



Kanton Zürich

# Agglomerations- programme des Kantons Zürich

## 3. Generation



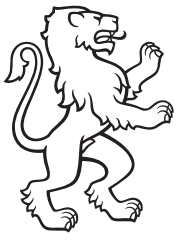
Dachkonzept

Limmatall

Stadt Zürich und Glattal

Winterthur und Umgebung

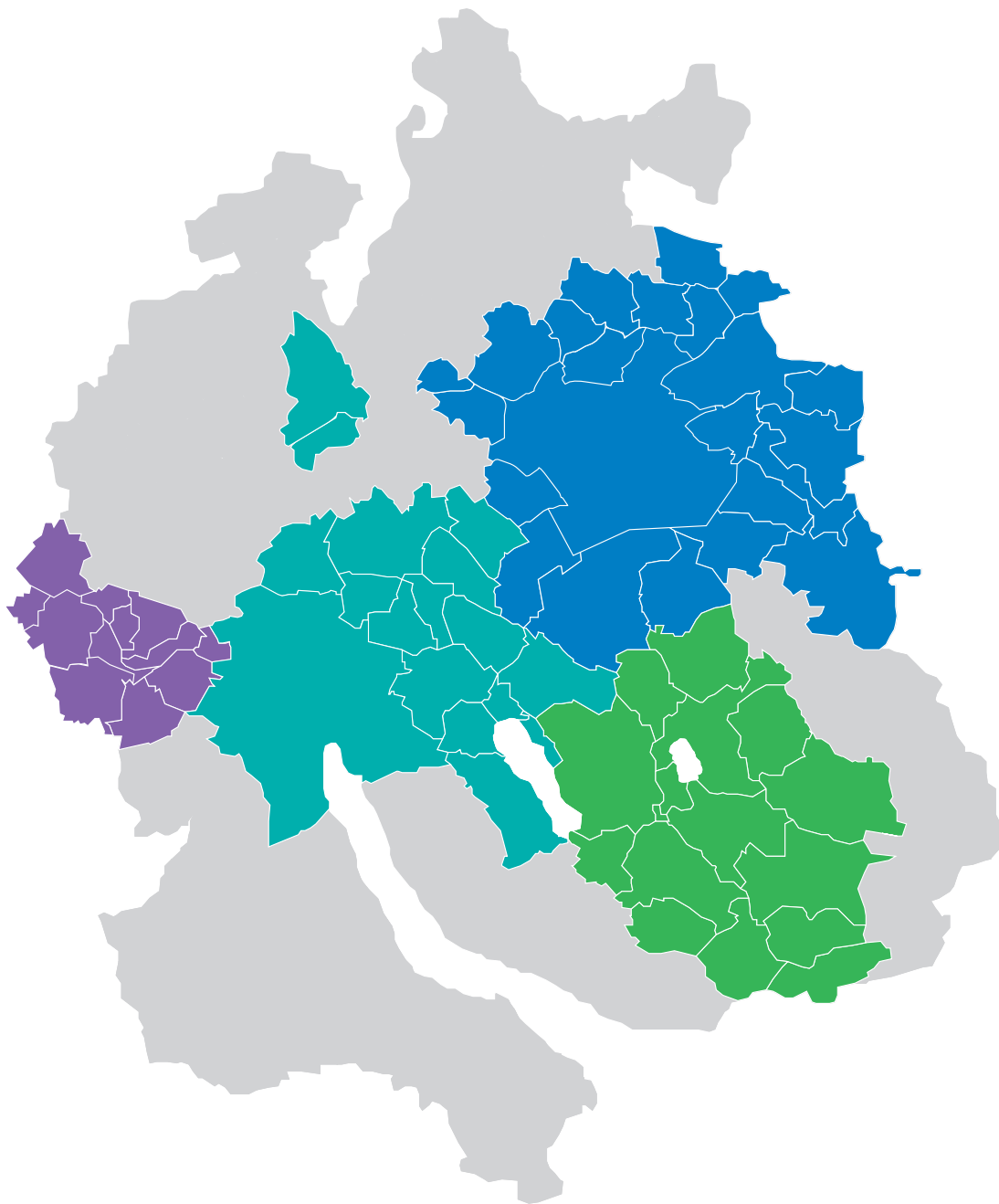
Zürcher Oberland



Kanton Zürich

# Agglomerations- programme

3. Generation





# Vorwort



Menschen wollen sich fortbewegen, zur Arbeit oder in der Freizeit. Zürcherinnen und Zürcher, aber auch Geschäftsleute sowie Touristinnen und Touristen aus nah und fern, schätzen unsere gut ausgebauten Verkehrsinfrastrukturen.

Um unseren Kanton fit zu halten für die Mobilitätsbedürfnisse von morgen, ist der Kanton Zürich Träger der Agglomerationsprogramme Stadt Zürich – Glattal, Winterthur und Umgebung, Zürcher Oberland und Limmattal (zusammen mit dem Kanton Aargau). Im Fokus der Programme stehen jene Regionen, in denen das grösste Wachstum prognostiziert wird.

Ein zentrales Projekt des Agglomerationsprogramms der 3. Generation stellt daher die Limmattalbahn dar. Diese fährt voraussichtlich ab Ende 2022 von Zürich Altstetten über Dietikon bis nach Killwangen-Spreitenbach.

Laut Prognosen des Bundesamtes für Statistik werden bis 2040 1,8 Millionen Menschen im Kanton Zürich leben. Das Bedürfnis nach Mobilität wird weiter steigen. Zürich soll auch in Zukunft eine wichtige Verkehrsdrehscheibe und ein bedeutender Wirtschaftsstandort bleiben.

Für die Entwicklung eines erfolgreichen Wirtschaftsstandortes, einer lebenswerten Wohnregion und einer attraktiven Tourismusdestination ist eine leistungsfähige und möglichst siedlungsverträgliche Verkehrsinfrastruktur zwingend. Dazu leisten die Agglomerationsprogramme der 3. Generation für Zürich als bevölkerungsreichsten Kanton der Schweiz einen wesentlichen Beitrag.

A handwritten signature in black ink, reading 'C. Walker Späh'.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh  
Volkswirtschaftsdirektorin des Kantons Zürich

# Inhalt

<b>Dachkonzept</b>	<b>4</b>
Zukunftsbild	8
Ziele	10
Handlungsbedarf	12
Teilstrategien Siedlung und Landschaft	14
Teilstrategie Verkehr	16
Massnahmen und Umsetzung	20
Gesamtwirkung und Fazit	22
<b>Limmattal</b>	<b>24</b>
Zukunftsbild und Ziele	28
Handlungsbedarf und Teilstrategien	30
Massnahmen	32
Gesamtwirkung und Fazit	35
<b>Stadt Zürich – Glattal</b>	<b>36</b>
Zukunftsbild und Ziele	40
Handlungsbedarf und Teilstrategien	42
Massnahmen	46
Gesamtwirkung und Fazit	51
<b>Winterthur und Umgebung</b>	<b>52</b>
Zukunftsbild und Ziele	56
Handlungsbedarf und Teilstrategien	58
Massnahmen	60
Gesamtwirkung und Fazit	64
<b>Zürcher Oberland</b>	<b>66</b>
Zukunftsbild und Ziele	70
Handlungsbedarf und Teilstrategien	72
Massnahmen	74
Gesamtwirkung und Fazit	78





Der Kanton Zürich reicht dem Bund vier Agglomerationsprogramme der 3. Generation ein: Limmattal, Stadt Zürich – Glattal, Winterthur und Umgebung sowie Zürcher Oberland.







# Dachkonzept



# Die Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich

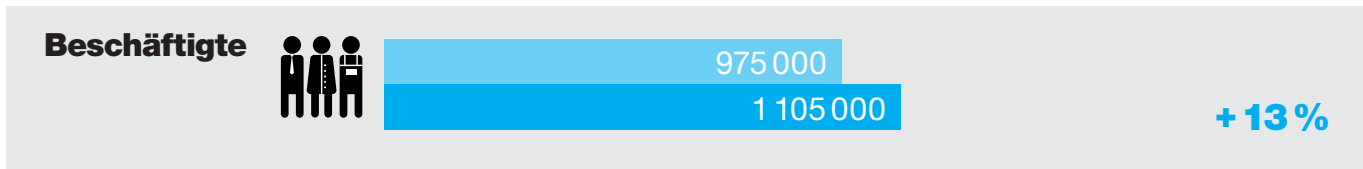
**Der Kanton Zürich entwickelt sich weiterhin dynamisch: Die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner steigt von derzeit 1,46 Millionen voraussichtlich auf 1,70 Millionen im Jahr 2030. Auch bei den Arbeitsplätzen ist ein deutliches Wachstum prognostiziert. Die Agglomerationsprogramme zeigen auf, wie vor diesem Hintergrund die Qualität von Verkehr, Siedlung und Landschaft sichergestellt werden kann.**

Im Kanton Zürich wird ein Fünftel des schweizerischen Bruttoinlandsprodukts erwirtschaftet. Seine hohe Wirtschaftskraft verdankt der Raum Zürich einem breiten und wertschöpfungsintensiven Branchenmix mit einer international wettbewerbsfähigen Finanzwirtschaft, dem hoch entwickelten Verkehrs- und Kommunikationssektor, zahlreichen Bildungseinrichtungen und Unternehmen mit starker Exportorientierung. Die überdurchschnittliche Qualität als Wohn- und Lebensraum machen den Kanton Zürich zu einem bevorzugten Standort für Menschen und Unternehmen. Damit verbunden ist eine grosse Verkehrsnachfrage.

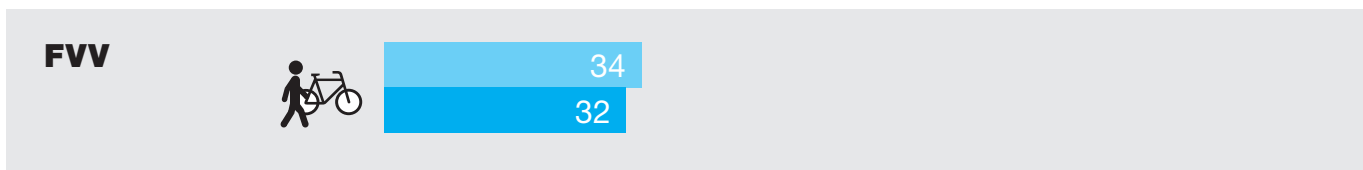
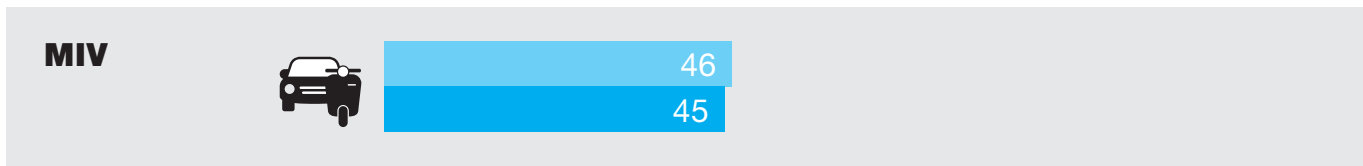
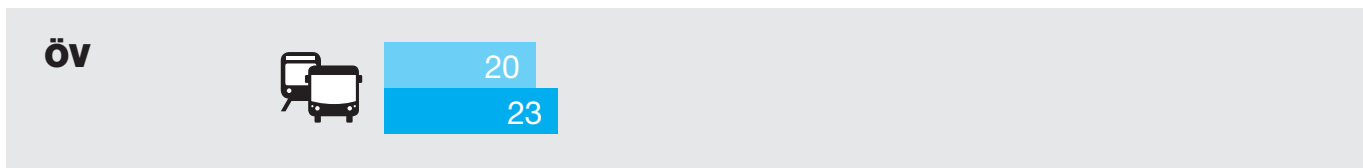
Die Dynamik der wirtschaftlichen und demografischen Entwicklung der letzten Jahrzehnte liegt erkennbar über dem schweizerischen Durchschnitt. Die zentrale Herausforderung besteht darin, die bauliche Entwicklung so zu lenken, dass die Qualitäten des Siedlungsraums und der Landschaft erhalten bleiben. Neben einer aktiven Standortförderung und den Bestrebungen im Umweltschutz kommt die Schlüsselrolle der vorausschauenden Abstimmung der Verkehrsplanung mit der erwünschten räumlichen Entwicklung zu. Der Kanton Zürich nimmt diese Verantwortung im Rahmen seiner Agglomerationspolitik wahr.

Als Instrument der langfristigen und abgestimmten Entwicklung von Verkehr, Siedlung und Landschaft in den urbanen Räumen sieht der Bund die Agglomerationsprogramme vor. Über diese Programme leistet er finanzielle Beiträge an neue Verkehrsinfrastrukturen. In den Jahren 2007 und 2012 hat der Kanton Zürich die Agglomerationsprogramme der 1. bzw. der 2. Generation beim Bund eingereicht. Von den darin enthaltenen rund 500 Massnahmen sind rund 35 Prozent bereits umgesetzt und ein ebenso hoher Anteil in der Planung weit fortgeschritten.

Im Rahmen der 3. Generation reicht der Kanton Zürich wiederum vier Agglomerationsprogramme ein. Die Programmregionen bleiben unverändert: Limmattal, Stadt Zürich – Glattal (inklusive Bülach), Winterthur und Umgebung sowie das Zürcher Oberland. Das Agglomerationsprogramm Limmattal wurde wiederum zusammen mit dem Kanton Aargau erarbeitet. Das Dachkonzept bildet die konzeptionelle Klammer über alle Agglomerationsprogramme. Es zeigt wesentliche Zusammenhänge zwischen den einzelnen Agglomerationsprogrammen auf und beinhaltet die übergeordneten Ziele, Strategien und Massnahmen.



Verkehrsmittelwahl in % (Anteil benutzte Verkehrsmittel an der Anzahl Wege/Tag)



Grundlage für die Berechnung der Verkehrsmittelwahl sind die mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell berechneten Wege des ÖV, des MIV sowie des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr des Kantons an einem durchschnittlichen Werktag. Der Fuss- und Veloverkehr ist unkalibriert und daher mit Ungenauigkeit behaftet.

In Anlehnung an die Vorgaben des Bundes verwendet der Kanton Zürich eine einheitliche Methodik für alle Agglomerationsprogramme:

- Analyse des heutigen Zustands sowie der erwarteten Entwicklung bezüglich Landschaft, Siedlung und Verkehr
- Definition der erwünschten, zukünftigen Struktur der Landschaft, der Siedlung und des Verkehrssystems (Zukunftsbild und Ziele)
- Gegenüberstellung der Stärken und Schwächen aus der Analyse mit den Chancen und Risiken gemäss Zukunftsbild (SWOT-Analyse)

- Ableitung des Handlungsbedarfs aus der SWOT-Analyse
- Festlegung von Teilstrategien für die Landschaft, die Siedlung und den Verkehr
- Entwicklung von Massnahmen in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr, die diese Teilstrategien umsetzen und zum erwünschten Zustand gemäss Zukunftsbild beitragen

Der Bund richtet finanzielle Beiträge aus an Massnahmen im Bereich Verkehr, sofern diese bestimmte Kriterien erfüllen.



# Zukunftsbild

**Der Kanton Zürich behält seine herausragende Position als dynamischer Wirtschaftsraum mit hoher Lebensqualität. Die Siedlungsentwicklung nach innen wird durch die Weiterentwicklung des Verkehrsangebots massgeblich unterstützt. Die Landschafts- und Naturräume werden weiterhin bewahrt und geschützt.**

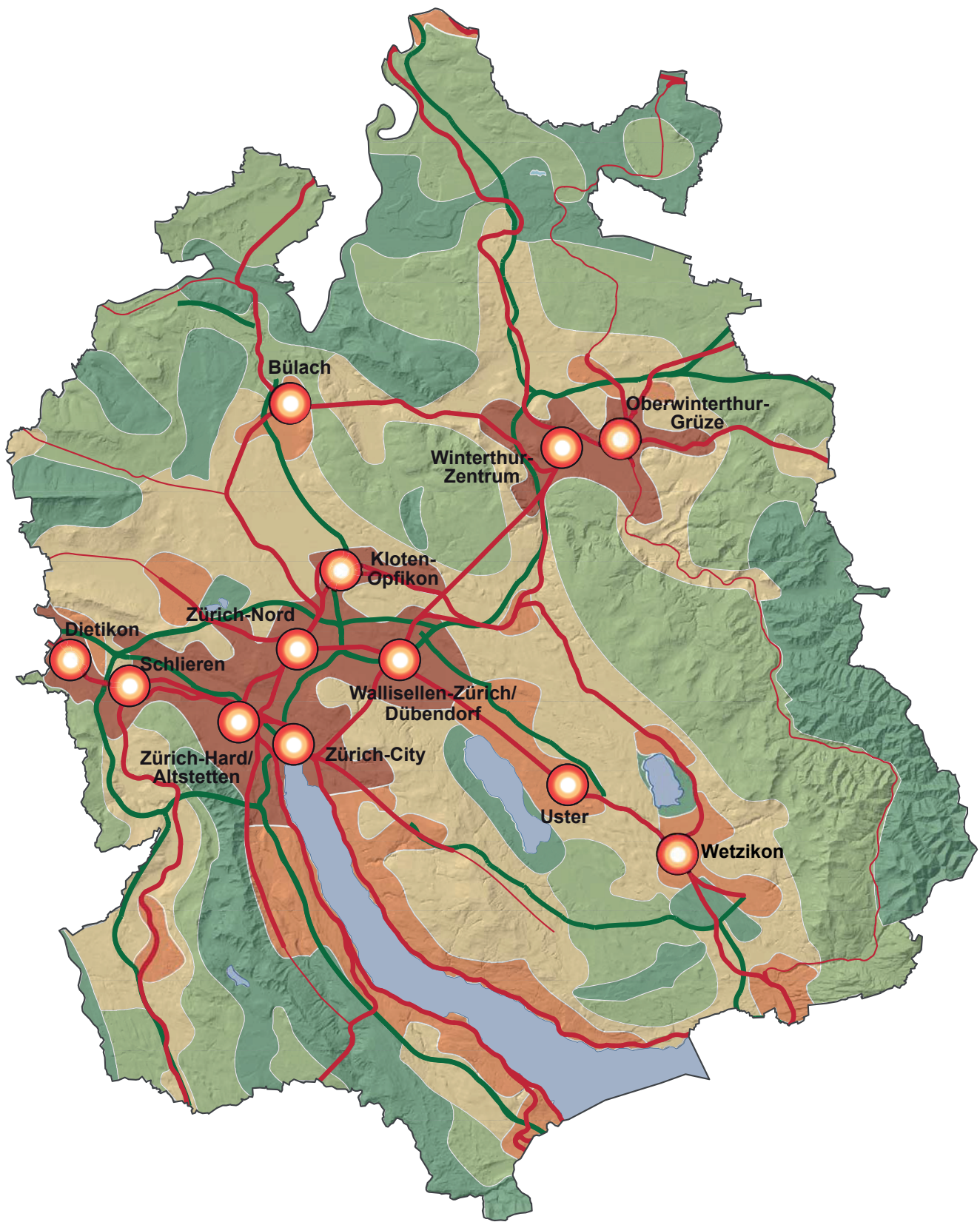
Das Zukunftsbild für Siedlung, Landschaft und Verkehr im Kanton Zürich basiert auf dem Raumordnungskonzept des kantonalen Richtplans (ROK) und dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept (GVK).

Der Kanton Zürich weist vielfältige Siedlungsstrukturen auf. Mehr als andere Kantone ist er von urbanen Gebieten geprägt. Dazu gehören die vier Stadtlandschaften Zürich, Limmattal, Glattal und Winterthur mit einer überdurchschnittlichen Nutzungsdichte und einer hohen Entwicklungsdynamik. Sie verfügen über bedeutende Arbeitsplatzschwerpunkte, die das Ziel grossräumiger Pendlerströme sind, sowie über zentralörtliche Versorgungs-, Bildungs- und Kultureinrichtungen. Die Stadtlandschaften mit ihren Zentrumsgebieten sind in kurzen Reisezeiten von den sie umgebenden urbanen Wohnlandschaften aus erreichbar. Während sich die Entwicklungsdynamik in diesen Stadtlandschaften entfalten soll, gilt es, in den «Landschaften unter Druck» die Zersiedelung einzudämmen. Die Kultur- und Naturlandschaften schliesslich sind zu bewahren und zu schützen.

Die Prognosen für das Jahr 2030 sehen im Kanton eine Bevölkerungszahl von 1,70 Millionen voraus – rund 16 Prozent mehr als heute. Das Bevölkerungswachstum soll gemäss dem kantonalen Richtplan zu mindestens 80 Prozent von Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften aufgenommen werden. Es ist möglich, diesen Bevölkerungszuwachs mit den vorhandenen Geschossflächenpotenzialen abzudecken, wenn die Siedlungsentwicklung nach innen weiter forciert wird. Bei den Beschäftigten wird bis 2030 von einer Zunahme um 13 Prozent auf rund 1,11 Millionen ausgegangen. Die rund 130000 zusätzlichen Arbeitsplätze sollen ebenfalls in den vorhandenen Nutzungsreserven Platz finden.

Der Verkehrszuwachs soll im gesamten Kanton mindestens zur Hälfte vom öffentlichen Verkehr (ÖV) übernommen werden. Dazu muss der ÖV deutlich stärker wachsen als der motorisierte Individualverkehr (MIV). Für das Jahr 2030 wird im Kantonsdurchschnitt eine Zunahme des ÖV-Anteils von heute 30 Prozent auf 40 Prozent angestrebt (Anteil an allen ÖV- und MIV-Wegen im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr).

**Der Verkehrszuwachs soll im gesamten Kanton mindestens zur Hälfte vom öffentlichen Verkehr übernommen werden.**



**Handlungsräume**

- |   |                        |   |   |
|---|------------------------|---|---|
|  | Stadtlandschaft        |  | kantonales Zentrumsgebiet                         |
|  | urbane Wohnlandschaft  |  | S-Bahnlinie als Rückgrat der Siedlungsentwicklung |
|  | Landschaft unter Druck |  | andere Bahnlinie                                  |
|  | Kulturlandschaft       |  | Hochleistungsstrasse                              |
|  | Naturlandschaft        |   |   |

# Ziele

## Der Anteil des ÖV wächst weiter und die Einwohner und Arbeitsplätze werden dabei noch besser erschlossen. Die Verkehrssicherheit steigt weiter.

Die Zielindikatoren richten sich nach den Vorgaben des Bundes zum Monitoring und Controlling der Agglomerationsprogramme (MOCA).

### Modalsplit

Der Modalsplit-Indikator benennt den Anteil des motorisierten Individualverkehrs an der Tagesdistanz. Die Zielwerte für das Jahr 2030 sind in den Agglomerationsprogrammen Stadt Zürich – Glattal sowie Winterthur und Umgebung etwas ambitionierter gesetzt als in den beiden anderen Programmregionen, da die dichten und kompakten Siedlungsstrukturen die Nutzung des ÖV sowie des Velo- und Fussverkehrs massgeblich unterstützen.

### Unfälle

Als Indikator gilt die jährliche Anzahl Verunfallter (Verletzte und Getötete) pro 1000 Einwohner. Die Unfallzahlen für die vier Agglomerationen

haben unterschiedliche Ausgangsniveaus, es wird aber überall eine ähnliche Reduktion bis 2030 angestrebt.

### Einwohner und Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen

Als Indikator gilt die Zahl der Einwohner bzw. Beschäftigte in den ÖV-Güteklassen gemäss Bundesamt für Raumentwicklung. Durch den Angebotsausbau ist davon auszugehen, dass sich die Erschliessung in den urbanen Wohnlagen und in den städtischen sowie stadtnahen Arbeitsplatzzonen weiter verbessert. 2030 sollen daher kantonsweit mehr als die Hälfte aller Einwohner und Beschäftigten in sehr gut oder gut erschlossenen Lagen (Güteklassen A und B) leben und arbeiten. Unterschiedliche Siedlungsstrukturen und ÖV-Angebote führen jedoch zu grossen Unterschieden zwischen den vier Programmregionen.

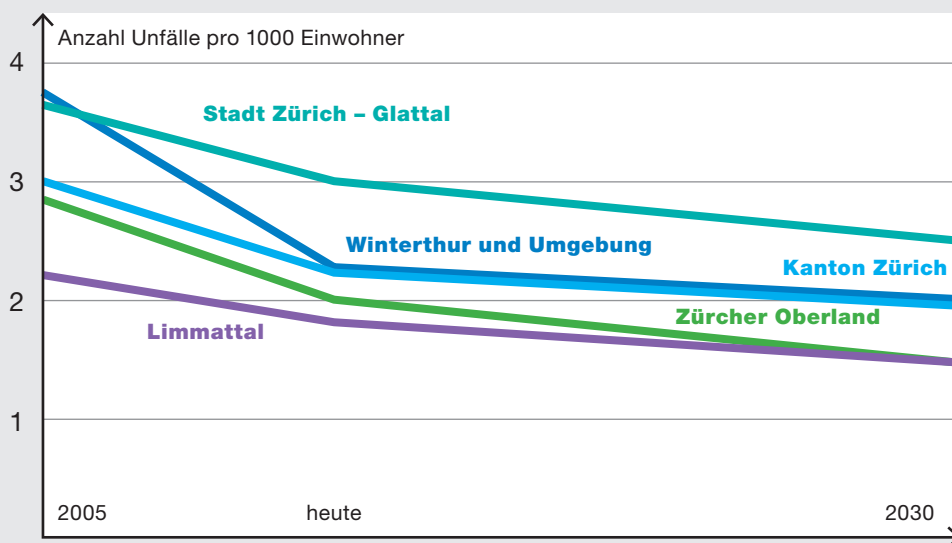
Zielindikatoren		Stand heute	Trend 2030	Ziel 2030
Modalsplit Anteil MIV an Tagesdistanzen		<b>59 %</b>	55 %	<b>höchstens</b> 53 %
Unfälle Verunfallte pro 1000 Einwohner		<b>2,3</b>	2,0	<b>höchstens</b> 2,0
Einwohner nach ÖV-Güteklassen Anteil der Einwohner gemäss den vier Güteklassen	A	<b>22 %</b>		<b>mindestens</b> 30 %
	B	<b>23 %</b>		<b>mindestens</b> 25 %
	C	<b>25 %</b>		<b>höchstens</b> 20 %
	D	<b>22 %</b>		<b>höchstens</b> 20 %
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen Anteil der Beschäftigten gemäss den vier Güteklassen	A	<b>31 %</b>		<b>mindestens</b> 35 %
	B	<b>19 %</b>		<b>mindestens</b> 20 %
	C	<b>19 %</b>		<b>höchstens</b> 20 %
	D	<b>19 %</b>		<b>höchstens</b> 20 %

Die ÖV-Güteklassen umfassen die Kategorien A (sehr gute Erschliessung), B (gute Erschliessung), C (mittelmässige Erschliessung) und D (geringe Erschliessung).

## Modalsplit: MIV-Anteil an der Tagesdistanz in %

Programm	heute	Trend 2030	Ziel 2030
Kanton Zürich	59	55	53
Limmattal	69	67	65
Stadt Zürich – Glattal	50	47	45
Winterthur und Umgebung	54	52	50
Zürcher Oberland	65	65	63

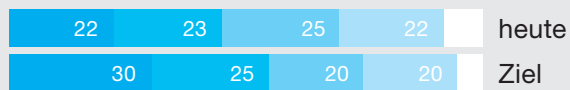
## Unfälle



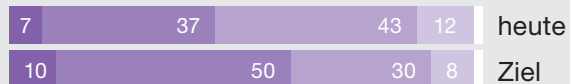
## Einwohner nach ÖV-Güteklassen in %



### Kanton Zürich



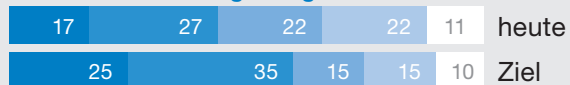
### Limmattal



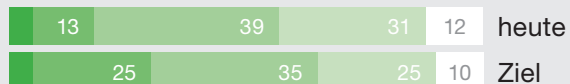
### Stadt Zürich - Glattal



### Winterthur und Umgebung



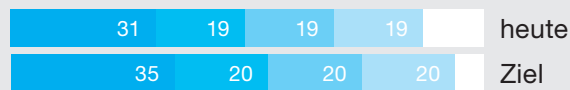
### Zürcher Oberland



## Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen in %



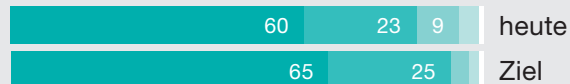
### Kanton Zürich



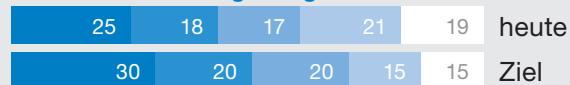
### Limmattal



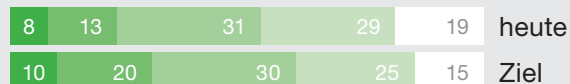
### Stadt Zürich - Glattal



### Winterthur und Umgebung



### Zürcher Oberland



Güteklasse A
  Güteklasse B
  Güteklasse C
  Güteklasse D
  keine Güteklasse



# Handlungsbedarf

**Das markante Wachstum von Bevölkerung und Beschäftigung stellt hohe Anforderungen an das Gesamtverkehrssystem. Die Siedlungsentwicklung muss verstärkt nach innen gelenkt werden. Die Landschaftsqualitäten müssen erhalten bleiben.**

## **Siedlung**

Dem zunehmenden Siedlungsdruck stehen beschränkte Landressourcen gegenüber. Die Zersiedelung muss weiter eingedämmt werden. Mit den strengeren Richtlinien des neuen Raumplanungsgesetzes und den verbindlichen Vorgaben der Richtplanung gilt es, die Potenziale in den bestehenden Bauzonen zu aktivieren. Insbesondere in der Umgebung von ÖV-Knotenpunkten sind grosse Entwicklungspotenziale vorhanden, die es konsequent zu nutzen gilt.

## **Landschaft**

Im dicht besiedelten Kanton Zürich mit seiner dynamischen Wirtschaftsentwicklung ist der Druck auf die Landschaft besonders stark. Die Ausdehnung der Siedlungsflächen und die Zerschneidung durch Bauten und Anlagen haben die naturnahen Räume in den letzten Jahrzehnten reduziert. So erhöhen auch neue Verkehrsinfrastrukturen und das zunehmende Verkehrsaufkommen die Trennwirkung, den Bodenverbrauch sowie die Luft- und Lärmbelastung. Auch landwirtschaftliche Nutzflächen beanspruchen Landschaft. Schliesslich setzt der Erholungsbedarf der wachsenden Bevölkerung die Landschaft zunehmend unter Druck.

**Handlungsbedarf besteht vor allem bei der Erschliessung und Vernetzung der Stadtlandschaften und der urbanen Wohnlandschaften.**

## **Verkehr**

Die Verkehrssysteme sind an zahlreichen Stellen bereits heute hoch ausgelastet und zu Spitzenzeiten überlastet. Mit der prognostizierten Zunahme des Verkehrsaufkommens käme es im Strassen- sowie Schienenverkehr ohne punktuelle Ausbauten und ohne zeitliche sowie modale Verkehrsverlagerung zu weiteren Kapazitätsengpässen. Handlungsbedarf besteht vor allem bei der Erschliessung und Vernetzung der Stadtlandschaften und der urbanen Wohnlandschaften mit dem ÖV, Velo- und Fussverkehr. In der Landschaft unter Druck, den Kultur- und den Naturlandschaften würde hingegen eine verbesserte Erschliessung der angestrebten Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die urbanen Räume entgegenwirken. Um die Erreichbarkeit des Kantons Zürich im Personenverkehr zu verbessern, sind insbesondere die Städte Zürich und Winterthur besser an ausserkantonale, nationale und internationale Zentren anzubinden. Schliesslich gilt es auch die Erreichbarkeit des Wirtschaftsraums Zürich für den Schienen- und Strassengüterverkehr zu optimieren, insbesondere in Bezug auf leistungsfähige Logistikketten von den Seehäfen bis zu den Endempfängern.

Eine weitere Herausforderung besteht darin, sicherzustellen, dass das zunehmende Strassenverkehrsaufkommen nicht zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit führt. Es gilt, die positive Entwicklung der letzten Jahre fortzuführen.



Im öffentlichen Verkehr werden sich Kapazitätsengpässe weiter akzentuieren.



Angesichts des zunehmenden Verkehrs hat die Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung.





# Teilstrategien Siedlung und Landschaft

**Der Kanton Zürich fördert die Siedlungsentwicklung nach innen und sorgt dafür, dass die Landschaft in ihren vielfältigen Funktionen erhalten bleibt.**

## **Siedlung**

Der Kanton Zürich sorgt für einen haushälterischen Umgang mit dem Boden. Die Siedlungsentwicklung soll sich verstärkt nach innen richten. Der Bedarf an Geschossflächen ist vorrangig durch bauliche Erneuerung und Verdichtung innerhalb des Siedlungsgebiets zu decken. Dabei ist die Bewahrung und Steigerung der Siedlungsqualität stärker als bisher zu fördern. Die bauliche Entwicklung soll sich auf gut mit dem ÖV, dem Velo- und Fussverkehr erschlossene Lagen konzentrieren.

Öffentliche Bauten und Anlagen werden gezielt in kantonalen und regionalen Zentrumsgebieten angesiedelt. In Schlüsselgebieten mit hohem Komplexitätsgrad und zentraler Bedeutung für die Agglomerationsentwicklung werden Masterplanungen durchgeführt, die eine Grundlage für die Nutzungsplanung bilden. Solche Verfahren wurden etwa für den Innovationspark in Dübendorf oder für die Airport Region initiiert.

Die Gemeinden erlassen Nutzungsvorschriften und prüfen die Möglichkeiten zur besseren Nutzung der Bauzonen. Sie achten auf eine hohe Qualität der Bauten und der Aussenräume.

Für die Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben werden geeignete Flächen innerhalb des Siedlungsgebiets freigehalten. Der Schutz von Ortsbildern genießt hohe Priorität. Zielkonflikte mit der angestrebten Siedlungsentwicklung nach innen werden situationsbezogen gelöst.

## **Landschaft**

Der Kanton Zürich legt das Siedlungsgebiet abschliessend fest und stellt damit die langfristig ausgerichtete Abgrenzung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet sicher. Bauten und Anlagen ausserhalb des Siedlungsgebiets sind nur in Ausnahmefällen und landschaftsverträglich möglich. Somit wird die Landschaft vor zusätzlicher Überbauung geschützt.

Der Kanton Zürich erhält Gewässer, Landwirtschaftsgebiete, Wald, Freihaltegebiete, Schutz- sowie Fördergebiete und wertet sie auf. Landschaftsteile werden geschützt und vernetzt. Fläche, Qualität und räumliche Verteilung des Waldes bleiben erhalten. Der ökologische Zustand der Gewässerufer wird verbessert. Auch die Erholungsnutzung soll landschaftsverträglich gestaltet und die Erlebarkeit der Landschaft gestärkt werden. Das Landwirtschaftsgebiet wird so entwickelt, dass es längerfristig die Ernährungsbasis sichert, die Landschaft und den Erholungsraum erhält sowie als Lebensraum für Flora und Fauna dient.

**Der Kanton Zürich legt das Siedlungsgebiet abschliessend fest und stellt damit die langfristig ausgerichtete Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet sicher.**



Bei der laufenden Verdichtung nach innen wird die Siedlungsqualität wichtiger.



Die Erholungsnutzung soll landschaftsverträglich gestaltet sein.





# Teilstrategie Verkehr

**Der Kanton Zürich leistet mit seinem Mobilitätsangebot einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung eines wettbewerbsfähigen Lebens- und Wirtschaftsraums. Die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems orientiert sich an den Erreichbarkeits- bzw. Erschliessungsvorgaben des kantonalen Richtplans.**

## **Gesamtverkehr**

Der Kanton Zürich priorisiert die Entwicklung des Verkehrsangebots entsprechend dem Beitrag zur Erreichung der Ziele. Wichtige Kriterien dabei sind die örtliche und zeitliche Verfügbarkeit des Verkehrsmittels, die Reisegeschwindigkeit, die Transportkapazität, die Zuverlässigkeit und die Ressourceneffizienz. Die Verkehrsnachfrage wird mit Massnahmen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements gezielt beeinflusst und damit eine effiziente Ausnutzung der bereits vorhandenen Kapazitäten erreicht. Die Verkehrssicherheit wird mit signaltechnischen, betrieblichen und baulichen Massnahmen laufend erhöht.

## **Öffentlicher Verkehr**

Das ÖV-Angebot wird im urbanen Raum dort ausgebaut, wo Kapazitätsengpässe auftreten und wo der ÖV Marktpotenzial aufweist. In nicht-urbanen Räumen sollen in der Regel nur lokale Kapazitätsengpässe behoben werden.

Die S-Bahn bildet das Rückgrat der Siedlungsentwicklung. Auf kapazitätskritischen Korridoren werden Angebotserweiterungen vorgesehen. An wichtigen Bahnhöfen bestehen Verknüpfungen des S-Bahn-Netzes mit dem Netz des Fernverkehrs. Beim nationalen Fernverkehr setzt sich der Kanton beim Bund dafür ein, dass die Planungen für nötige Kapazitätserweiterungen vorangetrieben werden.

Nachfragestarke Buslinien werden in den urbanen Räumen nach Möglichkeit durch Eigentrossierung und dichte Takte aufgewertet. Das Tram- und Stadtbahnnetz wird nach Massgabe der Unterstützung der Siedlungsentwicklung, den verkehrlichen Zielen (Modalsplit), der Wirtschaftlichkeit und den finanziellen Möglichkeiten des Kantons erweitert.

Gemäss den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes wird die hindernisfreie Ausgestaltung des ÖV weiter vorangetrieben. Der Kanton fördert zudem die Beschaffung von umweltfreundlichen und energieeffizienten Fahrzeugen unter Berücksichtigung eines angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses.

## **Motorisierter Individualverkehr**

Der motorisierte Individualverkehr übernimmt weiterhin den grössten Anteil am Personenverkehr. Der MIV soll so direkt und schnell als möglich auf die für das Fahrtziel passendste Netzhierarchiestufe gelangen. Der Durchgangsverkehr soll mit baulichen und betrieblichen Massnahmen besser durchgeleitet werden, Schleichverkehr ist zu minimieren. Beim hochbelasteten Strassennetz wird der Verkehr so gesteuert, dass Stauzeiten reduziert, der Verkehr verflüssigt und auf dem übergeordneten Strassennetz gebündelt wird. Mit koordinierten Lichtsignalanlagen werden Verkehrsströme an neuralgischen Punkten synchronisiert. An staugefährdeten Kreuzungen wird der Bus bevorzugt.

Ausbauten der Strasseninfrastruktur werden dort vorgesehen, wo die Möglichkeiten betrieblicher Massnahmen (Verkehrsmanagement) ausgeschöpft sind, sie die angestrebte räumliche Entwicklung unterstützen, die Zuverlässigkeit sowie die Verkehrssicherheit erheblich verbessern und / oder punktuell Kapazitätsengpässe beseitigen.

Die kantonalen Hauptverkehrsstrassen im Innerortsbereich sollen, soweit verhältnismässig, mit Gestaltungs- und Betriebsmassnahmen siedlungsverträglicher werden. Ortsumfahrungen werden dann neu erstellt oder ausgebaut, wenn der Nutzen für den Gesamtverkehr gross ist, sie grössere Siedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr deutlich entlasten und die erwünschte räumliche Entwicklung unterstützen.

Lärmemissionen werden soweit begrenzt, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Für die Zeit nach Ablauf der Sanierungsfrist für Kantonsstrassen 2018 definiert der Kanton, wie er bei verbleibenden Grenzwertüberschreitungen vorgeht.

Bei Aus- und Neubau der Staatsstrassen gewährleistet der Kanton ein möglichst hohes Mass an objektiver und subjektiver Verkehrssicherheit. Daten über Verkehrslage, Störungen und Gefahren auf dem Strassennetz werden zur Verfügung gestellt.

### Die Kapazitäten des Strassennetzes sind für alle Verkehrsarten optimiert zu bewirtschaften.

Die Gemeinden legen in den Nutzungsplanungen und Parkplatzverordnungen die Grundsätze für das Angebot an Abstellplätzen für Motorfahrzeuge fest. Ausschlaggebend sind die örtlichen Verhältnisse, die Güte des ÖV-Angebots, die Nutzung des Grundstücks sowie die Luft- und Lärmbelastung. Mit seinem Verkehrsabgabensystem fördert der Kanton energieeffiziente Fahrzeuge.

Dank hindernisfreiem Zugang soll der öffentliche Verkehr allen Passagieren zur Verfügung stehen.



### **Veloverkehr**

Der Kanton will mit seinem Veloförderprogramm den Anteil des Veloverkehrs auf kurzen und mittleren Distanzen (5 bis 15 Kilometer) markant steigern. Voraussetzung dafür sind sichere, attraktive und direkte Veloverbindungen. Der Fokus der Velonetzplanung liegt auf dem Alltagsverkehr.

Mit Haupt- und Nebenverbindungen sowie Pilotprojekten für Veloschnellrouten stellt der Kanton ein nutzergerechtes Angebot zur Verfügung. Zudem empfiehlt er den Gemeinden, in ihren Nutzungsplänen, Parkplatzverordnungen und Baubewilligungen ein ausreichendes Angebot an Veloabstellanlagen vorzuschreiben.

## **Der ÖV sowie der Fuss- und Veloverkehr übernehmen den Grossteil des Verkehrszuwachses bis 2030.**

### **Fussverkehr**

Mit Fuss- und Wanderwegen stellt der Kanton attraktive Verbindungen für den Fussverkehr zwischen Siedlungsgebieten sowie zu den Erholungsgebieten sicher. Er setzt sich für attraktive, sichere und behindertengerechte Strassenräume und für direkte Wege in dicht besiedelten Gebieten ein. Um die Sicherheit zu erhöhen, sind insbesondere die Strassenquerungen im Rahmen von Strassensanierungen zu verbessern. Die Überprüfung von Fussgängerstreifen auf Staatsstrassen ist eine ständige Aufgabe der kantonalen Behörden. Mit dem Massnahmenplan Fussverkehr liegt eine umfassende Grundlage zur systematischen Beseitigung von Schwachstellen vor.

### **Intermodalität**

Die Verbesserung der Rahmenbedingungen für die kombinierte Mobilität ist ein wichtiges

Anliegen des Kantons, um die freie Wahl und Kombination der Verkehrsmittel für die einzelnen Abschnitte einer Reise zu gewährleisten. Der Kanton befürwortet Park & Ride-Anlagen an jenen S-Bahn-Haltestellen, die nicht im urbanen Raum liegen und ungenügend mit Bussen erschlossen sind. Der Kanton befürwortet die Erstellung von Bike & Ride-Anlagen durch die Gemeinden und Transportunternehmen. Die Zugänge zu den ÖV-Haltestellen werden direkt, sicher und ansprechend gestaltet.

### **Güterverkehr**

Der Kanton schafft im Rahmen seiner hoheitlichen Aufgaben (Raumplanung, Planungs- und Baugesetz) günstige Voraussetzungen für Transport und Logistik im Güterverkehr. Der Transport von Gütern soll insbesondere über grosse Distanzen und beim Transport von Massen- und Gefahrgütern auf der Schiene erfolgen. Neue Kies- und Ablagerungsgebiete sollen einen Bahnanschluss aufweisen.

Der Kanton sichert zusammen mit den Gemeinden den Raum für dezentrale Umschlagsanlagen (Terminals) nahe beim Endverbraucher. Im Mittelpunkt steht dabei die Realisierung des regionalen Terminals für den kombinierten Güterverkehr beim Rangierbahnhof Limmattal.

Der Kanton unterstützt den Erhalt des Einzelwagenladungssystems sowie den Aufbau neuer Angebote im kombinierten Güterverkehr und bei der Güterverteilung.

Bei der Trassenplanung des Schienennetzes setzt sich der Kanton für eine angemessene Berücksichtigung des Güterverkehrs ein. Bei güterverkehrsintensiven Einrichtungen wird im Rahmen von Auflagen bei der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) sowie Anträgen bei der Erteilung der Baubewilligung eine umweltfreundliche Ver- und Entsorgung gewährleistet.





Sichere, attraktive und direkte Veloverbindungen sollen den Veloanteil im Alltagsverkehr erhöhen.



# Massnahmen und Umsetzung

**Die Agglomerationsprogramme umfassen 205 Massnahmen mit Realisierungsbeginn zwischen 2019 und 2022. Je nach Programm liegt der Schwerpunkt auf grösseren Schlüsselprojekten oder auf gezielten kleineren Massnahmen. Dazu kommen übergeordnete Massnahmen, deren Wirkung über die einzelnen Programmregionen hinausgeht und deren Verantwortung meist beim Bund liegt.**

## Übergeordnete Massnahmen

Die übergeordneten Massnahmen erzeugen grossräumige, nicht auf eine Programmregion beschränkte Wirkungen und liegen meist in der Kompetenz des Bundes. Dazu gehören die Ausbauten der Bahninfrastruktur und des Nationalstrassennetzes. Da deren fristgerechte Umsetzung für die Erreichung von Zukunftsbild und Zielen der Agglomerationsprogramme von grösster Bedeutung ist, setzt sich der Kanton mit Nachdruck für ihre zeitnahe Realisierung ein.

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme unterstützt der Bund finanziell Verkehrsmassnahmen mit neuen Infrastrukturen. Ihre Wirksamkeit muss nachgewiesen und die vorgesehene Umsetzung einer Priorität A (Realisierungsbeginn 2019 bis 2022), B (Realisierungsbeginn 2023 bis 2026) oder C (Realisierungsbeginn nach 2026) zugeordnet werden. In der 3. Generation finanziert der Bund nur Massnahmen mit einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis mit, deren Baubeginn bis 2022 erfolgen kann.

Kategorie	Übergeordnete Massnahme	Zuständigkeit
Siedlung	– Überarbeitung der Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen	Kanton
Fuss- und Veloverkehr	– Veloförderprogramm Kanton Zürich	Kanton
Kapazität Strasse	– Ausbau A1 Nordumfahrung Zürich	Bund
	– Ausbau A4 Winterthur – Kleinandelfingen	Bund
	– Ausbau A1 Umfahrung Winterthur	Bund
	– Pannestreifenumnutzungen A1 (PUN)	Bund
	– Glattalautobahn	Bund
	– Lückenschliessung Oberlandautobahn	Bund*
	– Ausbau Hardwald, Kreisel Chrüzstrasse	Kanton
Eisenbahn	– Brüttenertunnel	Bund
	– Ausbau Bahnhof Stadelhofen	Bund
	– STEP Ausbauschnitt 2030 – weitere Massnahmen	Bund
Sonstige	– Impuls Mobilität	Kanton

\*sobald Netzbeschluss NEB in Kraft

### Limmattal

Hier bildet die zweite Etappe der Limmattalbahn das Schlüsselprojekt (Priorität A). Zu den weiteren wichtigen Massnahmen zählen die Veloschnellroute auf den Abschnitten Altstetten – Schlieren (Priorität A) sowie Schlieren – Dietikon (Priorität B), die Optimierung der Leistungsfähigkeit der Strassen mit dem Verkehrsmanagement Schlieren – Dietikon zur Entlastung der Zentren vom Durchgangsverkehr (Priorität A), der Ausbau der Fuss- und Velounterführung in Dietikon (Priorität A) sowie der Neubau des Zentrumsplatzes in Spreitenbach (Priorität B).

### Stadt Zürich – Glattal

Zu den Massnahmen mit Priorität A gehören hier insbesondere die Aufwertung von Bahnhöfen in Bülach und Kloten, die Aufwertung von Ortsdurchfahrten, der Ausbau des Trolleybusnetzes, die Kapazitätssteigerung der Personenunterführung am Bahnhof Altstetten sowie eine neue Verkehrsorganisation der Uraniastrasse zur Aufwertung des innerstädtischen Fussgängerbereichs. Priorität B haben das Vorhaben Rosengartentram/Rosengartentunnel, die Tramnetzergänzung Affoltern sowie die Erweiterungen der Glattalbahn.

### Winterthur und Umgebung

In diesem Programm liegt das Schwergewicht auf Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Priorität A), zahlreichen Aufwertungen von Ortsdurchfahrten (Priorität A und B), die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze (Priorität B), die Erweiterung der ÖV-Hochleistungskorridore (Priorität B) sowie die Schliessung zahlreicher Lücken im Velonetz (Priorität A und B).

### Zürcher Oberland

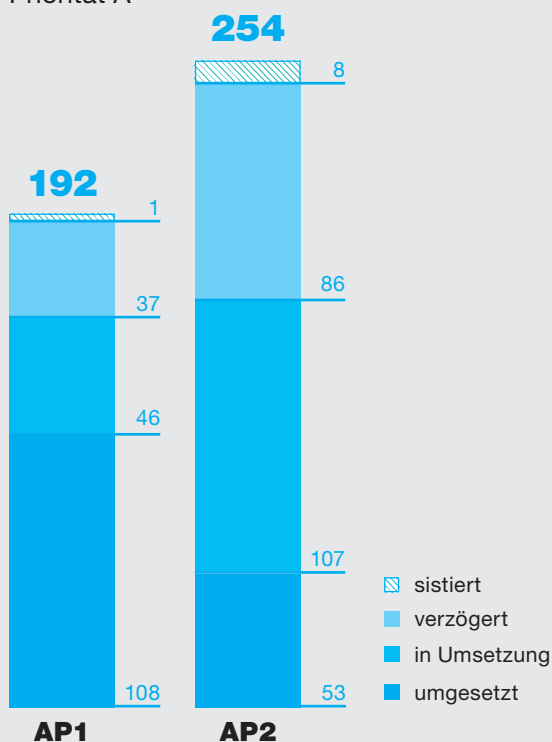
Auch hier liegt der Fokus auf kleineren Massnahmen. Dazu gehören Umgestaltungen der Ortsdurchfahrten (Priorität A und B), die Aufwertung der ÖV-Drehscheiben (Priorität B), das Massnahmenpaket Verkehrssicherheit (Priorität A und B), bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung (Priorität A und B) sowie Massnahmen zur Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs (Priorität A und B).

### Umsetzungsstand der Massnahmen der 1. und 2. Generation

In den Agglomerationsprogrammen (AP) der 1. und 2. Generation sind rund 450 Massnahmen enthalten (Einzel- und Teilmassnahmen, exkl. übergeordnete Massnahmen). 350 davon sind Massnahmen (Einzel- und Teilmassnahmen) mit Priorität A. Diese sind zu rund 35 Prozent umgesetzt, in andere Massnahmen überführt oder an den Bund als Massnahmen-träger übergeben worden. Ebenfalls rund 35 Prozent der A-Massnahmen sind vom Planungsstand her so weit fortgeschritten, dass eine Umsetzung in den nächsten drei Jahren realistisch ist.

### Anzahl\* Einzel- und Teilmassnahmen

Priorität A



\*Differenzen zu den nebenstehenden Zahlen ergeben sich aus einer z.T. feineren Aufschlüsselung einzelner Massnahmen im Umsetzungsreporting.

# Gesamtwirkung und Fazit

## Die Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich erzielen eine deutlich positive Wirkung in Bezug auf die vom Bund definierten Wirkungskriterien.

### Qualität des Verkehrssystems verbessert

Die Verkehrsmassnahmen verbessern die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr, das öffentliche Verkehrssystem, das Strassennetz, die Erreichbarkeit, die Intermodalität, die Nachfragebeeinflussung sowie den Güter- und Freizeitverkehr. Die Massnahmen wirken vor allem in ihrer Kombination. Von den 205 Massnahmen sollen knapp 100 Massnahmen bereits bis 2022 umgesetzt werden, sodass die positiven Wirkungen bald eintreten und weitere Schritte in die Richtung des Zukunftsbilds ersichtlich werden.

### Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Das Zusammenspiel von Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen in allen Agglomerationsprogrammen unterstützt die Siedlungsentwicklung nach innen ganz entscheidend. Mit Massnahmen im Bereich Siedlung wird sichergestellt, dass die Konzentration von Bevölkerung und Arbeitsplätzen nur an verkehrlich gut erschlossenen Standorten erfolgt und die Qualität der baulichen Strukturen und öffentlichen Räume weiter verbessert wird. Umgekehrt wird die verkehrliche Erreichbarkeit und Erschliessung nur dort verbessert, wo die Siedlungsentwicklung stattfinden soll. Die Massnahmen tragen damit wesentlich zum Ziel des kantonalen Richtplans bei, wonach mindestens 80 Prozent des Bevölkerungswachstums in urbanen Gebieten stattfinden muss.

### Verkehrssicherheit erhöht

Die Massnahmen optimieren das Gesamtverkehrssystem technisch sowie gestalterisch und tragen damit zur objektiven und subjektiven Sicherheit bei.

### Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindert

Die Massnahmen der Agglomerationsprogramme tragen entscheidend dazu bei, dass die Mehrheit des Verkehrszuwachses vom ÖV und vom Fuss- und Veloverkehr übernommen wird. Damit verringert sich der Ausstoss von Luftschadstoffen und CO<sub>2</sub>. Massnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses reduzieren die Lärmimmissionen. Der Verbrauch zusätzlicher Bodenfläche wird minimiert. Zudem werden bestehende Natur- und Landschaftsräume aufgewertet.

### Fazit

Die Agglomerationsprogramme der 3. Generation des Kantons Zürich sind ein weiterer Schritt in Richtung einer abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Kanton Zürich. Damit stellen sie eine konsequente Fortsetzung der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation dar, deren Umsetzung seit 2011 mit zunehmender Dynamik erfolgt.





Die Massnahmen der Agglomerationsprogramme erschliessen die Entwicklungsgebiete effizient und fördern so die Siedlungsentwicklung nach innen.





Das Agglomerationsprogramm Limmat-  
tal haben die Kantone Zürich und Aargau  
gemeinsam erarbeitet. Es umfasst in beiden  
Kantonen insgesamt zwölf Gemeinden  
beidseits der Limmat, darunter acht  
Zürcher Gemeinden.







# 01

## Limmattal

# Beste Erschliessung und hohe Entwicklungsdynamik

**Seit Jahren erfährt die sehr gut erschlossene Region Limmattal ein deutliches Einwohner- und Beschäftigtenwachstum. Insbesondere auf der linken Limmatseite verschmelzen die Siedlungsgebiete zunehmend zur «Bandstadt». Die Kantone Zürich und Aargau packen die Herausforderungen gemeinsam an.**

Der Agglomerationsperimeter umfasst zwölf Gemeinden im Limmattal, die eine Vielfalt an Nutzungsstrukturen aufweisen. Neben den Grossanlagen (Rangierbahnhof, Shoppingcenter, Autobahnkreuz usw.) finden sich dichte Wohngebiete, kleinteilige Ortskerne, Einfamilienhausquartiere, Freizeitangebote und die Flusslandschaft der Limmat. Angesichts der hohen Dynamik im begrenzten Raum gilt es, die Natur- und Landschaftsräume in ihrer Qualität zu erhalten.

## **Die Limmattalbahn als Schlüssel-massnahme des Agglomerationsprogramms ist ein zentraler Impulsgeber der Siedlungsentwicklung.**

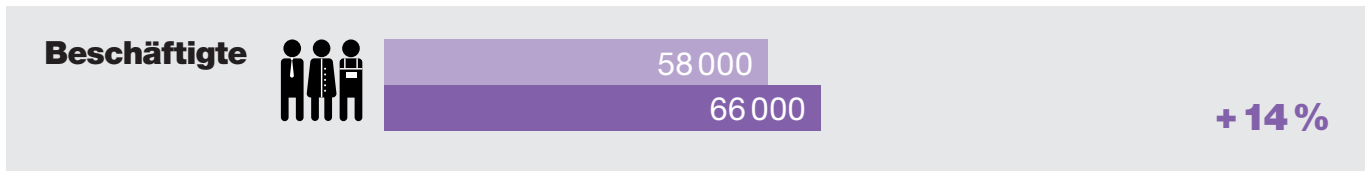
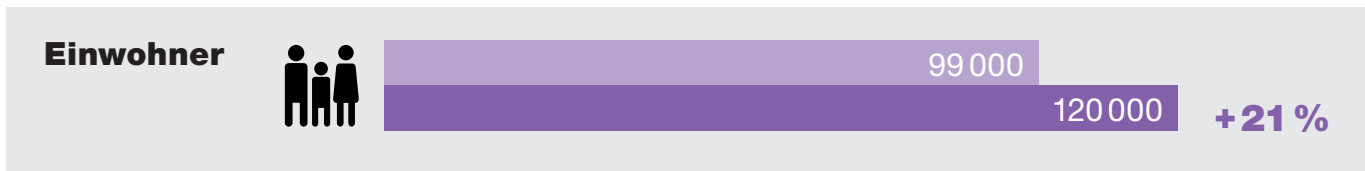
Die Nationalstrassen und das Bahnangebot stellen die gute Erschliessung des Limmattals sicher. In kurzen Reisezeiten sind die Stadt Zürich und die umliegenden Regionalzentren zu erreichen. Die Entwicklungsdynamik wird anhalten und die bereits in weiten Teilen des Limmattals überdurchschnittliche Nutzungs-

dichte wird weiter steigen. Bis ins Jahr 2030 ist mit Zunahmen von rund 21 Prozent (gegenüber 2012) bei den Einwohnerinnen und Einwohnern und 14 Prozent (gegenüber 2013) bei den Beschäftigten zu rechnen.

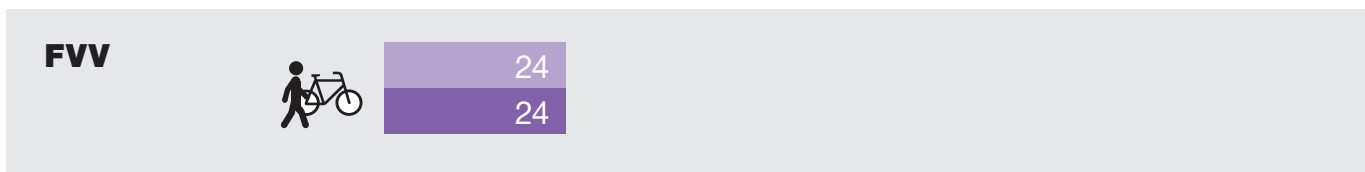
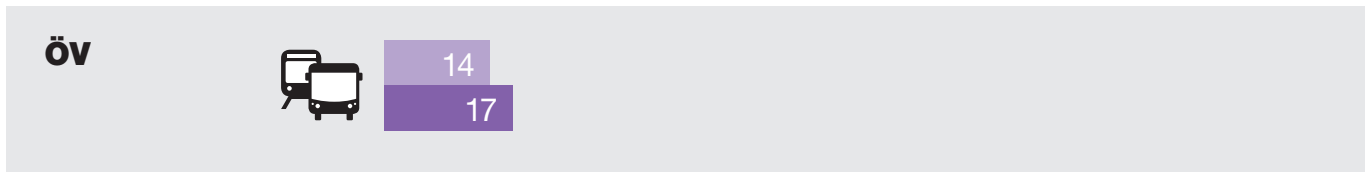
Dieses Wachstum führt zwangsläufig zu mehr Verkehr. Daher muss die koordinierte Entwicklung von Siedlung und Verkehr konsequent gesteuert werden. Die bauliche Entwicklung soll im Einzugsbereich der Limmattalbahn konzentriert werden. Gleichzeitig wird die Siedlungsentwicklung noch stärker auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet.

Damit setzt das Agglomerationsprogramm der 3. Generation den in der 2. Generation eingeschlagenen Weg konsequent fort. Die Limmattalbahn als Schlüssel-massnahme des Agglomerationsprogramms dient als Impulsgeber der erwünschten Entwicklung.





Verkehrsmittelwahl in % (Anteil benutzte Verkehrsmittel an der Anzahl Wege/Tag)



Grundlage für die Berechnung der Verkehrsmittelwahl sind die mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell berechneten Wege des ÖV, des MIV sowie des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr des Kantons an einem durchschnittlichen Werktag. Der Fuss- und Veloverkehr ist unkali-  
briert und daher mit Ungenauigkeit behaftet.

# Zukunftsbild und Ziele

**Das Siedlungswachstum findet hauptsächlich links der Limmat zwischen Schlieren und Spreitenbach statt. Der entsprechende Mehrverkehr wird mit Hilfe der Limmattalbahn siedlungs- und umweltverträglich bewältigt.**

## Siedlung

Die Entwicklungsdynamik wird im Siedlungsgebiet zwischen Schlieren und Spreitenbach durch Verdichtung aufgenommen. An geeigneten Lagen sind Umstrukturierungen mit urbanen und vielfältigen Nutzungen realisiert. Dies zeigt sich auch durch Hochhäuser als Erkennungszeichen. Die Gebiete rechts der Limmat und an den Hanglagen mit den historischen Ortskernen sind in ihrer Struktur und Qualität weitgehend erhalten.

## Landschaft

Die Landschaft ist geprägt durch die zentralen Vernetzungselemente Limmat als «blaues Band» sowie die Seitenbäche Reppisch und Furtbach. Die Hügelzüge mit den angrenzenden Wäldern bilden eine «grüne Klammer». Landschafts- und Freiraumspangen funktionieren als Querbeziehungen zwischen den

Talflanken. Die Siedlungsränder sind landschaftsverträglich gestaltet.

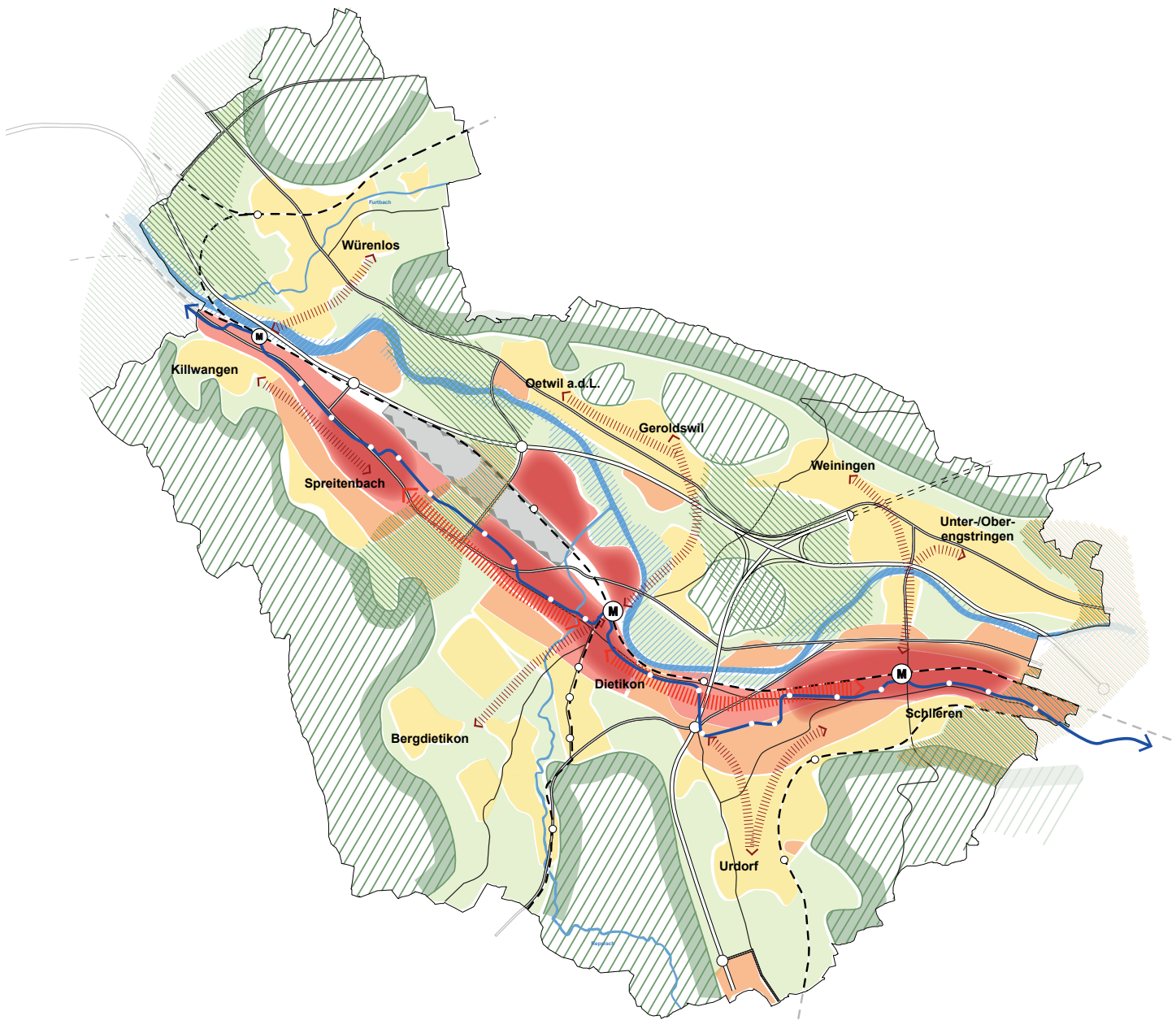
## Verkehr

Es besteht ein attraktives ÖV-Angebot mit dem S-Bahn-Netz als Rückgrat, der Limmattalbahn als schnellem ÖV-Feinverteiler sowie einem dichten, leistungsfähigen und zuverlässigen Busangebot. Für kürzere und mittlere Wegdistanzen bestehen dichte Fuss- und Veloverkehrsnetze, welche die ÖV-Haltestellen gut erschliessen. Die Nationalstrassen leiten primär den übergeordneten Verkehr durch, übernehmen aber auch Funktionen für Quell- und Zielverkehr. Der Durchgangsverkehr durch Schlieren und Dietikon ist auf übergeordnete Strassen ausserorts verlagert. Die Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen sind innerorts sicher und siedlungsverträglich gestaltet.

Zielindikatoren		Stand heute	Trend 2030	Ziel 2030
Modalsplit Anteil MIV an Tagesdistanzen		69 %	67 %	höchstens 65 %
Unfälle Verunfallte pro 1000 Einwohner		1,8	1,5	höchstens 1,5
Einwohner nach ÖV-Güteklassen Anteil der Einwohner gemäss den vier Güteklassen	A	7 %		mindestens 10 %
	B	37 %		
	C	43 %		mindestens 50 %
	D	12 %		
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen Anteil der Beschäftigten gemäss den vier Güteklassen	A	9 %		mindestens 10 %
	B	35 %		
	C	39 %		mindestens 40 %
	D	14 %		

Die ÖV-Güteklassen umfassen die Kategorien A (sehr gute Erschliessung), B (gute Erschliessung), C (mittelmässige Erschliessung) und D (geringe Erschliessung).


















**Landschaft**

-  «Das Blaue Band» – Limmat mit angrenzenden Landschaftsräumen
-  «Grüne Klammer» – Bewaldete Höhenzüge
-  Wald
-  Siedlungsgliedernde Landschaftsspangen
-  Urban geprägte Freiraumspangen
-  Siedlungs-, landschafts- und naturorientierte Freiräume

**Siedlung**

-  Spannungsbogen Schlieren - Dietikon - Spreitenbach
-  Orte / Räume mit Unterstützungs- bzw. Ergänzungsfunktion
-  Geringfügig veränderte Gebiete
-  Deutlich veränderte Gebiete
-  Stark veränderte Gebiete / Zentrumsgebiete

**Verkehr**

-  Bahn mit Haltestellen Fernverkehr und S-Bahn
-  Stadtbahn / Tram
-  Limmattalbahn mit Haltestellen
-  Multimodale Verkehrsdrehscheiben
-  Hochleistungsstrassen mit Anschlüssen
-  Hauptverkehrsstrassen
-  Verbindungsstrassen
-  Rangierbahnhof Limmattal mit optimiertem Lärmschutz

# Handlungsbedarf und Teilstrategien

**Die Agglomeration Limmattal begegnet dem Handlungsbedarf mit einer verstärkten Ausrichtung der Siedlungsstruktur auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr. Deren Anteile am Gesamtverkehr sollen deutlich steigen.**

## **Siedlung**

Zentrales Spannungsfeld im Limmattal ist das Verhältnis sowie die Abgrenzung von Natur- und Siedlungselementen. Das Siedlungsgebiet ist durch die Richtpläne klar begrenzt. Im Übergangsbereich muss besonders auf eine gute Gestaltung der Siedlungsränder geachtet werden.

Wo Gebiete baulich verändert werden, soll die Siedlungsstruktur verstärkt auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet werden. Mit dem Bau der Limmattalbahn als schienengebundenem Feinverteiler besteht zudem die Chance, eine angrenzende bauliche und nutzungsbezogene Verdichtung zu realisieren. Dank starker Innenentwicklung besteht kein Bedarf für weitere Siedlungsflächen. Eine Herausforderung stellt allerdings die Sicherung einer hohen städtebaulichen und architektonischen Qualität der Siedlungen dar. Die historischen Ortskerne abseits der Verdichtungsgebiete werden gepflegt und als Zentren erhalten.

## **Landschaft**

Die Qualitäten der Landschaft müssen in einem Raum mit hohem Nutzungsdruck erhalten werden. Dazu soll das kantonsübergreifende Freiraumkonzept «Agglomerationspark Limmattal» weiter umgesetzt werden, das einen durchgängigen Natur- und Erholungsraum schaffen soll. Das Konzept und die darauf abgestützten regionalen Planungen umfassen die planerische Sicherung von Landschafts- und Freiraumspangen. Um Konflikte zu vermeiden, sollen Nutzungs- und Managementkonzepte für Naturschutzgebiete und Freiräume erarbeitet werden. Weiter sollen zahlreiche Gewässerabschnitte im Perimeter revitalisiert werden.

**Zentrales Spannungsfeld im Limmattal ist die Abgrenzung von Natur- und Siedlungselementen.**



## Verkehr

Das absehbare Verkehrswachstum im Limmattal kann nur durch einen deutlichen Anstieg des ÖV-Anteils sowie des Fuss- und Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr abgedeckt werden. Dazu soll das ÖV-Angebot verbessert werden, wobei die attraktive Anbindung an das Fern- und Regionalverkehrsangebot sicherzustellen ist. Der Hauptfokus liegt auf der inneren ÖV-Erschliessung der urbanen Räume links der Limmat mittels Ausbau des schienengebundenen ÖV. Zur Gewährleistung eines attraktiven Angebots ist die Fahrplanstabilität und damit die Zuverlässigkeit gezielt sicherzustellen. Auch sollen die intermodalen Umsteigebeziehungen an zentralen ÖV-Knoten verbessert werden. Insbesondere die Bahnhöfe Schlieren, Dietikon und Killwangen-Spreitenbach sind mit der Realisierung der Limmattalbahn als multimodale Verkehrsdrehscheiben zu gestalten, die ein attraktives Umsteigen ermöglichen.

Die Verbesserung der Fuss- und Velowegnetze stellt einen weiteren Schwerpunkt der verkehrlichen Strategie dar. Die Agglomeration soll attraktive Fussgängerbereiche und Veloverbindungen aufweisen. Hierzu sind bestehende Abschnitte aufzuwerten und Netzergänzungen vorzunehmen. So soll eine hochwertige Veloverbindung entlang der Talachse Altstetten – Baden realisiert werden. Zudem sind alle überkommunal bedeutenden Einrichtungen sowie Erholungsgebiete und Freiräume ans Fuss- und Veloverkehrsnetz anzuschliessen.

Die hierarchische Gliederung des Strassennetzes nach verkehrlichen Funktionen soll konsequent angewendet werden. Die Funktionsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes (beispielsweise in Schlieren und Dietikon) ist angesichts der künftigen Siedlungsentwicklung auch weiterhin sicherzustellen. Der Strassenraum soll innerorts möglichst siedlungsorientiert gestaltet sein. Dabei werden auch die Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Verkehrssicherheit verbessert.

## Im Limmattal sollen vermehrt attraktive Fussgängerbereiche und Veloverbindungen entstehen.

Mit der Limmattalbahn soll der Bahnhof Killwangen-Spreitenbach zur multimodalen Verkehrsdrehscheibe werden.



# Massnahmen

## Übergeordnete Massnahmen

Verschiedene übergeordnete Massnahmen sind für die Agglomeration Limmattal von grundlegender Bedeutung: Insbesondere der Kapazitätsausbau im Korridor Zürich – Aarau hat Auswirkungen auf die Erreichbarkeit sowie die Funktionsfähigkeit im ÖV und schafft Kapazitäten auf der Stammstrecke. Im Strassennetz führen vor allem der Ausbau der Nordumfahrung Zürich und die Pannestreifenumnutzungen auf der A1 zu einer Kapazitätssteigerung des Verkehrssystems.

## Verkehrsmassnahmen

Das Agglomerationsprogramm Limmattal umfasst 30 Verkehrs(teil-)massnahmen. Die wichtigsten mit den Prioritäten A (2019 bis 2022) bzw. B (2023 bis 2026) sind dabei die zweite Etappe der Limmattalbahn (A), die damit verbundenen

Aus- und Umbauten des Strassennetzes (A), die Veloschnellrouten Altstetten – Schlieren (A) und Schlieren – Dietikon (B), die Optimierung der strassenseitigen Leistungsfähigkeit und das Verkehrsmanagement Schlieren – Dietikon (A), drei grössere Gleisfeldquerungen in Schlieren und Dietikon zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs (A) sowie der Neubau des Zentrumsplatzes in Spreitenbach (B).

## Kosten

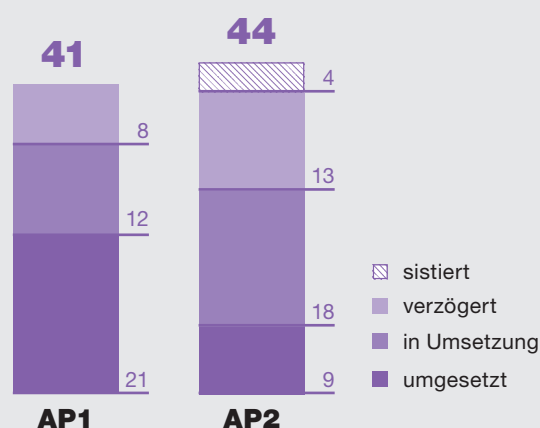
Die Kosten der Massnahmen mit Priorität A belaufen sich auf 706 Millionen Franken, davon entfällt mit 547 Millionen Franken der Grossteil auf die zweite Etappe der Limmattalbahn. Bei den Massnahmen mit Priorität B beträgt das Volumen rund 45 Millionen Franken. Etwa 75 Prozent der Gesamtkosten fallen im zürcherischen Teil der Agglomeration an.

## Umsetzungsstand der Massnahmen der 1. und 2. Generation

Die bisherigen Agglomerationsprogramme (AP) Limmattal enthalten rund 100 (Teil-)Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr. Davon wies mit rund 85 Prozent die Mehrheit Priorität A auf. Diese (Teil-)Massnahmen sind zu rund 35 Prozent umgesetzt. Weitere 35 Prozent sind in der Planung so weit fortgeschritten, dass eine Umsetzung in den nächsten drei Jahren realistisch ist. Bei etwa 25 Prozent der (Teil-)Massnahmen führen vielfältige Gründe zu Verzögerungen in der Umsetzung, vier (Teil-)Massnahmen wurden aufgrund veränderter Rahmenbedingungen sistiert.

## Anzahl Einzel- und Teilmassnahmen

Priorität A





<b>Siedlung</b>		<b>Priorität</b>	<b>Kosten</b> Mio. CHF	<b>Zuständigkeit</b>
<b>S1</b>	Schlieren – Stadtentwicklungskonzept	As	*	Schlieren
<b>S2</b>	Dietikon – Planungsrechtliche Umsetzung und Sicherstellung des Masterplans Niederfeld	As	*	Dietikon
<b>S3</b>	Spreitenbach – Planungsrechtliche Umsetzung und Sicherstellung der räumlichen Entwicklungsstrategie 2030 (Masterplan)	As	*	Spreitenbach
<b>S4</b>	Spreitenbach – Zentrumsentwicklung («Shoppi»)	As	*	Spreitenbach



## Landschaft

<b>L1</b>	Spreitenbach / Würenlos / Dietikon / Oetwil a.d.L – Landschaftsspange I2, Räumliches Freiraumkonzept	As	*	Kantone ZH und AG, ZPL, Baden Regio und betroffene Gemeinden
-----------	--	----	---	--



## Gesamtverkehr

<b>GV1</b>	Würenlos – Vernetzung Bahnhof – Grosszelg / Im Grund	A	3,4	Würenlos
<b>GV2a</b>	Spreitenbach – Ausbau Erschliessungsspange Müsli Priorität A	A	4,3	Spreitenbach
<b>GV2b</b>	Spreitenbach – Ausbau Erschliessungsspange Müsli Priorität B	B	7,0	Spreitenbach
<b>GV3</b>	Spreitenbach – Interventionsgebiet Stadtzentrum, Ausbau Baumgartenstrasse	A	1,5	Spreitenbach, Kanton Aargau
<b>GV4</b>	Spreitenbach – Interventionsgebiet Stadtzentrum, Neubau Zentrumsplatz	B	7,0	Spreitenbach
<b>GV5</b>	Dietikon – Aufwertung Ortsdurchfahrt Zürcherstrasse	A	2,5	Kanton Zürich
<b>GV6</b>	Urdorf – Aufwertung Strassenraum Bachstrasse / Muulaffeplatz	A	3,4	Urdorf



## Öffentlicher Verkehr

<b>ÖV1</b>	Kantone Zürich und Aargau – Limmattalbahn 2. Etappe (Schlieren – Killwangen)	A		
<b>ÖV1a</b>	Limmattalbahn Etappe 2	A	505,0	LTB AG
<b>ÖV1b</b>	Strassenanpassungen zugunsten Limmattalbahn	A	42,5	LTB AG, Kantone AG und ZH
<b>ÖV2</b>	Urdorf / Birmensdorf – Neue Buserschliessungsstrasse Bergermoos-Ristet	B	1,1	Urdorf, Birmensdorf



\* Kosten für Eigenleistungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms nicht relevant  
As = Massnahme Siedlung/Landschaft, nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar



## Motorisierter Individualverkehr MIV

		Priorität	Kosten Mio. CHF	Zuständigkeit
<b>MIV1</b>	Schlieren – Ausbau Engstringerkreuzung	A	45,0	Kanton Zürich
MIV2	Dietikon – Optimierung Leistungsfähigkeit und Verkehrsmanagement	A		Kanton Zürich
<b>MIV2a</b>	Dietikon – Optimierung der Leistungsfähigkeit Mutschellenstrasse, zusätzliche Fahrspur Silbern	A	7,1	Kanton Zürich
<b>MIV2b</b>	Dietikon – Optimierung der Leistungsfähigkeit Mutschellenstrasse, Knotenausbau Überlandstrasse	A	6,7	Kanton Zürich
<b>MIV2c</b>	Dietikon – Busspur Weiningerstrasse	A	5,0	Kanton Zürich
<b>MIV2d</b>	Dietikon – Ausbau Überlandstrasse (Knoten Güterstrasse, Limmatfeldstr-Brücke, Heimstrasse)	A	10,0	Kanton Zürich



## Fuss- und Veloverkehr

<b>LV1a</b>	Kanton Zürich – Veloschnellroute, Abschnitt Altstetten – Schlieren	A	10,6	Kanton Zürich
<b>LV1b</b>	Kanton Zürich – Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren – Dietikon	B	15,6	Kanton Zürich
<b>LV2</b>	Schlieren – Schliessung Velonetzlücke, Gleisfeldquerung Höhe Wagistrasse	A	15,0	Kanton Zürich
<b>LV3</b>	Schlieren – Gleisquerung Reitmenweg für Langsamverkehr	A	15,0	Schlieren
<b>LV4</b>	Dietikon – Ausbau Fuss- und Velounterführung unter Bahngleisen zwischen Post- und Bahnstrasse	A	15,0	Dietikon
<b>LV5</b>	Geroldswil / Dietikon – Velozubringer Moosmatt	B	5,5	Kanton Zürich
<b>LV6</b>	Oberengstringen / Schlieren, Schliessung Velonetzlücke Oberengstringen – Schlieren	B	8,0	Kanton Zürich
<b>LV8</b>	Killwangen – Neue Erschliessung Bahnhof	A	4,0	Killwangen
<b>LV9</b>	Würenlos / Neuenhof – Talquerender Erholungsweg Sulperg-Rüsler	A	4,0	Würenlos, Neuenhof
<b>LV10</b>	Würenlos / Neuenhof – Limmatsteg	A	6,0	Würenlos, Neuenhof
<b>LV11</b>	Spreitenbach – Zentrumsachse mit Langsamverkehr – Sandäckerstrasse	A	0,5	Spreitenbach
<b>LV12</b>	Spreitenbach – Zentrumsachse mit Langsamverkehr – Zentrumsstrasse	B	0,4	Spreitenbach



# Gesamtwirkung und Fazit

## Mit der vorliegenden 3. Generation werden die Ziele des letzten Agglomerationsprogramms Limmattal weiterverfolgt und das Verkehrssystem auf die Herausforderungen der Zukunft ausgerichtet.

Unter Berücksichtigung der übergeordneten Massnahmen erreicht das Agglomerationsprogramm eine sehr gute Wirkung. Die Qualität des Verkehrssystems – insbesondere im öffentlichen Verkehr – wird verbessert.

Die Limmattalbahn inklusive der damit verbundenen Aus- und Umbauten des Strassennetzes hat eine Schlüsselfunktion für die Entwicklung von Siedlung und Verkehr im Limmattal. Als schneller, schienengebundener ÖV-Feinverteiler erfüllt sie die Anforderungen an eine durchgängige und leistungsstarke ÖV-Transportkette. Die Limmattalbahn stellt die Anbindung an die Bahnhöfe sicher und schafft zahlreiche Umsteigebeziehungen.

Ein weiteres Schlüsselprojekt ist die Veloschnellroute zwischen Altstetten und Killwan-

gen. Damit wird eine attraktive Infrastruktur erstellt, die dazu beiträgt, dass kurze und mittlere Wege künftig vermehrt mit dem Velo zurückgelegt werden. Weitere Massnahmen zum Fuss- und Veloverkehr ergänzen die Wirkung.

Die Siedlungsentwicklung wird klar ausgerichtet und gut mit dem Verkehr abgestimmt. Am linken Limmatufer und mit direktem Anschluss an das Bahnnetz befinden sich ein Zentrum (Dietikon) und Subzentren mit vielfältigen Nutzungen. Rechts der Limmat und an Hanglagen werden die Gebiete in ihrer Qualität erhalten.

Die Massnahmen tragen in ihrer Kombination zu wesentlichen Verbesserungen in sämtlichen Wirkungsbereichen bei und sind in Bezug auf die räumliche Verteilung ausgewogen.



Das Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal umfasst insgesamt 17 Gemeinden in den Planungsregionen Zürich, Glattal und Unterland.







# 02 Stadt Zürich und Glattal



# Einer der dynamischsten Räume der Schweiz boomt weiter

**Die 17 Gemeinden des Agglomerationsprogramms Stadt Zürich – Glattal zählen rund 586 000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie 601 000 Beschäftigte. Die Stadt Zürich und das Glattal bilden einen hochkomplexen Raum, der boomt und dichter wird.**

Das Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal umfasst einen höchst vielfältigen Raum mit der grössten Stadt der Schweiz als Kernstadt und einem dynamischen Siedlungsraum im Glattal («Netzstadt» Glattal). Der Hauptbahnhof Zürich und der Flughafen Zürich prägen das Gebiet als nationale Verkehrsknotenpunkte. Nördlich des Flughafens liegt der Siedlungsraum Unterland mit dem Regionalzentrum Bülach.

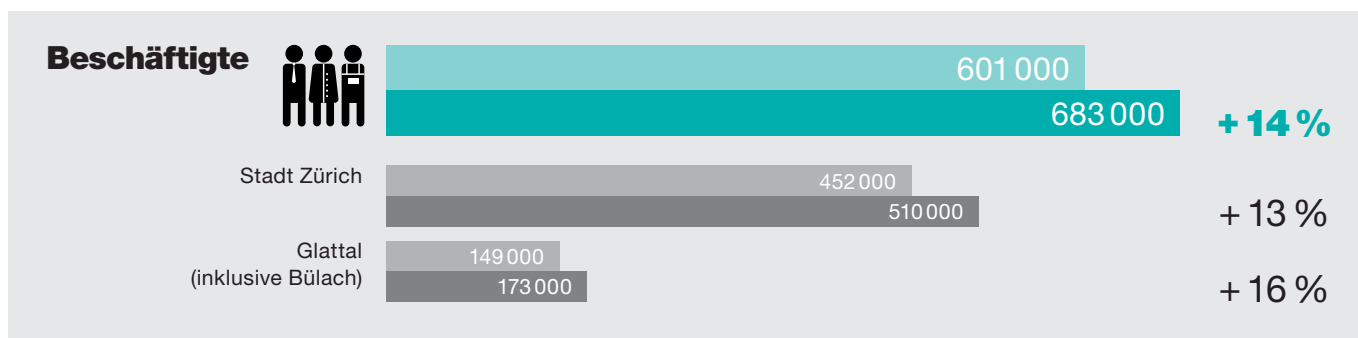
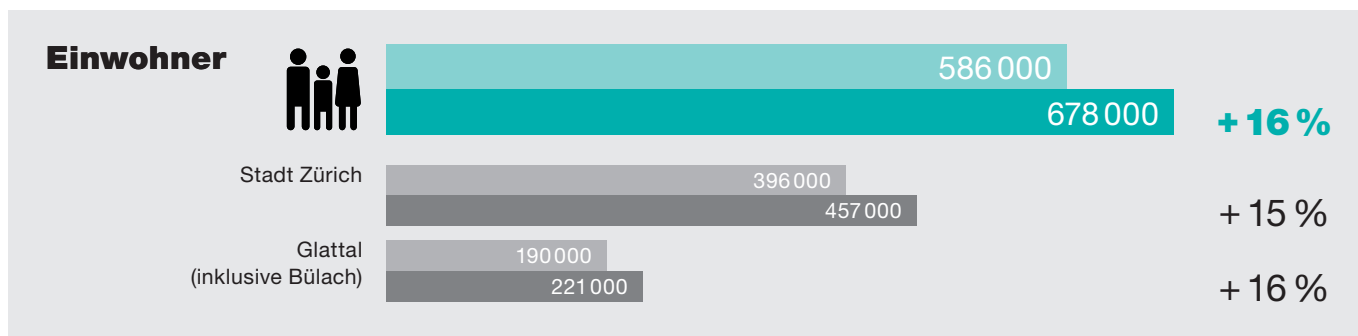
Das Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal wurde mit Blick auf die künftigen Herausforderungen weiterentwickelt. Dafür lagen neue Grundlagen vor, insbesondere die in Überarbeitung befindlichen regionalen Richtpläne sowie kommunale Gesamtverkehrsstrategien der Städte Zürich («Stadtverkehr 2025»), Kloten, Bülach und Dübendorf. Mit dem Hochschulgebiet Zürich-Zentrum, der Airport Region und dem Innovationspark Dübendorf liegen Entwicklungsgebiete im Agglomerationsperimeter, für die spezifische Planungen vorliegen. Der Raum umfasst neben der Grossstadt Zürich kleinere

Städte und Gemeinden, die in den letzten Jahrzehnten ein rasantes Wachstum erfahren haben und immer urbanere Züge annehmen. Er nimmt weiterhin einen hohen Anteil des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums im Kanton auf. Gemäss den Prognosen werden bis 2030 im Agglomerationsraum rund 92 000 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner sowie 82 000 zusätzliche Beschäftigte erwartet. Dies bringt hohe Anforderungen an das Verkehrsangebot mit sich.

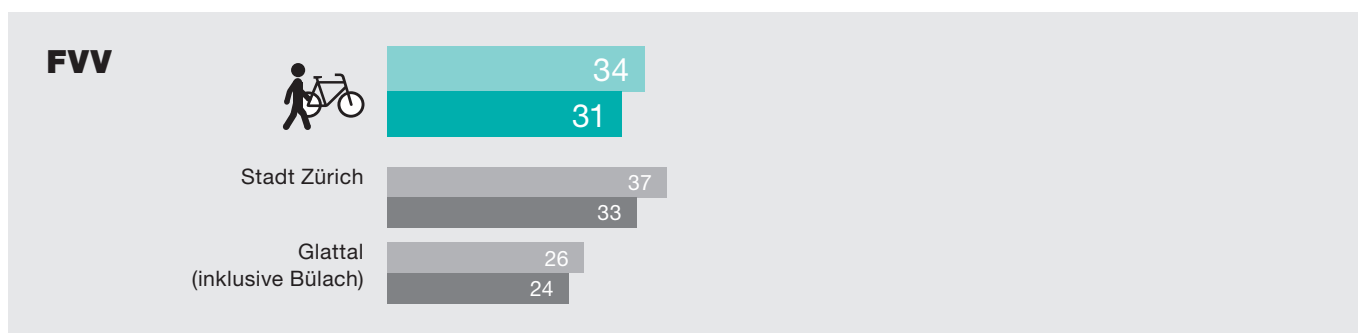
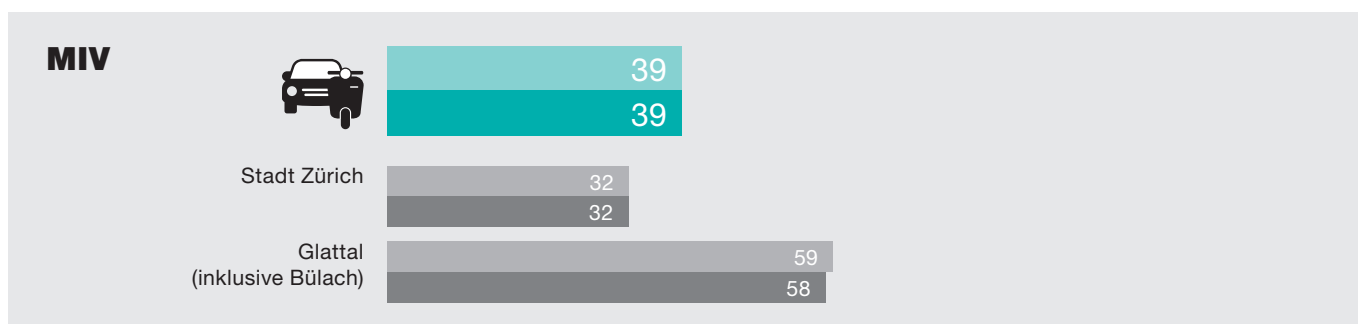
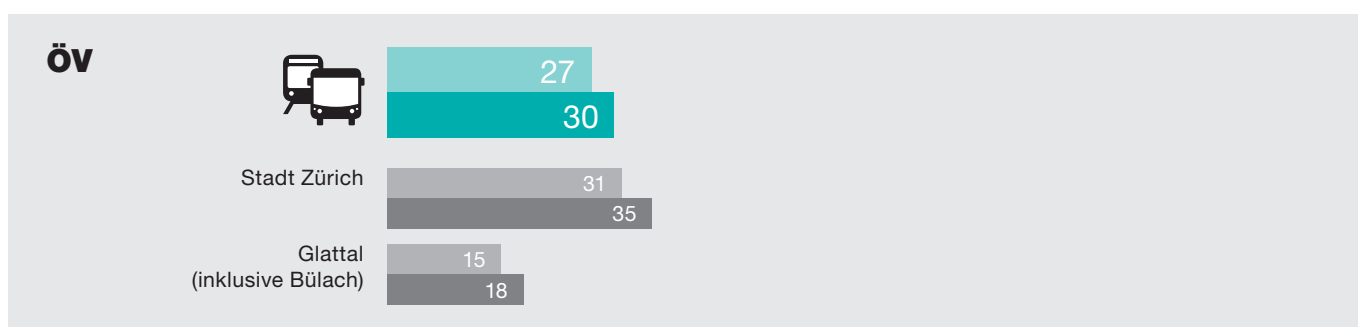
Mit dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation werden die bisherigen Stossrichtungen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr konsequent weiterverfolgt. Aus den bisherigen Programmgenerationen sind zahlreiche Massnahmen umgesetzt, die bereits ihre Wirkung zeigen, andere befinden sich in Umsetzung. Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation knüpft daran an und berücksichtigt gleichzeitig die Herausforderung eines deutlich stärkeren Wachstums als bisher angenommen.

**Die Agglomeration Stadt Zürich – Glattal nimmt weiterhin einen hohen Anteil des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums im Kanton auf.**





Verkehrsmittelwahl in % (Anteil benutzte Verkehrsmittel an der Anzahl Wege/Tag)



Grundlage für die Berechnung der Verkehrsmittelwahl sind die mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell berechneten Wege des Öv, des MIV sowie des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr des Kantons an einem durchschnittlichen Werktag. Der Fuss- und Veloverkehr ist unkalibriert und daher mit Ungenauigkeit behaftet.

# Zukunftsbild und Ziele

**Die Programmregion Stadt Zürich – Glattal wird 2030 durch verbindende Elemente charakterisiert sein: Siedlungskorridore entlang von aufgewerteten Strassenräumen und Ortszentren sowie neue Tram- und Stadtbahnachsen, Freiraumbänder und Uferwege ziehen sich durch den Raum.**

## Siedlung

Die Siedlungsentwicklung erfolgt stark konzentriert. Um das starke Wachstum aufzunehmen, werden Gebiete in der Stadt Zürich und entlang der Glattalbahn stark verändert. Korridore in diesen Gebieten (Fil Rouge) weisen Aufwertungspotenzial auf. Die Zentren sind urbane Brennpunkte mit grosser funktionaler Durchmischung. Daneben werden Nutzungsschwerpunkte für Arbeiten und Konsum weiterentwickelt.

## Verkehr

Die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen haben ausreichend Kapazität, um den überregionalen Verkehr zu kanalisieren. Der Bahnfernverkehr und die S-Bahn dienen als Rückgrat der Erschliessung. Das radiale Tramnetz wird ergänzt durch Tangentialverbindungen. Die Entwicklungen in Kloten-Baslersdorf und im Innovationspark auf dem Flugplatzareal Dübendorf werden durch Verlängerungen der Glattalbahn unterstützt.

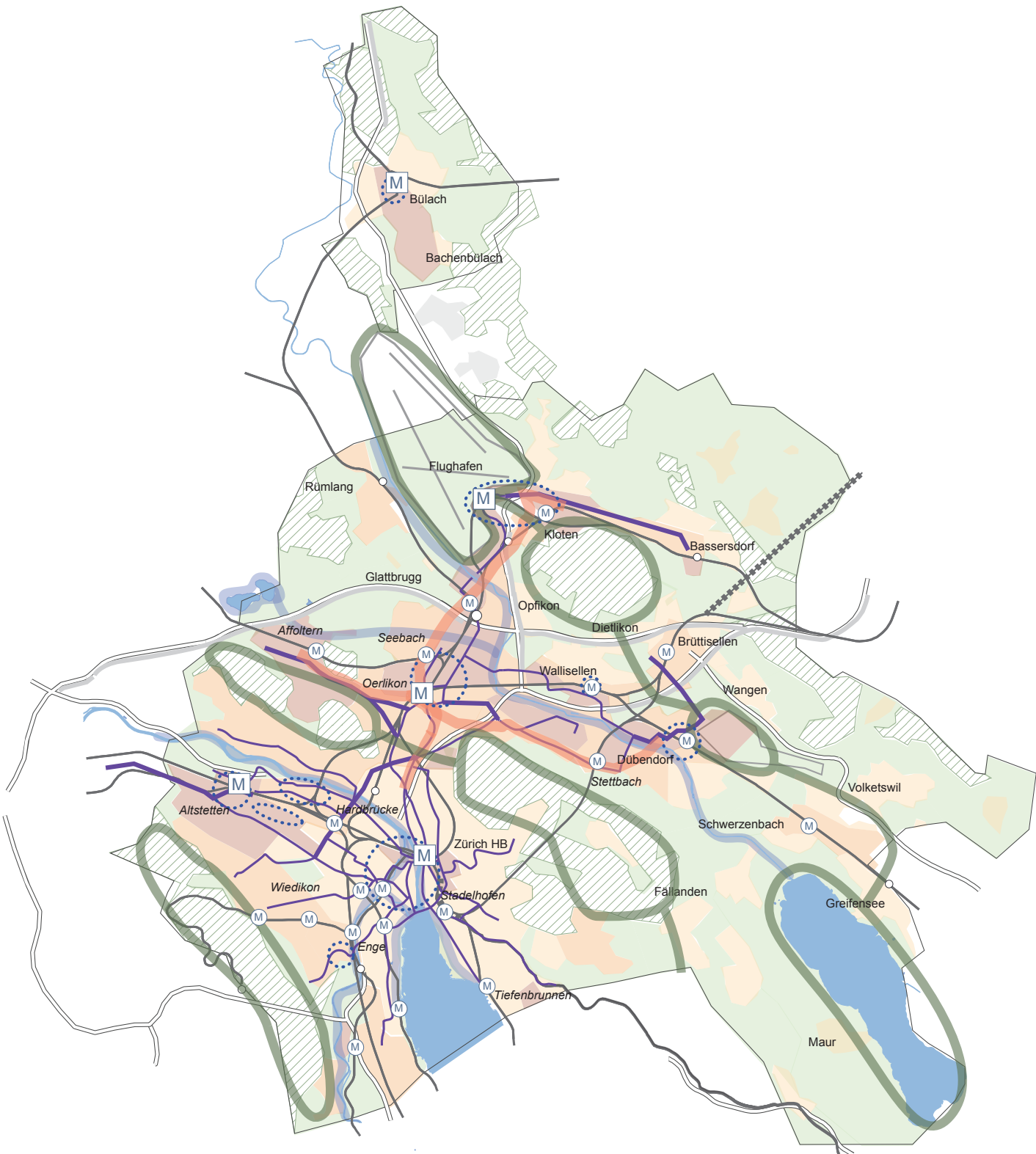
## Landschaft

Die aufgewerteten Freiraumbänder und der Fil Vert Glattal verbinden Landschaftselemente. Die bewaldeten Hügelzüge strukturieren den Perimeter und dienen als zentrales Element der Naherholung.

Zielindikatoren		Stand heute	Trend 2030	Ziel 2030
Modalsplit Anteil MIV an Tagesdistanzen		50 %	47	höchstens 45 %
Unfälle Verunfallte pro 1000 Einwohner		3,0	2,5	höchstens 2,5
Einwohner nach ÖV-Güteklassen Anteil der Einwohner gemäss den vier Güteklassen	A	45 %		mindestens 50 %
	B	31 %		35 %
	C	14 %		10 %
	D	8 %		höchstens 4 %
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen Anteil der Beschäftigten gemäss den vier Güteklassen	A	60 %		mindestens 65 %
	B	23 %		25 %
	C	9 %		5 %
	D	6 %		höchstens 4 %

Die ÖV-Güteklassen umfassen die Kategorien A (sehr gute Erschliessung), B (gute Erschliessung), C (mittelmässige Erschliessung) und D (geringe Erschliessung).





Landschaft	Siedlung	Verkehr
Uferwege aufgewertet / Fil Bleu Glatt	Kaum veränderte Gebiete	Siedlungskorridore aufgewertet / Fil Rouge
Freiraumbänder aufgewertet / Fil Vert Glattal	Mittel veränderte Gebiete	Infrastruktur Hochleistungsstrassen bestehend / neu bzw. ausgebaut
Siedlungs- und landschaftsorientierte Freiräume	Stark veränderte Gebiete	Schieneninfrastruktur bestehend / neu
Wald	Zentren als funktionale Brennpunkte	Tram bzw. Stadtbahnen bestehend / neu
		Bahnhof / Multimodale Verkehrsdrehscheibe / Multimodale Verkehrsdrehscheibe mit Fernverkehrsanschluss

# Handlungsbedarf und Teilstrategien

**Die Siedlungsentwicklung soll sich auf die Entwicklungsgebiete und urbanen Räume konzentrieren und qualitativ hochwertig erfolgen. Verkehrskorridore im Siedlungsgebiet sollen hohe städtebauliche Qualität aufweisen. Die optimale Verkehrserschliessung stark wachsender Quartiere ist von grosser Bedeutung.**

## **Siedlung**

Der heute schon intensiv besiedelte Agglomerationsraum soll gezielt und hochwertig verdichtet werden. Damit bleibt die Agglomeration auch bei anhaltendem Wachstum städtebaulich attraktiv. Kanton und Gemeinden treiben die Planungen für die grossen Entwicklungsgebiete aktiv voran. Die Siedlungskorridore entlang der Hauptverkehrs- und der Stadtbahnachsen sollen die Entwicklungspotenziale zwischen der Stadt Zürich und dem Glattal verknüpfen. Dazu sind diese Strassenachsen aufzuwerten. Sie dienen als Orientierungs- und Vernetzungsachsen in einem dichten städtischen Raum. Aufgewertete Quartier- und Ortszentren sollen lokale Identitäten schaffen.

**Aufgewertete Quartier- und Ortszentren sollen lokale Identitäten schaffen.**

## **Landschaft**

Die See- und Flussräume im Süden und die Grünräume im Norden der Agglomeration bilden einen hochwertigen Gegenpol zum dichten Siedlungsgebiet. Durch die Erhaltung bzw. die Wiederherstellung der Verbindungen zwischen diesen Räumen werden günstige Rahmenbedingungen für den ökologischen Ausgleich geschaffen.

**Die See- und Flussräume im Süden und die Grünräume im Norden der Agglomeration bilden einen hochwertigen Gegenpol zum dichten Siedlungsgebiet.**

Die siedlungsnahen Landschaftsräume sind insbesondere mit dem Fuss- und Radverkehr gut erreichbar und dienen der Naherholung der regionalen Bevölkerung ebenso wie attraktive Fuss- und Veloverkehrsverbindungen entlang der Landschaftsräume (u. a. Fil Vert Glattal) und entlang der Flussräume (u. a. Fil Bleu Glatt).





Attraktive Grünflächen sorgen für eine qualitativ hochwertige Siedlungsverdichtung.



## **Verkehr**

Der Entwicklungsdynamik der Agglomeration entsprechend besteht Handlungsbedarf in verschiedenen Bereichen. Die vorhandenen ÖV-Potenziale sind auszuschöpfen und die notwendigen Kapazitäten bereitzustellen. Dem Fuss- und Veloverkehr sollen integrale, unterbruchfreie Netze zur Verfügung stehen. Handlungsbedarf besteht auch für eine bessere Verkehrssteuerung zur Bewirtschaftung der knappen Kapazitäten. Kanton, Gemeinden und Unternehmen unterstützen mit Mobilitätsmanagement eine nachhaltige Mobilität. Die für den Wohn- und Wirtschaftsraum erforderlichen Kapazitäten des Strassenverkehrs sind sicherzustellen.

### **Die zusätzliche Mobilitätsnachfrage aufgrund der angestrebten Siedlungsentwicklung soll so weit wie möglich vom öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr aufgenommen werden.**

Von grosser Bedeutung ist die optimale Erschliessung stark wachsender Quartiere, wie die Tramnetzerweiterung nach Zürich-Affoltern. Insbesondere für die Entwicklungsgebiete im Industriegebiet Kloten / Bassersdorf (Achse Flughafen – Bassersdorf) sowie für das Hochbord und den Innovationspark in Dübendorf (Achse Schwamendingen – Dübendorf) sind neue Tram- und Stadtbahnverbindungen vorgesehen. Eine hohe Siedlungsqualität und Attraktivität kann nur erreicht werden, wenn Frei- und Erholungsräume erhalten und gestärkt werden. Die Luft- und Lärmbelastung soll vor allem entlang von stark befahrenen Ortsdurchfahrten reduziert werden.

Die sich durch die Siedlungsentwicklung ergebende zusätzliche Mobilitätsnachfrage soll so weit wie möglich vom öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr aufgenommen werden. Der Strassenraum im Siedlungsgebiet soll aufgewertet werden. Die wachsenden Verkehrsströme sind siedlungsverträglich und sicher abzuwickeln. Die Weiterentwicklung des übergeordneten Netzes unterstützt diese Ziele und schafft Spielräume für die Entlastung des Siedlungsgebiets. Auf der Angebotsseite sollen die Zugänge zu Bahnhöfen sowie Bus- und Tramhaltestellen verbessert und Strassenräume sicherer und ruhiger gestaltet werden. Die multimodale Mobilität wird mit einem Mobilitätsmanagement und gezielter Information gestärkt.

Zentrale Elemente des Agglomerationsprogramms sind die Inhalte der Teilstrategien der Stadt Zürich (z. B. «Stadtverkehr 2025», Masterplan Velo), die Betriebs- und Gestaltungskonzepte für Kantonsstrassen, die Strategie des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV), die Netzstrategie der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ), die kommunalen Aufwertungspläne für die Bahnhofareale sowie der Massnahmenplan Fussverkehr und der Velonetzplan des Kantons.



Die optimale Erschliessung stark wachsender Quartiere hat grosse Bedeutung.



Der Strassenraum im Siedlungsgebiet soll aufgewertet werden.





# Massnahmen

## Übergeordnete Massnahmen

Verschiedene übergeordnete Massnahmen sind von grösster Bedeutung für die Entwicklung des Verkehrssystems im Agglomerationsraum: Der Brüttenertunnel und das vierte Gleis des Bahnhofs Stadelhofen bilden die Grundlage für die Bereitstellung ausreichender Kapazitäten der S-Bahn. Der Ausbau der Kapazität der Nationalstrassen (Nordumfahrung, Glattalautobahn, Umfahrung Wintertur) ist ebenfalls von grosser Bedeutung.

## Massnahmen Priorität A

Das Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal umfasst für die Umsetzungsperiode 2019 bis 2022 (Priorität A) 38 Verkehrs(teil-)massnahmen. Deren Gesamtkosten betragen 276 Millionen Franken, wovon 184 Millionen Franken auf Massnahmen in der Stadt Zürich

entfallen. Priorität A haben unter anderem mehrere Massnahmen zur Aufwertung von Bahnhöfen (z. B. Bülach, Dietlikon und Kloten) und von Ortsdurchfahrten sowie zahlreiche Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.

## Massnahmen Priorität B

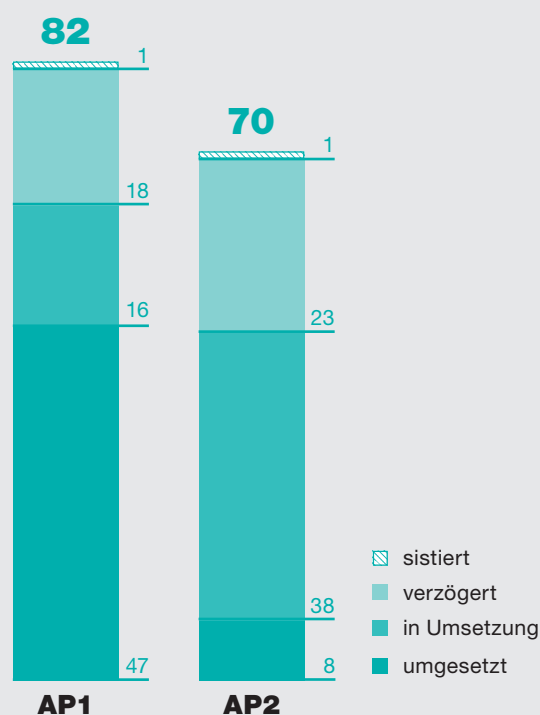
Für den Zeitraum 2023 bis 2026 (Priorität B) umfasst die Liste insgesamt 19 Verkehrs(teil-)massnahmen mit Gesamtkosten von 1,78 Milliarden Franken (davon rund 80 Prozent in der Stadt Zürich). Darin sind grosse Netzerweiterungen enthalten, insbesondere die Vorhaben Rosengartentram / Rosengartentunnel, die Tramnetzergänzung Affoltern und die Erweiterungen der Glattalbahn vom Flughafen via Kloten nach Kloten Industrie sowie von Giessen via Bahnhof Dübendorf zum Flugplatz Dübendorf (Innovationspark).

## Umsetzungsstand der Massnahmen der 1. und 2. Generation

Die bisherigen Agglomerationsprogramme (AP) Stadt Zürich – Glattal der 1. und 2. Generation beinhalten rund 200 (Teil-)Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr. Davon wiesen rund 75 Prozent Priorität A auf. Diese Massnahmen sind zu rund 35 Prozent umgesetzt. Weitere 35 Prozent sind in der Planung so weit fortgeschritten, dass eine Umsetzung in den nächsten drei Jahren realistisch ist. Bei etwa 25 Prozent der (Teil-)Massnahmen führen vielfältige Gründe zu Verzögerungen in der Umsetzung, zwei (Teil-)Massnahmen wurden aufgrund veränderter Rahmenbedingungen sistiert.

## Anzahl Einzel- und Teilmassnahmen

Priorität A



## Siedlung

**Priorität** **Kosten** **Zuständigkeit**  
Mio. CHF



<b>Z_S1</b>	Zürich – Umsetzung Masterplanung Hochschulquartier Zürich-Zentrum	As	*	Kanton Zürich
<b>Z_S2</b>	Zürich – Weiterentwicklung Zentrumsgebiete Hochbord/ Stettbach und Zürich-Nord/Opfikon	As	*	Stadt Zürich, Dübendorf
<b>Z_S3</b>	Zürich – Erarbeitung kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen	As	*	Stadt Zürich
<b>G_L1</b>	Glattal – Gebietsplanung Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttisellen	As	*	Kanton Zürich
<b>G_S1</b>	Glattal – Gebietsmanagement Airport-Region	As	*	Kanton ZH, ZPG, Kloten, Opfikon, Rümlang, Stadt ZH
<b>G_S2</b>	Glattal – Innovationspark Zürich/Wangenstrasse/ Bahnhof Nord Dübendorf	As	*	Kanton Zürich, Dübendorf
<b>G_S3</b>	Glattal – Gebietsmanagement Raum Uster-Volketswil	As	*	Schwerzenbach, Volketswil

## Gesamtverkehr



<b>Z_GV1</b>	Zürich – Rosengartentram/Rosengartentunnel	B		
<b>Z_GV1a</b>	Rosengartentram/Strasse	B	300,0	Stadt Zürich, Kanton Zürich
<b>Z_GV1b</b>	Rosengartentunnel	B	731,0	Stadt Zürich, Kanton Zürich
<b>Z_GV1c</b>	Aufwertung Stadtraum	B	17,0	Stadt Zürich
<b>Z_GV2a</b>	Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 1. Etappe	A	23,0	Stadt Zürich
<b>Z_GV2b</b>	Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 2. Etappe	B	5,0	Stadt Zürich
<b>Z_GV2c</b>	Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- & Veloverkehr, 1. Etappe	A	7,0	Stadt Zürich
<b>Z_GV2d</b>	Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- & Veloverkehr, 2. Etappe	B	30,0	Stadt Zürich
<b>G_GV1</b>	Bülach – Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord	A		
<b>G_GV1a</b>	Ausbau Knoten Fangleten-/Schützenmattstrasse inkl. LSA und Anschlüsse Schaffhauserstrasse	A	6,4	Kanton Zürich
<b>G_GV1b</b>	Gleisquerung Bülach Nord	A	10,0	Bülach

\* Kosten für Eigenleistungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms nicht relevant  
As = Massnahme Siedlung/Landschaft, nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar





## Gesamtverkehr (Fortsetzung)

		Priorität	Kosten Mio. CHF	Zuständigkeit
G_GV2	Bülach – Aufwertung ÖV-Drehscheibe	A		Bülach
<b>G_GV2a</b>	Neugestaltung ÖV-Umsteigebereich beim Bahnhof Bülach	A	4,0	Bülach
<b>G_GV2b</b>	Umgestaltung Bahnhofring	A	0,5	Bülach
<b>G_GV3a</b>	Kloten – Neugestaltung Busbahnhof	A	2,0	Kloten
<b>G_GV3b</b>	Kloten – Unterführung Bhf. West	A	3,0	Kloten
<b>G_GV3c</b>	Kloten – Unterführung Bhf. Ost	B	15,0	Kloten
<b>G_GV4</b>	Dübendorf – Aufwertung ÖV-Drehscheibe	B	7,2	Dübendorf
<b>G_GV5a</b>	Dietlikon – Bushof beim Bhf. Dietlikon	A	3,0	Dietlikon
<b>G_GV5b</b>	Dietlikon – Personenunterführung Bhf. Dietlikon	B	11,0	Dietlikon
<b>G_GV5c</b>	Dietlikon – West-Ost-Verbindung (MIV) beim Bhf. Dietlikon	B	15,0	Dietlikon
G_GV6	Glattal – Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität A	A		Kanton Zürich
<b>G_GV6a</b>	Bassersdorf – Klotenerstrasse	A	3,5	Kanton Zürich
<b>G_GV6b</b>	Bülach – Schaffhauserstrasse	A	1,7	Kanton Zürich
<b>G_GV6c</b>	Dübendorf – Überlandstrasse	A	9,4	Kanton Zürich
<b>G_GV6d</b>	Greifensee – Stationsstrasse	A	4,6	Kanton Zürich
<b>G_GV6e</b>	Volketswil – Zürcherstrasse	A	4,0	Kanton Zürich
G_GV7	Glattal – Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität B	B		Kanton Zürich
<b>G_GV7a</b>	Bassersdorf – Winterthurerstrasse	B	3,0	Kanton Zürich
<b>G_GV7b</b>	Kloten – Dorfstrasse	B	3,0	Kanton Zürich
<b>G_GV7c</b>	Volketswil – Kindhauserstrasse	B	4,0	Kanton Zürich
<b>G_GV7d</b>	Opfikon – Wallisellerstrasse	B	3,0	Kanton Zürich

## Öffentlicher Verkehr

**Priorität** **Kosten**  
Mio. CHF **Zuständigkeit**



<b>Z_ÖV1</b>	Zürich – Tramnetzergänzung Affoltern	B	300,0	Stadt Zürich
<b>Z_ÖV2</b>	Zürich – Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten West	A	10,0	Stadt Zürich
Z_ÖV3	Zürich – Elektrifizierung Buslinien 69 und 80	A		Stadt Zürich
<b>Z_ÖV3a</b>	Elektrifizierung Linie 69	A	10,0	Stadt Zürich
<b>Z_ÖV3b</b>	Elektrifizierung Linie 80	A	37,0	Stadt Zürich
<b>G_ÖV1</b>	Glattal – Busspur Fällanden – Dübendorf	A	3,0	Kanton Zürich
G_ÖV2	Kloten/Bassersdorf – Verlängerung Stadtbahn Flughafen – Kloten Industrie – Bassersdorf	B/C		Kanton Zürich
<b>G_ÖV2a</b>	Flughafen – Kloten Industrie	B	166,0	Kanton Zürich
G_ÖV3	Dübendorf/Dietlikon – Ergänzung Stadtbahn Giessen – Bahnhof Dübendorf – Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon	B/C		Kanton Zürich
<b>G_ÖV3a</b>	Giessen – Bahnhof Dübendorf – Flugplatz Dübendorf	B	128,0	Kanton Zürich

## Motorisierter Individualverkehr



<b>Z_MIV1</b>	Zürich – Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse	A	11,0	Stadt Zürich
---------------	--	---	------	--------------

## Fuss- und Veloverkehr



<b>Z_LV1</b>	Zürich – Ausbau Unterführung Langstrasse	A	10,0	Stadt Zürich
<b>Z_LV2</b>	Zürich – Verbindung Stadtkreise 4 und 5 (Netzlückenschliessung Hauptrouen Velo)	A	23,0	Stadt Zürich
Z_LV3	Zürich – Zentrumsverbindung Velo	A		Stadt Zürich
<b>Z_LV3a</b>	Stampfenbachstrasse/Schaffhauserstrasse und weitere Kleinmassnahmen auf der gesamten Strecke	A	5,0	Stadt Zürich
<b>Z_LV3b</b>	Unterführung Quaibrücke	A	5,0	Stadt Zürich
Z_LV4	Zürich – Fuss- und Veloverbindung Europaallee–Limmat	A/C		Stadt Zürich
<b>Z_LV4a</b>	Querung Sihl	A	2,0	Stadt Zürich
<b>Z_LV4b</b>	Verbesserung Schweizer- und Beatengasse	A	1,0	Stadt Zürich





## Fuss- und Veloverkehr (Fortsetzung)

		<b>Priorität</b>	<b>Kosten</b> Mio. CHF	<b>Zuständigkeit</b>
<b>Z_LV5</b>	Zürich – Veloroute Seebecken	A	10,0	Stadt Zürich
Z_LV6	Zürich – Ausbau Veloabstellanlagen	A		Stadt Zürich
<b>Z_LV6a</b>	Veloabstellanlage Bahnhof Altstetten	A	10,0	Stadt Zürich
<b>Z_LV6b</b>	Veloabstellanlage Bahnhof Stadelhofen	A	10,0	Stadt Zürich
<b>Z_LV7</b>	Zürich – Fuss- und Veloverbindung Grubenackerweg	A	10,0	Stadt Zürich
G_LV1	Glattal – Netzlückenschliessung und Ausbau Velorouten Priorität A	A		Kanton Zürich
<b>G_LV1a</b>	Fällanden/Schwerzenbach – Schliessung Netzlücke Fällanden – Schwerzenbach	A	3,0	Kanton Zürich
<b>G_LV1b</b>	Volketswil – Schliessung Netzlücke Pfäffikerstrasse	A	1,0	Kanton Zürich
<b>G_LV1c</b>	Dietlikon – Schliessung Netzlücke Loorenstrasse	A	2,5	Kanton Zürich
<b>G_LV2</b>	Bülach – Verlängerung SBB-Unterführung Mitte	A	2,0	Bülach
G_LV3	Glattal – Netzlückenschliessung und Ausbau Velorouten Priorität B	B		Kanton Zürich
<b>G_LV3a</b>	Dübendorf/Greifensee – Schliessung Netzlücke, Veloschnellroute Dübendorf – Greifensee (– Uster)	B	22,0	Kanton Zürich
<b>G_LV3b</b>	Kloten/Zürich – Schliessung Netzlücke, Veloschnellroute Flughafen – Glattpark	B	10,0	Kanton Zürich
<b>G_LV3c</b>	Div. Gemeinden – Schliessung Netzlücke Opfikon – Wallisellen – Brüttisellen – Tagelswangen	B	10,0	Kanton Zürich
<b>G_LV5a</b>	Kloten – Behebung Konfliktstrecken Fussverkehr in Querverbindungen	A	3,0	Kloten
<b>G_LV5b</b>	Opfikon – Umgestaltung Kreuzung Schaffhauser-/ Oberhauserstrasse	A	2,5	Kanton Zürich
<b>G_LV5c</b>	Dübendorf – Bahnhofstrasse	A	6,0	Dübendorf
<b>G_LV5d</b>	Dübendorf – Ausbau Bahnunterführung Fuss- und Veloverkehr	A	10,0	Dübendorf
<b>G_LV5e</b>	Dübendorf – Fussverbindung Verlängerung Casinostrasse	A	6,6	Dübendorf

# Gesamtwirkung und Fazit

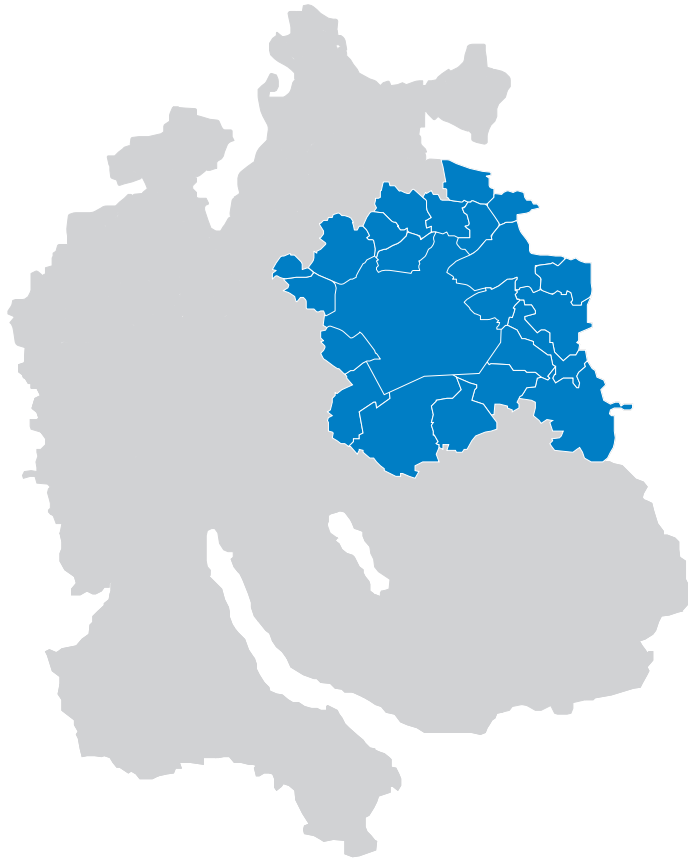
**Das starke Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum erfordert grosse Anstrengungen in allen Bereichen: Es wird eine weitere Siedlungsentwicklung nach innen verfolgt, die Landschaftselemente werden konsequenter miteinander verknüpft und das Verkehrssystem weiter ausgebaut.**

Die Siedlungsräume entlang der wichtigen Korridore werden klar strukturiert und verknüpft, insbesondere in den Stadtbahnkorridoren. Bei der künftigen Entwicklung neuer Siedlungsschwerpunkte und bei der Verdichtung bestehender Siedlungen wird besonders auf die städtebauliche Qualität geachtet.

Der Schwerpunkt der verkehrlichen A-Massnahmen liegt auf dem Fuss- und Veloverkehr. Netzlücken werden behoben, die Trennwirkung von Strassen wird reduziert und die Sicherheit erhöht. Ortsdurchfahrten werden aufgewertet, das Verkehrsmanagement zwischen Stadt und Kanton weiterhin eng abgestimmt und Entflechtungsmassnahmen im Einzugsgebiet der Bahnhöfe vorgenommen.

Im B-Horizont sind deutlich mehr und kostenintensivere Massnahmen vorgesehen. Eine entscheidende Rolle spielen die geplanten ÖV-Massnahmen zur Erweiterung des Tram- und Stadtbahnnetzes im Raum Zürich-Nord sowie im Glattal und die Tangentialverbindungen. Zu den Schlüsselvorhaben gehört das Gesamtprojekt Rosengartentram / Rosengartentunnel.

Mit der vorliegenden 3. Generation werden die Ziele aus den bisherigen Agglomerationsprogrammen Stadt Zürich – Glattal weiterverfolgt und das Verkehrssystem auf die Herausforderungen der Zukunft ausgerichtet. Die Massnahmen zielen darauf ab, das Bestehende zu optimieren, zum Beispiel durch die Aufwertung von Strassenräumen. Zudem werden mit der Weiterentwicklung des Tram- und Stadtbahnnetzes neue Möglichkeiten eröffnet.



Das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung umfasst neben der sechstgrössten Schweizer Stadt weitere 23 teils urbane, mehrheitlich aber ländlich geprägte Gemeinden.







# 03

## Winterthur und Umgebung



# Städtische Qualitäten eingebettet in die Natur

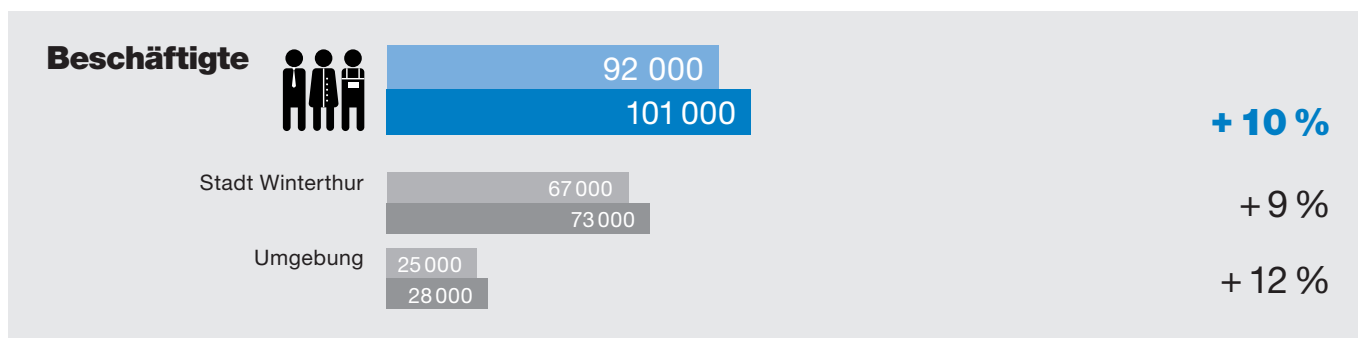
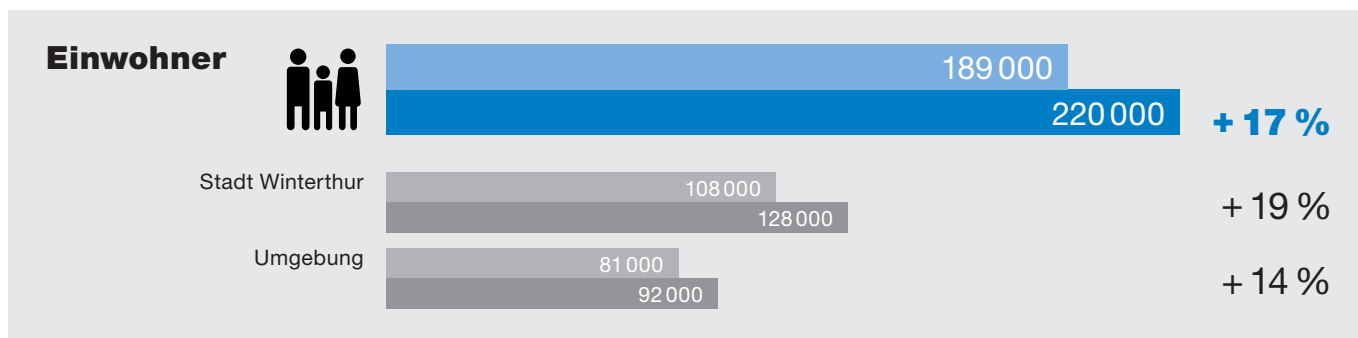
**Winterthur als eine der grössten Städte der Schweiz ist ein attraktiver Wohnort mit dynamischen Entwicklungsgebieten. Die Umlandgemeinden sind eng mit der Kernstadt verflochten, zeichnen sich aber auch durch ihre Lage in intakten Natur- und Landschaftsräumen aus.**

Winterthur ist die zweitgrösste Stadt im Kanton Zürich und die sechstgrösste Stadt der Schweiz. Als eigenständiges Zentrum des Metropolitanraums Zürich zeichnet sich Winterthur durch eine hohe Wohnqualität und als bedeutender Standort von Bildungs- und Kulturinstitutionen mit reichem industriellen Erbe aus.

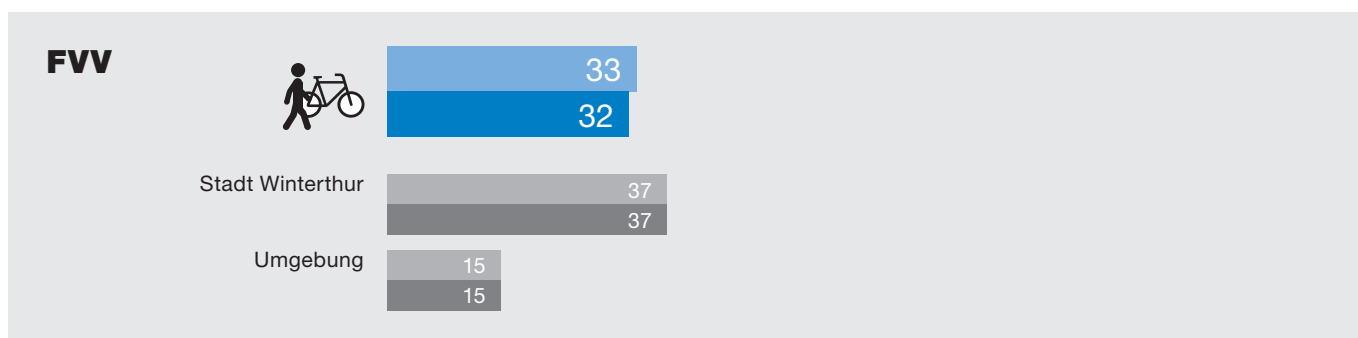
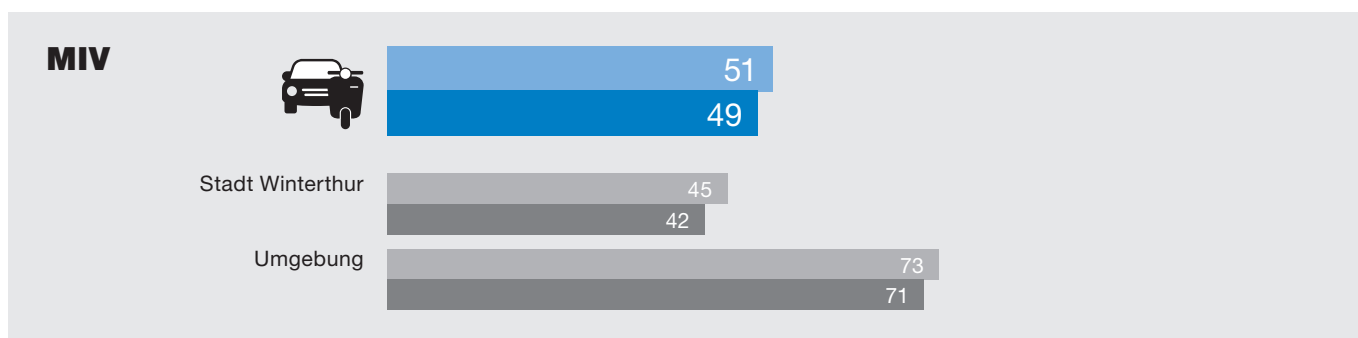
Die Agglomeration Winterthur und Umgebung setzt sich zusammen aus der Kernstadt sowie teils urbanen, mehrheitlich aber eher ländlich geprägten Gemeinden im Umland. Es besteht das Potenzial, das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum der Agglomeration stärker auf den urbanen Raum zu konzentrieren. Bis 2030 wird für die Agglomeration ein Bevölkerungswachstum um gut 30 000 Personen vorausgesagt. Die Beschäftigten können damit voraussichtlich nicht Schritt halten, wodurch der Beschäftigtenanteil an der Bevölkerung weiterhin unter dem kantonalen Mittel liegen wird. Die Entwicklungsschwerpunkte in den Städten Winterthur und Illnau-Effretikon sowie die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen bieten Chancen, Gegensteuer zu geben.

Das Agglomerationsprogramm der 3. Generation führt die Stossrichtung der 2. Generation weiter. Dank der bisherigen Agglomerationsprogramme konnte in Winterthur und Umgebung planerisch viel erreicht werden. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms konzentrieren sich zum Grossteil auf die Stadt Winterthur. Aus finanziellen Gründen konnten einige Massnahmen aus der 2. Generation durch die Stadt Winterthur nicht erwartungsgemäss vorangetrieben werden. Das Schwergewicht der 3. Generation liegt damit auf wenigen und kleineren Massnahmen. An der Schlüsselmassnahme ÖV-Hochleistungskorridor wird grundsätzlich festgehalten, wobei zunächst die Umsetzung des in der 2. Generation als Massnahme mit Priorität A aufgeführten Abschnitts weiterverfolgt wird.

**Dank der bisherigen Agglomerationsprogramme konnte in der Agglomeration Winterthur und Umgebung planerisch viel erreicht werden.**



Verkehrsmittelwahl in % (Anteil benutzte Verkehrsmittel an der Anzahl Wege/Tag)



Grundlage für die Berechnung der Verkehrsmittelwahl sind die mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell berechneten Wege des ÖV, des MIV sowie des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr des Kantons an einem durchschnittlichen Werktag. Der Fuss- und Veloverkehr ist unkalibriert und daher mit Ungenauigkeit behaftet.



# Zukunftsbild und Ziele

**Im Jahr 2030 sind Winterthur Mitte, Neuhegi-Grüze und Effretikon urbane Brennpunkte mit wichtigen Zentrumsfunktionen für die umliegenden Siedlungen. Die dafür notwendigen zusätzlichen verkehrlichen Kapazitäten sind mittels Angebotsverbesserungen und gezielten Netzerweiterungen gewährleistet.**

## Siedlung

Die Brennpunkte des Siedlungswachstums weisen eine hohe Dichte und Mischnutzungen auf. Es handelt sich insbesondere um die mit der S-Bahn gut erschlossenen Lagen. Winterthur Mitte, Neuhegi und Effretikon sind urbane Zentren, die für die umliegenden Siedlungen wesentliche zentralörtliche Funktionen wahrnehmen. Ergänzt werden sie von Sub- und Quartierzentren. Die Siedlungsqualität ist unabhängig von den Dichten in der ganzen Agglomeration hoch.

## Landschaft

Natur und Landschaft bilden den Rahmen für die Siedlungsentwicklung nach innen. Gut in-

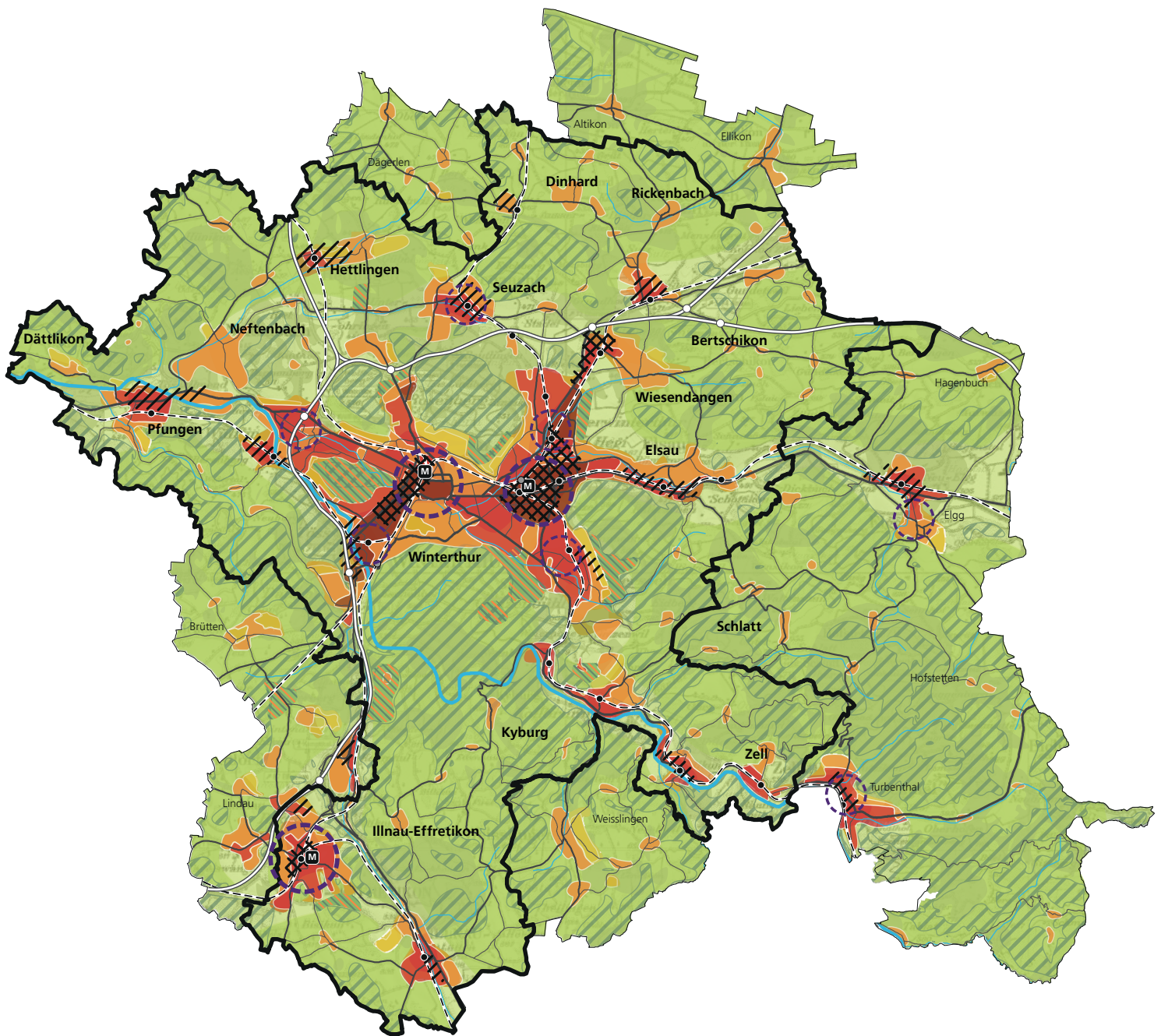
tegrierte Siedlungen und gepflegte Dorfkerne sind Teil des Orts- und Landschaftsbilds. Die natürliche Topografie und die vielfältige Landschaft geben der Region ein unverwechselbares Gesicht.

## Verkehr






Das Siedlungswachstum erfordert zusätzliche Kapazitäten für den Verkehr. Zur Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse übernehmen die umweltfreundlichen Verkehrsmittel Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlicher Verkehr eine immer grössere Rolle. Wo es die Siedlungsentwicklung erfordert, sind gezielt neue Strassenkapazitäten zu schaffen. Die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ist verbessert.

Zielindikatoren		Stand heute	Trend 2030	Ziel 2030
Modalsplit Anteil MIV an Tagesdistanzen		<b>54 %</b>	52 %	<b>höchstens</b> 50 %
Unfälle Verunfallte pro 1000 Einwohner		<b>2,3</b>	2,0	<b>höchstens</b> 2,0
Einwohner nach ÖV-Güteklassen Anteil der Einwohner gemäss den vier Güteklassen	A	<b>17 %</b>		<b>mindestens</b> 25 %
	B	<b>27 %</b>		<b>35 %</b>
	C	<b>22 %</b>		<b>höchstens</b> 15 %
	D	<b>22 %</b>		<b>15 %</b>
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen Anteil der Beschäftigten gemäss den vier Güteklassen	A	<b>25 %</b>		<b>mindestens</b> 30 %
	B	<b>18 %</b>		<b>20 %</b>
	C	<b>17 %</b>		<b>höchstens</b> 20 %
	D	<b>21 %</b>		<b>15 %</b>







Die ÖV-Güteklassen umfassen die Kategorien A (sehr gute Erschliessung), B (gute Erschliessung), C (mittelmässige Erschliessung) und D (geringe Erschliessung).





**Landschaft**

-  Wald
-  Landschaftsraum
-  Landschaftsorientierter Freiraum
-  Siedlungsorientierter Freiraum
-  Fließende Gewässer









**Siedlung**

-  Sehr hohe bauliche Dichte (>200 E+A/ha)
-  Hohe bauliche Dichte (100-200 E+A/ha)
-  Mittlere bauliche Dichte (30-100 E+A/ha)
-  Niedrige bauliche Dichte (<40 E+A/ha)
-  Urbanes Zentrum
-  Sub- / Quartierzentrum

**zu verändernde Gebiete**

-  Entwicklungsschwerpunkt fördern
-  Verdichtung anstreben

**Verkehr**

-  Bahn
-  Haltestellen  
Fernverkehr und S-Bahn / S-Bahn / in Planung
-  Hochleistungsstrasse mit Anschluss
-  Hauptverkehrsstrasse
-  Verbindungsstrasse
-  Übrige Strassen
-  Multimodale Verkehrsdrehscheibe
-  Agglomerationsperimeter

# Handlungsbedarf und Teilstrategien

**Damit der überwiegende Teil des Bevölkerungswachstums im Inneren der urbanen Gebiete konzentriert werden kann, müssen diese leistungsfähig erschlossen sein. Die Innenentwicklung muss in hoher Qualität erfolgen. Die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs soll erhöht werden.**

## **Siedlung**

Die Siedlungsentwicklung in der Agglomeration Winterthur und Umgebung ist stark auf den ÖV auszurichten. Die verkehrlichen Auswirkungen können mit einer «Region der kurzen Wege» in Grenzen gehalten werden. Die Kernstadt und die Gemeinden im Umland steuern die Entwicklung nach innen gemeinsam. Dafür sollen die Gebiete je nach spezifischer Entwicklungsabsicht unterschiedlich behandelt werden.

Die Entwicklung der urbanen Zentren sowie Sub- und Quartierzentren ist wesentlicher Bestandteil dieser Strategie. Die Städte Winterthur und Illnau-Effretikon gehen dies gemeinsam mit dem Kanton an. Für das urbane Zentrum Neuhegi-Grüze bilden die Gestaltungspläne die Grundlage für die gewünschte Entwicklung. Besonderes Augenmerk gilt der Förderung von Arbeitsplatzgebieten und des Hochschulstandorts.

**Besonderes Augenmerk bei der Entwicklung der urbanen Zentren gilt der Förderung von Arbeitsplatzgebieten und des Hochschulstandorts Winterthur.**

## **Landschaft**

Die Landschaft ist für den topografisch klar begrenzten Raum von grosser Bedeutung. Mit der Siedlungsentwicklung wird dies respektiert. Die Erhaltung der Qualität von Natur und Landschaft erfolgt über die Sicherung von Schutzgebieten, Erholungsräumen, ökologischer Vernetzung und Gewässerschutz.

## **Verkehr**

Der vergleichsweise geringe Anteil des öffentlichen Verkehrs am Binnenverkehr der Agglomeration ist eine Herausforderung. Die Konkurrenzfähigkeit des ÖV soll erhöht werden, damit die erwartete Siedlungsentwicklung der nächsten Jahrzehnte auch verkehrlich bewältigt werden kann. Die Zürcher S-Bahn mit der 4. Teilergänzung bildet dabei das Rückgrat. Aufgrund des begrenzten Raumangebots entlang der ÖV-Korridore muss klar zugunsten des ÖV, des Velo- und Fussverkehrs priorisiert werden. Für die Stadt Winterthur geht der Trend bereits erkennbar in diese Richtung und der Anteil des motorisierten Individualverkehrs sinkt.



Die Steigerung der Leistungsfähigkeit und der Attraktivität des regionalen ÖV-Systems hat eine hohe Bedeutung. In der Kernstadt muss der ÖV die bipolare Stadtentwicklung unterstützen, indem er das Zentrum und das Gebiet Neuhegi-Grüze besser verbindet. Die Hauptachsen Oberwinterthur – Töss und Wülflingen – Neuhegi sollen zu ÖV-Hochleistungskorridoren mit hoher Zuverlässigkeit ausgebaut werden. Im Busnetz der Stadt Winterthur sind Engpässe zu beheben.

Das Zentrumsgebiet Neuhegi-Grüze weist noch Erschliessungsdefizite auf. Die Erschliessung für alle Verkehrsmittel ist rasch sicherzustellen, um die gewünschte Entwicklung zu ermöglichen. Eine neue Strassenerschliessung des Zentrumsgebiets muss realisiert und der Raum Oberwinterthur so vom Strassenverkehr entlastet werden. Die Netze für Velo- und Fussverkehr sind zu ergänzen. Die ÖV-Erschliessung muss auf das Wachstum ausgerichtet und leistungsfähig sein. Die Bahnhöfe Oberwinterthur und Grüze sind mit optimalen Zugängen für den Fuss- und Veloverkehr auszustatten. Damit das Strassennetz funktionsfähig ist

– wovon auch der Busverkehr abhängt – ist der Ausbau der Nationalstrassen A1 und A4 von höchster Bedeutung. Abgestimmt darauf müssen in Zukunft verkehrslenkende und -dosierende Massnahmen umgesetzt sein. Diese beeinflussen auch die Nachfrage.

Der Velo- und Fussverkehr soll eine starke Rolle bei der Übernahme des zusätzlichen Verkehrs spielen. Der Veloanteil in der Stadt ist heute im kantonalen und nationalen Vergleich hoch. Er soll weiter ausgebaut werden. Die Gemeinden im Umland sind an das Netz anzubinden. Für den Fussverkehr sind städtische Achsen und Ortsdurchfahren teilweise noch wenig attraktiv. Die Verkehrssicherheit entlang von stark befahrenen Achsen soll verbessert werden.

**Der Velo- und Fussverkehr soll in der Agglomeration Winterthur und Umgebung eine starke Rolle bei der Übernahme des zusätzlichen Verkehrs spielen.**

Dank passender Veloinfrastruktur soll der Veloanteil in Winterthur noch zunehmen.



# Massnahmen

## Übergeordnete Massnahmen

Zwei übergeordnete Massnahmen sind entscheidend für die Entwicklung des Verkehrssystems im Agglomerationsraum: Der Brüttenertunnel (in Kombination mit dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen) ist ein Schlüsselement im Ausbauschnitt STEP 2030. Er ist unabdingbar für die Kapazitätssteigerung des ÖV auf der Achse Ostschweiz – Winterthur – Zürich – Bern – Lausanne sowie für die Zürcher S-Bahn mit Winterthur als zweitem kantonalen Schwerpunkt. Der Ausbau der Nationalstrassen im Raum Winterthur stellt die Leistungsfähigkeit der A1 in einem der höchstbelasteten Abschnitte der Schweiz sicher und damit die Entlastung des städtischen Strassennetzes.

## Verkehrsmassnahmen

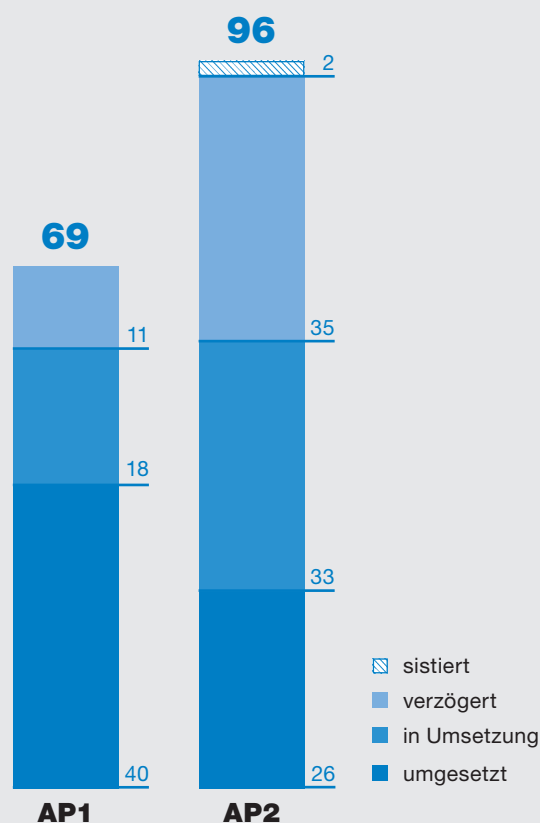
Das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung ergänzt die Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation gezielt um wenige Massnahmen. Die Liste für die Umsetzungsperiode 2019 bis 2022 (Priorität A) umfasst 20 Massnahmen und Teilmassnahmen. Deren Gesamtkosten betragen 90 Millionen Franken. Für den Zeitraum 2023 bis 2026 (Priorität B) sind zwölf Massnahmen und Teilmassnahmen vorgesehen, die gesamthaft 245 Millionen Franken kosten. Davon macht die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze mit 200 Millionen Franken den Löwenanteil aus. Für die Schliessung zahlreicher Netzlücken gemäss kantonalem Velonetzplan sind im A- und B-Horizont Investitionen von 40 Millionen Franken erforderlich.

## Umsetzungsstand der Massnahmen der 1. und 2. Generation

Die bisherigen Agglomerationsprogramme (AP) Winterthur und Umgebung der 1. und 2. Generation enthalten fast 200 (Teil-)Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr. Davon wies mit rund 85 Prozent die Mehrheit Priorität A auf. Diese (Teil-)Massnahmen sind zu rund 40 Prozent umgesetzt. Weitere 30 Prozent sind in der Planung so weit fortgeschritten, dass eine Umsetzung in den nächsten drei Jahren realistisch ist. Bei etwa 25 Prozent der (Teil-)Massnahmen führen vielfältige Gründe zu Verzögerungen in der Umsetzung, zwei (Teil-)Massnahmen wurden aufgrund veränderter Rahmenbedingungen sistiert.

## Anzahl Einzel- und Teilmassnahmen

Priorität A



## Siedlung

**Priorität** **Kosten** **Zuständigkeit**  
Mio. CHF



<b>S1</b>	Winterthur und Umgebung – Überprüfung und Anpassung kommunale Richt- und Nutzungsplanungen	As	*	RWU-Gemeinden
<b>S2</b>	Winterthur – Masterplanung urbanes Zentrum Neuhegi-Grüze	As	*	Winterthur
<b>S3</b>	Winterthur – Masterplanung Hochschulstandort Winterthur	As	*	Kanton Zürich, Winterthur, ZHAW
<b>S4</b>	Illnau-Effretikon – Masterplanung urbanes Zentrum Effretikon West	As	*	Illnau-Effretikon
<b>S5</b>	Illnau-Effretikon – Masterplanung urbanes Zentrum Effretikon Ost	As	*	Illnau-Effretikon

## Landschaft



<b>NL1</b>	Winterthur und Umgebung – Entwicklungskonzept Töss	As	*	Kanton Zürich
<b>NL2</b>	Winterthur – Stadträumliche und naturräumliche Aufwertung der Töss und der Eulach	As	*	Winterthur, RWU, Kanton Zürich

## Gesamtverkehr



<b>GV1</b>	Winterthur – Verkehrssicherheit	A	1,0	Winterthur
<b>GV2</b>	Ausbau Bahnhofplatz Nord beim Bahnhof Hegi (urbanes Zentrum Neuhegi-Grüze)	A	0,5	Winterthur
<b>GV3</b>	Illnau-Effretikon – Erschliessung urbanes Zentrum Ost	A	13,4	Illnau-Effretikon
<b>GV4</b>	Elsau – Sanierung/Aufwertung St. Gallerstrasse	Av	*	Kanton Zürich, Elsau
<b>GV5</b>	Winterthur – Beruhigung Quartierstrassen	Av	*	Winterthur
<b>GV6</b>	Winterthur – Mobilitätsmanagement	Av		Winterthur, Kanton Zürich
<b>GV6a</b>	Mobilitätskonzepte für Areale	Av	*	Winterthur
<b>GV6b</b>	Mobilitätsberatung in Unternehmen (Partnerschaft im Programm Mobilität im Unternehmen – MIU)	Av	*	Winterthur
<b>GV6c</b>	Mobilitätszentrale und -information	Av	*	Winterthur
<b>GV6d</b>	Förderung von Innovationsprojekten	Av	*	Winterthur
<b>GV7</b>	Illnau-Effretikon – Sanierung/Aufwertung Kemptalerstrasse	B	5,0	Kanton Zürich, Illnau-Effretikon
<b>GV8</b>	Winterthur – ÖV-Hochleistungskorridor, 2. Priorität	B	5,0	Winterthur

\* Kosten für Eigenleistungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms nicht relevant  
As = Massnahme Siedlung/Landschaft, nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar  
Av = Massnahme Verkehr, nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar





## Gesamtverkehr (Fortsetzung)

		Priorität	Kosten Mio. CHF	Zuständigkeit
GV9	Winterthur – Verbesserung Zugang und Aufwertung beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze – Bahnhöfe Oberwinterthur, Hegi und Grüze	B		Winterthur
<b>GV9a</b>	Bahnhof Oberwinterthur	B	6,0	Winterthur
<b>GV9b</b>	Bahnhof Grüze Winterthur	B	1,0	Winterthur
<b>GV9c</b>	Aufwertung Umfeld Bahnhof Hegi	B	5,5	Winterthur
<b>GV10</b>	Winterthur – Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze	B	200,0	Winterthur, Kanton Zürich



## Öffentlicher Verkehr

<b>ÖV1</b>	Winterthur – Neues Bustrasse (Fortsetzung Querung Grüze)	A	4,0	Winterthur
<b>ÖV2</b>	Winterthur und Umgebung – Optimierung regionales Busnetz (inkl. Illnau-Effretikon)	Av	*	Postauto, evtl. VBG oder Stadtbus Winterthur
ÖV3	Winterthur – Elektrifizierung städtisches Busnetz	A		Winterthur, Stadt- bus Winterthur
<b>ÖV3a</b>	Elektrifizierung Buslinie 7 Abschnitt Zürcher-/Schlosstalstrasse bis Bahnhof Wülflingen	A	4,5	Winterthur, Stadt- bus Winterthur
<b>ÖV3b</b>	Elektrifizierung Buslinie 6/7 Abschnitt Grüzefeld-/St. Gallerstrasse via Querung Grüze bis Stadtgrenze	A	3,5	Winterthur, Stadt- bus Winterthur



## Motorisierter Individualverkehr

MIV1	Winterthur – Parkraumplanung und -bewirtschaftung	Av		Winterthur
<b>MIV1a</b>	Revision Abstellplatzverordnung vom 27. Oktober 1986	Av	*	Winterthur
<b>MIV1b</b>	Harmonisierung Parkgebühren	Av	*	Winterthur
<b>MIV1c</b>	Flächendeckende Einführung Blaue Zone	Av	*	Winterthur
<b>MIV1d</b>	Erweiterung Parkleitsystem auf alle grösseren öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen	Av	*	Winterthur
<b>MIV1e</b>	Standortoptimierung und Dimensionierung von grösseren, öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen	Av	*	Winterthur
MIV2	Winterthur – Knotenumbau Ohrbühl	A		Kanton Zürich, Winterthur
<b>MIV2a</b>	Umbau heutiger Kreisel zu lichtsignalgesteuertem Knoten (LSA)	A	6,0	Kanton Zürich, Winterthur
<b>MIV2b</b>	Flankierende Massnahmen zum Knotenumbau	A	4,0	Kanton Zürich, Winterthur

\* Kosten für Eigenleistungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms nicht relevant  
As = Massnahme Siedlung/Landschaft, nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar  
Av = Massnahme Verkehr, nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar

## Fuss- und Veloverkehr

**Priorität** **Kosten** **Zuständigkeit**  
Mio. CHF



LV1	Winterthur und Umgebung – Umsetzung Velonetzplan, 1. Etappe	A		Kanton Zürich
<b>LV1a</b>	Schliessung Netzlücke Velo, Nebenverbindung, Turbenthal – Wila	A	6,0	Kanton Zürich
<b>LV1b</b>	Schliessung Netzlücke Velo, Nebenverbindung, Rickenbach, Stationsstrasse	A	3,0	Kanton Zürich
<b>LV1c</b>	Schliessung Netzlücke Velo, Hauptverbindung, Effretikon – Wangen (Verbindung Zürich – Winterthur)	A	1,0	Kanton Zürich
<b>LV1d</b>	Schliessung Netzlücke Velo, Hauptverbindung, Rickenbach – Oberwinterthur (Anbindung an Schnellroute Oberwinterthur)	A	2,0	Kanton Zürich
<b>LV1e</b>	Schliessung Netzlücke Velo, Hauptverbindung, Wiesendangen – Oberwinterthur (Anbindung an Schnellroute Oberwinterthur)	A	6,0	Kanton Zürich
LV2	Winterthur und Umgebung – Ausbau Veloparkierung (Bahnhof Hettlingen, Bahnhof Rikon, Bahnhöfe Rämismühle-Zell)	A		
<b>LV2a</b>	Ausbau Veloparkierung Bahnhof Hettlingen	A	0,4	Hettlingen
<b>LV2b</b>	Ausbau Veloparkierung Bahnhof Rikon-Zell	A	0,2	Zell
<b>LV2c</b>	Ausbau Veloparkierung Bahnhof Rämismühle-Zell	A	0,2	Zell
<b>LV2d</b>	Ausbau Veloparkierung Bahnhof Kollbrunn-Zell	A	0,2	Zell
<b>LV3</b>	Winterthur – Velo- und Fussgängerunterführung im Link	A	8,3	Winterthur
<b>LV4</b>	Veloquerung Grüze (Teil der Veloschnellroute Stadtmitte – Neuhegi/Grüze)	A	24,0	Winterthur
<b>LV5</b>	Illnau Effretikon – Fuss- und Velobrücke Girhalden	A	2,0	Illnau-Effretikon
<b>LV6</b>	Illnau-Effretikon – Fussweg entlang Bahndamm	Av	*	Illnau-Effretikon
LV7	Winterthur und Umgebung – Umsetzung Velonetzplan, 2. Etappe	B		
<b>LV7a</b>	Schliessung Netzlücke Velo, Hauptverbindung, Grafstal – Effretikon, Pfäffikerstrasse/Mannenbergstrasse	B	4,0	Kanton Zürich
<b>LV7b</b>	Illnau-Effretikon – Erstellung Veloverbindung Illnau-Weisslingen	B	10,0	Illnau-Effretikon
<b>LV7c</b>	Illnau-Effretikon – Erstellung kommunaler Radweg Bisikon-Illnau (Lückenschliessung)	B	4,0	Illnau-Effretikon
<b>LV7d</b>	Schliessung Netzlücke Velo, Nebenverbindung, Winterthur – Henggart	B	1,0	Kanton Zürich
<b>LV7e</b>	Schliessung Netzlücke Velo, Nebenverbindung, Rutschwil Hettlingen	B	1,0	Kanton Zürich
<b>LV7e</b>	Schliessung Netzlücke Velo, Hauptverbindung, Elsau – Elgg St. Gallerstrasse	B	2,0	Kanton Zürich

\* Kosten für Eigenleistungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms nicht relevant  
As = Massnahme Siedlung/Landschaft, nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar  
Av = Massnahme Verkehr, nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar

# Gesamtwirkung und Fazit

**Die 3. Generation verfolgt die Ziele der bisherigen Generationen des Agglomerationsprogramms Winterthur und Umgebung weiter. Die Massnahmen zielen insbesondere auf punktuelle Ausbauten des Strassennetzes und der gezielten Förderung des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs.**

Ein Schlüsselprojekt ist die Zentrumerschliessung Neuhegi-Grüze. Sie stellt die Anbindung dieses kantonalen Entwicklungsschwerpunkts an das übergeordnete Strassennetz sicher und schafft Kapazitäten für den ÖV und den Veloverkehr auf einer zentralen Einfallsachse. Weitere Massnahmen zur Verbesserung des ÖV-Angebots komplettieren das Massnahmenbündel.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Umsetzung des Velonetzplans. Eine attraktive und sichere Infrastruktur bietet die Chance, auf der einen Seite die hohe Velonutzung in der Stadt Winterthur zu festigen und auf der anderen Seite den ganzen Agglomerationsperimeter als Veloregion zu etablieren.

In Bezug auf die Siedlung werden für Entwicklungsgebiete Masterplanungen angestrebt, um eine ausgewogene Verdichtung in urbanen Zentren zu erreichen.

Allgemein sollen an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen eine hohe Dichte und Mischnutzungen realisiert werden. In ländlichen Gebieten und landschaftlich sowie ortsbauulich empfindlichen Lagen bleiben tiefe Dichten erhalten.

Unter Berücksichtigung der übergeordneten Massnahmen bewirkt das Agglomerationsprogramm somit eine klar verbesserte Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Einwohner und Beschäftigte werden von besseren ÖV-Güteklassen profitieren, vor allem an Lagen mit gewünschter Nutzungsverdichtung. Der Modalsplit soll sich zugunsten von ÖV, Fuss- und Veloverkehr verändern. Die Massnahmen berücksichtigen die zurzeit beschränkten finanziellen Möglichkeiten der Stadt Winterthur.









Das Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland umfasst 16 Gemeinden. Dazu zählen sowohl urbane Zentren wie auch ländliche Gebiete.







# 04

## Zürcher Oberland



# Wachsende Zentren in attraktiver Landschaft

**Uster und Wetzikon sowie die weiteren Regionalzentren Pfäffikon, Hinwil und Rüti bilden starke Kontraste zur ansonsten mehrheitlich ländlichen Agglomeration Zürcher Oberland. Neben vielfältigen Kultur- und Naturlandschaften finden sich hauptsächlich dörfliche Strukturen.**

Der motorisierte Individualverkehr ist das dominierende Verkehrsmittel in der Agglomeration, obwohl in der zum Teil ländlichen Region ein attraktives ÖV-Angebot besteht. Dies liegt einerseits an der teilweise dispersen Siedlungsstruktur. Andererseits ist das Strassennetz, von einigen Ausnahmen abgesehen, weniger überlastet als in anderen Agglomerationen.

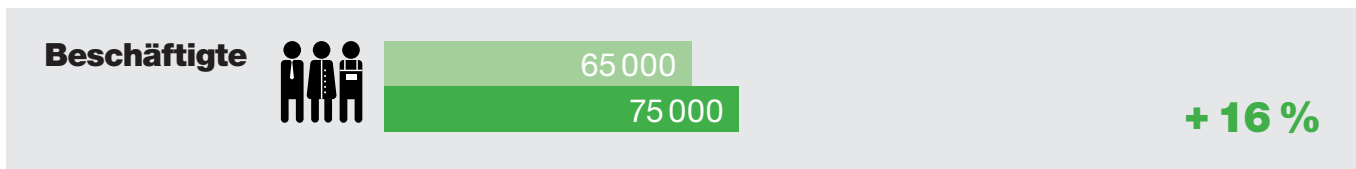
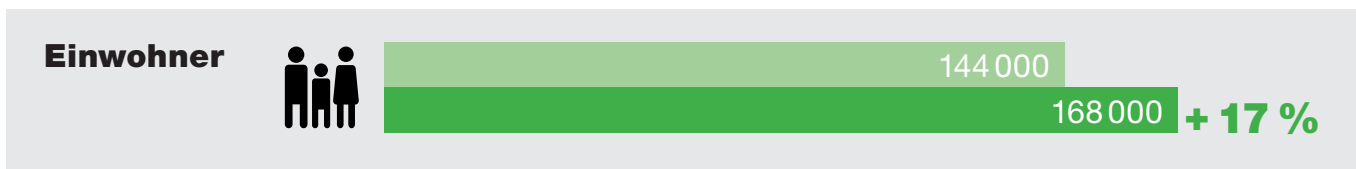
**Um die wertvolle Naturlandschaft zu schonen, soll das Siedlungswachstum hauptsächlich in der urbanen Wohnlandschaft entlang der S-Bahn-Linien erfolgen.**

Das prognostizierte, überdurchschnittliche Wachstum von Einwohner- und Beschäftigten stellt eine Herausforderung für die Region dar. Siedlungs- und Verkehrsentwicklung müssen darauf ausgerichtet werden. Um die wertvolle Naturlandschaft zu schonen, soll das Siedlungswachstum hauptsächlich in der urbanen Wohnlandschaft entlang der S-Bahn-Linien erfolgen. Sowohl der öffentliche Verkehr als auch der Fuss- und Veloverkehr sollen einen überproportional grossen Anteil des Verkehrswachstums aufnehmen.

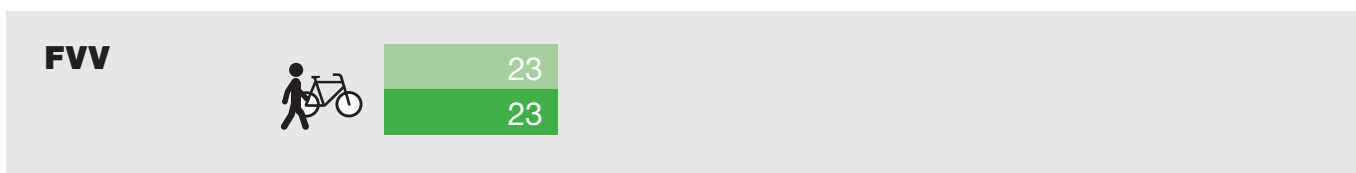
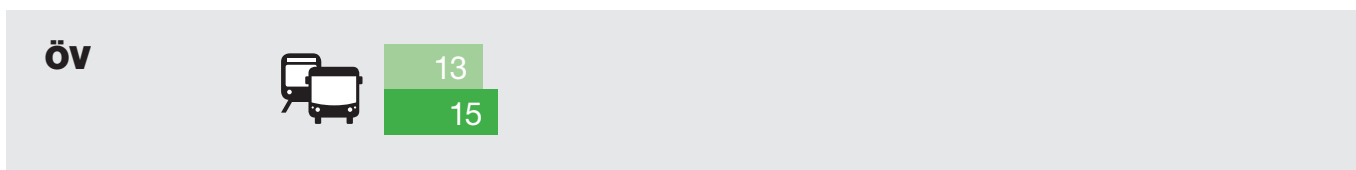
Grundsätzlich bestehen dafür günstige Voraussetzungen. Innerhalb der kompakten Siedlungsstrukturen kann das Fusswegnetz eine hohe Attraktivität erreichen. Im Veloverkehr sind auf den Hauptverbindungen nur geringe Steigungen vorhanden. Und im ÖV konnte das Angebot mit den 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich bereits verbessert werden.

Bei den in der 2. Programmgeneration enthaltenen Verkehrsmassnahmen ist es teilweise zu Verzögerungen gegenüber der ursprünglichen Planung gekommen. Dies betrifft auch grössere Infrastrukturmassnahmen wie den Bushof Wetzikon. Im Rahmen der 3. Generation wird der Schwerpunkt auf kleinere Massnahmen gelegt, welche die Verkehrsnetze optimieren und die gewünschte Entwicklung unterstützen.

Die Perimeter der Agglomerationsprogramme Zürcher Oberland und Obersee überschneiden sich in den Gemeinden Bubikon, Dürnten und Rüti. Die Zukunftsbilder und Teilstrategien der beiden Agglomerationsprogramme sind aufeinander abgestimmt.



Verkehrsmittelwahl in % (Anteil benutzte Verkehrsmittel an der Anzahl Wege/Tag)



Grundlage für die Berechnung der Verkehrsmittelwahl sind die mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell berechneten Wege des ÖV, des MIV sowie des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr des Kantons an einem durchschnittlichen Werktag. Der Fuss- und Veloverkehr ist unkali-  
briert und daher mit Ungenauigkeit behaftet.



# Zukunftsbild und Ziele

**Das Zürcher Oberland ist 2030 weiterhin eine eigenständige Region für Wohnen und Arbeiten mit attraktiven Frei- und Naherholungsräumen. Die Ortsdurchfahrten sind aufgewertet, Busengpässe beseitigt und der Fuss- und Veloverkehr gefördert. Das Verkehrsnetz ist so optimiert, dass die Erreichbarkeit verbessert ist und das weiterentwickelte Busnetz zuverlässig funktioniert.**

## Siedlung

Die regionalen Zentren gehen gestärkt aus der Entwicklung hervor. Hohe bauliche Dichten sind in urbanen Wohnlandschaften und entlang von S-Bahn-Achsen realisiert. In den ländlichen Gemeinden hat eine Stabilisierung stattgefunden. Regionale Arbeitsplatzgebiete sind weiterentwickelt. Dies bremst das Mobilitätswachstum im überregionalen Pendlerverkehr. Mit einer geschickten Landpolitik und Nutzungsplanung werden die günstigen Randbedingungen für Arbeitsplätze im produzierenden Sektor genutzt.

## Landschaft

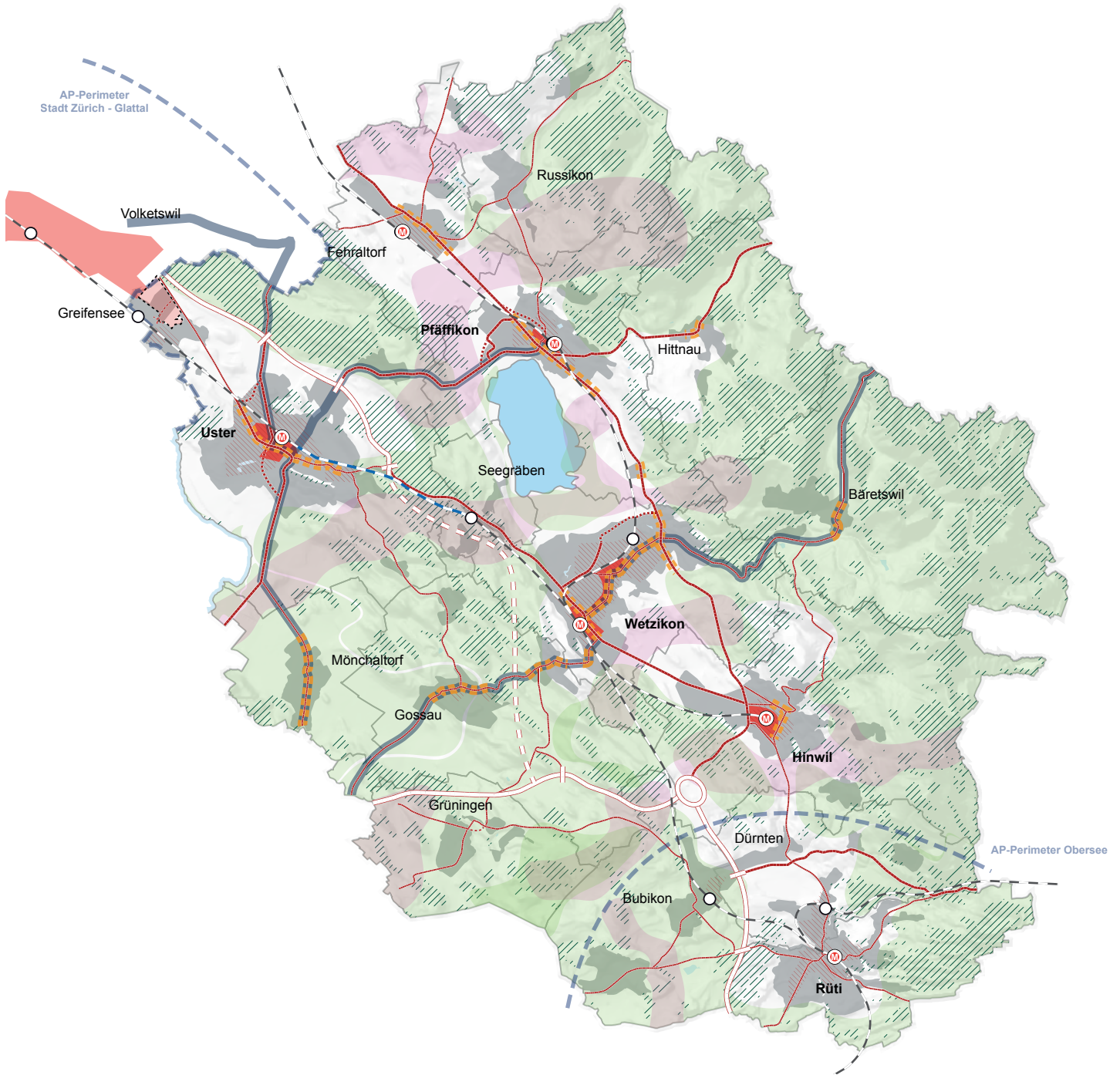
Die wachsende Bevölkerung hat genügend Naherholungsräume für entsprechende Aktivitäten zur Verfügung. Durch Erholungs-suchende stark genutzte Naturräume wie der Pfäffiker- und der Greifensee sind vor Über-nutzung zu bewahren.

## Verkehr

Der Verkehr nutzt im Wesentlichen das bestehende Netz. Verknüpfungspunkte wurden zu multimodalen Drehscheiben mit optimierten Zugängen ausgebaut. Das Rückgrat des ÖV bilden die S-Bahn-Korridore Wetzikon – Uster – Zürich und Wetzikon – Pfäffikon – Zürich. Reiseketten mit Bus und Bahn sowie die Zuverlässigkeit im ÖV sind verbessert und bedarfsgerechte Angebotsverdichtungen erfolgt. Die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassennetze sind zur Entlastung stark befahrener innerörtlicher Abschnitte punktuell ergänzt. Verkehrssteuerungs- und Dosierungsmassnahmen unterstützen die Verlagerung auf das übergeordnete Netz. Hochbelastete Ortsdurchfahrten sind siedlungsverträglicher sowie sicherer gestaltet und weisen mehr Komfort für den Fuss- und Veloverkehr auf. Das Fusswegnetz ist erweitert und Lücken im Veloalltagsnetz sind geschlossen.

Zielindikatoren		Stand heute	Trend 2030	Ziel 2030
Modalsplit Anteil MIV an Tagesdistanzen		65 %	65 %	höchstens 63 %
Unfälle Verunfallte pro 1000 Einwohner		2,0	1,5	höchstens 1,5
Einwohner nach ÖV-Güteklassen Anteil der Einwohner gemäss den vier Güteklassen	A	5 %		mindestens 5 %
	B	13 %		25 %
	C	39 %		höchstens 35 %
	D	31 %		25 %
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen Anteil der Beschäftigten gemäss den vier Güteklassen	A	8 %		mindestens 10 %
	B	13 %		20 %
	C	31 %		höchstens 30 %
	D	29 %		25 %

Die ÖV-Güteklassen umfassen die Kategorien A (sehr gute Erschliessung), B (gute Erschliessung), C (mittelmässige Erschliessung) und D (geringe Erschliessung).



**Legende**

- Siedlung
- See
- Siedlungs- und landschaftsorientierte Freiräume
- Wald
- Ökologische Vernezung - Landschaftsraster
- S-Bahnlinie mit Haltestellen
- Ausbau Doppelspur

- Hochleistungsstrasse bestehend / langfristig
- Hauptverkehrsstrasse bestehend / langfristig (KRP)
- Regionale Verbindungsstrasse bestehend / langfristig (RRP)
- Aufwertung Ortsdurchfahrten (BGK)
- Hauptbuskorridore
- M Multimodale Drehscheibe
- Entwicklungsschwerpunkte (mittel bis stark veränderte Gebiete)
- Hohe bauliche Dichte (gem. RRP)

# Handlungsbedarf und Teilstrategien

**Die Siedlungsentwicklung soll sich im Zürcher Oberland auf die Regionalzentren und die Hauptsiedlungsachsen entlang der S-Bahn-Linien konzentrieren. Damit wird die Landschaft erhalten. Der weiterhin hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs soll siedlungsverträglicher gestaltet werden.**

## **Siedlung**

Die Brennpunkte liegen in den Regionalzentren Uster, Wetzikon, Pfäffikon, Rüti und Hinwil. Für die Regionalzentren werden Dichtestufen festgelegt, Umnutzungen auf ehemaligen Gewerbe- und Industriearealen vorangetrieben und zentral gelegene Verkehrsräume aufwertet. Die Entwicklung regionaler Arbeitsplatzgebiete soll mit raum- und verkehrsplannerischen Instrumenten gefördert werden. Nicht-urbane Gemeinden sollen ihre Identität durch eine Beschränkung der Siedlungsentwicklung erhalten können. Eine Nachverdichtung an Lagen mit guter ÖV-Erschliessung ist jedoch möglich.

## **Landschaft**

Die Landschaft hat im Zürcher Oberland einen herausragenden Stellenwert. Es sind wenige, regionale Brennpunkte mit Handlungsbedarf vorhanden. Dazu gehören Gebiete in und um Zentren sowie regionale Freizeitziele. Zwischen dem Schutz naturnaher Freiräume einerseits und der Nutzung siedlungsnaher Freiräume für zahlreiche Aktivitäten andererseits ist eine Balance zu finden.

## **Verkehr**

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist im Vergleich mit dem Kantonsdurchschnitt hoch. Dieser hohe Anteil verschärft auch die Konflikte in Nachbarregionen, insbesondere im Glattal. Punktuelle Ausbauten des Strassennetzes sind notwendig. So besteht an einigen stark belasteten Strassenknoten in den Zentren Handlungsbedarf. Um Zentren wie Uster, Pfäffikon und Wetzikon vom Durchgangsverkehr zu entlasten, sind zum Teil Umfahrungen zu realisieren oder Betriebs- und Gestaltungskonzepte umzusetzen. Damit wird die Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs erhöht. Die Lückenschliessung der Oberlandautobahn als übergeordnete Massnahme hat für die Entlastung von Wetzikon grosse Bedeutung.

**Die Landschaft hat im Zürcher Oberland einen herausragenden Stellenwert.**



Im ÖV soll neben dem Angebot der S-Bahn die Zuverlässigkeit der Busse mit Busspuren und sonstigen Priorisierungsmassnahmen verbessert werden. Auf hoch ausgelasteten Buslinien werden die Kapazitäten gezielt ausgebaut. Zudem ist das Angebot des städtischen Busverkehrs weiterzuentwickeln. Auch die regionale Vernetzung im ÖV soll erhöht werden, damit attraktive Verbindungen zwischen Zentren, verkehrsintensiven Einrichtungen sowie Wohn- und Arbeitsplatzstandorten bestehen. Die Reiseketten von Bus und Bahn sind in Bezug auf Anschlüsse nach Lastrichtung und Betriebszeiten zu optimieren.

Auch künftig ist mit einem hohen Anteil des MIV zu rechnen. Dieser soll jedoch siedlungsverträglicher gestaltet werden. Der Strassenverkehr soll auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt werden. Netzergänzungen sind dazu möglich. Auf Ortsdurchfahrten sollen die Verkehrssicherheit erhöht, Konflikte mit dem Fuss- und Veloverkehr entschärft und die Lebensqualität im Umfeld erhöht werden. Parkraumbewirtschaftung und Mobilitätsmanagement sollen zudem auf der Nachfrageseite das Verkehrsverhalten beeinflussen.

Im Fuss- und Veloverkehr soll das Netz für die Alltagswege ausgebaut werden. Es soll direkt, lückenlos und sicher ausgestaltet sein. Zudem sind die Bahnhöfe zu multimodalen Verkehrsdrehscheiben zu erweitern. Dazu gehören verbesserte, komfortable und behindertengerechte Zugänge sowie die Einbindung in das kommunale Fuss- und Velowegnetz.

**Im Vordergrund stehen Massnahmen zur Entlastung der Ortszentren, zur Verflüssigung des MIV und des ÖV und zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs.**

Nicht-urbane Gemeinden sollen ihre Identität erhalten können.



# Massnahmen

## Übergeordnete Massnahmen

Folgende übergeordnete Massnahmen sind im Agglomerationsraum Zürcher Oberland entscheidend für die längerfristige Entwicklung des Verkehrssystems: Strassenseitig soll mittelfristig der Lückenschluss der Autobahn Zürich Oberland A53 auf dem Abschnitt zwischen Uster und Hinwil das Siedlungsgebiet entlasten. Mit dem Ausbausritt 2030 verbessert sich das S-Bahnangebot weiter. Dies ist eine Voraussetzung für die angestrebte Erhöhung des ÖV-Anteils, insbesondere auf der Verbindung nach Zürich, ins Glattal und nach Winterthur. Der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen ist eine wesentliche Voraussetzung dafür.

## Verkehrsmassnahmen

Das Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland umfasst 38 Massnahmen (Einzel- und Teilmassnahmen) im Bereich Verkehr.

Die wichtigsten Massnahmen mit den Prioritäten A (2019 bis 2022) bzw. B (2023 bis 26) sind dabei die Umgestaltungen der Ortsdurchfahrten (Betriebs- und Gestaltungskonzepte), die Aufwertung der ÖV-Drehscheiben, das Massnahmenpaket Verkehrssicherheit und bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung. Massnahmen zur Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs haben einen besonders hohen Stellenwert.

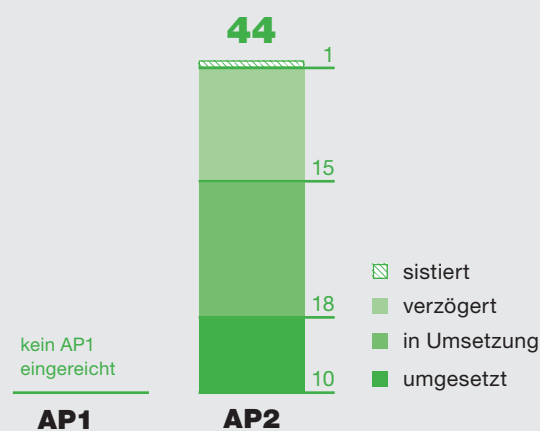
## Kosten

Für die Umsetzungsperiode 2019 bis 2022 (A-Horizont) umfasst das Agglomerationsprogramm 15 Verkehrs(teil-)massnahmen. Deren Gesamtkosten betragen 32 Millionen Franken. Für den Zeitraum 2023 bis 2026 (B-Horizont) sind 20 Verkehrs(teil-)massnahmen vorgesehen, die gesamthaft 65 Millionen Franken kosten.

## Umsetzungsstand der Massnahmen der 2. Generation

Für den Perimeter Zürcher Oberland wurde bisher ein Agglomerationsprogramm (AP) erstellt, und zwar in der 2. Generation. Dieses enthält über 60 (Teil-)Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr, wovon rund 40 Priorität A aufwiesen. Diese sind zu rund 20 Prozent umgesetzt. Weitere 40 Prozent sind in der Planung so weit fortgeschritten, dass eine Umsetzung in den nächsten drei Jahren realistisch ist. Bei etwa 35 Prozent der (Teil-)Massnahmen führen vielfältige Gründe zu Verzögerungen in der Umsetzung, eine (Teil-)Massnahme wurde aufgrund veränderter Rahmenbedingungen sistiert.

## Anzahl Einzel- und Teilmassnahmen Priorität A



## Siedlung

		<b>Priorität</b>	<b>Kosten</b> Mio. CHF	<b>Zuständigkeit</b>
<b>S1</b>	Hinwil – Gebietsentwicklung Fadwis	As	*	Hinwil
<b>S2</b>	Uster – Umsetzung Zentrumsplanung in Gestaltungsplänen	As	*	Uster
<b>S3</b>	Uster – Gebietsentwicklung Nänikon/Grossriet	As	*	Uster
<b>S4</b>	Wetzikon – Gestaltungspläne und Testplanungen Zentrum	As	*	Wetzikon



## Landschaft

<b>L1</b>	Uster – Park am Aabach	As	*	Uster
<b>L2</b>	Freiraumentwicklung Wetzikon – Landschaftsfjorde	As	*	Wetzikon
<b>L3</b>	Zukunftswerkstatt Seegräben	As	*	Gemeinde Seegräben, Juckerfarm, Kanton Zürich



## Gesamtverkehr

<b>GV1</b>	Oberland – Umgestaltung Ortsdurchfahrt (BGK) – Uster, Riedikerstrasse	A	3,0	Kanton Zürich
GV2	Oberland – Umgestaltung Ortsdurchfahrten (BGK) – 2. Priorität	B		Kanton Zürich
<b>GV2a</b>	Pfäffikon – Hochstrasse/Kemtalstrasse	B	4,0	Kanton Zürich
<b>GV2b</b>	Wetzikon – Zürcherstrasse	B	6,0	Kanton Zürich
<b>GV2c</b>	Wetzikon – Bahnhofstrasse Ochsenkreisel	B	4,0	Kanton Zürich
<b>GV2d</b>	Wetzikon – Hinwilerstrasse	B	3,0	Kanton Zürich
<b>GV2e</b>	Wetzikon – Pfäffikerstrasse	B	2,0	Kanton Zürich
<b>GV3</b>	Ausbau Bushof Pfäffikon ZH	B	4,5	Pfäffikon



## Öffentlicher Verkehr

<b>ÖV1</b>	Oberland – Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung – 1. Priorität, Uster – Knoten Aatal-/Sulzbacherstrasse	A	2,0	Kanton Zürich
ÖV2	Oberland – Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung – 2. Priorität	B		Uster
<b>ÖV2a</b>	Uster – Bahnhofstrasse – Nüsslikreisel	B	2,0	Uster



\* Kosten für Eigenleistungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms nicht relevant  
As = Massnahme Siedlung/Landschaft, nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar





## Öffentlicher Verkehr (Fortsetzung)

Priorität	Kosten Mio. CHF	Zuständigkeit
-----------	--------------------	---------------

<b>ÖV2b</b>	Uster – Knoten Damm-/Bankstrasse	B	3,0	Uster
<b>ÖV2c</b>	Uster – Knoten Bank-/Poststrasse	B	2,0	Uster



## Fuss- und Veloverkehr

LV1	Netzergänzungen Velo – 1. Priorität	A		Kanton Zürich
<b>LV1a</b>	Bergstrasse Gossau	A	2,5	Kanton Zürich
<b>LV1b</b>	Hinwil – Wetzikon	A	2,0	Kanton Zürich
<b>LV1c</b>	Uster, Seestrasse	A	1,5	Kanton Zürich
<b>LV1d</b>	Wetzikon, Usterstrasse	A	2,5	Kanton Zürich
<b>LV1e</b>	Wetzikon, Spitalstrasse	A	1,0	Kanton Zürich
LV2	Netzergänzungen Velo – 2. Priorität	B		Kanton Zürich
<b>LV2a</b>	Bertschikon (Gossau)	B	2,0	Kanton Zürich
<b>LV2b</b>	Hinwil – Dürnten	B	0,5	Kanton Zürich
<b>LV2c</b>	Uster, Pfäffikerstrasse	B	1,0	Kanton Zürich
<b>LV2d</b>	Uster, Gschwaderstrasse (Zubringer Schnellroute)	B	0,5	Kanton Zürich
<b>LV2e</b>	Mönchaltorf – Gossau	B	2,0	Kanton Zürich
<b>LV2f</b>	Wetzikon, Rapperswiler-/Zürcherstr. (Zubringer Schnellroute)	B	0,5	Kanton Zürich
LV4	Hinwil – Fussverkehrsmassnahmen Bahnhof	B		Hinwil
<b>LV4a</b>	Begegnungszone Bahnhofplatz/Bahnhofstrasse	B	2,5	Hinwil
<b>LV4b</b>	Personenpasserelle Bahnhof Hinwil	B	1,0	Hinwil
LV5	Hinwil – Fussweg Wildbach	A		Hinwil
<b>LV5a</b>	Querungsstelle Winterthurerstrasse	A	0,2	Hinwil
<b>LV5b</b>	Fussweg Wildbach	A	2,3	Hinwil
LV6	Pfäffikon – Personenunterführungen Bahnhof	B		Pfäffikon
<b>LV6a</b>	Unterführung Ost	B	15,0	Pfäffikon

## Fuss- und Veloverkehr (Fortsetzung)

**Priorität** **Kosten** **Zuständigkeit**  
Mio. CHF



		Priorität	Kosten Mio. CHF	Zuständigkeit
<b>LV6b</b>	Verlängerung Unterführung West	B	5,0	Pfäffikon
<b>LV7</b>	Pfäffikon: Sicherheitserhöhende Fussverkehrsmassnahmen Seestrasse	A	1,5	Pfäffikon
<b>LV8</b>	Uster – Betriebs- und Gestaltungskonzept Berchtoldstrasse	A		Uster, Kanton Zürich
<b>LV8a</b>	Strassenraumgestaltung Berchtoldstrasse	A	2,0	Uster, Kanton Zürich
<b>LV8b</b>	Knotenumbau Nashornkreisel	A	2,0	Uster, Kanton Zürich
<b>LV8c</b>	Knotenumbau Berchtold-/Bankstrasse	A	2,0	Uster, Kanton Zürich
<b>LV9</b>	Wetzikon – Fuss-/Radunterführung und Wegverbindung Bahnhof Kempten	A		Wetzikon
<b>LV9a</b>	Fuss- und Radweg	A	4,5	Wetzikon
<b>LV9b</b>	Fuss- und Radwegunterführung und Wegverbindung Bahnhof Kempten	A	2,5	Wetzikon
<b>LV10</b>	Wetzikon – Personenunterführung Bahnhof Kempten	B	4,5	Wetzikon

Der Fuss- und Veloverkehr in Bahnhofsumgebungen wird verbessert.



# Gesamtwirkung und Fazit

**Der öffentliche und private Strassenverkehr wird verflüssigt oder verlagert, der Fuss- und Veloverkehr gefördert. Die Situation entlang stark befahrener Strassen wird verbessert.**

Die Stossrichtung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation wird weitergeführt. Unter Berücksichtigung der übergeordneten Massnahmen erreicht das Agglomerationsprogramm eine sehr gute Wirkung.

Im Zürcher Oberland gibt die Landschaft den Rahmen für die Siedlungsentwicklung vor. Die kompakten Siedlungsstrukturen werden langfristig erhalten. Die Siedlungsentwicklung konzentriert sich auf die Verdichtung in den Regionalzentren und in bestehenden Hauptsiedlungsachsen entlang der S-Bahnkorridore. Die gleichzeitige Gesamtüberarbeitung des regionalen Richtplans stellt eine optimale inhaltliche Abstimmung sicher.

Eine Vielzahl von eher kleinen verkehrlichen Massnahmen führt zu einer vielseitigen Wirkung auf den Gesamtverkehr. Neben Ergänzungen im Fuss- und Velowegnetz sind Aufwertungen des Strassenraums und Busbeschleunigungen vorgesehen. Damit bietet sich die Chance einer erhöhten Attraktivität sowie eines grösseren Modalsplit-Anteils für den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr.

Die Massnahmen tragen in ihrer Kombination zu wesentlichen Verbesserungen in sämtlichen Wirkungsbereichen bei und sind in Bezug auf die räumliche Verteilung ausgewogen.





Der hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs soll siedlungsverträglicher gestaltet werden.



## **Impressum**

Agglomerationsprogramme  
des Kantons Zürich  
3. Generation

### **Herausgeber**

Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion  
Amt für Verkehr

### **Projektteam Amt für Verkehr**

Abteilung Gesamtverkehr  
Wilfried Anreiter, Michael Löchl, Peter Spörri

### **Inhalt und Gestaltung**

EBP Schweiz AG, Zürich  
Sabrina Bächtiger, Remo Fischer, Reto Nebel,  
Mark Sieber, Katharina Weber, Noa Zimmermann

### **Fotos**

Amt für Verkehr  
Mano Reichling

### **Druck**

Kantonale Drucksachen- & Materialzentrale Zürich (kdmz)  
Gedruckt auf zertifiziertem Papier:  
Refutura, Recycling, matt, ISO-Weisse 104,  
100 % Altpapier, klimaneutral gedruckt



**Kanton Zürich**  
**Volkswirtschaftsdirektion**  
**Amt für Verkehr**  
Neumühlequai 10  
CH-8090 Zürich  
T +41 43 259 30 61  
afv@vd.zh.ch  
www.afv.zh.ch

Beschluss des Regierungsrates  
des Kantons Zürich  
vom 30. November 2016  
RRB 1158/2016

Beschluss des Regierungsrates  
des Kantons Aargau  
vom 9. November 2016  
RRB Nr. 2016-001347