

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 3. Juli 2024

765. Agglomerationsprogramme Zürich 5. 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 mit Art. 86 der Bundesverfassung (SR 101) im Rahmen der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen geschaffen. Mit dem Infrastrukturfonds wurde vorerst eine bis 2027 befristete Finanzierung von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs sichergestellt. 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) wurde das Infrastrukturfondsgesetz vom 6. Oktober 2006 aufgehoben und 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 zweckgebundene Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (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 2040) zur Abstimmung in den Bereichen Verkehr, Siedlung sowie Landschaft und Umwelt. Sie sind Voraussetzung für die Mitfinanzierung von Infrastrukturvorhaben durch den Bund. Der Bund leistet Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Strassen- und Schienenverkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs, 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 1. Februar 2023 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 priorisierten 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 fortgeschrittenem Planungsstand. Art. 18 der PAVV regelt die Fristen, innerhalb deren die Ausführung von als A-Massnahmen bezeichneten Bauvorhaben spätestens begonnen werden muss. Für Vorhaben aus der dritten Generation endet die Frist Ende Dezember 2025, für Vorhaben der vierten Generation Ende März 2029 und für Vorhaben der fünften Generation voraussichtlich Ende März 2033.

Als B-Massnahmen gelten Massnahmen, die erst mittelfristig bau- und finanzreif sein werden oder deren Kosten-Nutzen-Verhältnis bis zur nächsten Beurteilung verbessert werden kann.

C-Massnahmen weisen entweder ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis oder einen ungenügenden Planungsstand 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, 2016 die Dritte und 2021 die Vierte. Die Einreichung der fünften Generation ist für Ende März 2025 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. 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 vier Generationen erarbeitet und dem Bund eingereicht. Die erste Generation wurde als Gesamtprogramm ausgestaltet, welches die Planungsregionen Zürich, Glattal, Winterthur und Umgebung sowie Limmattal erfasste. In der zweiten und dritten Generation wurden die vier separaten Programme Stadt Zürich-Glattal, Winterthur und Umgebung, Limmattal sowie Zürcher Oberland erarbeitet. In der vierten Generation wurde auf die Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms für die Planungsregion Winterthur und Umgebung verzichtet. In der fünften Generation kommt zu den bestehenden vier Programmen neu das Agglomerationsprogramm Unterland-Furttal hinzu. Zusätzlicher Bestandteil der Programme bildet ein Rahmenbericht (in der zweiten und dritten Generation «Dach-

konzept»). Durch diese Aufteilung in separate regionale Programme 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 Mobilität (AFM), 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. 1426/2006) und «Verein Agglomerationsprogramm Schaffhausen» (RRB Nr. 1026/2009) auch Mitträger der Agglomerationsprogramme Obersee bzw. Schaffhausen.

Agglomerationsprogramm Zürich der ersten 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 zweiten Generation

Die vier Programme und das Dachkonzept wurden mit RRB Nr. 576/2012 dem Bund eingereicht. Aufgrund der Programmwirkung hat der Bund Beitragssätze von 40% (Winterthur und Umgebung, Zürcher Oberland) bzw. 35% (Stadt Zürich-Glattal, Limmattal) 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 dritte Etappe der vierten 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 dritten Generation

In der dritten Generation wurden die Programme der zweiten Generation weiterentwickelt und aktualisiert. Sie und das dazugehörige Dachkonzept wurden mit RRB Nr. 1158/2016 festgelegt und dem Bund eingereicht. Aufgrund der Programmwirkung wurde ein Beitragssatz von 40% (Stadt Zürich-Glattal, Zürcher Oberland) bzw. 35% (Winterthur und Umgebung, 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 zweite Etappe der Limmattalbahn, den Aus-

bau der Engstringerkreuzung 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.

Agglomerationsprogramme Zürich der vierten Generation

Die Programme der dritten Generation wurden mit der vierten Generation weiterentwickelt und aktualisiert. Sie wurden mit dem zugehörigen Rahmenbericht mit RRB Nr. 544/2021 beschlossen und eingereicht. Für die Agglomeration Winterthur und Umgebung wurde in der vierten Generation kein Agglomerationsprogramm eingereicht, da die Region den Fokus auf die Umsetzung der Massnahmen aus den Vorgängergenerationen gelegt hat. Aufgrund der Programmwirkung wurde ein Beitragssatz von 40% (Stadt Zürich-Glattal) bzw. 35% (Limmattal, Zürcher Oberland) an die mitfinanzierten Massnahmen(-pakete) festgelegt. Der Bund stellt für 140 A-Massnahmen Bundesbeiträge von bis zu 429 Mio. Franken in Aussicht. Die aus Kostensicht bedeutendsten Massnahmen umfassen das Tram Zürich Affoltern und die Verlängerung der Stadtbahn im Abschnitt Flughafen – Kloten Industrie einschliesslich Velohauptverbindung in Kloten.

Umsetzung der Agglomerationsprogramme

Die Agglomerationsprogramme Zürich der ersten bis vierten Generation enthalten knapp 1100 Massnahmen (einschliesslich Teilmassnahmen aus Massnahmenpaketen). Für etwa 370 Verkehrsmassnahmen hat der Bund einen Höchstbetrag von knapp 1,5 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 erfolgt auf 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 beim 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 Fuss- und Veloverkehr (FVV), Verkehrsmanagement, Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums sowie von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (öV) möglich.

Knapp 40% der zugesicherten Beiträge wurden bisher ausbezahlt oder über Finanzierungsvereinbarungen gesichert. Der überwiegende Teil der bisher beanspruchten Bundesgelder ist wenigen grossen Schieneninfrastrukturen gewidmet. 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, welche bis zum Ende ihrer jeweiligen Umsetzungsperiode (Ende 2025/2027/2028) die Bau- und Finanzreife nicht erreichen, verfällt der Anspruch auf Bundesbeiträge. Aktuell sind rund 140 Finanzierungsvereinbarungen noch nicht abgeschlossen und damit rund 416 Mio. Franken an Bundesbeiträgen noch nicht beansprucht.

Das AFM ist zuständig für die Koordination der Umsetzung, kann diese aber als ausschliesslich planendes Amt nicht direkt beeinflussen. Das AFM 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 fünften Generation

Allgemeines

Die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme der fünften Generation begann im März 2023 unter Federführung des AFM. Eng einbezogen sind die Vertretungen der inhaltlich betroffenen Stellen des Kantons, einzelner Städte und Gemeinden und der berührten regionalen Planungsgruppen.

Zielsetzung und Grundlagen

Mit den Agglomerationsprogrammen der fünften Generation soll die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung weiter gestärkt werden. Massgeblich dafür sind einerseits die Festlegungen des kanto-

nalen und der regionalen Richtpläne sowie des Gesamtverkehrskonzepts 2018 (RRB Nr. 25/2018), andererseits auch die wesentlichen sektoralen Strategien und Konzepte (Güterverkehrs- und Logistikkonzept, Konzept S-Bahn 2G, kantonaler Velonetzplan, Massnahmenplan Fussverkehr usw.) sowie Massnahmen mit genügend fortgeschrittenem Planungsstand. Zudem sind die besonderen konzeptionellen Vorgaben des Bundes aus der RPAV zu erfüllen. Diese Vorgaben betreffen insbesondere den Umsetzungsstand der Vorgängergenerationen und den daraus folgenden Handlungsbedarf, die Generationenkohärenz, die Abstimmung mit den nationalen Planungen und die inhaltlichen Themenvorgaben (insbesondere Schnittstellen Strassennetze, Verkehrsdrehscheiben, Güterverkehr, Klimawandel, Landschaft, Umwelt, E-Mobilität).

Perimeter

Der Perimeter Winterthur und Umgebung entspricht dem Perimeter der dritten Generation (keine Einreichung des Programms Winterthur und Umgebung in der vierten Generation), der Perimeter Limmattal wird im Vergleich zur Vorgängergeneration ebenfalls nicht angepasst. Der Perimeter Zürcher Oberland wird um die Gemeinde Wald ergänzt. Der Perimeter des Agglomerationsprogramms Stadt Zürich-Glattal wird um die Stadt Adliswil erweitert und um die Gemeinden Bachenbülach, Bülach, Embrach und Regensdorf reduziert. Neu sind diese Gemeinden dem Agglomerationsprogramm Unterland-Furttal zuzuordnen (Programm wird in der fünften Generation erstmals eingereicht).

Aufbau

Der Aufbau der Agglomerationsprogramme orientiert sich an den Vorgaben der RPAV und stützt sich weitgehend auf das Programm der vierten Generation. Das Zukunftsbild stellt in bildhafter und textlich erläuternder Form den in der Programmregion für das Jahr 2040 angestrebten Zustand der Siedlung, der Landschaft und des Verkehrssystems dar. Die Zukunftsbilder wurden eng mit den regionalen Raumordnungskonzepten abgestimmt. 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, Winterthur und Umgebung, Unterland-Furttal 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, 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 Kostangaben vor. Die Programme werden bis zu Beginn der öffentlichen Mitwirkung im August 2024 schrittweise ergänzt und bereinigt.

Rahmenbericht über die gesamtkantonalen Zielsetzungen der Programme

Wie in der vierten Generation wird ein Rahmenbericht (in der zweiten und dritten Generation «Dachkonzept») erarbeitet, der die gesamtkantonale geltenden Zielsetzungen darstellt, die von allen Agglomerationsprogrammen zu berücksichtigen sind. Er zeigt zudem den Aufbau, die Organisation, die Verfahren und Kompetenzen der Raum- und Verkehrsplanung im Kanton Zürich und gibt einen Überblick über die Agglomerationspolitik des Kantons, die bisher erarbeiteten Programme sowie die Abläufe und Zuständigkeiten. Der Rahmenbericht wird zusammen mit den fünf Agglomerationsprogrammen dem Bund eingereicht. Er ist nicht Teil der öffentlichen Mitwirkung, wird aber Gegenstand des Einreichungsbeschlusses.

Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal – Schwerpunkt Verkehrsdrehscheiben als multimodale Umsteigepunkte sowie Bus-Elektrifizierung

Das Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal umfasst die Kernstadt Zürich, das Glattal (14 Gemeinden) mit seinen mehrheitlich städtisch geprägten Gemeinden sowie neu die Stadt Adliswil. Die Stadt Zürich (Raum Zürich-Nord) und das Glattal sind über weite Strecken zu einem Siedlungsgebiet zusammengewachsen. Die Agglomeration Stadt Zürich-Glattal (einschliesslich Adliswil) ist Wohnort von knapp 636 000 Personen (Stand 2022) und Arbeitsort von rund 646 000 Beschäftigten (Stand 2020). Wichtige Herausforderungen im Gebiet sind die Bewältigung des grossen prognostizierten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums, die Ausrichtung der neuen Entwicklungsgebiete auf den öffentlichen Verkehr (öV) sowie den Fuss- und Veloverkehr, die Erhaltung der hohen Qualität des öV-Angebots, die Steigerung des öV-Anteils im Glattal, die Stärkung des Veloverkehrs sowie generell die bessere Verknüpfung zwischen Stadt Zürich und dem Glattal bzw. Adliswil. Neue inhaltliche Schwerpunkte bilden die Verkehrsdrehscheiben als wichtige Vernetzungselemente und multimodale Umsteigepunkte sowie die Bus-Elektrifizierung. Berücksichtigung finden teilweise auch Verkehrsdrehscheiben

ausserhalb des Agglomerationsperimeters entlang des Zürichsee-Ufers, da der Nutzenanteil mehrheitlich innerhalb des Perimeters anfällt. Auch aufgrund der Zunahme von Velounfällen in den letzten Jahren ist der Handlungsbedarf in Bezug auf die Umsetzung des kantonalen Velonetzplans bzw. der Velostrategie 2030 in der Stadt Zürich nach wie vor von grosser Bedeutung. Das Programm zeichnet sich mit entsprechenden Massnahmen durch ein sehr hohes Investitionsvolumen aus.

Zu den A-Massnahmen mit den höchsten Kosten gehören (Kostengenauigkeit je nach Massnahme zwischen $\pm 20\%$ und 50% ; Investitionskosten >15 Mio. Franken):

| | in Mio. Franken |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Zürich – Franca-Magnani-Brücke (Verbindung Stadtkreise 4 und 5 / Netzlückenschliessung Hauptrouen Velo) | 80 |
| Zürich – Bahnhof Altstetten – Personenunterführung und Veloabstellplätze | 51 |
| Dübendorf – Ausbau Personenunterführung Bahnhof Dübendorf | 50 |
| Zürich – Hardturmstrasse – Umgestaltung Strassenraum | 39 |
| Meilen – Verkehrsdrehscheibe und Bushof beim Bahnhof Herrliberg-Feldmeilen | 23 |
| Zürich – Beschaffung Batterie-Busse und Batterie-Trolleybusse | 21 |
| Zürich – Quartierverbindung Seebach | 20 |
| Dübendorf – Bushof Bahnhof Dübendorf | 20 |
| Zürich – Personenunterführung Mühlebachstrasse | 18 |
| Zürich – Umsetzung Vorzugsroutennetz Velo, 2. Etappe | 15 |
| Dübendorf/Wangen-Brüttisellen – Groberschliessung Innovationspark, Parkway | 15 |
| Kloten – Unterführung Bahnhof Ost | 15 |

Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung – Schwerpunkt eng koordinierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie Ausbau elektrifizierte Buskapazitäten

Das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung umfasst die Stadt Winterthur sowie die Gemeinden der Planungsregion Regionalplanung Winterthur und Umgebung. Gegenüber dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation hat sich der Perimeter nicht verändert, neu sind aber alle Gemeinden beitragsberechtigt. 2022 wohnten im Agglomerationsperimeter rund 206 000 Personen (etwa 119 000 davon in der Stadt Winterthur), während sich die Anzahl der Beschäftigten 2020 auf knapp 103 000 Personen beläuft. Winterthur ist die zweitgrösste Stadt im Kanton Zürich und liegt auch bezüglich Dichte des urbanen Gebiets an zweiter Stelle im Kanton. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms konzentrieren sich demnach in Winterthur. Besonderes Augenmerk gilt der koordinierten Entwicklung von Verkehr und Siedlung in urbanen Zentren. Der öV und der FVV stehen im Vordergrund, um die weitere Entwicklung mit zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Beschäftigten verträglich auszugestalten. Zudem wird der Ausbau der Kapazitäten des elektrifizierten Busverkehrs (Fahrzeuge, Depotbauten und Ladeinfrastrukturen) vorangetrieben.

Zu den A-Massnahmen mit den höchsten Kosten gehören (Kostengenauigkeit je nach Massnahme zwischen $\pm 20\%$ und 50% ; Investitionskosten > 5 Mio. Franken):

| | in Mio. Franken |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Depotneubau: Erweiterung der Depotkapazitäten um etwa 80 Fahrzeugeinheiten | 40 |
| Winterthur – Fuss- und Veloverkehrsunterführung Grüze Süd | 37 |
| Nachhaltige Mobilität, Elektromobilität, Rollmaterial | 33 |
| Elsau/Elgg – Velohauptverbindung Elsau–Elgg | 16 |
| Winterthur – Aufwertung Schaffhauser-/Lindstrasse | 15 |
| Illnau-Effretikon – Neubau Bushof Effretikon | 11 |
| Winterthur – Neues Bustrasse Kronastrasse (Fortsetzung Leonie-Moser-Brücke) | 8 |
| Winterthur – Neugestaltung Strassenraum Lindenplatz | 7 |
| Winterthur – Aufwertung Neuwiesen-/Schaffhauserstrasse | 7 |

Agglomerationsprogramm Limmattal – Schwerpunkt Ausbau der Verkehrsdrehscheiben, Verbesserung der verkehrlichen Vernetzung und Elektrifizierung Busverkehr

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 sowie Beschäftigten. Im Zeitraum 2000 bis 2022 stieg die Bevölkerungszahl von rund 80 000 auf 107 000 und die Beschäftigtenzahl im Zeitraum 2000 bis 2020 von knapp 46 000 auf 67 000. 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 in der Stärkung des FVV. Die Massnahmen aus den Programmen der zweiten, dritten und vierten Generation und zahlreiche weitere Eigenleistungen tragen substantiell dazu bei. Der Fokus der fünften Generation liegt auf dem Ausbau der Verkehrsdrehscheiben als multimodale Umsteigepunkte und der Verbesserung der Vernetzung und Erreichbarkeit für den FVV. Auch die Elektrifizierung des Busverkehrs spielt eine grosse Rolle. Zusätzlich wird mit rund 22 Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft die auf die Infrastrukturentwicklungen abgestimmte, qualitativ hochwertige Siedlungsentwicklung nach Innen aufgezeigt.

Zu den A-Massnahmen mit den höchsten Kosten gehören (Kostengenauigkeit je nach Massnahme zwischen $\pm 20\%$ und 50% ; Investitionskosten >5 Mio. Franken):

| | in Mio. Franken |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Dietikon – Erneuerung Bushof / Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Dietikon | 20 |
| Schlieren/Urdf – Betriebs- und Gestaltungskonzept Kessler-/Urdorferstrasse | 9 |
| Dietikon – Ausbildung Maiallee Niderfeld | 8 |
| Oberengstringen – Betriebs- und Gestaltungskonzept Zentrum | 8 |
| Schlieren – Betriebs- und Gestaltungskonzept Goldschlägistrasse einschliesslich Veloschnellroute und -hauptverbindung | 6,5 |
| Spreitenbach – Aufwertung Zentrumsstrasse–Bahnhofstrasse (einschliesslich Knoten) | 5,5 |

***Agglomerationsprogramm Unterland-Furttal – Schwerpunkt
siedlungsverträglichere Gestaltung der Strassenräume***

Das Agglomerationsprogramm Unterland-Furttal wird mit der fünften Generation erstmals aufgelegt. Die Gemeinden Bachenbülach, Bülach, Embrach und Regensdorf waren in der vierten Generation noch Teil des Agglomerationsprogramms Stadt Zürich-Glattal und werden aufgrund deren räumlicher Lage dem neuen Perimeter Unterland-Furttal zugeordnet. Dieser ist geprägt durch einen Wechsel zwischen Siedlungsgebieten und Hügellächen, die zu einem grossen Teil radial in Richtung Zürich ausgerichtet sind. Die Stadt Bülach bildet mit dem kantonalen Zentrumsgebiet das Hauptzentrum des Agglomerationsperimeters und ist als wirtschaftlicher Motor für die Region von grosser Bedeutung. Ergänzt wird das Hauptzentrum durch die regionalen Zentren Regensdorf, Dielsdorf und Embrach und durch das nahe gelegene kantonale Zentrumsgebiet Flughafen. Die Bevölkerung im Perimeter Unterland-Furttal ist zwischen 2011 und 2022 kontinuierlich gewachsen, von rund 83 000 auf knapp 98 000 Personen. 2020 waren knapp 31 000 Personen im Perimeter beschäftigt. Schwerpunkt des Agglomerationsprogramms liegt in der siedlungsverträglicheren Gestaltung der Strassenräume. Entsprechend sollen in der fünften Generation verschiedene Betriebs- und Gestaltungskonzepte umgesetzt werden.

Zu den A-Massnahmen mit den höchsten Kosten gehören (Kostengenauigkeit je nach Massnahme zwischen $\pm 20\%$ und 50% ; Investitionskosten >5 Mio. Franken):

| | in Mio. Franken |
|----------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Regensdorf – Betriebs- und Gestaltungskonzept Wehntalerstrasse, 2. Teil | 42 |
| Bülach – Neubau Personenunterführung Ettersbühl | 25 |
| Bülach – Neubau Bushof Mitte | 18 |
| Embrach – Betriebs- und Gestaltungskonzept Dorf- und Zürcherstrasse | 15 |
| Dielsdorf – Betriebskonzept Schwenkelbergstrasse | 12 |
| Bülach – Betriebs- und Gestaltungskonzept Schaffhauserstrasse | 8 |
| (Abschnitt Glashüttenstrasse – Unterweg) | |
| Niederglatt – Betriebs- und Gestaltungskonzept Kaiserstuhl-/Zürcherstrasse | 5 |

***Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland – Schwerpunkt
siedlungsverträgliche Gestaltung von Strassenräumen, Verkehrs-
drehscheiben als multimodale Umsteigepunkte sowie Bus-Elektri-
fizierung***

Der Perimeter umfasst den dichter besiedelten Teil der Planungsregion Zürcher Oberland ohne das ländlich geprägte Tösstal. Das Zürcher Oberland ist eine vorwiegend durch die Topografie und Landschaft geprägte Region mit starken Kontrasten zwischen städtischen und dörflichen Strukturen. 2022 zählte der Perimeter rund 165 000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie 2020 knapp 73 000 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 regionale Verkehrssystem. Der hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist zudem mitverantwortlich für die Überlastungen des Strassenetzes in den Nachbarregionen, insbesondere im Glattal. Das Programm knüpft mit der siedlungsverträglichen Gestaltung von Strassenräumen an die bewährte Stossrichtung der Vorgängergeneration an. Neue inhaltliche Schwerpunkte bilden die Verkehrsdrehscheiben als wichtige Vernetzungselemente und multimodale Umsteigepunkte sowie die Bus-Elektrifizierung.

Zu den A-Massnahmen mit den höchsten Kosten gehören (Kostengenauigkeit je nach Massnahme zwischen $\pm 20\%$ und 50% ; Investitionskosten > 5 Mio. Franken):

| | in Mio. Franken |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Grünigen – Umfahrung Stedtl | 25 |
| Pfäffikon – Bahnunterführung für Blaulichtorganisationen, öffentlicher Verkehr, FVV und MIV | 10 |
| Uster – Unterführung Wermatswilerstrasse | 14 |
| Wetzikon – Neubau Überführung Fuss- und Veloverkehr Binzackerstrasse (entlang Bahndamm) und Neubau Binzackerunterführung einschliesslich Erstellung Kernfahrbahn und neue Fusswegverbindung | 10,12 |
| Pfäffikon – Bahnhof, neue Personenunterführung Ost | 10 |
| Uster – Bushof Uster (Teil des Massnahmenpakets Uster-Bahnhofszenrum) | 10 |
| Uster – Umsetzung Velobahn Raum Uster Ost | 8 |
| Mönchaltorf – Radweglückenschliessung Mönchaltorf–Gossau | 5,2 |
| Rüti, Grünigen – Beschaffung Depot-Ladeinfrastruktur für E-Busse | 5,65 |
| Grünigen – Beschaffung E-Busse | 5 |

4. Abstimmung mit den Agglomerationsprogrammen Obersee und Schaffhausen

Das Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland der fünften Generation ist mit dem ebenfalls in Erarbeitung befindlichen kantonsübergreifenden Agglomerationsprogramm Obersee abgestimmt. Im Perimeter liegen auch die Zürcher Gemeinden Bubikon, Dürnten, Rüti, sowie neu auch die Gemeinden Hombrechtikon und Wald, wobei die Gemeinden Bubikon, Dürnten und Rüti auch Teil des Agglomerationsprogramms Zürcher Oberland sind. Die in diesen Gemeinden vorgeschlagenen Massnahmen werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms Obersee dem Bund eingereicht. Das AFM 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 Dachsen, Laufen-Uhwiesen, Flurlingen und Feuerthalen. Die Gemeinden sind nicht Teil eines der Zürcher Agglomerationsprogramme, sodass kein besonderer Abstimmungsbedarf besteht. Das AFM wirkt an der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Schaffhausen mit und sorgt dafür, dass geeignete Massnahmen der betroffenen Zürcher Gemeinden und des Kantons ins Programm aufgenommen werden.

5. Mitwirkungsverfahren

Gemäss 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 5. August bis zum 20. September 2024 wird daher in sämtlichen Programmregionen ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Die Städte, Gemeinden und Planungsregionen, die kantonalen Stellen und Nachbarkantone sowie die Bevölkerung werden eingeladen, zu den Programmen Stellung zu nehmen. Die Volkswirtschaftsdirektion ist zu beauftragen, das Mitwirkungsverfahren durchzuführen und den Regierungsrat über das Ergebnis zu informieren.

6. Weiteres Vorgehen

Bis Oktober 2024 werden die Stellungnahmen aus dem Mitwirkungsverfahren ausgewertet und gegebenenfalls in die Programme eingearbeitet. Die endbereinigten Programme werden im November 2024 den betroffenen Städten, Gemeinden und Planungsregion zur Fassung der Exekutivbeschlüsse bis Januar 2025 übermittelt. Der Regierungsrat wird voraussichtlich Anfang März 2025 die Einreichung der Programme beschliessen können. Bis 31. März 2025 sind die Programme dem Bund einzureichen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, für die fünf Agglomerationsprogramme (Stadt Zürich-Glattal, Winterthur und Umgebung, Limmattal, Unterland-Furttal und Zürich Oberland) ein Mitwirkungsverfahren durchzuführen.

II. Dieser Beschluss ist bis zum Beginn der öffentlichen Mitwirkung (5. August 2024) nicht öffentlich.

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



Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli