



# Strassenbauprojekt

Bericht zu den Einwendungen

Im Schilf  
Hadlaub- bis Hinterbergstrasse

Bau Nr. 23019

**Auflageexemplar**

Einwendungen gemäss § 13 Strassengesetz

Zürich, März 2026 cop

# 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>10</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.

Die Strassenbauprojekt Im Schilf zwischen Hadlaub- und Hinterbergstrasse wurde vom 20. Juni bis 21. Juli 2025 im Sinne von §13 StrG öffentlich aufgelegt. Interessierte Personen konnten sich über das geplante Bauvorhaben orientieren und dagegen Einwendungen erheben.

Insgesamt sind 39 Eingaben mit total 130 Einwendungen eingegangen, davon mehrere mit identischem oder ähnlichem Wortlaut, die nachfolgend als eine Einwendung gezählt werden. Von den somit 6 vorliegenden Einwendungen werden 1 Einwendung ganz und 2 Einwendungen teilweise berücksichtigt. 3 Einwendungen werden nicht berücksichtigt.

Im vorliegenden Bericht wird zu den Einwendungen gesamthaft Stellung genommen.

## **1.2 Projektbeschreibung**

Das der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitete Projekt verfolgt das Ziel, den Strassenraum Im Schilf zwischen Hadlaub- und Hinterbergstrasse funktional und gestalterisch aufzuwerten sowie baulich zu erneuern. Die Umgestaltung orientiert sich an den heutigen Anforderungen an Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität, Zugänglichkeit und Klimaverträglichkeit im städtischen Raum.

Das Projekt umfasst insbesondere folgende Massnahmen:

- Erneuerung des Strassenoberbaus inkl. Fahrbahn- und Platzflächen
- Einführung einer Begegnungszone (Tempo 20) mit ebener Ausgestaltung des Strassenraums
- Schaffung einer kombinierten Verkehrsfläche durch Aufhebung der baulichen Trennung zwischen Fahrbahn und Gehbereich
- Hindernisoptimierte Pflasterung mit versickerungsfähigem Belag
- Neupflanzung von 11 Bäumen zur Begrünung und Hitzeminderung
- Reduktion der Anzahl Parkplätze von 18 auf 6 Parkplätze (blaue Zone)
- Sicherstellung der Erschliessung für Anlieferung, Entsorgung und Einsatzfahrzeuge
- Beibehaltung der Einbahnregelung mit Gegenverkehr für den Veloverkehr
- Anpassung der Beleuchtung an die neue Raumstruktur

## **2 Einwendungen**

### **Einwendung 1: Begegnungszone**

Auf die Einführung einer Begegnungszone sei zu verzichten, da es sich um eine ruhige und wenig befahrene Quartierstrasse handelt, die bereits heute sicher genutzt werden könne. Zudem werde der talwärts fahrende Veloverkehr, der teilweise mit hohen Geschwindigkeiten unterwegs sei, als Sicherheitsrisiko wahrgenommen. Es wird ausgeführt, dass die Einführung einer Begegnungszone als unnötig, unverhältnismässig und kostenintensiv erachtet werde und kein ausdrückliches Bedürfnis aus der Quartierbewohnerschaft bestehe. Zudem wird geltend gemacht, dass die Bevölkerung nicht in ein Mitwirkungsverfahren einbezogen worden sei.

In einer Einwendung wird das Projekt im Hinblick auf die Verbesserung der Aufenthaltsqualität unterstützt. Es wird darauf hingewiesen, dass Vertikalversätze zu vermeiden seien, um ein zügiges und komfortables Fortkommen des Veloverkehrs sicherzustellen. Zudem wird angeregt, den Projektperimeter bis zum Knoten Im Schilf/Hadlaubstrasse auszudehnen und bestehende Fahrbahnerhöhungen zu beseitigen.

### **Stellungnahme:**

Die Einführung der Begegnungszone dient in erster Linie der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die bestehende Fahrbahnbreite von knapp 3 m ist ungenügend für den Begegnungsfall zwischen motorisiertem Individualverkehr und dem entgegenkommenden Veloverkehr. Zudem ist die Durchfahrt entlang der heute bestehende Längsparkierung für grössere Fahrzeuge, insbesondere Rettungsfahrzeuge stark beeinträchtigt. Aufgrund der Längsparkierungen und der teilweise direkt an der Grundstücksgrenze stehenden Grundstücksmauern bestehen keine seitlichen Ausweichmöglichkeiten.

Zudem ist lediglich ein einseitiges Trottoir vorhanden. Mehrere Hauszugänge führen direkt auf die Fahrbahn, wodurch sich zusätzliche Konfliktsituationen zwischen Fuss- und Fahrverkehr ergeben können. Insbesondere für Kinder, ältere Personen und mobilitätseingeschränkte Menschen entsteht dadurch ein erhöhtes Gefährdungspotenzial. Eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h ist daher zum Schutz des Fussverkehrs angezeigt und zur gegenseitigen Rücksichtnahme ist eine Begegnungszone sachlich begründet.

Im Bestand ragen teilweise parkierte Fahrzeuge aus den Parkfeldern in die ohnehin schmale Fahrbahn, wodurch diese weiter eingeschränkt wird. In einer Einwendung aus der Bewohnerschaft wird bestätigt, dass es in der Vergangenheit zu Situationen kam, in denen Rettungsfahrzeuge nicht passieren konnten. Eine Anpassung der Strassenraumgestaltung ist daher aus verkehrssicherheitsrelevanten Gründen zwingend erforderlich.

Mit der Einführung einer Begegnungszone wird eine klare rechtliche Grundlage für Tempo 20 geschaffen und Zufussgehende geniessen Vortritt vor allen anderen Verkehrsteilnehmenden. Die Begegnungszone wird durch bauliche Massnahmen gestützt, die insbesondere eine Verlangsamung des talwärts fahrenden Veloverkehrs bewirken.

Die Aussage, wonach die Bevölkerung nicht in ein Mitwirkungsverfahren einbezogen worden sei, trifft nicht zu. Die gesetzlich vorgesehene Beteiligung der Bevölkerung erfolgte im Rahmen der öffentlichen Planaufgabe gemäss §13 Strassengesetz. In diesem Verfahren bestand für die Bevölkerung die Möglichkeit, Einwendungen zum Strassenbauprojekt einzubringen.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

### **Einwendung 2: Parkplätze**

Es wird beantragt, die bestehende Anzahl öffentlicher Parkplätze im Strassenraum Im Schilf beizubehalten und auf einen Parkplatzabbau zu verzichten.

Als Begründung wird angeführt, dass öffentliche Parkplätze im Quartier bereits heute knapp seien und viele, insbesondere ältere Liegenschaften, über keine privaten Abstellplätze verfügen. Die Bewohnerschaft sei daher in hohem Mass auf öffentliche Parkierung angewiesen. Zudem werde im Zusammenhang mit der geplanten Velovorzugsroute in der Hadlaubstrasse ein weiterer Parkplatzabbau erwartet, wodurch sich die Situation zusätzlich verschärfen würde. Eine nachvollziehbare Begründung für den im vorliegenden Projekt vorgesehenen Parkplatzabbau fehle.

Der Abbau der Parkplätze führe zu erhöhtem Suchverkehr in der Umgebung und beeinträchtige die Wohn- und Verkehrssituation. Insbesondere Personen mit Mobilitätseinschränkungen seien auf nahegelegene Parkplätze angewiesen. Die umliegenden weissen Parkplätze stünden der Quartierbevölkerung aufgrund der Belegung durch Besucher\*innen der Privatklinik Bethanien nur eingeschränkt zur Verfügung.

Weiter wird verlangt, dass die Garagenein- und -ausfahrten der Liegenschaften hindernisfrei nutzbar bleiben. Die Parkplätze seien normgerecht gemäss VSS anzuordnen, insbesondere mit ausreichender Breite und der Möglichkeit zum Aussteigen entlang von Mauern. Falls eine normkonforme Markierung nicht möglich sei, sei auf eine Markierung zu verzichten.

In einer Einwendung wird vorgeschlagen, sämtliche Parkplätze aufzuheben und die Fläche stattdessen zu entsiegeln und zu bepflanzen. Ausserdem seien im Zuge dessen Massnahmen gegen Falschparker vorzusehen.

### **Stellungnahme:**

Im Rahmen des Projekts wurde eine umfassende Interessen- und Güterabwägung vorgenommen. Dabei wurden sowohl die Anliegen zum Erhalt möglichst vieler Parkplätze als auch die Forderungen nach einem umfangreichen Parkplatzabbau sowie zusätzlichen Begrünungs- und Entsiegelungsmassnahmen geprüft.

In der Stadt Zürich besteht kein Rechtsanspruch auf öffentliche Strassenparkplätze. Grundeigentümer\*innen sind grundsätzlich selbst dafür verantwortlich, Parkplätze für Bewohner\*innen sowie Besucher\*innen auf privatem Grund bereitzustellen.

Der Umgang mit Parkplätzen im öffentlichen Grund richtet sich nach den übergeordneten verkehrsplanerischen Grundlagen der Stadt Zürich, insbesondere nach den Zielsetzungen des kommunalen Richtplans Verkehr sowie der Strategie «Stadtraum und Mobilität 2040». Diese sehen eine qualitativ hochwertige Nutzung des öffentlichen Raums, die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs vor.

Im vorliegenden Projekt wurde geprüft, welche Anzahl Parkplätze unter Berücksichtigung der normgerechten Fahrbahnbreiten, der Verkehrssicherheit sowie der angestrebten Aufenthaltsqualität erhalten werden kann.

Eine Variante mit klarer baulicher Trennung von Fahrbahn und Trottoir hätte aufgrund der erforderlichen Normbreiten zur Folge gehabt, dass sämtliche bestehenden Parkplätze aufgehoben werden müssten. Mit der Einführung einer Begegnungszone kann ein Teil der Parkierung im Strassenraum erhalten werden.

Die verbleibenden Parkplätze werden insbesondere für Handwerker\*innen sowie Besucher\*innen beibehalten, da nicht alle Liegenschaften über eigene Abstellmöglichkeiten verfügen. Zudem wird bei der neuen Anordnung der Parkfelder ausdrücklich auf bestehende Garagenein- und ausfahrten Rücksicht genommen. Die Situation wird dadurch gegenüber dem heutigen Zustand verbessert.

Durch die Anpassung der Strassenraumgestaltung können die Parkfelder künftig normgerecht ausgeführt werden. Dies erhöht die Sicherheit, insbesondere auch beim Ein- und Aussteigen entlang der Gartenmauern.

In der weiteren Projektentwicklung wird die Parkplatzbilanz erhöht. Diese Anpassung soll im Zusammenhang mit einer Optimierung der Baumstandorte erfolgen.

Ein separates Parkverbot wird nicht signalisiert. Mit der Signalisation der Begegnungszone gilt das Parkverbot gemäss den massgebenden Vorschriften, sofern keine Parkfelder markiert sind. Dadurch wird das unerlaubte Abstellen von Fahrzeugen ausserhalb der vorgesehenen Flächen verhindert.

Durch die Reduktion der Parkfelder wird es möglich, weitere städtische Bedürfnisse im Strassenraum umzusetzen. Dazu zählen insbesondere die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Massnahmen zur Hitzeminderung sowie zusätzliche Begrünung.

Im Projektperimeter besteht eine erhöhte sommerliche Wärmebelastung. Durch die Pflanzung neuer Bäume sowie die Schaffung von Grün- und Versickerungsflächen wird das Stadtklima verbessert. Der Kronendeckungsgrad im Strassenraum wird erhöht, wodurch eine bessere Beschattung, eine Reduktion der Oberflächentemperaturen sowie eine Verbesserung des Mikroklimas erreicht werden.

Das vorliegende Projekt trägt somit sowohl den verkehrlichen als auch den stadtklimatischen Zielsetzungen Rechnung und bildet einen Planungsansatz, in dem die Belange des Parkplatzangebots, der Verkehrssicherheit sowie der qualitativen Aufwertung des öffentlichen Raums zusammengeführt werden.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

### **Einwendung 3: Baumpflanzung**

Es wird beantragt, die geplanten Baumpflanzungen zu reduzieren oder teilweise darauf zu verzichten. Begründet wird dies damit, dass bereits ein hoher Grünanteil auf Privatgrundstücken vorhanden sei und zusätzliche Klimamassnahmen als nicht notwendig erachtet würden.

Weiter wird ausgeführt, dass durch zusätzliche Baumpflanzungen Sichtverhältnisse, Fernsicht und Ausblicke beeinträchtigt werden könnten. Zudem werden mögliche Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit im Kurvenbereich thematisiert und der Wunsch geäussert, Bäume nicht direkt vor Fassaden zu platzieren. Zusätzlich werden mögliche Feuchtigkeitsprobleme bei einzelnen Liegenschaften als Argument gegen Baumpflanzungen ausgeführt. Daher wird angeregt, die Baumstandorte vor der Umsetzung hinsichtlich Sicherheit, Sichtverhältnissen und bestehenden Umweltbedingungen sorgfältig zu überprüfen.

### **Stellungnahme:**

Die Baumstandorte wurden überprüft. Die Anzahl der Bäume soll in der weiteren Projektentwicklung reduziert werden. In sensiblen Bereichen wie zum Beispiel im Kurvenbereich und bei direkt an die Strasse grenzenden Bäumen auf Privatgrund wird auf Baumpflanzungen verzichtet oder deren Anzahl angepasst. Die verbleibenden Baumstandorte sind standortgerecht gewählt und verursachen keine zusätzlichen Feuchtigkeitsbelastungen für angrenzende Liegenschaften.

*Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt.*

#### **Einwendung 4: Pflästerung**

Es wird beantragt, die bestehende Pflästerung beizubehalten. Zur Begründung wird ausgeführt, dass Pflästerungen im Vergleich zu Asphalt geringere Oberflächentemperaturen aufweisen und besser zum Charakter sowie zur gestalterischen Qualität des Quartiers passen.

Zudem werden Befürchtungen geäussert, dass eine Pflästerung für mobilitäts-eingeschränkte Personen ungeeignet sein könnte.

#### **Stellungnahme:**

Im Rahmen des Projekts wird der Strassenbelag in Form einer Pflästerung beibehalten und im Bereich der niveaufreien Begegnungszone im Trottoirbereich sogar erweitert. Die Pflästerung wird dabei so ausgeführt, dass durch den Einsatz speziell bearbeiteter Pflastersteine eine hindernisoptimierte Nutzung sichergestellt ist.

*Die Einwendung wird berücksichtigt.*

#### **Einwendung 5: Kosten**

Es wird beantragt, die geplanten Massnahmen zu überdenken oder zu reduzieren. Begründet wird dies damit, dass die Investitionen als unverhältnismässig betrachtet werden, da kein ausdrückliches Bedürfnis seitens der Anwohnerschaft bestehe. Zudem wird ausgeführt, dass die Massnahmen am falschen Ort umgesetzt würden und unnötig öffentliche Mittel beanspruchten.

#### **Stellungnahme:**

Die Sanierung der bestehenden Pflästerung ist aufgrund ihres baulichen Zustands ohnehin erforderlich. Die Umsetzung als Begegnungszone führt daher nicht zu unverhältnismässigen Mehrkosten, sondern ermöglicht es, die notwendige Sanierung mit einer verkehrssichereren Gestaltung effizient und im Sinne des koordinierten Bauens zu kombinieren.

*Die Einwendung wird nicht berücksichtigt.*

#### **Einwendung 6: Verkehrs- und Fussgängersicherheit**

Mehrfach wird die Sorge geäussert, dass der Wegfall eines separaten Trottoirs insbesondere Kinder und ältere Personen gefährden könnte. Es wird beantragt, die bestehende Trennung von Geh- und Fahrverkehr beizubehalten oder durch geeignete Massnahmen zu ersetzen. Begründet wird dies damit, dass das Trottoir derzeit als sichere Trennung wahrgenommen werde und dessen Wegfall zu höheren Fahrgeschwindigkeiten führen könne. Zudem wird darauf hingewiesen, dass keine Unfälle bekannt seien und daher kein dringender Handlungsbedarf bestehe.

Weiter wird vorgeschlagen, bauliche Massnahmen wie beispielsweise Sperrpfosten zu prüfen, um das Überfahren der zwei Privatparkplätzen der Liegenschaft Nr. 15 durch den Durchgangsverkehr zu verhindern.

Zudem wird angeregt, den Velogegenverkehr an beiden Enden der Strasse mittels Bodenpiktogrammen sichtbar zu kennzeichnen.

### **Stellungnahme:**

Die heutige Situation mit einer sehr schmalen Fahrbahn, nur einseitigem Trottoir, fehlendem Raum für Velogegenverkehr sowie talwärts erhöhten Geschwindigkeiten weist Konfliktpotenzial auf. Die Begegnungszone löst diese Probleme, indem sie eine tiefere Geschwindigkeitsbegrenzung vorgibt, den Vortritt konsequent zugunsten des Fussverkehrs regelt, den Verkehrsraum strukturiert und die Übersichtlichkeit verbessert. Dadurch wird das Sicherheitsrisiko reduziert.

Durch die Neugestaltung der Begegnungszone mit Tempo 20 und die gezielte Platzierung von Bäumen und Parkplätzen wird ausserdem eine geradlinige Fahrweise verhindert. Damit werden bergabfahrende Velos deutlich verlangsamt, was die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht.

Ein geplanter Baum bei der westlichen Einfahrt in die Begegnungszone sorgt dafür, dass die Kurve nicht mehr geschnitten werden kann. Er verhindert somit auch das Befahren der Privatparkplätze der Liegenschaft Nr. 15.

In Begegnungszonen sind verkehrstechnische Markierungen wie Velopiktogramme nicht zulässig, da es sich um eine Mischverkehrsfläche ohne klare Spurzuteilung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden handelt. Auf Velos im Gegenverkehr wird einerseits mit den Signalisationen des Einbahnregimes hingewiesen. Andererseits weist die Signalisation der Begegnungszone darauf hin, dass mit Fuss- und Veloverkehr auf der Fahrbahn zu rechnen ist, Tempo 20 gilt und der Fussverkehr sowie fahrzeugähnliche Geräte Vortritt gegenüber den Fahrzeugen haben.

*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  
stadt-zuerich.ch/tiefbauamt