

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 26. August 2020

805. Agglomerationsprogramme Zürich 4. Generation (Mitwirkungsverfahren)

I. Allgemeines

Programm Agglomerationsverkehr des Bundes

Der Bundesrat leitete 2001 die Agglomerationspolitik auf der Grundlage der Erkenntnis ein, dass das hohe Verkehrsaufkommen in den Agglomerationen nur bewältigt werden kann, wenn der Bund die Verkehrsvorhaben der Kantone und Gemeinden mitfinanziert. Die entsprechende Verfassungsgrundlage wurde im Rahmen der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen geschaffen. Mit dem Infrastrukturfonds wurde vorerst eine bis 2027 zeitlich befristete Finanzierung von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs geschaffen. Mit dem Bundesbeschluss vom 30. September 2016 schufen die eidgenössischen Räte den unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF). Mit dem gleichzeitigen Erlass des Bundesgesetzes vom 30. September 2016 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG, SR 725.13) war die Aufhebung des Infrastrukturfondsgesetzes vom 6. Oktober 2006 verbunden und damit die Finanzierung des Programms Agglomerationsverkehr (PAV) zeitlich unbefristet gesichert.

Im Rahmen des PAV fördert der Bund in den Agglomerationen eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg, indem er sich finanziell an Verkehrsinfrastrukturen von Städten und Agglomerationen beteiligt. Voraussetzung ist ein Agglomerationsprogramm, das die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmt.

Agglomerationsprogramme

Die gesetzlichen Grundlagen für die Erarbeitung, Prüfung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme sind im NAFG, im Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG, SR 725.116.2), in der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV, SR 725.116.21) sowie in der Verordnung des UVEK

vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV, SR 725.116.214) enthalten. Mit den Mitteln des NAF werden Beiträge an Massnahmen zur Verbesserung des Agglomerationsverkehrs finanziert (vgl. Art. 5 Abs. 1 Bst. b NAFG). Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung in der Regel alle vier Jahre je einen Verpflichtungskredit für diese Beiträge (Art. 7 Bst. b NAFG).

Agglomerationsprogramme sind längerfristig ausgelegte Planungen (Horizont 2030 oder 2040) zur Abstimmung in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft. Sie sind Voraussetzung für die Mitfinanzierung von Infrastrukturvorhaben durch den Bund. Der Bund leistet Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Langsamverkehrs, soweit sie zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem führen und eine Finanzierung durch andere Bundesmittel ausgeschlossen ist (vgl. Art. 17a Abs. 1 und 2 MinVG).

Der Bund gibt mit seinen Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 3. Februar 2020 die Anforderungen an die Erarbeitung, Prüfung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme vor. Als Grundanforderungen gelten der Einbezug der betroffenen Gebietskörperschaften und der Bevölkerung, die Existenz einer ausgewiesenen Trägerschaft, das Agglomerationsprogramm als Ergebnis einer stimmigen Gesamtplanung (bestehend aus Ist- und Trendanalysen, Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien und priorisierte Massnahmen), die Kohärenz über die verschiedenen Generationen hinweg sowie eine koordinierte Umsetzung.

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms sind nach unterschiedlicher Priorität geordnet: A-Massnahmen sind vom Bund grundsätzlich mitfinanzierbare Massnahmen mit hoher erwarteter Wirkung und fortgeschrittener Planungsreife, mit deren Umsetzung innerhalb von sechs Jahren ab Einreichen des Programms begonnen werden kann. Als B-Massnahmen gelten Massnahmen, die erst mittelfristig bau- und finanzreif sein werden, d. h. später als sechs Jahre nach Einreichung des Programms, oder deren Kosten-Nutzen-Verhältnis bis zur nächsten Beurteilung verbessert werden kann. C-Massnahmen weisen entweder ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis oder einen ungenügenden Reifegrad auf, sodass eine eingehendere Überprüfung der Wirkung gar nicht möglich ist. Sie bedürfen weiterer Abklärungen und Konkretisierungen. Eigenleistungen sind Massnahmen, die bei der Wirksamkeitsbeurteilung der Agglomerationsprogramme zwar berücksichtigt werden, für die jedoch keine Mitfinanzierung durch den Bund beantragt werden kann. Dazu zählen Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft sowie kleinere Massnahmen im Bereich Verkehr. Die Trägerschaften haben die Umsetzung dieser Massnahmen

dennoch sicherzustellen, da sie für die Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme von Bedeutung sind und damit in der Beurteilung des Bundes mitberücksichtigt werden.

Die Agglomerationsprogramme werden in «Generationen» erarbeitet und dabei weiterentwickelt: 2007 wurde die erste Generation dem Bund eingereicht, 2012 die zweite und 2016 die dritte. Die Einreichung der 4. Generation ist für Mitte 2021 vorgesehen. Nach Einreichung prüft der Bund die Programme und legt für die anerkannten A-Massnahmen die Höhe des Bundesbeitrags fest. Der Beitragssatz liegt zwischen 30% und 50% der anrechenbaren Kosten je Massnahme. Nach Beschluss der eidgenössischen Räte wird die Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Trägerschaft abgeschlossen. Danach beginnt die Umsetzungsfrist. Für die A-Massnahmen der ersten beiden Generationen muss der Baubeginn bis Ende 2027 erfolgt sein, für die 3. Generation bis Ende 2025 und für die 4. Generation bis Ende 2028. Der Umsetzungsstand der Vorgängergenerationen beeinflusst massgeblich die Höhe des Bundesbeitrags der nächstfolgenden Generationen.

Für jedes Agglomerationsprogramm ist eine Trägerschaft vorzusehen, in deren Verantwortung einerseits die Erarbeitung des Programms, andererseits die Koordination der Umsetzung liegt. Dabei hat die Trägerschaft gegenüber dem Bund den Nachweis zu erbringen, dass die zuständigen Organe aller beteiligten Gemeinwesen dem Agglomerationsprogramm zugestimmt und sich im Rahmen ihrer Zuständigkeiten zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms verpflichtet haben.

2. Bisherige Agglomerationsprogramme Zürich

Programme und Trägerschaft

Die Agglomerationsprogramme Zürich wurden bislang in drei Generationen erarbeitet und dem Bund eingereicht. Die erste Generation wurde als Gesamtprogramm ausgestaltet, das die Planungsregionen Zürich, Limmattal, Glattal sowie Winterthur und Umgebung erfasste. In der zweiten und dritten Generation wurden die vier separaten Programme Stadt Zürich – Glattal, Limmattal, Winterthur und Umgebung sowie Zürcher Oberland erarbeitet. Zusätzlicher Bestandteil ist ein Dachkonzept. Durch diese Aufteilung konnten die Inhalte besser auf die besonderen Bedürfnisse der einzelnen Regionen angepasst und eine stärkere Verankerung in den Regionen erzielt werden.

Der Kanton Zürich, vertreten durch das Amt für Verkehr (AFV), ist Träger der Agglomerationsprogramme. Für das Programm Limmattal besteht eine gemeinsame Trägerschaft mit dem Kanton Aargau. Der Kanton Zürich ist im Rahmen seiner Mitgliedschaft bei den Trägervereinen «Agglo Obersee» (RRB Nr. 1026/2009) und «Verein Agglomera-

tionsprogramm Schaffhausen» (RRB Nr. 1426/2006) auch Mitträger der Agglomerationsprogramme Obersee bzw. Schaffhausen.

Agglomerationsprogramm Zürich der 1. Generation

Mit RRB Nr. 1697/2007 wurde das erste Agglomerationsprogramm dem Bund eingereicht. Aufgrund der Programmwirkung hat der Bund einen Beitragssatz von 35% festgelegt. Zusätzlich wurde die Durchmesserlinie als dringliche Massnahme mit 50% mitfinanziert. Insgesamt wurden für 13 Massnahmen bzw. Massnahmenpakete Bundesbeiträge von bis zu 403 Mio. Franken in Aussicht gestellt.

Agglomerationsprogramme Zürich der 2. Generation

Die vier Programme und das Dachkonzept wurden mit RRB Nr. 576/2012 dem Bund eingereicht. Aufgrund der Programmwirkung hat der Bund Beitragssätze von 35% (Stadt Zürich – Glattal, Limmattal) und 40% (Winterthur, Zürcher Oberland) festgelegt. Für die insgesamt 71 Massnahmen(pakete) sind damit Bundesbeiträge von bis zu 319 Mio. Franken reserviert worden. Wichtige Ausbauprojekte sind die Tramverbindung Hardbrücke, die Limmattalbahn 1. Etappe sowie die 3. Etappe der 4. Teilergänzung der S-Bahn. Daneben werden Massnahmen zur Umgestaltung belasteter Ortsdurchfahrten und Massnahmen im Bereich Velo- und Fussverkehr (z. B. neue Veloquerung Nord am Bahnhof Winterthur, «Fil Bleu» entlang der Glatt zwischen Dübendorf und Opfikon) mitfinanziert.

Agglomerationsprogramme Zürich der 3. Generation

Die Programme der zweiten Generation wurden weiterentwickelt und aktualisiert. Sie und das dazugehörige Dachkonzept wurden mit RRB Nr. 1158/2016 festgelegt und eingereicht. Aufgrund der Programmwirkung wurde ein Beitragssatz von 40% (Stadt Zürich – Glattal, Zürcher Oberland) bzw. 35% (Winterthur, Limmattal) an die mitfinanzierten Massnahmen(pakete) festgelegt. Der Bund stellt für 120 A-Massnahmen Bundesbeiträge von bis zu 327 Mio. Franken in Aussicht. Die kostenmässig bedeutendsten Massnahmen umfassen die 2. Etappe der Limmattalbahn, den Ausbau der Engstringer Kreuzung in Schlieren als wichtigen Teil der Gesamtverkehrslösung im Limmattal sowie die Elektrifizierung der Buslinien 69 und 80 in der Stadt Zürich. Daneben werden zahlreiche kleinere Massnahmen mitfinanziert, z. B. eine Gleisquerung in Bülach und eine grosse Veloabstellanlage am Bahnhof Stadelhofen.

Umsetzung

Die Agglomerationsprogramme Zürich der ersten bis dritten Generation enthalten knapp 700 Massnahmen (einschliesslich Teilmassnah-

men aus Massnahmenpaketen). Für etwa 370 Verkehrsmassnahmen hat der Bund einen Höchstbetrag von knapp 1,05 Mrd. Franken zugesichert. Neben dem Kanton Zürich selbst sind eine Reihe von Städten, Gemeinden, Planungsregionen und Transportunternehmen als Massnahmenträger für die Planung und Umsetzung verantwortlich. Die Planung und Umsetzung erfolgen auf der Grundlage der bestehenden Strassen- und Eisenbahngesetzgebung. Vor jeder Programmeinreichung bestätigen die Exekutiven der Massnahmenträger, die in ihrer Verantwortung liegenden Massnahmen bis zur Bau- und Finanzierungsreife weiterzuverfolgen. Diese Exekutivbeschlüsse gelten als verbindliche Absichtserklärung der Massnahmenträger und sind die Voraussetzung für die Einreichung der Agglomerationsprogramme durch den Kanton an den Bund. Die Beschlüsse stehen allerdings unter dem Vorbehalt, dass die Entscheide der gesetzlich zuständigen Entscheidungsträger im Bau- und Kreditbewilligungsverfahren auch gefällt werden. Für jede bau- und finanzreife Massnahme (Bau- und Kreditbewilligung liegt rechtskräftig vor) schliesst der Kanton mit dem Bund eine Finanzierungsvereinbarung ab. Ab der dritten Generation stehen für kleinere Massnahmen mit Investitionskosten bis 5 Mio. Franken pauschale Bundesbeiträge zur Verfügung, für die keine einzelnen Finanzierungsvereinbarungen mehr abgeschlossen werden müssen. Über die Gewährung dieser Beiträge entscheidet der Kanton. Mit RRB Nr. 506/2019 wurde die Handhabung der pauschalen Bundesbeiträge festgelegt. Pauschale Beiträge sind für die Kategorien Verkehrssystemmanagement, Langsamverkehr, Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums und künftig auch öV-Haltestellen möglich.

Etwa die Hälfte der zugesicherten Beiträge wurde bisher ausbezahlt oder über Finanzierungsvereinbarungen gesichert. Der überwiegende Teil der bisher beanspruchten Bundesgelder ist wenigen grossen Schieneninfrastrukturen gewidmet. Jüngst konnte die Finanzierungsvereinbarung betreffend die Limmattalbahn 2. Etappe über 175 Mio. Franken Bundesbeitrag unterzeichnet werden. Die Massnahmen, die nach Strassenrecht projektiert und bewilligt werden, weisen meist geringere Investitionskosten auf. Sie erfahren aufgrund von Einsprachen und Beschwerden, Umprojektierungen (infolge geänderter gesetzlicher Rahmenbedingungen und Rechtsprechung) sowie geänderter politischer Prioritäten häufig Verzögerungen in der Umsetzung. Für Massnahmen, die bis Ende 2025 bzw. 2027 die Bau- und Finanzreife nicht erreichen, verfällt der Anspruch auf Bundesbeiträge. Zurzeit sind rund 240 Finanzierungsvereinbarungen noch nicht abgeschlossen und damit rund 300 Mio. bis 350 Mio. Franken an Bundesbeiträgen noch nicht beansprucht.

Das AFV ist zuständig für die Koordination der Umsetzung, kann diese aber als ausschliesslich planendes Amt nicht direkt beeinflussen. Das AFV erfüllt dabei einerseits die Vorgaben des Bundes hinsichtlich periodischer Umsetzungskontrolle, Budgetierung, Prognose der Budgetausschöpfung, Abschluss der Finanzierungsvereinbarungen, Projektänderungen, Ersatzmassnahmen usw. Andererseits unterstützt es die Massnahmenträger und motiviert zur Umsetzung. Weitergehende Handlungsmöglichkeiten bestehen aber nicht.

3. Agglomerationsprogramme Zürich der 4. Generation

3.1 Allgemeines

Die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation begann Mitte 2019 unter der Federführung des AFV. Eng einbezogen sind die inhaltlich betroffenen Stellen des Kantons, einzelne Städte und Gemeinden und die berührten regionalen Planungsgruppen.

Zielsetzung und Grundlagen

Mit den Agglomerationsprogrammen der 4. Generation soll die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung weiter gestärkt werden. Massgeblich dafür sind einerseits die Festlegungen des kantonalen Richtplans und der regionalen Richtpläne, des Gesamtverkehrskonzepts 2018 (RRB Nr. 25/2018), andererseits auch die wesentlichen sektoralen Strategien und Konzepte (Konzept S-Bahn 2G, kantonaler Velonetzplan, Massnahmenplan Fussverkehr usw.) sowie Massnahmen mit genügend weit fortgeschrittenem Planungsstand. Zudem sind die besonderen konzeptionellen Vorgaben des Bundes (insbesondere Umsetzungsstand und daraus folgender Handlungsbedarf, Generationenkohärenz, Abstimmung mit nationalen Planungen, Stärkung des Themas Landschaft) und die inhaltlichen Themenvorgaben (insbesondere Schnittstellen Strassennetze, Güterverkehr, Klimawandel, E-Mobilität) bestmöglich zu erfüllen.

Perimeter

Die Programmperimeter sind gegenüber der 3. Generation angepasst. Einerseits wird der Perimeter des Agglomerationsprogramms Stadt Zürich – Glattal um die Gemeinden Embrach und Regensdorf erweitert. Andererseits wird auf ein Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung verzichtet, da bei der Stadt Winterthur grosser Nachholbedarf bei der Planung und Umsetzung von Schlüsselprojekten aus der 2. und 3. Generation besteht (Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze, Querung Grüze, öV-Hochleistungskorridor, Veloschnellrouten usw.). Dieser Verzicht wurde mit der Stadt Winterthur, den betroffenen Gemeinden und der Regionalplanung Winterthur und Umgebung ver-

einbart, nachdem 2018 bis 2019 ein regionales Gesamtverkehrskonzept erarbeitet worden war, um zusätzlichen Handlungsbedarf zu erkennen. Bei entsprechenden Planungsfortschritten und ausgewiesenem Handlungsbedarf wird in der 5. Generation wiederum ein Agglomerationsprogramm erarbeitet.

Aufbau

Der Aufbau der Agglomerationsprogramme orientiert sich an den Vorgaben der RPAV und beruht weitgehend auf dem Programm der 3. Generation. Das Zukunftsbild stellt in bildhafter und textlich erläuternder Form den in der Programmregion für das Jahr 2030 angestrebten Zustand der Siedlung, der Landschaft und des Verkehrssystems dar. Die Zukunftsbilder wurden eng mit den regionalen Raumordnungskonzepten (Regio-ROK) abgestimmt. Die Regio-ROK werden derzeit im Rahmen der Gesamtüberarbeitung der regionalen Richtpläne von den regionalen Planungsgruppen entwickelt. Neben dem Zukunftsbild ist die Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Programmregionen ein wesentlicher Baustein jedes Agglomerationsprogramms. Aufgrund des festgestellten Handlungsbedarfs und des Zukunftsbildes werden die Teilstrategien Verkehr, Siedlung und Landschaft bestimmt und daraus die notwendigen Massnahmen abgeleitet.

Trägerschaft

Das bisherige Trägerschaftsmodell hat sich bewährt und wird beibehalten. Für die Agglomerationsprogramme Stadt Zürich – Glattal und Zürcher Oberland übernimmt wiederum der Kanton Zürich die Trägerschaft. Für das Agglomerationsprogramm Limmattal besteht weiterhin die interkantonale Trägerschaft der Kantone Zürich und Aargau.

Bearbeitungsstand

Die Agglomerationsprogramme liegen im Entwurf vor. Die Programme wurden im Rahmen einer kantonsinternen Ämterkonsultation sowie mit den betroffenen Planungsregionen und einzelnen Städten und Gemeinden abgestimmt. Die zu den einzelnen Massnahmen ausgewiesenen Kosten beruhen auf Schätzungen, deren Genauigkeit je nach Planungsstand unterschiedlich ist. Zudem liegen für einige Massnahmen noch keine Kostenangaben vor. Die Programme werden bis zu Beginn der öffentlichen Mitwirkung im September 2020 schrittweise ergänzt und bereinigt.

3.2 Dachkonzept

Wie in der 2. und 3. Generation wird wiederum ein Dachkonzept erarbeitet, das die gesamtkantonal gültigen Zielsetzungen darstellt, die von allen Agglomerationsprogrammen zu berücksichtigen sind. Es zeigt zudem den Aufbau, die Organisation, Verfahren und Kompetenzen der Raum- und Verkehrsplanung im Kanton Zürich. Es gibt einen Überblick über die Agglomerationspolitik des Kantons, die bisher erarbeiteten Programme sowie die Abläufe und Zuständigkeiten. Das Dachkonzept wird wiederum zusammen mit den drei Agglomerationsprogrammen dem Bund eingereicht. Es ist nicht Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung, wird aber Gegenstand des Einreichungsbeschlusses sein (vgl. Abschnitt 6).

3.3 Agglomerationsprogramm Limmattal

Der Perimeter des Agglomerationsprogramms Limmattal umfasst acht Gemeinden des Kantons Zürich (Schlieren, Dietikon, Urdorf, Oberengstringen, Unterengstringen, Weiningen, Geroldswil, Oetwil an der Limmat) und vier Gemeinden des Kantons Aargau (Bergdietikon, Spreitenbach, Killwangen, Würenlos). Das Limmattal erlebte in den letzten Jahren ein erhebliches Wachstum an Einwohnerinnen und Einwohnern und Beschäftigten. Im Zeitraum 2000 bis 2018 stieg die Bevölkerungszahl von 80 000 auf 102 000 und die Beschäftigtenzahl von 46 000 auf 60 000 an. Der Agglomerationsraum besteht aus unterschiedlichen Raumabfolgen und einer vielfältigen Nutzungsstruktur, die in sehr unterschiedlicher Ausprägung erlebbar sind. Grosse Wirkung werden neben der Limmattalbahn auch die umgesetzten Massnahmen im Bereich Siedlung (wie beispielsweise das Stadtentwicklungskonzept Schlieren) haben. Der grösste Handlungsbedarf besteht heute in der Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs. Die Massnahmen aus den Programmen der 2. und 3. Generation und zahlreiche weitere Eigenleistungen leisten dazu einen substanziellen Beitrag. Der Fokus der 4. Generation liegt weiterhin auf der Verbesserung der Vernetzung und Erreichbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr.

Zu den A-Massnahmen mit den höchsten Kosten gehören (Kostengenauigkeit je nach Massnahme zwischen $\pm 20\%$ und 50%):

Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren–Dietikon	55 Mio. Franken
Veloschnellroute, Abschnitt Dietikon–Kantonsgrenze	25 Mio. Franken
Dietikon: Knotenertüchtigung Anschluss Silbern zur Busbeschleunigung	8 Mio. Franken
Dietikon: Ausbildung Maien-Boulevard Niderfeld	8 Mio. Franken
Oberengstringen: Zürcherstrasse im Zentrum, Betriebs- und Gestaltungskonzept	8 Mio. Franken
Weiningen: Umgestaltung alte Niederholzstrasse, Fahrweid, Etappe Süd	4 Mio. Franken

3.4 Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal

Das Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal umfasst die Kernstadt Zürich, das Glattal mit seinen mehrheitlich städtisch geprägten Gemeinden, das dynamische Unterländer Regionalzentrum Bülach einschliesslich Bachenbülach sowie neu Embrach und Regensdorf. Die Stadt Zürich (Raum Zürich Nord) und das Glattal sind über weite Strecken zu einem Siedlungsgebiet zusammengewachsen. Die Agglomeration Stadt Zürich – Glattal ist Wohnort von knapp 640 000 Personen (Stand 2018) und Arbeitsort von rund 640 000 Beschäftigten (Stand 2016). Wichtige Herausforderungen im Gebiet sind die Bewältigung des grossen prognostizierten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums, die Ausrichtung der neuen Entwicklungsgebiete auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr, die Erhaltung der hohen Qualität des öV-Angebots, die Steigerung des öV-Anteils im Glattal, die Stärkung des Veloverkehrs sowie allgemein die bessere Verknüpfung zwischen Glattal und Stadt Zürich. Das Programm zeichnet sich aufgrund zweier Grossprojekte des öffentlichen Verkehrs sowie vieler Veloprojekte durch ein sehr hohes Investitionsvolumen aus.

Zu den A-Massnahmen mit den höchsten Kosten gehören (Kostengenauigkeit je nach Massnahme zwischen $\pm 20\%$ und 50%):

Stadtbahn-Verlängerung Flughafen – Kloten Industrie und Velohauptverbindung Kloten–Bassersdorf Etappe 1 (einschliesslich Hochwasserschutz, der nicht beitragsberechtigt ist)	300 Mio. Franken
Tramnetzergänzung Zürich-Affoltern	264 Mio. Franken
Velohauptverbindung Baltenswil–Dietlikon	50 Mio. Franken
Seilbahn Stettbach – Zoo Zürich	24 Mio. Franken
Veloverbindung Zürich Stadtkreise 4 und 5	17 Mio. Franken
Regensdorf, Anpassungen Wehntalerstrasse	14 Mio. Franken

3.5 Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Der Perimeter umfasst den dichter besiedelten Teil der Planungsregion Zürcher Oberland ohne das ländlich geprägte Tösstal. Das Zürcher Oberland ist eine vorwiegend durch die Landschaft und die Topografie geprägte Region mit starken Kontrasten zwischen städtischen und dörflichen Strukturen. 2016 hatten die 15 Gemeinden des Analyseperimeters 146 000 Einwohnerinnen und Einwohner und 67 000 Beschäftigte. Die Verkehrsprobleme konzentrieren sich auf wenige Schwerpunkte in den regionalen Zentren und entlang der Hauptachsen, beeinträchtigen dort allerdings durch ihre Auswirkungen auf das Strassenumfeld das Funktionieren des regionalen Verkehrssystems. Der hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs bei allen Verkehrsbeziehungen ist zudem mitverantwortlich für die Überlastungen des Strassennetzes in den Nachbarregionen, insbesondere im Glattal.

Das Programm knüpft mit dem Ausbau der Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen, der siedlungsverträglichen Gestaltung von Strassenräumen, dem Ausbau von multimodalen Drehscheiben und Massnahmen zur Busbevorzugung an die bewährten Stossrichtungen der Vorgängergeneration an.

Zu den A-Massnahmen mit dem höchsten Kosten gehören (Kostengenauigkeit je nach Massnahme zwischen $\pm 20\%$ und 50%):

Pfäffikon: Ausbau Bushof	8 Mio. Franken
Fehraltorf: Umgestaltung und Nordanschluss Allmendstrasse	6 Mio. Franken
Seegräben: Fuss- und Radwegbrücke Aathal	6 Mio. Franken
Uster: Bahnhofzentrum Bushof	4 Mio. Franken

4. Abstimmung mit den Agglomerationsprogrammen Obersee und Schaffhausen

Das Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland der 4. Generation ist mit dem ebenfalls in Erarbeitung befindlichen kantonsübergreifenden Agglomerationsprogramm Obersee abgestimmt. Die Gemeinden Bubikon, Dürnten und Rüti nehmen gleichzeitig an den Agglomerationsprogrammen Zürcher Oberland und Obersee teil. Die in den drei Gemeinden vorgeschlagenen Massnahmen werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms Obersee dem Bund eingereicht. Das AFV wirkt an der Erarbeitung des Programms mit und begleitet auch die Umsetzung der Massnahmen auf dem Gebiet des Kantons Zürich.

Das Agglomerationsprogramm Schaffhausen umfasst auch die Zürcher Gemeinden Flurlingen und Feuerthalen. Die Gemeinden sind nicht Teil eines der Zürcher Agglomerationsprogramme, sodass kein besonderer Abstimmungsbedarf besteht. Das AFV wirkt an der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Schaffhausen mit und sorgt dafür, dass geeignete Massnahmen der berührten Zürcher Gemeinden und des Kantons in das Programm aufgenommen werden.

5. Mitwirkungsverfahren

Gemäss der RPAV ist den betroffenen kantonalen Stellen, den Städten und Gemeinden, den Interessengruppen und der Bevölkerung die Möglichkeit einzuräumen, an der Erarbeitung der Programme mitzuwirken. Vom 14. September bis zum 6. November 2020 wird daher in sämtlichen Programmregionen ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Die Städte, Gemeinden, Planungsregionen, Nachbarkantone und die Bevölkerung werden eingeladen, zu den Programmen Stellung zu nehmen. Im Rahmen dieser Mitwirkung werden zum ersten Mal auch die kantonalen Stellen zur Stellungnahme eingeladen. Die Volkswirt-

schaftsdirektion ist zu beauftragen, das Mitwirkungsverfahren durchzuführen und den Regierungsrat über das Ergebnis zu informieren.

6. Weiteres Vorgehen

Bis Dezember 2020 werden die Stellungnahmen aus dem Mitwirkungsverfahren ausgewertet und gegebenenfalls in die Programme eingearbeitet. Die endbereinigten Programme werden im Januar 2021 den betroffenen Städten, Gemeinden und Planungsregion zur Fassung der Exekutivbeschlüsse bis März 2021 übermittelt. Der Regierungsrat wird voraussichtlich im Mai 2021 die Einreichung der Schlussfassungen der Programme beschliessen können. Bis 15. Juni 2021 sind die Programme dem Bund einzureichen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, für die drei Agglomerationsprogramme (Zürcher Oberland, Limmattal und Stadt Zürich – Glattal) ein Mitwirkungsverfahren durchzuführen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli