



**Protokollauszug
Zirkulationsbeschluss vom 12. Dezember 2016**

**300/2016 33.03.013 Bernstrasse, Knoten Gasometerstrasse bis Engstringerstrasse,
Verstärkung Brücke und Spurausbau
Einsprache gemäss §§ 16 und 17 Strassengesetz**

A. Ausgangslage

Die Ausnahmetransportroute, die Schlieren betrifft, soll auf die Achse Bern-/Überlandstrasse verlegt werden. Dazu sind diverse Ausbauvorhaben erforderlich. Unter anderem muss die Brücke beim Gaswerkareal verstärkt werden. Zudem soll ein Spurausbau erfolgen. Dank dieses Spurausbaus ist eine Entlastung der „Zentrumsachse“ Zürcher-/Badenerstrasse möglich. In Zusammenhang mit der Erstellung der Limmattalbahn (LTB) und der Realisierung des Stadtplatzes (Einspurkreisel) ist auch eine Verkehrsverlagerung auf die Achse Bern-/Überlandstrasse erforderlich.

Die entsprechende Planaufgabe nach Strassengesetz wurde am 11. März 2016 durch die Stadt Schlieren im Amtsblatt des Kantons Zürich publiziert. Die Auflagefrist endete am 10. April 2016. Gestützt auf §§ 12 und 13 des Strassengesetzes (StrG) erhob die Stadt Schlieren Einwendung.

Zwischenzeitlich wurde das Projekt überarbeitet (Stufe Bau-/Aufgabeauftrag) und am 18. November 2016 durch die Stadt Schlieren im Amtsblatt und im lokalen Publikationsorgan publiziert. Die öffentliche Auflage des Projekts und des Landerwerbsplans gemäss § 16 in Verbindung mit § 17 Abs. 2 des Strassengesetzes (inklusive Abtretung von Privatrechten und Leistungen von Beiträgen) endet am 18. Dezember 2016.

B. Bisherige Einwendungen nach §§ 12/13 Strassengesetz

Im Rahmen des Einwendungsverfahrens wurden seitens Stadt Schlieren diverse Punkte angemerkt, die bei der Weiterbearbeitung zu überprüfen bzw. aus kommunaler Sicht zu beachten sind (insbesondere gestützt auf § 14 StrG und gestützt auf das kommunale Stadtentwicklungskonzept STEK II). Es ergaben sich zusammenfassend vier Kernpunkte für die Einwendung:

- *Es ist zu prüfen, ob nicht auch ein Rückbau der Überwerfung möglich ist.*

Begründung: Das kurz vor Abschluss stehende STEK II hat aufgezeigt, dass auch die Bern-/Überlandstrasse eine städtische Qualität aufweisen muss, da sonst die Limmat und das Zelgli-Quartier regelrecht abgeschnitten werden. Die Pfingstweidstrasse in Zürich zeigt, dass auch eine à-niveau-Lösung sehr leistungsfähig sein kann, was die Verkehrsmengen angeht.

- *Alle bestehenden Bäume sollen erhalten werden, auch wenn sie nicht im Inventar der Stadt Schlieren aufgenommen sind. Zudem ist eine Ergänzung der Baumbepflanzung zwingend.*

Begründung: Gerade auf der „quasi historischen“ Achse der Landstrasse von Zürich nach Bern mit teilweise noch bestehenden, schönen Allee-Strukturen ist nicht nur ein Erhalt der noch bestehenden Bäume sehr wichtig. Vielmehr ist zu prüfen, ob mit weiteren, zusätzlichen Baumpflanzungen eine gestalterische Verbesserung mit vergleichsweise wenig Aufwand erreicht werden könnte.

Dies ist aus Sicht des Stadtrates den massgebenden Vorgaben von § 14 StrG geschuldet.

- *Die Anzahl der Spuren ist zu überprüfen und gegebenenfalls zu reduzieren (vgl. auch Aspekt Landverbrauch).*

Begründung: Ein funktionierendes Verkehrsnetz ist nicht nur für das gesamte Limmattal, sondern gerade auch für Schlieren und das Zentrum von Schlieren sehr zentral. Wegen der Trennwirkung einer massiv ausgebauten Strasse (Gebiete nördlich der Strasse, Zugang zur Limmat) muss aber genau evaluiert werden, wie massiv die Bernstrasse wirklich auszubauen ist. Die Achse Bern-/Überlandstrasse ist heute und auch künftig weitgehend nur zweispurig (z.B. Brücke Schönenwerd) oder weitgehend zweispurig mit langen Abzweigspuren (Gebiet Stadt Zürich). Klar ist, dass die Entlastungsachse auch unter Berücksichtigung des noch zu erwartenden Wachstums funktionieren muss. Hingegen ist genau zu überprüfen, ob ein derart massiver Ausbau mit entsprechenden Negativfolgen städtebaulicher Art wirklich erforderlich ist.

- *Es ist die Einführung eines Verkehrsmonitorings zu prüfen, damit die Verkehrsentwicklung beobachtet werden kann.*

Begründung: Die Entwicklung des Verkehrs muss permanent beobachtet werden können. So kann Handlungs- oder Anpassungsbedarf frühzeitig erkannt werden. Gleiches gilt für allfällige Überkapazitäten.

C. Erwägungen

Die Durchsicht des nun aufliegenden Bau-/Auflageprojekts ergibt, dass im Sinne von §§ 16/17 StrG die nachfolgenden Punkte aus kommunaler Sicht zu beachten sind:

1. An der Forderung nach einem Rückbau der Überwerfung wird aus Gründen der Verhältnismässigkeit nicht festgehalten. Es müssten für eine à-Niveau-Lösung teilweise gravierende Nachteile in Kauf genommen werden. Einer Ertüchtigung der heutigen Konstruktion wird daher zugestimmt.
2. Dass betreffend Variantenentscheid eine 3-spurige Lösung mit einer signalisierten Geschwindigkeit von $v = 60$ km/h (im Sinne des städtischen Antrags) gewählt wurde, wird explizit begrüsst.
3. Die Bepflanzung ist im ganzen Bereich mindestens im heutigen Ausmass zu erhalten oder zu ersetzen (insbesondere auch die nicht inventarisierte Bepflanzung im Böschungsbereich; dazu adäquate Bepflanzung der Böschungssicherung). Sollten Bäume gefällt werden müssen, sind diese auf Kosten des Kantons zu ersetzen. Ein Ersatz ist nicht eventuell vorzusehen, sondern muss auf jeden Fall erfolgen. Dies ist aus städtischer Sicht gemäss § 14 StrG geschuldet.
4. Die geplante Führung von Radweg und Trottoir macht Sinn und ist zweckmässig. Sowohl in Nord-Süd-Richtung wie auch in West-Ost-Richtung sind adäquate Lösungen sichergestellt. Dass über die Brücke (eigentliche Ausnahmetransportroute mit drei Spuren) neu auf ein separates Trottoir verzichtet wird, ist zweckmässig.
5. Von den kommunalen Kosten (Investitionsbeiträge) im Umfang von Fr. 1'495'000.00 wird Kenntnis genommen. Das Mengengerüst und die vorgesehenen Preise sind nachvollziehbar (Bearbeitungsstufe Auflageprojekt; Genauigkeit +/- 10%).
6. Mit den in der Persönlichen Anzeige über die Abtretung von Privatrechten und die Leistung von Beiträgen mitgeteilten Festlegungen (Landabtretung, Landentschädigung, ev. Trottoirbeiträge) ist die Stadt Schlieren als betroffene Grundeigentümerin einverstanden.
7. Offenbar sind im Projektperimeter keine geeigneten baulichen Massnahmen oder Installationen für ein Verkehrsmonitoring/-controlling möglich bzw. erforderlich. Dies wird so zur Kenntnis genommen. An einem Monitoring bzw. Controlling über das ganze System Bernstrasse/Überlandstrasse wird jedoch aus städtischer Sicht festgehalten. Das Überprüfen der Funktion dieser für Schlieren zentralen Entlastungsachse muss zwingend möglich sein.

Der Stadtrat beschliesst:

1. Vom überarbeiteten Bauprojekt wird Kenntnis genommen. Die Verlegung der Ausnahme-transportroute wird begrüsst. Ebenso wird das Projekt im Hinblick auf den Verkehrsverlagerungseffekt begrüsst.
2. Gemäss den Erwägungen wird im Rahmen des Verfahrens nach Strassengesetz hinsichtlich der Bepflanzung (vorstehend Lit. C, Ziff. 3) Einsprache erhoben.
3. Mit den in der persönlichen Anzeige über die Abtretung von Privatrechten und die Leistung von Beiträgen mitgeteilten Festlegungen (Landabtretung, Landentschädigung, ev. Trottoirbeiträge) ist die Stadt Schlieren als betroffene Grundeigentümerin einverstanden.
4. Mitteilung an
 - Kanton Zürich, Baudirektion, Tiefbauamt, Projektieren und Realisieren, Walcheplatz 2, 8090 Zürich
 - Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Verkehr, Neumühlequai 10, 8090 Zürich
 - Abteilungsleiter Bau und Planung
 - Abteilungsleiter Finanzen und Liegenschaften
 - Archiv

Status: öffentlich

STADTRAT SCHLIEREN

Toni Brühlmann
Stadtpräsident

Ingrid Hieronymi
Stadtschreiberin