

Öffentliche Fassung

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 2. Oktober 2024

**1029. Strassen (Schlieren, 1 Bernstrasse, 620 Engstringerstrasse,
Massnahme im Umfeld der Limmattalbahn 2. Etappe,
Projektfestsetzung, Behandlung Einsprachen, Freigabe Teilbetrag)**

A. Ausgangslage und Projekt

Das Limmattal ist ein dynamischer Raum, der sich stark entwickelt und in den nächsten Jahren mit einem weiteren Verkehrswachstum rechnen muss. Seit Betriebsaufnahme der Limmattalbahn 2022 ist der Kanton Zürich bestrebt, die Zentren von Schlieren und Dietikon vom Verkehr zu entlasten und den regionalen Verkehr in Ost-West-Richtung auf die Bern- und die Überlandstrasse zu verlagern.

Mit Beschluss vom 30. März 2015 (Vorlage 5111) bewilligte der Kantonsrat einen Rahmenkredit von 136,3 Mio. Franken für Anpassungen am Strassennetz in Zusammenhang mit der Limmattalbahn entlang des Neubautrassesees sowie auf der nördlich gelegenen Verkehrsachse mit Bernstrasse und Überlandstrasse. In der Referendumsabstimmung vom 22. November 2015 bestätigten die Stimmberechtigten des Kantons Zürich den Kreditbeschluss. Mit Beschluss vom 25. März 2024 (Vorlage 5895) bewilligte der Kantonsrat für Anpassungen am Strassennetz in Zusammenhang mit der Limmattalbahn einen Zusatzkredit von 26,6 Mio. Franken.

Der vorliegend festzusetzende Ausbau des Engstringerknotens in der Stadt Schlieren bildet Teil der im Rahmen- und im Zusatzkredit enthaltenen Anpassungen am Strassennetz. Das Vorhaben ist räumlich mit dem Bau der Limmattalbahn sowie den flankierenden verkehrlichen Massnahmen zur Nordumfahrung koordiniert und mit dem Umleitungs- und Gesamtverkehrskonzept Limmattal West abgestimmt. Das in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Schlieren, den kantonalen Fachstellen und der Kantonspolizei erarbeitete Projekt umfasst folgende Massnahmen:

- Neubau eines Unterführungsbauwerks mit einer Länge von 50 m in Ost-West-Richtung bzw. rund 350 m einschliesslich Rampenbauwerken, wobei das Bauwerk auf einer Länge von rund 230 m im Grundwasser zu liegen kommt, schallabsorbierende Verkleidung der Innenwände der Unterführung und der Rampen, lärmärmer offenzporiger Gussasphalt;
- Neubau Kreisel Rütistrasse mit vier Ästen und einem Aussendurchmesser von 28 m;

- Neubau einer Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) einschliesslich Pumpwerk entlang der Bernstrasse, Retentionsfilterbecken mit offenem Gerinne als Zulauf, umfassende Anpassung des Ableitungssystems für Strassenabwasser;
- Neubau von Betriebs- und Sicherheitsausrüstungskomponenten für das Pumpwerk der SABA;
- Umlegung verschiedener Gas- und Wasserleitungen;
- Neubau von zwei Trinkwasserdruckleitungen;
- Belagsersatz im gesamten Projektperimeter, teilweise Neubau (jeweils mit Einbau eines lärmarmen Deckbelags);
- Aufhebung des nördlichen Gehweges entlang der Bernstrasse;
- Ausbau des Gehweges auf der südlichen Seite der Bernstrasse zu einem kombinierten Rad-/Gehweg von 3,5 m Breite;
- Ausbau der Engstringerstrasse südlich des Engstringerknotens bis und mit dem neuen Kreisel;
- Aufhebung, Anpassung und Neubau von Fussgängerübergängen;
- Ersatzneubau Lichtsignalanlage (LSA) Nr. 9 (Bern-/Engstringerstrasse), Neubau LSA Nr. 291 (Fussgängerübergang Bernstrasse/Lättenweg), Neubau LSA Nr. 292 (Kreisel Rütistrasse), Anschluss der Lichtsignalanlagen an den Gebietsrechner;
- akustisch gleichwertiger Ersatzneubau der Lärmschutzwand «Lachern» nordöstlich des Engstringerknotens;
- Massnahmen zur siedlungsverträglichen Gestaltung und Begrünung gemäss landschaftspflegerischem Begleitplan;
- Erneuerung und Anpassung der öffentlichen Beleuchtung im gesamten Projektperimeter;
- Anpassung der Energieversorgung;
- Anpassung und Erweiterung Kabelrohranlage;
- Neubau Lichtwellenleiter-Kabel (Netzerweiterung/Ringerschlüssung);
- Wiederinstandstellung der privaten und öffentlichen Grundstücke im Projektperimeter.

Der Stadtrat Schlieren hat sich mit Beschluss vom 19. Dezember 2016 im Sinne von § 12 des Strassengesetzes (StrG, LS 722.1) zum Projekt geäussert. Das Projekt wurde gemäss § 13 StrG vom 11. November bis 12. Dezember 2016 der Bevölkerung zur Mitwirkung unterbreitet. Die eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen sind im überarbeiteten Projekt soweit möglich berücksichtigt worden.

B. Umweltverträglichkeitsprüfung

Gestützt auf Art. 2 Abs. 1 in Verbindung mit Anhang Ziff. II.3 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV, SR 814.011) wurde das Projekt auf seine Übereinstimmung mit den massgebenden umweltschutz-, forst-, gewässerschutz- und raumplanungsrechtlichen sowie natur- und heimatschutzrechtlichen Bestimmungen überprüft. Der Umweltverträglichkeitsbericht wurde den kantonalen Fachstellen zur Beurteilung vorgelegt. Umweltverträglichkeitsbericht und Beurteilung der kantonalen Fachstellen mit Stellungnahme der Koordinationsstelle für Umweltschutz (UVP 0677-1) bildeten Teil der öffentlichen Auflage 2019. Gemäss Umweltverträglichkeitsbericht lässt sich das Bauvorhaben in Übereinstimmung mit dem geltenden Umweltrecht realisieren. Durch die Verwirklichung des geplanten Vorhabens ist in den Umweltbereichen Luft, Lärm, Erschütterungen, Grundwasser, Flora, Fauna und Lebensräume sowie Abfälle mit mässigen Belastungen zu rechnen, denen jedoch mit geeigneten Massnahmen entgegengewirkt wird. Durch das Vorhaben kommt es zu neuen Einbauten im Grundwasser. Mit den geplanten Ersatzmassnahmen in Form von hydraulischem Ersatzmaterial bleibt die ursprüngliche Durchflusskapazität jedoch erhalten. Dank der neu geplanten Entwässerung mit Fassung und Reinigung des Strassenabwassers sowie dem anschliessenden Einleiten in den Rietbach erfährt der Umweltbereich Entwässerung eine deutliche Verbesserung. Durch die vorgängige Behandlung des Strassenabwassers und der anschliessenden Einleitung in den Vorfluter wird der Rietbach massgeblich von Schadstoffen entlastet. Im Störfall kann das Personenrisiko unter Berücksichtigung der definierten Massnahmen als tragbar eingestuft werden. Die Anpassung der Entwässerung an den Stand der Technik führt zu einer Verringerung der Risiken für oberirdische Gewässer. Die Risiken für das Grundwasser liegen auch mit dem Projekt im akzeptablen Bereich. Das von der Bernstrasse im Projektperimeter ausgehende Risiko kann somit insgesamt als tragbar eingestuft werden. Durch das Projekt und die Umsetzung der definierten Lärmschutzmassnahmen verbessert sich die Lärm situation im Vergleich zum heutigen Zustand. Ebenfalls ist bezüglich der Neophytsituation sowie, im Falle einer Sanierung, im Bereich Altlasten mit einer leichten Verbesserung zu rechnen.

In den übrigen untersuchten Umweltbereichen sind geringe oder nicht relevante Auswirkungen zu erwarten.

Die kantonalen Fachstellen und die Koordinationsstelle für Umweltschutz kamen im Rahmen ihrer Beurteilung zum Schluss, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der vorgesehenen Massnahmen sowie der von den Fachstellen gestellten Anträgen den Vorschriften über den

Schutz der Umwelt entspricht. Sämtliche notwendigen Bewilligungen der kantonalen Fachstellen liegen vor oder sind in Aussicht gestellt worden. Die Auflagen der kantonalen Fachstellen werden bei der Ausführungsprojektierung und der Umsetzung des Strassenbauprojekts berücksichtigt. Die Baudirektion, Tiefbauamt, ist nach Massgabe von Art. 20 UVPV zu beauftragen, den Bericht über die Umweltverträglichkeit, die Beurteilung der Umweltschutzfachstellen sowie den Entscheid, soweit er die Ergebnisse der Prüfung betrifft, während 30 Tagen öffentlich aufzulegen.

C. Einspracheverfahren

Die öffentliche Auflage des Bauprojekts und des Landerwerbsplans gemäss § 16 in Verbindung mit § 17 Abs. 2 StrG erfolgte vom 23. August bis 23. September 2019.

Innerhalb der Auflagefrist wurden 14 Einsprachen eingereicht, die projektbezogene und teilweise auch enteignungsrechtliche Begehren enthielten. Im Rahmen der vorliegenden Projektfestsetzung wird über Einsprachen gegen das Projekt sowie damit verbundene Enteignungen entschieden. Mit der Projektfestsetzung wird das Enteignungsrecht erteilt (§ 15 Abs. 1 StrG). Enteignungsrechtliche Entschädigungsbegehren werden im anschliessenden Landerwerbsverfahren nach §§ 18 ff. StrG behandelt.

Mit sieben Einsprechenden konnte im Rahmen der Einigungsverhandlungen eine einvernehmliche Lösung gefunden werden. Die jeweilige Zustimmung liegt mit der Unterzeichnung der Anpassungsprotokolle vor, womit auch die Einsprachen zurückgezogen wurden. Diese sind als erledigt abgeschrieben worden.

Die verbleibenden sieben Einsprachen sind wie folgt zu beurteilen:

a) [REDACTED]
(im Zeitpunkt der Einsprache: [REDACTED]), [REDACTED],
Einsprache vom 22. September 2019

Die Einsprechenden verlangen, es sei festzuschreiben, dass Fussgänger die Bernstrasse in einem Zuge queren können. Sodann sei bei der Engstringerkreuzung die Schulwegverbindung zu berücksichtigen. Weiter beantragen die Einsprechenden, das Zustandekommen des Spurbildes sei aufzuzeigen. Sie fordern sodann, es seien zusätzliche Grünflächen vorzusehen. Zudem verlangen die Einsprechenden, es sei eine nachvollziehbare Veloverkehrsführung umzusetzen und im Westen der Engstringerkreuzung sei eine Querungsmöglichkeit für Velofahrende einzurichten.

Die Einsprechenden sind während des Einspracheverfahrens innerhalb der Stadt Schlieren umgezogen. Infolge der grösseren Entfernung ihrer neuen Wohnadresse vom Projektperimeter sind die für die Einsprachelegitimation notwendige Betroffenheit sowie das schutzwürdige Interesse an den von den Einsprechenden geforderten Anpassungen am Strassenprojekt entfallen (§ 17 Abs. 1 StrG in Verbindung mit § 21 Abs. 1 Verwaltungsrechtspflegegesetz [LS 175.2]). Auf die Einsprache ist daher mangels Legitimation der Einsprechenden nicht einzutreten.

b) [REDACTED]

[REDACTED], *Einsprache vom 20. September 2019*

Die Einsprecherin beantragt, es sei das Strassenprojekt so anzupassen, dass die geplante Strassenabwasserbehandlungsanlage nicht auf dem Grundstück Kat.-Nr. [REDACTED] der Einsprecherin situiert wird (Antrag 1a). Eventualiter sei das Strassenprojekt so anzupassen, dass die geplante Strassenabwasserbehandlungsanlage zwar auf dem Grundstück Kat.-Nr. [REDACTED] der Einsprecherin situiert ist, aber deutlich redimensioniert wird (Eventualantrag 1a).

Die in Zusammenhang mit dem Ausbau des Engstringerknotens neu zu ordnende Strassenentwässerung wurde gemäss den gewässerschutzrechtlichen Bestimmungen des Bundes sowie den geltenden kantonalen Richtlinien geplant. Die Versickerung als in erster Linie anzustrebendes Entwässerungssystem fällt infolge der örtlichen Gegebenheiten (geringer Abstand zum Grundwasserspiegel, grosser Flächenbedarf in bebautem Gebiet) ausser Betracht. Vielmehr erfolgt die Entwässerung wie bisher in den Vorfluter, infolge der Belastung des Strassenabwassers neu erst nach vorgängiger Behandlung. Das Strassenabwasser wird im Retentionsfilterbecken gereinigt. Dieses dient gleichzeitig der Einhaltung der Einleitbedingungen in den Vorfluter. Die Höhen- und Lageverhältnisse am gewählten Standort gewährleisten die Errichtung und den Betrieb einer SABA, mit der das Strassenabwasser gesetzeskonform beseitigt werden kann. Der zentrale Standort der Anlage, die kombinierte Nutzung des für die Unterführung ohnehin notwendigen Pumpwerks und das grosse Einzugsgebiet der SABA wirken sich positiv auf die Wirtschaftlichkeit der Anlage aus. Alternative Standorte wurden während der Projektierung geprüft und verworfen. Ein Standort weiter östlich hätte etwa Eingriffe in Fruchfolgeflächen sowie längere Pumpwege zur Folge gehabt. Vom vorgeschlagenen Standort auf der angrenzenden Parzelle der Stadt Schlieren müsste das Wasser in Richtung Vorfluter nochmals gepumpt oder es müssten alternativ auf der Strecke zum Vorfluter mehrheitlich neue Ableitungen erstellt werden. Beides wäre mit finanziellen Zusatzkosten verbunden. Die Anordnung der SABA auf den öffentlichen Grün-

flächen steht sodann im Widerspruch zu den städtebaulichen Interessen der Stadt Schlieren. Denn eine eigentliche Doppelnutzung als Park- und Spielanlage sowie als SABA ist infolge der technischen Anforderungen an die SABA ausgeschlossen. Der geplante Standort auf dem Grundstück der Einsprecherin ist heute demgegenüber weitestgehend ungenutzt. Der Landstreifen ist von den Gartenanlagen der Wohnsiedlung durch eine Lärmschutzwand bzw. eine Böschung abgetrennt. Die beanspruchten Flächen befinden sich überdies grösstenteils im Verkehrsbaulinienbereich. Die Zusammenarbeit mit einem Büro für Landschaftsarchitektur stellt sodann eine möglichst naturnahe Gestaltung und Begrünung der SABA sicher. Im Weiteren können Bau und Betrieb der SABA gemäss Abklärungen im Einspracheverfahren mittels Einräumung eines Baurechts zugunsten des Kantons gesichert werden. Der erforderliche Land erwerb betreffend Kat.-Nr. [REDACTED] reduziert sich damit auf die Fläche, die für den Einzelfahrstreifen in Richtung Dietikon benötigt wird. Mögliche Optimierungen des Entwässerungskonzepts in der Ausführungsplanung sind schliesslich von untergeordneter Bedeutung bzw. vermögen Funktionsweise, Dimensionierung sowie Standort der SABA nicht massgeblich zu beeinflussen. Insgesamt ist die geplante SABA geeignet und notwendig, um das anfallende Strassenabwasser gewässerschutzkonform zu beseitigen. Der mit dem Projekt verbundene Eingriff in die Eigentumsrechte der Einsprecherin ist sodann ohne Weiteres als zumutbar einzustufen. Antrag 1a und Eventualantrag 1a sind abzuweisen.

Die Einsprecherin verlangt sodann, es sei das Strassenprojekt zwecks lärmrechtlicher Neubeurteilung integral zurückzuweisen (Antrag 1b). Eventualiter sei das Strassenprojekt so anzupassen, dass 1. die bestehende Lärmschutzwand auf dem Grundstück Kat.-Nr. [REDACTED] substanziell erhöht wird, 2. die Seitenwände und die Decke der geplanten Unterführung sowie die Seitenwände der Rampen je auf der gesamten Länge sowie auf der ganzen Höhe, d. h. zu 100%, mit lärmabsorbierenden Verkleidungen versehen werden und 3. die Fahrbahn nicht nur im Bereich der geplanten Unterführung samt Rampen, sondern im gesamten Projektperimeter mit einem stark lärmabsorbierenden, d. h. offenporigen, Deckbelag ausgerüstet wird (Eventualanfrage 1b).

Mit dem vorliegenden Projekt erfahren die Bernstrasse und der Eng stringerknoten eine wesentliche Änderung im Sinne von Art. 8 Abs. 2 und 3 der Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41). Mit dem Projekt sind umfangreiche bauliche Massnahmen verbunden. Veränderungen der Lärm belastung gelten ab 1 dB(A) als wahrnehmbar. Das Vorhaben führt zu einer Lärmzunahme von bis zu 1,2 dB(A). Gleichzeitig nimmt die Lärm belastung an einzelnen Stellen bis zu 3,6 dB(A) ab. Die Lärmabnahmen ergeben sich durch die Abschirmung der Hauptverkehrsachse in der Unter-

führung. Die Bernstrasse und der Engstringerknoten erfüllen sodann grundsätzlich weiterhin dieselbe Funktion. Die Unterführung dient der Optimierung des Verkehrsflusses. Damit liegt zwar eine wesentliche Änderung einer Anlage vor, doch geht diese Änderung nicht so weit, dass sie einer Neuanlage gleichzustellen wäre, bei der die Planungswerte einzuhalten wären. Zufolge der wesentlichen Änderung sind die Lärmemissionen der gesamten Anlage mindestens so weit zu begrenzen, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (Art. 8 Abs. 2 LSV).

Sanierungsbedürftige Anlagen dürfen sodann nur umgebaut werden, wenn sie gleichzeitig saniert werden (Art. 18 Abs. 1 Umweltschutzgesetz [SR 814.01]). Stehen keine überwiegenden Interessen entgegen, ist den Massnahmen, welche die Lärmerzeugung verhindern oder verringen, den Vorzug zu geben gegenüber Massnahmen, die lediglich die Lärmausbreitung verhindern oder verringern (Art. 13 Abs. 3 LSV). Vorliegend wird im gesamten Projektperimeter ein lärmärmer Belag mit einer lärmreduzierenden Wirkung von 1 dB(A) eingebaut. Beläge mit einer weitergehenden Lärmwirkung weisen aufgrund ihres höheren Porengehaltes eine geringere mechanische Stabilität auf. Infolge der Steigung in der Unterführung, der Abbiegevorgänge sowie des hohen Schwerverkehrsanteils ist der Einsatz eines derartigen semidichten Belags aus technischen Gründen nicht möglich. Als weitere Lärmschutzmassnahme werden die Innenwände der Unterführung und der Rampen flächig schallabsorbierend verkleidet, soweit dies der Betrieb der Unterführung zulässt. Von einer zusätzlichen Verkleidung der Decke ist keine wahrnehmbare zusätzliche Lärmreduktion zu erwarten, weshalb darauf mangels Zweckmässigkeit verzichtet wird. Zu einer Lärmreduktion führt indessen das von der Kantonspolizei in Absprache mit dem Tiefbauamt vorgesehene Geschwindigkeitsregime. In Übereinstimmung mit der geltenden allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf der Engstringerstrasse ist neu auch auf der Bernstrasse im Kreuzungsbereich 50 generell geplant. In der Unterführung sowie den übrigen Abschnitten der Bernstrasse im Projektperimeter bleibt die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h bestehen. Weitere Anpassungen des Geschwindigkeitsregimes mit tieferen Höchstgeschwindigkeiten wurden verkehrstechnisch untersucht (Art. 108 Signalisationsverordnung [SR 741.21]), zufolge fehlender verkehrlicher Verhältnismässigkeit jedoch verworfen. Die von der Einsprecherin geforderte Erhöhung der Lärmschutzwände ist im Weiteren nicht wirtschaftlich. Geprüft wurden eine Erhöhung auf 6,5 m bzw. 9 m sowie Neubauten mit entsprechenden Höhen. Sämtliche untersuchten Lärmschutzwände erzielten einen klar ungenügenden WTI (Index der Wirtschaftlichen Tragbarkeit). Zusammenfassend ist festzuhalten, dass im Projekt die notwendigen, zweckmässigen und verhältnismässigen Lärm-

schutzmassnahmen getroffen werden. Die Einsprecherin hat keinen Anspruch auf weitergehende Massnahmen. Auch ein Anspruch auf Schallschutzfenster als Ersatzmassnahme besteht bei Neubauten (Baubewilligung nach 1. Januar 1985) wie der Überbauung Giardino nicht. Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen ist Antrag 1b abzuweisen. Die Eventualanträge 1b sind im Sinne der Erwägungen teilweise gutzuheissen, und im Übrigen abzuweisen.

Die Einsprecherin beantragt, es sei ihr nach gegebenenfalls erfolgter Strassenprojektpassung nochmals Frist anzusetzen, um das Entschädigungsbegehr entsprechend anpassen zu können (Antrag 2a). Eventualiter, für den Fall der Strassenprojektrealisierung gemäss öffentlicher Auflage, sei der Einsprecherin folgende Entschädigung auszurichten: Für die verlangte Abtretung der Halte von rund 1423 m² des Grundstücks Kat.-Nr. [REDACTED] sei der Einsprecherin der Verkehrswert für Land in der Wohnzone W3/0.60 zu entschädigen, mindestens jedoch Fr. 1900/m², ohne Abzug für Vorgartenland, jedoch unter Berücksichtigung eines angemessenen Unfreiwilligkeitszuschlags (Antrag 2b).

Auf die Anträge 2a und 2b ist im vorliegenden Verfahren nicht einzutreten; sie werden im anschliessenden Landerwerbsverfahren nach §§ 18 ff. StrG geprüft und behandelt.

Im Weiteren verlangt die Einsprecherin, es sei vor Beginn und nach Abschluss der Bauarbeiten von und zulasten der Einsprachegegnerin je ein Befund (Protokoll samt Fotodokumentation und Rissprotokoll) über den Zustand der betroffenen Landflächen, Gebäude sowie weiteren Bauten und Anlagen (namentlich der Lärmschutzwand) auf dem Grundstück Kat.-Nr. [REDACTED] der Einsprecherin aufzunehmen (Antrag 3).

Befundaufnahmen sind geplant, wobei der genaue Umfang der Rissprotokolle sechs Monate vor Baubeginn definiert wird. Ebenso vorgesehen ist die Erarbeitung eines Konzepts zur Überwachung der baubedingten Emissionen, wie insbesondere Erschütterungen. Die entsprechenden Kosten gehen zulasten des Kantons. Antrag 3 ist im Sinne der Erwägungen gutzuheissen.

Die Einsprecherin verlangt, sie sei für ihre Aufwendungen im Abtretungsverfahren (vor allem für die Anwaltskosten und die eigenen Umtreibe) angemessen zu entschädigen (Antrag 4).

Über eine allfällige Parteientschädigung im Zusammenhang mit dem Abtretungsverfahren ist im anschliessenden Landerwerbsverfahren nach §§ 18 ff. StrG zu entscheiden. Im vorliegenden Verfahren ist auf die Einsprache in diesem Punkt (Antrag 4) nicht einzutreten.

Sodann beantragt die Einsprecherin, es sei eine Einigungsverhandlung durchzuführen (Antrag 5).

Am 16. Januar 2023 hat eine Besprechung mit der Einsprecherin stattgefunden. Der entsprechende prozessuale Antrag (Antrag 5) ist somit als erledigt abzuschreiben.

c) [REDACTED],
Einsprache vom 18. September 2019

Die Einsprecherin beantragt, es sei die Enteignung von 320 m² des Grundstücks an [REDACTED] (Kat.-Nr. [REDACTED] sowie der damit verbundene Rückbau [REDACTED] zu unterlassen (Antrag 1).

Die Einsprecherin macht im Wesentlichen geltend, der Ausbau des Engstringerknotens sei überdimensioniert, wobei insbesondere der Bau der Unterführung nicht notwendig sei. Die alleinige Enteignung von Grundstücken südlich der Bernstrasse verletze sodann das Prinzip der Verhältnismässigkeit und der Gleichbehandlung. Das vorliegende Strassenbauprojekt ist Teil der gesamtverkehrlichen Lösung des Projekts Limmattalbahn. Letzteres umfasst die Verlagerung des Verkehrs von der Achse Badener-/Zürcherstrasse auf die Achse Bern-/Überlandstrasse. Verschiedene Ausbauvorhaben sollen die notwendigen Kapazitäten gewährleisten. Die Ausbauvorhaben basieren dabei auf einem einheitlichen Mengengerüst. Dieses berücksichtigt sowohl die Siedlungsentwicklung als auch die angestrebten Verlagerungseffekte gemäss übergeordnetem Gesamtkonzept. Der Ausbau des Engstringerknotens dient insbesondere der verkehrlichen Entlastung des Zentrums von Schlieren. Mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept wurde die Neugestaltung des Engstringerknotens und des südlichen Abschnitts der Engstringerstrasse planerisch vorbereitet. Mögliche Ausbauvarianten wurden hinsichtlich Machbarkeit und Leistungsfähigkeit untersucht. Mit niveaugleichen Lösungsansätzen konnten keine ausreichenden Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden. Als Bestvariante resultierte eine Unterführung in Ost-West-Richtung mit einem lichtsignalgesteuerten oberirdischen Knoten. Gemäss aktuellem MIV-Monitoring (Auswertung 2015–2021) für das Limmattal ist von einer geringeren Verkehrszunahme auszugehen als ursprünglich angenommen. Das Knotenlayout und die verkehrliche Leistungsfähigkeit wurden daher im Rahmen des Einspracheverfahrens unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrszahlen verifiziert und mögliche Redimensionierungen geprüft. Für die abschliessende Entscheidfindung wurden die Resultate der verkehrstechnischen Abklärungen um weitere Aspekte, wie etwa betriebliche Anforderungen, ergänzt. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen haben gezeigt, dass auch mit den deutlich geringeren Verkehrszunahmen je Fahrtrichtung gegenüber der ursprünglichen Prognose die Unterführung in Längsrichtung weiterhin zwingend erforderlich ist.

Sodann ist an den oberirdischen Geradeausspuren auf der Bernstrasse festzuhalten, auch wenn mit einem Verzicht aus rein verkehrstechnischer Sicht eher Vorteile verbunden wären. So würde sich die Auslastung des Engstringerknotens bei einem Verzicht auf die Geradeausspur in Ost-

West-Richtung leicht reduzieren. Die Geradeausspur in West-Ost-Richtung hat dagegen keinen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des Engstrin-gerknotens. Nur, wenn die Geradeausspuren beibehalten werden, steht grundsätzlich auch bei einer Sperrung der Unterführung, etwa wegen Unterhaltsarbeiten oder eines Unfalls, ein funktionierendes Knoten-layout zur Verfügung. Lediglich in den Spitzentunden wäre dies durch einen Verkehrsdienst abzulösen. Ein Verzicht auf die Geradeausspur in West-Ost-Richtung würde sodann zu Umwegfahrten und zu Mehrbelastungen beim Knoten Brand-/Rütistrasse führen. Denn Ziele in der Friedaustrasse können von Westen her nicht via Unterführung erreicht werden. Die Industriestrasse ist via Unterführung zwar erreichbar. Die Verflechtungsstrecke nach der Unterführung ist jedoch sehr kurz. Ein Verzicht auf die Geradeausspur in Ost-West-Richtung wäre mit einer Sicherheitseinbusse für Fahrzeuge verbunden, die von der Gaswerkstrasse her auf die Bernstrasse gelangen und in Richtung Westen unterwegs sind. Um in die Unterführung zu gelangen, müssen sie auf einer Verflechtungsstrecke von rund 90 m zwei Fahrbahnen queren. Fahrzeuge, die Schwierigkeiten beim Einfädeln haben, könnten nicht mehr auf die oberirdische Geradeausspur ausweichen. Umwegfahrten via Brand-/Goldschlägistrasse und eine Mehrbelastung beim Knoten Brand-/Rütistrasse wären die Folge. In Ost-West-Richtung fällt sodann auch die Zusammenlegung von Geradeausspur und Rechtsabbiegespur ausser Betracht. Die Zusammenlegung der Spuren würde zu einer deutlichen Überlastung des Knotens führen. Es entstünden deutlich längere Rückstaulängen, als Vorsortierstreifen zur Verfügung stehen. Dadurch würde auch der via die Unterführung fahrende Verkehr behindert. In West-Ost-Richtung hingegen werden die Geradeaus- und die Rechtsabbiegespur zusammengelegt. Der Spurabbau erfolgt so weit, wie die Anforderungen an die oberirdisch entlang der Bernstrasse verlaufende Ausnahmetransportroute vom Typ 1 dies zulässt. Die Verifizierung des Spurbildes ergab in Ost-West-Richtung im Weiteren eine theoretische Redimensionierungsfläche auf dem ganz rechts gelegenen Vorsortierstreifen. Von einem entsprechenden Spurabbau ist jedoch abzusehen.

Mit dem geplanten Spurbild kann bei Rückstausituationen aus dem Knoten die volle Leistungsfähigkeit sichergestellt werden. Zudem steht ausreichend Verflechtungslänge zur Verfügung. Der Strassenrand wird gerade, kohärent und verständlich geführt. Auf den Landerwerb betreffend Kat.-Nr. [REDACTED] der Einsprecherin hätte die Redimensionierung des Vorsortierbereichs im Übrigen keinen massgeblichen Einfluss. Schliesslich fällt auch die von der Einsprecherin vorgeschlagene Verschiebung des gesamten Strassenkörpers nach Norden ausser Betracht. Die Verschiebung stünde im Widerspruch zu einer geraden und kohärenten

Linienführung auf der Bernstrasse. Überdies würden zusätzliche Fruchtfolgeflächen beansprucht. Ein Eingriff in Wohnliegenschaften ist sodann nicht für sich weniger gewichtig als ein Eingriff in Gewerbeliegenschaften. In diesem Zusammenhang ist auch auf den im Grundbuch eingetragenen Beseitigungsrevers für die Tankstelle hinzuweisen. Gestützt auf vorstehende Ausführungen ist die Dimensionierung des Engstringerknotens nicht zu beanstanden. Der mit dem Ausbauvorhaben verbundene Eingriff in die Eigentumsrechte der Einsprecherin erscheint zudem als zumutbar. Die Rüge, das Projekt bzw. die damit verbundene Enteignung seien unverhältnismässig, ist insgesamt unbegründet. Antrag 1 ist abzuweisen.

Eventualiter beantragt die Einsprecherin, sie sei für Minderwerte und weiteren Schaden angemessen, mindestens aber mit einem Betrag von Fr. 4060.464.60 für die Enteignung auf dem Grundstück an [REDACTED] (Kat.-Nr. [REDACTED]) zu entschädigen (Antrag 2). Auf dieses entschädigungsrechtliche Begehren (Antrag 2) ist im vorliegenden Verfahren nicht einzutreten; es wird im anschliessenden Landerwerbsverfahren nach §§ 18 ff. StrG behandelt.

Weiter beantragt die Einsprecherin, es sei die Baubewilligung für den Ausbau des Knotens Bern-/Engstringerstrasse zu verweigern (Antrag 3).

Mit Verweis auf die Ausführungen zum Antrag 1 vorstehend ist festzuhalten, dass die Einsprecherin keine Gründe vorbrachte, die gegen die Erteilung der Baubewilligung sprechen. Antrag 3 ist entsprechend abzuweisen.

Sodann beantragt die Einsprecherin, es seien die Kosten- und Entschädigungsfolgen durch die verfügende Stelle zu tragen (Antrag 4).

Im Einspracheverfahren werden keine Kosten auferlegt und keine Parteientschädigungen zugesprochen. Antrag 4 ist daher abzuweisen.

d) [REDACTED]

Einsprache vom 23. September 2019

Die Einsprecherin beantragt, es sei das Strassenprojekt bei der Abzweigung Bern-/Engstringerstrasse westwärts Richtung Dietikon entlang des Grundstücks der Einsprecherin um eine Spur zu reduzieren und damit von einer Enteignung der Einsprecherin sowie einem Abbruch der bestehenden Lärmschutzwand abzusehen (Antrag 1).

Hinsichtlich des geforderten Spurabbaus im Bereich der Liegenschaft der Einsprecherin kann grundsätzlich auf die Ausführungen zum Antrag 1 der Einsprache c) verwiesen werden. In Ost-West-Richtung ist am aufgelegten Spurbild festzuhalten. Damit bleiben Landerwerb und Abbruch der Lärmschutzwand weiterhin erforderlich. Das Spurbild ist durch öffentliche Interessen legitimiert. Diese überwiegen gegenüber den gel-

tend gemachten privaten Interessen der Einsprecherin. Die Schutzfähigkeit der betroffenen Bäume wurde mittels Gutachten überprüft und bestätigt. Zudem wurde eine Wurzelsondierung durchgeführt. Die Lärmschutzwand wird neu mit Schraubfundamenten erstellt, die entsprechend dem Ergebnis der Wurzelsondierung platziert werden. Ein Rückschnitt der Bäume ist laut Aussage der beauftragten Fachperson möglich. Der Bau der Lärmschutzwand wird sodann von einer Baumexpertin oder einem Baumexperten begleitet. Die neue Lärmschutzwand wird entsprechend dem Ausgang der Einigungsverhandlungen mit der Stadt Schlieren gestaltet. Das Eigentum an der Lärmschutzwand wird künftig der Stadt zukommen. Insgesamt sind die Rügen der Einsprecherin, wonach die Ausgestaltung der Strasse im Bereich ihrer Liegenschaft nicht im öffentlichen Interesse liege und mit einem unverhältnismässigen Eingriff in ihre Eigentumsrechte verbunden sei, unbegründet. Antrag 1 der Einsprache ist daher abzuweisen.

Sodann beantragt die Einsprecherin, es seien die Kosten- und Entschädigungsfolgen durch die Einsprachegegnerin zu tragen (Antrag 2).

Im Einspracheverfahren werden keine Kosten auferlegt und keine Parteientschädigungen zugesprochen. Die Einsprache ist in diesem Punkt (Antrag 2) abzuweisen.

Mit Schreiben vom 6. Februar 2024 hat die Einsprecherin verschiedene Eventualanträge im Zusammenhang mit der Lärmschutzwand zurückgezogen. Insofern ist die Einsprache als erledigt abgeschrieben worden.

e) [REDACTED],
Einsprache vom 16. September 2019

Die Einsprecherin beantragt, es sei das Strassenprojekt bei der Abzweigung Bern-/Engstringerstrasse Richtung Zürich um eine Spur zu reduzieren (Antrag 1).

Hinsichtlich des geforderten Spurabbaus kann grundsätzlich auf die Ausführungen zum Antrag 1 der Einsprache c) verwiesen werden. Demzufolge werden die Geradeaus- und die Rechtsabbiegespur auf der Bernstrasse in West-Ost-Richtung zusammengelegt. Der betreffend Kat.-Nr. [REDACTED] der Einsprecherin notwendige Landerwerb reduziert sich dadurch um rund 200 m². Auf Höhe der zusammengelegten Spuren kommt der Trottoirrand künftig kaum näher an das Land der Einsprecherin zu liegen als bisher. Wie bei der Einsprache c) zum dortigen Antrag 1 ausgeführt, ist ein weiterer Spurabbau auf Höhe Brandstrasse 12–16 nicht möglich. Über den Knoten Bern-/Engstringerstrasse führt oberirdisch eine Ausnahmetransportroute vom Typ 1. Mit nur einer Fahrspur könnte die diesbezüglich vorgeschriebene lichte Breite nicht zur Verfügung gestellt

werden. Eine unterirdische Führung der Ausnahmetransporte wäre mit einem unverhältnismässigen Eingriff in das Grundwasser verbunden. Die Unterführung kommt bereits heute unterhalb des mittleren Grundwasserspiegels zu liegen. Würde die Unterführung mit einem für Ausnahmetransporte vom Typ I ausreichenden Lichtraumprofil erstellt, käme sie nochmals deutlich tiefer zu liegen. Auf Höhe Brandstrasse 12–16 bleibt es somit beim Landbedarf gemäss Auflageprojekt. Das Ausbauvorhaben respektiert dabei den Baulinienbereich.

Gemäss den Ausführungen der Einsprecherin wurden die Baufelder im Privaten Gestaltungsplan unter Berücksichtigung der Baulinien festgesetzt. Mit der gewählten Festlegung der Baubereiche musste die Einsprecherin damit rechnen, dass zwischen Gebäudefassade und Strassenraum gegebenenfalls nur ein geringer, allenfalls gar kein Abstand verbleibt. Die Bestimmungen des Gestaltungsplans behalten sodann ihre Gültigkeit. Inwiefern das Projekt gegen Treu und Glauben verstossen soll, ist nicht ersichtlich. Das zur Festsetzung vorgesehene Spurbild liegt im öffentlichen Interesse. Der mit dem Projekt verbundene Eingriff in die Eigentumsrechte der Einsprecherin ist sodann verhältnismässig. Gemäss vorstehenden Ausführungen ist Antrag 1 der Einsprache teilweise gutzuheissen und im Übrigen abzuweisen.

Weiter beantragt die Einsprecherin, es sei das Projekt beim Kreisel Rüti-/Engstringerstrasse zu redimensionieren (Antrag 2). Anlässlich der Einigungsverhandlungen wurde übereinstimmend festgestellt, dass die geltend gemachten Mängel ausserhalb des Projektperimeters liegen und die kommunale Wiesenstrasse betreffen. Auf Antrag 2 ist daher nicht einzutreten.

Sodann verlangt die Einsprecherin, es sei durch geeignete Massnahmen sicherzustellen, dass keine Bodenverunreinigungen (Altlasten und Abfälle) auf das Grundstück der Einsprecherin gelangen können (Antrag 3). Mit dem vorgesehenen Bauablauf sowie der Umsetzung des Überwachungskonzepts wird sichergestellt, dass keine Schadstoffe auf das Grundstück der Einsprecherin verfrachtet werden. Antrag 3 ist gutzuheissen.

Die Einsprecherin beantragt, es sei die Entschädigung für die Landabtretung auf Fr. 2400 abzüglich 1/3 Vorgartenabzug, somit netto Fr. 1600, festzulegen (Antrag 4). Auf dieses entzündigungsrechtliche Begehren (Antrag 4) ist im vorliegenden Verfahren nicht einzutreten; es wird im anschliessenden Landerwerbsverfahren nach §§ 18 ff. StrG behandelt.

Im Weiteren beantragt die Einsprecherin, es seien geeignete Lärmschutzmassnahmen bei der Engstringerkreuzung anzurufen, damit die Emissionsgrenzwerte auf den Grundstücken der [REDACTED] sowie bei den Liegenschaften Brandstrasse 12/14/16 eingehalten werden (Antrag 5).

Hinsichtlich der lärmenschutzrechtlichen Ausgangslage sowie der im Projekt vorgesehenen Lärmenschutzmassnahmen kann auf die Ausführungen zum Antrag 1b und zu den Eventualanträgen 1b bei Einsprache b) verwiesen werden. Lärmenschutzwände zum Schutz der gemäss den Vorgaben des Privaten Gestaltungsplans erst noch zu planenden Bauten fallen von vornherein ausser Betracht. So könnte denn auch deren Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit gar nicht beurteilt werden. Insgesamt werden diejenigen Lärmenschutzmassnahmen getroffen, die notwendig, zweckmässig und verhältnismässig sind. Die Einsprecherin hat keinen Anspruch auf weitergehende Lärmenschutzmassnahmen. Hinsichtlich der erst noch zu erstellenden Neubauten besteht im Weiteren selbstredend auch kein Anspruch auf Schallschutzfenster als Ersatzmassnahmen. Bezuglich der Sanierungspflicht des Strasseneigentümers ist für die noch bestehenden und entsprechend genutzten Industriegebäude an der Brandstrasse 12–16 sodann weiterhin von der Geltung der Empfindlichkeitsstufe IV auszugehen. Denn der Private Gestaltungsplan bezweckt eine vollständige Neuüberbauung des [REDACTED] und nicht bloss eine Ergänzung oder Änderung der bestehenden Bebauung. Mit den vorgesehenen Lärmenschutzmassnahmen werden die Immissionsgrenzwerte gemäss LSV bei den Liegenschaften Brandstrasse 12–16 eingehalten. Betreffend die Liegenschaften Brandstrasse 12–16 besteht weder ein Anspruch auf zusätzliche Lärmenschutzmassnahmen noch auf Schallschutzfenster als Ersatzmassnahme. Antrag 5 ist im Sinne der Erwägungen teilweise gutzuheissen und im Übrigen abzuweisen.

Die Einsprecherin verlangt, es seien die Kosten- und Entschädigungsfolgen durch die Einsprachegegnerin zu tragen (Antrag 6). Im Einspracheverfahren werden weder Kosten auferlegt noch Parteientschädigungen zugesprochen. Antrag 6 der Einsprache ist daher abzuweisen.

f) [REDACTED],
Einsprache vom 18. September 2019

Die Einsprecherin beantragt, es sei auf der West-Ost-Achse eine Reduktion von vier auf drei Spuren vorzunehmen, wobei die Spuren «geradeaus» und «rechts abbiegen» zu einer Spur zusammenzulegen seien, allenfalls sei die Möglichkeit, oberirdisch geradeaus zu fahren, ganz zu streichen (Antrag 1).

Hinsichtlich des geforderten Spurabbaus kann grundsätzlich auf die Ausführungen zum Antrag 1 der Einsprache c) verwiesen werden. Demzufolge werden die Geradeaus- und die Rechtsabbiegespur auf der Bernstrasse in West-Ost-Richtung zusammengelegt. In Ost-West-Richtung wird am aufgelegten Spurbild festgehalten. Antrag 1 ist somit teilweise gutzuheissen und im Übrigen abzuweisen.

Im Übrigen hat die Einsprecherin ihre Einsprache mit Unterzeichnung des Anpassungsprotokolls vom 15. Dezember 2022 zurückgezogen. Insofern ist die Einsprache als erledigt abgeschrieben worden.

g) [REDACTED],
Einsprache vom 22. September 2019

Die Einsprechenden verlangen sinngemäss, es sei oberirdisch auf der Bernstrasse auf eine separate Geradeausführung zu verzichten (Antrag 1).

Hinsichtlich des geforderten Spurabbaus kann auf die Ausführungen zum Antrag 1 der Einsprache c) verwiesen werden. Demzufolge wird an den oberirdischen Geradeausspuren festgehalten. In West-Ost-Richtung werden die Geradeaus- und die Rechtsabbiegespur zusammengelegt. Den quartierplanerischen Vorbehalten der Einsprechenden ist entgegenzuhalten, dass die vorgesehenen Massnahmen zur siedlungsverträglichen Gestaltung und Begrünung im Einspracheverfahren unter Bezug eines Büros für Landschaftsarchitektur gemeinsam mit der Stadt Schlieren optimiert worden sind. Antrag 1 ist teilweise gutzuheissen und im Übrigen abzuweisen.

Weiter verlangen die Einsprechenden den Einbau eines Flüsterbelags auf der gesamten Strecke (Antrag 2a) sowie eine Temporeduktion auf Tempo 50 (Antrag 2b). Am Rotbuchenweg 3, wo die Einsprechenden wohnen, sind die Immissionsgrenzwerte gemäss LSV eingehalten. Den Einsprechenden fehlt es damit an der notwendigen Betroffenheit sowie einem schutzwürdigen Interesse zur Forderung von Lärmschutzmassnahmen. Hinsichtlich des geforderten Flüsterbelags (Antrag 2a) ist somit mangels Legitimation nicht auf die Einsprache einzutreten. Im Übrigen kann auf die Ausführungen zu den vorgesehenen Lärmschutzmassnahmen bei Einsprache b) Antrag 1b und Eventualanträge 1b verwiesen werden. Demgemäß wird im gesamten Projektperimeter ein lärmärmer Deckbelag eingebaut. Der Entscheid über das Temporegime fällt sodann in den Zuständigkeitsbereich der Kantonspolizei, weshalb auf den Antrag 2b betreffend Temporeduktion im vorliegenden Regierungsratsbeschluss bereits zuständigkeitsshalber nicht einzutreten ist. Die Einsprache wurde der Kantonspolizei zum koordinierten Entscheid mit der Projektfestsetzung überwiesen. Die Kantonspolizei entscheidet mittels separater Verfügung über die geforderte Geschwindigkeitsreduktion, wobei diese den Einsprechenden zusammen mit der vorliegenden Einsprachebehandlung eröffnet wird. Wie vorstehend bei Einsprache b) ausgeführt, sieht das von der Kantonspolizei in enger Zusammenarbeit mit dem Tiefbaumt geplante Geschwindigkeitsregime im gesamten oberirdischen Kreuzungsbereich beim Engstringerknoten neu Tempo 50 generell vor. Im restlichen Projektperimeter soll weiterhin eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h gelten. Weitere Geschwindigkeitsreduktionen wären verkehrlich nicht verhältnismässig.

D. Finanzierung, Freigabe Teilbetrag

Mit Beschluss vom 30. März 2015 (Vorlage 5111) bewilligte der Kantonsrat für Anpassungen am Strassennetz in Zusammenhang mit der Limmattalbahn entlang des Neubautrassesees sowie auf der nördlich gelegenen Verkehrsachse mit Bernstrasse und Überlandstrasse einen Rahmenkredit für Investitionen und Beiträge von höchstens 136,3 Mio. Franken (einschliesslich nicht rückforderbarer MWSt) zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt.

Im Rahmen der seither fortgesetzten, detaillierteren Projektausarbeitung zeigte sich, dass die bewilligten Mittel nicht für die gesamte Umsetzung der strassenseitigen Massnahmen ausreichen. Daher wurde dem Kantonsrat ein Zusatzkredit zum Rahmenkredit beantragt. Mit Beschluss vom 25. März 2024 (Vorlage 5859a) bewilligte der Kantonsrat einen Zusatzkredit von 26,6 Mio. Franken für die Anpassungen am Strassennetz im Zusammenhang mit der Limmattalbahn. Im Zusatzkredit sind für Strassenanpassungen an der Kreuzung Engstringerstrasse in der Stadt Schlieren geschätzte Kosten von 47,6 Mio. Franken zuzüglich Reserven eingesetzt.

Der freizugebende Teilbetrag für den Ausbau des Engstringerknotens ist gemäss Kostenvoranschlag vom 15. Juli 2019 wie folgt veranschlagt:

	in Franken
Erwerb von Grund und Rechten	6 222 896
Bauarbeiten	32 807 433
Nebenarbeiten	3 151 058
Technische Arbeiten	5 425 913
Total	47 607 300

Das Projekt ist im Agglomerationsprogramm der 3. Generation enthalten. Der Kanton Zürich, vertreten durch die Volkswirtschaftsdirektion, wird beim Bund einen Antrag auf einen Bundesbeitrag von höchstens 16,66 Mio. Franken (Preisstand Januar 2019, ohne MWSt) stellen. Die definitive Höhe des Bundesbeitrags kann erst mit der Schlussrechnung festgelegt werden. Die Einnahmen sind dem Konto 8400.63001 00000, Investitionsbeiträge vom Bund Agglomerationsprogramm, für das Objekt Nr. 84S-81022, Schlieren, 1 Bernstrasse, 620 Engstringerstrasse, Massnahme im Umfeld der Limmattalbahn 2. Etappe, gutzuschreiben.

Für die Verwirklichung des Bauvorhabens ist aus dem Rahmenkredit vom 30. März 2015 (Vorlage 5111) und dem Zusatzkredit vom 25. März 2024 (Vorlage 5895a) ein Teilbetrag von Fr. 47 607 300 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, freizugeben. Für diese Freigabe ist gemäss § 39 Abs. 2 des Gesetzes über Controlling und Rechnungslegung (LS 611) der Regierungsrat zuständig. In diesem

Teilbetrag ist die mit RRB Nr. 16/2015 (Ausgabenbewilligung Projektierung) bewilligte Ausgabe von Fr. 3 060 000 enthalten. Dieser Beschluss ist bezüglich der Ausgabe aufzuheben.

In der Staatsbuchhaltung wird der Gesamtbetrag von Fr. 47 607 300 auf die einzelnen Projektbestandteile mit folgendem Kostenteiler verbucht:

Budgetierung		Gebundene Ausgaben in Franken	Neue Ausgaben in Franken	Total in Franken
<i>Investitionsrechnung</i>				
Konto 8400.50120 00000	4%		2 134 248	2 134 248
Verkehrseinrichtungen				
Konto 8400.50111 00000	41%	19 532 979		19 532 979
Erneuerung Staatsstrassen				
Konto 8400.50110 00000	52%		25 030 701	25 030 701
Staatsstrassen				
Konto 8400.50100 00000	1%		227 933	227 933
Fussgängeranlagen				
Konto 8400.50110 80010	1%		339 539	339 539
Staatsstrassen Beleuchtungsanlagen				
Konto 8400.50130 00000	1%		341 900	341 900
Fahrradanlagen				
Total	100%	19 532 979	28 074 321	47 607 300

Ohne Berücksichtigung der voraussichtlichen Einnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 3. Generation verursacht das Vorhaben jährliche Kapitalfolgekosten von Fr. 1 432 000. Sie berechnen sich nach IPSAS wie folgt:

Baukosten Kontierung	Kapitalfolgekosten			
	Anteil Baukosten in Franken	Zinsen (0,75%) in Franken	Abschrei- bungssatz	Betrag in Franken
Verkehrseinrichtungen	4%	2 134 248	8 000	5,0% 107 000
Erneuerung Staatsstrassen	41%	19 532 979	73 000	2,5% 488 000
Staatsstrassen	52%	25 030 701	94 000	2,5% 626 000
Fussgängeranlagen	1%	227 933	1 000	2,5% 6 000
Staatsstrassen	1%	339 539	1 500	5,0% 17 000
Beleuchtungsanlagen				
Fahrradanlagen	1%	341 900	1 500	2,5% 9 000
Zwischentotal			179 000	1 253 000
Total	100%	47 607 300		1 432 000

Den gesamten Rechnungsverkehr hat das Objekt Nr. 84S-81022, Schlieren, 1 Bernstrasse, 620 Engstringerstrasse, Massnahme im Umfeld der Limmattalbahn 2. Etappe, aufzunehmen. Fr. 8 750 000 sind im Konsolidierten Entwicklungs- und Finanzplan (KEF) 2024–2027 eingestellt. Die übrigen Ausgaben werden in den folgenden KEF-Jahren geplant.

KEF-Jahre	bis 2023	2024	2025	2026	2027	ab 2028
Investitionen (brutto, in Mio. Franken)	2,11	0,15	0,3	0,3	8,0	36,75

E. Öffentlichkeit

Dieser Beschluss ist gestützt auf § 23 des Gesetzes über die Information und den Datenschutz (LS 170.4) nicht öffentlich, soweit dies zum Schutz der Privatsphäre der Einsprechenden erforderlich ist. Die Baudirektion hat den Beschluss vor der Veröffentlichung so weit zu anonymisieren, dass die Privatsphäre der Einsprechenden gewährleistet ist.

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Das Projekt für den Ausbau des Engstringerknotens sowie den Neubau des Kreisels Rütistrasse sowie die weiteren damit verbundenen Massnahmen an der 1 Bernstrasse und 620 Engstringerstrasse in der Stadt Schlieren wird gemäss den bei den Akten liegenden Plänen festgesetzt.

II. Auf die Einsprache von [REDACTED], wird nicht eingetreten.

III. Die Einsprache der [REDACTED], wird im Sinne der Erwägungen teilweise gutgeheissen und im Übrigen abgewiesen, soweit auf sie eingetreten wird bzw. sie nicht als erledigt abgeschrieben worden ist.

IV. Die Einsprache der [REDACTED], wird abgewiesen, soweit auf sie eingetreten wird.

V. Die Einsprache der [REDACTED], wird abgewiesen, soweit sie nicht als erledigt abgeschrieben worden ist.

VI. Die Einsprache der [REDACTED], wird im Sinne der Erwägungen teilweise gutgeheissen und im Übrigen abgewiesen, soweit auf sie eingetreten wird.

VII. Die Einsprache von [REDACTED], wird im Sinne der Erwägungen teilweise gutgeheissen und im Übrigen abgewiesen, soweit sie nicht als erledigt abgeschrieben worden ist.

VIII. Die Einsprache von [REDACTED], wird im Sinne der Erwägungen teilweise gutgeheissen und im Übrigen abgewiesen, soweit auf sie eingetreten wird.

IX. Aus dem Rahmenkredit gemäss Kantonsratsbeschluss vom 30. März 2015 (Vorlage 5111) und dem Zusatzkredit gemäss Kantonsratsbeschluss vom 25. März 2024 (Vorlage 5895a) für Anpassungen am Strassennetz im Zusammenhang mit der Limmattalbahn wird ein Teilbetrag von Fr. 47607300 zulasten der Investitionsrechnung der Leistungsgruppe Nr. 8400, Tiefbauamt, freigegeben.

X. Dieser Betrag wird nach Massgabe des Schweizerischen Baupreis-indexes gemäss folgender Formel der Teuerung angepasst:
Bewilligte Ausgabe \times Zielindex \div Startindex (Indexstand April 2013)

XI. Der Beschluss des Regierungsrates Nr. 16/2015 wird aufgehoben.

XII. Die Baudirektion, Immobilienamt, Landerwerb, wird beauftragt, den Landerwerb nach §§ 18 ff. des Strassengesetzes durchzuführen. Sie wird weiter ermächtigt, das für die Ausführung des Projekts erforderliche Land nötigenfalls auf dem Weg der Expropriation zu erwerben und Anstösserbeiträge zu erheben, allfällige Prozesse zu führen, Vergleiche zu treffen oder auf gütlicher Basis im Rahmen der bewilligten Kosten zum Erwerb von Grund und Rechten Verträge abzuschliessen.

XIII. Die Baudirektion, Tiefbauamt, wird beauftragt, den Bericht über die Umweltverträglichkeit, die Beurteilung der Umweltschutzfachstellen sowie den Entscheid, soweit er die Ergebnisse der Prüfung betrifft, nach Massgabe von Art. 20 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Stadt Schlieren während 30 Tagen öffentlich aufzulegen.

XIV. Gegen diesen Beschluss kann innert 30 Tagen, von der Mitteilung an gerechnet, beim Verwaltungsgericht des Kantons Zürich Beschwerde erhoben werden. Die Beschwerdeschrift muss einen Antrag und dessen Begründung enthalten. Der angefochtene Beschluss ist beizulegen oder genau zu bezeichnen. Die angerufenen Beweismittel sind genau zu bezeichnen und soweit möglich beizulegen.

XV. Dieser Beschluss ist im Sinne der Erwägung E teilweise nicht öffentlich.

XVI. Mitteilung an

- den Stadtrat Schlieren, Freiestrasse 6, 8952 Schlieren (unter Beilage eines mit dem Festsetzungsvermerk versehenen Projekts [ES]),
- [REDACTED] (R),
- [REDACTED]
- [REDACTED] [R]),
- [REDACTED] [R]),

- [REDACTED]
[R]),
- [REDACTED]
(R),
- [REDACTED] [R]),
– die Finanzdirektion, die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:



Kathrin Arioli