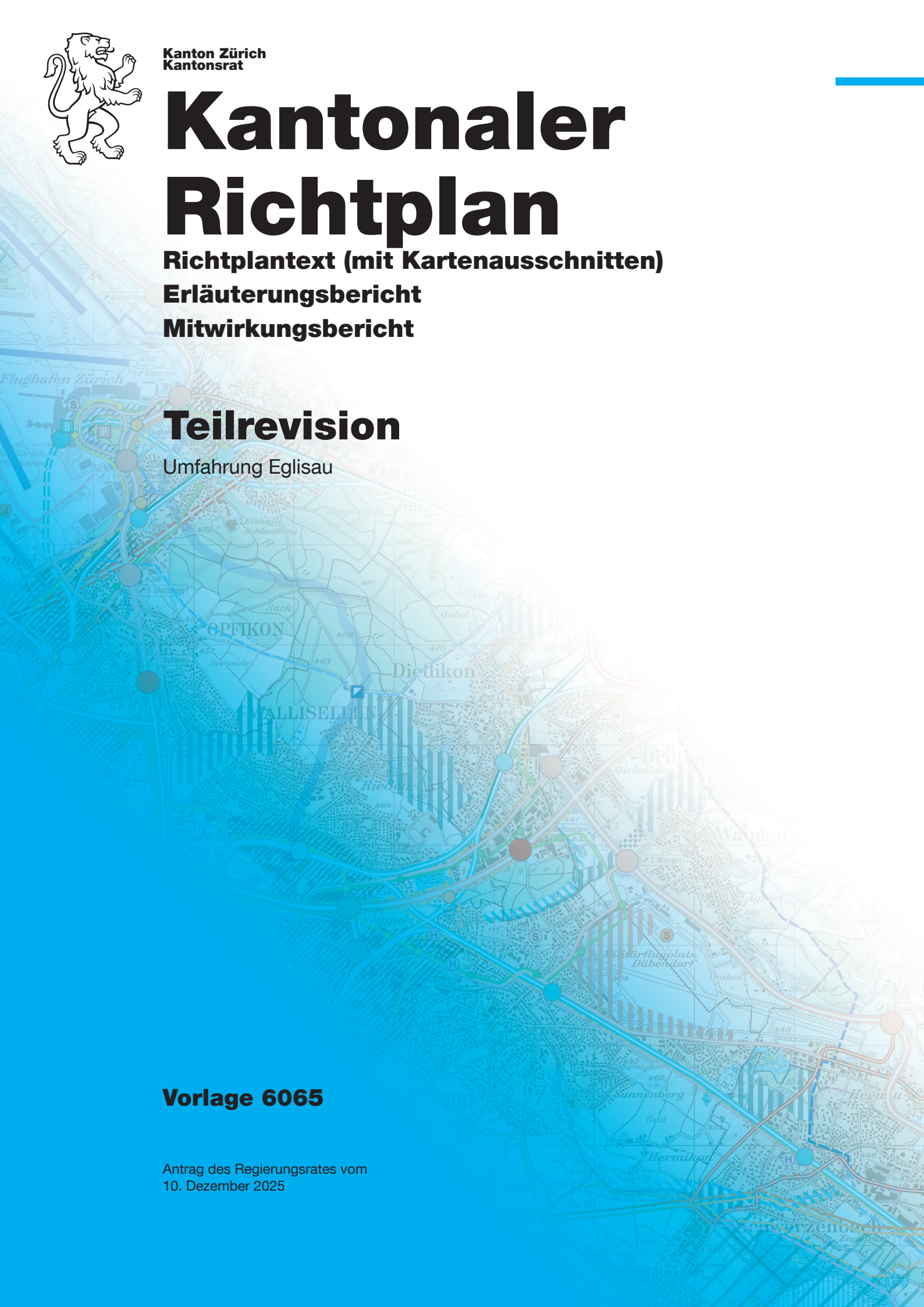
Kanton Zürich
Kantonsrat

Kantonaler Richtplan

Richtplantext (mit Kartenausschnitten)
Erläuterungsbericht
Mitwirkungsbericht



Teilrevision

Umfahrung Eglisau

Vorlage 6065

Antrag des Regierungsrates vom
10. Dezember 2025

Lesehilfe Richtplantext

Text Richtplantext neu

~~Text~~ ~~Richtplantext gestrichen~~

Abbildungen und Kartenausschnitte

Vorhaben neu / Änderung Vorhaben

Vorhaben gestrichen

Hinweis

Anpassungen aus laufenden, aber noch nicht durch den Kantonsrat festgesetzten Teilrevisionen sind bereits enthalten und werden in grauer Schrift dargestellt. Eine Übersicht über den Stand dieser Teilrevisionen findet sich unter www.zh.ch/richtplan.

Vorhaben, die in der Zwischenzeit verwirklicht wurden, werden im Richtplantext nicht mehr aufgeführt. Ihre Darstellung wird in der Richtplankarte von «geplant» zu «bestehend» fortgeschrieben.

Kanton Zürich
Kantonaler Richtplan
www.zh.ch/richtplan

Inhalt

Richtplantext **4**

4 Verkehr **4**

4.2 Strassenverkehr 4
4.2.2 Karteneinträge 4

4.9 Grundlagen 5

Richtplankarte (Kartenausschnitt) **6**

4.2 Strassenverkehr 6

Erläuterungsbericht **7**

1 Ausgangslage 7

2 Interessenabwägung 7

3 Verfahren zur Anpassung des kantonalen Richtplans 9

Mitwirkungsbericht **10**

1 Ausgangslage 10

2 Umgang mit den Einwendungen 10

Richtplantext

4 Verkehr

4.2 Strassenverkehr

4.2.2 Karteneinträge

Nr.	Objekt	Strassenklassierung	Vorhaben	Realisierungshorizont
46	Umfahrung Eglisau	Hauptverkehrsstrasse	Neubau von 2-streifiger Strasse, Abklassierung Schaffhauser- und Zürcherstrasse, Begleitmassnahmen und Ersatzmassnahmen Landschaft	~~kurz- bis~~ mittelfristig

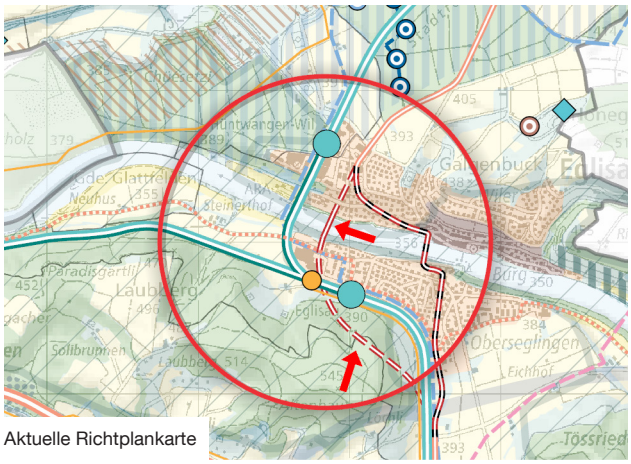
4.9 Grundlagen

Strassenverkehr

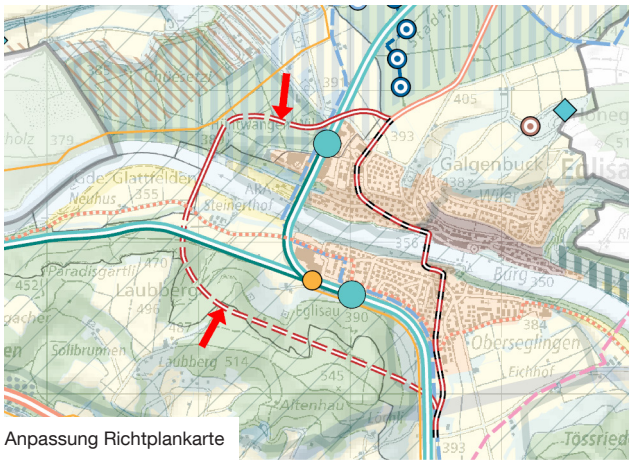
- Umfahrung Eglisau, Vorprojekt light; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Synthesebericht vom 20. Mai 2025
- Umfahrung Eglisau, Vorprojekt light; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Technischer Bericht vom 20. Mai 2025
- Umfahrung Eglisau, Vorprojekt light; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), EBP Schweiz AG, Bericht zu den Umweltauswirkungen vom 20. Mai 2025
- Umfahrung Eglisau, Vorprojekt light; Tiefbauamt Kanton Zürich (Hrsg.), Incolab GmbH, Bericht Landschaftsanalyse vom 20. Mai 2025

Richtplankarte (Kartenausschnitt)

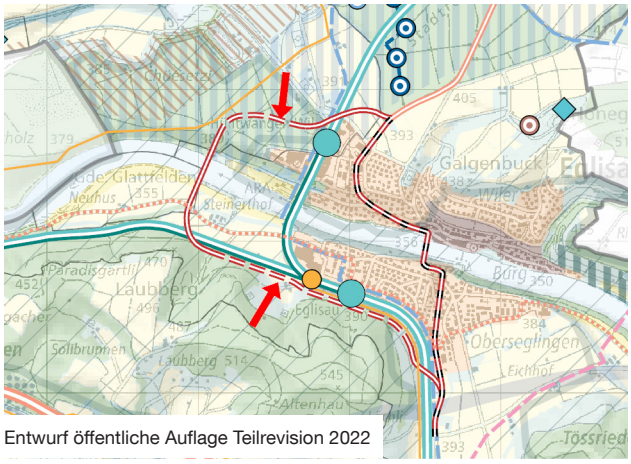
4.2 Strassenverkehr



Aktuelle Richtplankarte



Anpassung Richtplankarte



Entwurf öffentliche Auflage Teilrevision 2022

Erläuterungsbericht

1 Ausgangslage

Die Umfahrung Eglisau wurde 1978 im kantonalen Gesamtplan Verkehr aufgenommen und 1987 in den kantonalen Verkehrsplan übertragen. Seit 2007 ist die Umfahrungsstrasse als Brückenvariante östlich des Eisenbahnviadukts im kantonalen Richtplan eingetragen (vgl. Kapitel 4.2.2, Objekt Nr. 46). Am 20. August 2012 überwies der Kantonsrat dem Regierungsrat die Motion KR-Nr. 55/2009 betreffend Realisierung Umfahrung Eglisau. Der Regierungsrat wurde damit beauftragt, auf der Grundlage des Richtplans ein Ausführungsprojekt für die Umfahrung Eglisau zu erarbeiten. Auf der Grundlage von Studien und Abklärungen zu möglichen Varianten der Linienführung beschloss der Regierungsrat mit RRB Nr. 885 vom 15. Juni 2022 auf Grundlage des Siegerprojekts des Brückenwettbewerbs und der Variante 3 der Machbarkeitsstudie vom 22. Januar 2021 einen Antrag für einen Objektkredit erarbeiten zu lassen. Die Anpassung der Linienführung im kantonalen Richtplan ist vor dem Kreditbeschluss vorzunehmen.

Bei der bestehenden Ortsdurchfahrt Eglisau (Hauptstrasse Nr. 4) handelt es sich um eine nationale Durchgangsstrasse (vgl. Durchgangsstrassenverordnung, SR 741.272). Als Teil der Strassenverbindung zwischen Zürich und Schaffhausen stellt sie den grenzüberschreitenden Anschluss an das nationale und europäische Strassennetz sicher. Gemäss Verkehrszählungen von 2023 weist die Rheinbrücke durchschnittlich etwa 24'000 Fahrzeuge pro Werktag auf. Es kommt infolge Überlastung der Hauptverkehrsstrasse zu Fahrzeitverzögerungen des Durchgangsverkehrs und zu grossen Behinderungen des lokalen Verkehrs innerhalb von Eglisau.

Wie im Synthesebericht zum Vorprojekt light aufgezeigt wird, befindet sich das Städtchen Eglisau mit seiner Durchgangsstrasse in einem aus Sicht Natur- und Heimatschutz sehr sensiblen Bereich. Das Vorhaben berührt verschiedene bundesrechtlich geschützte Objekte. Es liegt im Schutzobjekt Nr. 1411 «Untersee-Hochrhein» des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Das in unmittelbarer Nähe gelegene mittelalterliche Städtchen Eglisau wurde als «Kleinstadt / Flecken» in das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS, Objekt ZH 5367) aufgenommen. Je nach Detailverlauf der Umfahrung sind auch historische Verkehrswege betroffen. Im Weiteren gibt es am Rheinufer Trockenwiesen von nationaler und kantonaler Bedeutung. Das heutige Eisenbahnviadukt ist kantonal geschützt.

Für das Ausführungsprojekt wurden umfassende Unterlagen erarbeitet. Der Synthesebericht, der Landschaftsbericht, der Umweltbericht sowie der Technische Bericht zur Umfahrung Eglisau werden ins Grundlagenverzeichnis zum Kapitel Verkehr (vgl. Kapitel 4.9) aufgenommen. Die neue Linienführung gemäss Ausführungsprojekt führt zu einer Anpassung des Eintrags in der Richtplankarte. Im Richtplantext wird ein Hinweis auf die Ersatzmassnahmen aufgenommen sowie der Realisierungshorizont auf «mittelfristig» angepasst (vgl. Kapitel 4.2.2, Objekt Nr. 46).

2 Interessenabwägung

Zweistufige Interessenabwägung

Wird ein Objekt in einem Bundesinventar nach Art. 5 NHG erheblich beeinträchtigt, ist eine zweistufige Interessenabwägung erforderlich. Gemäss früheren Gutachten der ENHK und EKD (vgl. Gutachten vom 20. November 2015 und vom 12. Oktober 2021) sind alle oberirdischen Querungen als schwerwiegende Beeinträchtigung des BLN-Objektes, des ISOS-Objekts und/oder des Eisenbahnviadukts als Denkmal einzustufen, wobei jeweils unterschiedliche Schutzziele betroffen und ausschlaggebend waren.

In einem ersten Schritt ist daher aufzuzeigen, dass bei Erfüllung einer Bundesaufgabe gleich- oder höherwertige Interessen den Eingriff rechtfertigen. In einem zweiten Schritt erfolgt die eigentliche Interessenabwägung mit Ermitteln, Gewichten und Abwägen der relevanten Interessen. Dabei kommt dem gemäss Art. 6 NHG geforderten Nachweis der grösstmöglichen Schonung der Objekte der Bundesinventare eine entscheidende Bedeutung zu.

Die ausführliche Interessenabwägung ist im Synthesebericht zum Vorprojekt light dokumentiert. Dem Anliegen des Bundes gemäss Vorprüfungsbericht vom 28. Juni 2024 wird damit Rechnung getragen.

Nationales Eingriffsinteresse

Gemäss Durchgangsstrassenverordnung ist die Strassenverbindung zwischen Schaffhausen und Zürich via Deutschland und Eglisau eine nationale Durchgangsstrasse. Ihr kommt eine nationale Bedeutung zu. Ein gleich- oder höherwertiges Eingriffsinteresse von nationaler Bedeutung gemäss Art. 6 NHG ist damit gegeben (vgl. Kapitel 6.6 Synthesebericht).

Ermittlung der Interessen

Die betroffenen Nutz- und Schutzinteressen wurden umfassend ermittelt (vgl. Kapitel 5 Synthesebericht).

Gewichtung der Interessen

Die Gewichtung der Interessen ist im Synthesebericht dargelegt (vgl. Kapitel 6 und 8 Synthesebericht).

Abwägung der Interessen

Im Rahmen des dritten Schrittes wurden die ermittelten und bewerteten Interessen mit Blick auf die Entscheidungsfindung gegeneinander abgewogen (vgl. Kapitel 8 Synthesebericht).

Optimierte Bestvariante

Die Variante Rheinbrücke in westlicher Lage weist in der Summe die geringsten Beeinträchtigungen von Schutzgütern auf. Die Zufahrtsstrecken verlaufen im Tunnel und die Überquerung des Rheins erfolgt in einer Höhe von rund 35 Metern über dem Wasserspiegel. Mit der Erstellung eines bergmännisch ausgeführten Laubbergtunnels wird der Eingriff weiter reduziert.

Gebot der grösstmöglichen Schonung

Jede oberirdische Rheinquerung ist mit einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des BLN-Gebiets Nr. 1411 verbunden. Dem Gebot der grösstmöglichen Schonung für eine oberirdische Rheinquerung wird mit der optimierten Bestvariante sowie den vorgesehenen Ersatzmassnahmen bestmöglich entsprochen (vgl. Kapitel 6 und 8 Synthesebericht).

Ersatzmassnahmen Landschaft

Als Kompensation für die verbleibende Beeinträchtigung der Landschaft wurden in Workshops mit den kantonalen Fachstellen mögliche Ersatzmassnahmen evaluiert, generell beschrieben und priorisiert (vgl. Kapitel 7.5 Synthesebericht).

Verhältnismässigkeit

Eine vollständige Untertunnelung ist aufgrund der Gesamtkosten unverhältnismässig (vgl. Kapitel 6.7 Synthesebericht).

Fazit

Die Erstellung der Umfahrungsstrasse Eglisau ist als überwiegendes Eingriffsinteresse von nationaler Bedeutung zu beurteilen. Ein Abweichen vom Gebot der ungeschmälerten Erhaltung ist zulässig. Die gewählte Linienführung berücksichtigt die tangierten Nutz- und Schutzinteressen bestmöglich. Weiter wurde aufgezeigt, dass die gewählte Linienführung die grösstmögliche Schonung einer oberirdischen Rheinquerung im Raum Eglisau darstellt. Eine vollständige Untertunnelung wird aufgrund der sehr hohen Erstellungs- und Betriebskosten als unverhältnismässig beurteilt.

Vorbehalte ENHK und EKD

In ihren früheren Gutachten vom 20. November 2015 und vom 12. Oktober 2021 beurteilten die ENHK und EKD die Varianten der vollständigen Untertunnelung als schonendste Varianten. Eine oberirdische Variante wurde jedoch nicht grundsätzlich ausgeschlossen.

Weiteres Vorgehen

Der heutige Projektstand mit der optimierten Bestvariante soll den beiden Kommissionen nochmals zur Beurteilung vorgelegt werden.

3 Verfahren zur Anpassung des kantonalen Richtplans

Anhörung und öffentliche Auflage

Am 8. November 2023 hat der Regierungsrat die Baudirektion ermächtigt, eine öffentliche Auflage zur Richtplanteilrevision 2022 durchzuführen (RRB Nr. 1285/2023). Sie fand vom 1. Dezember 2023 bis zum 15. März 2024 statt. Die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger erfolgte parallel. Gleichzeitig wurde die Richtplanvorlage dem Bund zur Vorprüfung unterbreitet. Das Ergebnis des Mitwirkungsverfahrens wird im Mitwirkungsbericht dokumentiert.

Antrag des Regierungsrates

Am 12. März 2025 hat der Regierungsrat die überarbeitete Teilrevision 2022 an den Kantonsrat überwiesen (Vorlagen 6012 und 6013). Die Anpassung des Vorhabens «Umfahrung Eglisau» erforderte jedoch zusätzliche Abklärungen. Das Vorhaben wurde daher aus dem Verfahren zur Teilrevision 2022 herausgelöst.

Am 10. Dezember 2025 hat der Regierungsrat die Teilrevision des kantonalen Richtplans betreffend Umfahrung Eglisau mit einer separaten Vorlage zur Beratung und Festsetzung an den Kantonsrat überwiesen (Vorlage 6065).

Mitwirkungsbericht

1 Ausgangslage

Voraussetzung für eine Teilrevision des kantonalen Richtplans sind die vorgängige Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger gemäss § 7 Abs. 1 PBG sowie die öffentliche Auflage der Richtplandokumente. Im Rahmen der öffentlichen Auflage können sich alle zur Richtplanvorlage äussern (§ 7 Abs. 2 PBG). Der vorliegende Mitwirkungsbericht gibt Auskunft über den Umgang mit den Einwendungen.

Die öffentliche Auflage der Teilrevision 2022 des kantonalen Richtplans und die Anhörung der nach- und nebengeordneten Planungsträger wurden vom 1. Dezember 2023 bis zum 15. März 2024 durchgeführt.

Im Entwurf für die öffentliche Auflage der Teilrevision 2022 war eine Anpassung des Karteneintrags mit einer geänderten Linienführung für das Vorhaben «Umfahrung Eglisau» enthalten. Die Überarbeitung des Vorprojekts erforderte jedoch zusätzliche Abklärungen. Das Vorhaben wurde daher aus der Teilrevision 2022 herausgelöst und wird mit der vorliegend separaten Vorlage «Teilrevision Umfahrung Eglisau» dem Kantonsrat überwiesen.

Während der Erarbeitung des Vorprojekts wurde die Linienführung der Umfahrungsstrasse weiter optimiert. Mit der Verlegung der südlichen Zufahrt zur Rheinbrücke in einen bergmännisch erstellten Tunnel (anstelle einer Ausführung im Tagbau), welcher etwas weiter südlich im Laubberg und damit nicht mehr entlang der SBB-Gleise verläuft, konnte eine schonendere Variante gefunden werden. Die Lage der Portalbereiche des Laubbergtunnels bleibt dabei unverändert. Der Eintrag in der Richtplankarte wurde daher entsprechend angepasst. Auf eine erneute öffentliche Auflage der Anpassung des Vorhabens «Umfahrung Eglisau» konnte verzichtet werden, da die Optimierung der Linienführung für die betroffenen Nutz- und Schutzinteressen eine wesentliche Verbesserung darstellt.

2 Umgang mit den Einwendungen

1. Allgemeine Anmerkungen

- Eine Planungsregion, die Standortgemeinde sowie ein Verein unterstützen die angepasste Linienführung der Umfahrung Eglisau und sprechen sich für ein rasches Vorantreiben der Planung und Realisierung aus.

Die zustimmenden Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.

2. Aufhebung der Verkehrsbaulinie

- Die Standortgemeinde beantragt, dass die Aufhebung der bestehenden Verkehrsbaulinie der ursprünglichen Umfahrung Eglisau in einem separaten Verfahren vorgezogen erfolgen soll, da bis zur Inkraftsetzung der Teilrevision noch ein paar Jahre vergehen können.

Die Aufhebung der Verkehrsbaulinie ist nicht Bestandteil des vorliegenden Richtplanverfahrens. Eine Aufhebung der Verkehrsbaulinie kann nach dem Kantonsratsbeschluss zur Richtplanrevision und zum Objektkredit geprüft werden. Dazu kann die Standortgemeinde – nach Vorliegen der entsprechenden Kantonsratsbeschlüsse – einen Antrag an das zuständige Amt für Mobilität der Volkswirtschaftsdirektion stellen.

3. Eintrag der Linienführung in der Richtplankarte

- Eine Gemeinde beantragt, dass die Linienführung der Umfahrung auf der Nordseite mit dem geplanten Tagbautunnel in der Karte angepasst wird. Zurzeit sei die offene Variante in der Richtplankarte eingetragen.

Die Linienführung und die Tunnelabschnitte wurden gemäss Variante 3 der Machbarkeitsstudie vom 22. Januar 2021 korrekt in der Richtplankarte eingetragen. Die Linienführung nördlich des Rheins ist in jenem Abschnitt, in dem die HVS als Tunnel ausgeführt werden soll, gestrichelt dargestellt. Die Richtplankarte wird allerdings im Massstab 1:50'000 erstellt und ist daher stark generalisiert.

Nach der öffentlichen Auflage der Richtplanvorlage wurde die Linienführung während der Erarbeitung des Vorprojekts «Umfahrung Eglisau» weiter optimiert. Mit der Verlegung der südlichen Zufahrt in einen bergmännisch erstellten Tunnel, welcher etwas weiter südlich im Laubberg und damit nicht mehr entlang der SBB-Gleise verläuft, konnte eine schonendere Variante gefunden werden. Der Eintrag in der Richtplankarte wurde daher entsprechend angepasst.

4. Verzicht auf Anpassung der Linienführung

- Mehrere Verbände beantragen, dass der Eintrag der neuen Linienführung der Umfahrung Eglisau in der Richtplankarte wieder entfernt wird. Stattdessen sei die alte Linienführung – östlich des Eisenbahnviadukts – beizubehalten, bis ein bewilligungsfähiges Projekt vorliegt. Sie verweisen auf die Beurteilungen der Eidgenössischen Natur- und

Heimatschutzkommission (ENHK) und der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD), nach welchen das Siegerprojekt des Brückenwettbewerbs eine schwerwiegende Beeinträchtigung des BLN-Gebiets darstellt und das Gebot der grösstmöglichen Schonung gemäss Art. 6 NHG verletzt. Gemäss dem Bericht zu den Umweltauswirkungen stellt der Bau der neuen Rheinbrücke eine irreversible Veränderung der Qualitäten des Landschaftsraums im Rheintal dar und zerschneidet den naturnahen, ruhigen Flussraum, die angrenzende Ebene und den Waldhang. Zudem weise das Vorhaben höchstens eine kantonale Bedeutung auf.

Die heutige Verkehrssituation in Eglisau weist mit einem DWV von rund 24'000 Fahrzeugen pro Werktag bereits heute einen Handlungsbedarf zur Aufrechterhaltung des allgemeinen Durchgangsverkehrs auf. Die Durchfahrt durch Eglisau ist Teil einer Durchgangsstrasse von gesamtschweizerischer Bedeutung und als Hauptstrasse Nr. 4 in der Durchgangsstrassenverordnung eingetragen. Die Hauptstrasse Nr. 4 stellt den kantons- sowie grenzüberschreitenden Anschluss an das nationale und transeuropäische Strassennetz sicher. Dem Vorhaben «Umfahrung Eglisau» kommt somit eine nationale Bedeutung zu. Aufgrund von räumlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen wird die überregionale Bedeutung des Verkehrskorridors weiter zunehmen. Der Korridor dient zudem der besseren Anbindung des Rafzerfeldes an die Flughafenregion und den Wirtschaftsraum Zürich.

Die optimierte Bestvariante stellt die grösstmögliche Schonung der Bundesinventare bei einer oberirdischen Rheinquerung dar. Gross- und kleinräumige Alternativen konnten aufgrund des BLN-Gebiets, der ISOS-Objekte sowie weiteren Einschränkungen wie Trockenwiesen und -weiden (TWW), Landesgrenze und Siedlungsgebiet nicht gefunden werden. Eine vollständige Untertunnelung wird aufgrund der sehr hohen Erstellungs- und Betriebskosten als unverhältnismässig beurteilt.

5. Streichung des Vorhabens

- Eine Partei beantragt die Streichung der Umfahrung Eglisau aus dem kantonalen Richtplan. Die geplante Umfahrung Eglisau führt durch das BLN-Objekt Nr. 1411 «Untersee – Hochrhein» des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler. Die Planungsarbeiten seien zu stoppen und weitere teure Planungsleichen seien zu vermeiden. Es gelte die gleiche Argumentation wie für die Streichung des Ausbaus Wehntalerstrasse (Vorhaben Nr. 25).

Die heutige Verkehrssituation in Eglisau weist mit einem DWV von 24'000 Fahrzeugen pro Werktag einen Handlungsbedarf zur Aufrechterhaltung des allgemeinen Durchgangsverkehrs auf. Gross- und kleinräumige Alternativen konnten aufgrund des BLN-Gebiets, der ISOS-Objekte sowie weiteren Einschränkungen wie Trockenwiesen und -weiden (TWW), Landesgrenze und Siedlungsgebiet nicht gefunden werden. Das Projekt liegt in einem sensiblen Gebiet. Die Umweltauswirkungen wurden deshalb sehr sorgfältig abgeklärt. Die Umfahrung tangiert – wie auch die bestehende Ortsdurchfahrt – verschiedene Schutzgebiete und bundesrechtlich geschützte Landschaften, Natur- und Kulturdenkmäler. Zur grösstmöglichen Schonung, zur Wiederherstellung und zum Ersatz sind umfangreiche Massnahmen vorgesehen (u.a. liegt die neue Strasse mehrheitlich in Tunnels). Die Interessenabwägung hat ergeben, dass die optimierte Bestvariante die schonendste oberirdische Rheinquerung darstellt. Eine vollständige Untertunnelung wird aufgrund der sehr hohen Kosten als nicht verhältnismässig beurteilt.

Das Vorhaben «Ausbau Wehntalerstrasse» soll mit der Teilrevision 2022 aus dem kantonalen Richtplan gestrichen werden. Die Ausgangslage ist jedoch eine andere. Die Wehntalerstrasse führt zwar ebenfalls durch ein BLN-Gebiet (Objekt Nr. 1407 «Chatzenseen»), tangiert jedoch zusätzliche Schutzinteressen (Flachmoor und Amphibienlachgebiet «Hänsiried», Smaragd-Gebiet, Schutzverordnung «Katzenseen», Landschaftsschutzzone IIIb). Im Raum Eglisau stellt der Rhein eine topografische Zäsur dar, die nur an wenigen Stellen gequert werden kann. Entsprechend muss der zu einem grossen Teil internationale und interkantonale Verkehr auf einer geeigneten Durchfahrtsachse im Raum Eglisau gebündelt werden.

6. Ergänzung des Erläuterungsberichts

- Zwei Verbände merken an, dass der Text zur Umfahrung Eglisau im Erläuterungsbericht nicht neutral sei und bspw. mit den Argumenten der Gegenpartei ergänzt werden müsse. Das Verkehrsaufkommen von über 22'000 Fahrzeugen pro Werktag durch die Gemeinde Eglisau ist relativ zu sehen. Viele Städte im Kanton Zürich haben auf ihren Ein- und Ausfallstrassen mehr Verkehr durch dichter besiedelte Gebiete. Das heisst an anderen Orten im Kanton sind mehr Menschen vom Verkehrslärm betroffen als in Eglisau, wo etwa 1'000 von 5'000 Einwohnern direkt betroffen sind.

- Zwei Verbände kritisieren, dass die Aussage zur Lärm- und Staubbelastung sowie der verbesserten Wirkung des schützenswerten Ortsbildes durch die Verkehrsreduktion zu undifferenziert ist. Es wird nicht ausreichend dargelegt, wie dies erreicht werden soll. Zum Beispiel ist kein grosszügiger Rückbau der entlasteten Ortsdurchfahrt zugunsten von mehr Raum für den Langsamverkehr und besserer Raumqualität vorgesehen. Lärm-, Luft- und Lichtemissionen würden durch die neue Umfahrungsstrasse erhöht und vom Städtchen ins unbelastete Gebiet verlagert.

- Zwei Verbände weisen darauf hin, dass das «Parkiersuchverkehrsproblem» im Städtchen Eglisau auf beiden Seiten des Rheins ungelöst bleibt.

- Zwei Verbände bemängeln, dass im Erläuterungsbericht zu wenig auf die Rechtsunsicherheit des Vorhabens hingewiesen wird, die durch den schweren Eingriff in ein BLN-Gebiet entsteht.

Der Erläuterungsbericht wurde ergänzt. Die ausführliche Interessenabwägung ist im Synthesebericht zum Vorprojekt light dokumentiert.

Dank der Umfahrung nehmen die Lärm- und Luftimmissionen im Siedlungsgebiet deutlich ab. Nur im Bereich der Tunnelportale und der neuen Rheinbrücke ist mit neuen Lärmimmissionen zu rechnen.

Das Parkraummanagement ist nicht Bestandteil der Richtplanrevision. Lösungen sind auf kommunaler Ebene anzustreben.

Aus verkehrsplanerischer und volkswirtschaftlicher Sicht ist das Projekt deshalb trotz der früheren Einschätzungen der ENHK und der EKD weiterzuverfolgen und dem Kantonsrat zum Beschluss vorzulegen.

7. Räumliche Auswirkungen

- Der Bund fordert im Rahmen der Vorprüfung den Kanton Zürich dazu auf, die räumlichen Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere unter Berücksichtigung von Artikel 6 Absatz 2 NHG, stufengerecht darzulegen.

Der Erläuterungsbericht wurde ergänzt. Die ausführliche Interessenabwägung ist im Synthesebericht zum Vorprojekt light dokumentiert. Die ENHK und die EKD werden erneut zur Stellungnahme zum überarbeiteten Projekt eingeladen.