
8001 Zürich  
T+ 41 44 412 50 99  
[tiefbauamt@zuerich.ch](mailto:tiefbauamt@zuerich.ch)  
[stadt-zuerich.ch/tiefbauamt](http://stadt-zuerich.ch/tiefbauamt)