

ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2024.00688 vom 12. Januar 2023

ZH Verwaltungsgericht, 2023-01-12, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/zh_verwaltungsgericht_VB.2024.00688

FR: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2024.00688 du 12 janvier 2023

IT: ZH_VERWALTUNGSGERICHT VB.2024.00688 del 12 gennaio 2023

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. Der von der Beschwerdeführerin beantragten Spurreduktion, womit die geplante Abtretung verhindert werden soll, stehen Fachberichte entgegen, nach welchen der Beschwerdegegner zu Recht zum Schluss gelangte, eine Zusammenlegung zweier oberirdischer Spuren sei mit erheblichen verkehrlichen Nachteilen verbunden, welche dem Ziel der Verlagerung des Verkehrs aus dem Stadtzentrum entgegenstünden (E. 3). Bezüglich der Einspurstrecke besteht ein öffentliches Interesse an der Verkehrssicherheit und der Vermeidung von unerwünschtem Quartierverkehr (E. 4.4). Es ist jedoch nicht erkennbar, inwieweit die Ausnahmetransportroute ein relevantes öffentliches Interesse an der Beibehaltung der oberirdischen Geradeausspur begründen sollte, was jedoch keine entscheidende Auswirkung auf den Verfahrensausgang hat (E. 4.5). Die geplante Verschiebung der Lärmschutzwand steht der Erhaltung der bestehenden Bäume nicht entgegen, zumal entsprechende Baumschutzmassnahmen angeordnet wurden (E. 4.6). Der Beschwerdeführerin verbleibt auch nach der Abtretung noch eine beachtliche Umgebungsfläche, welche weiterhin mit grossen Bäumen bestockt ist, sodass keine Beeinträchtigung des parkähnlichen Charakters erkennbar ist. Das Eigentumsinteresse ist als eher geringfügig bis mittel einzustufen (E. 4.7). Abweisung.

Erwägungen

E. 3

Abteilung VB.2024.00688 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 Stiftung A, vertreten durch RA B, Beschwerdeführerin, 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 136,3 Mio. Fr. 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 26,6 Mio. Fr. 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; vgl. Technischer Bericht, VB.2024.00654). 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. Die Stiftung A, Eigentümerin des Grundstücks Kat.-Nr. 01 in Schlieren (D-Weg 03), erhob am 23. September 2019 Einsprache gegen das aufgelegte Projekt und die damit verbundene Enteignung eines Landstreifens von ca. 210 m auf ihrem Grundstück. Sie beantragte in erster Linie, die Einspurstrecke auf der Bernstrasse sei im Bereich entlang ihres Grundstücks zu verschmälern und vom Abbruch der bestehenden Lärmschutzwand sei abzusehen. Im Rahmen der Einspracheverhandlungen konnte mit der Stiftung A ■ 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; V. Die Einsprache der Stiftung A werde abgewiesen, soweit

sie nicht als erledigt abgeschrieben worden sei. Wie aus den Erwägungen des Regierungsrats hervorgeht, bezieht sich die Abschreibung darauf, dass die Stiftung A verschiedene Eventualanträge im Zusammenhang mit der Lärmschutzwand zurückgezogen hatte. II. A. Am 8. November 2024 erhob die Stiftung A beim Verwaltungsgericht Beschwerde gegen den Regierungsratsbeschluss vom 2. Oktober 2024. Sie beantragte: (1.) Disp.-Ziff. V des angefochtenen Beschlusses sei aufzuheben; (2.) das Strassenprojekt sei bei der Abzweigung Bernstrasse/Engstringerstrasse westwärts Richtung Dietikon entlang des Grundstücks der Beschwerdeführerin um eine Spur zu reduzieren und damit sei von einer Enteignung der Beschwerdeführerin sowie einem Abbruch der bestehenden Lärmschutzwand abzusehen; unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zuzüglich Mehrwertsteuer) zu Lasten des Beschwerdegegners. B. Mit Beschwerdeantwort vom 9. Dezember 2024 beantragte der Regierungsrat, die Beschwerde sei abzuweisen, unter Kosten- und Entschädigungsfolgen (zuzüglich Mehrwertsteuer) zulasten der Beschwerdeführerin. C. Im Rahmen des weiteren Schriftenwechsels hielten die Parteien an ihren gestellten Anträgen und Begründungen fest (Replik der Beschwerdeführerin vom 5. Februar 2025; Duplik des Regierungsrats vom 20. Februar 2025; Stellungnahme der Beschwerdeführerin vom 4. März 2025). D. 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 Als Eigentümerin des Anstössergrundstücks Kat.-Nr. 01 in Schlieren ist die Beschwerdeführerin vom angefochtenen Beschluss berührt und hat ein schutzwürdiges Änderungsinteresse, soweit der Beschwerdegegner ihre Einspracheanträge abgewiesen hat, zumal das Projekt auf ihrem Grundstück die Landabtretung einer Fläche von ca. 210 m vorsieht. Die Beschwerdelegitimation ist somit zu bejahen (§ 49 in Verbindung mit § 21 Abs. 1 VRG). Da auch die übrigen formellen Voraussetzungen erfüllt sind, ist auf die Beschwerde einzutreten. 1.3 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 amtet, 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).

1.4 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 grundstücksspezifisch ausgefallen sind und nur in relativ wenigen Bereichen identische Rechtsfragen betreffen.

2. Die Beschwerdeführerin beantragt in der Sache, das Strassenprojekt sei bei der Abzweigung Bernstrasse/Engstringerstrasse westwärts Richtung Dietikon entlang ihres Grundstücks Kat.-Nr. 01 um eine Spur zu reduzieren und damit sei von einer diesbezüglichen Enteignung sowie einem Abbruch der bestehenden Lärmschutzwand abzusehen. Aus der Begründung der Beschwerdeführerin geht hervor, dass sie in erster Linie den Verzicht auf eine oberirdische Geradeausspur verlangt, um eine Spurreduktion zu erreichen; diese Rüge wird nachfolgend in E. 4 geprüft. Sinngemäss macht die Beschwerdeführerin jedoch auch geltend, dass zwei der drei Spuren zusammengelegt werden könnten, um eine Spurreduktion zu erwirken bzw. um die geplante Abtretung zu verhindern; diese Rüge ist nachfolgend vorab zu prüfen (E. 3 hiernach).

E. 3.1

Die Beschwerdeführerin rügt sinngemäss, dass der Regierungsrat ■ zur Verhinderung einer Landabtretung auf dem Grundstück Kat.-Nr. 01 ■ die geplante Einspurstrecke auf der Bernstrasse im Bereich der nordöstlichen Ecke des Engstringerknotens durch eine Zusammenlegung der Geradeausspur mit einer Abbiegespur hätte verschmälern müssen.

E. 3.2

Der Beschwerdegegner hält dazu 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. Eine 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.

E. 3.3

Die Beschwerdeführerin macht 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.

E. 3.4

Die Argumente des Beschwerdegegners beruhen auf mehreren bei den Akten liegenden Fachberichten (Baudirektion / EBP, Dokumentation Mengengerüst vom 26. Juni 2023; Firma E, 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.

E. 3.5

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).

E. 3.6

Im vorliegenden Fall ist 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. Soweit sich die Beschwerdeführerin bei ihren Einwänden auf den ebenfalls vom Beschwerdegegner eingeholten Fachbericht zum Spurbild und zur Verifizierung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Firma E vom 8. Juni 2023 stützt, hat der Beschwerdegegner dargelegt, dass mit dem oben bei E. 3.4 genannten späteren Fachbericht vom 6. November 2023 eine nochmalige Verifizierung des Knotenlayouts aufgrund der neuesten umfassenden Verkehrsdaten erfolgt sei. Die Rügen der Beschwerdeführerin unter Hinweis auf einzelne Aussagen in diesem früheren Fachbericht vom 8. Juni 2023 vermögen vor diesem Hintergrund die Aussagekraft des späteren Fachberichts vom 6. November 2023 nicht ernsthaft zu erschüttern. Im Übrigen kritisiert

die Beschwerdeführerin die dem angefochtenen Entscheid zugrunde liegende Annahme einer Verkehrszunahme auch nicht im Zusammenhang mit der Frage der Zusammenlegung der Geradeaus- und einer Abbiegespur, sondern hauptsächlich im Zusammenhang mit dem Verzicht auf eine oberirdische Geradeausspur bzw. im Zusammenhang mit den von der Gaswerkstrasse herkommenden Fahrzeugen (dazu unten, E. 4.4.3.2). Nachvollziehbar erscheint sodann auch der fachlich hergeleitete Schluss, 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.

E. 3.7

Vor dem Hintergrund der prognostizierten Verkehrszunahme gelangte der Fachbericht vom 6. November 2023 zum Schluss, dass die Zusammenlegung der oberirdischen Geradeausspur mit einer Abbiegespur zu längeren Rückstaus auf der Bernstrasse Ost führen würde, die auch den Verkehr in die Unterführung beeinträchtigen würde. Die Berechnungen und Begründungen des Berichts erscheinen nachvollziehbar (vgl. vorn, E. 3.4). Die Beschwerdeführerin legt denn auch nicht dar, inwiefern die Berechnungen der Rückstaulängen unzutreffend sein sollten.

E. 3.8

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 Ziel der Verlagerung des Verkehrs vom Stadtzentrum Schlieren zur Bernstrasse entgegenstehen. Die diesbezügliche sinngemässe Rüge der Beschwerdeführerin erweist sich als unbegründet.

E. 4.1

Zu prüfen ist sodann das Vorbringen der Beschwerdeführerin, wonach der Beschwerdegegner ■ zur Verhinderung einer Landabtretung auf dem Grundstück Kat.-Nr. 01 ■ 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. 4.2

Die Beschwerdeführerin macht vorab geltend, dass der Verzicht auf eine oberirdische Geradeausspur auf der Bernstrasse Ost zu einer Entlastung des Engstringerknotens beitragen würde. Der Beschwerdegegner anerkennt diesen Vorteil insoweit, als 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. 01 durch den Verzicht einer oberirdischen Geradeausspur zu verschmälern, nicht von vornherein verneinen.

E. 4.3.1

Die Beschwerdeführerin führt 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 Spitzenstunden ■ ohne Verkehrsdienst auskomme.

E. 4.3.2

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. 4.3.2.1

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 ungefähr drei Mal pro Jahr gesperrt werden, wobei davon auszugehen ist, dass diese Arbeiten 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 vorkommen und in der Regel nur relativ kurze Zeit dauern.

E. 4.3.2.2

Ferner ist davon auszugehen, dass im Fall einer ausnahmsweisen Unterführungssperrung eine alternative Verkehrsführung auch dann möglich wäre, wenn die Bernstrasse keine oberirdische Geradeausstrecke enthalten würde. Der Verkehr auf der Bernstrasse in Richtung Westen 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. 4.3.2.3

Soweit der Beschwerdegegner unter Berufung auf einen Fachbericht geltend macht, dass im Fall einer Unterführungssperrung aufgrund der Knotengrösse mindestens acht Mitarbeitende des Verkehrsdienstes aufgeboten werden müssten und dass es "rein organisatorisch" nicht möglich wäre, bei nicht vorhersehbaren Ereignissen innert kurzer Zeit so viele Mitarbeitende aufzubieten, 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. 4.3.3

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. 4.4.1

Die Beschwerdeführerin macht sodann geltend, die auf der Bernstrasse Ost verlaufende, bloss 90 m lange Verflechtungsstrecke stelle keinen Grund dar, eine oberirdische Geradeausspur auf der Bernstrasse beizubehalten, da die Verflechtungsstrecke weder erhöhte Sicherheitsrisiken noch vermehrten Quartierverkehr bewirke.

E. 4.4.2

Demgegenüber hält der Beschwerdegegner fest, dass die Fahrzeuge, die von der Gaswerkstrasse her auf die Bernstrasse gelangten, auf einer 80 m bis 90 m langen Verflechtungsstrecke zwei Fahrbahnen queren müssten, um zur Unterführung zu gelangen, wenn keine oberirdische Geradeausstrecke existieren würde. Dies würde zu einer Sicherheitseinbusse und zu einer Zunahme von unerwünschtem Quartierverkehr führen.

E. 4.4.3

Zu prüfen ist, 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. 4.4.3.1

Gemäss dem bereits oben in E. 3.6 angesprochenen 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 Geradeausspur verzichtet würde, soweit die von der Gaswerkstrasse her kommenden, geradeausfahrenden 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 zu Fahrzielen ausserhalb der Gemeinde Schlieren in Zukunft eher Richtung Zürich via Autobahn 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 % würde 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. 4.4.3.2

Die Beschwerdeführerin verweist auf die im Fachbericht vom 8. Juni 2023 erwähnte Möglichkeit, dass die Eröffnung des geplanten Autobahnanschlusses "Grünau", die gemäss ASTRA im Frühling 2025 begonnen habe und voraussichtlich Ende 2026 abgeschlossen werde, zu einer Abnahme des Verkehrsvolumens von der Gaswerkstrasse über die Bernstrasse Richtung Westen führen könnte. Daraus leitet sie ab, dass auf die geplante oberirdische Geradeausspur auf der Bernstrasse zu verzichten sei. Zu Unrecht: 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. 3.4) fest, dass die massgebenden Einflussgrössen für die "Prognose 2030" nach wie vor gültig seien. Weshalb die Verlagerungsziele gemäss dem ASTRA-Bericht von 2009, den die Beschwerdeführerin beigelegt hat, bei der ursprünglichen oder bei der revidierten Verkehrsprognose nicht mitberücksichtigt worden sein sollten, ist nicht ersichtlich. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die Eröffnung des Autobahnanschlusses "Grünau" sowohl in der ursprünglichen Verkehrsprognose (Zunahme von 400 Fahrzeugen pro Stunde und Fahrtrichtung) als auch in der aktualisierten Verkehrsprognose (Zunahme von 200 Fahrzeugen pro Stunde und Fahrtrichtung) genügend mitberücksichtigt worden ist (vgl. auch oben, E. 3.5).

E. 4.4.3.3

Die Analyse in den dargelegten Fachberichten erweist sich demnach als schlüssig und fachlich fundiert. Vor diesem Hintergrund erscheint die beschwerdegegnerische Beurteilung 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 m bis 90 m kurzen Verflechtungsstrecke zwei Spurwechsel vorzunehmen haben, um zur Unterführung zu gelangen. Entgegen der Beschwerdeführerin durfte in dieser Hinsicht 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 der 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. So sieht der 2010 festgesetzte private Gestaltungsplan "Geistlich-Areal Schlieren", der auch Grundstücke entlang der Brandstrasse betrifft (wie Kat.-Nr. 03, 04, 05), Wohnnutzungen vor, wobei der Bau der entsprechenden Gebäude teilweise (auf Kat.-Nr. 03) noch ansteht. Die Beschwerdeführerin räumt ein, dass es dort Wohnungen gibt. Selbst eine strassenabgewandte Ausgestaltung dieser Gebäude schliesst eine erhebliche Beeinträchtigung der Wohnnutzungen durch die Verkehrsbelastung der Brandstrasse nicht aus, zumal es auch auf die Aussenraumnutzung und die Querbezüge im Gestaltungsplanperimeter beidseits dieser Strasse ankommt. Der von der Beschwerdeführerin beantragte Augenschein ist insoweit nicht erforderlich.

E. 4.4.4

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. 4.5.1

Die Beschwerdeführerin bringt vor, die oberirdische Geradeausspur auf der Bernstrasse sei nicht erforderlich, um die auf der Bernstrasse bestehende Ausnahmetransportroute Typ I (weiterhin) zu ermöglichen. Der 25 m breite Knotenquerungsbereich genüge dafür, bzw. der Bereich könne so gestaltet werden, dass die Ausnahmetransporte ihn diagonal überqueren könnten, ohne dass dazu die geplante Landabtretung auf dem Grundstück der Beschwerdeführerin nötig sei (z. B. mittels Verschiebung oder Befahrung der Verkehrsnase).

E. 4.5.2

Der Beschwerdegegner hält demgegenüber namentlich in der Duplik 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. Die Nord-Süd-Achse des Knotens sei zwar rund 25 m breit. Doch weil die Bernstrasse über den Knoten eine leichte S-Kurve beschreibe und weil die Ausnahmetransporte die Leitmauer umfahren müssten, die die Unterführungsrampe abgrenze, sei der Winkel für die diagonale Querung auf der Nordseite spitzer als auf der Südseite. Die Ausnahmetransporte müssten auf der Nordseite entsprechend mehr Platz haben, um auszuholen bzw. um den erforderlichen Mindestradius zu fahren. Die Geometrie sei gegeben und könne mit vernünftigem Aufwand nicht angepasst werden.

E. 4.5.3

Die Ausführungen des Beschwerdegegners überzeugen in diesem Punkt nicht:

E. 4.5.3.1

Zum Beleg, weshalb auf der Nordseite der Bernstrasse mehr Platz nötig sei als auf der Südseite, damit die Ausnahmetransportfahrzeuge den Engstringerknoten diagonal queren können, verweist der Beschwerdegegner auf den Schleppkurvenplan vom 9. Januar 2020. Daraus geht jedoch nicht hervor, weshalb eine Knotenquerung durch die Ausnahmetransportfahrzeuge 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 interessierenden 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, um für die diagonale Knotenquerung auszuholen. Der Beschwerdegegner legt im Übrigen auch nicht dar, mit welchen Massnahmen die Geometrie des Knotens angepasst werden könnte, um die Diagonalquerungen der Ausnahmefahrzeuge im Fall einer engeren Einspurstrecke zu ermöglichen, und welches der ■ nach seiner Auffassung nicht vernünftige ■ Aufwand wäre, um diese Anpassungen vorzunehmen.

E. 4.5.3.2

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, geht ■ angesichts der im Übrigen weitgehend identischen Situation auf der Nord- und auf der Südseite (auch in Bezug auf die zu umfahrende Leitmauer der Unterführungsrampe) ■ auch aus dem Situationsplan 1:500 nicht hervor.

E. 4.5.4

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. 4.8).

E. 4.5.5

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. 4.6.1

Die Beschwerdeführerin macht sodann geltend, durch die geplante Verschiebung der Lärmschutzwand auf ihrem Grundstück würden die dort stehenden alten Bäume gefährdet. Aus den eingeholten Baumexpertisen gehe zwar hervor, dass die Bäume nach der Realisierung der Lärmschutzwandverschiebung kurzfristig überleben würden. Da die Lärmschutzwand aber nur rund einen Meter vom Stamm eines Baumes entfernt liege, könnten die Wurzeln wegen der Asphaltierung künftig weniger zur Ernährung und Erhaltung des Baumes beitragen, sodass dessen Absterben zu befürchten sei. Analoges gelte für alle weiteren Bäume entlang der Nordseite des Grundstücks, die den parkähnlichen Charakter ausmachten. Die Gefährdung der Bäume sei umso gravierender, als die Beschwerdeführerin ■ als Stiftung ■ den Zweck verfolge, die Liegenschaft Kat.-Nr. 01 der Kirche F zur Verfügung zu stellen. Einen wichtigen Teil des Kirchenlebens stelle die

Nutzung des Umschwungs mit den zahlreichen alten Bäumen dar, die eine waldähnliche Atmosphäre schaffen würden; dort fänden zahlreiche Veranstaltungen statt. Bei den betreffenden Flächen handle es sich deshalb um einen halböffentlichen Begegnungsraum, dem die Funktion einer grünen Oase zukomme.

E. 4.6.2

Der Beschwerdegegner entgegnet, die drei Bäume, die durch die geplante Verschiebung der Lärmschutzwand tangiert würden, blieben gemäss Baumexpertisen erhalten. Die Schallschutzmauer werde mit Schraubfundamenten gebaut, sodass die Wurzeln nicht beschädigt würden. Es bestehe kein Anlass zur Befürchtung, dass die Bäume längerfristig nicht überleben würden, zumal die Expertise keine entsprechenden Hinweise enthalte. Das Grundstück der Beschwerdeführerin könne auch nach der Verschiebung der Lärmschutzwand bestimmungsgemäss genutzt werden, ohne dass der Stiftungszweck beeinträchtigt werde.

E. 4.6.3

Was die Beschwerdeführerin gegen die Argumente des Beschwerdegegners vorbringt, überzeugt nicht: Aufgrund des Schutzfähigkeitsgutachtens vom 10. Juli 2023, des Wurzelsondierungsberichts vom 17. August 2023 und der baumfachlichen Beurteilung vom 31. August 2023 zu den Schraubfundamenten der Lärmschutzwand und zur Rückschneidbarkeit der Bäume durfte der Beschwerdegegner zum Schluss gelangen, dass die geplante Verschiebung der Lärmschutzwand der Erhaltung der bestehenden Bäume nicht entgegensteht, zumal im Landschaftspflegerischen Begleitplan entsprechende Baumschutzmassnahmen angeordnet wurden. Mit dem Beschwerdegegner ist davon auszugehen, dass die Expertisen entsprechende Hinweise enthalten würden, wenn das längerfristige Überleben der Bäume im Nahbereich der Lärmschutzmauer effektiv gefährdet wäre.

E. 4.6.4

Die Bäume auf dem Grundstück der Beschwerdeführerin bleiben somit erhalten. Da zudem davon auszugehen ist, dass die Umgebungsfläche des Kirchengebäudes nur in relativ geringfügigem Umfang reduziert wird (vgl. nachfolgend E. 4.7), durfte der Beschwerdegegner zum Schluss gelangen, dass die geplante Abtretung bzw. Lärmwandversetzung nicht zu einer wahrnehmbaren Beeinträchtigung des Stiftungszwecks führt.

E. 4.6.5

Inwieweit die Durchführung eines Augenscheins an dieser Beurteilung etwas ändern könnte, ist nicht ersichtlich, sodass der entsprechende Beweisantrag der Beschwerdeführerin abzuweisen ist.

E. 4.7.1

Die Beschwerdeführerin beanstandet schliesslich, die geplanten drei oberirdischen Fahrspuren auf der Bernstrasse Ost hätten eine Abtretung einer ca. 210 m grossen Fläche ihres Grundstücks Kat.-Nr. 01 zur Folge, was ■ mangels überwiegender öffentlicher Interessen ■ einen unzulässigen Eingriff in die Eigentumsgarantie bedeute.

E. 4.7.2

Der Beschwerdegegner erachtet die Eigentumseingriffe an der südlichen und südwestlichen Grenze der Parzelle der Beschwerdeführerin demgegenüber als minim und macht geltend, der Eingriff sei aufgrund von hinreichenden öffentlichen Interessen gerechtfertigt.

E. 4.7.3

Die Beschwerdeführerin hat als Eigentümerin des Grundstücks Kat.-Nr. 01 ohne Weiteres ein schutzwürdiges Interesse daran, dass keine Landabtretung vorgenommen wird und dass die Lärmschutzwand nicht verschoben wird (vgl. Art 26 BV). Die Erheblichkeit des geplanten Eigentumseingriffs ist allerdings zu relativieren: Zum einen umfasst die geplante Landabtretung nur ca. 210 m bzw. lediglich rund 7 % des ■ gemäss GIS ■ ca. 2'900 m grossen Grundstücks. Zum anderen betrifft die Abtretungsfläche lediglich einen rund 5 m breiten Streifen entlang der Grenze des Grundstücks zur Strasse. Gemäss den Angaben der Beschwerdeführerin wird der betreffende Grundstücksbereich als Umgebungsfläche zum Kirchengebäude genutzt ■ in erster Linie für kirchliche Veranstaltungen und Begegnungen. Die betreffende Umgebungsfläche umfasst auch nach der Abtretung noch eine beachtliche Grösse und bleibt weiterhin mit grossen Bäumen bestockt, sodass keine Beeinträchtigung des parkähnlichen Charakters erkennbar ist. Entsprechend ist nicht von einer deutlich wahrnehmbaren Nutzungseinschränkung des Grundstücks auszugehen, zumal die Beschwerdeführerin selber nicht geltend macht, die verbleibende Fläche sei für die Durchführung kirchlicher Veranstaltungen zu klein.

E. 4.7.4

Insgesamt rechtfertigt es sich, das Eigentumsinteresse der Beschwerdeführerin, auf die geplante Abtretung zu verzichten, als eher geringfügig bis mittel einzustufen.

E. 4.8

Im Rahmen einer gesamthaften Interessenabwägung lässt sich Folgendes festhalten:

E. 4.8.1

Die höhere Leistungsfähigkeit des Engstringerknotens ohne Geradeausspur, die Erhaltung von rund 200 m Grünraum sowie das Interesse der Beschwerdeführerin, auf eine Landabtretung zu verzichten, bilden schutzwürdige (öffentliche bzw. private) Interessen daran, auf die geplante oberirdische Geradeausspur auf der Bernstrasse an der nordöstlichen Ecke des Engstringerknotens zu verzichten. Die genannten 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 die Landabtretung lediglich rund 7 % der Grundstücksfläche betrifft und die Nutzung des Grundstücks nicht auf deutlich wahrnehmbare Weise beeinträchtigt wird. Im Übrigen wird in eine gesamthaft gesehen nicht allzu grosse Grünfläche entlang einer Hochleistungsstrasse ■ auf möglichst schonende Weise ■ eingegriffen.

E. 4.8.2

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 (oben E. 4.4.4). Ebenfalls zu beachten ist das ■ wenn auch geringer 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. 4.8.3

Vor diesem Hintergrund ist der Beschwerdegegner im Ergebnis ■ auch unter Ausblendung des Interesses 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. Entgegen der Beschwerdeführerin ist es nicht zu beanstanden, wenn der Beschwerdegegner bei dieser Lösung namentlich die dargelegten Vorteile der Geradeausspur für die Verkehrssicherheit als wichtiger angesehen hat als das Ziel, eine möglichst hohe Kapazitätsreserve bei Verzicht auf diese Geradeausspur zu erreichen.

E. 5.1

Zusammenfassend erweist sich die Beschwerde als unbegründet und ist abzuweisen.

E. 5.2

Bei diesem Verfahrensausgang sind die Kosten des Verfahrens der unterliegenden Beschwerdeführerin aufzuerlegen (§ 65a Abs. 1 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 VRG). Eine Parteientschädigung steht ihr nicht zu (§ 17 Abs. 2 VRG).

E. 5.3

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.2020.00750, E. 7; 29. Juni 2017, VB.2017.00225, E. 6). Diese Voraussetzung ist 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.