

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2024.00654 vom 12. Januar 2023

ZH Verwaltungsgericht, 2023-01-12, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht_VB.2024.00654

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2024.00654 du 12 janvier 2023

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2024.00654 del 12 gennaio 2023

Regeste

Festsetzung Strassenprojekt. [Ausbau Kreuzung mit Neubau Unterführung zur Entlastung des Ortszentrums] Die Beschwerdeführenden wohnen in unmittelbarer Nähe zur beanstandeten Einspurstrecke, die jedoch von ihrem Grundstück aus nur über eine deutlich mehr als 100 m lange Route erreicht werden kann. Ihre Legitimation kann offenbleiben, da sich die Beschwerde in materieller Hinsicht als unbegründet erweist (E. 1.3). Die prognostizierte Verkehrszunahme beruht auf nachvollziehbaren Berichten und die Beschwerdeführenden vermögen nicht darzutun, inwiefern die Berechnungen der Rückstaulängen unzutreffend sein sollten. Der Beschwerdegegner gelangte zu Recht zum Schluss, dass eine Zusammenlegung der oberirdischen Geradeausspur mit einer Abbiegespur mit erheblichen Sicherheitsrisiken und verkehrlichen Nachteilen verbunden wäre, die dem angestrebten Ziel der Verlagerung des Verkehrs aus dem Stadtzentrum entgegenstünde (E. 2). Den öffentlichen Interessen der Verkehrssicherheit und der Vermeidung unerwünschten Quartierverkehrs wurde zu Recht ein erhebliches Gewicht beigemessen (E. 3.4). Bestehende Bäume werden nicht tangiert und der Umfang des Eingriffs des Projekts in den Grünraum bzw. in die Siedlung ist relativ gering (E. 3.6). Abweisung, soweit auf die Beschwerde einzutreten ist.

Erwägungen

E. 3

Abteilung VB.2024.00654 Urteil der 3. Kammer vom 6. November 2025 Mitwirkend: Abteilungspräsident André Moser (Vorsitz), Verwaltungsrichter Franz Kessler Coendet, Ersatzrichter Kaspar Plüss, Gerichtsschreiberin Cyrielle Söllner Tropeano. In Sachen 1. A, 2. B, Beschwerdeführende, gegen Regierungsrat des Kantons Zürich, vertreten durch RA C, Beschwerdegegner, und Stadtrat Schlieren, Mitbeteiligter, betreffend Festsetzung Strassenprojekt, hat sich ergeben: I. A. Am 30. März 2015 bewilligte der Kantonsrat neben den Staatsbeiträgen für die beiden Etappen des Baus der Limmattalbahn zwischen Zürich Altstetten und Killwangen-Spreitenbach einen Rahmenkredit von höchstens Fr. 136,3 Mio. für damit zusammenhängende Anpassungen am Strassennetz (Vorlage KR-Nr. 5111). Gemäss dem Antrag des Regierungsrats vom 9. Juli 2014 an den Kantonsrat sollte u. a. das Ortszentrum von Schlieren vom Durchgangsverkehr entlastet bzw. ein Teil des motorisierten Verkehrs aus der Achse Zürcher-/Badenerstrasse auf die nördlich gelegene Bernstrasse verlagert werden. Der geplante Ausbau der Kreuzung Engstringer-/Bernstrasse wurde als ein Schlüsselprojekt auf der Bernstrasse bezeichnet. Eine neue Unterquerung der bestehenden Kreuzung entlang der Bernstrasse ermögliche die Aufnahme des künftigen Mehrverkehrs in diesem Raum. Auf der Höhe des gewachsenen Terrains verbleibe ein lichtsignalgesteuerter Knoten (vgl. KR-Nr. 5111, S. 15 f.). Die Stimmberechtigten

bestätigten den Beschluss des Kantonsrats am 22. November 2015. Am 25. März 2024 (Vorlage KR-Nr. 5895) bewilligte der Kantonsrat für die Anpassungen am Strassennetz in Zusammenhang mit der Limmattalbahn einen Zusatzkredit von Fr. 26,6 Mio. Der Ausbau der Kreuzung mit der Engstringerstrasse bildete auch Bestandteil des Zusatzkredits (vgl. den Antrag des Regierungsrats vom 22. März 2023, KR-Nr. 5895, S. 5). B. Ab 2015 erarbeitete der Kanton Zürich in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Schlieren ein Projekt zum Ausbau des Engstringerknotens in der Stadt Schlieren, um die im Rahmen- und Zusatzkredit enthaltenen Anpassungen am Strassennetz umzusetzen. Es betrifft die Umgestaltung der Bernstrasse zwischen der Goldschlägikreuzung und der Gaswerkbrücke (ca. km 4.750 bis 5.660) sowie der Engstringerstrasse von nördlich der Engstringerbrücke bis unmittelbar nördlich des Engstringerknotens (ca. km 0.350 bis km 0.560). Das (überarbeitete) Projekt sieht u. a. vor: Neubau eines Unterführungsbauwerks beim Engstringerknoten mit einer Länge von 50 m in West-Ost-Richtung bzw. rund 350 m einschliesslich Rampenbauwerken, wobei das Bauwerk auf einer Länge von rund 230 m im Grundwasser zu liegen kommt, mit schallabsorbierender Verkleidung der Innenwände der Unterführung und der Rampen und mit lärmarmem offenporigem Gussasphalt; Neubau einer Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) einschliesslich Pumpwerk entlang der Bernstrasse, Retentionsfilterbecken mit offenem Gerinne als Zulauf; Neubau des Kreisels Rütistrasse/Engstringerstrasse mit vier Ästen und einem Aussendurchmesser von 28 m; Belagsersatz im gesamten Projektperimeter, teilweise Neubau (jeweils mit Einbau eines lärmarmen Deckbelags); akustisch gleichwertiger Ersatzneubau der Lärmschutzwand "Lachern" nordöstlich des Engstringerknotens; Massnahmen zur siedlungsverträglichen Gestaltung und Begrünung gemäss landschaftspflegerischem Begleitplan. C. Das ab 2015 ausgearbeitete Projekt wurde vom 11. November bis 12. Dezember 2016 der Bevölkerung zur Mitwirkung unterbreitet, wobei zahlreiche Einwendungen eingegangen sind. Das daraufhin überarbeitete Projekt wurde vom 23. August bis 23. September 2019 öffentlich aufgelegt. Innerhalb der Auflagefrist wurden 14 Einsprachen eingereicht. Das verfahrensführende kantonale Tiefbauamt holte während des Einspracheverfahrens diverse ergänzende Facheinschätzungen ein, insbesondere in Bezug auf Verkehrs- und Lärmfragen. D. A und B, die Eigentümerschaft des Grundstücks Kat.-Nr. 01 in Schlieren (D-Weg 02), erhoben am 22. September 2019 Einsprache gegen das aufgelegte Projekt und beantragten sinngemäss, auf der oberirdischen Führung der Bernstrasse sei auf eine separate Geradeausspur zu verzichten. Ferner sei auf der gesamten Strecke ein Flüsterbelag vorzusehen, und das Tempo sei auf 50 km/h zu reduzieren. Im Rahmen der Einspracheverhandlungen konnte mit A und B ■ sowie mit sechs weiteren Einsprechenden ■ keine einvernehmliche Lösung gefunden werden. E. Mit Beschluss Nr. 1029 vom 2. Oktober 2024 (RRB Nr. 1029/2024) setzte der Regierungsrat das Projekt fest, erledigte die sieben verbliebenen Einsprachen und gab einen Teilbetrag aus dem Rahmen- und dem Zusatzkredit frei. Der Regierungsrat beschloss unter anderem: I. Das Projekt für den Ausbau des Engstringerknotens sowie den Neubau des Kreisels Rütistrasse sowie die weiteren damit verbundenen Massnahmen an der Bernstrasse und der Engstringerstrasse in der Stadt Schlieren werde gemäss den bei den Akten liegenden Plänen festgesetzt; VIII. Die Einsprache von A und B werde im Sinn der Erwägungen teilweise gutgeheissen und im Übrigen abgewiesen, soweit auf sie eingetreten werde. Wie aus den Erwägungen hervorgeht, betrifft die teilweise Gutheissung den Aspekt, dass in West-Ost-Richtung die Geradeaus- und die Rechtsabbiegespur zusammengelegt wurden. Das Nichteintreten betrifft die Rügen betreffend Strassenbelag (fehlende Legitimation) und

Temporeduktion (fehlende Zuständigkeit). II. A. Am 22. Oktober 2024 erhoben A und B beim Verwaltungsgericht Beschwerde gegen den Regierungsratsbeschluss vom 2. Oktober 2024. Sie beantragten, der angefochtene Beschluss sei aufzuheben, soweit die drei separaten oberirdischen Spuren bei der Bernstrasse in Ost-West-Richtung betroffen seien, und die Sache sei zur Ausarbeitung einer Verkehrsführung mit Spurzusammenlegung oder -abbau an die Baudirektion zurückzuweisen. Die Verfahrenskosten seien dem Kanton Zürich aufzuerlegen. B. Das Verwaltungsgericht setzte dem Rechtsvertreter des Regierungsrats am 28. Oktober 2024 eine Frist zur Beantwortung der Beschwerde von A und B an. Am 13. November 2024 beantragte der Rechtsvertreter des Regierungsrats u. a. (sinngemäss), die Beschwerdeantwortfrist sei bis zur Behebung eines Formmangels im koordinationspflichtigen Parallelverfahren VB.2024.00676 abzunehmen. Das Verwaltungsgericht wies diesen Antrag mit Präsidialverfügung vom 14. November 2024 ab. Im Rahmen der Erwägungen hielt das Gericht fest, das gestellte Fristabnahmegesuch erweise sich als offensichtlich aussichtslos, zumal der behauptete Formmangel im Verfahren VB.2024.00676 die Präsidialverfügung vom 28. Oktober 2024 in keiner Weise betreffe. Entsprechend behielt sich das Gericht vor, im Endentscheid gestützt auf das Verursacherprinzip dem Vertreter des Beschwerdegegners persönlich einen Teil der Verfahrenskosten aufzuerlegen. C. Mit Beschwerdeantwort vom 26. November 2024 beantragte der Regierungsrat, die Beschwerde sei abzuweisen, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zzgl. Mehrwertsteuer) zulasten der Beschwerdeführenden. D. Mit Replik vom 6. Januar 2025 hielten die Beschwerdeführenden an ihren bisherigen Ausführungen fest. Ergänzend beantragten sie, die Anwaltskosten des Beschwerdegegners seien ■ unabhängig vom Verfahrensausgang ■ dem Kanton Zürich aufzuerlegen. E. Der Stadtrat Schlieren, den das Verwaltungsgericht als Mitbeteiligten zur Stellungnahme zur Beschwerde eingeladen hatte, liess sich nicht vernehmen. Die Kammer erwägt: 1. 1.1 Der angefochtene Beschluss betrifft die Festsetzung eines Staatsstrassenprojekts im Sinn von § 15 Abs. 1 des kantonalen Strassengesetzes vom 27. September 1981 (StrG; LS 722.1). Er bildet einen Akt nach § 19 Abs. 1 lit. a des Verwaltungsrechtspflegegesetzes vom 24. Mai 1959 (VRG; LS 175.2), der gemäss § 41 Abs. 2 StrG bzw. § 19 Abs. 2 lit. a VRG zwar nicht mit Rekurs, jedoch gestützt auf § 41 Abs. 1 VRG unmittelbar mit Beschwerde an das Verwaltungsgericht anfechtbar ist. 1.2 Angesichts des Beschwerdeantrags der Beschwerdeführenden beschränkt sich der Streitgegenstand auf die Frage, ob der Beschwerdegegner die geplante Einspurstrecke auf der Bernstrasse im Bereich der nordöstlichen Ecke des Engstringerknotens hätte verschmälern müssen, indem er zwei der drei Spuren zusammengelegt oder indem er auf eine der drei Spuren verzichtet hätte. Soweit der Beschwerdegegner darüber hinausgehende Einspracheanträge der Beschwerdeführenden abgewiesen hat oder nicht darauf eingetreten ist, bilden die entsprechenden Themen nicht Gegenstand des Beschwerdeverfahrens (Strassenbelag, Lärm, Temporeduktion). 1.3 In Bezug auf die Legitimation machen die Beschwerdeführenden geltend, dass sie als Eigentümerin und Eigentümer der Liegenschaft am D-Weg 02 in unmittelbarer Nähe der beanstandeten Einspurstrecke auf der Bernstrasse wohnten und entsprechend davon besonders betroffen seien. Der Beschwerdegegner bestreitet die Legitimation der Beschwerdeführenden nicht. 1.3.1 Nach der Rechtsprechung sind Nachbarn zur Beschwerdeführung gegen ein Bauvorhaben gemäss § 49 in Verbindung mit § 21 Abs. 1 VRG legitimiert, wenn sie mit Sicherheit oder zumindest grosser Wahrscheinlichkeit durch Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen, Licht oder andere Einwirkungen) betroffen werden, die der Bau oder Betrieb der fraglichen Anlage

hervorrufen. Als wichtiges Kriterium zur Beurteilung der Betroffenheit dient in der Praxis die räumliche Distanz zum Bauvorhaben bzw. zur Anlage. Die Rechtsprechung bejaht in der Regel die Legitimation von Nachbarn, deren Liegenschaften sich in einem Umkreis von bis zu rund 100 m befinden (BGE 140 II 214 E. 2.3; VGr, 8. November 2024, VB.2024.00539, E. 5.1). Auch eine nicht anwaltlich vertretene oder rechtskundige Partei hat sinngemäss darzulegen, welchen persönlichen, konkreten Nachteil sie mit dem Rechtsmittel abwenden will. Wenn die legitimationsbegründenden Sachverhaltsumstände nicht offensichtlich sind, müssen sie so weit dargetan werden, dass die Rechtsmittelinstanzen nicht danach zu forschen haben (VGr, 11. Januar 2024, VB.2023.00238, E. 2.3).

1.3.2 Im vorliegenden Fall ergibt sich aus den Akten, dass die Luftdistanz vom Grundstück der Beschwerdeführenden (D-Weg 02) zum Projektperimeter an der nächsten Stelle (Bernstrasse) rund 70 m beträgt. Die Liegenschaft der Beschwerdeführenden liegt allerdings an einer als Sackgasse endenden, schmalen Strasse in einem Wohnquartier, und die beanstandete Einspurstrecke auf der Bernstrasse kann von ihrem Grundstück aus nur über eine deutlich mehr als 100 m lange Route (via D-Weg ■ J-Weg) erreicht werden (vgl. Situationsplan 1:500). Ferner geht weder aus den Akten noch aus den Rügen der Beschwerdeführenden hervor, inwieweit die geplante Einspurstrecke auf der Bernstrasse für sie bzw. für ihr Grundstück mit einem unmittelbaren Nachteil ■ etwa in Bezug auf den Verkehr, auf Immissionen oder auf den Grünraum ■ verbunden sein könnte, der nicht auch die Allgemeinheit betrifft (vgl. in Bezug auf den Lärm E AG, Einsprachebehandlung Lärm, Bericht vom 25. Oktober 2023, Anhänge III ff.).

1.3.3 Vor diesem Hintergrund erscheint die Frage, ob die Legitimation der Beschwerdeführenden zu bejahen ist, trotz der relativ geringen räumlichen (Luft-)Distanz ihrer Liegenschaft zum Projektperimeter zweifelhaft. Die Frage kann aber letztlich offenbleiben, da sich die Beschwerde in materieller Hinsicht ohnehin als unbegründet erweist, wie in den nachfolgenden Erwägungen dargelegt wird (vgl. E. 2 ff.).

1.4 Die Beschwerdegründe vor Verwaltungsgericht sind gemäss § 50 Abs. 1 in Verbindung mit § 20 Abs. 1 lit. a und b VRG auf Rechtsverletzungen einschliesslich Ermessensmissbrauch, Ermessensüberschreitung oder Ermessensunterschreitung sowie die unrichtige oder ungenügende Feststellung des Sachverhalts beschränkt. Nach § 50 Abs. 2 VRG ist allerdings auch die Rüge der Unangemessenheit zulässig, wenn ein Gesetz dies vorsieht. Ein solcher Fall liegt hier vor, denn das strittige Strassenbauprojekt stellt einen Sondernutzungsplan dar mit einem derart hohen Konkretisierungsgrad, dass er materiell einer Baubewilligung entspricht (RB 2006 Nr. 60). Er untersteht damit sowohl in seiner Eigenschaft als Nutzungsplan als auch in seiner Eigenschaft als Baubewilligung den Anforderungen des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700). Da Art. 33 Abs. 2 und 3 lit. b RPG von den Kantonen verlangen, dass sie gegen derartige Akte mindestens ein innerkantonales Rechtsmittel mit voller Überprüfung gewährleisten, ist vorliegend auch die Angemessenheit der Projektfestsetzung zu überprüfen (vgl. VGr, 21. September 2023, VB.2022.00475, E. 4.2; 27. Oktober 2016, VB.2016.00032, E. 4.2). Dabei darf sich das Verwaltungsgericht aber, auch wenn es als erste und einzige kantonale Rechtsmittelinstanz amtiert, insofern eine gewisse Zurückhaltung auferlegen, als es bei der Projektierung um spezifisch technische Fragen geht (vgl. Marco Donatsch in: Alain Griffel [Hrsg.], Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich [VRG], 3. A., Zürich etc. 2014 [Kommentar VRG], § 20 N. 81 ff.; BGE 139 II 185 E. 9.3). Weiter hat sich das Verwaltungsgericht eine gewisse Zurückhaltung aufzuerlegen, soweit der Vorinstanz bei der Anwendung unbestimmter Gesetzesbegriffe oder der Handhabung des Planungsermessens ein Beurteilungsspielraum oder Ermessensbereich zusteht.

Insbesondere soll es nicht sein Ermessen an die Stelle von jenem des Planungsträgers setzen (VGr, 12. Januar 2023, VB.2020.00750, E. 6.2; 13. April 2022, VB.2021.00549, E. 6.2).

1.5 Der Beschluss des Beschwerdegegners (RRB Nr. 1029/2024) wurde beim Verwaltungsgericht von vier Parteien angefochten. Die vier Verfahren (VB.2024.00654, VB.2024.00670, VB.2024.00676 und VB.2024.00688) sind dahingehend zu koordinieren, dass die Urteile gleichzeitig zu eröffnen sind. Eine Vereinigung der Verfahren rechtfertigt sich jedoch nicht, da die vorgebrachten Rügen überwiegend grundstückspezifisch ausgefallen sind und nur in relativ wenigen Bereichen identische Rechtsfragen betreffen. 2.

2.1 Zu prüfen ist zunächst die Rüge der Beschwerdeführenden, wonach der Beschwerdegegner die geplante Einspurstrecke auf der Bernstrasse im Bereich der nordöstlichen Ecke des Engstringerknotens hätte verschmälern müssen, indem er die Geradeausspur mit einer Abbiegespur zusammengelegt hätte. 2.2 Der Beschwerdegegner hält zu dieser Rüge fest, die gewählte Spurführung auf der Bernstrasse sei erforderlich, um das erwartete Verkehrswachstum zu bewältigen bzw. um das Zentrum Schlierens (Stadtplatz) vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die erwartete Verkehrsverlagerung werde erst nach dem erfolgten Ausbau des Engstringerknotens vollständig erfolgen, wobei eine solche Prognose naturgemäss mit gewissen Unsicherheiten verbunden sei. Die ursprüngliche Prognose der Knotenströme 2030 habe auf Verkehrserhebungen von 2010 und 2011 beruht; damals sei auf der Bernstrasse ein Verkehrswachstum von rund 400 Fahrzeugen pro Stunde und Fahrtrichtung erwartet worden. Aufgrund eines Monitorings der tatsächlichen Verkehrsentwicklung von 2010 bis 2022 seien die Prognosen nach unten angepasst worden; nunmehr werde auf der Bernstrasse ein Verkehrswachstum von rund 200 Fahrzeugen pro Stunde und Fahrtrichtung erwartet. Die von den Beschwerdeführenden beantragte Zusammenlegung der Geradeaus- und einer Abbiegespur sei nicht möglich, weil dies zu einer Überlastung des Engstringerknotens führen würde und auf der Einspurstrecke Rückstaulängen zur Folge hätte, die auch den Unterführungsverkehr behindern würden. 2.3 Die Beschwerdeführenden machen geltend, die vom Beschwerdegegner geplante Spurführung beruhe auf unzutreffenden Prognosen in Bezug auf die Verkehrszunahme. Auch die im angefochtenen Entscheid ■ gegenüber der Projektauflage ■ nach unten korrigierten Prognosezahlen seien immer noch zu hoch ausgefallen, nachdem das Verkehrsvolumen in den letzten Jahren gleich geblieben sei und teilweise sogar abgenommen habe. Die geplanten drei oberirdischen Einspurstrecken auf der Bernstrasse von Osten in Richtung Engstringerknoten seien nicht erforderlich, um die Leistungsfähigkeit des Knotens zu erhalten bzw. um eine Überlastung der Strasse zu verhindern, da die Kapazität dank der neuen Unterführung vergrössert werde und da die Rechtsabbiegespur bereits heute nicht allzu stark beansprucht werde. Mittelfristig werde der Knoten zudem auch dadurch entlastet, dass die Bauarbeiten am Gubrist abgeschlossen würden. 2.4 Die Argumente des Beschwerdegegners beruhen auf mehreren bei den Akten liegenden Fachberichten (vgl. Baudirektion/EBP, Dokumentation Mengengerüst vom 26. Juni 2023; Firma F, Verifizierung Knotenlayout vom 6. November 2023). Aus diesen Berichten geht hervor, dass die Verkehrsverlagerung auf die Bernstrasse erst mit dem vollständigen Ausbau der gesamten Achse stattfinden kann, da vorher die erforderliche Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems noch nicht vorhanden ist. Eine Verkehrszunahme auf der Bernstrasse von rund 200 Fahrzeugen pro Stunde und Fahrtrichtung sei weiterhin nötig, damit der Stadtplatz Schlieren ausreichend entlastet werden könne. Die Zusammenlegung des Geradeausstreifens mit einem Abbiegestreifen auf der Bernstrasse Ost würde ■ auch im Fall einer reduzierten Verkehrszunahme ■ zu einer Überlastung des

Engstringerknotens führen. Durch eine Zusammenlegung des Geradeaus- und des Rechtsabbiegestreifens würde der Rechtsabbieger in Fahrtrichtung Engstringen massgebend, was eine deutliche Verlängerung der Grünzeit bedingen würde. Eine Spurzusammenlegung hätte ■ selbst ohne Berücksichtigung einer Verkehrsverlagerung auf die Bernstrasse ■ zur Folge, dass der geradeaus durch die Unterführung fahrende Verkehr wegen des Überstauens des Vorsortierstreifens behindert würde.

2.5 Gemäss der Rechtsprechung sind Annahmen über das künftige Verkehrsaufkommen erfahrungsgemäss mit beträchtlichen Unsicherheiten behaftet. Entsprechende Unzulänglichkeiten sind hinzunehmen, solange sich die getroffenen Annahmen nicht als unbrauchbar erweisen und es daher an der vollständigen Sachverhaltsabklärung fehlt (vgl. BGr, 3. Mai 2019, 1C_467/2018, E. 5.5).

2.6 Im vorliegenden Fall legen die Beschwerdeführenden nicht substantiiert dar und es ist auch nicht ersichtlich, inwieweit die erwähnten Fachberichte, auf die sich der Beschwerdegegner in Bezug auf die Verkehrsentwicklungsprognosen stützt, unvollständig sein oder an offensichtlichen Mängeln bzw. erheblichen inneren Widersprüchen leiden sollten. Der blosse Umstand, dass sich eine erste Prognose zur Verkehrsentwicklung als zu hoch erwiesen hat und redimensioniert werden musste, stellt entgegen der Auffassung der Beschwerdeführenden keinen Grund dar, auch die zweite, aufgrund eines mehrjährigen Monitorings aktualisierte Prognose als zu hoch zu erachten. Dies gilt umso mehr, als methodische Mängel an der Prognoseerhebung weder substantiiert geltend gemacht werden noch ersichtlich sind. Im Übrigen kann auch aus den von den Beschwerdeführenden angeführten heutigen Verkehrszahlen am Engstringerknoten zur Spitzenzeit (Dienstag und Donnerstag um 17.30 sowie 18 Uhr) nicht abgeleitet werden, dass die aktualisierte Verkehrsprognose, die der Planung zugrunde liegt, unzutreffend sei. Dies gilt umso mehr, als der erwähnte, fachlich hergeleitete Schluss nachvollziehbar erscheint, wonach die Verkehrsverlagerung auf die Bernstrasse erst nach dem vollständigen Ausbau der gesamten Achse stattfinden wird. Demnach durfte der Beschwerdegegner gestützt auf die aktualisierte Verkehrsprognose davon ausgehen, dass auf der Bernstrasse im Zeitraum bis etwa 2030 eine Verkehrszunahme von rund 200 Fahrzeugen pro Stunde und Fahrtrichtung zu erwarten ist.

2.7 Vor dem Hintergrund der prognostizierten Verkehrszunahme gelangte der erwähnte Fachbericht vom 6. November 2023 (vgl. oben E. 2.4) zum Schluss, dass die von den Beschwerdeführenden beantragte Zusammenlegung der oberirdischen Geradeausspur mit einer Abbiegespur zu längeren Rückstaus auf der Bernstrasse Ost führen würde, die auch den Verkehr in die Unterführung beeinträchtigen würden. Die Berechnungen und Begründungen des Berichts erscheinen nachvollziehbar (vgl. vorn E. 2.4). Die Beschwerdeführenden vermögen denn auch nicht auf substantiierte Weise darzutun, inwiefern die Berechnungen der Rückstaulängen unzutreffend sein sollten. Schliesslich erscheint auch nicht ersichtlich und wird von den Beschwerdeführenden ebenso wenig stichhaltig begründet, weshalb die Zusammenlegung der Geradeausspur mit der Linksabbiegespur in Bezug auf den erwarteten Rückstau zu einem anderen Ergebnis führen könnte als die Zusammenlegung der Geradeausspur mit der Rechtsabbiegespur.

2.8 Zusammenfassend ist der Beschwerdegegner zu Recht zum Schluss gelangt, dass eine Zusammenlegung der oberirdischen Geradeausspur mit einer Abbiegespur auf der Bernstrasse Ost mit erheblichen verkehrlichen Nachteilen verbunden wäre, die dem angestrebten Verlagerungsziel des Verkehrs vom Stadtzentrum Schlieren zur Bernstrasse entgegenstehen. Die diesbezügliche Rüge der Beschwerdeführenden erweist sich als unbegründet.

E. 3.1

Zu prüfen ist sodann das Vorbringen der Beschwerdeführenden, wonach der Beschwerdegegner die geplante Einspurstrecke auf der Bernstrasse im Bereich der nordöstlichen Ecke des Engstringerknotens hätte verschmälern müssen, indem er auf eine oberirdische Geradeausspur verzichtet hätte.

E. 3.2

Die Beschwerdeführenden machen vorab geltend, dass der Verzicht auf eine oberirdische Geradeausspur auf der Bernstrasse Ost zu einer Entlastung des Engstringerknotens beitragen würde. In dem vom Beschwerdegegner eingeholten und bei den Akten liegenden Fachbericht zum Spurbild und zur Verifizierung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Firma F vom 8. Juni 2023 wurde dargelegt, dass sich die Knotenauslastung in Fahrtrichtung Ost-West reduzieren würde (ohne ÖV-Priorisierung), wenn auf der Bernstrasse Ost auf eine oberirdische Geradeausspur verzichtet würde, da längere Grünphasen für die Abbiegespuren möglich wären. Demnach lässt sich ein öffentliches Interesse daran, die Einspurstrecke auf der Bernstrasse entlang des Grundstücks Kat.-Nr. 06 durch den Verzicht einer oberirdischen Geradeausspur zu verschmälern, nicht von vornherein verneinen.

E. 3.3.1

Die Beschwerdeführenden führen zudem aus, die oberirdische Geradeausspur sei nicht erforderlich, um im Fall einer ausnahmsweisen Unterführungssperrung unerwünschten Quartierverkehr zu verhindern. Der Beschwerdegegner hält demgegenüber fest, dank der oberirdischen Geradeausspur stehe im Fall einer Unterführungssperrung ein funktionierendes Knotenlayout bereit, das ■ abgesehen von den Spitzenstunden ■ ohne Verkehrsdienst auskomme.

E. 3.3.2

Mit dem Beschwerdegegner ist davon auszugehen, dass ein öffentliches Interesse daran besteht, dass der künftige Verkehr auf der Bernstrasse auch dann geführt werden kann, wenn die Unterführung in Ausnahmesituationen (insbesondere bei Reinigungen der Unterführung sowie bei Unfällen) gesperrt ist. Fraglich ist allerdings, ob sich aus diesem öffentlichen Interesse auch ein Interesse an der Realisierung einer oberirdischen Geradeausspur ableiten lässt.

E. 3.3.2.1

In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass die oberirdische Geradeausspur nur selten (im Fall einer Unterführungssperre) verwendet würde. Für ■ planbare ■ Unterhaltsarbeiten muss die Unterführung nur drei Mal pro Jahr gesperrt werden, wobei davon auszugehen ist, dass die Reinigungen auf verkehrsarme Zeiten gelegt werden können. In Bezug auf unplanbare Ausnahmefälle (Unfälle, Überschwemmungen, Störungen etc.) hat der Beschwerdegegner keine Zahlenangaben zur erwarteten Ereignishäufigkeit ■ z. B. gestützt auf Erfahrungen an vergleichbaren Orten ■ gemacht; auch solche Sperrungen dürften jedoch erfahrungsgemäss nur selten und nur für kurze Zeiträume erfolgen.

E. 3.3.2.2

Ferner ist davon auszugehen, dass im Fall einer ausnahmsweisen Unterführungssperrung eine alternative Verkehrsführung auch dann möglich wäre, wenn die Bernstrasse in Richtung Westen keine oberirdische Geradeausstrecke enthalten würde. Der Verkehr könnte insbesondere über die Brandstrasse umgeleitet werden. Eine solche Verkehrsführung wäre zwar im Vergleich zum geplanten Projekt mit gewissen Nachteilen

in Bezug auf die Knotenkapazität und auf Mehrimmissionen in Quartierstrassen verbunden. Diese Nachteile fallen jedoch ■ angesichts der Seltenheit solcher Ereignisse ■ nicht allzu hoch ins Gewicht.

E. 3.3.2.3

Soweit der Fachbericht vom 8. Juni 2023 festhält, dass im Fall einer Unterführungssperrung aufgrund der Knotengrösse mindestens acht Mitarbeiter des Verkehrsdienstes aufgeboten werden müssten, und gemäss dem Beschwerdegegner die nötige Infrastruktur und Kapazität bei nicht vorhersehbaren Ereignissen nicht ad hoc bereitgestellt werden könne, ist Folgendes festzuhalten: Erstens werden die Angaben im Fachbericht nicht näher begründet, obwohl sie nicht ohne Weiteres selbsterklärend erscheinen. Insbesondere leuchtet nicht ein, weshalb die Organisation nicht so geändert werden könnte, dass im Ereignisfall genügend Mitarbeitende aufgeboten werden können. Zweitens ist davon auszugehen, dass keine gravierenden Folgen eintreten würden, wenn nicht genügend Mitarbeitende einsatzbereit wären. Zu befürchten wären in den wenigen, meist nur kurze Zeit dauernden Ereignisfällen lediglich Stau- bzw. Wartezeiten, die etwas länger ausfallen würden, als wenn genügend Mitarbeitende den Verkehr leiten würden. Im Übrigen scheint sich die im Fachbericht erwähnte Zahl von acht Mitarbeitenden auf die Regelung des Verkehrs des gesamten Engstringerknotens zu beziehen. Wie viele Mitarbeitende zur Verkehrsregelung nötig wären, wenn lediglich in Ost-West-Richtung (nicht aber in West-Ost-Richtung) auf eine oberirdische Geradeausspur auf der Bernstrasse verzichtet würde, geht aus den Ausführungen nicht hervor.

E. 3.3.3

Vor diesem Hintergrund begründet die Verkehrsführung im Fall von ausnahmsweisen Unterführungssperrungen lediglich ein relativ gering zu gewichtendes öffentliches Interesse daran, auf der Bernstrasse eine oberirdische Geradeausspur zu realisieren.

E. 3.4.1

Die Beschwerdeführenden machen sodann geltend, die auf der Bernstrasse Ost verlaufende, bloss 90 m lange Verflechtungsstrecke stelle keinen Grund dar, eine oberirdische Geradeausspur auf der Bernstrasse beizubehalten. Zum einen bewirke die kurze Verflechtungsstrecke keine erhöhten Sicherheitsrisiken und/oder keinen vermehrten Quartierverkehr. Zum anderen könne die Verflechtungsstrecke verlängert werden, indem die Unterführung ■ analog zur Goldschlägi-Unterführung ■ dank steileren Rampen verkürzt werde. Das Problem der Verflechtungsstrecke sei auch insoweit zu relativieren, als das Stadtkonzept Schlieren mittelfristig einen Rückbau der Überwerfung an der Gaswerkstrasse vorsehe.

E. 3.4.2

Demgegenüber hält der Beschwerdegegner fest, dass die Fahrzeuge, die von der Gaswerkstrasse her auf die Bernstrasse gelangten, auf einer 80 bis 90 m langen Verflechtungsstrecke zwei Fahrbahnen queren müssten, um zur Unterführung zu gelangen, wenn keine oberirdische Geradeausstrecke existieren würde. Eine Verlängerung der Verflechtungsstrecke dank einer steileren Unterführung komme aufgrund der VSS-Norm SN 640110 bzw. aus Sicherheitsgründen nicht in Frage (Anforderungen an die minimalen Ausrundungsradien bei einer Geschwindigkeit von 60 km/h; u. U. Unterschreitung der Anhaltesichtweite). Die Umsetzung des Stadtkonzepts Schlieren sei zeitlich ungewiss und könne nicht abgewartet werden, um eine längere Verflechtungsstrecke zu erreichen. Die

kurze Verflechtungsstrecke würde zu einer Sicherheitseinbusse führen und hätte mehr Quartierverkehr in der Brand- und der Goldschlägistrasse zur Folge, wenn keine oberirdische Geradeausstrecke realisiert werde.

E. 3.4.3

Zu prüfen ist zunächst das Argument der Beschwerdeführenden, wonach die lediglich rund 90 m lange Verflechtungsstrecke verlängert werden könnte.

E. 3.4.3.1

Der beschwerdegegenerische Schluss, dass die Unterführungsrampe aus Sicherheitsgründen nicht steiler geführt werden kann, um die Unterführung zu verkürzen und die Verflechtungsstrecke zu verlängern, beruht auf einer fachlichen, nachvollziehbar dargelegten Einschätzung (G AG, Variantenuntersuchungen vertikale Linienführung, Arbeitspapier vom 28. Mai 2015, Kapitel 2.2 und 2.3). Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführenden ist nicht ersichtlich, inwieweit sich aus dem Vergleich zur Unterführung an der Goldschlägistrasse etwas Gegenteiliges in Bezug auf die maximale Neigung der vorliegend geplanten Rampe ableiten lassen sollte.

E. 3.4.3.2

Ferner stellt auch der Umstand, dass das Stadtentwicklungskonzept Schlieren von 2016 mittelfristig einen Rückbau der fraglichen Überwerfung vorsieht, keinen Anlass dar, von einer künftigen Verlängerung der Verflechtungsstrecke auszugehen. Der Beschwerdegegner macht zu Recht geltend, dass das Stadtentwicklungskonzept keine verbindlichen Angaben zum Zeitraum und zur Umsetzung der darin enthaltenen Ideen zur qualitätsvollen Weiterentwicklung der Stadt enthält (vgl.

<https://www.schlieren.ch/stadtentwicklungskonzept>; besucht am 24. Oktober 2025). Vor diesem Hintergrund erscheint nachvollziehbar, dass die vorliegende Planung, mit der das von der Stimmbevölkerung des Kantons Zürich im Jahr 2015 genehmigte und vom Kantonsrat im Jahr 2024 bestätigte Ziel der Verkehrsverlagerung vom Zentrum Schlieren auf die Bernstrasse umgesetzt werden soll, nicht das im Stadtentwicklungskonzept erwähnte, zusätzliche Anliegen nach einem Rückbau dieser Überwerfung zu berücksichtigen hat.

E. 3.4.3.3

Demnach kann den Beschwerdeführenden nicht gefolgt werden, soweit sie geltend machen, dass die lediglich 80 bis 90 m lange Verflechtungsstrecke im Bereich der nordöstlichen Ecke der Engstringerstrasse verlängert werden könnte.

E. 3.4.4

Sodann stellt sich die Frage, ob der Beschwerdegegner davon ausgehen durfte, dass die Verflechtungsstrecke mit negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und auf den Quartierverkehr verbunden wäre, wenn auf der Bernstrasse in der nordöstlichen Ecke des Engstringerknotens auf eine oberirdische Geradeausspur verzichtet würde.

E. 3.4.4.1

Gemäss dem bereits oben in E. 3.2 erwähnten Fachbericht zum Spurbild und zur Verifizierung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit vom 8. Juni 2023 wäre aufgrund der kurz bemessenen Verflechtungsstrecke von Umwegfahrten über die Engstringerstrasse und anschliessend die Brandstrasse auszugehen, wenn auf eine oberirdische Geradeauspur

verzichtet würde, soweit die von der Gaswerkstrasse her kommenden, geradeaus fahrenden Fahrzeuge sich nicht getrauen würden, zwei Spuren zu queren, um die Unterführung zu erreichen. Es bestehe die Gefahr, dass Fahrzeugfahrende, die zwei Fahrstreifen queren wollten, Schwierigkeiten beim "Einfädeln" hätten. Dabei sei ein Sicherheitsdefizit für die Verkehrsteilnehmenden aus der Gaswerkstrasse beim Einfädeln in die Bernstrasse nicht auszuschliessen, da die Verflechtung über zwei Fahrspuren innerhalb von 80 bis 90 m erfolgen müsse. Mit einer oberirdischen Geradeausspur könne ein Teil des Verkehrs (ca. 30 bis 40 Fahrzeuge pro Stunde) in Ost-West-Richtung auch oberirdisch abgewickelt werden, was zu einer Entschärfung der Verkehrssituation bei der Verflechtung führen würde. Demnach werde die Beibehaltung des oberirdischen Geradeausstreifens empfohlen. Allerdings bestehe die Möglichkeit, dass mit dem geplanten Autobahnanschluss "Grünau" der Verkehr aus dem Gaswerkareal mit Fahrzielen ausserhalb der Gemeinde Schlieren in Zukunft eher via Autobahn Richtung Zürich gelange; diesfalls könnte auf einen oberirdischen Geradeausstreifen verzichtet werden. Im Rahmen einer gesamtheitlichen Beurteilung hält dieser Fachbericht fest, bereits frühere Leistungsfähigkeitsuntersuchungen hätten gezeigt, dass mit den zugrunde gelegten Verkehrsbelastungen eine Zusammenlegung des oberirdischen Geradeausstreifens in Ost-West-Richtung zu einer deutlichen Knotenüberlastung (> 120 %) führen würde und demnach nicht empfohlen werde. Durch die deutliche Knotenüberlastung von mehr als 20 % werde auch der geradeausfahrende Verkehr via Unterführung behindert, da Rückstaulängen entstünden, die deutlich länger seien als die geplanten Vorsortierstreifen beim Engstringerknoten. Demzufolge bestehe die Gefahr, dass der Verkehr auf das untergeordnete Strassennetz ausweiche. Auch im erwähnten Fachbericht vom 6. November 2023 werden die dargelegten Bedenken zur Verkehrssicherheit mit Blick auf die Verflechtungsstrecke unter Einbezug der prognostizierten Zunahme um 200 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung bekräftigt.

E. 3.4.4.2

Die Analyse in den dargelegten Fachberichten erscheint fachlich fundiert und gut nachvollziehbar. Die Beschwerdeführenden vermögen denn auch nicht aufzuzeigen, inwieweit die Analyse unzutreffend oder fehlerhaft sein könnte. Der Fachbericht vom 8. Juni 2023 erwähnt zwar die Möglichkeit, dass die Eröffnung des geplanten Autobahnanschlusses "Grünau" zu einer Abnahme des Verkehrsvolumens von der Gaswerkstrasse über die Bernstrasse Richtung Westen führen könnte. Doch erstens wird die Möglichkeit einer autobahnbedingten Verkehrsabnahme im 42-seitigen Bericht nur an einer Stelle auf bloss fünf Zeilen ■ ohne nähere Begründung und mit vager Formulierung ■ erwähnt. Zweitens macht der Beschwerdegegner zu Recht geltend, dass der Ausbau der Nationalstrassen bereits in die Prognosen gemäss dem Gesamtverkehrsmodell eingeflossen ist. Insbesondere hält der vorerwähnte Fachbericht vom 26. Juni 2023 (oben E. 2.4 und 2.6) fest, dass die massgebenden Einflussgrössen für die "Prognose 2030" nach wie vor gültig seien. Demnach ist davon auszugehen, dass die Eröffnung des Autobahnanschlusses "Grünau" sowohl in der ursprünglichen als auch in der aktualisierten Verkehrsprognose (Zunahme von 200 Fahrzeugen pro Stunde und Fahrtrichtung) genügend mitberücksichtigt worden ist (vgl. vorn E. 2.5).

E. 3.4.4.3

Vor dem Hintergrund des dargelegten Projektberichts erscheint der beschwerdegegnerische Schluss nachvollziehbar, dass eine fehlende oberirdische Geradeausspur auf der Bernstrasse bei der nordöstlichen Ecke des Engstringerknotens mit erheblichen Sicherheitsrisiken

verbunden wäre aufgrund der Fahrzeuge, die zuvor auf der 80 bis 90 m kurzen Verflechtungsstrecke zwei Spurwechsel vorzunehmen haben, um zur Unterführung zu gelangen. In dieser Hinsicht dürfte ein relevantes Unfallrisiko angenommen werden. Ebenso leuchtet der Schluss ein, dass der Quartierverkehr zunehmen würde aufgrund jener Fahrzeuge, die sich angesichts der kurzen Verflechtungsstrecke nicht getrauen, den Spurwechsel zur Unterführung vorzunehmen, und stattdessen beim Engstringerknoten links abbiegen und daraufhin via Brandstrasse zurück zur Bernstrasse gelangen. Der Umstand, dass die Brandstrasse in einer Industriezone liegt, ändert nichts daran, dass der betreffende Quartierverkehr unerwünscht ist: Bei der Brandstrasse handelt es sich nicht um ein reines Gewerbequartier, sondern auch ■ teilweise sogar vorwiegend ■ um ein Wohnquartier. Insbesondere sieht der 2010 festgesetzte private Gestaltungsplan "Geistlich-Areal Schlieren", der auch Grundstücke entlang der Brandstrasse betrifft (Kat.-Nr. 03, 04, 05), Wohnnutzungen vor, deren Realisierung teilweise (auf Kat.-Nr. 03) noch ansteht.

E. 3.4.5

Als Zwischenergebnis kann festgehalten werden, dass der Beschwerdegegner zu Recht den dargelegten öffentlichen Interessen an der Verkehrssicherheit sowie an der Vermeidung von unerwünschtem Quartierverkehr ein erhebliches Gewicht beigemessen hat, um an der umstrittenen oberirdischen Geradeausspur auf der Bernstrasse festzuhalten.

E. 3.5.1

Die Beschwerdeführenden bringen vor, die oberirdische Geradeausspur auf der Bernstrasse sei nicht erforderlich, um die auf der Bernstrasse bestehende Ausnahmetransportroute Typ I weiterhin zu ermöglichen. Der Beschwerdegegner hält demgegenüber fest, die Ausnahmetransportroute Typ I könne nur mit den geplanten Spuren oberirdisch entlang der Bernstrasse umgesetzt werden. Dabei sei auf der Nordseite der Bernstrasse aus technischen Gründen mehr Platz erforderlich als auf der Südseite, damit die überbreiten Fahrzeuge den Knoten diagonal queren könnten.

E. 3.5.2

Die Ausführungen des Beschwerdegegners überzeugen in diesem Punkt nicht:

E. 3.5.2.1

Zum Beleg, weshalb auf der Nordseite der Bernstrasse mehr Platz nötig sei als auf der Südseite, damit die Ausnahmetransportfahrzeuge den Engstringerknoten diagonal queren könnten, verweist der Beschwerdegegner auf den Schleppkurvenplan vom 9. Januar 2020. Daraus geht jedoch nicht hervor, weshalb eine Knotenquerung durch die Ausnahmetransportfahrzeuge aus technischen Gründen nicht möglich sein sollte, wenn die Fahrbahn der Bernstrasse auf der Nordostseite des Engstringerknotens ■ analog zur Südwestseite des Knotens ■ von drei auf zwei Spuren reduziert würde. Vielmehr sind die im Schleppkurvenplan gelb und grün eingezeichneten Ausnahmetransportfahrzeuge im hier relevanten Bereich nur auf der mittleren und auf der linken Fahrspur eingezeichnet, ohne dass ersichtlich wäre, dass die Fahrzeuge auch auf die dritte (rechte) Fahrspur angewiesen wären.

E. 3.5.2.2

Für Ausnahmetransportrouten Typ I (Exportrouten) ist eine lichte Breite von 7,5 m erforderlich (vgl. Anhang 6 der Verkehrserschliessungsverordnung vom 17. April 2019 [VerV; LS 700.4]). Gemäss dem Situationsplan 1:500 sind die zwei Fahrbahnen der

Bernstrasse auf der Südwestseite des Knotens je 3,25 m breit, während die drei Fahrbahnen auf der Nordostseite 3,2 m, 3,2 m und 3 m messen. Weshalb die Ausnahmetransporte nicht auch dann realisierbar wären, wenn die insgesamt 9,4 m breite Fahrbahn auf der Nordostseite ■ analog zur Südwestseite ■ unter Verzicht auf eine Geradeausspur auf eine lichte Breite von 7,5 m reduziert würde, ist angesichts der im Übrigen weitgehend identischen Situation auf der Nord- und auf der Südseite (auch in Bezug auf die zu umfahrende Leitmauer der Unterführungsrampe) nicht ersichtlich.

E. 3.5.3

Nach dem Gesagten ist entgegen dem Beschwerdegegner nicht erkennbar, inwieweit die auf der Bernstrasse verlaufende Ausnahmetransportroute Typ I ein relevantes öffentliches Interesse begründen sollte, um die oberirdische Geradeausspur auf der Bernstrasse Ost beizubehalten. Wie noch zu zeigen sein wird, kommt diesem Aspekt aber keine entscheidende Auswirkung auf den Ausgang des Verfahrens zu (vgl. unten E. 3.7).

E. 3.5.4

Anzumerken ist, dass sich angesichts dieser Beurteilung eine Auseinandersetzung mit der Frage erübrigt, ob die Ausnahmetransportroute Typ I nur schon aus grundwasserschutzrechtlichen Gründen zwingend oberirdisch geführt werden muss oder ob die Route auch durch die Unterführung geführt werden könnte (vgl. dazu das Urteil vom selben Datum im Parallelverfahren VB.2024.00676, E. 3.4.3).

E. 3.6.1

Die Beschwerdeführenden machen schliesslich geltend, die geplanten drei oberirdischen Fahrspuren auf der Bernstrasse Ost würden einen empfindlichen Eingriff in das Quartier bedeuten. Sie würden Grünflächen und Bäume in einem Quartier gefährden, das auf dem Weg sei, sich in ein Wohnquartier umzuwandeln. Dies widerspreche dem raumplanungs- und strassenrechtlichen Grundsatz der haushälterischen Bodennutzung und der siedlungsverträglichen, städtebaulich guten Entwicklung.

E. 3.6.2

Der Beschwerdegegner führt zu diesen Argumenten aus, die geplante Spurführung beanspruche im vorliegend betroffenen Bereich zwar einige Grünflächen. Doch das Projekt lege grossen Wert auf ästhetische und städtebauliche Aspekte und enthalte denn auch einen landschaftspflegerischen Begleitplan, der diverse Massnahmen zur siedlungsverträglichen Gestaltung und Begrünung des Perimeters vorsehe (Erhalt und Ersatz von strassenbegleitenden Bäumen; Ansaaten/Bepflanzungen; gestalterische Elemente). Funktionale Beziehungen zum Strassenraum der Bernstrasse seien nicht vorhanden.

E. 3.6.3

Mit den Beschwerdeführenden ist zwar davon auszugehen, dass das Raumplanungsrecht und das Strassenrecht darauf abzielen, das Land sparsam zu beanspruchen und Strassen möglichst gut in die bauliche Umgebung und die Landschaft einzuordnen (vgl. § 14 Abs. 2 StrG) bzw. Siedlungen zu schaffen, die viele Grünflächen und Bäume enthalten (vgl. Art. 3 Abs. 3 lit. e RPG; VGr, 17. Mai 2023, VB.2021.00141, E. 7.1). Der Eingriff in den Siedlungs- und Grünraum, der mit der Einspurstrecke an der Nordostecke des Engstringerknotens erfolgt, ist allerdings zu relativieren: Der Beschwerdegegner weist zu Recht auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan hin, der von externen Fachpersonen erstellt wurde (Bericht von Firma I vom 15. Juli 2019). Daraus geht hervor, dass die

Bernstrasse auch längerfristig den Charakter einer Hochleistungsstrasse bzw. einer Transitachse behalten wird und dass die anliegenden Quartiere alle rückwärtig erschlossen sind. Der Bericht setzt sich sodann mit den Bepflanzungs- und Gestaltungsaspekten auseinander und sieht im vorliegend relevanten Bereich auf der strassenanstossenden Parzelle Kat.-Nr. 06 u. a. die Pflanzung einer Magerwiese, Rankhilfen an der Lärmschutzwand, ergänzende Ziersträucher sowie Massnahmen zur Erhaltung des Baumbestands vor. Diese Massnahmen werden im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans umgesetzt, den der Regierungsrat im angefochtenen Entscheid festgesetzt hat (Disp.-Ziff. I).

E. 3.6.4

Inwieweit das geplante Projekt dazu führen könnte, dass bestehende Bäume weichen müssen oder gefährdet sein könnten, ist nicht ersichtlich. Aufgrund eines Schutzfähigkeitsgutachtens vom 10. Juli 2023, eines Wurzelsondierungsberichts vom 17. August 2023 und einer baumfachlichen Beurteilung vom 31. August 2023 zu den Schraubenfundamenten der Lärmschutzwand und zur Rückschneidbarkeit der Bäume durfte der Beschwerdegegner zum Schluss gelangen, dass die geplante Verschiebung der Lärmschutzwand auf dem Grundstück Kat.-Nr. 06 der Erhaltung der bestehenden Bäume nicht entgegensteht.

E. 3.6.5

Zu beachten ist sodann der gesamthaft gesehen relativ geringe Umfang des Eingriffs in den Grünraum bzw. in die Siedlung, die mit dem vorliegend geplanten Projekt im Bereich der Nordostecke des Engstringerknotens einhergeht: Gemäss dem Situationsplan 1:500 wird die Bernstrasse Ost auf einer rund 50 m langen, Richtung Engstringerknoten verlaufenden Strecke auf etwa 9,5 m verbreitert. Dies erfordert eine Landabtretung von ca. 210 m auf dem privaten Grundstück Kat.-Nr. 06 und von ca. 11 m bzw. ca. 8 m auf den städtischen Grundstücken Kat.-Nr. 07 und 08. Entlang der Bernstrasse (ohne J-Weg) ist ein rund 5 m breiter Streifen bzw. eine Abtretungsfläche von rund 200 m erforderlich. Vor dem Hintergrund der Lage und der Dimension der Grünfläche, die durch das Projekt verloren geht, ist gesamthaft davon auszugehen, dass zwar ein ausgewiesenes, nicht aber ein erheblich zu gewichtiges raumplanungs- und strassenrechtliches Interesse daran besteht, auf eine oberirdische Geradeausspur auf der Bernstrasse Ost zu verzichten.

E. 3.7

Im Rahmen einer gesamthaften Interessenabwägung lässt sich Folgendes festhalten:

E. 3.7.1

Die höhere Leistungsfähigkeit des Engstringerknotens ohne Geradeausspur sowie die Erhaltung von rund 200 m Grünraum bilden ein öffentliches Interesse daran, auf die geplante oberirdische Geradeausspur auf der Bernstrasse an der nordöstlichen Ecke des Engstringerknotens zu verzichten. Die beiden Interessen sind allerdings nicht allzu hoch zu gewichten, da die Leistungsfähigkeit des Engstringerknotens auch im Fall der Beibehaltung der Geradeausspur ■ wenn auch mit einer relativ geringen Kapazitätsreserve ■ erhalten bleibt und weil lediglich eine gesamthaft gesehen nicht allzu grosse Grünfläche entlang einer Hochleistungsstrasse ■ auf möglichst schonende Weise ■ beeinträchtigt wird.

E. 3.7.2

Demgegenüber wiegt das öffentliche Interesse an der Beibehaltung der Geradeausspur insgesamt relativ schwer: Dabei geht es insbesondere, wie dargelegt, um die Gewährleistung der Verkehrssicherheit unter Einbezug der kurzen Verflechtungsstrecke und um die Vermeidung von zusätzlichem unerwünschtem Quartiermehrverkehr (vgl. oben E. 3.4.5). Ebenfalls zu beachten ist das ■ wenn auch leichter zu gewichtende ■ Interesse, den Verkehr im Fall einer ausnahmsweisen Sperrung der Unterführung oberirdisch über die Bernstrasse (bzw. ohne Umwege über Quartierstrassen) weiterführen zu können.

E. 3.7.3

Vor diesem Hintergrund ist der Beschwerdegegner im Ergebnis ■ auch unter Ausblendung der Interessen an der oberirdischen Führung der Ausnahmetransportroute Typ I ■ zu Recht zum Schluss gelangt, dass ein überwiegendes öffentliches Interesse daran besteht, die oberirdische Geradeausspur auf der Bernstrasse im Bereich der nordöstlichen Ecke des Engstringerknotens beizubehalten.

E. 4.1

Zusammenfassend ist die Beschwerde abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

E. 4.2

Bei diesem Verfahrensausgang sind die Kosten des Verfahrens grundsätzlich den Beschwerdeführenden aufzuerlegen (§ 65a Abs. 1 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 und § 14 VRG). Allerdings rechtfertigt es sich ■ wie in Aussicht gestellt (vgl. Sachverhalt II.B) ■, dem Rechtsvertreter des Beschwerdegegners nach dem Verursacherprinzip einen Teil der Verfahrenskosten aufzuerlegen.

E. 4.3

Den Beschwerdeführenden steht angesichts ihres Unterliegens keine Parteientschädigung zu (§ 17 Abs. 2 VRG).

E. 4.4

Der obsiegende Beschwerdegegner hat um Ausrichtung einer Parteientschädigung ersucht. Die Bearbeitung und Beantwortung von Rechtsmitteln darf aber zu den angestammten amtlichen Aufgaben des Beschwerdegegners gezählt werden. Eine Parteientschädigung zu seinen Gunsten ist damit zwar nicht von vornherein ausgeschlossen, jedoch nur dann gerechtfertigt, wenn die Erhebung oder Beantwortung des Rechtsmittels mit einem ausserordentlichen Aufwand verbunden war (VGr, 12. Januar 2023, VB.2023.00750, E. 7; 29. Juni 2017, VB.2017.00225, E. 6). Diese Voraussetzung ist vorliegend nicht erfüllt. Dementsprechend ist (auch) dem Beschwerdegegner keine Parteientschädigung zuzusprechen.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.