

Schlieren, August 2026

Kleine Anfrage betreffend Lärmschutz, Sicherheit, Temporegime und weiteres Vorgehen auf der Engstringerstrasse

Die Engstringerstrasse gehört gemäss den DTV-Daten des kantonalen GIS-Browsers¹ zu den am stärksten belasteten Strassen im Kanton Zürich und ist für das Zelgliquartier Lärmquelle, Trennlinie, Schulweg- und Sicherheitsproblem sowie Achse mit erheblichem überregionalem Durchgangsverkehr mitten durch ein Wohnquartier. Das Gesamtverkehrskonzept (GVK², Stand 22.04.2026) der Stadt Schlieren beurteilt die Siedlungsverträglichkeit der Engstringerstrasse als kritisch (GVK, S. 54) und weist auf Überlastungen hin. Bis 2040 wird ein weiterer Verkehrszuwachs von ca. 15% (GVK, S. 33) erwartet.

Bei einer bereits kritisch belasteten Strasse verschärft zusätzlicher Verkehr Störanfälligkeit, Lärmbelastung und Konflikte bei Querungen, Schulwegen sowie privaten Ein- und Ausfahrten. Zudem nehmen Rückstaulänge und Staudauer zu, wodurch u. a. auch die Zuverlässigkeit des ÖV leidet. Auch das GVK warnt vor breiteren Verkehrsspitzen, zeitlicher Ausdehnung von Überlastungen, abnehmenden Kapazitätsreserven und einer weiteren Beeinträchtigung von Wohn- und Aufenthaltsqualität (GVK, S. 35).

Wohin es führt, wenn Leistungsfähigkeit über Jahre höher gewichtet wird als Gesundheitsschutz, Siedlungsverträglichkeit und Sicherheit, ist bekannt. Im Dialog «Lebensraum Zelgli»³ wurde die Problematik bereits 2019 deutlich. 2020 entstand daraus eine Petition⁴ für eine Testphase Tempo 30. Der Stadtrat setzte sich daraufhin erfolgreich für einen Versuch ein, der im Mai 2022 startete, nach einer weiteren Petition⁵ verlängert wurde und im April 2023 endete. Die anschliessend kommunizierten Ergebnisse der Begleiterhebungen zeigten in mehreren untersuchten Bereichen deutliche Verbesserungen, ohne dass relevante Nachteile ausgewiesen wurden⁶. Trotzdem gilt seit drei Jahren wieder Tempo 50, was angesichts der Versuchsergebnisse erklärungsbedürftig erscheint.

Stadtrat, Quartierbevölkerung und auch das Parlament scheinen, wie aus diversen parlamentarischen Debatten hervorgeht, übereinzustimmen, dass die Engstringerstrasse eine bessere, quatierveträgliche Lösung braucht⁷. Es geht nicht um Tempo 30 als Glaubensfrage, sondern um Lärmschutz, Schulwegsicherheit, Verkehrssicherheit, zuverlässige ÖV-Verbindungen und vor allem den Schutz eines Wohnquartiers vor einer Entwicklung, die andernorts (z.B. Zürcher Westtangente) erst viel zu spät korrigiert wurde. Entscheidend sind deshalb konkrete weitere Schritte. Deshalb wird der Stadtrat um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

- Welche konkreten Schritte hat der Stadtrat seit der Rückkehr zu Tempo 50 im April 2023 unternommen, um die im Versuch aufgezeigten Verbesserungen dauerhaft zu sichern – sei es mit Tempo 30 oder einer nachweislich gleichwertigen oder besseren Lösung? Welche nächsten konkreten und messbaren Schritte sind geplant, mit welchem Ziel und bis wann?

¹ GIS-Browser Geoportal Kanton Zürich, Karte Verkehrsmessstellen, Messstelle Nr. 1404

² Schlieren - Kommunales Gesamtverkehrskonzept 2026, relevanter Bericht vom 22.04.2026 auf Anfrage erhältlich (Stand 15.08.2026)

³ www.schlieren.ch/zelgli (Unterlagen nicht mehr online, Stand 15.08.2026)

⁴ Testphase Tempo 30 auf der Engstringerstrasse | petitio. Als Mitpetitionär ist es dem Unterzeichnenden wichtig festzuhalten, dass für die Ursprungspetitionäre nicht das Temporegime an sich im Vordergrund stand. Entscheidend war, ist und bleibt, unideologisch und faktenbasiert tragfähige Lösungen für die Lärm-, Stau- und Sicherheitsprobleme zu finden sowie Enteignungen zu vermeiden. Tempo 30 war ein pragmatisches Mittel zur Lösung dieser Probleme. Nachweislich bessere Lösungen sind ausdrücklich willkommen.

⁵ <https://www.schlieremer.ch/wp-content/uploads/2022/09/Petition.pdf>

⁶ Schlieren | Versuch mit Tempo 30 auf der Engstringerstrasse wird am 14. April beendet

⁷ Engstringerstrasse Schlieren: Stadtrat will Tempo 30, Tempo 30 in Schlieren: Parlament fordert weitere Massnahmen

- Wie ist der aktuelle Planungsstand des Kantons für die Engstringerstrasse zwischen der Bernstrasse und der Gemeindegrenze zu Unterengstringen und was ist in Zukunft konkret vorgesehen in Bezug auf:
 - a) Sanierung, Verbreiterung, Landerwerb, Enteignungen
 - b) Veloroute, Trottoirs, Querungen, Grundstückszufahrten, Lichtsignale
 - c) Verkehrskapazität und Temporegime?
- Welche Rolle ist der Engstringerstrasse im übergeordneten Verkehrskonzept zugedacht? Teilt der Stadtrat dieses Rollenverständnis und die damit verbundene Einbettung in das übergeordnete Verkehrsnetz? Falls ja: Welche Entwicklung erwartet er daraus für die Belastung des Zelgliquartiers? Falls nein: Welche Rolle sollte die Engstringerstrasse aus Sicht des Stadtrats künftig einnehmen?
- Ist der Stadtrat bereit, sich gegenüber dem Kanton für eine provisorische Rückkehr zur in mehreren untersuchten Bereichen vorteilhaften Tempo-30-Lösung einzusetzen, solange der Kanton keine nachweislich bessere Lösung präsentiert oder eine solche erst in vielen Jahren anbieten kann? Falls nein: Für welche konkreten Sofortmassnahmen wird sich der Stadtrat beim Kanton einsetzen?
- Teilt der Stadtrat die Einschätzung, dass er aufgrund der konkreten örtlichen Verhältnisse, der Ergebnisse des Tempo-30-Versuchs sowie der bundesrechtlichen Grundlagen gemäss Art. 3 Abs. 4 und Art. 32 Abs. 3 SVG in Verbindung mit Art. 108 Abs. 2 lit. d und Abs. 4 SSV über starke Argumente verfügt, um Verbesserungen einzufordern? Wenn ja: Ist der Stadtrat bereit, auf einen formellen, rechtsmittelfähigen Entscheid hinzuwirken und die ihm zur Verfügung stehenden Rechtsmittel nötigenfalls auszuschöpfen? Wenn nein: Welche rechtliche Beurteilung liegt dieser Einschätzung zugrunde? Falls keine vertiefte rechtliche Beurteilung vorliegt: Ist der Stadtrat bereit, eine solche vornehmen zu lassen?
- In Weiningen werden mit der Überdeckung der Autobahn, der Verschiebung des Halbanschlusses und der Umfahrung Fahrweid erhebliche Massnahmen zum Gesundheitsschutz und zur Entlastung vom Durchgangsverkehr realisiert. Unterengstringen erwirkte jüngst Tempo 30 auf der Chlosterstrasse (Kantonsstrasse). In Urdorf resultiert aus einem langjährigen Austausch mit dem ASTRA die Pannenstreifenumnutzung auf der A3 zwischen Urdorf Süd und der Verzweigung Limmattal, wodurch der Ausweichverkehr durch Urdorf reduziert werden soll. Welchen Erfolg strebt der Stadtrat im Zelgliquartier an, das hinsichtlich des Verkehrsaufkommens im Vergleich zur Chlosterstrasse, zur Birmensdorferstrasse und zur Niederholzstrasse im Quartier Fahrweid deutlich stärker belastet ist?
- Wird der Dialog «Lebensraum Zelgli» weitergeführt? Falls ja: Wann und mit welchem Ziel? Wenn nein: Weshalb nicht?

Vielen Dank im Voraus für die Beantwortung der Fragen.

Beat Steiger