



# Strassenbauprojekt Tramstrasse

Bericht zu den Einwendungen

Abschnitt Schörlistrasse bis Saatlenstrasse

Bau Nr. 19200

**Auflageexemplar**

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Zürich, Februar 2026 mut/sol

# **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>9</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 Tramstrasse, Abschnitt Schörlistrasse bis Saatlenstrasse, mit der geplanten Neugestaltung der Oberfläche wurde vom 26. April 2024 bis 27. Mai 2024 im Sinne von § 13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 11 Eingaben mit total 27 Einwendungen eingegangen, davon 16 mit identischem oder ähnlichem Wortlaut (nachfolgend als eine Einwendung gezählt). Von den somit 11 vorliegenden Einwendungen werden 2 Einwendungen berücksichtigt und 9 Einwendungen werden 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:

- Erhöhung der Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs
- Verbreiterung des Trottoirs und Anpassung der Fussgängerübergänge (Schulwege) sowie Erstellung einer neuen Trottoirüberfahrt
- Abbau von Blaue-Zone-Parkplätze zugunsten der Sicherheit des Veloverkehrs
- Anordnung von neuen Sitzelementen und Veloabstellplätzen
- Umsetzung hitzemindernder Massnahmen durch Neupflanzung einer Baumreihe und entsiegelte Flächen
- Erneuerung des Strassenbelags
- Anpassung der öffentlichen Beleuchtung

## 2 Einwendungen

### **Einwendung 1:**

Auf den Abbau von Blaue-Zone-Parkplätze sei zu verzichten.

### **Stellungnahme:**

Blaue-Zone-Parkplätze werden nur aufgehoben, wenn dadurch anderen Bedürfnissen Rechnung getragen werden kann. Damit sollen richtplanerische und konzeptionelle Vorgaben zur Aufwertung der Strassenräume umgesetzt werden. Die Aufhebung der Parkplätze an der Tramstrasse ermöglicht die Schaffung einer sicheren Veloinfrastruktur, wie sie im kommunalen Richtplan verankert ist. Des Weiteren ist der Abschnitt als Basisnetz der Velostrategie 2030 ausgewiesen. Zusätzlich können hitzemindernde Massnahmen gemäss Fachplanung Hitzeminderung umgesetzt werden, wodurch die bioklimatische Situation im Perimeter verbessert wird. Die Aspekte Verkehrssicherheit für den Fuss- und Veloverkehr sowie die hitzemindernden Massnahmen wurden im Abwägungsprozess höher gewichtet als der Erhalt der Parkplätze.

Der bestehende Fahrbahnquerschnitt von 6,2 m reicht nicht aus, um eine sichere Veloführung entlang von Parkplätzen zu gewährleisten. Zwischen den Parkplätzen und der Fahrspur wäre ein Sicherheitsabstand von 0,75 m einzuplanen, damit sich öffnende Autotüren keine Gefahr für Velofahrende darstellen. Ohne wesentliche Reduktion der Trottoirbreite ist dies nicht möglich. Deshalb werden die Blaue-Zone-Parkplätze zu Gunsten der Verkehrssicherheit abgebaut. Auf der Schörlistrasse sowie im Burriweg stehen weiterhin Blaue-Zone-Parkplätze im öffentlichen Grund zur Verfügung.

Es besteht weder ein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze (weisse Parkplätze und Blaue-Zone-Parkplätze) noch eine Bestandesgarantie (BGE 122 I 279, Erw. 2c). Namentlich ist die Stadt nicht verpflichtet, Ersatz für aufgehobene Parkplätze zu schaffen. Hauseigentümer\*innen und Gewerbetreibende sind grundsätzlich selbst dafür verantwortlich, Parkplätze für Bewohner\*innen sowie für Beschäftigte und Besucher\*innen auf ihren Grundstücken zu errichten.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 2:**

Auf den verbleibenden Blaue-Zone-Parkplatz sei zu verzichten. Es bestehe die Gefahr, dass mit dem Anbieten von Parkplätzen das Risiko für Kollisionen zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und den Schüler\*Innen erhöht und die Zielerreichung von Nettonull verunmöglicht wird.

**Stellungnahme:**

Der verbleibende Blaue-Zone-Parkplatz wird aufgrund besserer Sichtweitenverhältnisse auf die Fussgängerquerung in der Saatlenstrasse aufgehoben und durch eine Grünfläche ersetzt.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung 3:**

Auf die geplante Begrünung sei zu verzichten, da die Tramstrasse durch die bereits vorhandene Begrünung auf den Privatgrundstücken dauernd beschattet sei.

**Stellungnahme:**

Die Tramstrasse befindet sich gemäss Fachplanung Hitzeminderung im Massnahmengebiet 2, in welchem eine Verbesserung der bioklimatischen Situation am Tag anzustreben ist. Zwar sind die privaten Grundstücke bereits stark begrünt, doch ist der Strassenraum im Bestand vollständig versiegelt. Die geplante Baumreihe im Strassenraum führt mit ihrer Verdunstungsleistung zu einem Kühlungseffekt und mindert die übermässige Erwärmung. Die Beschattung von Aufenthalts-, Bewegungs- und Verkehrsräumen durch Baumpflanzungen fördert die Aufenthaltsqualität und mindert die thermische Belastung. Weiter sind im Projektperimeter die Reduktion von asphaltierten Flächen und die Verwendung von durchlässigen und begrünten Oberflächen als hitzemindernde Massnahmen relevant.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 4:**

Der Baumabstand sei auf mindestens fünf Meter anzupassen, um Parkplätze in der maximal möglichen Anzahl vorzusehen.

**Stellungnahme:**

Die bestehenden Blaue-Zone-Parkplätze müssen zu Gunsten der Verkehrssicherheit abgebaut werden, da eine sichere Veloführung entlang der Parkplätze ansonsten nicht gewährleistet werden kann. Auf der Schörlistrasse sowie im Burriweg stehen Blaue-Zone-Parkplätze im öffentlichen Grund zur Verfügung. Die Baumreihe ist gemäss Fachplanung Hitzeminderung eine klimatische Massnahme u.a. zur Minderung der thermischen Belastung im Strassenraum. Der Baumabstand ist nicht der ausschlaggebende Faktor zum Abbau der Blaue-Zone-Parkplätze.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 5:**

Auf den Einbau von Belagsrampen sei zu verzichten.

**Stellungnahme:**

Die Belagsrampen sind die Abschlüsse der angehobenen Bereiche für die Fussgängerquerungen. Diese ermöglichen einen Sicherheits- und Komfortgewinn für Zufussgehende und sind insbesondere für die Verbesserung der Schulwegsicherheit wichtig, was direkt vor dem Schulhaus höchste Priorität hat. Dadurch kann für den Fussverkehr eine sichere Quermöglichkeit angeboten werden. Die angehobenen Fahrbahnbereiche steigern die Aufmerksamkeit des Strassenverkehrs und fördern die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 6:**

Die Breite der Fahrbahn der Tramstrasse sei auf 4,4 m anzupassen, damit sichere Begegnungsfälle zwischen MIV und Veloverkehr stattfinden können.

**Stellungnahme:**

Nach der öffentlichen Planaufgabe gemäss § 13 StrG wurden die aktualisierten Velostandards veröffentlicht. Die Fahrbahn der Tramstrasse, im Abschnitt Schörli- bis Saatlenstrasse, wird gemäss den aktuellen städtischen Velostandards auf 4,4 m dimensioniert.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

**Einwendung 7:**

Die Tramstrasse, im Abschnitt Schörli- bis Saatlenstrasse, sei für den MIV im Einbahnregime zu führen und ein Radstreifen in Gegenrichtung (Mindestbreite 1,8 m gemäss Velostandards) zu ergänzen.

**Stellungnahme:**

Die Umsetzung eines Einbahnregimes könnte je nach Start- und Zielort zu Umwegen und in Folge daraus zu einem lokalen Mehrverkehr führen. Gemäss Velostandards kann der Veloverkehr auf Quartierstrassen mit einer geringen Verkehrsbelastung und Tempo 30 im Mischverkehr geführt werden. Der geplante Querschnitt von 4,4 m entspricht den Velostandards und gewährleistet eine sichere Veloinfrastruktur.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 8:**

Die Tramstrasse sei für alle Verkehrsteilnehmenden mit einem Einbahnregime zu planen. Der Zweirichtungsradverkehr sei auf dem parallel verlaufenden Weg auf dem Schulareal und der MIV im Ringverkehr via Herbstweg zu organisieren.

Die Fahrbahnbreite könne dadurch insoweit reduziert werden, dass kein Anhalten oder Parkieren insbesondere durch Elterntaxis möglich sei.

**Stellungnahme:**

Die Umsetzung eines Einbahnregimes könnte je nach Start- und Zielort zu Umwegen und in Folge daraus zu einem lokalen Mehrverkehr führen. Gemäss Velostandards kann der Veloverkehr auf Quartierstrassen mit einer geringen Verkehrsbelastung und einer Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 im Mischverkehr geführt werden. Der geplante Querschnitt von 4,4 m entspricht den Velostandards und gewährleistet eine sichere Veloinfrastruktur. Der Begegnungsfall PW-PW und somit auch PW-Velo ist auf der Fahrbahn gewährleistet. Ein baulich getrennter Zweirichtungsradweg des Velobasisnetzes auf einer Quartierstrasse mit Tempo 30 und geringem Verkehrsaufkommen ist unverhältnismässig und entspricht nicht den Velostandards. Zudem wäre der Platzbedarf für eine Fahrspur für den motorisierten Verkehr (min. 3,5 m Breite) und einem Zweirichtungsradweg (min. 3,0 m Breite) insgesamt höher als eine Verkehrsführung im Mischverkehr. Ausserdem würden dadurch die Anlagen der Gartendenkmalpflege tangiert und mögliche Konflikte mit den Schulkindern verursacht.

Mit der Aufhebung der Parkplätze werden die Haltemöglichkeiten für Elterntaxis im Projekt eingeschränkt. Weitere Massnahmen sind im Projekt nicht angedacht.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

**Einwendung 9:**

Die Geschwindigkeit auf der Tramstrasse, im Abschnitt Schörli- bis Saatlenstrasse, sei unabhängig vom Gestaltungskonzept auf 20 km/h zu begrenzen, um einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn für alle Schulkinder zu erzielen.

**Stellungnahme:**

Die Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h wird in der Stadt Zürich grundsätzlich nur als Begegnungszone umgesetzt. Bei einer Tempo 20-Strecke könnte es zu Verwechslungen mit Begegnungszonen kommen, was sich aufgrund der unterschiedlichen Vortrittsverhältnisse negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken würde.

An dieser Örtlichkeit ziehen wir die Tempo-30-Zone der Begegnungszone vor, da so die Zufussgehenden separat vom Fahrverkehr geführt und klare Querungsstellen mit Vortritt definiert werden können. In Begegnungszonen mit einem Koexistenzprinzip wäre dies nicht möglich.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 10:**

Zur Verhinderung von Falschparkierung seien zusätzliche bauliche Massnahmen vorzusehen, da oftmals die chaussierten Flächen zwischen den Bäumen unerlaubterweise als Parkplätze verwendet werden. Neben den bewährten Pfosten seien auch neue innovative Ideen zu prüfen, wie Sitzgelegenheiten, Spiel- oder Sportgeräte sowie Einrichtungen zur Förderung der Biodiversität.

### **Stellungnahme:**

Die sickerfähigen und befahrbaren Flächen zwischen den Bäumen dienen als Ausweichmöglichkeit für den Begegnungsfall Personenwagen mit Lastwagen und als Umfahrungsmöglichkeit der vorgesehenen Feuerwehrrabstellflächen resp. der Entsorgungsstelle. Weitere sickerfähige und befahrbare Flächen ermöglichen die Zugänglichkeit zu den privaten Abfallcontainern oder stellen die Ein-/Ausfahrt zu den privaten Grundstücken sicher und sind freizuhalten. Gestaltungselemente wie Sitzbänke sind an den möglichen Flächen im Projektperimeter bereits angeordnet. Weitere bauliche Massnahmen gegen Falschparkierung sind nicht vorgesehen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 11:**

Güterumschlagplätze seien an der Tramstrasse anzuordnen.

### **Stellungnahme:**

Aus Sicherheitsaspekten und aufgrund hitzemindernder Massnahmen können an der Tramstrasse keine Güterumschlagplätze angeordnet werden. Grundsätzlich gibt es die Möglichkeit auf den öffentlich zur Verfügung stehenden Blaue-Zone-Parkplätzen in der Schörlistrasse oder im Burriweg zu parkieren. Zudem ist ein kurzzeitiges Abstellen des Fahrzeugs auf den sickerfähigen und befahrbaren Flächen, zum Beispiel zum Ein- und Ausladen, möglich.

*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

i.V.

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)