

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2024.00676 vom 6. November 2025

ZH Verwaltungsgericht, 2025-11-06, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht_VB.2024.00676

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2024.00676 du 6 novembre 2025

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2024.00676 del 6 novembre 2025

Regeste

Festsetzung Strassenprojekt. [Ausbau Kreuzung mit Neubau Unterführung zur Entlastung des Ortszentrums] Das Strassenprojekt führt zu einer Enteignung eines Landstreifens auf dem Grundstück der Beschwerdeführerin entlang der Grenze zur Strasse. Die Verminderung des zu befürchtenden zusätzlichen Quartierverkehrs stellt ein öffentliches Interesse daran dar, dass die zwei geplanten Einspurstrecken zu realisieren sind und die Beschwerdeführerin zu verpflichten ist, das dafür nötige Land abzutreten (E. 3.3). Die vorgesehene Fahrbahnbreite ist erforderlich, um auch weiterhin eine oberirische Ausnahmetransportroute zu ermöglichen. Auf eine Absenkung des Unterführungsbauwerks ist zu verzichten, da Eingriffe unterhalb des mittleren Grundwasserspiegels möglichst zu vermeiden sind (E. 3.4). Angesichts der Dimensionierung des Grundstücks bzw. des Baufelds der Beschwerdeführerin ist auch mit Blick auf den privaten Gestaltungsplan nicht von einer massgeblichen Beeinträchtigung der Bebaubarkeit des heute noch nicht mit Gebäuden überbauten Grundstücks auszugehen (E. 3.5). Hinsichtlich der Realisierbarkeit des Gestaltungsplans sind beim betroffenen Grundstück die Immissionsgrenzwerte (IGW) der ES III massgebend, da zurzeit kein Bauprojekt vorliegt und nicht absehbar ist, ob, wo und in welchem Umfang auf dem Grundstück dereinst Bauten mit einem Wohnanteil von über 90 % erstellt werden (E. 4.4). Es ist davon auszugehen, dass ein Bauprojekt auch nach Realisierung des Strassenausbaus die IGW der ES III einzuhalten vermöchte. Dies gilt auch für einen Zeitpunkt nach Inkrafttreten von Art. 22 USG vom 27. September 2024, wodurch sich der Spielraum für bauliche und gestalterische Massnahmen im Rahmen eines Bauprojekts vergrössern wird (E. 4.5, E. 4.5.3). Keine Verletzung von Art. 18 USG, wenn auf den untersten 1,5 m auf eine Lärmschutzverkleidung verzichtet wird, um Beschädigungen durch Fahrzeuganprall zu vermeiden (E. 4.6). Für das vorgesehene Temporegime bestehen haltbare Gründe, die trotz des Gebots der Lärmsanierung als überwiegend gewichtet werden dürfen (E. 4.7). Koordinationspflicht zwischen baulichen Sanierungsmassnahmen und der Lärmsanierung dienenden Verkehrsanordnungen (E. 4.8.5). Der Kanton als Strasseninhaber hat zu einem späteren Zeitpunkt allfällige erhebliche Zusatzkosten zur Einhaltung der IGW der ES III beim betroffenen Grundstück zu tragen; insofern ist die Beschwerde teilweise gutzuheissen (E. 4.9). Teilweise Gutheissung. Im Übrigen Abweisung, soweit Eintreten.

Erwägungen

E. 3

Führung der Einspurstrecke

E. 3.1

Die Beschwerdeführerin kritisiert, die geplante oberirdische Spurführung auf der Bernstrasse von Westen in Richtung Engstringerknoten sei entlang ihres Grundstücks Kat.-Nr. 01 überdimensioniert und bedeute einen übermässigen Eingriff in ihr Eigentum. Sie begründet dies wie folgt:

E. 3.1.1

Es sei nicht erforderlich, dass die Fahrzeuge, die die oberirdische Fahrbahn benutzten, zum Einspuren ostwärts beim Engstringerknoten die Wahl zwischen drei Richtungen hätten (links, geradeaus, rechts), da die geradeausfahrenden Fahrzeuge die neue Unterführung benützen könnten und da nur wenige Rechtsabbieger zu erwarten seien. Auch in Ausnahmefällen ■ wenn die Unterführung z. B. wegen Reinigung oder Unfällen gesperrt sei ■ sei die festgesetzte Spurlänge und -breite nicht erforderlich, um oberirdisch eine hinreichende Knotenkapazität zu gewährleisten, zumal sich die Planung der Verkehrsführung ohnehin nicht nach solchen Ausnahmefällen ausrichten dürfe.

E. 3.1.2

Für die Sicherstellung der nötigen Knotenkapazität genüge es vielmehr, wenn die Einspurstrecke in der südwestlichen Ecke des Knotens so ausgebaut werde, wie dies im 2010 festgesetzten privaten Gestaltungsplan "Geistlich-Areal Schlieren" vorgesehen gewesen sei. Das Baufeld A sei im Gestaltungsplan bewusst so dimensioniert worden, dass das Grundstück Kat.-Nr. 01 im Bereich des Gebäudes Assek.-Nr. 05 durch den Ausbau der Bernstrasse nicht beeinträchtigt werde. Im vorliegenden Projekt sei die Einspurstrecke demgegenüber massiv verbreitert und entlang des gesamten Baufeldes A verlängert worden, weshalb das Grundstück der Beschwerdeführerin massiv beeinträchtigt werde. Die Spurzusammenlegung, die der Regierungsrat mit der Einsprachegutheissung angeordnet habe, wirke sich aufgrund der Verlängerung der Einspurstrecke beim Gebäude Assek.-Nr. 05 gar nicht positiv zugunsten der Beschwerdeführerin aus. Der Trottoirrand werde künftig derart nahe bei der Gebäudefassade liegen, dass keine Möglichkeit mehr bestehen werde, den Raum um das Gebäude Assek.-Nr. 05 für Parkierungen und Manövrierungen von Fahrzeugen (inkl. Sattelschleppern) zu nutzen. Auch ökologisch wertvolle Grünflächen, die gemäss § 238a PBG vorzusehen seien, könnten dort nicht mehr realisiert werden. Künftige Bauten müssten aufgrund des geplanten Spur- und Trottoirverlaufs von der Baubereichsgrenze abrücken, was eine Nutzungseinschränkung bedeute, bzw. eine Verkleinerung des Baufelds entlang der nördlichen Grenze des Baufelds A. Die vorgesehene Landabtretung von 723 m bedeute einen erheblichen Eigentumseingriff.

E. 3.1.3

Es treffe sodann auch nicht zu, dass die Spurverbreiterung und -verlängerung aufgrund der Ausnahmetransportroute erforderlich sei: Erstens führe die Ausnahmetransportroute Typ I bereits seit 2015 über die Bernstrasse. Zweitens könnten die Ausnahmetransportfahrzeuge künftig die Unterführung benützen, wenn diese um rund 80 cm abgesenkt werde: Dank einer solchen Absenkung könnten Ausnahmefahrzeuge mit einer lichten Höhe von 5,2 m die Unterführung passieren. Eine Absenkung der Unterführung würde lediglich einen geringfügigen Mehreingriff in das Grundwasser bedeuten, zumal das Bauwerk bereits gemäss der aktuellen Planung mehrere Meter unter den mittleren Grundwasserspiegel hineinrage und somit ohnehin eine entsprechende Ausnahmegewilligung erfordere. Drittens sei aufgrund der Dimensionierung der Spur auf der nördlichen Seite der Bernstrasse, die

östlich des Knotens für die Ausnahmetransporte vorgesehen sei, ersichtlich, dass die Spur auch auf der südlichen Seite der Bernstrasse (westlich des Knotens) verschmälert werden könne. Auch aus dem Schleppkurvenplan, der offenbar erst 2020 bzw. nach der Projektauflage erstellt worden sei, gehe nicht hervor, dass die Länge und Breite der geplanten Einspurstrecke entlang des Grundstücks der Beschwerdeführerin zwingend nötig sei, damit die Ausnahmetransportfahrzeuge diesen Strassenabschnitt befahren könnten.

E. 3.2

Nach § 14 StrG sind Strassen entsprechend ihrer Bedeutung und Zweckbestimmung und unter Beachtung der Bau- und Verkehrstechnik, der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit zu projektieren. Dabei gehen verkehrslenkende Massnahmen dem Bau neuer Verkehrsflächen vor (Abs. 1). Sie sind mit sparsamer Landbeanspruchung und unter Beachtung des Umweltschutzes möglichst gut in die bauliche Umgebung und die Landschaft einzuordnen. Gemeinden können im geschlossenen Siedlungsgebiet auf Gemeindestrassen Begegnungszonen fördern (Abs. 2). Die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs sind prioritär, diejenigen der Personen, die zu Fuss gehen oder Rad fahren, angemessen zu berücksichtigen (Abs. 3). Die Strasseninfrastruktur ist so zu gestalten, dass sie für Menschen mit Behinderung zugänglich und benutzbar ist (Abs. 4). Bei einem Strassenprojekt sind die einzelnen Projektierungsgrundsätze und, da es sich um einen Sondernutzungsplan handelt, generell die weiteren Grundsätze des Raumplanungsrechts zu beachten (VGr, 16. Juni 2022, VB.2021.00513, E. 5.1).

E. 3.3

Zu prüfen ist als Erstes das Argument der Beschwerdeführerin, dass die Einspurstrecke entlang ihres Grundstücks verschmälert bzw. verkürzt werden könne, indem auf eine oberirdische Geradeausspur über die Engstringerkreuzung verzichtet werde.

E. 3.3.1

Diesem Argument hält der Beschwerdegegner Folgendes entgegen: Die lange oberirdische Geradeausspur sei erstens erforderlich für den Ausnahmefall, dass der Verkehr oberirdisch geführt werden müsse, weil die Unterführung gesperrt sei aufgrund von Reinigungen, Unfällen, Überschwemmungen etc. Die oberirdische Strecke für Ausnahmetransporte müsse im gesamten Bereich der Rampen mindestens zweispurig ausgeführt werden. Zweitens könnten geradeausfahrende Fahrzeuge, die auf der Bernstrasse Richtung Osten fahren, Ziele in der Friedaustasse nicht mehr erreichen und Ziele in der Industriestrasse nur noch unter erschwerten Umständen (rascher Spurwechsel nach dem Ende der Rampenstrecke), wenn sie zwingend die Unterführung bzw. die anschliessende Rampenauffahrt benutzen müssten. Die betreffenden Fahrzeuge würden deshalb im Fall einer fehlenden oberirdischen Geradeausspur beim Engstringerknoten rechts abbiegen und die Ziele via Engstringer-/Rütistrasse erreichen, was zu unerwünschtem Mehrverkehr durch Wohnquartiere führen würde.

E. 3.3.2

Vor dem Hintergrund des Situationsplans 1:500 leuchtet ein, dass Fahrzeuge, die die Bernstrasse ostwärts befahren und den Engstringerknoten via Unterführung queren, Ziele in der Friedau- und der Industriestrasse nicht bzw. nur unter erschwerten Umständen erreichen können. Ebenso erscheint plausibel und wird auch von der Beschwerdeführerin nicht substantiiert in Frage gestellt, dass diese Fahrzeuge ihre Ziele am ehesten über die Rütistrasse und somit über eine Quartierstrasse, die in einem Wohnquartier (Zone Z 1.10)

liegt, erreichen würden. Wie umfangreich der von solchen Fahrzeugen verursachte unerwünschte Quartierverkehr wäre, der bei einem Verzicht bzw. einer Verkürzung der oberirdischen Geradeausspur über den Engstringerknoten anfallen würde, lässt sich aufgrund der Akten zwar nicht exakt abschätzen. Das ändert jedoch nichts daran, dass plausibel erscheint, dass ein wahrnehmbarer Mehrverkehr durch ein Wohnquartier zu erwarten wäre. Die Verminderung des zu befürchtenden zusätzlichen Quartierverkehrs stellt ein öffentliches Interesse dar, um auch in Zukunft eine oberirdische Geradeausspur vorzusehen. Insoweit besteht demnach ein öffentliches Interesse daran, die zwei geplanten Einspurstrecken auf der Bernstrasse im Nahbereich des Engstringerknotens zu realisieren und die Beschwerdeführerin zu verpflichten, das dafür nötige Land abzutreten.

E. 3.3.3

Sodann besteht ein öffentliches Interesse daran, 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: Zum einen würde die oberirdische Geradeausspur nur selten (im Fall einer Unterführungssperre) verwendet, ohne dass der Beschwerdegegner darlegt, wie oft unplanbare Ausnahmefälle ■ z. B. gestützt auf Erfahrungen an vergleichbaren Orten ■ zu erwarten sind. Zweitens ist davon auszugehen, dass in solchen Ausnahmesituationen auch eine andere Verkehrsführung möglich wäre, auch wenn dies mit einer Einschränkung der Knotenkapazität, mit einem grösseren logistischen Aufwand und mit Mehrimmissionen in Quartierstrassen (insbesondere in der Rütistrasse) verbunden wäre. Demnach begründet die Verkehrsführung im Fall von ausnahmsweisen Unterführungssperren lediglich ein relativ gering zu gewichtiges öffentliches Interesse daran, auf der Bernstrasse wie geplant eine oberirdische Geradeausspur zu realisieren und zu diesem Zweck das dazu nötige Land von der Beschwerdeführerin im Nahbereich des Engstringerknotens zu enteignen.

E. 3.4

Die Beschwerdeführerin macht sodann geltend, die auf der Bernstrasse verlaufende Ausnahmetransportroute Typ I begründe kein öffentliches Interesse, um die Einspurstrecke entlang ihres Grundstücks in der geplanten Länge und Breite zu realisieren.

E. 3.4.1

Der Beschwerdegegner entgegnet, dass keine andere Spurführung in Frage komme, um die Route für Ausnahmetransporte Typ I auch nach der Realisierung der geplanten Unterführung weiterhin auf der Bernstrasse führen zu können. Die Ausnahmefahrzeuge Typ I könnten die neue Unterführung nicht benützen, weil diese nur eine maximale Höhe von 4,4 m erlaube und nicht die erforderlichen 5,2 m. Das geplante Unterführungsbauwerk liege teilweise unterhalb des mittleren Grundwasserspiegels, sodass es nicht noch weiter abgesenkt werden dürfe, zumal eine oberirdische Streckenführung möglich sei. Aufgrund der geplanten Unterführung bzw. der Rampenauffahrten sei die Bernstrasse allerdings zu schmal für eine durchgehende oberirdische Geradeausfahrt der Ausnahmefahrzeuge, und zwar sowohl auf der Nordseite (westlich des Knotens) als auch auf der Südseite (östlich des Knotens). Weil die Ausnahmefahrzeuge Typ I eine lichte Breite von 7,5 m erforderten, müsse die oberirdische Route demnach so geführt werden, dass die Fahrzeuge östlich des Engstringerknotens die (dreispurige) nördliche Strassenseite benutzen würden und westlich

des Knotens die (zweispurige) südliche Strassenseite. Dabei müsse die Fahrbahn zwischen der Mauer der Unterführungsrampen und dem Trottoir genügend breit sein für die Ausnahmefahrzeuge Typ I. Die Fahrzeuge müssten den Engstringerknoten somit diagonal überqueren, um von der nördlichen auf die südliche Seite der Bernstrasse (oder umgekehrt) zu gelangen. Eine solche Routenführung sei gut realisierbar, zumal die Ausnahmetransporte in der Nacht stattfänden und die Bernstrasse für den übrigen Verkehr jeweils abgesperrt werde.

E. 3.4.2

Zu prüfen ist zunächst, ob eine Verkürzung bzw. Verschmälerung der Einspurstrecke entlang des Grundstücks der Beschwerdeführerin in Frage kommt, falls die Ausnahmetransportroute Typ I ■ wie geplant ■ oberirdisch geführt wird. Die Frage ist aus folgenden Gründen zu verneinen: 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]), was von der Beschwerdeführerin nicht bestritten wird. Die auf der heutigen Bernstrasse verlaufende Ausnahmetransportroute Typ I, die die Volkswirtschaftsdirektion gestützt auf § 25 VerV provisorisch festgesetzt hat (vgl. Verfügung vom 30. September 2015, S. 2, publiziert auf <https://geo.zh.ch>, Karte "Ausnahmetransportrouten", Suchstichwort "Bernstrasse"), genügt diesen Anforderungen. Künftig werden die oberirdischen Fahrbahnen aufgrund der neuen, mittig geführten Unterführung jedoch schmaler. Westlich des Knotens ist die Bernstrasse auf der Nordseite zu schmal für eine Ausnahmetransportroute Typ I, und östlich des Knotens ist sie auf der Südseite zu wenig breit. Entsprechend müssen die Ausnahmefahrzeuge den Engstringerknoten diagonal überqueren. Gemäss dem Situationsplan 1:500 ist vorgesehen, dass die Fahrbahn der Bernstrasse zwischen dem Rad-/Gehweg und der Mauer im Bereich des Grundstücks der Beschwerdeführerin (Gebäude Assek.-Nr. 05) eine Breite von 6,5 m aufweist ■ und zwar ab dem Inselschutzpfosten, bei dem die Unterführungsrampe (auf der westlichen Seite des Knotens) beginnt. In Anbetracht der technischen Anforderungen an Ausnahmetransporte Typ I ist der Beschwerdegegner zu Recht zum Schluss gelangt, dass die vorgesehene Fahrbahnbreite von 6,5 m ab dem Beginn der Unterführungsrampe erforderlich ist, um auf der südlichen Seite der Bernstrasse westlich des Engstringerknotens weiterhin eine oberirdische Ausnahmetransportroute Typ I zu ermöglichen. Dabei kann offenbleiben, ob der Beschwerdegegner bereits vor der Projektauflage einen Schleppkurvenplan erstellt hat, der nicht bei den Akten liegt: Es ist nicht ersichtlich, inwieweit der 2020 erstellte Schleppkurvenplan fehlerhaft sein könnte und inwieweit ein allfälliger früher erstellter Plan zu einer anderen Beurteilung der vorliegend relevanten Fragen führen könnte. Das diesbezügliche Editionsbegehren der Beschwerdeführerin erweist sich als unbegründet.

E. 3.4.3

Zu prüfen ist sodann, ob die Ausnahmetransportroute Typ I in die neue Unterführung verlegt werden könnte. Dazu müsste das Unterführungsbauwerk so abgesenkt werden, dass die Unterführung nicht nur von Fahrzeugen mit einer Höhe von maximal 4,4 m befahren werden könnte, sondern auch von Ausnahmetransportfahrzeugen Typ I mit einer Höhe von 5,2 m (vgl. zu dieser Anforderung Anhang 6 VerV).

E. 3.4.3.1

Aus dem Bauwerksplan der Unterführung Bernstrasse, Querschnitte 1:50, geht hervor, dass das oberirdische Terrain im Bereich der Mitte der Unterführung (Schnitt S5-S5) bei 392,35 m ü. M. liegt. Der Grundwasserspiegel bei Hochwasser befindet sich bei 389,80 m ü. M.; der mittlere Grundwasserspiegel liegt bei 388,80 m ü. M. Das untere Ende des Unterführungsbauwerks befindet sich rund 3,5 m unterhalb des mittleren Grundwasserspiegels, wobei darunter noch das rund 1,5 m hohe Entwässerungsbauwerk (Düker) liegt. Dort liegt das Bauwerk somit insgesamt rund 5 m unterhalb des mittleren Grundwasserspiegels. Wie im Rahmen der Beurteilung des Umweltverträglichkeitsberichts vom 15. Juli 2019 dargelegt wurde, kommen die Unterführung sowie Teile der angrenzenden Rampen auf einer Länge von ca. 215 m unter den mittleren Grundwasserspiegel zu liegen.

E. 3.4.3.2

Das vorliegend geplante Unterführungsbauwerk liegt unbestritten im Gewässerschutzbereich A. Dort dürfen keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen (Art. 19 Abs. 2 des Gewässerschutzgesetzes vom 24. Januar 1991 [GSchG; SR 814.20] i. V. m. Art. 29 Abs. 1 lit. a der Gewässerschutzverordnung [GSchV; SR 814.201]; vgl. BGE 145 II 176 E. 3.5). Die Behörde kann Ausnahmen bewilligen, soweit die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 Prozent vermindert wird (Art. 31 Abs. 1 und Art. 32 Abs. 2 GSchV i. V. m. Anhang 4 Ziff. 211 Abs. 2 GSchV).

E. 3.4.3.3

Das Bundesgericht hat festgehalten, dass der gewässerschutzrechtliche Zweck, besonders gefährdete Gewässer zu schützen, eine zurückhaltende Anwendung von Anhang 4 Ziff. 211 Abs. 2 GSchV nahelege. Für die Erteilung einer Bewilligung sei jedenfalls eine Interessenabwägung erforderlich, wobei die privaten und die öffentlichen Interessen an einer Verminderung der Durchflusskapazität die entgegenstehenden (Gewässerschutz-)Interessen überwiegen müssten. Aus gewässerschutzrechtlicher Sicht falle dabei namentlich ins Gewicht, wie gross die Verminderung der Durchflusskapazität innerhalb der zulässigen Bandbreite von 10 Prozent tatsächlich ausfalle und ob ein unterirdisches Gewässer selbst oder bloss ein zu seinem Schutz notwendiges Randgebiet betroffen sei. Aufseiten der Gesuchstellenden verdiene Berücksichtigung, inwieweit die Verweigerung einer Bewilligung eine sinnvolle, den übrigen (insbesondere raumplanerischen und umweltrechtlichen) Vorgaben entsprechende Nutzung ihres Grundeigentums erschweren würde (BGr, 30. März 2021, 1C_460/2020, E. 4.2.3).

E. 3.4.3.4

Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat in einem Beschluss vom 17. August 2005 festgehalten, dass für übergeordnete Infrastrukturbauten der Bahn und der Strasse gemäss langjähriger Praxis u. a. der folgende gewässerschutzrechtliche Grundsatz gelte: Ausnahmebewilligungen für das Erstellen von Bauten unterhalb des mittleren Grundwasserspiegels könnten nur erteilt werden, falls zwingende Gründe dies erforderten und der Eingriff möglichst gering bzw. randlich erfolge (RRB Nr. 1164/2005, publiziert in KR-Nr. 164/2005).

E. 3.4.3.5

Was die Zulässigkeit einer Bewilligung betrifft, eine Baute unterhalb des mittleren Grundwasserspiegels zu erstellen, scheint in Bezug auf die Auslegung des Anhangs 4

Ziff. 211 Abs. 2 GSchV folgende Diskrepanz zu bestehen: Während das Bundesgericht eine entsprechende Interessenabwägung voraussetzt, müssen gemäss dem Regierungsrat Zürich "zwingende Gründe" vorliegen, die für den Grundwassereingriff sprechen. Die unterschiedliche Auslegung wird allerdings dadurch relativiert, dass der vom Regierungsrat verwendete Begriff "zwingende Gründe" mit einer erheblichen Unschärfe verbunden ist und regelmässig eine Interessenabwägung voraussetzt in Bezug auf die Frage, was unter diesem Terminus zu verstehen ist. So wäre denn beispielsweise auch im vorliegenden Fall eine weniger tief ins Grundwasser reichende Unterführung technisch machbar gewesen, indem der gesamte Verkehrsknoten angehoben worden wäre; diese Lösung wäre freilich mit zahlreichen Nachteilen in Bezug auf den Verkehr und den Lärm verbunden gewesen. Entsprechend genügt der blosse Umstand, dass die Ausnahmetransportroute Typ I auch oberirdisch geführt werden könnte, für sich allein genommen nicht, um eine grundwasserrechtliche Bewilligungsfähigkeit einer unter den mittleren Grundwasserspiegel reichenden Unterführung zu verneinen, solange keine Abwägung gegenüber den Interessen stattgefunden hat, die gegen eine oberirdische Führung der Ausnahmetransportroute sprechen.

E. 3.4.3.6

Vor dem Hintergrund der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist davon auszugehen, dass ein erhebliches öffentliches Interesse besteht, bauliche Eingriffe unterhalb des mittleren Grundwasserspiegels möglichst zu vermeiden. Dieses Interesse ist umso höher zu gewichten, je tiefer der Eingriff unterhalb des mittleren Grundwasserspiegels erfolgt, da das Bedürfnis, besonders gefährdete Gewässer gemäss Art. 19 Abs. 2 GSchG zu schützen, mit zunehmender Tiefe steigt. Auch wenn im vorliegenden Fall ■ rein zahlenmässig ■ eine lediglich relativ geringfügige Differenz von 80 cm besteht zwischen dem Eingriff in den mittleren Grundwasserspiegel, der momentan geplant ist (5 m), und dem Eingriff, der für eine Befahrung durch Ausnahmetransportfahrzeuge Typ I nötig wäre (5,8 m), ist demnach von einem erheblichen öffentlichen Interesse auszugehen, auf eine entsprechende Absenkung des Unterführungsbauwerks zu verzichten. Dies gilt umso mehr, als das vorliegend geplante Unterführungsbauwerk im Fall einer Absenkung nicht nur tiefer in das Grundwasser hineinragen würde, sondern ■ aufgrund der maximalen Rampenneigung ■ auch auf einer erheblich längeren Strecke. Die diesbezüglichen Ausführungen des Beschwerdegegners erscheinen nachvollziehbar und werden von der Beschwerdeführerin nicht substantiiert bestritten.

E. 3.5

Zu beurteilen sind schliesslich die Interessen der Beschwerdeführerin, bei der fraglichen Einspurstrecke auf der Bernstrasse insbesondere im Bereich des Gebäudes Assek.-Nr. 05 auf eine Verbreiterung des Strassenraums zu verzichten.

E. 3.5.1

Aus dem Landerwerbsplan geht hervor, dass im Bereich des Gebäudes Assek.-Nr. 05 die Abtretung eines bis zu 6,5 m breiten Landstreifens entlang der nördlichen Grundstücksgrenze vorgesehen ist. Weitere Abtretungen, die schmalere Landstreifen betreffen, sind im übrigen Bereich an der Nordgrenze sowie an der Ostgrenze des Grundstücks vorgesehen. Die Abtretungsfläche auf dem ca. 15'000 m grossen Grundstück Kat.-Nr. 01 beträgt insgesamt ca. 723 m². Die Akten enthalten keinen massstabgetreuen Plan des Baufelds A gemäss dem privaten Gestaltungsplan "Geistlich-Areal Schlieren"; das

Baufeld A dürfte aber mehr als 10'000 m umfassen. Gemäss dem Situationsplan 1:500 beträgt der Abstand zwischen der Nordostecke des heutigen Gebäudes Assek.-Nr. 05 und dem künftigen Trottoir nach der Projektrealisierung rund 7 m; aktuell beträgt dieser Abstand gemäss GIS rund 12,8 m. Der Abstand zwischen der Nordostecke des Gebäudes Assek.-Nr. 05 und dem Baufeld A beträgt gemäss dem Situationsplan des privaten Gestaltungsplans heute rund 4,5 m. Künftig werden somit rund 2,5 m verbleiben zwischen der Grenze des Baufelds A und dem Trottoir.

E. 3.5.2

Vor dem Hintergrund dieser Flächen- und Abstandsverhältnisse ist davon auszugehen, dass das Gewicht der Eigentumsinteressen der Beschwerdeführerin, die gegen die vorgesehene Landabtretung bzw. Strassenspurführung sprechen, zu relativieren ist: Die Abtretungsfläche umfasst weniger als 5 % der Fläche des Grundstücks Kat.-Nr. 01 und tangiert die Baufeldfläche A nicht. Aufgrund des Abstands von rund 7 m an der engsten Stelle zwischen dem heutigen Gebäude Assek.-Nr. 05 und dem künftigen Trottoir ist nicht davon auszugehen, dass die Nutzung des Grundstücks mit der aktuellen Überbauung erheblich beeinträchtigt wird. Höchstens bei sehr grossen Fahrzeugen dürften die Umgebungsflächen zu klein sein für Umfahrungen, Manövrierungen und Parkierungen. Es ist anzunehmen, dass eine ausreichende verkehrsmässige Erschliessung des Grundstücks ab der Südseite bzw. der D-Strasse auch für einen Betrieb mit hauptsächlich Lieferwagen im Einsatz ■ wie nach der Beschwerdeführerin bestehend ■ bei Realisierung des Strassenprojekts erhalten bleibt. Dies gilt selbst dann, wenn die von der Beschwerdeführerin geltend gemachte Senkrechtparkierung bei der Nordfassade nicht mehr möglich sein sollte, zumal dort ein Vorhandensein von Laderampen nicht konkret behauptet worden ist und auf dem übrigen Grundstück weitere zur Parkierung geeignete Umgebungsflächen auch für Sattelschlepper bestehen. Der beantragte Augenschein erweist sich als entbehrlich. Was die künftige Überbauung des Grundstücks Kat.-Nr. 01 betrifft, kann offenbleiben, welche baulichen Beschränkungen sich im Einzelnen ergeben, wenn der Abstand zwischen dem Ende des Baufelds A und dem künftigen Trottoir lediglich 2,5 m beträgt: Selbst wenn die Gebäudefassade auf der Nordseite von der Baufeldgrenze etwas zurückgesetzt werden müsste, ist angesichts der grosszügigen Dimensionierung des Grundstücks bzw. des Baufelds nicht von einer massgeblichen Beeinträchtigung der Bebaubarkeit des Grundstücks auszugehen. Dies gilt umso mehr, als der Gestaltungsplan keine Ausnutzungsbeschränkung vorsieht und Gebäude bis zu 25 m Gesamthöhe erlaubt.

E. 3.5.3

Art. 5 Abs. 2 des privaten Gestaltungsplans hält Folgendes fest: Das Baufeld A hat die an der Bernstrasse und der Engstringerstrasse erforderlichen projektierten Baulinien für den Ausbau der Bernstrasse gemäss § 264 PBG einzuhalten. Nach erfolgtem definitivem Ausbau der Bernstrasse wird die Dimensionierung der Baulinien erneut überprüft. Bei einer allfälligen Anpassung der Baulinien kann auch eine Anpassung des Baufelds A in Aussicht gestellt werden. Diese Bestimmung des Gestaltungsplans deutet zwar darauf hin, dass die Beteiligten im Zeitpunkt der Festsetzung des Gestaltungsplans im Jahr 2010 nicht davon ausgegangen waren, dass der Ausbau der Bernstrasse eine Abtretung einer Fläche entlang der nördlichen Grenze des Grundstücks Kat.-Nr. 01 erfordert. Allerdings enthält der Gestaltungsplan weder in Art. 5 Abs. 2 noch an einer anderen Stelle eine konkrete Zusicherung zur Frage, auf welche Art und mit welchen Flächen der Ausbau der Bernstrasse erfolgen wird. Entsprechend kann aus dem Gestaltungsplan keine

Vertrauensgrundlage herausgelesen werden, die den Eigentumsinteressen der Beschwerdeführerin ein höheres Gewicht verleihen würde als anderen, nicht vom Gestaltungsplan betroffenen Grundstückseigentümern im Projektperimeter.

E. 3.5.4

Gemäss § 238a Abs. 1 PBG sind Vorgärten und andere geeignete Teile des Gebäudeumschwungs in angemessenem Umfang als ökologisch wertvolle Grünflächen zu erhalten oder herzurichten. Laut den Gesetzesmaterialien geht die Begrünungsverpflichtung nur so weit, als dass aufgrund der ordentlichen Grundstücksnutzung für eine Begrünung geeignete Teile überhaupt vorhanden sind (vgl. Antrag und Bericht des Regierungsrats vom 14. September 2022, Amtsblatt-Meldungsnummer RS-ZH01-0000000784, S. 25). Im vorliegenden Fall ist demnach nicht davon auszugehen, dass die Bebaubarkeit des Grundstücks aufgrund der Begrünungspflicht auf weitergehende Weise eingeschränkt wird.

E. 3.6

Im Rahmen einer Gesamtabwägung der involvierten Interessen ist davon auszugehen, dass ein erhebliches grundwasserrechtliches Interesse besteht, die Unterführung nicht um weitere 80 cm abzusenken, sondern die Ausnahmetransportroute I wie geplant oberirdisch zu führen. Entsprechend besteht ein erhebliches öffentliches Interesse, die vorgesehene Landabtretung im Bereich des Grundstücks der Beschwerdeführerin ■ insbesondere auch auf der Höhe des Gebäudes Assek.-Nr. 05 ■ gestützt auf § 18 StrG vorzunehmen, um zwischen der Mauer der Unterführungsrampe und dem Trottoir eine für die Ausnahmetransportroute genügend breite Fahrbahn von 6,5 m bzw. eine lichte Breite von 7,5 m zu ermöglichen. Ferner besteht ein öffentliches Interesse von mittlerem Gewicht daran, die geplante Breite und Länge der Einspurstrecke im Bereich des Grundstücks der Beschwerdeführerin beizubehalten, um dank einer oberirdischen Geradeausspur einen gewissen Mehrverkehr durch das Wohnquartier im Bereich der Rütistrasse zu verhindern. Von vergleichsweise geringem Gewicht ist das öffentliche Interesse, die oberirdische Geradeausspur beizubehalten, um den Verkehr im seltenen Fall einer Unterführungssperre über diese Route zu führen. In der Summe sind die erwähnten öffentlichen Interessen, die Einspurstrecken nördlich des Grundstücks Kat.-Nr. 01 zu realisieren, von einem beachtlichen Gewicht. Demgegenüber sind die privaten Interessen der Beschwerdeführerin an einer Verschmälerung bzw. Verkürzung der Einspurstrecken geringer zu gewichten: Die Abtretungsfläche beträgt weniger als 5 % der mehr als 15'000 m grossen Grundstücksfläche. Die heutige Grundstücksnutzung sowie die Bebaubarkeit des Baufelds A, das im 2010 erlassenen privaten Gestaltungsplan vorgesehen ist, werden höchstens untergeordnet beeinträchtigt.

E. 3.7

Zusammenfassend ist das Ergebnis der Interessenabwägung des Beschwerdegegners nicht zu beanstanden, was die geplante Länge und Breite der Einspurstrecke und des Trottoirs entlang der nördlichen Grenze des Grundstücks der Beschwerdeführerin betrifft. Vor dem Hintergrund des Planungsermessens, das dem Beschwerdegegner zusteht (vgl. E. 1.3), erweist sich die Beschwerde in diesem Punkt demnach als unbegründet und ist abzuweisen.

E. 4

Lärmschutzmassnahmen

E. 4.1

Die Beschwerdeführerin rügt sodann, der Beschwerdegegner habe im Bereich ihres Grundstücks Kat.-Nr. 01 ungenügende Lärmsanierungsmassnahmen angeordnet. Weitergehende Immissionsbegrenzungsmassnahmen wären insbesondere deshalb erforderlich gewesen, weil die Immissionsgrenzwerte nach der Realisierung des Projekts weiterhin erheblich überschritten würden. Der Beschwerdegegner habe eine Überschreitung nur deshalb verneint, weil er zu Unrecht davon ausgegangen sei, dass auf dem Grundstück der Beschwerdeführerin die lärmrechtlichen Werte der Empfindlichkeitsstufe (ES) IV gelten würde, obwohl gemäss dem 2010 festgesetzten Gestaltungsplan die ES III bzw. II relevant seien. Entsprechend hätte der Beschwerdegegner zusätzliche Lärmreduktionsmassnahmen an der Quelle anordnen müssen. Es sei nicht Aufgabe der Beschwerdeführerin, die richtigen Massnahmen zu evaluieren und vorzuschlagen.

E. 4.2

Der Beschwerdegegner erwidert, dass das Grundstück der Beschwerdeführerin Kat.-Nr. 01 heute noch nicht mit den Gebäuden überbaut sei, die im privaten Gestaltungsplan "Geistlich-Areal Schlieren" vorgesehen seien. Weil nicht absehbar sei, wann eine Überbauung gemäss Gestaltungsplan erfolgen werde, sei nicht die lärmrechtliche Empfindlichkeitsstufe ES III massgebend, sondern die ES IV, da das Grundstück in der Industriezone I liege. Umso weniger komme die Geltung der ES II in Frage, zumal heute noch nicht abschätzbar sei, ob und wo auf dem Baufeld A Bauten mit mehr als 90 % Wohnanteil erstellt würden. Die Belastungswerte im Bereich des Grundstücks der Beschwerdeführerin seien eruiert worden, wobei davon auszugehen sei, dass die effektiven Werte tiefer lägen als die eruierten Werte, wenn das Grundstück dereinst gemäss dem Gestaltungsplan überbaut werde. Angesichts der Massgeblichkeit der ES IV seien die Immissionsgrenzwerte bei den Messpunkten auf dem Grundstück der Beschwerdeführerin nicht überschritten. Selbst wenn von der Geltung der ES III auszugehen wäre, würden die Immissionsgrenzwerte nur leicht überschritten, sodass keine weitere Sanierungspflicht ausgelöst würden. An der Lärmquelle würden bereits sämtliche Massnahmen umgesetzt, die wirksam, wirtschaftlich tragbar und mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung vereinbar seien (Flüsterbelag und schallabsorbierende Verkleidung der Innenwände der Unterführung und der Rampen). Das gewählte Temporegime (60-60-50-50) sei von den Fachleuten als das beste erachtet worden. Lärmschutzwände oder Schallschutzfenster kämen zur Reduktion der Immissionen ebenfalls nicht in Frage, da im Baufeld A noch keine Gebäude erstellt worden seien, auf welche die ES III anwendbar seien.

E. 4.3

Zu prüfen ist vorab, welche lärmrechtlichen Grenzwerte der Anlagebetreiber des projektbetroffenen Engstringerknotens einzuhalten hat. Die Frage hängt davon ab, ob es sich beim geplanten Projekt um eine wesentliche oder um eine neubauähnliche Änderung einer Anlage handelt.

E. 4.3.1

Die Umweltschutzgesetzgebung unterscheidet neue, geänderte und bestehende ortsfeste Anlagen. Neue Anlagen dürfen nur errichtet werden, wenn die durch diese Anlagen allein erzeugten Lärmimmissionen, vorbehältlich Erleichterungen, die Planungswerte in der Umgebung nicht überschreiten (Art. 25 des Umweltschutzgesetzes vom 7. Oktober 1983 [USG; SR 814.01; vgl. auch Art. 7 Abs. 1 lit. b der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 [LSV; SR 814.41]). Für Altanlagen sieht Art. 18 Abs. 1 USG vor, dass

sanierungsbedürftige Anlagen nur umgebaut oder erweitert werden dürfen, wenn sie gleichzeitig saniert werden. Art. 8 LSV konkretisiert Art. 18 USG und unterscheidet dabei wesentliche und unwesentliche Änderungen: Unwesentliche Änderungen oder Erweiterungen lösen keine Sanierungspflicht für die bestehenden Anlageteile aus (vgl. Art. 8 Abs. 1 LSV). Die Lärmimmissionen wesentlich geänderter oder erweiterter Anlagen müssen die Immissionsgrenzwerte einhalten (vgl. Art. 8 Abs. 2 LSV). Vorbehalten bleiben Art. 10 und 11 LSV für öffentliche oder konzessionierte ortsfeste Anlagen. Als wesentliche Änderungen ortsfester Anlagen gelten Umbauten, Erweiterungen und vom Inhaber der Anlage verursachte Änderungen des Betriebs, wenn zu erwarten ist, dass die Anlage selbst oder die Mehrbeanspruchung bestehender Verkehrsanlagen wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugen (Art. 8 Abs. 3 Satz 1 LSV). Der Wiederaufbau von Anlagen gilt in jedem Fall als wesentliche Änderung (Satz 2).

E. 4.3.2

Nach der Rechtsprechung ist nicht einzig anhand der Lärmauswirkungen, sondern aufgrund einer gesamthaften Betrachtung zu entscheiden, ob die Änderung gewichtig genug ist, um als "wesentlich" im Sinn von Art. 8 LSV qualifiziert zu werden. Neben den Lärmauswirkungen des Ausführungsprojekts ist auch zu berücksichtigen, ob der Umbau die Bausubstanz erheblich verändert und erhebliche Kosten verursacht und ob die Lebensdauer der Gesamtanlage mit dem Umbau erheblich verlängert wird (vgl. BGE 150 II 547 E. 3.2.2; 141 II 483 E. 4.6). Ausserdem stellt die Rechtsprechung Änderungen von Anlagen in bestimmten Fällen Neubauten gleich. Dies ist der Fall, wenn eine bestehende Anlage in konstruktiver oder funktionaler Beziehung so weit verändert wird, dass der weiterbestehende Teil der Anlage von geringerer Bedeutung erscheint als der erneuerte Teil (sog. übergewichtige Erweiterung; vgl. BGE 150 II 547 E. 3.2.3; 141 II 483 E. 3.3.3).

E. 4.3.3

Vor dem Hintergrund der Rechtsprechung ging der Beschwerdegegner im vorliegenden Fall zu Recht davon aus, dass das Projekt zu einer wesentlichen Änderung des Engstringerknotens i. S. v. Art. 8 Abs. 3 LSV führt: Einerseits ist das Projekt mit umfangreichen baulichen Massnahmen (inkl. Erstellung einer neuen Unterführung) verbunden. Andererseits behalten die Bernstrasse (als Hauptverkehrsachse) und der (bereits bestehende) Engstringerknoten ihre bisherige Funktion grundsätzlich weiterhin bei. Die zusätzlichen Fahrspuren in der neuen Unterführung bei der Bernstrasse dienen hauptsächlich der Verbesserung des Verkehrsflusses im Knotenbereich, erhöhen aber auch die Leistungsfähigkeit, sodass ebenfalls von einer Kapazitätserweiterung auszugehen ist. Dies ändert aber nichts daran, dass bei einer Gesamtbetrachtung die Bestandteile, die von der bisherigen Strassenanlage funktional beibehalten werden, nicht von geringerer Bedeutung als die erneuerten Teile erscheinen. Auch die erwartete Verkehrszunahme (rund 200 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung auf der Bernstrasse) und die erwartete Lärmerhöhung von bis zu 1,2 dB(A) sind nur schon angesichts des Zustands im Jahr 2010 mit einem Tag-Anteil in der Grössenordnung von 1'000 Fahrzeugen pro Stunde und Richtung auf der Bernstrasse nicht derart massiv, dass insgesamt von einer "übergewichtigen" Erweiterung auszugehen wäre.

E. 4.3.4

Der Beschwerdegegner ging somit zu Recht davon aus, dass die Lärmemissionen der gesamten Anlage gemäss Art. 8 Abs. 2 LSV mindestens so weit zu begrenzen sind, dass die

Immissionsgrenzwerte (IGW) nicht überschritten werden.

E. 4.4

Umstritten ist, welche lärmrechtliche Empfindlichkeitsstufe (ES) massgeblich ist, um die IGW auf dem Grundstück der Beschwerdeführerin zu beurteilen.

E. 4.4.1

Das Grundstück Kat.-Nr. 01 liegt gemäss GIS in der Industriezone I, in der die Belastungsgrenzwerte der ES IV gelten (Art. 43 Abs. 1 lit. d LSV i. V. m. Anhang 3 Ziff. 2 LSV). Ferner befindet sich das fragliche Grundstück im Perimeter des 2010 gestützt auf § 85 PBG festgesetzten privaten Gestaltungsplans "Geistlich-Areal Schlieren". Art. 15 Abs. 1 und 2 des Gestaltungsplans verlangen im Gestaltungsplangebiet die Einhaltung der IGW der ES III bzw. ES II.

E. 4.4.2

Die Beschwerdeführerin weist zutreffend auf § 83 Abs. 1 PBG hin, aus dem hervorgeht, dass die Vorschriften eines Gestaltungsplans den Bestimmungen über die Regelbauweise vorgehen (vgl. BGE 148 II 139 E. 8.2). Zwar bedarf es aus Sicht des Strassenprojekts keiner zusätzlichen Lärmschutzmassnahme, solange das betroffene Grundstück noch nicht gemäss dem Gestaltungsplan überbaut wird (BGE 138 II 379 E. 5.5) und die IGW für eine Industriezone mit ES IV eingehalten sind. Es greift aber zu kurz, wenn sich der Beschwerdegegner im angefochtenen Entscheid angesichts des bisherigen Baubestands mit Gewerbenutzungen auf dem betroffenen Grundstück mit der Massgeblichkeit der zonengemässen ES IV begnügt hat. Vielmehr sind vorliegend Art. 15 Abs. 1 und 2 der Gestaltungsplanvorschriften und die darin verankerten ES ebenfalls von Belang. Sodann ergibt sich aus Art. 4 Abs. 4 der Gestaltungsplanvorschriften, dass im Baufeld A bzw. auf dem Grundstück Wohnbauten erstellt werden dürfen.

E. 4.4.3

Fraglich ist, ob bei den IGW gemäss Art. 15 des Gestaltungsplans auf jene der ES II oder ES III abzustellen ist. Gemäss den Gestaltungsplanvorschriften gelten im Gestaltungsplangebiet die IGW der ES III (Art. 15 Abs. 1); bei Bauten mit einem Wohnanteil von über 90 % sind die IGW der ES II einzuhalten (Art. 15 Abs. 2). Auf dem betroffenen Grundstück erstreckt sich das Baufeld A, wo Wohnnutzung gestattet ist, jedoch keine Verpflichtung zur Einhaltung eines Wohnanteils besteht (Art. 4 Abs. 4 der Gestaltungsplanvorschriften). Da zurzeit kein Bauprojekt vorliegt und deshalb nicht absehbar ist, ob, wo und in welchem Umfang auf dem Grundstück der Beschwerdeführerin dereinst Bauten mit einem Wohnanteil von über 90 % erstellt werden, rechtfertigt es sich im vorliegenden Fall, von den Immissionsgrenzwerten der ES III auszugehen (vgl. auch Art. 43 Abs. 2 LSV). Die Lärmimmissionen sind an der nördlichen Aussengrenze des Baufelds A ermittelt worden (vgl. die Messpunkte HB17.1+2 gemäss Bericht der Firma F vom 25. Oktober 2023) und somit am Ort, wo die höchsten Strassenlärmimmissionen auf dem Grundstück der Beschwerdeführerin zu erwarten sind. Gemäss der Lärmbelastungstabelle in diesem Fachbericht 2023 beträgt der Beurteilungspegel (Lr) auf dem Grundstück der Beschwerdeführerin mit dem gewählten Geschwindigkeitsszenario (60-60-50-50) an den zwei Messpunkten (HB17.2 und HB17.1) 65,3 bzw. 68 dB(A) am Tag und 56,34 bzw. 59,4 dB(A) in der Nacht. Demgegenüber besteht kein Anlass, auf die überholten Lärmwerte im Umweltverträglichkeitsbericht zurückzugreifen.

E. 4.4.4

Als Zwischenergebnis ist festzuhalten, dass hinsichtlich der Realisierbarkeit des Gestaltungsplans beim betroffenen Grundstück demnach die IGW der ES III für Strassenverkehrslärm, d. h. 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht, massgebend sind.

E. 4.5.1

Im Hinblick auf die Erteilung von Baubewilligungen für eine spätere Überbaubarkeit dieses Grundstücks entsprechend den Gestaltungsplanvorschriften ist anzunehmen, dass dabei Art. 22 USG einzuhalten sein wird. Gemäss Art. 22 USG dürfen Baubewilligungen für neue Gebäude, die dem längeren Aufenthalt von Personen dienen, in lärmbelasteten Gebieten grundsätzlich nur erteilt werden, wenn die IGW nicht überschritten werden (Abs. 1) oder wenn die Räume zweckmässig angeordnet und die allenfalls notwendigen zusätzlichen Schallschutzmassnahmen getroffen werden (Abs. 2). Diese Vorschriften werden in Art. 31 LSV konkretisiert. Art. 22 USG ist am 27. September 2024 zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen geändert worden. Das Datum der Inkraftsetzung ist jedoch noch nicht festgelegt worden (AS 2025 178; Medienmitteilung des Bundesrats vom 14. März 2025; <https://www.news.admin.ch/de/nsb?id=104482>).

E. 4.5.2

Bei den oben in E. 4.4.3 wiedergegebenen Lärmpegeln ist von einer erheblichen Überschreitung der IGW der ES III auszugehen (vgl. dazu BGr, 27. Juli 2023, 1C_1/2022, E. 5.3; 24. März 2022, 1C_264/2021, E. 3.6). Allerdings ist nicht ersichtlich, dass die Gestaltungsplanvorschriften eine Etappierung bei der baulichen Nutzung vorgeben würden. Vielmehr regelt Art. 9, dass die Überbauung in frei wählbaren Etappen erfolgen kann. Im Hinblick auf den Fall einer Überbauung des Baufelds A, bevor der Engstringerknoten ausgebaut würde, bestimmt der bereits erwähnte Art. 5 Abs. 2, dass die Baulinien für den Ausbau der Bernstrasse einzuhalten sind (dazu oben E. 3.5.3). Die Anforderungen im genannten Art. 15 der Gestaltungsplanvorschriften, die sich aus der Massgeblichkeit der ES III bei der Erstellung von Wohnbauten im Baufeld A ergeben, lassen sich somit nicht anders verstehen, als dass damals angenommen wurde, die diesbezüglichen Vorgaben könnten durch das Bauprojekt ■ unabhängig von der Realisierung eines Ausbaus des Engstringerknotens ■ durch einfache bauliche und gestalterische Massnahmen erreicht werden. Denn eine rechtskonforme Machbarkeit der baulichen Umsetzung des Gestaltungsplans musste bei dessen Erlass nachgewiesen sein.

E. 4.5.3

Wie nachfolgend aufzuzeigen sein wird, erweist es sich an sich nicht als verhältnismässig bzw. sachgerecht, lärmreduzierende Massnahmen an der Quelle in weitergehendem Umfang, als der Beschwerdegegner beschlossen hat, beim vorliegenden Strassenprojekt anzuordnen (vgl. dazu unten E. 4.6 und 4.7). Zudem ist weiterhin davon auszugehen, dass ein Bauprojekt zur Überbauung des Baufelds A ■ auch nach Realisierung des umstrittenen Ausbaus des Engstringerknotens ■ die IGW der ES III mit einfachen baulichen und gestalterischen Massnahmen aus eigener Kraft einzuhalten vermöchte. Dies gilt umso mehr für einen Zeitpunkt nach Inkrafttreten der Änderung von Art. 22 USG vom 27. September 2024, wodurch sich der Spielraum für solche Massnahmen im Rahmen eines Bauprojekts noch erheblich vergrössern wird.

E. 4.5.4

Immerhin steht vorliegend ein Strassenbauprojekt zur Diskussion, das eine lärmrechtliche Sanierungspflicht auslöst. In diesem Rahmen muss der Anlageninhaber grundsätzlich alle Massnahmen finanzieren, die zur Einhaltung der IGW erforderlich sind. Es ist sicherzustellen, dass den Grundeigentümern nicht erhebliche Mehrkosten für die Überbauung ihrer Parzellen, d. h. solche, die über bauliche und gestalterische Massnahmen nach Art. 22 USG hinausgehen, entstehen (vgl. BGE 138 II 379 E. 5.6). Für den Fall, dass im Rahmen einer gestaltungsplangemässen Überbauung des Baufelds A Massnahmen nach Art. 22 USG nicht ausreichen sollten, können insoweit erhebliche Zusatzkosten gegebenenfalls für Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg, vor allem bei Notwendigkeit des Neubaus einer Lärmschutzwand, entstehen. Mit einer solchen neuen Lärmschutzwand wäre grundsätzlich eine minimale akustische Wirkung von 5 dB(A) anzustreben (vgl. dazu die von BAFU und ASTRA herausgegebene Vollzugshilfe "Leitfaden Strassenlärm" von 2006, Ziff. 4.11). Jedenfalls könnten die IGW der ES III am Standort mit einer derartigen Lärmsenkung durch eine Lärmschutzwand ohne Weiteres eingehalten werden. Es lässt sich annehmen, dass die spätere Prüfung einer solchen Schutzmassnahme bei einem Ungenügen von Massnahmen im Rahmen von Art. 22 USG im Vordergrund stehen dürfte. Sollte sich im Zeitpunkt der Überbauung des betroffenen Grundstücks also ergeben, dass bauliche und gestalterische Massnahmen gemäss Art. 22 USG nicht ausreichen, sondern erhebliche Zusatzkosten für den Bau einer Lärmschutzwand anfallen, so müssten die Kosten dafür vom Kanton als Anlageninhaber getragen werden (vgl. BGE 138 II 379 E. 5.6.2 und dazu unten E. 4.9).

E. 4.6

Wie angesprochen (vgl. oben E. 4.5.3) sind die strassenbaurechtlichen Sanierungsmassnahmen zu überprüfen, welche der Beschwerdegegner im Bereich des Grundstücks der Beschwerdeführerin angeordnet hat.

E. 4.6.1

Der Beschwerdegegner hielt fest, im gesamten Projektperimeter sei ein lärmarmer Belag mit einer lärmreduzierenden Wirkung von 1 dB(A) eingebaut. Beläge mit einer weitergehenden Lärmwirkung wiesen aufgrund ihres höheren Porengehalts eine geringere mechanische Stabilität auf. Infolge der Steigung in der Unterführung, der Abbiegevorgänge sowie des hohen Schwerverkehrsanteils sei der Einsatz eines derartigen semidichten Belags aus technischen Gründen nicht möglich.

E. 4.6.1.1

Der am 25. Oktober 2023 erstellte Fachbericht zu den Lärmauswirkungen hält fest, dass die Beanspruchung eines Belags, der den Lärm um mehr als 1 dB reduziert, zu hoch wäre aufgrund der Steigung in der Unterführung, der Abbiegevorgänge sowie des hohen Schwerverkehrsanteils. Diese Auffassung wird durch Rechtsprechung und Literatur bestätigt: Das Bundesgericht verweist auf Ausführungen des BAFU, wonach ein hoher durchschnittlicher Tagesverkehr oder ein hoher Schwerverkehrsanteil zu einer schnelleren akustischen Alterung und damit zu einem frühzeitigen Ersatz führen könne. Auf speziell belasteten Abschnitten, namentlich in Höhenlagen oder bei aussergewöhnlich hohen Belastungen in Kreuzungsbereichen mit grossen Scherkräften, zeigten stark lärmindernde Beläge eine etwas geringere technische Stabilität und die akustische Wirkung könne ebenfalls etwas tiefer sein (BGr, 7. Juli 2023, 1C_513/2022, E. 3.4.4.2; vgl. auch Jonas Knöpfel, Wie lärmmilde Beläge Strassen im Kanton leiser machen, in: Zürcher

Umweltpraxis [ZUP] Nr. 109 vom Dezember 2024, S. 45 ff.).

E. 4.6.1.2

Im vorliegenden Fall ist vor diesem Hintergrund nicht davon auszugehen, dass der Einbau eines Strassenbelags, der den Lärm stärker als um 1 dB reduziert, aus technischen Gründen unmöglich wäre. Der Beschwerdegegner hat seine diesbezüglichen Ausführungen denn auch nicht belegt oder näher begründet. Jedoch erscheint plausibel, dass ein stärker lärmabsorbierender Belag angesichts der Lage des Engstringerknotens im Kreuzungsbereich, des hohen Schwerverkehrsanteils und ■ soweit die Unterführung betroffen ist ■ der Steigung rascher akustisch und mechanisch degradieren würde und deshalb frühzeitig ersetzt werden müsste, was mit zusätzlichen Kosten und Verkehrsunterbrüchen verbunden wäre. Solche Argumente dürfen gemäss der Rechtsprechung im Zusammenhang mit Lärmsanierungsmassnahmen berücksichtigt werden (vgl. BGr, 7. Juli 2023, 1C_513/2022, E. 3.4.4.3). Es erscheint gesamthaft als nachvollziehbar, die Beanspruchung eines stärker lärmabsorbierenden Belags im Rahmen von Art. 18 USG als unverhältnismässig hoch zu erachten. Der beschwerdegegnerische Verzicht auf eine solche Massnahme ist somit nicht zu beanstanden.

E. 4.6.2

Der Beschwerdegegner hielt sodann fest, als weitere Lärmschutzmassnahme würden die Innenwände der Unterführung und der Rampen flächig schallabsorbierend verkleidet, soweit dies der Betrieb der Unterführung zulasse.

E. 4.6.2.1

Gemäss dem Umweltverträglichkeitsbericht vom 15. Juli 2019 sollen die Wannens- und die Absturzsicherungswände mit einer absorbierenden Verkleidung versehen werden. Das Reduktionspotenzial einer kompletten absorbierenden Verkleidung und einer reduzierten Fläche (50 %) sei vergleichbar (ca. 1 dB Differenz), sodass die Variante "ABSORB 50 %" gewählt worden sei. Um Beschädigungen durch Fahrzeuganprall zu vermeiden, werde die Verkleidung ab 1,50 m über OK Strasse angebracht und bis ganz nach oben auf die Wannens- bzw. Absturzsicherungswände montiert. Gemäss dem Lärmfachbericht vom 25. Oktober 2023 werden neben der Schallabsorption an der Stützmauer neu auch schallabsorbierende Verkleidungen im Bereich der Eingangsportale der Unterführung vorgesehen. Aus den vom Beschwerdegegner festgesetzten Projektplänen geht hervor, dass die Seitenwände der Rampen und der Unterführung nicht etwa nur zu 50 % mit einer Lärmschutzverkleidung versehen werden, sondern ■ unter Ausklammerung der gänzlich überdeckten Passage ■ zu einem erheblich grösseren Teil.

E. 4.6.2.2

Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass die Seitenwände des Unterführungsbauwerks an den lärmrelevanten Stellen zu erheblich mehr als 50 % mit einer Lärmschutzverkleidung versehen werden, sodass eine Lärmreduktion von weniger als 1 dB bzw. keine wahrnehmbare Lärmreduktion zu erwarten wäre, wenn die Wände auch in den übrigen Bereichen mit einer Lärmschutzverkleidung versehen würden (vgl. BGr, 25. April 2013, 1C_204/2012, E. 4). Unter diesen Umständen und angesichts des Planungsermessens des Beschwerdegegners liegt keine Verletzung von Art. 18 USG vor, wenn auf den untersten 1,5 m auf eine Lärmschutzverkleidung verzichtet wird, um auf diese Weise Beschädigungen durch Fahrzeuganprall zu vermeiden.

E. 4.6.3

Die im vorliegenden Fall angeordneten strassenbaurechtlichen Lärmsanierungsmassnahmen sind somit nicht zu beanstanden.

E. 4.7

Sodann sind die Sanierungsmassnahmen in Bezug auf die Höchstgeschwindigkeiten zu prüfen, die im Zusammenhang mit dem vorliegenden Projekt geplant wurden (vgl. auch unten E. 4.8.7).

E. 4.7.1

Der Beschwerdegegner hielt fest, dass das von der Kantonspolizei in Absprache mit dem Tiefbauamt vorgesehene Geschwindigkeitsregime zu einer Lärmreduktion führe. In Übereinstimmung mit der geltenden allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf der Engstringerstrasse sei neu auch auf der Bernstrasse im Kreuzungsbereich 50 km/h generell geplant. In der Unterführung sowie den übrigen Abschnitten der Bernstrasse im Projektperimeter bleibe die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h bestehen. Weitere Anpassungen des Geschwindigkeitsregimes mit tieferen Höchstgeschwindigkeiten seien verkehrstechnisch untersucht worden (Art. 108 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 [SSV; SR 741.21]), zufolge fehlender verkehrlicher Verhältnismässigkeit jedoch verworfen worden. Demnach sei das Geschwindigkeitsprofil gewählt worden, das in Expertisen als die beste Option gewertet worden sei (Szenario 60-60-50-50). Eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf der Bernstrasse von 60 km/h auf 50 km/h hätte zwar keine negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotens. Sie würde jedoch die Attraktivität des Streckenzugs vermindern, was sich negativ auf das angestrebte Verlagerungsziel auswirken könnte. Eine Reduktion auf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sei gemäss der Expertise verkehrstechnisch ungeeignet. Das gewählte Temporegime rechtfertige sich auch mit Blick auf die Kosten-Nutzen-Faktor-Methode sowie auf die WTI-Methode. Die Analysen hätten ergeben, dass eine weitere Temporeduktion keine Verbesserung der Lärmbelastungen gegenüber dem verkehrstechnisch geeignetsten Regime bewirken würde. Das liege unter anderem daran, dass die Unterführung die Lärmemissionen wirksam zurückhalte, sodass eine Temporeduktion in der Unterführung keinen grossen Unterschied bewirke.

E. 4.7.2

Aus den Akten ergibt sich Folgendes:

E. 4.7.2.1

Das Kurzgutachten Verkehr (Abschnittsbeurteilung Einführung Tempo 30) vom 17. September 2023 hielt fest, auf den Zugangsachsen zum Engstringerknoten seien die örtlichen Gegebenheiten, die Ausgestaltung des Strassenzugs und der Raumtyp nicht auf Tempo 30 ausgerichtet. Die verkehrliche Verhältnismässigkeit für eine Tempo-30-Reduktion sei bei keiner der Achsen im Zufahrtsbereich zum Knoten gegeben. Beurteilt wurden dabei die Kriterien "Geschwindigkeit", "Ausgestaltung Strasse", "Anforderungen Fuss-/Veloverkehr", "Funktion Raumtyp" sowie "Unfälle/Verkehrssicherheit".

E. 4.7.2.2

Die Analyse der G AG vom 25. Oktober 2023 zum geeigneten Geschwindigkeitsniveau gelangte zum Schluss, aus verkehrlicher Sicht sei ein Geschwindigkeitsregime mit den

Höchstgeschwindigkeiten 60 (Zufahrt zur Unterführung) ■ 60 (Unterführung) ■ 50 (Engstringerknoten) ■ 50 (Engstringerstrasse) geeignet. Dadurch gliedert sich das Geschwindigkeitsregime optimal in das Geschwindigkeitsregime des übergeordneten Netzes ein. Zudem entspreche dieses Regime dem übergeordneten Zielbild für die Ströme des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Eine Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit im Bereich Engstringerknoten könne nur im Sinn der Umweltschutzgesetzgebung aufgrund übermässiger Umweltbelastungen eingeführt werden. Dabei seien insbesondere die Ergebnisse der Untersuchung Lärm massgebend, die eine Anpassung des Geschwindigkeitsregimes bedingen könnten. Das Geschwindigkeitsregime 60-60-50-30 sei lokal aus verkehrlicher Sicht unkritisch. Die Verkehrsregime 60-50-50-50, 60-50-50-30 und 60-50-30-30 seien aus verkehrlicher Sicht lokal ebenfalls unkritisch, d. h. es ergäben sich keine negativen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit. Für das Ziel, die Zentren von Schlieren und Dietikon vom Durchgangsverkehr zu entlasten, müsse jedoch die Benutzung der längeren Umfahrungsrouten (wie über Engstringer- und Bernstrasse) im Vergleich zur direkten Fahrt durch die Zentren trotz Umweg zeitlich attraktiver sein. Damit die Bernstrasse die Funktion einer durchleitenden, übergeordneten Achse übernehmen und zur Entlastung der Zentren Schlieren und Dietikon beitragen könne, sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit entlang dieses Streckenzugs mindestens 50 km/h betragen. Die Infrastruktur entlang dieser Umfahrungsachse (inkl. Unterführung) sei aber auf ein Geschwindigkeitsniveau von 60 km/h ausgerichtet. Eine Geschwindigkeit von 50 km/h in der Unterführung entspreche nicht dem übergeordneten Zielbild der MIV-Ströme, weil die Attraktivität der Strecke sinke. Bei der Engstringerstrasse im Knotenbereich sei aus Sicht Verkehrsablauf, Sicherheit oder Schutz besonderer Benutzergruppen eine Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit nicht notwendig. Aus verkehrlicher Sicht sei im Bereich der oberirdischen, lichtsignalgesteuerten Kreuzung beim Engstringerknoten auch nach dem Umbau eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu signalisieren.

E. 4.7.2.3

Die Analyse von H AG vom 25. Oktober 2023 eruierte den Nutzen der Lärmbelastungsreduktion gemäss den verschiedenen Temporegimes pro betroffene Person anhand der Kosten-Nutzen-Faktor-Methode (KNF). Der gemäss KNF gewichtete Nutzen liegt beim Temporegime 1 (60-60-50-50) bei 117, beim Regime 2 (60-60-50-30) bei 212, beim Regime 3 (60-50-50-50) bei 161, beim Regime 4 (60-50-50-30) bei 290 und beim Regime 5 (60-50-30-30) bei 464. Eine Plausibilisierung mit der WTI-Methode (Anstieg der Mietpreise aufgrund der Lärmreduktion) ergab ein ähnliches Bild. Aus den Anhängen II sowie VI bis IX gehen die Lärmauswirkungen in Bezug auf die fünf erwähnten Geschwindigkeitsszenarien hervor, wobei die Lärmermittlungen mit dem Modell SonROAD18 erfolgten ■ und nicht mehr mit dem in der Umweltverträglichkeitsprüfung 2019 verwendeten, gemäss der Rechtsprechung veralteten Modell StL-86+ (vgl. BGr, 16. Juli 2025, 1C_162/2024, E. 3.3). Bezogen auf die Messpunkte beim Grundstück der Beschwerdeführerin ergibt sich folgendes Bild: Beim Regime 1 beträgt der Beurteilungspegel Lr 65,3 bzw. 68 dB(A) am Tag und 56,3 bzw. 59,6 dB(A) in der Nacht (vgl. oben E. 4.4.3); beim Regime 2 beträgt der Lr 63,7 bzw. 67,1 dB(A) am Tag und 55,7 bzw. 59,4 dB(A) in der Nacht; beim Regime 3 beträgt der Lr 64,2 bzw. 66,7 dB(A) am Tag und 55,9 bzw. 58,6 dB(A) in der Nacht; beim Regime 4 beträgt der Lr 63,4 bzw. 66,7 dB(A) am Tag und 55,4 bzw. 58,9 dB(A) in der Nacht; beim Regime 5 beträgt der Lr 61,2 bzw. 64,9 dB(A) am Tag und 53,2 bzw. 57,2 dB(A) in der Nacht.

E. 4.7.3

Im vorliegenden Fall ist es angesichts der ausgewiesenen IGW-Überschreitungen angezeigt, einerseits aus lärmsanierungsrechtlichen Gründen ernsthaft zu prüfen, ob die von der Beschwerdeführerin beantragte Geschwindigkeitsherabsetzung erforderlich ist (vgl. Art. 18 USG i. V. m. Art. 8 Abs. 2 LSV; BGr, 20. April 2023, 1C_27/2022, E. 10.4). Andererseits ist in strassenverkehrsrechtlicher Hinsicht zu prüfen, ob eine Heraufsetzung der Regelgeschwindigkeit innerorts (50 km/h) in der geplanten Unterführung zulässig ist. Gemäss Art. 108 Abs. 3 SSV kann die allgemeine Höchstgeschwindigkeit auf gut ausgebauten Strassen mit Vortrittsrecht innerorts hinaufgesetzt werden, wenn dadurch der Verkehrsablauf ohne Nachteile für Sicherheit und Umwelt verbessert werden kann.

E. 4.7.4

Bei der Bernstrasse handelt es sich um eine kantonale Hauptverkehrsstrasse; die Engstringerstrasse bildet südlich des Engstringerknotens eine regionale Verbindungsstrasse und nördlich dieses Knotens ebenfalls eine kantonale Hauptverkehrsstrasse. Von der verkehrsplanerischen Hierarchisierung als auch von der baulichen Ausgestaltung und dem Verkehrsaufkommen her sind die beiden Strassen im Bereich des Engstringerknotens als verkehrsorientiert im Sinn von Art. 9 Abs. 1 SSV zu qualifizieren (vgl. dazu BGE 150 II 444 E. 5.1). Der Beschwerdegegner hat die erforderlichen Abklärungen (Verkehrsgutachten und Lärmgutachten) eingeholt. Die fachlichen Bewertungen aus verkehrlicher Sicht (oben E. 4.7.2.1 und 4.7.2.2) sind als vollständig und schlüssig zu beurteilen; sie sind sodann in genügender Weise auf den weiteren, oben erwähnten Fachbericht zur Verifizierung des Knotenlayouts beim Engstringerknoten (oben E. 4.3.3) abgestimmt, sodass keine triftigen Gründe ersichtlich sind, um davon abzuweichen. Dasselbe gilt auch für die angesprochene zusätzliche, fachliche Bewertung der Strassenlärmaspekte (oben E. 4.7.2.3). Im Rahmen einer Überprüfung der vorliegenden Beschwerde erscheint es als nachvollziehbar, wenn zur angestrebten Verkehrsverlagerung, in deren Rahmen der umstrittene Ausbau des Engstringerknotens erfolgt, bei den betroffenen verkehrsorientierten Strassen das aus verkehrlicher Sicht optimale Temporegime (Regime 1) zum Einsatz kommen soll. Zwar wären weitergehende Temporeduktionen (Regimes 2 bis 5) unter dem lärmrechtlichen Blickwinkel geeignet und erforderlich, weil selbst bei dem langsamsten bzw. lärmbezogen wirksamsten Regime 5 des Nachts für die Messpunkte des Grundstücks der Beschwerdeführerin noch eine Überschreitung der IGW für die betroffene ES III verbleibt (vgl. oben E. 4.7.2.3). Vor dem Hintergrund der Strassenfunktion und insbesondere des genannten Verlagerungsziels sind aber bezogen auf das Grundstück der Beschwerdeführerin haltbare Gründe gegeben, die im Hinblick auf das vorgesehene Temporegime 60-60-50-50 (Regime 1) trotz des Gebots der Lärmsanierung als überwiegend gewichtet werden dürfen.

E. 4.8

Ergänzend ist näher auf den Umstand einzugehen, dass aus den Verfahrensakten keine Koordination zwischen der Eröffnung des angefochtenen Beschlusses über das umstrittene Strassenbauprojekt und den funktionellen Verkehrsanordnungen ■ namentlich im Bereich neuer Verkehrswege wie der Unterführung und den Einspurstrecken auf der Bernstrasse beim Engstringerknoten ■ an die Beschwerdeführerin ersichtlich ist.

E. 4.8.1

Die Festsetzung einer allgemeinen Höchstgeschwindigkeit stellt eine funktionelle Verkehrsbeschränkung im Sinn von Art. 3 Abs. 4 SVG (SR 741.01) dar (BGE 150 II 444 E. 3.2; VGr, 23. Januar 2025, VB.2023.00220, E. 5.2). Gemäss § 4 Abs. 1 der kantonalen Signalisationsverordnung (KSigV; LS 741.2) ist die Kantonspolizei dafür zuständig, auf den Staatsstrassen dauernde Verkehrsanordnungen zu verfügen. Da es sich sowohl bei der Bernstrasse als auch bei der Engstringerstrasse um Staatsstrassen handelt, ist im vorliegenden Fall die Kantonspolizei dafür zuständig, die Höchstgeschwindigkeiten im Bereich des Engstringerknotens anzuordnen. Der angefochtene Beschluss des Regierungsrats enthält denn auch im Dispositiv keine Anordnungen in Bezug auf die Höchstgeschwindigkeiten.

E. 4.8.2

Im Rahmen der Erwägungen des angefochtenen Entscheids hat sich der Beschwerdegegner allerdings ■ wie dargelegt ■ mit den Argumenten zu Tempobeschränkungen auseinandergesetzt. Dabei wird von einem Geschwindigkeitsregime gesprochen, das von der Kantonspolizei in Absprache mit dem Tiefbauamt "vorgesehen" sei. Im Zusammenhang mit der Beurteilung einer anderen Einsprache hielt der Beschwerdegegner sodann fest, der Entscheid über das Temporegime falle in den Zuständigkeitsbereich der Kantonspolizei, weshalb auf den Antrag betreffend Temporeduktion zuständigkeitshalber nicht einzutreten sei. Die Einsprache sei der Kantonspolizei zum koordinierten Entscheid mit der Projektfestsetzung überwiesen worden. Die Kantonspolizei entscheide mittels separater Verfügung über die geforderte Geschwindigkeitsreduktion, wobei diese den Einsprechenden zusammen mit der Einsprachebehandlung eröffnet werde. In Dispositiv-Ziffer XVI hielt der Beschwerdegegner fest, der Beschluss werde den betreffenden Einsprechern "unter Beilage der Verfügung der Kantonspolizei vom 20. August 2024" eröffnet. Eine parallele Formulierung findet sich in Dispositiv-Ziffer XVI bezüglich der Beschwerdeführerin nicht.

E. 4.8.3

Die vom Beschwerdegegner erwähnte Verfügung der Kantonspolizei vom 20. August 2024 liegt nicht bei den Akten. Demnach lässt sich nicht beurteilen, ob die Kantonspolizei darin effektiv eine Verkehrsanordnung erlassen hat, mit der sie das relevante Geschwindigkeitsregime am Engstringerknoten festgesetzt hat. Dies gilt umso mehr, als eine solche Anordnung gemäss Art. 107 Abs. 1 lit. a SSV i. V. m. § 7 Abs. 1 KSigV im Amtsblatt hätte veröffentlicht werden müssen. Eine entsprechende Anordnung ist jedoch auf <https://www.amtsblatt.zh.ch> nicht ersichtlich. Die Frage kann aber letztlich offenbleiben, wie sich aus den nachfolgenden Ausführungen ergibt.

E. 4.8.4

Gemäss der Rechtsprechung verlangt das Art. 8 USG zugrunde liegende Prinzip der ganzheitlichen Betrachtungsweise eine Gesamtschau zur Frage der Emissionsbegrenzung aus Projekten, die einen engen räumlichen, zeitlichen und funktionalen Zusammenhang aufweisen. Ein derart enger Sachzusammenhang ist bei der Verbindung von Herabsetzungen der Höchstgeschwindigkeit (als Verkehrsanordnung) und Erleichterungen (als Strassenprojekt) zu bejahen, sofern die beiden Massnahmen das Konzept einer umfassenden Lärmsanierung umsetzen. Im Hinblick auf die Lärmsanierung einer Strasse weist nicht nur die Frage der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, sondern auch ein damit einhergehender Verzicht auf strassenbauliche Massnahmen einen engen lärmrechtlichen

Bezug zu geplanten Erleichterungen auf. Daraus ist dem Grundsatz nach eine Koordinationspflicht zwischen Temporeduktionsmassnahme und Strassenprojekt abzuleiten, falls dahinter das Konzept einer Lärmsanierung steht (VGr, 20. April 2023, VB.2022.00528, E. 5.3, publ. in BEZ 2023 Nr. 9 und in ZBl 125/2024 S. 83 ff.; vgl. auch BGr, 2. Juni 2023, 1C_613/2021, E. 4.4.2). Eine Lärmsanierungspflicht erfordert eine gesamtheitliche Betrachtung der möglichen Massnahmen zur Reduktion der über dem Immissionsgrenzwert liegenden Immissionen, wobei bauliche Sanierungsmassnahmen (z. B. Flüsterbelag) und Verkehrsanordnungen (Geschwindigkeitsreduktion) sowie Sanierungserleichterungen nicht getrennt beurteilt werden können (vgl. Anette Dalcher/Robert Lauko/Salome Bérard, Lärmsanierungsrecht bei Strassen, pbg-aktuell 1/2018, S. 5 ff., 10).

E. 4.8.5

Das vorliegend geplante Projekt bedeutet eine wesentliche Änderung einer Anlage, die gemäss Art. 8 Abs. 2 LSV eine umfassende Lärmsanierungspflicht mit sich bringt (vgl. vorn, E. 4.3.4). Die rechtlichen Anforderungen an die Lärmsanierungs- und Koordinationspflicht sind bei einer wesentlichen Anlageänderung nicht anders bzw. nicht weniger umfassend als bei einem "reinen" Sanierungsprojekt. Zur umfassenden Lärmsanierungspflicht gehört insbesondere auch die Frage der Anordnung von Höchstgeschwindigkeiten des Verkehrs. Entsprechend besteht gemäss der Rechtsprechung eine Koordinationspflicht zwischen den baulichen Sanierungsmassnahmen, die in die Zuständigkeit des Regierungsrats fallen, und den der Lärmsanierung dienenden Verkehrsanordnungen, die in die Zuständigkeit der Kantonspolizei fallen. Die Koordinationspflicht hat zur Folge, dass die regierungsrätliche Festsetzung des Strassenbauprojekts und die kantonspolizeiliche Verkehrsanordnung zum Temporegime im Bereich des Engstringerknotens gleichzeitig hätten eröffnet werden müssen (vgl. VGr, 20. April 2023, VB.2022.00528, E. 5.4). Anschliessend wären beide Entscheide gemeinsam mit Beschwerde beim Verwaltungsgericht anfechtbar gewesen, unter Auslassung der gesetzlich vorgesehenen Möglichkeit, Verfügungen der Kantonspolizei mit Rekurs bei der Sicherheitsdirektion anzufechten (vgl. VGr, 20. April 2023, VB.2022.00528, E. 5.5). Nach der Lehre wäre in derartigen Fällen nicht nur eine gleichzeitige Veröffentlichung von Verkehrsanordnung und Strassenprojekt vorzunehmen, sondern auch ■ und zwar bereits auf Stufe der Anordnung ■ eine materielle Koordination zu gewährleisten (Alain Griffel, Bemerkungen zu VB.2022.00528, in ZBl 125/2024 S. 83 ff. Ziff. 5 S. 94). Es ist nicht einzusehen, weshalb der Regierungsrat bei Staatsstrassenprojekten im Festsetzungsbeschluss nicht zugleich über die erforderlichen Verkehrsanordnungen selber befindet, zumal die diesbezügliche Anordnungscompetenz bei der ihm unterstellten Kantonspolizei liegt.

E. 4.8.6

Im vorliegenden Fall ist der Beschluss des Beschwerdegegners nicht ■ jedenfalls nicht gegenüber der Beschwerdeführerin ■ gemeinsam mit einem Verkehrsanordnungsentscheid der Kantonspolizei eröffnet worden. Dem Beschwerdegegner ist insoweit eine Verletzung der Koordinationspflicht vorzuwerfen. Es stellt sich die Frage, welches die Folgen der festgestellten Verletzung der Koordinationspflicht sind.

E. 4.8.7

Die vorstehenden Ausführungen haben ergeben, dass der Beschwerdegegner die strassenbaulichen Lärmsanierungsmassnahmen für den heutigen Zeitpunkt korrekt beurteilt hat: Es sind keine zusätzlichen baulichen Lärmsanierungsmassnahmen an der Quelle ersichtlich, deren Anordnung sich rechtfertigen könnte (vgl. oben E. 4.6 und unten E. 4.9). Eine gesamtheitliche Betrachtung ■ inkl. Temporeduktionsmassnahmen ■ vermöchte am Ergebnis dieser Rechts- und Ermessensüberprüfung im Rahmen der vorliegenden Beschwerde nichts zu ändern (oben E. 4.7). Das Verwaltungsgericht kann einen materiellen Entscheid fällen, selbst wenn die Vorinstanz einen Nichteintretensentscheid ohne materielle Eventualbegründung getroffen hat (vgl. § 64 Abs. 1 VRG; Donatsch, Kommentar VRG, § 63 N. 18, § 64 N. 7). Ausnahmsweise rechtfertigt es sich nicht und wäre es auch wenig prozessökonomisch, den angefochtenen Entscheid aufzuheben und eine nochmalige, koordinierte Eröffnung zu verlangen (vgl. aber auch unten E. 4.9).

E. 4.8.8

Vielmehr erscheint es sachgerecht, den Beschwerdegegner einzuladen, die Eröffnung der Verkehrsanordnung zu veranlassen, die das Geschwindigkeitsregime im Bereich des Engstringerknotens regelt. Durch diese Eröffnung, die im Amtsblatt zu erfolgen hat (Art. 107 Abs. 1 lit. a SSV i. V. m. § 7 Abs. 1 KStgV), wird es auch anderen legitimierten Parteien möglich sein, den Entscheid betreffend das Geschwindigkeitsregime im Bereich des Engstringerknotens auf dem Rechtsmittelweg anzufechten. Im Hinblick auf das streitbetreffende Grundstück ist die Verkehrsanordnung mit dem vorliegenden Entscheid bereits materiell beurteilt (vgl. vorn. E. 4.7).

E. 4.8.9

Falls die Kantonspolizei bereits zu einem früheren Zeitpunkt ■ allenfalls am 20. August 2024 ■ eine Verkehrsanordnung zum Temporegime im Bereich des Engstringerknotens erlassen und gegenüber einer einzelnen Einsprachepartei eröffnet haben sollte, ändert dies nichts daran, dass die Eröffnung der Anordnung ■ wie erwähnt (oben E. 4.8.6) ■ weder im Amtsblatt noch gegenüber der Beschwerdeführerin persönlich erfolgt ist, sodass die Eröffnung noch zu erfolgen hat.

E. 4.9

Immerhin muss, wie bereits oben in E. 4.5.4 dargelegt wurde, im Rahmen des vorliegenden Verfahrens sichergestellt werden, dass der Kanton als Strasseninhaber zu einem späteren Zeitpunkt allfällige erhebliche Zusatzkosten zur Einhaltung der IGW der ES III beim betroffenen Grundstück, wie für den Bau einer Lärmschutzwand, zu tragen hat. Dies muss zumindest dann gelten, wenn sich bei der Überbauung des Baufelds A auf Kat.-Nr. 01 gemäss dem Gestaltungsplan "Geistlich-Areal Schlieren" bauliche und gestalterische Massnahmen gemäss Art. 22 USG als nicht ausreichend erweisen sollten, um die soeben genannten IGW einzuhalten. Lediglich unter diesem Vorbehalt lässt sich die spätere, notwendige Einhaltung der Lärmbelastungswerte bei einer gestaltungsplankonformen Überbauung des Baufelds A auf jeden Fall gewährleisten. Zu diesem Zweck ist es geboten, das Dispositiv des angefochtenen Entscheids bezüglich der Beschwerdeführerin mit einer entsprechenden Auflage zu ergänzen (vgl. BGE 138 II 379 E. 5.6.2). Dies führt zu einer entsprechenden reformatorischen Anordnung im vorliegenden Urteil (§ 63 Abs. 1 VRG). Insoweit ist das Rechtsmittel der Beschwerdeführerin teilweise gutzuheissen.

E. 5.1

Zusammenfassend ist die Beschwerde teilweise gutzuheissen (oben E. 4.9) und im Übrigen abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist. Der Beschwerdegegner ist im Sinn der Erwägungen einzuladen, die Eröffnung der Verkehrsordnung, die das Geschwindigkeitsregime im Bereich des Engstringerknotens regelt, im Amtsblatt zu veranlassen (vgl. oben E. 4.8). Dieser Punkt ist im Urteilsdispositiv unter einer eigenen Ziffer festzuhalten.

E. 5.2

Bei diesem Verfahrensausgang sind die Kosten des Verfahrens nach Massgabe des Unterliegens und unter Berücksichtigung des Verursacherprinzips zu zwei Fünfteln der Beschwerdeführerin und zu drei Fünfteln dem Beschwerdegegner aufzuerlegen (§ 65a Abs. 1 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG).

E. 5.3

Der überwiegend obsiegenden Beschwerdeführerin steht eine reduzierte Parteientschädigung zu (§ 17 Abs. 2 VRG).

E. 5.4

Der Beschwerdegegner hat um Ausrichtung einer Parteientschädigung ersucht. Eine solche bleibt ihm schon aufgrund seines überwiegenden Unterliegens verwehrt. Im Übrigen darf die Bearbeitung und Beantwortung von Rechtsmitteln 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.2020.00750, E. 7; 29. Juni 2017, VB.2017.00225, E. 6). Auch diese Voraussetzung wäre vorliegend nicht erfüllt. Dementsprechend ist dem Beschwerdegegner keine Parteientschädigung zuzusprechen.

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