Stadt Zürich
Stadtrat

Beschluss des Stadtrats

vom 18. November 2026

GR Nr. 2026/523

Nr. 4111/2026

Schriftliche Anfrage von Derek Richter und Stephan Iten betreffend Neues Strassenbaumkonzept, zusätzliche Investitions- und Unterhaltskosten, Anzahl Stellen für die Umsetzung des Konzepts, wegfallende Parkfelder und Verkehrsflächen sowie zu erwartende Konflikte

Am 16. September 2026 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Derek Richter und Stephan Iten (beide SVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2026/523, ein:

In einer Medienmitteilung vom 16. September 2026 teilt der Stadtrat mit, dass unter dem Titel «Neues Strassenbaumkonzept: Mehr Schatten für Zürichs Strassen» sich die Baumkronenfläche auf öffentlichen Strassenflächen verdoppeln soll.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche zusätzlichen Investitions- und Unterhaltskosten entstehen bis 2050 für Pflanzungen, grössere Wurzelräume, Bewässerung, Kontrollen und Ersatzpflanzungen im Vergleich zu heute? Aus welchem Budgetkonto sollen diese finanziert werden?
2. Wie viele zusätzliche Stellen bei Grün Stadt Zürich sind für die Umsetzung dieses Konzepts vorgesehen? Wie hoch sind die Unterhaltskosten für den bestehenden Baumbestand bereits heute?
3. Wie viele Parkfelder, Fahrstreifen, Velostreifen, Ladezonen und/oder Gewerbeflächen sollen für die Umsetzung dieses «Strassenbaumkonzept» wegfallen? Wir bitten um eine tabellarische Aufstellung.
4. Welche Konflikte sind mit dem Lieferverkehr, dem Handwerk, Pflegediensten, Menschen mit eingeschränkter Mobilität, Blaulichtorganisationen etc. zu erwarten, und wie sollen solche vermieden werden?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Frage 1
Welche zusätzlichen Investitions- und Unterhaltskosten entstehen bis 2050 für Pflanzungen, grössere Wurzelräume, Bewässerung, Kontrollen und Ersatzpflanzungen im Vergleich zu heute? Aus welchem Budgetkonto sollen diese finanziert werden?

Die zusätzlichen Investitions- und Unterhaltskosten bis 2050 lassen sich heute nicht verlässlich beziffern. Ziel des Strassenbaumkonzepts ist es, die Baumkronenfläche im Strassenraum von heute 12,5 Prozent auf 25 Prozent zu erhöhen. Dafür muss der Baumbestand nicht verdoppelt werden, da bestehende Bäume weiterwachsen und neue Bäume bei guten Standortbedingungen grössere Kronen entwickeln.

Der zusätzliche Baumbedarf hängt unter anderem von der Entwicklung des Bestands, Extremwetterereignissen und dem Stadtklima ab. Die Kosten neuer Baumstandorte im Strassenraum sind in den jeweiligen Strassenbauprojekten eingerechnet. Die Kosten der Bäume selbst und des benötigten Baumsubstrats sind in der Investitionsplanung von Grün Stadt Zürich enthalten.

Die Kosten für Ersatzpflanzungen werden in der Erfolgsrechnung abgebildet. Ersatzpflanzungen erfolgen bereits heute im Rahmen der ordentlichen, laufenden Budgets. Es wird davon ausgegangen, dass die verbesserten Standortbedingungen zu einer längeren Lebenserwartung der Strassenbäume und somit zu verminderten, jährlichen Ersatzraten führen.

Die Unterhaltskosten orientieren sich grundsätzlich an den heutigen Durchschnittskosten pro Baum (vgl. dazu Frage 2 nachfolgend). Zusätzliche Aufwendungen, insbesondere für die Bewässerung bei längeren Trockenperioden, sind möglich.

Frage 2
Wie viele zusätzliche Stellen bei Grün Stadt Zürich sind für die Umsetzung dieses Konzepts vorgesehen? Wie hoch sind die Unterhaltskosten für den bestehenden Baumbestand bereits heute?

Es sind keine zusätzlichen Stellen vorgesehen. Mit steigendem Baumbestand und der zukünftigen Klimaentwicklung wird dies in Bezug auf den Unterhalt wieder neu zu beurteilen sein.

Für die rund 24 000 Strassenbäume werden die Unterhaltskosten erhoben. Diese beliefen sich im Jahr 2025 auf durchschnittlich rund Fr. 230.– pro Strassenbaum und Jahr. Werden zusätzliche Bäume mit guten und altersfähigen Standortbedingungen gepflanzt, ist nicht davon auszugehen, dass die durchschnittlichen Unterhaltskosten pro Baum wesentlich ansteigen. Mit der Schaffung zusätzlicher Baumstandorte werden die Unterhaltskosten jedoch entsprechend zunehmen.

Diesen Aufwendungen stehen wesentliche Mehrwerte zu Gunsten Hitzeminderung, der Aufenthaltsqualität und des Stadtbilds im öffentlichen Raum gegenüber.

Frage 3
Wie viele Parkfelder, Fahrstreifen, Velostreifen, Ladezonen und/oder Gewerbeflächen sollen für die Umsetzung dieses «Strassenbaumkonzept» wegfallen? Wir bitten um eine tabellarische Aufstellung.

Das Strassenbaumkonzept löst das bisherige Alleenkonzept ab und ist strategisch in die Strategie Stadtraum und Mobilität 2040 (SuM; Strategie Stadtraum und Mobilität 2040) sowie den Kommunalen Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (SLöBA; Kommunale Richtpläne) eingebunden. Zudem dient das Strassenbaumkonzept als operative Grundlage, um die Ziele der Fachplanung Stadtbäume (25 Prozent Baumkronenfläche bis 2050, Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 1/2022) und der Fachplanung Stadtnatur (STRB Nr. 2278/2024) umzusetzen. Die Planung zusätzlicher Bäume erfolgt immer im Rahmen der Abwägung mit den übrigen Anforderungen an den öffentlichen Raum.

Das Konzept zielt somit nicht auf einen pauschalen Abbau von Verkehrsinfrastruktur ab, sondern auf eine multifunktionale Aufwertung des Strassenraums. Eine tabellarische Auflistung wegfallender Infrastrukturelemente ist nicht möglich, da die Umsetzung projektspezifisch erfolgt.

Frage 4
Welche Konflikte sind mit dem Lieferverkehr, dem Handwerk, Pflegediensten, Menschen mit eingeschränkter Mobilität, Blaulichtorganisationen etc. zu erwarten, und wie sollen solche vermieden werden?

Der öffentliche Raum ist beschränkt und durch die Vielzahl an teilweise im Widerspruch stehenden Bedürfnissen geprägt. Der daraus entstehende «Verteilungsprozess» erfordert eine sorgfältige Abwägung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum unter Berücksichtigung des öffentlichen Interesses.

Durch die frühzeitige Abstimmung der Bedürfnisse von Quartier und Gewerbe, insbesondere auch im Hinblick auf den Gewerbeverkehr, sollen Konflikte möglichst vermieden werden. Dabei sind die gesetzlichen Vorgaben und technischen Normen einzuhalten. Dazu gehören etwa die Richtlinie der Feuerwehr Koordination Schweiz für Feuerwehrzufahrten, Bewegungs- und Stellflächen sowie die für alle Verkehrsanlagen mit Fussverkehr, inklusive Trottoirs, Fusswegen, öffentlichen Plätzen, Park- und Freizeitanlagen sowie Bushaltestellen und Tramhaltestellen anwendbare Schweizer Norm SN 640075 «Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum». Dabei kommt den Sicherheitsaspekten eine hohe Bedeutung zu. Die Zufahrt für Blaulichtorganisationen bleibt jederzeit gewährleistet.

Im Namen des Stadtrats
Der Stadtschreiber
Thomas Bolleter