



Kanton Zürich

# Agglomerations- programme des Kantons Zürich 4. Generation



Überblick

Limmattal

Stadt Zürich-Glattal

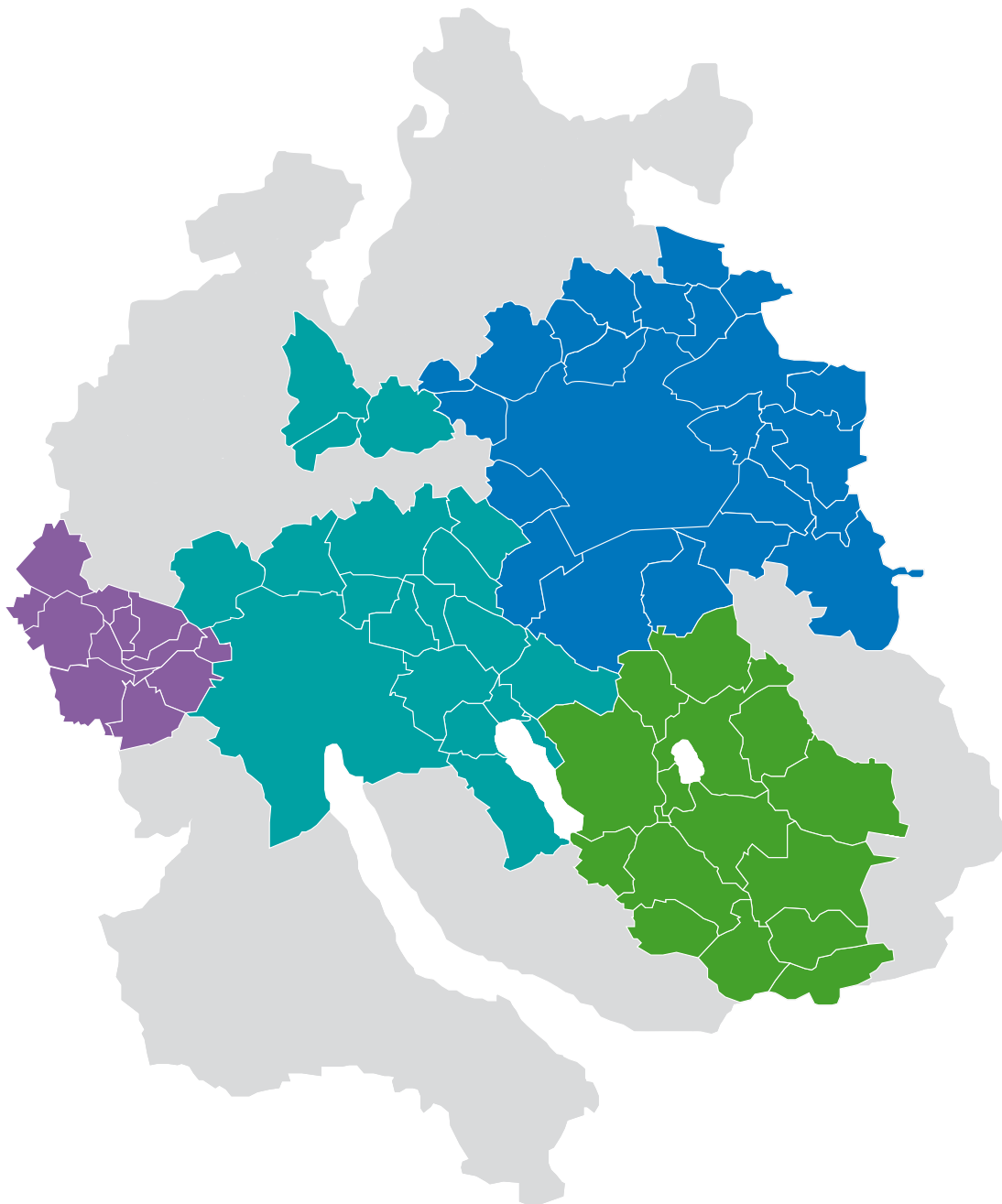
Zürcher Oberland

Winterthur und Umgebung



Kanton Zürich

# Agglomerations- programme des Kantons Zürich 4. Generation





# Vorwort



Es liegen herausfordernde Zeiten vor und hinter uns. Doch auch wenn uns die Covid-Krise noch lange beschäftigen wird, müssen wir schon heute an die Zukunft denken. Nur weil wir im «Jetzt» vor immensen Herausforderungen stehen, dürfen wir das «Danach» nicht aus den Augen verlieren. Wichtige Infrastrukturprojekte brauchen in unserem Land viel Vorlaufzeit und dürfen nicht auf die lange Bank geschoben werden.

Denn bis 2040 werden gemäss den Prognosen des Bundesamtes für Statistik über 1,8 Millionen Menschen im Kanton Zürich leben. Mit der Zürcher Bevölkerung und Wirtschaft wachsen auch die Mobilitätsbedürfnisse. Heute geniessen wir im Kanton Zürich hervorragende Standortvoraussetzungen. Doch damit Zürich auch künftig ein erfolgreicher Wirtschaftsstandort, eine lebenswerte Wohnregion und eine lebhaftige Tourismusdestination bleibt, ist eine effiziente und leistungsfähige – aber auch möglichst umwelt- und siedlungsverträgliche – Verkehrsinfrastruktur unverzichtbar.

Die Agglomerationsprogramme sind ein bedeutendes Instrument, um diese Vision zu erreichen. Sie werden deshalb nun bereits zum vierten Mal aktualisiert. Sie legen die langfristigen, aufeinander abgestimmten Entwicklungsziele in den Bereichen Verkehr und Siedlung fest – unter Berücksichtigung der Landschaft – und enthalten Massnahmen, um diese Ziele zu erreichen. Sie basieren deshalb unter anderem auf dem kantonalen Richtplan, den regionalen Richtplänen sowie dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept (GVK 2018) und wurden in

enger Abstimmung mit Gemeinden, Städten und Planungsregionen erarbeitet.

Auch in der 4. Generation fokussieren die Agglomerationsprogramme auf die urbanen und dynamischen Wachstumsgebiete des Kantons Zürich: die Räume Limmattal (in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau), Stadt Zürich-Glattal sowie Zürcher Oberland. Im Raum Winterthur und Umgebung liegt der Schwerpunkt gegenwärtig darauf, die Massnahmen aus früheren Generationen umzusetzen. Dieses Programm wird dieses Mal deshalb nicht aktualisiert beim Bund eingereicht.

Der Bund entscheidet aufgrund der Agglomerationsprogramme über finanzielle Beiträge an die eingereichten Massnahmen. Für den Kanton Zürich sind sie deshalb ein wirksames Instrument, um die dringendsten Verkehrsprobleme gezielt anzugehen. In den bisherigen Generationen erhielt der Kanton Zürich gesamthaft Bundesbeiträge in der Höhe von 1,04 Milliarden Franken zugesichert. Die Ergebnisse lassen sich sehen: Wichtige Projekte wie das Tram Hardbrücke oder die Aufwertung der Seestrasse in Pfäffikon wurden mit Unterstützung des Bundes effizient umgesetzt.

Auch die 4. Generation umfasst Massnahmen verschiedener Grösse, von neuen Fusswegen bis zum Tram Zürich-Affoltern. Sie sollen dazu beitragen, dass Zürich bleibt, was es heute ist: das volkswirtschaftliche Herz der Schweiz.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. Walker Späh', written in a cursive style.

Regierungsrätin Carmen Walker Späh  
Volkswirtschaftsdirektorin des Kantons Zürich

# Inhalt

<b>Überblick</b>	<b>4</b>
Fokusthemen der Agglomerationen	6
Künftige Entwicklungen im Kanton	8
Was leisten die Agglomerationsprogramme?	10
Bisher Erreichtes	12
Rolle und Aktivität des Kantons	14
<b>Limmattal</b>	<b>16</b>
Vielfalt und deutliches Wachstum	18
Bisher Erreichtes	20
Künftige Entwicklung	22
Zukunftsbild und Ziele	24
Handlungsbedarf und Teilstrategien	26
Angestrebte Wirkung	28
Massnahmen	30
<b>Stadt Zürich-Glattal</b>	<b>36</b>
Mehr Beschäftigte und erfolgreiche Innenentwicklung	38
Bisher Erreichtes	40
Künftige Entwicklung	42
Zukunftsbild und Ziele	44
Handlungsbedarf und Teilstrategien	46
Angestrebte Wirkung	48
Massnahmen	50
<b>Zürcher Oberland</b>	<b>60</b>
Herausforderungen von Stadt und Land	62
Bisher Erreichtes	64
Künftige Entwicklung	66
Zukunftsbild und Ziele	68
Handlungsbedarf und Teilstrategien	70
Angestrebte Wirkung	72
Massnahmen	74
<b>Winterthur und Umgebung</b>	<b>80</b>
Hohe Wohnqualität, niedriger Beschäftigtenanteil	82
Bisher Erreichtes	84
Künftige Entwicklung	86
Zukunftsbild und Ziele	88
Handlungsbedarf und Teilstrategien	90
Angestrebte Wirkung	94

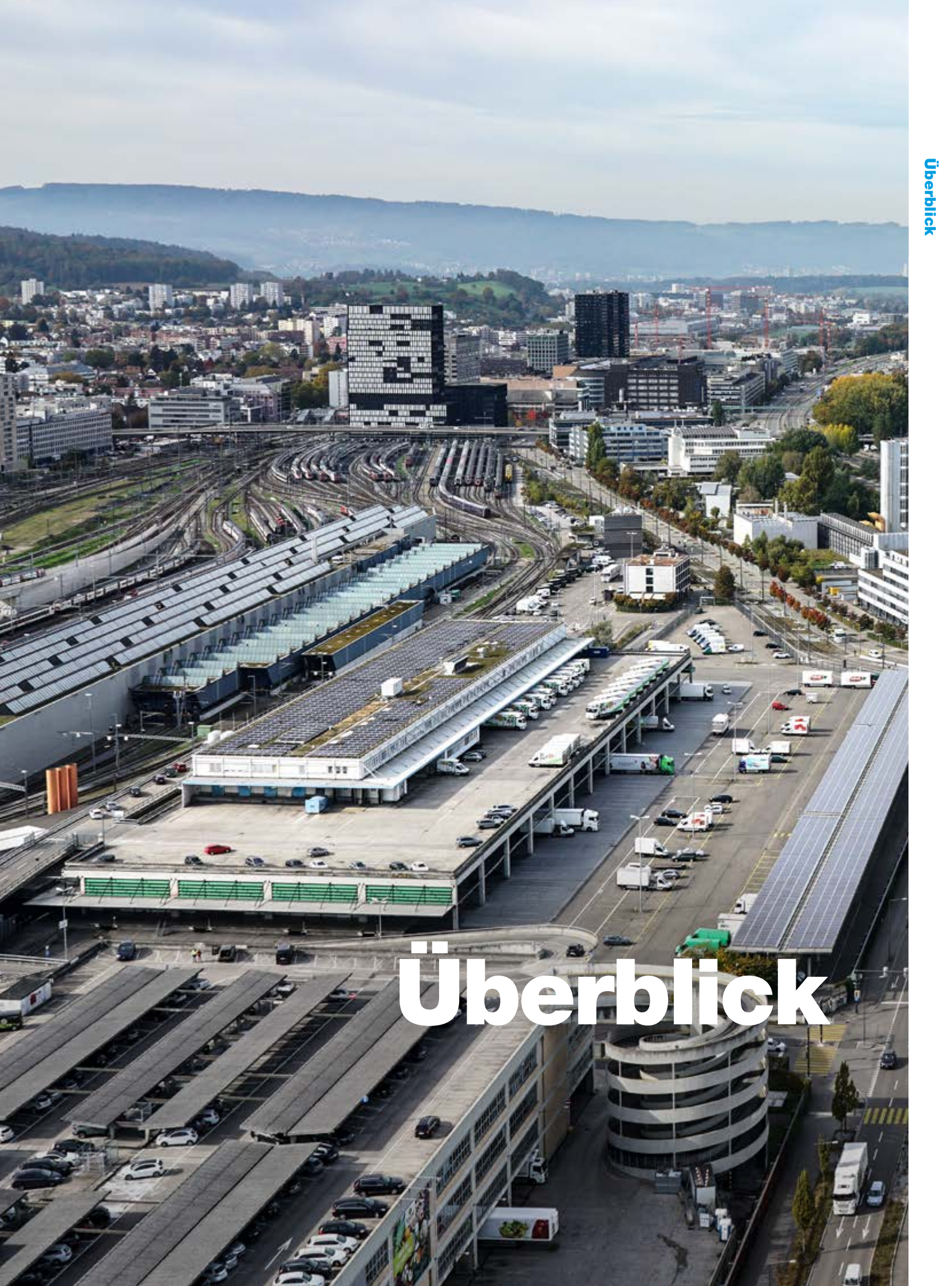




Mit den Agglomerationsprogrammen der 4. Generation legt der Kanton Zürich den Fokus weiterhin auf seine dichten und dynamischen Wachstumsgebiete. Ziel ist, in diesen Regionen koordiniert vorzugehen, um für den gesamten Kanton eine noch höhere Lebensqualität und attraktive Arbeitsstandorte zu schaffen.







# Überblick



# Fokusthemen der Agglomerationen

**Der Kanton Zürich reicht dem Bund 2021 drei Agglomerationsprogramme der 4. Generation ein. Diese entwickeln die vorangegangenen Programme weiter und setzen neue Akzente.**

## **Rollende Planung**

Agglomerationsprogramme folgen einer rollenden Planung. Alle vier Jahre werden sie aktualisiert. Federführend ist der Kanton, unterstützt durch die Städte und Gemeinden. Die Programme zeigen, was erreicht wurde, wie sich die Situation und Trends aktuell präsentieren und welche Strategien und neuen Massnahmen notwendig sind. Ziel ist, die Entwicklung von Siedlung und Verkehr für die nächsten rund 20 Jahre aufeinander abzustimmen.

Für drei der vier Agglomerationen aktualisiert der Kanton Zürich die Agglomerationsprogramme auch in dieser Generation und er beantragt beim Bund eine Mitfinanzierung von Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur.

## **Limmattal**

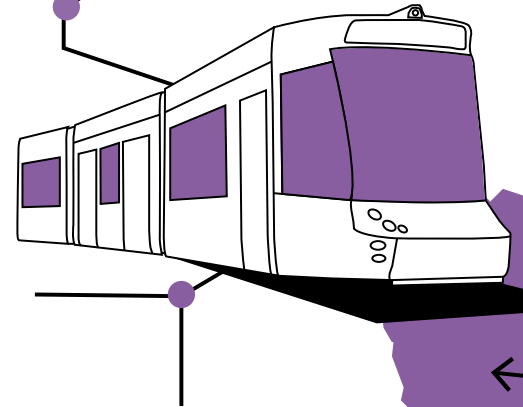
Das Limmattal ist Teil der grossräumigen Agglomeration Zürich, aber auch Scharnier zwischen Zürich und der Region Baden. Mit der Limmattalbahn wird bis 2022 ein leistungsfähiges ÖV-Angebot umgesetzt. Dieses war die Hauptmassnahme der letzten Agglomerationsprogramme des Limmattals. Im aktuellen Programm geht es vor allem darum, das Potenzial der Limmattalbahn optimal zu nutzen.

## **Stadt Zürich-Glattal**

Die Agglomeration Stadt Zürich-Glattal inklusive Bülach und weiteren im Einzugsgebiet liegenden Gemeinden spielt eine Schlüsselrolle bei der Entwicklung des Kantons. 42 % der Bevölkerung des Kantons und 63 % der Arbeitsplätze befinden sich hier. Das

## **Limmattal**

Das Potenzial der Limmattalbahn nutzen



Agglomerationsprogramm sieht weitere urbane Verkehrsangebote (z. B. Tram, Hochleistungs-Bus-Korridore, attraktive Angebote für den Fuss- und Veloverkehr) auch ausserhalb der Kernstadt vor.

## **Zürcher Oberland**

Die Zentren Uster, Wetzikon und Pfäffikon sowie die umliegenden ländlichen Gebiete prägen diesen Raum. Das Agglomerationsprogramm sieht punktgenaue Massnahmen vor, darunter Strassenvorhaben, Fuss- und Velowege sowie multimodale Verknüpfungen mit der Bahn. Die Massnahmen ergänzen den übergeordneten S-Bahn-Ausbau und den langfristigen Lückenschluss der Oberlandautobahn zu einem attraktiven Gesamtangebot.

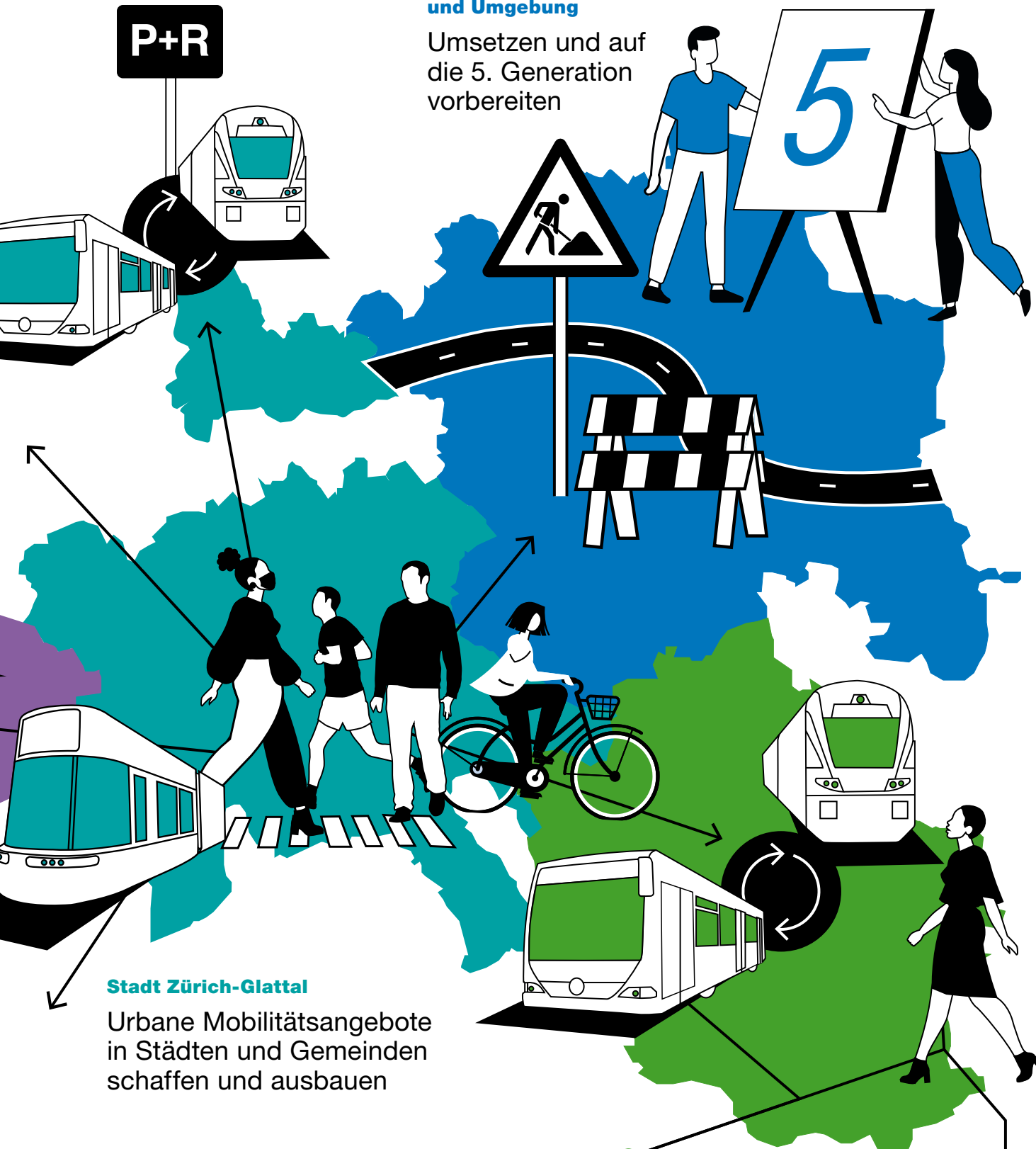
## **Winterthur und Umgebung**

Hier steht das Planen und Umsetzen wichtiger Massnahmen aus früheren Agglomerationsprogrammen im Fokus, etwa das Erschliessen des Zentrumsgebiets Neuhegi-



**Winterthur und Umgebung**

Umsetzen und auf die 5. Generation vorbereiten



**Stadt Zürich-Glattal**

Urbane Mobilitätsangebote in Städten und Gemeinden schaffen und ausbauen

Grüze. Um sich darauf zu konzentrieren, verzichten Kanton und Gemeinden auf ein Agglomerationsprogramm der 4. Generation. Für die nächste Generation ist wieder ein Agglomerationsprogramm vorgesehen.

**Zürcher Oberland**

Verkehrsträger an multi-modalen Drehscheiben optimal verknüpfen

# Künftige Entwicklungen im Kanton

**Der Kanton Zürich bleibt einer der dynamischsten Räume der Schweiz. Ende 2019 zählte er rund 1,54 Millionen Einwohnende. In den letzten zehn Jahren ist die Bevölkerung um 14 % gewachsen, also um 190 000 Personen – das entspricht fast der halben Einwohnerschaft der Stadt Zürich.**

Auch künftig ist mit einem starken Wachstum zu rechnen. Um dieses zu bewältigen, braucht es ein attraktives und effizientes Gesamtverkehrssystem.

## **Hunderttausende neue Einwohnende und Beschäftigte in 20 Jahren**

Gemäss Prognosen für die nächsten 20 Jahre wird die Bevölkerung um weitere 335 000 Einwohnende wachsen. Das Raumordnungskonzept des Kantons sieht vor, dass mindestens 80 % dieses Wachstums in den bereits urbanen Gebieten des Kantons erfolgen. Damit wirken Kanton und Gemeinden der Zersiedelung entgegen und sie schaffen gute Voraussetzungen für eine effiziente und umweltschonende Mobilität.

Auch die Zahl der Beschäftigten im Kanton Zürich nimmt weiter zu. Gegenwärtig arbeiten über eine Million Personen im Kanton Zürich; diese Zahl wird sich in den nächsten 20 Jahren um rund 200 000 Personen erhöhen.

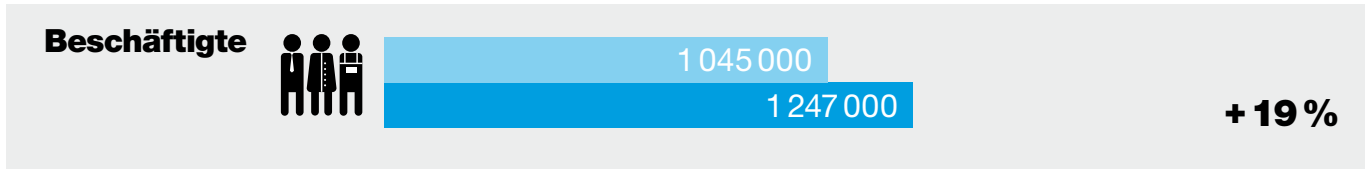
## **Gute Voraussetzungen für funktionierenden Gesamtverkehr**

Der Kanton Zürich trifft weitere Massnahmen, um der wachsenden Verkehrsnachfrage entsprechen zu können. Abgestimmt auf bedeutende Ausbauten der Bahninfrastruktur durch den Bund, sieht er auf 2035 den nächsten grossen Ausbauschritt der Zürcher S-Bahn vor.

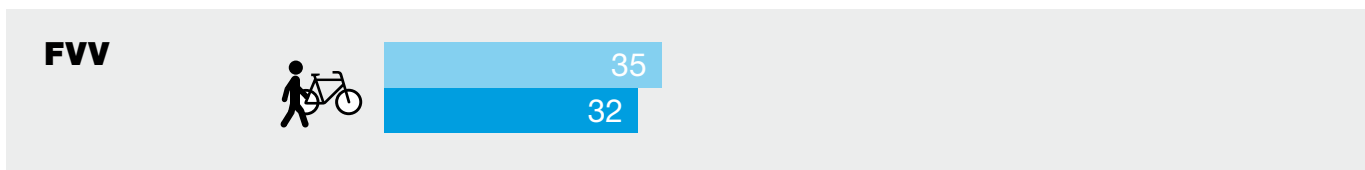
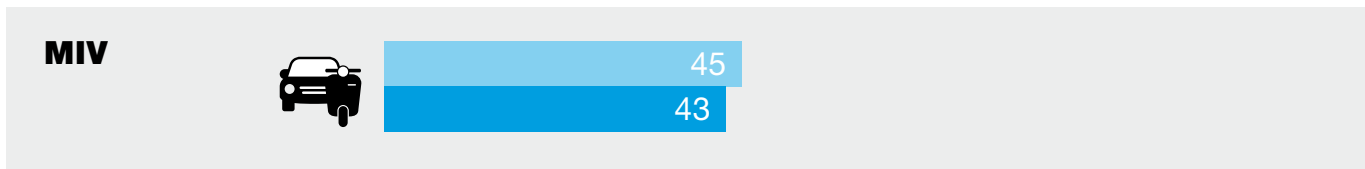
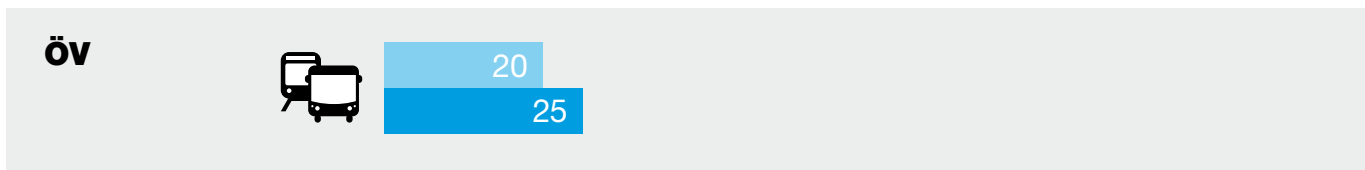
## **Das nachfragegerechte S-Bahn-Angebot ist das Fundament der Zürcher Siedlungsentwicklung.**

Auf diesem Ausbauschritt aufbauend braucht es zahlreiche weitere Massnahmen, um den Mobilitätsbedürfnissen der wachsenden Bevölkerung und Wirtschaft gerecht zu werden.

Der Kanton hat sich zum Ziel gesetzt, den ÖV-Anteil, aber auch jenen des Fuss- und Veloverkehrs zu steigern. Deshalb sollen unter anderem attraktive Fuss- und Velowege entstehen.



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



Die Einwohnerzahlen «heute» beziehen sich auf das Jahr 2019. Die Angaben für Beschäftigte, öffentlichen Verkehr (ÖV), motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie Fuss- und Veloverkehr (FVV) stammen von 2018.  
 Quellen: Kanton Zürich, Statistisches Amt; Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (Kanton Zürich, Amt für Verkehr AFV, 2020)



# Was leisten die Agglomerationsprogramme?

**Mit Blick auf die schnelle Entwicklung des Kantons Zürich zeigen die Agglomerationsprogramme, wie sich die hohe Qualität von Siedlung, Landschaft und Verkehr sicherstellen lässt.**

## **Abstimmung in dynamisch wachsenden Räumen**

Das Instrument Agglomerationsprogramm ermöglicht, die Entwicklung von Siedlung, Landschaft und Verkehr aufeinander abzustimmen sowie die Mobilität effizient und umweltgerecht zu gestalten. Die Zusammenarbeit von Kanton, Regionen und Gemeinden hat sich über die letzten Programme immer weiter intensiviert. Der Bund honoriert die integrale Planung des Kantons Zürich, im Fall des Limmattals zusammen mit dem Kanton Aargau. So hat er die Agglomerationsprogramme der bisherigen drei Generationen mit Bundesbeiträgen von insgesamt 1,04 Milliarden Franken unterstützt.

## **Agglomerationsprogramme helfen, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abzustimmen. Zudem ermöglichen sie eine Mitfinanzierung durch den Bund.**

Die überdurchschnittliche räumliche Qualität macht den Kanton Zürich zu einem attraktiven Wohn- und Arbeitsort. Die Zahl der Einwohnenden steigt gemäss Prognosen von gegenwärtig 1,54 Millionen auf 1,87 Millionen im Jahr 2040. Auch bei den Arbeitsplätzen wird ein deutliches Wachstum prognostiziert. Damit wird ebenfalls die Verkehrsnachfrage wachsen. Das vorausschauende Abstimmen

der Verkehrsplanung mit der erwünschten räumlichen Entwicklung ist deshalb zentral. Der Kanton Zürich nimmt diese Verantwortung unter anderem im Rahmen seiner Agglomerationspolitik wahr.

Als Instrument zur langfristigen und abgestimmten Entwicklung der Agglomeration sieht der Bund das Erarbeiten und Umsetzen von Agglomerationsprogrammen vor. Über diese Programme finanziert er neue Verkehrsinfrastrukturen mit. 2007, 2012 und 2016 reichte der Kanton Zürich die Agglomerationsprogramme der 1. bis 3. Generation beim Bund ein. 42 % der in diesen Agglomerationsprogrammen enthaltenen Massnahmen sind inzwischen umgesetzt, weitere 27 % werden fristgerecht umgesetzt.



Vorausschauend planen bedeutet, das prognostizierte Verkehrswachstum in die gewünschte Richtung zu lenken.

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 für Siedlung, Landschaft und Verkehr**
- **Festlegen der erwünschten künftigen Struktur der Siedlung, der Landschaft und des Verkehrssystems (Zukunftsbild und Ziele)**
- **Ableiten des Handlungsbedarfs aus der Differenz zwischen dem Zukunftsbild und den festgestellten Entwicklungen, Priorisierung des Handlungsbedarfs**
- **Festlegen von Teilstrategien für die Siedlung, die Landschaft und den Verkehr**
- **Entwickeln und Anmelden von Massnahmen, welche die Teilstrategien umsetzen und die Agglomeration dem Zukunftsbild näherbringen**

Der Bund richtet Beiträge an Verkehrsmassnahmen aus, wenn diese die vorgegebenen Kriterien erfüllen.



# Bisher Erreichtes

**Die bisherigen drei Generationen der Zürcher Agglomerationsprogramme haben im Kanton deutliche Spuren hinterlassen. Die Mitfinanzierung durch den Bund ermöglichte oder beschleunigte das Umsetzen von Massnahmen.**

Angegeben sind die bundesbeitragsberechtigten Investitionskosten



## **Schwerzenbach: Regionaler Bushof erweitert**

Sieben Buslinien verbinden die umliegenden Gemeinden mit dem Bahnhof Schwerzenbach. Seit 2017 kommen Passagiere an einer der sechs Haltekanten des neuen Bushofs an und steigen trockenen Fusses um.

**Gemeinde Schwerzenbach, 5 Mio. CHF**



## **Schlieren: Stadtplatz neu gestaltet**

Der neu gestaltete Stadtplatz erleichtert den Zugang zur Limmattalbahn. Er wurde 2019 in Betrieb genommen, gleichzeitig mit der 1. Etappe der Limmattalbahn.

**Stadt Schlieren, 7 Mio. CHF**



## **Stadt Zürich: Tram Hardbrücke realisiert**

Der Lückenschluss im Tramnetz zwischen Hard- und Escher-Wyss-Platz ermöglicht seit 2017 neue umsteigefreie Fahrten. Zudem hat die Massnahme den Bahnhof Hardbrücke ans Tramnetz angeschlossen.

**Stadt und Kanton Zürich, 130 Mio. CHF**





**Winterthur:  
Masterplan Bahnhof in Umsetzung**

Die Stadt Winterthur wertet den Raum um den Bahnhof nach einem Masterplan auf. Der neue Bahnhofplatz Süd und die Gleisquerung Stadtmitte sind bereits realisiert.

**Stadt Winterthur, 88 Mio. CHF**



**Mönchaltorf: Esslingerstrasse umgestaltet**

Ursprünglich als Lückenschluss im Veloroutennetz geplant, führte das Projekt 2016 zum Umgestalten der Esslingerstrasse, von dem auch der Bus- und der Fussverkehr profitieren.

**Kanton Zürich/Gemeinde Mönchaltorf, 3,8 Mio. CHF**



**Pfäffikon: Begegnungszone  
Seestrasse geschaffen**

2019 konnte die Seestrasse umgestaltet werden. Als Begegnungszone hat sie für zu Fuss Gehende deutlich an Aufenthaltsqualität gewonnen.

**Gemeinde Pfäffikon, 2 Mio. CHF**



**Urdorf: Ortsdurchfahrt aufgewertet**

Die aufgewerteten Birmensdorferstrasse Nord und Feldstrasse bieten seit 2019 mehr Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr sowie ein besseres Durchkommen für den Bus.

**Kanton Zürich/Gemeinde Urdorf, 6,5 Mio. CHF**

# Rolle und Aktivität des Kantons

**Die Agglomerationsprogramme fassen Ziele und Strategien aus verschiedenen kantonalen, regionalen und kommunalen Planungsinstrumenten zusammen und entwickeln sie weiter. Der Kanton sorgt als Träger der Agglomerationsprogramme für eine lückenlose Abstimmung.**

## **Zahlreiche Beteiligte unter Führung des Kantons**

Die Agglomerationsprogramme sind ein Gemeinschaftswerk des Kantons – im Fall des Limmattals zusammen mit dem Kanton Aargau – und den Gemeinden. Transportunternehmen und regionale Planungsgruppen sind weitere Partner. Der Kanton stimmt die Agglomerationsprogramme auch mit den Nachbarkantonen und den Trägerschaften der kantonsübergreifenden Agglomerationsprogramme Obersee und Schaffhausen ab.

## **Agglomerationsprogramme als Kondensat der Planungsinstrumente**

Die Agglomerationsprogramme zeichnen ein Gesamtbild der Herausforderungen in den urbansten Räumen des Kantons, damit diese zielgerichtet angegangen werden können. Sie berücksichtigen dabei die Planungen des Bundes. Denn übergeordnete Massnahmen wie Bahn- oder Nationalstrassenausbauten beeinflussen das Gesamtverkehrssystem in den Agglomerationen erheblich.

Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsentwicklung werden in mehreren Planungsinstrumenten aufeinander abgestimmt. Zentral sind die behördenverbindlichen kantonalen und regionalen Richtpläne, auf denen wiederum die kommunalen Richt- und Nutzungspläne basieren. Für das Gesamtverkehrssystem leiten sich wesentliche strategische Vorgaben aus dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept (GVK 2018), den regionalen Gesamtverkehrskonzepten (rGVK) sowie aus Strategien und Planungen zu einzelnen Verkehrsmitteln ab. Die Langfristige Raumentwicklungsstrategie des Kantons (LaRES 2014)

zeigt Stossrichtungen über die nächsten Jahrzehnte auf. Gebiets- und Arealplanungen konkretisieren die Planungen im kleineren Massstab. Die Ziele, Strategien und Massnahmen dieser Planungsinstrumente fliessen als Kondensat in die Agglomerationsprogramme ein.

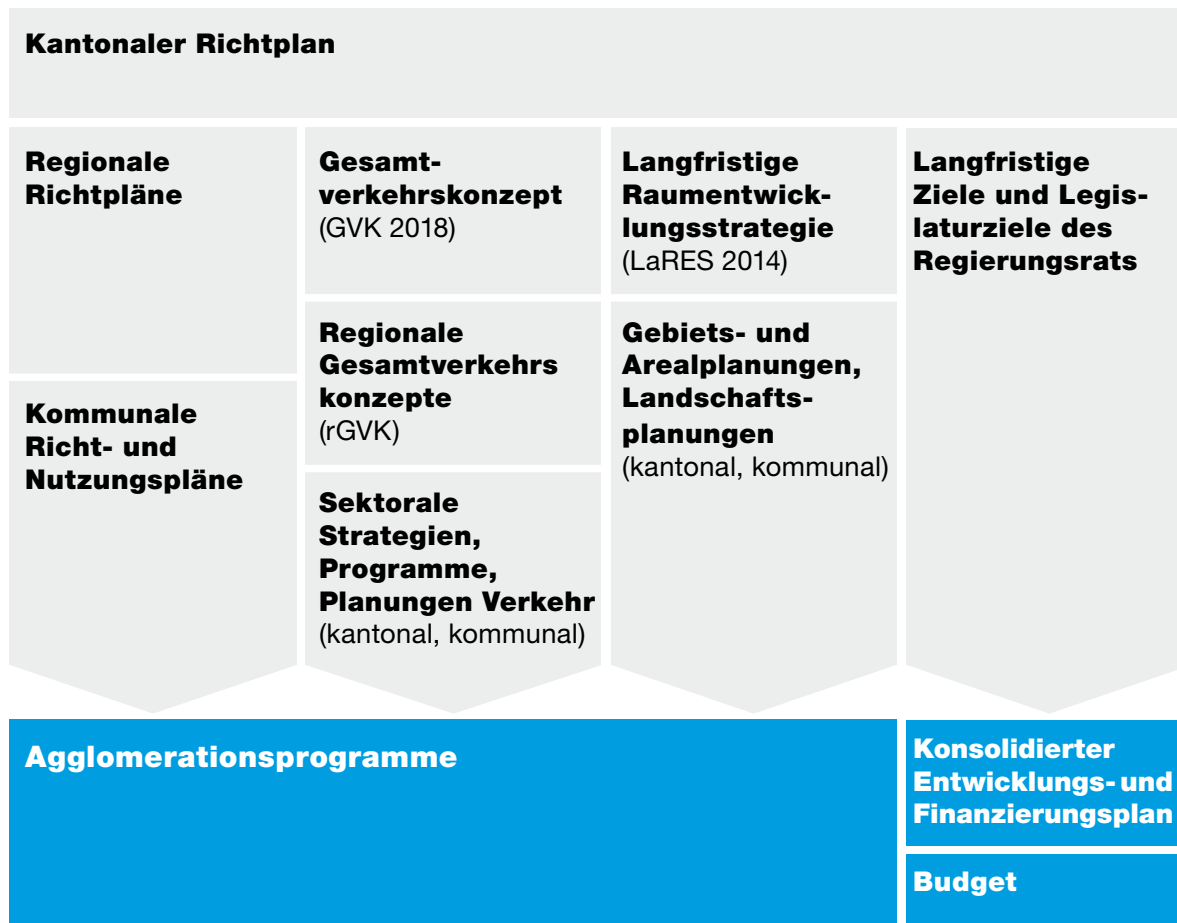
## **Publikationen**

Folgende Dokumente zu den Zürcher Agglomerationsprogrammen der 4. Generation wurden dem Bund Mitte Juni 2021 überreicht:

- 1. Agglomerationsprogramm Limmattal, 4. Generation**  
Kanton Zürich, Amt für Mobilität AFM/  
Kanton Aargau, Departement für  
Bau, Verkehr und Umwelt BVU, 2021
- 2. Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal, 4. Generation**  
Kanton Zürich, Amt für Mobilität AFM,  
2021
- 3. Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland, 4. Generation**  
Kanton Zürich, Amt für Mobilität AFM,  
2021
- 4. Rahmenbericht Agglomerationsprogramme, 4. Generation**  
Kanton Zürich, Amt für Mobilität AFM,  
2021



Die Zürcher S-Bahn bleibt das Rückgrat der Verkehrserschliessung in den Agglomerationen. Dazu ist ein nächster Ausbauschritt ca. 2035 geplant.







Die Limmatbahn steht nach wie vor im Zentrum der Massnahmen. Während sich die Agglomerationsprogramme der 1. bis 3. Generation auf deren Planung und Umsetzung konzentrierten, geht es im Programm der 4. Generation darum, ihr Potenzial optimal auszuschöpfen.







# 01 Limmattal



# Vielfalt und deutliches Wachstum

**Das Limmattal ist eine äusserst dynamische Region an der Schnittstelle zwischen Zürich und dem Raum Baden. Auf der linken Limmattseite verschmelzen die Siedlungsgebiete zunehmend miteinander. Die neue Limmattalbahn wird zur identitätsstiftenden Verbindung.**

Der Agglomerationsperimeter umfasst zwölf Gemeinden, die sehr unterschiedliche Nutzungsstrukturen aufweisen. Neben den Grossanlagen (Rangierbahnhof, Shoppingcenter, Autobahnkreuz usw.) finden sich hier dichte Wohngebiete, kleinteilige Ortskerne, Einfamilienhausquartiere, Freizeitangebote, Industrie- und Gewerbestandorte sowie die Flusslandschaft der Limmat.

**Angesichts der hohen Dynamik im begrenzten Raum gilt es, die Qualität der Natur- und Landschaftsschutzgüter zu erhalten.**

Die Nationalstrassen und das Bahnangebot bestimmen die gute Erschliessung des Limmattals. Die Stadt Zürich, Baden und die umliegenden Gemeinden sind schnell erreichbar. Die Entwicklungsdynamik wird voraussichtlich anhalten und die bereits in weiten Teilen des Limmattals überdurchschnittliche Nutzungsdichte wird weiter steigen.

Das erwartete Wachstum führt zu mehr Verkehr. Damit dieser bewältigbar bleibt, muss die Siedlungsentwicklung noch konsequenter auf den ÖV ausgerichtet werden, vor allem auf die neue Limmattalbahn. Das gelingt z. B. durch das Konzentrieren der Siedlungsentwicklung auf die linke Talseite.

Eine Nutzungsdurchmischung sowie das qualitative Aufwerten der Erholungsräume schaffen die Voraussetzungen für kurze Wege im Alltag. Der Fuss- und Veloverkehr kann auf diesen kürzeren Distanzen hohe Anteile des Verkehrswachstums übernehmen.

## **Limmattalbahn optimal nutzen**

Die Limmattalbahn ist die grösste Infrastrukturmassnahme aller Zürcher Agglomerationsprogramme. Diese grosse Investition gilt es, in ihrer verkehrlichen und städtebaulichen Wirkung zu nutzen. Als urbanes Verkehrsmittel ermöglicht die Limmattalbahn, das Verkehrswachstum effizient und umweltverträglich aufzunehmen. Die Massnahmen der 4. Generation sollen deshalb noch mehr Personen zum Umsteigen auf die Bahn motivieren, etwa durch attraktive Haltestellen, die optimal zu Fuss und mit dem Velo erreichbar sind. Auch sollen die Haltestellen identitätsstiftend in den Siedlungsraum eingebettet sein.





Freizeit, Industrie und Gewerbe auf engem Raum: Hier der Blick auf Fahrweid und Dietikon.

# Bisher Erreichtes

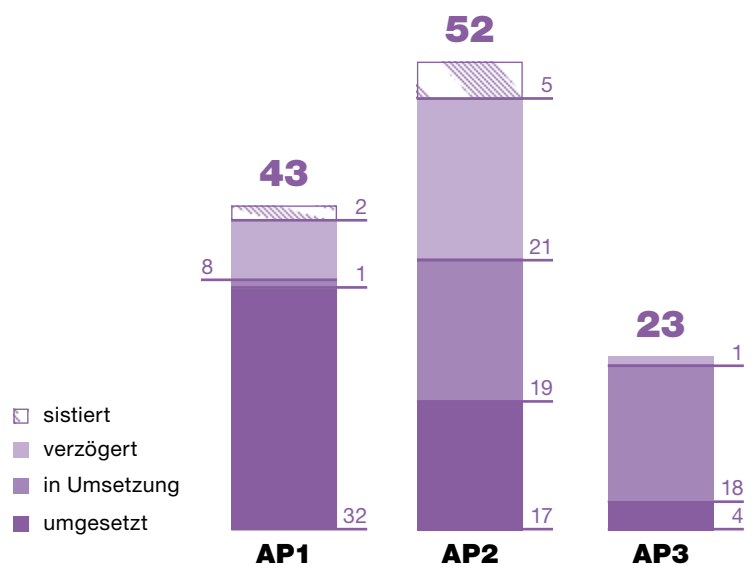
**Die Massnahmen der 1. bis 3. Generation setzten und setzen wichtige Impulse im Gesamtverkehrssystem des Limmattals. Manche Massnahmen lassen sich aber nicht wie geplant realisieren oder verzögern sich.**

Die Limmattalbahn ist die Schlüsselmassnahme der vorangegangenen Generationen des Agglomerationsprogramms Limmattal. Sie wird seit 2017 gebaut. Die 1. Etappe vom Farbhof Zürich bis Geissweid Schlieren wurde im September 2019 in Betrieb genommen. Die Eröffnung der 2. Etappe von Schlieren bis zum Bahnhof Killwangen ist für Dezember 2022 vorgesehen. Die planungsrechtlichen Grundlagen zur angestrebten Siedlungsentwicklung liegen mehrheitlich vor. Die entsprechende bauliche Entwicklung ist im Gang.

Ebenso umgesetzt sind zahlreiche kleinere Massnahmen aus den letzten Generationen, etwa die Aufwertung der Birmensdorfer-

strasse Nord und der Feldstrasse in Urdorf 2019. Andere Massnahmen liessen sich nicht wie geplant umsetzen. So führten etwa gewässerschutzrechtliche Anpassungen dazu, dass der Limmatuferweg nicht wie ursprünglich vorgesehen verbreitert werden kann. Auch konnte die Verlängerung der Personenunterführung der S-Bahn-Station Glanzenberg noch nicht realisiert werden. Durch sie sollen Fussgängerinnen und Fussgänger den Naherholungsraum Limmat besser erreichen. Neue Auflagen der SBB verzögern und verteuern jedoch das Projekt. Es wird in überarbeiteter Form in der 5. Generation neu eingegeben.

**Anzahl Einzel- und Teilmassnahmen**  
Priorität A





### **Schlieren: Stadtplatz neu gestaltet**

Der neu gestaltete Stadtplatz erleichtert den Zugang zur Limmattalbahn. Er wurde gleichzeitig mit der 1. Etappe der Limmattalbahn 2019 in Betrieb genommen.

**Stadt Schlieren, 7 Millionen CHF**



Eine Erfolgsgeschichte aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation: der Stadtplatz in Schlieren.

### **Engagement und gute Planung führen zum Erfolg**

1974 wurde die Badenerstrasse in Schlieren auf vier Spuren ausgebaut, um den stark wachsenden Verkehr aufzunehmen. Damit entstand eine trennende Achse, die das Zentrum von Schlieren stark beeinträchtigte.

Mit dem neuen Stadtplatz erhielt Schlieren 2019 ein lebendiges und sichtbares Zentrum zurück. Die attraktive Mitte des Platzes gehört dem Fussverkehr und der Haltestelle der Limmattalbahn. Der Strassenverkehr wird in einem Grosskreisel um den Platz herumgeführt.

Neben der Stadt unterstützte auch der Kanton die Massnahme Stadtplatz. Einen weiteren Beitrag zum Erfolg leistete die enge Verknüpfung mit der Limmattalbahn sowie die Mitfinanzierung durch den Bund (35 % der Gesamtkosten). Zudem war die Massnahme beim Einreichen des Agglomerationsprogramms schon sehr weit ausgereift.

**Wichtiger Erfolgsfaktor war ein gemeinsames, hohes Engagement der Stadtregierung – und zwar über mehrere Legislaturen hinweg.**



# Künftige Entwicklung

**Das Wachstum im Limmattal stellt hohe Anforderungen an die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Die künftige Entwicklung muss so gesteuert werden, dass bestehende Qualitäten erhalten bleiben oder gestärkt werden.**

Bis 2040 ist mit Zunahmen von rund 28 % gegenüber 2019 bei den Einwohnerinnen und Einwohnern und 28 % bei den Beschäftigten gegenüber 2018 zu rechnen. Dies lässt auch eine starke bauliche Entwicklung erwarten.

## **Hohe Entwicklungsdynamik erfordert Steuerung**

Die notwendige Innenentwicklung ist so zu steuern, dass sie die vorhandene Siedlungs- und Wohnqualität erhält oder verbessert. Das Wachstum wird sich zu einem grossen Teil innerhalb des Kernraums links der Limmat abspielen, also dort, wo der regionale Richtplan Limmattal hohe oder sehr hohe Dichten vorgibt. An diesen Lagen kann der ÖV einen höheren Anteil am Verkehrsaufkommen übernehmen.

## **Das Limmattal entwickelt sich dynamischer als der Kanton und die anderen Agglomerationsräume.**

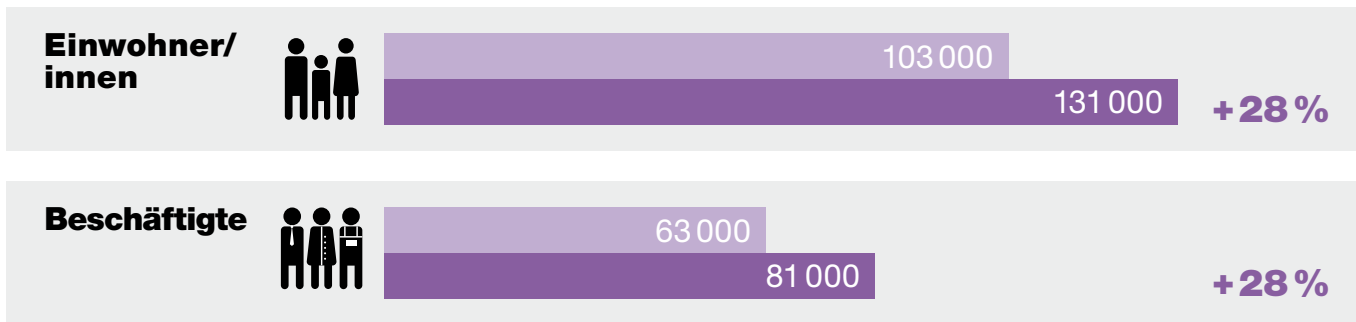
Das prognostizierte Wachstum könnte die Durchlässigkeit der Landschaftsverbindungen und Wildtierkorridore gefährden. Auch der Druck auf die Erholungsräume dürfte steigen. Es gilt, diese in übergeordneten Planungsinstrumenten zu sichern sowie die grenzübergreifende Zusammenarbeit zu intensivieren, z. B. im Rahmen des Vereins Regionale Projektschau Limmattal. Entscheidend bleibt, die Bedürfnisse von Natur und Mensch gleichermaßen zu berücksichtigen.

## **Dem ÖV kommt eine Schlüsselrolle zu**

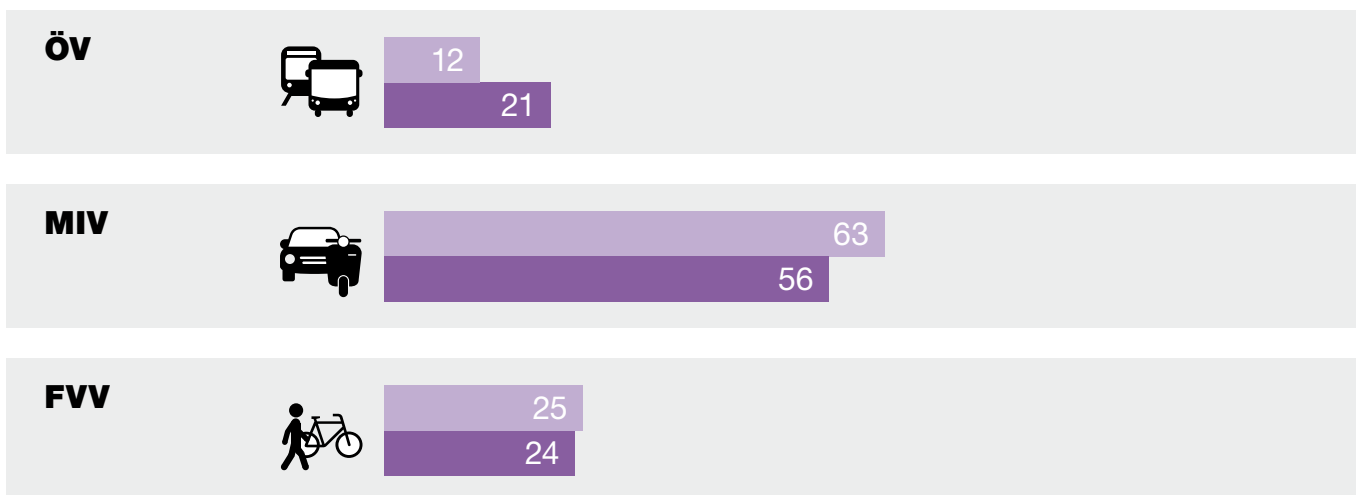
Aufgrund der Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung intensivieren sich bis 2040 die Verkehrsbeziehungen mit der Stadt Zürich um 72 % sowie mit dem Glattal und Zürich Nord um 59 %, was überdurchschnittlich ist. Im Quell- und Zielverkehr übernimmt der ÖV rund 60 % des Wachstums bis 2040. Möglich wird dies durch die Limmattalbahn und Buslinien, die auf zentrale Umsteigepunkte ausgerichtet sind. Wesentlich sind auch Ausbauten der Bahninfrastruktur ausserhalb des Limmattals, die ab 2035 einen deutlichen Ausbau des S-Bahn- und Fernverkehrsangebots ermöglichen. So wird neu eine schnelle S-Bahn im Viertelstundentakt den heutigen Fahrplan im Limmattal ergänzen. Sie verkehrt dann ohne Halt zwischen Zürich Altstetten und Dietikon. Im Fernverkehr wird eine halbstündliche Verbindung Solothurn–Zürich HB–St. Gallen (IR 55) mit Halt in Dietikon eingeführt.

Auch dem Veloverkehr kommt im Limmattal künftig grössere Bedeutung zu. Damit dieser tatsächlich einen grösseren Teil der Verkehrsnachfrage abdecken kann, muss das Velowegnetz ausreichend dicht, durchgängig und sicher sein. Es soll sowohl dem Alltags- als auch dem Freizeitverkehr gerecht werden.

Die Innenentwicklung dichter Räume bietet die Chance, dass mehr kurze Wege zu Fuss zurückgelegt werden. Dazu braucht es attraktive und sichere Fusswegverbindungen.



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



Die Einwohnerzahlen «heute» beziehen sich auf das Jahr 2019. Die Angaben für Beschäftigte, öffentlichen Verkehr (ÖV), motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie Fuss- und Veloverkehr (FVV) stammen von 2018.

Grundlage für die Berechnung der Verkehrsmittelwahl sind alle Wege (Quell-, Ziel- und Binnenverkehr), die an einem durchschnittlichen Werktag im Kanton zurückgelegt werden (berechnet mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell). Die Werte für den Fuss- und Veloverkehr sind unkalibriert und daher ungenauer als die anderen.

Quellen: Gemeindeporträt, Prognoselauf BP2020, Szenario «Trend ZH 2020» (Kanton Zürich, Statistisches Amt, 2020); Kanton Aargau, Departement Finanzen und Ressourcen; Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (Kanton Zürich, Amt für Verkehr AFV, 2020)

# Zukunftsbild und Ziele

**Das Limmattal soll 2040 urbaner sein, aber ohne dadurch seine landschaftlichen und kulturellen Qualitäten einzubüssen. Die Mobilität ist effizient und umweltgerecht.**

## Siedlung: Dichte und Freiraum

Der Kernraum der Agglomeration zieht sich von Schlieren über Dietikon bis Spreitenbach. Dichte, Charakteristik und Identität sind sehr heterogen. Hochhäuser prägen das Erscheinungsbild genauso wie Frei- und Grünräume. Die ursprünglichen historischen Ortskerne verleihen Identität.






## Landschaft: Grüne Mitte, grüner Rand

Der Limmattalraum und die Seitenbäche bilden eine «Grüne Mitte». Sie sind zentrale Landschaftskorridore. Die Limmat als blaues Band hält die Gemeinden des Limmattals zusammen. Eine «Grüne Klammer» bilden die

Hügelzüge und Wälder. Bestehende Landschaftsspangen verbinden beide Talflanken und stärken die ökologische Vernetzung.

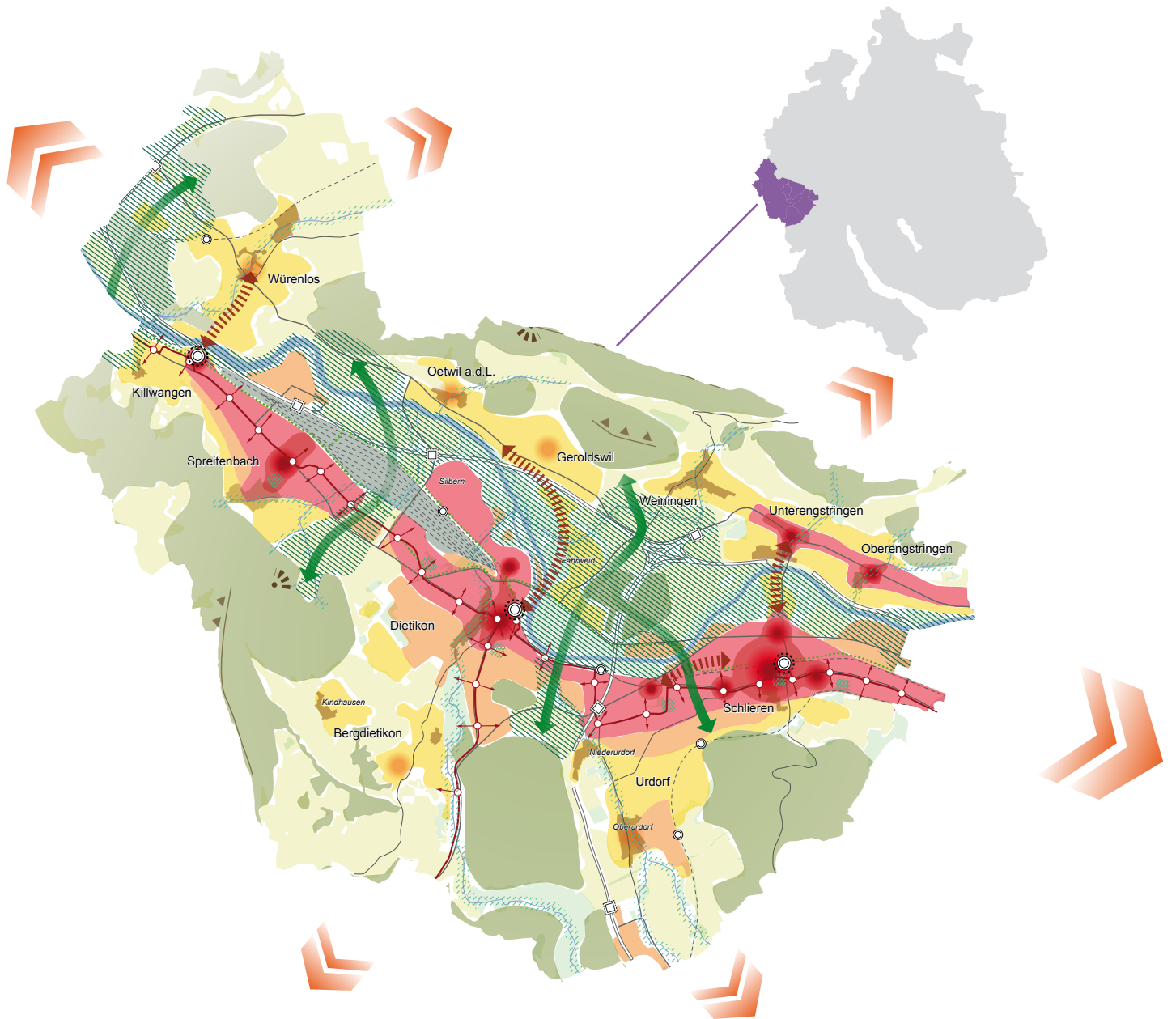
## Verkehr: Mit dem ÖV, Velo und zu Fuss

Das ÖV-Angebot ist attraktiv: Die S-Bahn bildet das Rückgrat, die Limmattalbahn und ein leistungsfähiges Busnetz dienen als Feinverteiler. Ein dichtes Netz von Fuss- und Velowegen erschliesst kürzere Distanzen sowie die ÖV-Haltestellen. Die Nationalstrassen leiten den übergeordneten Verkehr durch die Agglomeration. Hauptstrassen sind innerorts sicher und siedlungsverträglich.










Zielindikatoren		Stand heute		Ziel 2040	
	<b>Modalsplit</b> Anteil MIV an Tagesdistanzen	<b>64 %</b>	<b>höchstens</b>	<b>55 %</b>	
	<b>Unfälle</b> Verunfallte pro 1000 Einwohner/innen	<b>1,8</b>	<b>höchstens</b>	<b>1,5</b>	
	<b>Einwohner/innen nach ÖV-Güteklassen</b> Anteil der Einwohner/innen gemäss den vier Güteklassen	A	<b>8 %</b>	<b>höchstens</b>	<b>15 %</b>
		B	<b>38 %</b>		<b>50 %</b>
		C	<b>41 %</b>	<b>höchstens</b>	<b>25 %</b>
		D	<b>11 %</b>		<b>8 %</b>
	<b>Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen</b> Anteil der Beschäftigten gemäss den vier Güteklassen	A	<b>10 %</b>	<b>höchstens</b>	<b>15 %</b>
		B	<b>41 %</b>		<b>45 %</b>
		C	<b>37 %</b>	<b>höchstens</b>	<b>30 %</b>
		D	<b>9 %</b>		<b>7 %</b>
	<b>Siedlungsdichte</b> Einwohner/innen und Vollzeitbeschäftigte pro Hektar überbauter Bauzone	<b>94,5</b>	<b>höchstens</b>	<b>105</b>	

Die ÖV-Güteklassen umfassen die Kategorien A (sehr gut erschlossen), B (gut erschlossen), C (mittelmässig erschlossen) und D (gering erschlossen).
















**Landschaft**

-  Gewässerräume mit Grünkorridoren
-  Vernetzungskorridor
-  Landschaftsspanne
-  Grüne Trittsteine im Siedlungsraum
-  Erholungsnutzung und Naturschutzgebiete
-  Kultur- und Erholungslandschaft
-  Rangierbahnhof
-  Bewaldete Höhenzüge
-  Aussichtspunkte

**Siedlung**

-  Urbane Zentren und Kernraum der Agglomeration
-  Kernergänzungsraum
-  Dorfzentren und durchgrünte Wohnquartiere
-  Historische Ortskerne
-  Querverbindungen
-  Agglomerationsanbindungen

**Verkehr**

-  Multimodale Verkehrsdrehscheiben
-  S-Bahn-Haltstellen
-  Schneller Feinverteiler mit Quartierverbindung
-  Anschlüsse an Hochleistungsstrassen (HLS)
-  Hauptverkehrsstrassen (HVS)
-  Regionale Verbindungsstrassen (RVS)
-  Veloschnellroute/Velovorzugsroute mit Verbindungsachsen

# Handlungsbedarf und Teilstrategien

**Die Limmattalbahn soll in die Quartiere hinein wirken. Die Strassenräume sind verstärkt für alle Verkehrsteilnehmenden zu gestalten und die Bedürfnisse von Fuss- und Veloverkehr stärker zu gewichten.**

Die Limmattalbahn ist eine Verkehrsmassnahme, die sich positiv auf die Siedlungsentwicklung der gesamten Agglomeration auswirkt.

## **Siedlungsentwicklung nach innen**

Übereinstimmend mit dem Raumkonzept des Kantons Zürich ist das Siedlungswachstum im Limmattal auf den Kernraum der Agglomeration zu lenken sowie auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr auszurichten. Dabei sollen die Siedlungsqualitäten verbessert, erhalten und belebt werden. Es gilt, das Angebot an Freiräumen innerhalb der Siedlungen zu optimieren und die Übergänge zwischen Siedlung und Landschaft zu gestalten. Das regionale Abstimmen sowie die Zusammenarbeit mit privaten Grundeigentümerinnen und -eigenthümern sind weiter zu intensivieren.

## **Der Anteil des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs soll erhöht werden.**

Der wachsende Verkehr im Limmattal lässt sich nur bewältigen, wenn der Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs steigt. Ein Schlüssel zum Erreichen dieses Ziels liegt in der Siedlungsstruktur selbst: Die Innenentwicklung bereits bebauter Gebiete ermöglicht Wachstum, ohne Freiräume zu verbauen. Gleichzeitig profitieren dadurch mehr Einwohnende und Beschäftigte von der guten ÖV-Erschliessung. Auch dies entspricht einer Vorgabe aus dem kantonalen Raumordnungskonzept.

Die Siedlungsentwicklung nach innen soll jedoch nicht auf Kosten der Qualität gehen. Es müssen Leitbilder und Konzepte erstellt

werden, denen die Entwicklung der Quartiere folgt. Im Kernraum der Agglomeration braucht es attraktive Begegnungsräume und die Stadtplanung muss klimaangepasst erfolgen. Qualität ist auch an den Übergängen in die Landschaft gefragt. Dies ist oft nur mit gemeindeübergreifender Zusammenarbeit möglich.

## **Landschaften vernetzen**

Die Landschaftsentwicklung soll einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, die Siedlung dem lokalen Klima anzupassen. Freiräume sollen qualitativ aufgewertet und vernetzt werden, so dass sogenannte Landschafts- und Freiraumspangen entstehen.

Dazu gilt es, die Landschafts-Querverbindungen und Freiräume im Limmattal zu sichern, vor allem im Korridor Sulperg-Rüsler (Gemeinde Würenlos). Auch die neu vorgesehenen Landschaftsbrücken über die Nationalstrasse im Gebiet Hasleren-Niderholz (Gemeinde Weiningen) sowie Niderholz-Chlosterwald (Gemeinden Weiningen und Unterengstringen) bilden wichtige Vernetzungen.

Generell abzuwägen ist, wie intensiv Kultur- und Erholungslandschaften genutzt werden können bzw. wie viel Wert auf den Erhalt des Landschaftsbildes gelegt werden soll. Auch Hochwasserschutz- oder Revitalisierungsprojekte sind mit der Erholungsnutzung an den Gewässern abzustimmen. Sie sollten zudem stets die Biodiversität fördern.

### Verkehr gezielt lenken

Übergeordnet besteht der Handlungsbedarf darin, Voraussetzungen für eine stadt- und umweltschonendere Mobilität zu schaffen. Damit die Funktionalität des Strassennetzes erhalten bleibt, müssen die Strassenkapazitäten bewirtschaftet und die Verkehrsströme gelenkt werden. Multimodale Verkehrsdrehscheiben (z. B. Bahnhöfe mit guten Umsteigemöglichkeiten auf andere Verkehrsmittel) sowie eine leistungsfähige und durchgängige ÖV-Erschliessung sollen mehr Personen zum Nutzen des ÖV motivieren. Weiterer Handlungsbedarf besteht beim Verbessern der Infrastruktur für den Fuss- und vor allem für den Veloverkehr, denn ohne zusätzliche Anstrengungen werden diese anteilmässig zurückgehen (vgl. Abb. S. 23). Daneben müssen auch die Verkehrssicherheit verbessert sowie Immissionen und Flächenbeanspruchungen des Verkehrs minimiert werden.

Die Entwicklungsdynamik und das Ziel, den Anteil des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zu heben, bestimmen die verkehrlichen Teilstrategien. Die Erreichbarkeiten der verschiedenen Verkehrsmittel sollen aufeinander abgestimmt werden. Dazu ist eine weitere Stärkung der Bahn nötig: Direktverbindungen im Fern- und Interregio-Verkehr sollen gesichert und die Zürcher S-Bahn soll gestärkt werden. Die Limmattalbahn soll als schneller Feinverteiler ein nicht mehr wegzudenkender Pfeiler des Gesamtverkehrsystems werden. Fuss- und Veloverkehr müssen gestärkt und auf die Haltestellen des ÖV ausgerichtet werden. Die multimodalen Verkehrsdrehscheiben werden daher ausgebaut.

Das Strassennetz soll aktiv gestaltet und der Verkehr besser gesteuert, gelenkt und gebündelt werden. Dies vermeidet Belastungen durch den Strassenverkehr und macht ihn stadtverträglicher. Auch der Güterverkehr, für den das Limmattal eine schweizweite Bedeutung hat, soll siedlungs- und umweltverträglich gestaltet sein.

Der Verkehr soll siedlungs- und umweltverträglicher werden.





# Angestrebte Wirkung

**Das neue Agglomerationsprogramm erhöht die positive Gesamtwirkung seiner bisherigen Generationen. Die Kantone und Gemeinden schaffen die Voraussetzungen dafür, dass das Limmattal für die Herausforderungen der Zukunft gewappnet ist.**

Anders als die letzten beiden Generationen wird das vorliegende Agglomerationsprogramm nicht mehr von der grossen Infrastrukturmassnahme der Limmattalbahn dominiert. Zahlreiche kleinere und mittelgrosse Massnahmen wirken stattdessen auf Basis der bisher umgesetzten und aktuell laufenden Projekte.

## **Mit dem Velo zur ÖV-Haltestelle**

Die Fuss- und vor allem die Velowege werden verbessert. Bei der Veloweginfrastruktur liegt der Fokus auf der Tallängsachse durch die dichten Siedlungsgebiete. Aber auch ausserhalb dieser Gebiete wird der Fuss- und Veloverkehr für mehr Menschen zur Alternative für kürzere und mittlere Distanzen. Damit verbessert sich auch die Transportkette in Verbindung mit der Limmattalbahn, der S-Bahn und den Buslinien.

## **Keine Engpässe trotz Wachstum**

Zusammen unterstützen die genannten Massnahmen die Wirkung der Limmattalbahn, indem sie diese besser in das Verkehrssystem integrieren. Das trägt dazu bei, dass für immer mehr Wege im Limmattal das Auto nicht erste Wahl ist. Auch die Längsachse durch den Kernraum der Agglomeration wird attraktiver für den Veloverkehr.

Damit lassen sich Kapazitätsengpässe auf dem Strassennetz begrenzen – trotz starkem Wachstum der Region. Der motorisierte Individualverkehr wird weiterhin möglichst rasch auf das übergeordnete Strassennetz geleitet. Strassenräume innerorts werden aufgewertet und sicherer gestaltet. Das macht sie attraktiver für den Fuss- und Veloverkehr.

## **Auch längere Strecken werden velotauglich**

Als grösste Massnahme enthält das Agglomerationsprogramm die Veloschnellroute Limmattal, in dieser Generation die Abschnitte zwischen Spreitenbach und Schlieren. Hinzu kommen Zubringer-Verbindungen. Insgesamt soll damit das Velo für den Alltagsverkehr attraktiver werden, auch für mittlere oder längere Fahrten.

## **Ohne vorausschauende Planung wäre das Limmattal – aufgrund der grossen Entwicklungsdynamik – Fehlentwicklungen ausgeliefert.**

Die Siedlungsmassnahmen unterstützen die Innenentwicklung in der Region und stärken die überkommunale Zusammenarbeit. Dadurch lässt sich die Siedlungsentwicklung, deren Rahmen die kantonale und regionale Richtplanung vorgeben, übergreifend und wirkungsvoll beeinflussen.

All diese Massnahmen erlauben es, den Autoverkehr zu verringern und so ein Ziel des Kantons Zürich für das Limmattal zu erreichen.



Um den ÖV attraktiver zu machen, sollen Bahnhöfe verstärkt zu multimodalen Verkehrsdrehscheiben ausgebaut werden. Dazu gehören auch genügend Abstellmöglichkeiten für Velos.

# Massnahmen

## Übergeordnete Massnahmen des Bundes

Der Ausbau der N1-Nordumfahrung Zürich ist ca. 2025 abgeschlossen. Das Beseitigen dieses Engpasses reduziert auch den Ausweichverkehr auf das Kantonsstrassennetz. Die Strassen können verstärkt ihre regionalen Funktionen wahrnehmen. Dasselbe gilt, wenn auf der N1 im Limmattal der Pannenstreifen zwischen Wettingen Ost und Dietikon umgenutzt worden ist.

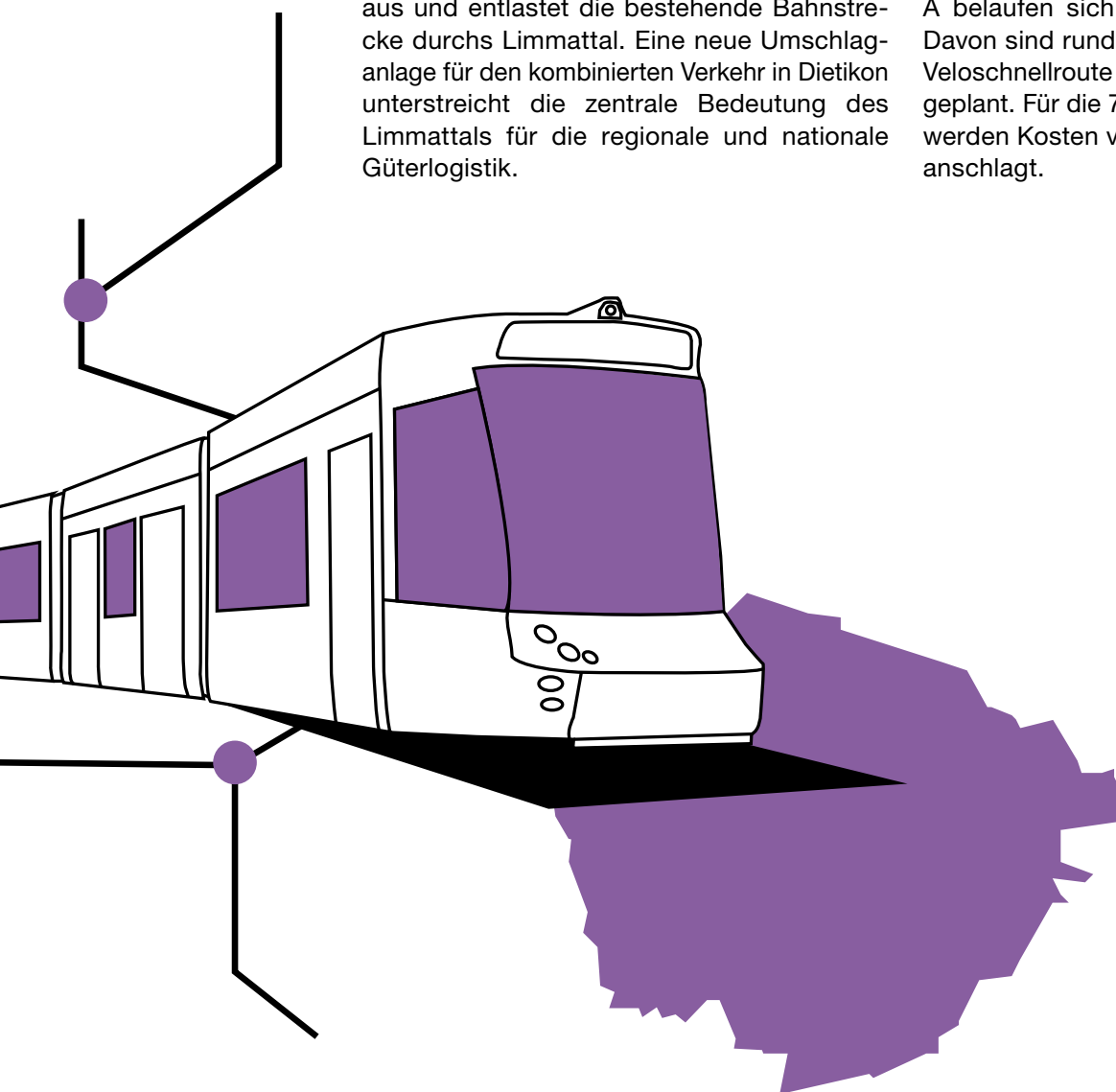
Die langfristig geplante direkte Schienenverbindung zwischen Zürich und Aarau wirkt sich direkt auf die Infrastruktur der Region aus und entlastet die bestehende Bahnstrecke durchs Limmattal. Eine neue Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr in Dietikon unterstreicht die zentrale Bedeutung des Limmattals für die regionale und nationale Güterlogistik.

## Verkehrsmassnahmen

Das Agglomerationsprogramm Limmattal der 4. Generation umfasst 28 Verkehrsmassnahmen. Die grössten mit den Prioritäten A (2023 bis 2027) bzw. B (2028 bis 2032) sind die Veloschnellroute Limmattal zwischen Spreitenbach und Schlieren (A) sowie deren Fortsetzung von Spreitenbach bis Killwangen (B). Zahlreiche weitere A-Massnahmen sollen Strassenräume aufwerten, die Sicherheit verbessern sowie den Fuss- und Veloverkehr stärken.

## Investition: 231 Millionen Franken

Die Kosten der 18 Massnahmen mit Priorität A belaufen sich auf 131 Millionen Franken. Davon sind rund 85 Millionen Franken für die Veloschnellroute Spreitenbach–Schlieren eingeplant. Für die 7 Massnahmen der Priorität B werden Kosten von 65 Millionen Franken veranschlagt.





« **Gute Partner, der zeitliche Aspekt, Finanzen – das sind die Erfolgsfaktoren.** »



## **Rebecca Broekema, Gemeinde Urdorf**

Bereichsleiterin Planung, Bau und Werke

Vier von uns vorgeschlagene Massnahmen haben es in das Agglomerationsprogramm der 4. Generation geschafft. Die bedeutendste ist das Verbessern des Zugangs zum Bahnhof Weihermatt. Die privaten Grundeigentümer und -eigentümerinnen des angrenzenden Areals sind dabei wichtige Partner für uns. Sie planen, ihre Grundstücke in den nächsten 20 Jahren weiterzuentwickeln. Möchten wir eine höhere Qualität für Siedlung und Verkehr erreichen, ist eine frühzeitige Zusammenarbeit wertvoll.

Parat zu sein für alle Entwicklungen, die kommen könnten, ist immer eine Herausforderung. Da ist es wichtig, gemeindeseitig rechtzeitig Lösungen zu suchen – und gute Partner zu haben, mit denen man sich eng abstimmt. Es ist wenig sinnvoll, etwas voranzutreiben, das wir wollen, die involvierten Parteien aber nicht.

Ist eine Massnahme im Agglomerationsprogramm aufgenommen, erhöht das eindeutig ihren Stellenwert in der politischen Diskussion. Der Aspekt der Mitfinanzierung durch den Bund ist natürlich ebenso wichtig. Er ist jedoch an Bedingungen geknüpft. Eine Mitwirkung lohnt sich, die Massnahmeneingabe verursacht aber auch erheblichen Aufwand. Die Vorlaufzeiten sind knapp und die Verpflichtungen hoch. Da überlegt man sich genau, was man einreichen will und kann. Wir melden nur Massnahmen an, hinter denen wir eindeutig stehen.



## Siedlung

		<b>Priorität</b>	<b>Kosten</b> Mio. CHF	<b>Zuständigkeit</b>
<b>S1</b>	Limmattal – Siedlungsmonitoring Limmattal	As		Planungsverbände ZPL und Baden Regio
<b>S2</b>	Limmattal – Regionale Projektschau Limmattal «Regionale 2025»	As		Regionale 2025
<b>S3</b>	Dietikon – Planungsrechtliche Umsetzung und Sicherstellung des Masterplans Niederfeld	As		Dietikon



## Gesamtverkehr

<b>GV1</b>	Dietikon – Ausbildung Maien-Boulevard Niederfeld	A	8.0	Dietikon
<b>GV2</b>	Dietikon – Knotenertüchtigung Anschluss Silber zur Busbeschleunigung	A	4.4	Kanton Zürich (TBA)
<b>GV3</b>	Oberengstringen – Zürcherstrasse Aufwertung Zentrum, BGK	A	8.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>GV4</b>	Urdorf – Bahnhof Weihermatt: Optimierung Erschliessung und Zugänglichkeit	A	3.5	Urdorf
<b>GV5</b>	Würenlos – Vernetzung Bahnhof Grosszelg/Im Grund	A	5.2	Würenlos
<b>GV6</b>	Dietikon – Verkehrserschliessung Stadtzentrum	C	*	Dietikon
<b>GV7</b>	Programm «Impuls Mobilität», Mobilitätsberatung im Kanton Zürich	D		Kanton Zürich (AFM)
<b>GV8</b>	Nicht-infrastrukturelle Verkehrssicherheit Kanton Zürich	D		Kanton Zürich (KAPO)
<b>GV-P1</b>	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung Strassenraum, A-Horizont	A		Urdorf, Weiningen, Kanton Aargau
<b>GV-P1a</b>	Urdorf – Weihermattstrasse: Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A	1.3	Urdorf
<b>GV-P1b</b>	Urdorf – Schlierenstrasse: Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	A	0.9	Urdorf
<b>GV-P1c</b>	Weiningen – Umgestaltung alte Niederholzstrasse, Fahrweid, Etappe «Fahrweid-Süd»	A	4.0	Weiningen
<b>GV-P1d</b>	Bergdietikon – Bergstrasse – Herrenbergstrasse IO	A	4.3	Kanton Aargau (ATB)



## Öffentlicher Verkehr

<b>ÖV1</b>	Oberengstringen – Witterungsschutz an Bushaltestellen	A	0.3	Oberengstringen
<b>ÖV2</b>	Bergdietikon – Anbindung Entwicklungsgebiet Rai (Föhret)	A	0.2	Bergdietikon
<b>ÖV3</b>	Dietikon – Ertüchtigung Bushof	C	*	Dietikon

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

		<b>Priorität</b>	<b>Kosten</b> Mio. CHF	<b>Zuständigkeit</b>
<b>ÖV4</b>	Dietikon – Neuorganisation Bahnhofplatz	C	*	Dietikon
<b>ÖV5</b>	Aargau Ost – Limmattalbahn Weiterführung Killwangen – Baden	C	*	Kanton Aargau (AVK)
<b>ÖV6</b>	Limmattal – Neue Direktverbindung Zürich – Aarau	ÜM		Bund

### Motorisierter Individualverkehr



<b>MIV1</b>	Spreitenbach – Müslistrasse/ Industriestrasse 2. Etappe	C	9.0	Spreitenbach
<b>MIV2</b>	Spreitenbach – Müslistrasse/ Industriestrasse 3. Etappe	C	9.0	Spreitenbach
<b>MIV3</b>	Aargau Ost – Erweiterung N1 Wettingen – Dietikon	ÜM		Bund

### Fuss- und Veloverkehr



<b>FVV1</b>	Veloschnellroute Limmattal inkl. Zubringer Priorität A	A		Kanton Aargau, Kan- ton Zürich, Dietikon
<b>FVV1a</b>	Spreitenbach – Veloschnellroute, Abschnitt Spreitenbach	A	8.3	Kanton Aargau (ATB)
<b>FVV1b</b>	Dietikon – Veloschnellroute, Abschnitt Dietikon – Kantonsgrenze	A	25.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV1c</b>	Schlieren/Dietikon – Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren – Dietikon	A	50.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV1d</b>	Dietikon – Velorouten Niderfeld	A	0.7	Dietikon
<b>FVV2</b>	Veloschnellroute Limmattal inkl. Zubringer Priorität B	B		Kanton Aargau, Kanton Zürich
<b>FVV2a</b>	Killwangen – Veloschnellroute, Abschnitt Killwangen	B	1.0	Kanton Aargau (ATB)
<b>FVV2b</b>	Dietikon – Velo- und Fussgänger-Unterführung Poststrasse	B	13.2	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV2c</b>	Schlieren/Oberengstringen – Veloverbindung Bahnhof/ Zentrum Schlieren – Zentrum Oberengstringen	B	5.5	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV2d</b>	Untereingstringen – Velohauptverbindung Untereing- stringen – Schlieren, Abschnitt Untereingstringen	B	12.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV2e</b>	Spreitenbach – Zentrumsachse mit Fuss-/Veloverkehr, Abschnitt Zentrumsstrasse	B	1.6	Spreitenbach
<b>FVV3</b>	Dietikon/Urdsorf – Veloverbindung Bahnhof Glanzenberg – Urdsorf Herweg	A	2.0	Kanton Zürich
<b>FVV4</b>	Geroldswil/Dietikon – Fuss-/Veloverbindung Geroldswil – Dietikon	B	1.5	Kanton Zürich
<b>FVV5</b>	Schlieren – Gleisquerung Reitmenweg für Langsamverkehr	B	20.0	Schlieren
<b>FVV6</b>	Weiningen – Südliche Fuss-/Veloverbindung Untereingstringen – Weiningen	A	5.0	Weiningen



		<b>Priorität</b>	<b>Kosten</b> Mio. CHF	<b>Zuständigkeit</b>
<b>FVV7</b>	Spreitenbach – FVV-Steg Boostock: Ersatzneubau mit Aufwertung als Velo-Verbindung	A	0.3	Spreitenbach
<b>FVV8</b>	Dietikon – Veloschnellroute, Ertüchtigung Veloinfrastruktur Überlandstrasse auf Standard Veloschnellroute	C	10.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV9</b>	Spreitenbach – Neubau Stadtplatz	C	7.0	Spreitenbach
<b>FVV10</b>	Spreitenbach – Neubau Stadtplatz	C	2.0	Spreitenbach
<b>FVV11</b>	Veloförderprogramm Kanton Zürich	D		Kanton Zürich (AFM)



### Güterverkehr

<b>GüV1</b>	Urdorf – Erschliessung polyvalente Güterumschlaganlage Bergermoos	C	*	noch offen
<b>GüV2</b>	Birmensdorf – Erschliessung Aushub-Sortier- und Umschlaganlage Birmensdorf Ristet	C	*	noch offen
<b>GüV3</b>	Limmattal – KV-Umschlagsanlage Terminal Dietikon	ÜM		Bund

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



Die Umgestaltungen im Strassenraum sorgen dafür, dass der Verkehr sicherer und siedlungsverträglicher wird.





Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation soll weitere urbane Verkehrsangebote auch ausserhalb der Kernstadt einführen. So will man gezielt dem wachsenden Mobilitätsbedürfnis und den begrenzten Platzverhältnissen begegnen.







# 02

## Stadt Zürich-Glattal



# Mehr Beschäftigte und erfolgreiche Innenentwicklung

**Die grösste Stadt der Schweiz und das Glattal bilden einen vielfältigen Raum, der auch ausserhalb Zürichs zunehmend urbaner wird. Mit Blick auf die Herausforderungen wurde das Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal weiterentwickelt.**

## **Hohe Anforderungen in einem dynamischen und komplexen Raum**

Das Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal trägt dazu bei, den Raum vorausschauend auf die weitere dynamische Siedlungsentwicklung vorzubereiten und diese zu lenken. Der ÖV sowie der Fuss- und Veloverkehr spielen beim Bewältigen der wachsenden Mobilität die Hauptrollen.

Das Agglomerationsprogramm umfasst einen höchst vielfältigen Raum. Die mittlerweile 19 zugehörigen Städte und Gemeinden zählen rund 649'000 Einwohnende sowie 660'000 Beschäftigte. Die Anzahl der Beschäftigten ist seit 2008 um rund 30 % gewachsen, prozentual doppelt so stark wie die Bevölkerung. Zusätzlich zu Zürich, den Glattal-Gemeinden, Bülach und Bachenbülach zählen seit dieser Generation des Agglomerationsprogramms auch Embrach im Zürcher Unterland und das direkt an die Stadt Zürich angrenzende Regensdorf zum Programm-Perimeter.

## **Das Wachstum erfolgte konsequent nach innen, was sich unter anderem im sinkenden Bauzonenverbrauch pro Kopf zeigt.**

In der Stadt Zürich und im Glattal wurden in den letzten Jahren verschiedene Entwicklungsschwerpunkte realisiert, die hervorragend erschlossen sind, z. B. die Europa-Allee, Manegg, das Hochbord Dübendorf oder der Glattpark. Als Verkehrsknoten von nationaler und internationaler Bedeutung liegen der Hauptbahnhof Zürich und der Flughafen Zürich innerhalb des Perimeters.

Die Stadt Zürich und das Glattal sind zu einer Stadtlandschaft zusammengewachsen, die durch die bewaldeten Hügelzüge (v. a. Uetliberg, Hönnggerberg, Zürichberg, Hardwald), die Flussräume (Limmat, Sihl, Glatt) und den Zürichsee gegliedert wird. Diese stellen einerseits selbst naturräumliche Qualitäten dar, andererseits dienen sie Bevölkerung und Beschäftigten als siedlungsnahe Frei- und Erholungsräume.

## **Das Verkehrsangebot hält Schritt**

Die Verkehrssituation in und um die Kernstadt Zürich hat sich in den letzten Jahren nicht grundsätzlich verändert: Die Strassen sind vor allem im Glattal immer stärker belastet, was zu Kapazitätsengpässen auf den Nationalstrassen sowie an Knoten führt. Das ÖV-Angebot wurde mit den 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn stark ausgebaut. Die Nachfrage ist ebenfalls stark gestiegen. Es verbleibt jedoch ein grosser Unterschied zwischen dem Mobilitätsverhalten in der Stadt Zürich gegenüber jenem im Glattal und den weiteren Gemeinden im Perimeter: Während in der Stadt viele Menschen häufig den ÖV nutzen, zu Fuss oder per Velo unterwegs sind, dominiert in den anderen Teilen der Agglomeration der motorisierte Individualverkehr nach wie vor.





Die Zahl der Beschäftigten in der Stadt Zürich und im Glattal steigt stark an. Das kann zu erhöhtem Pendelverkehr führen.



# Bisher Erreichtes

## Das Umsetzen des Agglomerationsprogramms Stadt Zürich-Glattal schreitet voran, sowohl bei der Siedlungsentwicklung als auch der Planung künftiger Verkehrsangebote.

### Verbindlich verankert, weitgehend umgesetzt

Die bisherigen Agglomerationsprogramme sind in den kantonalen, regionalen und kommunalen Planungsinstrumenten verbindlich verankert. Die Siedlungsentwicklung der letzten vier Jahre entspricht dem Zukunftsbild und den Zielen. Die bereits heute schweizweit höchste Siedlungsdichte wird unter anderem über Gebietsplanungen weiter erhöht, vor allem im Glattal und in den Räumen Regensdorf und Bülach. Kanton und Gemeinden setzen die im Agglomerationsprogramm prägenden Konzepte Fil Vert und Fil Bleu Glattal um.

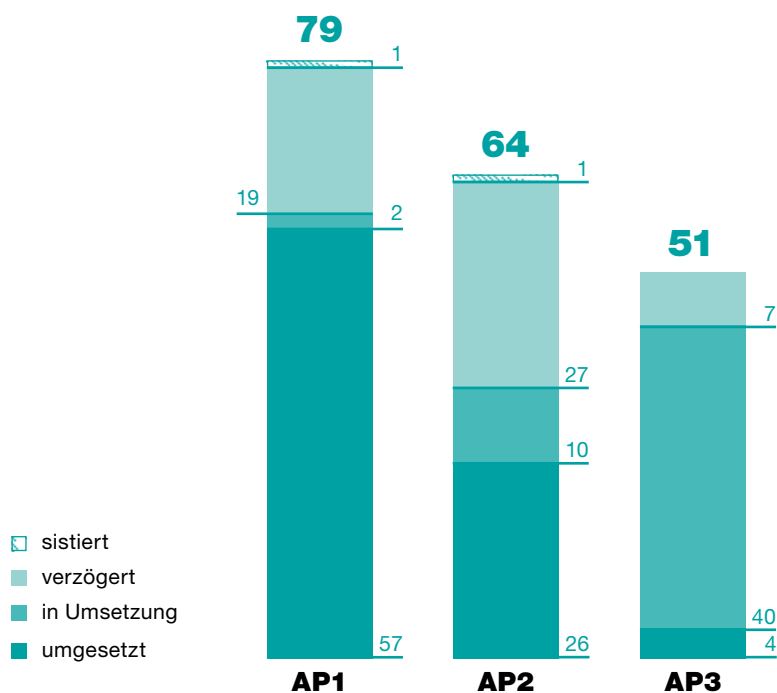
Auch wichtige Verkehrsinfrastrukturprojekte schreiten nach Plan voran, z.B. die Stadtbahn-Erweiterungen und der Brüttenertunnel.

In der Stadt Zürich verläuft die Verkehrsentwicklung wie gewünscht, ein Grossteil der Massnahmen ist umgesetzt. Im Glattal konnten bereits zahlreiche Massnahmen zugunsten des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs umgesetzt werden.

### Zunehmend ermöglichen urbane Lösungen auch ausserhalb der Stadt Zürich eine effiziente und platzsparende Mobilität.

### Anzahl Einzel- und Teilmassnahmen

Priorität A



## Stadt Zürich: Tram Hardbrücke realisiert

Der Lückenschluss im Tramnetz zwischen Hard- und Escher-Wyss-Platz ermöglicht seit 2017 neue umsteigefreie Fahrten. Zudem hat die Massnahme den Bahnhof Hardbrücke ans Tramnetz angeschlossen.

**Stadt und Kanton Zürich, 130 Millionen CHF**



Erfolgreich umgesetzt: Das Tram Hardbrücke war eine Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation.

### **Kleiner Abschnitt mit grossem Nutzen**

Die neue Streckenführung der Tramlinie 8 über die Hardbrücke in Zürich verbindet seit Dezember 2017 den Hard- mit dem Escher-Wyss-Platz. Dadurch ist der wichtige S-Bahnhof Hardbrücke ans städtische Tramnetz angeschlossen. Er ist für den Pendelverkehr einer der Knotenpunkte in der Stadt. Langfristig werden hier pro Tag 80 000 bis 90 000 Fahrgäste ein-, aus- und umsteigen.

platz. Bessere Umsteigemöglichkeiten zwischen der S-Bahn und dem Tramnetz führen zu kürzeren Reisezeiten.

Für den motorisierten Individualverkehr gibt es auf der Hardbrücke dank kombinierten Bus- und Trampuren immer noch gleich viele Fahrbahnen wie vor dem Bau der neuen Tramstrecke. Eine optimale Koordination der Lichtsignalanlagen stellt den Verkehrsfluss ohne zusätzliche Wartezeiten für den MIV und den ÖV sicher.

Der Bund beteiligte sich mit 35 % an den Gesamtkosten von 130 Millionen Franken (inkl. Strassenbau).

### **Das Tram 8 entlastet die bereits stark frequentierten Linien rund um den Hauptbahnhof.**

Die Neubaustrecke schafft eine direkte Verbindung zwischen Zürich-West sowie dem Raum Helvetiaplatz, Stauffacher und Parade-

# Künftige Entwicklung

## Die Bevölkerung im Kanton Zürich und die Zahl der Beschäftigten werden bis 2040 stark zunehmen. Dies stellt hohe Anforderungen an das künftige Verkehrsangebot.

Rund die Hälfte der zusätzlichen Bevölkerung des Kantons Zürich wird 2040 im Agglomerationsraum Stadt Zürich-Glattal leben: Fast 140 000 weitere Einwohnende werden erwartet. Die Zahl der Beschäftigten soll gemäss Prognosen sogar um etwa 150 000 zunehmen. Damit würde die Zahl der Beschäftigten 2040 jene der Einwohnenden geringfügig übertreffen, was nur in wenigen Agglomerationen der Fall ist.

### Aussenzentren wachsen

Die Bevölkerung wird künftig vor allem in den Aussenzentren der Kernstadt (Lengg, Altstetten, Affoltern, Seebach, Schwamendingen) und in zentralen Orten am Rand des dichten urbanen Raums (u. a. Kloten-Steinacker, Regensdorf, Dübendorf, Fällanden) wachsen. Während die Areale in der Stadt Zürich und um die Bahnhöfe im Glattal auch im nationalen Vergleich hervorragend mit dem ÖV erschlossen sind, besteht bei den Entwicklungsgebieten am Rande der Agglomeration noch Bedarf nach einer besseren ÖV-Anbindung.

Auf den ÖV entfällt bereits heute ein hoher Anteil der Mobilität; bis 2040 wird er weiter steigen. Während im motorisierten Individualverkehr das Wachstum 39 % beträgt, sind es im ÖV 70 %. Die Unterschiede innerhalb der Agglomeration sind beträchtlich: Der ÖV-Anteil in der Stadt Zürich ist deutlich höher als in den übrigen Teilräumen. Vor allem innerhalb des Glattals sowie bei Fahrten in die benachbarten Regionen ist der ÖV-Anteil relativ tief.

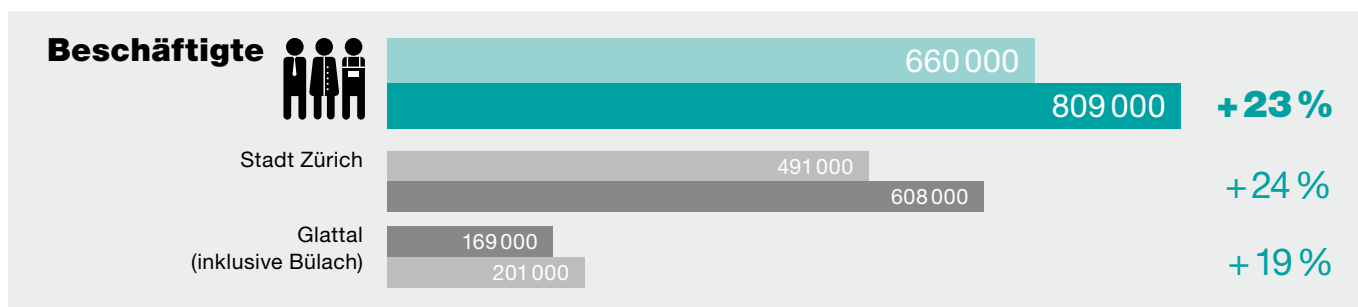
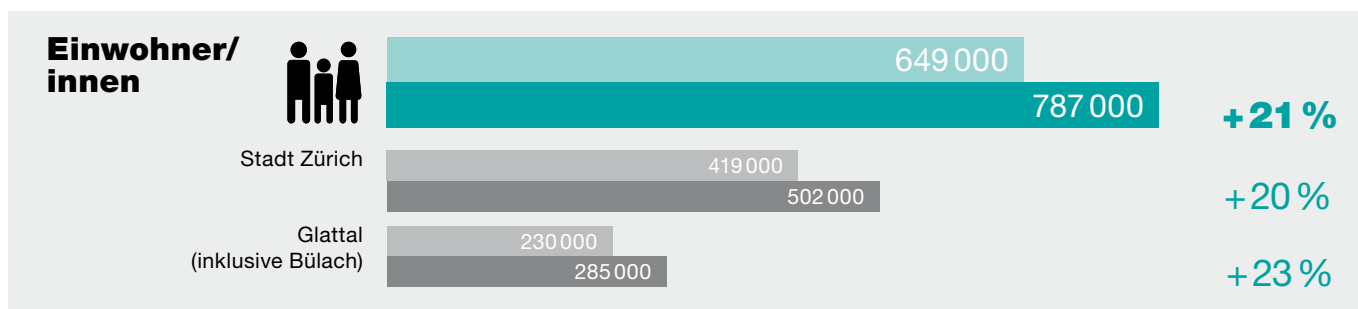
### Zunehmender Autoverkehr erfordert Massnahmen

Trotz der starken Verlagerung auf den ÖV wird die Verkehrsbelastung auf den Strassen weiter zunehmen. Ohne Gegenmassnahmen kommt es also vermehrt zu Kapazitätsengpässen und negativen Begleiterscheinungen des Autoverkehrs.

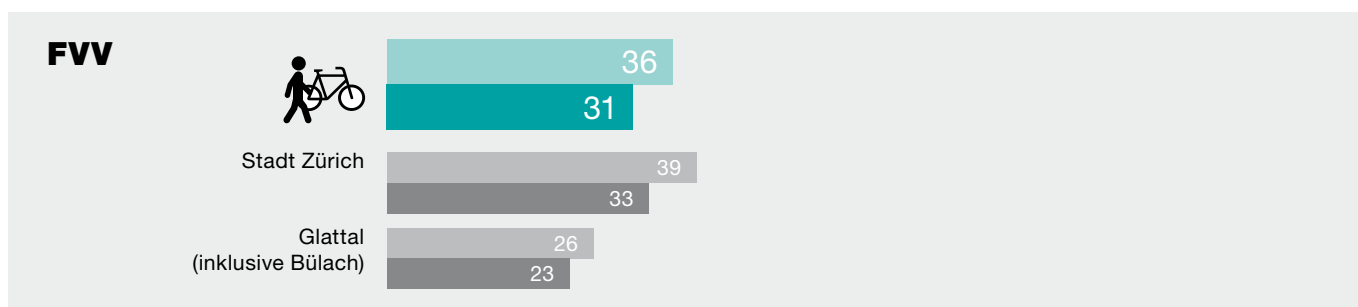
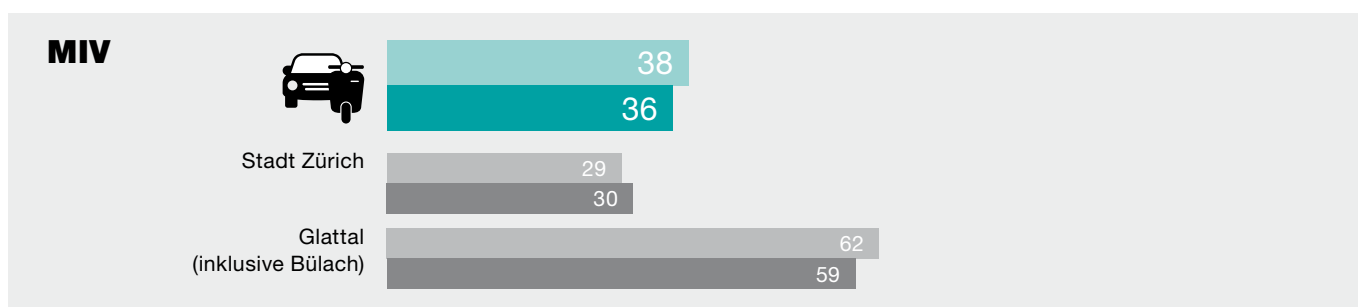
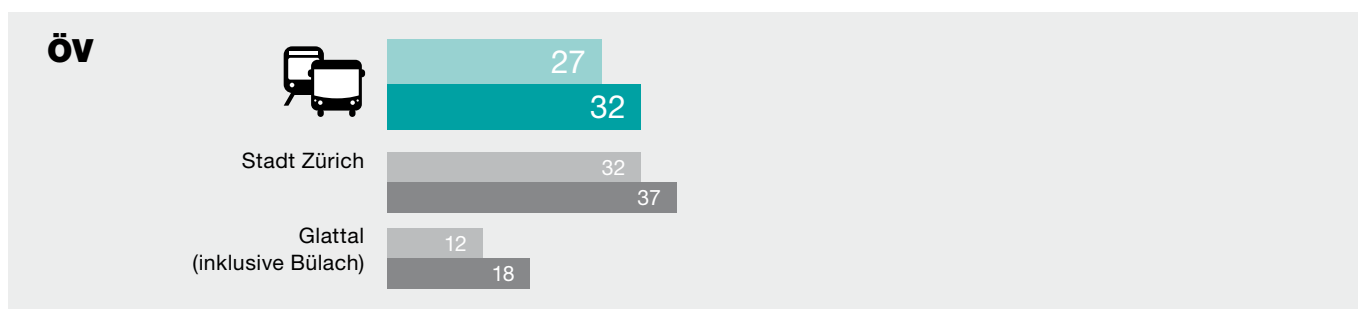
## Auch das Glattal ist ein Magnet für Pendlerinnen und Pendler.

Zahlreiche Einkaufs- und Freizeitaktivitäten ziehen ebenfalls eine zunehmende Zahl von Menschen an. Deshalb wird mit einem sehr starken Wachstum der Verkehrsnachfrage um 52 % gerechnet.





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



Die Einwohnerzahlen «heute» beziehen sich auf das Jahr 2019. Die Angaben für Beschäftigte, öffentlichen Verkehr (ÖV), motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie Fuss- und Veloverkehr (FVV) stammen von 2018.

Grundlage für die Berechnung der Verkehrsmittelwahl sind alle Wege (Quell-, Ziel- und Binnenverkehr), die an einem durchschnittlichen Werktag im Kanton zurückgelegt werden (berechnet mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell). Die Werte für den Fuss- und Veloverkehr sind unkalibriert und daher ungenauer als die anderen.

Quellen: Gemeindeporträt, Prognoselauf BP2020, Szenario «Trend ZH 2020» (Kanton Zürich, Statistisches Amt, 2020); Kanton Aargau, Departement Finanzen und Ressourcen; Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (Kanton Zürich, Amt für Verkehr AFV, 2020)

# Zukunftsbild und Ziele

**Verkehr, Siedlung und Landschaft sind aufeinander abgestimmt, die Naturräume sind erhalten und vernetzt: So präsentiert sich der Agglomerationsraum gemäss Zukunftsbild 2040.**

Die Entwicklungsgebiete sind Hotspots der Veränderung. Verbindend wirken die Aufwertungs-Massnahmen Fil Rouge (Strassenräume und Ortszentren, neue Tram-/Stadtbahnachsen), Fil Vert (Grün- und Freiräume) und Fil Bleu (Gewässer und Uferwege). Das Zukunftsbild basiert auf kantonalen und regionalen Raumordnungskonzepten.

## Siedlung: Veränderung im Bestand






Um das starke Wachstum aufzunehmen, werden bestehende Strukturen genutzt. Siedlungskorridore sind verkehrlich erschlossen und städtebaulich aufgewertet (Fil Rouge). Die Zentren sind urbane Brennpunkte mit verschiedenen Nutzungen.

## Landschaft: aufgewertete Erholungsorte

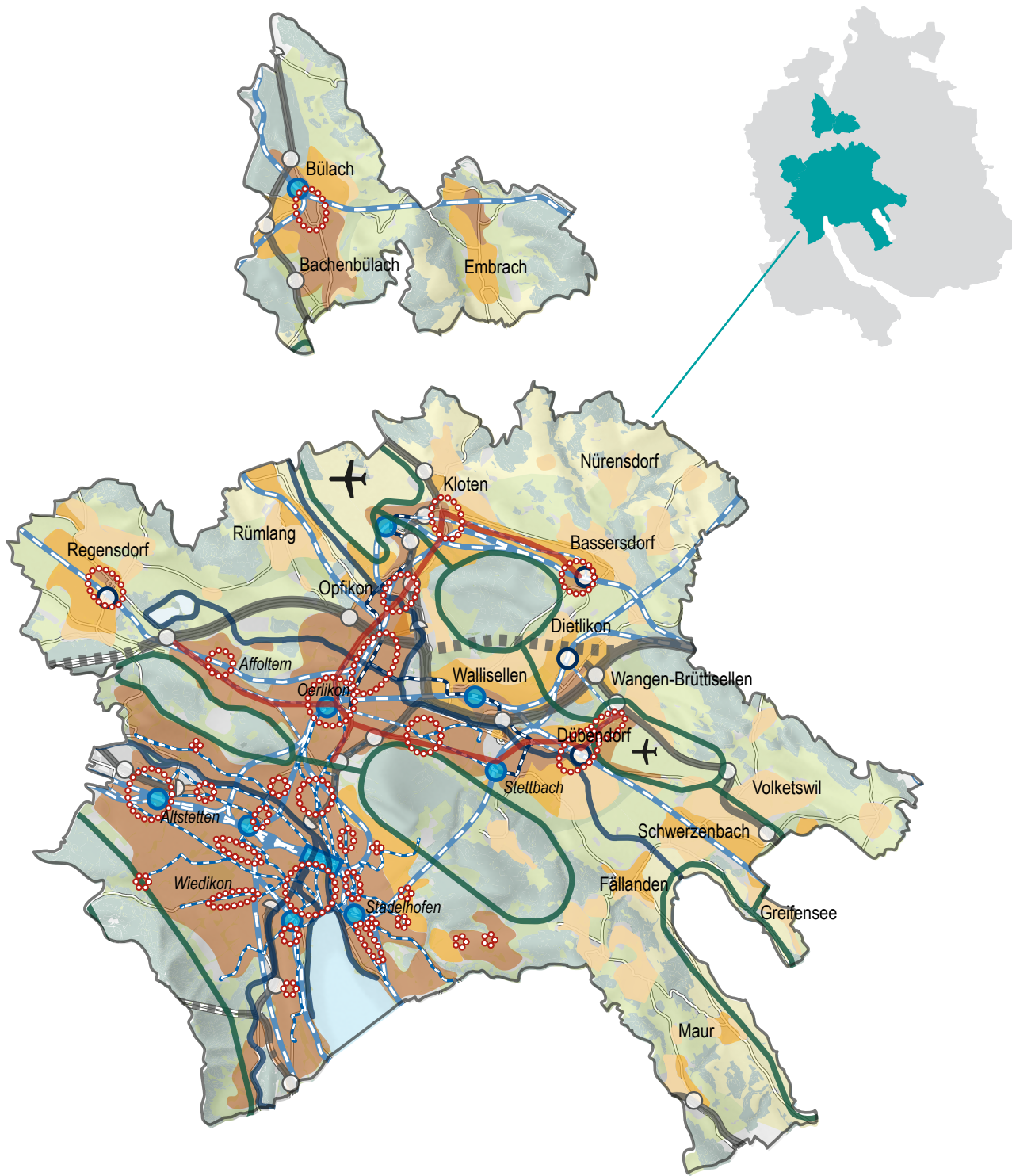
Prägende Landschafts- und Freiräume sind besser vernetzt und klimaangepasst gestaltet; sie werden der Zahl der Erholungssuchenden gerecht. Aufgewertete Gewässerräume und der Fil Vert verbinden Landschaftselemente miteinander.

## Verkehr: siedlungsverträglich verteilt

Der Verkehr wird effizient abgewickelt. Die Hochleistungsstrassen haben ausreichend Kapazität für den überregionalen Verkehr. Siedlungsgebiete sind entlastet. Bahn und S-Bahn dienen weiterhin als Rückgrat der Erschliessung. Das Tramnetz ist ergänzt und die Glattalbahn verlängert.

Zielindikatoren		Stand heute		Ziel 2040	
	<b>Modalsplit</b> Anteil MIV an Tagesdistanzen	<b>50 %</b>	<b>höchstens</b>	<b>45 %</b>	
	<b>Unfälle</b> Verunfallte pro 1000 Einwohner/innen	<b>2,2</b>	<b>höchstens</b>	<b>2,0</b>	
	<b>Einwohner/innen nach ÖV-Güteklassen</b> Anteil der Einwohner/innen gemäss den vier Güteklassen	A	<b>45 %</b>	<b>höchstens</b>	<b>55 %</b>
		B	<b>31 %</b>		<b>35 %</b>
		C	<b>17 %</b>	<b>höchstens</b>	<b>5 %</b>
		D	<b>7 %</b>		<b>4 %</b>
	<b>Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen</b> Anteil der Beschäftigten gemäss den vier Güteklassen	A	<b>67 %</b>	<b>höchstens</b>	<b>70 %</b>
		B	<b>20 %</b>		<b>20 %</b>
		C	<b>9 %</b>	<b>höchstens</b>	<b>5 %</b>
		D	<b>3 %</b>		<b>4 %</b>
	<b>Siedlungsdichte</b> Einwohner/innen und Vollzeitbeschäftigte pro Hektar überbauter Bauzone	<b>144,3</b>	<b>höchstens</b>	<b>150</b>	

Die ÖV-Güteklassen umfassen die Kategorien A (sehr gut erschlossen), B (gut erschlossen), C (mittelmässig erschlossen) und D (gering erschlossen).



**Landschaft**

- Siedlungsorientierte Freiräume
- Landschaftsorientierte Freiräume
- Landschaftsräume
- Wald

**Siedlung**

- Hohe bis sehr Hohe Dichte (>150)
- Mittlere Dichte (100–150)
- Geringe bis sehr geringe Dichte (<100)
- ⊗ Zentren als funktionale Brennpunkte

**Verkehr**

- Hauptbahnhof Zürich
- Zusätzliche überregionale Knoten
- Dezentrale Umsteigepunkte (Bahn mit Tram-/Stadtbahnnetz)
- Gebiete mit mittlerer bis sehr hoher Dichte: Hoher Anteil des Fuss- und Veloverkehrs



# Handlungsbedarf und Teilstrategien

**Die Herausforderungen haben sich in den letzten Jahren nicht grundsätzlich verändert, zum Teil hat der Druck aber zugenommen. Angesichts des weiterhin starken Wachstums im Agglomerationsraum müssen die Anteile des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs deutlich gesteigert werden.**

Das starke Wachstum der Wohnbevölkerung wie auch der Beschäftigten erhöht den Bedarf, die Siedlungsentwicklung zu lenken, Natur- und Erholungsräume zu bewahren und die Mobilität effizient und siedlungsverträglich abzuwickeln. Dazu braucht es Interventionen auf allen Ebenen.

## **Siedlung attraktiv nach innen entwickeln**

Der heute schon intensiv besiedelte Raum kann durch gezielte Innenentwicklung mehr Einwohnende und Beschäftigte aufnehmen. Auch bei anhaltendem Wachstum sollen der Agglomerationsraum städtebaulich attraktiver und die entstehende Verkehrsnachfrage siedlungsverträglich bewältigt werden. Die grossen Entwicklungsgebiete dienen dabei als Katalysatoren, indem sie gezielt in diese Richtung geplant werden. Grenzüberschreitende Siedlungskorridore werden vernetzt und aufgewertet (Fil Rouge).

## **Landschaften schützen**

Die See- und Flussräume im Süden und die Grünräume im Norden der Agglomeration bilden einen hochwertigen Gegenpol zum dichten Siedlungsgebiet. Indem die Verbindungen zwischen diesen Räumen erhalten und aufgewertet werden, entstehen günstige Rahmenbedingungen für den ökologischen Austausch. Die siedlungsnahen Landschaftsräume sowie die Freiräume innerhalb der Siedlung müssen so gestaltet werden, dass sie der Naherholung der regionalen Bevölkerung noch besser dienen. Wo nötig, sollen Natur- und Erholungsräume auch entflochten

werden. Die ökologisch wertvollen Räume müssen geschützt, die ökologische Vernetzung muss verbessert werden.

## **Verkehr auf den ÖV verlagern und sicherer machen**

Prioritärer Handlungsbedarf besteht in folgenden Bereichen: Die angestrebte Innenentwicklung der Siedlung und einzelne verkehrsintensive Einrichtungen (z. B. Zoo Zürich) erfordern den Ausbau des ÖV-Angebots. Die teilweise noch mangelhafte Siedlungsverträglichkeit des Verkehrs beeinträchtigt den Fuss- und Veloverkehr in der Stadt Zürich und in den Gemeindezentren. Damit der Veloanteil steigt, sollen der kantonale Velowegnetzplan und der Masterplan Velo der Stadt Zürich sukzessive umgesetzt werden. S-Bahnhöfe im Glattal und im Unterland sowie in Regensdorf werden als multimodale Verkehrsdrehscheiben gestärkt.

**Gezielte Massnahmen erhöhen die Sicherheit – eine wichtige Voraussetzung, um die Anteile des Fuss- und Veloverkehrs zu steigern.**



Der Strassenverkehr muss dem Fuss- und Veloverkehr mehr Platz einräumen.



# Angestrebte Wirkung

**Das Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal schafft verträgliches Wachstum. Die Urbanisierung im Glattal und z. B. auch in Regensdorf wird mit grossem Einsatz unterstützt, indem die Voraussetzungen für eine zunehmend urbanere Mobilität geschaffen werden.**

Die Innenentwicklung der Siedlung sowie das Planen von Entwicklungsgebieten schaffen einen urbanen Raum, der das prognostizierte Wachstum aufnehmen kann. Die Verkehrsmassnahmen des Agglomerationsprogramms sichern die effiziente und siedlungsverträgliche Mobilität.

## **Aufgewertete Erholungsräume**

Die Siedlungsräume entlang der wichtigen Korridore werden klar strukturiert und miteinander verknüpft, vor allem auf den Stadtbahnkorridoren. Neue städtebauliche Qualitäten werden geschaffen. Aufwertungsmassnahmen und Nutzungskonzepte für die Natur- und Erholungsräume steuern die intensive Freizeitnutzung dieser Räume und sorgen für eine Entflechtung der Nutzungsansprüche. Die bestehenden Grün- und Naturräume werden ökologisch vernetzt, u. a. auf Grundlage des Fil Bleu und Fil Vert.

## **Mehr Velo, weniger Auto**

Die umfassenden Ausbauten des ÖV-Angebots, die Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sowie die gezielte Innenentwicklung im Siedlungsgebiet sollen die Anteile des MIV reduzieren.

**Gut mit dem ÖV erschlossene Zentren sowie Entwicklungsschwerpunkte nehmen einen grossen Teil des Wachstums auf. Wer dort wohnt und arbeitet, nutzt seltener das Auto.**

Auf wichtigen Korridoren im S-Bahn-Netz wird die Kapazität stark erhöht. Das Tram- und Stadtbahnnetz wird auf stark frequentierten Achsen entlang der Hauptkorridore der Siedlungsentwicklung im Glattal (Fil Rouge) ausgebaut. Dadurch übernimmt der ÖV den Grossteil der zusätzlichen Verkehrsnachfrage. Mit dem Ausbau der wichtigen S-Bahnhöfe Dübendorf, Dietlikon, Bassersdorf und Regensdorf zu multimodalen Drehscheiben werden die Verkehrsmittel besser vernetzt, was den ÖV fördert.

## **Zu Fuss durch die Siedlungen**

Dank Verkehrsmanagement, verkehrsberuhigten Zonen und weiterer gestalterischer Elemente wird der Verkehr abseits der Nationalstrassen siedlungsverträglicher. Die geplanten Massnahmen ermöglichen es, das hohe Potenzial des Fuss- und Veloverkehrs optimal zu nutzen: Kurze Wege innerhalb der dichten Siedlungszentren und Entwicklungsgebiete werden vermehrt zu Fuss zurückgelegt. Velofahrende finden auch auf mittleren Distanzen attraktive und sichere Routen.



In der Stadt Zürich soll der Veloanteil steigen, um die wachsende Mobilität aufzunehmen.



Im Glattal wird eine urbanere Mobilität angestrebt, was bedeutet: mehr Tram-Verbindungen sowie attraktivere Angebote für den Fuss- und Veloverkehr.



# Massnahmen

## Übergeordnete Massnahmen des Bundes

Der Brüttenertunnel und der Ausbau des Bahnhofs Zürich-Stadelhofen sind die zentralen Projekte des nächsten grossen Ausbaus der Zürcher S-Bahn bis etwa 2035. Dieser wird auch in der Agglomeration Stadt Zürich-Glattal das Bahnangebot massiv steigern. Damit kann die S-Bahn weiterhin das Rückgrat der Erschliessung sein.

Auch strassenseitig tragen übergeordnete Massnahmen dazu bei, die Ziele des Agglomerationsprogramms zu erreichen. Die Nationalstrasse N1 kann ihre Aufgabe für den Agglomerations- und Durchgangsverkehr unter anderem dank des Baus der Glattalautobahn besser wahrnehmen und die Hauptstrassen im Siedlungsgebiet entlasten.

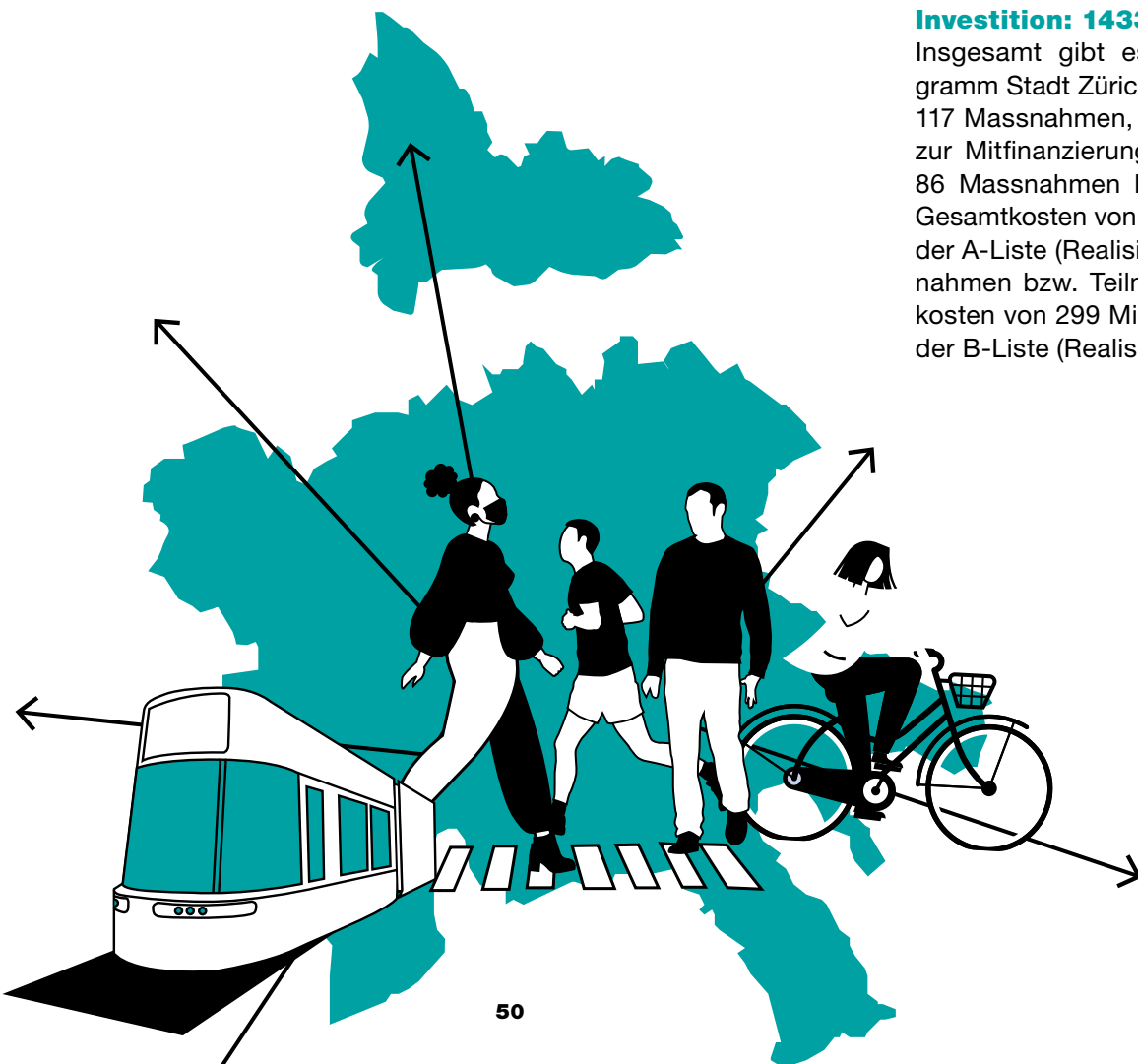
## Verkehrsmassnahmen

Der Handlungsbedarf im Verkehr ist angesichts des starken Wachstums im Agglomerationsraum gross. Kanton und Gemeinden setzen die Prioritäten für das Agglomerationsprogramm der 4. Generation auf das Optimieren des Stadtbahn- und Tramnetzes (Tram Affoltern, Verlängerung Stadtbahn Flughafen-Kloten), den Ausbau von S-Bahn-Haltestellen zu intermodalen Drehscheiben, das Aufwerten von Strassenräumen sowie den Ausbau des Velowegnetzes in der Agglomeration.

Für das Velowegnetz sind die meisten Massnahmen vorgesehen. Zudem enthält das Agglomerationsprogramm Massnahmen für drei weitere Gebietsplanungen. Die Gebietsplanungen aus früheren Generationen werden fortgeführt.

## Investition: 1433 Millionen Franken

Insgesamt gibt es im Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal der 4. Generation 117 Massnahmen, die der Kanton dem Bund zur Mitfinanzierung einreicht: Davon stehen 86 Massnahmen bzw. Teilmassnahmen mit Gesamtkosten von 1134 Millionen Franken auf der A-Liste (Realisierung bis 2027), 31 Massnahmen bzw. Teilmassnahmen mit Gesamtkosten von 299 Millionen Franken stehen auf der B-Liste (Realisierung ab 2028).







« Wir haben viel vor. Das Grossprojekt Brüttenertunnel leitet uns, mit den SBB steht uns ein erfahrener Partner zur Seite. »

## Patrik Baumgartner, Gemeinde Bassersdorf

Abteilungsleiter Bau + Werke



Als in Bassersdorf vor 40 Jahren der Bahnhof von der Ortsmitte in den Süden verlegt wurde, verblieb das südlich angrenzende Gebiet nur teilweise genutzt. Das soll sich nun ändern. Zudem wird im Rahmen des Neubaus Brüttenertunnel der Bahnhof umgestaltet, mit kommerziellen Nutzungen, neuen Unterführungen, Parkierungsanlagen und Businfrastrukturen. Aufwertungen im südlichen Teil des Bahnhofs mit neuen Bushaltestellen, Fusswegen und Veloparkierungen werden gemäss Beschlüssen des Soveräns an die Hand genommen.

An der Entwicklung des Gebietes Bahnhof Süd arbeiten wir mit einer Masterplanung und der kommunalen Richtplanung schon länger. Nun, da Bund und SBB den Brüttenertunnel planen und ohnehin Massnahmen am Bahnhof anstehen, ist ein guter Zeitpunkt gekommen, eigene Massnahmen zu ergänzen und Synergien zu nutzen.

Die geplanten Massnahmen sind für uns finanziell gewichtig, selbst mit einer möglichen Mitfinanzierung durch den Bund. Dazu kommt: Bassersdorf ist in den letzten 25 Jahren um fast die Hälfte gewachsen. Das gilt es erst einmal zu verdauen. Mancher Einwohner, manche Einwohnerin wünscht, dass Bassersdorf ein Dorf bleibt und nicht weiter wachsen soll. Gemeinderat und Verwaltung sehen das Gebiet Bahnhof Süd aber eindeutig als Chance. Hierhin kann das prognostizierte Wachstum bewusst gelenkt und eine gesunde Siedlungsentwicklung erreicht werden.





## Siedlung

		<b>Priorität</b>	<b>Kosten</b> Mio. CHF	<b>Zuständigkeit</b>
<b>S1</b>	Zürich – Umsetzung kommunaler Richtplanung Siedlung, Landschaft, öffentliche Bauten und Anlagen (SLÖBA)	As		Stadt Zürich
<b>S2</b>	Zürich – Gebietsmanagement Lengg	As		Kanton Zürich (ARE)
<b>S3</b>	Kloten – Transformationsgebiet/ Gebietsentwicklung Steinacker	As		Kloten
<b>S4</b>	Regensdorf – Gebietsentwicklung Regensdorf Bahnhof Nord	As		Regensdorf



## Gesamtverkehr

<b>GV1</b>	Kloten/Bassersdorf – Verlängerung Glattalbahn (Flughafen bis Kloten Industrie) und Velohauptverbindung (inkl. nicht beitragsberechtigter Hochwasserschutz)	A		Kanton Zürich
<b>GV1a</b>	Kloten – Verlängerung der Glattalbahn (Flughafen bis Kloten Industrie)	A	262.1	Kanton Zürich (ZVV)
<b>GV1b</b>	Kloten/Bassersdorf – Velohauptverbindung Kloten – Bassersdorf, Teil Kloten	A	80.8	Kanton Zürich (TBA)
<b>GV2</b>	Zürich – Hardturmstrasse – Umgestaltung Strassenraum	A	17.0	Stadt Zürich
<b>GV3</b>	Dietlikon – Aufwertung Strassenraum Bahnhofstrasse und Velohauptverbindung Bassersdorf – Dietlikon, Teil Süd	A	16.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>GV4</b>	Dübendorf – Aufwertung Bahnhofstrasse	A	6.0	Dübendorf
<b>GV5</b>	Dübendorf – Aufwertung Strassenraum Überlandstrasse	A	9.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>GV6</b>	Embrach – Übergeordnetes Velonetz und Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Dorf- und Zürcherstrasse	A		Embrach
<b>GV6a</b>	Embrach – Übergeordnetes Velonetz	A	5.0	Embrach
<b>GV6b</b>	Embrach – Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Dorf- und Zürcherstrasse	A	4.0	Embrach
<b>GV7</b>	Kloten – Aufwertung Strassenraum Kloten, Dorf-/Bassersdorferstrasse	B	7.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>GV8</b>	Kloten – Stadtplatz Süd, Marktgasse und Bahnhofstrasse	A	5.0	Kloten
<b>GV9</b>	Regensdorf BGK Watt mit Dorf-, Rümmlanger-, Niederhasli- und Unterdorfstrasse	B	8.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>GV11</b>	Dübendorf – Personenunterführung Bahnhof Dübendorf	B	38.7	Dübendorf
<b>GV12</b>	Embrach – Personenunterführung Bahnhof Embrach	C	*	Embrach
<b>GV13</b>	Kloten – Unterführung Bahnhof West	A	3.0	Kloten

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

		<b>Priorität</b>	<b>Kosten</b> Mio. CHF	<b>Zuständigkeit</b>
<b>GV14</b>	Kloten – Unterführung Bahnhof Ost	A	15.0	Kloten
<b>GV15</b>	Regensdorf – Neue Personenunterführung Bahnhof	A	11.6	Regensdorf
<b>GV16</b>	Zürich – Bahnhofbrücke, Gleisausbau und Optimierung für Fuss- und Veloverkehr	B	9.0	Kanton Zürich (ZVV)
<b>GV17</b>	Programm «Impuls Mobilität», Mobilitätsberatung im Kanton Zürich	D		Kanton Zürich (AFM)
<b>GV18</b>	Nicht-infrastrukturelle Massnahmen Verkehrssicherheit	D		Kanton Zürich (KAPO)
<b>GV-P1</b>	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung Strassenraum, A-Horizont	A		
<b>GV-P1a</b>	Zürich – Quarz – Hubertus	A	2.0	Stadt Zürich
<b>GV-P1b</b>	Zürich – Quarz – Nordbrücke	A	1.1	Stadt Zürich
<b>GV-P1c</b>	Zürich – Talstrasse – Umgestaltung Strassenraum	A	3.8	Stadt Zürich
<b>GV-P1d</b>	Greifensee – Einrichtung von Begegnungszonen bei Kindergärten	A	0.3	Greifensee
<b>GV-P1e</b>	Greifensee – Umgestaltung Ortsmitte/Dorfplatz	A	0.3	Greifensee
<b>GV-P1f</b>	Greifensee – Einrichtung von Begegnungszonen beim Primarschulhaus	A	0.2	Greifensee
<b>GV-P1g</b>	Greifensee – Umgestaltung Tumigerstrasse	A	1.2	Stadt Zürich
<b>GV-P1h</b>	Rümlang – Zentrumsgestaltung BGK Rümlang	A	2.9	Rümlang
<b>GV-P1i</b>	Regensdorf – Aufwertung Watterstrasse	A	5.0	Regensdorf
<b>GV-P2</b>	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung Strassenraum, B-Horizont	B		
<b>GV-P2a</b>	Bassersdorf – BGK Winterthurerstrasse	B	3.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>GV-P2b</b>	Nürens Dorf – Aufwertung Strassenraum Nürens Dorf/Breite, Alte Winterthurerstrasse	B	3.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>GV-P2c</b>	Opfikon – Aufwertung Strassenraum Opfikon, Wallisellerstrasse	B	5.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>GV-P2d</b>	Bülach – Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Bahnhofstrasse	B	3.5	Kanton Zürich (TBA)

## Öffentlicher Verkehr

<b>ÖV1</b>	Zürich – Tram Affoltern	A	263.9	Kanton Zürich (ZVV)
<b>ÖV2</b>	Zürich – Erschliessung Lengg (Gesundheitsstandort), Teil ÖV	A	10.0	Stadt Zürich, Kanton Zürich (ZVV)



		<b>Priorität</b>	<b>Kosten</b> Mio. CHF	<b>Zuständigkeit</b>
<b>ÖV3</b>	Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr	A	40.0	Stadt Zürich
<b>ÖV4</b>	Zürich – Elektrifizierung Buslinie 89	A	12.7	Kanton Zürich (ZVV)
<b>ÖV5</b>	Zürich – Tramwendeschleife Hermetschloo	C	10.0	Kanton Zürich (ZVV)
<b>ÖV6</b>	Dübendorf – Bushof Bahnhof Dübendorf	B	9.4	Dübendorf
<b>ÖV7</b>	Regensdorf – Bushof Süd/Überdeckung Ostring	A	8.4	Regensdorf
<b>ÖV8</b>	Regensdorf – Bushof Nord (Ostring)	A	8.5	Kanton Zürich (TBA)
<b>ÖV9</b>	Zürich – Seilbahn Stettbach – Zoo Zürich	A	24.0	Seilbahn Zoo AG
<b>ÖV10</b>	Kloten – Umfeld Glattalbahnhofstetelle Stadthaus	A	1.5	Kloten
<b>ÖV11</b>	Greifensee – Einrichtung Bushaltestellen	A	0.3	Greifensee
<b>ÖV12</b>	Regensdorf – Bushaltestellen Althardstrasse	A	4.3	Regensdorf
<b>ÖV13</b>	Dietlikon – Bushof beim Bahnhof Dietlikon	A	2.8	Dietlikon
<b>ÖV14</b>	Bassersdorf – Busspur neue Baltenswiler-/Bassersdorferstrasse	A	1.4	Kanton Zürich (TBA)
<b>ÖV15</b>	Bassersdorf – Erschliessung Businfrastruktur Bahnhof Süd	A	0.5	Bassersdorf
<b>ÖV16</b>	Bassersdorf – Massnahmen Personenverkehr im Vorbe- reich des Bahnhofs (Park+Ride/Bike+Ride/Haltestellen)	A	1.7	Bassersdorf
<b>ÖV17</b>	Embrach – Platzgestaltung beim Bahnhof und Fussverkehr	A	2.9	Embrach
<b>ÖV18</b>	Zürich – Bahnhof Stadelhofen, 4. Gleis	ÜM		Bund, SBB
<b>ÖV19</b>	Glattal – Brüttenertunnel	ÜM		Bund, SBB
<b>ÖV20</b>	Zürich – Tramtangente Nord	C	180.0	Kanton Zürich (ZVV)
<b>ÖV21</b>	Kloten/Bassersdorf – Verlängerung Stadtbahn: Teil Kloten Industrie – Bassersdorf Bahnhof	C	114.0	Kanton Zürich (ZVV)
<b>ÖV22</b>	Dübendorf/Dietlikon – Ergänzung Stadtbahn: Teil Giessen – Bahnhof Dübendorf – Flugplatz Dübendorf	C	128.0	Kanton Zürich (ZVV)
<b>ÖV23</b>	Dübendorf/Dietlikon – Ergänzung Stadtbahn: Teil Flugplatz Dübendorf – Bahnhof Dietlikon	C	109.0	Kanton Zürich
<b>ÖV24</b>	Embrach – Busunterführung beim Bahnhof	C	12.0	Embrach
<b>ÖV- P1</b>	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge Aufwertung Bushaltestellen, A-Horizont	A		
<b>ÖV- P1a</b>	Fällanden – Feldhof Bushaltestelle	A	0.3	Fällanden



## Motorisierter Individualverkehr

**Priorität** **Kosten**  
Mio. CHF

**Zuständigkeit**



		Priorität	Kosten Mio. CHF	Zuständigkeit
<b>MIV1</b>	Regensdorf – Spange Althard	A	4.8	Regensdorf
<b>MIV2</b>	Regensdorf – Spange Trockenloo	A	11.1	Regensdorf
<b>MIV3</b>	Regensdorf – Anpassungen Wehntalerstrasse	A	13.6	Kanton Zürich (TBA)
<b>MIV4</b>	Dübendorf/Wangen-Brüttsellen – Groberschliessung Innovationspark, Parkway	A	15.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>MIV5</b>	Limmattal/Zürich/Glattal – Ausbau N1 Nordumfahrung	ÜM		Bund
<b>MIV6</b>	Glattal – Glattalautobahn	ÜM		Bund
<b>MIV7</b>	Glattal – Pannenstreifenumnutzung N1, Verzweigung Zürich-Nord – Brüttseller Kreuz	ÜM		Bund

## Fuss- und Veloverkehr



		Priorität	Kosten	Zuständigkeit
<b>FVV1</b>	Zürich – Umsetzung Vorzugsroutennetz Velo, A-Horizont	A	10.0	Stadt Zürich
<b>FVV2</b>	Zürich – Umsetzung Vorzugsroutennetz Velo, B-Horizont	B	10.0	Stadt Zürich
<b>FVV3</b>	Zürich – Passerelle Juchstrasse	A	6.0	Stadt Zürich
<b>FVV4</b>	Zürich – Verbindung Stadtkreise 4 und 5 (Netzlückenschliessung Haupttrouten Velo)	A	50.0	Stadt Zürich
<b>FVV5</b>	Zürich – Veloabstellanlage Bahnhof Altstetten	A	6.0	Stadt Zürich
<b>FVV6</b>	Kloten/Bassersdorf – Velohauptverbindung Kloten – Bassersdorf, Teil Bassersdorf	B	9.5	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV7</b>	Bassersdorf/Dietlikon – Velohauptverbindung Baltenswil – Dietlikon, Teil West	A	48.5	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV8</b>	Dübendorf – Veloschnellroute Dübendorf – Greifensee, Teil Dübendorf – Grenze Schwerzenbach	B	9.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV9</b>	Wallisellen/Dübendorf – Veloschnellroute Wallisellen – Dübendorf	B	32.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV10</b>	Wallisellen/Dübendorf – Velohauptverbindung Wallisellen bis Dübendorf	B	50.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV11</b>	Fällanden – Velohauptverbindung Pfaffhausen – Fällanden, Teil Nord	A	7.5	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV12</b>	Kloten/Opfikon – Veloschnellroute Flughafen – Glattpark	B	9.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV13</b>	Nürensdorf – Velonebenverbindung Nürensdorf, Alte Winterthurerstrasse	B	6.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV14</b>	Wallisellen – Veloschnellroute Bahnhof Wallisellen – Stadt Zürich	A	20.3	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV15</b>	Bachenbülach/Winkel – Velohauptverbindung Bachen- bülach – Kloten (Teilabschnitt)	A	12.0	Kanton Zürich (TBA)

		<b>Priorität</b>	<b>Kosten</b> Mio. CHF	<b>Zuständigkeit</b>
<b>FVV16</b>	Bassersdorf – Infrastrukturen Bahnhof Süd und Grindel	B	12.5	Bassersdorf
<b>FVV17</b>	Bülach – Velonebenverbindung Badenerstrasse	B	6.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV18</b>	Bülach – Schliessung Velonetzlücke Bülach Nord – Bahnhof – Altstadt	B	20.0	Bülach
<b>FVV19</b>	Dübendorf – Gleisquerung Säntisstrasse	B	6.4	Dübendorf
<b>FVV20</b>	Regensdorf – Velostation Althardstrasse	A	7.5	Regensdorf
<b>FVV21</b>	Wallisellen – Föhrlibuck Vernetzungskorridor und Langsamverkehrs-Anbindung an Veloschnellroute	B	18.0	Wallisellen
<b>FVV22</b>	Regensdorf – Velounterführung Watterstrasse	A	15.0	Kanton Zürich
<b>FVV23</b>	Dietlikon – West-Ost-Verbindung beim Bahnhof Dietlikon	A	5.4	Dietlikon
<b>FVV24</b>	Glattal – «Fil Bleu Glatt»: Langsamverkehrserschliessung entlang der Glatt, 2. Etappe	A	13.4	Kanton Zürich (TBA) Stadt Zürich Stadt Opfikon Stadt Dübendorf Gemeinde Wallisellen
<b>FVV25</b>	Glattal – «Fil Bleu Glatt»: Langsamverkehrserschliessung entlang der Glatt, 3. Etappe	B	11.5	Kanton Zürich (TBA) Stadt Zürich Stadt Opfikon Stadt Dübendorf Gemeinde Wallisellen
<b>FVV26</b>	Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- und Veloverkehr, 2. Etappe, Teil Central	C	*	Stadt Zürich
<b>FVV27</b>	Dübendorf/Wangen-Brüttisellen – Velohauptverbindung Dübendorf – Wangen	C	15.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV28</b>	Veloförderprogramm Kanton Zürich	D		Kanton Zürich (AFM)
<b>FVV- P1</b>	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, A-Horizont	A		
<b>FVV- P1a</b>	Zürich – Triemlistrasse – Aufwertung und Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr – A-Horizont	A	0.3	Stadt Zürich
<b>FVV- P1b</b>	Zürich – Passerelle Sihlhölzlibrücke	A	1.8	Stadt Zürich
<b>FVV- P1c</b>	Zürich – Passerelle Sihlcity-Steg	A	2.8	Stadt Zürich
<b>FVV- P1d</b>	Zürich – Fuss- und Veloverbindung Europaallee – Limmat, Querung Limmat im Bereich Globus Provisorium	A	4.0	Stadt Zürich
<b>FVV- P1e</b>	Bassersdorf – Kommunale Massnahme Fussverkehr Bahnhofstrasse – Dietlikonerstrasse	A	0.2	Bassersdorf
<b>FVV- P1f</b>	Bassersdorf/Dietlikon – Velohauptverbindung Baltenswil – Dietlikon, Teil Ost	A	2.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV- P1g</b>	Schwerzenbach/Dübendorf – Veloverbindung Schwerzen- bach – Dübendorf (Rad- und Gehweg Gfennstrasse)	A	1.5	Dübendorf, Schwerzenbach
<b>FVV- P1i</b>	Greifensee – Ausbau Fusswegnetz	A	0.8	Greifensee

		<b>Priorität</b>	<b>Kosten</b> Mio. CHF	<b>Zuständigkeit</b>
<b>FVV-P1j</b>	Greifensee – Optimierung von Querungen für Fuss- und Veloverkehr	A	0.2	Greifensee
<b>FVV-P1k</b>	Opfikon/Rümlang – Anbindung an die BIKELINE, Fuss- und Radweg Bahnhof Glattbrugg – Rohrstrasse	A	2.1	Opfikon, Rümlang
<b>FVV-P1l</b>	Regensdorf – Umsetzung von Fuss- und Velomassnahmen aus GVK	A	1.1	Regensdorf
<b>FVV-P1m</b>	Regensdorf – Radweg Sonnhalde	A	2.0	Regensdorf
<b>FVV-P1n</b>	Regensdorf – Veloführung Ostring, Affolternstrasse – Roosstrasse	A	2.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV-P1o</b>	Rümlang – Unterführung Schmidbreite	A	0.5	Rümlang
<b>FVV-P1p</b>	Rümlang – Personenunterführung Eich, Rümlang	A	4.0	Rümlang
<b>FVV-P1q</b>	Wallisellen – Personenunterführung Oberwiesenstrasse	A	3.9	Wallisellen
<b>FVV-P1r</b>	Wallisellen – Personenunterführung Wallisellen Ost: Gestaltung Süd	A	2.5	Wallisellen
<b>FVV-P1s</b>	Wallisellen – Personenunterführung Herti	A	2.2	Wallisellen
<b>FVV-P1t</b>	Bülach – Aufwertung und Ausbau Veloabstellanlage Unterführung Mitte	A	0.5	Bülach
<b>FVV-P1u</b>	Bülach – Optimierung Velo- und Fussgängerunterführung Bahnhofring/Spitalstrasse	A	1.0	Bülach
<b>FVV-P1v</b>	Bülach – Verbesserung Veloführung Knoten Schaffhauser-/Dammstrasse	A	1.0	Bülach
<b>FVV-P1w</b>	Bülach – Verbesserung Sicherheit Veloverkehr beim Knoten Hochfelder-/Badenerstrasse	A	1.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV-P1x</b>	Bülach – Veloparkierung Bushof Bülach	A	3.0	Bülach
<b>FVV-P1y</b>	Bülach – Veloparkierung im Bereich Passerelle beim Bahnhof Bülach	A	1.5	Bülach
<b>FVV-P1z</b>	Dietlikon – Veloparkierung beim Bahnhof Dietlikon	A	0.9	Dietlikon
<b>FVV-P1aa</b>	Fällanden – Velohauptverbindung Pfaffhausen – Fällanden, Teil Süd	A	0.3	Fällanden
<b>FVV-P1ab</b>	Fällanden – Zürich-Fussweg, Abschnitt Oberdorfstrasse – Am Müllirain	A	0.2	Fällanden
<b>FVV-P1ac</b>	Wallisellen – Personenunterführung Schönenhof	A	1.9	Wallisellen
<b>FVV-P1ad</b>	Wallisellen – Ausbau Personenunterführung Wallisellen Ost für Mischverkehr Velo/Fussgänger	A	4.9	Wallisellen
<b>FVV-P1ae</b>	Bassersdorf – Neubau Unterführung Hardstrasse	A	0.6	Bassersdorf
<b>FVV-P2</b>	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Langsamverkehr, B-Horizont	B		
<b>FVV-P2a</b>	Zürich – Triemliplatz: Aufwertung und Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr – B-Horizont	B	3.0	Stadt Zürich



		<b>Priorität</b>	<b>Kosten</b> Mio. CHF	<b>Zuständigkeit</b>
<b>FVV- P2b</b>	Bassersdorf – Kommunale Massnahmen aus Masterplanung Landschaftsraum Eich	B	1.5	Bassersdorf
<b>FVV- P2c</b>	Bassersdorf – Neubau Personenunterführung Sportanlage bxa	B	2.9	Bassersdorf
<b>FVV- P2d</b>	Bassersdorf – Neubau Unterführung Schinenwisenweg	B	0.3	Bassersdorf
<b>FVV- P2e</b>	Bassersdorf/Dietlikon – Velohauptverbindung Bassersdorf – Dietlikon, Teil Nord	B	4.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV- P2f</b>	Dietlikon/Wallisellen – Velohauptverbindung Dietlikon – Wallisellen	B	5.0	Kanton Zürich (TBA)



## Güterverkehr

<b>GüV1</b>	Zürich – Polyvalente Güterumschlaganlage Hardfeld	C	*	Stadt Zürich
<b>GüV2</b>	Regensdorf – Freiverlad- und Anschlussgleisverlegung	C	*	Regensdorf

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



Kurze Wege innerhalb der dichten Siedlungsgebiete sollen vermehrt zu Fuss bewältigt werden. Dafür braucht es attraktive Verbindungen.





Der Fokus liegt auf einzelnen, optimal eingepassten Massnahmen. An den zentralen Bahnhöfen entstehen multimodale Drehscheiben, welche die Verkehrsträger optimal verknüpfen.







# 03

## Zürcher Oberland

# Herausforderungen von Stadt und Land

**Die regionalen Zentren kontrastieren stark mit ihrer mehrheitlich ländlichen Umgebung. Die Agglomeration kennt verkehrliche Herausforderungen in den Zentren, erlebt aber auch den Druck von Freizeitverkehr in den vielfältigen Kultur- und Naturlandschaften.**

Die Agglomeration Zürcher Oberland ist primär eine Wohnregion mit starken Pendelströmen in die Stadt Zürich und ins Glattal. Diese führen zu voll besetzten Zügen und überlasteten Strassen, vor allem auf der Strecke Hinwil–Wetzikon–Uster. Das prognostizierte Wachstum und die kantonalen Ziele zu den Anteilen der Verkehrsmittel erfordern wirkungsvolle Massnahmen. Dies gilt vor allem für die regionalen Zentren Uster, Wetzikon, Pfäffikon, Hinwil und Rüti, wo zunehmend städtische Verkehrsprobleme auftreten.

**Das Zürcher Oberland ist eine vorwiegend von seiner Landschaft geprägte Region mit starken Kontrasten zwischen städtischen und dörflichen Strukturen.**

Die Agglomeration umfasst 15 Gemeinden mit 149 000 Einwohnenden und 70 000 Beschäftigten. Drei Viertel der Bevölkerung leben in den Gemeinden entlang der S-Bahn-Achsen.

Die Siedlungsstrukturen sind meist kompakt, einzelne Ortschaften sind klar erkennbar und Landschaftsräume bilden einen Rahmen um die bebauten Gebiete. Die baulichen Dichten sind ausserhalb der Zentren meist gering.

**Wenige, aber weitreichende Verkehrsengpässe**

Die Verkehrsprobleme konzentrieren sich auf wenige Schwerpunkte in den regionalen Zentren und entlang der Hauptachsen von Schiene und Strasse. Dort beeinträchtigen sie allerdings das regionale Verkehrssystem. Ausserhalb der Regionalzentren gibt es nur punktuelle Probleme. Jedoch belastet der Verkehr aus dem Oberland aufgrund der guten Verbindungen die Strassennetze im Raum Glattal und Zürich.

**Attraktiver ÖV mit Verbesserungspotenzial**

Das ÖV-Angebot ist sehr attraktiv und wurde im Rahmen der 4. Teilergänzungen der S-Bahn weiter verbessert. Punktuell ist das Einhalten des Fahrplans eine Herausforderung. Dies erschwert es den Fahrgästen, die Anschlüsse zu erreichen.

Die Voraussetzungen für den Veloverkehr sind günstig, da die Hauptverbindungen in der Regel keine grösseren Steigungen aufweisen. Während das Velowegnetz für den Freizeit- und Erholungsverkehr sehr attraktiv ist, bestehen im Alltagsverkehr noch einige Defizite.

Die kompakten Siedlungsstrukturen bieten auch gute Voraussetzungen für den Fussverkehr. Dessen Attraktivität kann in den Zentren allerdings zum Teil noch verbessert werden.





Oberwetzikon →

Das Zürcher Oberland ist sehr gut für den Freizeitverkehr zu Fuss oder mit dem Velo erschlossen.



# Bisher Erreichtes

**Die Massnahmen aus den bisherigen Generationen des Agglomerationsprogramms zeigen Wirkung im Zürcher Oberland. Wo nötig, sind sie in den Planungsinstrumenten der Region und Gemeinden verankert.**

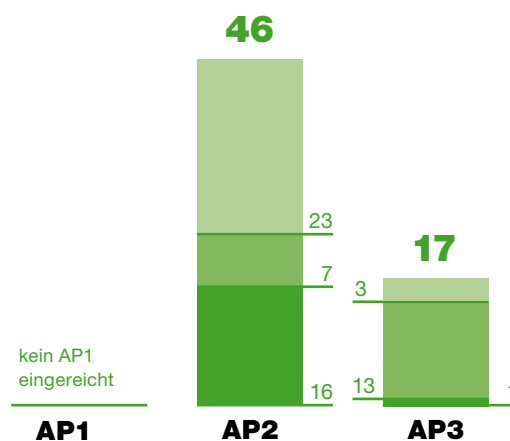
Das Umsetzen der bisherigen Generationen des Agglomerationsprogramms schreitet voran, trotz punktueller Verzögerungen. Die angestrebte Siedlungsentwicklung wird in den regionalen Zentren sowie in den Gemeinden entlang der S-Bahn konsequent vorangetrieben. Die ÖV-Erschliessung der Wohn- und Arbeitsplatzgebiete entwickelt sich sukzessive, die Ziele werden aber noch nicht erreicht. Die Schnittstellen zur Landschaft sind geklärt.

Das Mobilitätsverhalten weist den erwünschten Trend zugunsten des ÖV auf. Beim Fuss- und Veloverkehr besteht noch Handlungsbedarf. Wichtige Massnahmen zum Verbessern der Veloinfrastruktur haben sich verzögert, ebenso einzelne Umgestaltungen stark befahrener Ortsdurchfahrten. Entsprechend verbleibt Handlungsbedarf bei der Siedlungsverträglichkeit und der Verkehrssicherheit.

## Anzahl Einzel- und Teilmassnahmen

Priorität A

- sistiert
- verzögert
- in Umsetzung
- umgesetzt



## **Pfäffikon: Begegnungszone Seestrasse geschaffen**

2019 konnte die Seestrasse umgestaltet werden. Als Begegnungszone hat sie für Fussgängerinnen und Fussgänger deutlich an Aufenthaltsqualität gewonnen.

**Gemeinde Pfäffikon, 2 Millionen CHF**



Ein gelungenes Beispiel aus dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation: die neue Seestrasse in Pfäffikon.

### **Von der Hauptstrasse ...**

Die Seestrasse in Pfäffikon war früher eine stark befahrene kantonale Hauptstrasse mit Tempo 50. Nachdem die Hauptachse des Kantons verlegt wurde, ging die Seestrasse 2017 ins Eigentum der Gemeinde über.

### **... zum attraktiven Aussenraum**

Bereits 2014 hatte der Gemeinderat beschlossen, die Seestrasse gemeinsam mit den Gemeindewerken zu sanieren und aufzuwerten. Schnell einigte man sich auf eine Begegnungszone mit Tempo 20. Die Gemeinde legte grossen Wert auf die Kommunikation mit den Anwohnenden.

### **Kurz aber heftig**

Mit dem wichtigen Aufwerten des Strassenraums zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs wurde das Projekt Teil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation. Der Bund beteiligte sich mit 40 % an den Kosten.

Aufgrund der dringend nötigen Werkleitungs-erneuerungen stimmte der Bund einem vorzeitigen Baubeginn zu, so dass die Arbeiten im März 2019 starten konnten.

### **Dank grossem Verständnis aller Anstösser wurde das Projekt in Rekordzeit umgesetzt.**

Mit effizienter Planung und grossem Einsatz aller Beteiligten waren nach 7 Monaten Bauzeit sämtliche Werkleitungen erstellt, rund 400 000 neue Pflastersteine gesetzt und ein neuer Brunnen errichtet. Der neu gewonnene Aussenraum wurde schnell durch Gartenrestaurants und Fachgeschäfte genutzt.

# Künftige Entwicklung

**Das Zürcher Oberland wird bis 2040 noch stärker zur Wohnregion werden. Die Pendlerinnen und Pendler zu einem hohen Anteil auf den ÖV zu lenken, ist eine der zentralen Herausforderungen.**

Bis 2040 ist im Zürcher Oberland mit einer Zunahme von rund 36000 Einwohnenden zu rechnen, was einem Plus von 24 % entspricht. Im Gegensatz dazu wird bei der Anzahl der Beschäftigten nur ein geringes Wachstum von rund 5 % erwartet. Auf einen Arbeitsplatz kommen dann etwa 2,5 Einwohnende. Dies führt zu mehr Personen, die aus dem Oberland in die Stadt Zürich und das Glattal pendeln.

## **Wachstum auf gut erschlossene Gebiete lenken**

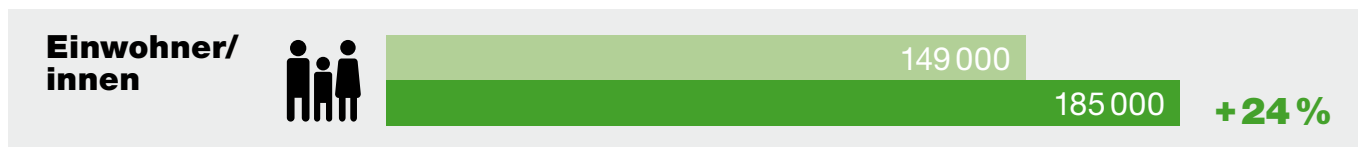
Entsprechend der Dichtevorgaben des regionalen Richtplans, ist das Bevölkerungswachstum und die nötige Siedlungsentwicklung auf die Raumreserven bereits bebauter Gebiete zu lenken. Prioritär sollen dafür die gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen genutzt werden. Auch die Beschäftigtenentwicklung muss gefördert und an die gut erschlossenen Lagen gelenkt werden.

## **Mit dem Bevölkerungswachstum und der zunehmenden baulichen Dichte steigt der Druck auf die Freiräume inner- und ausserhalb der Siedlungen.**

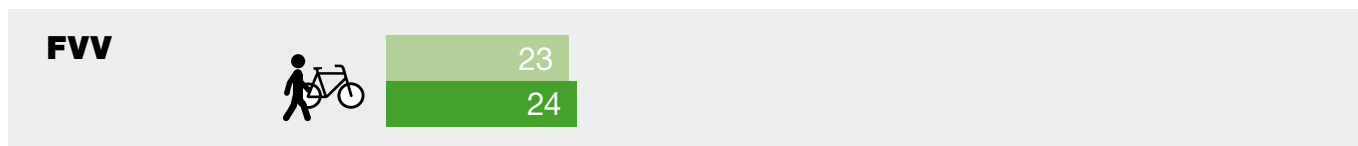
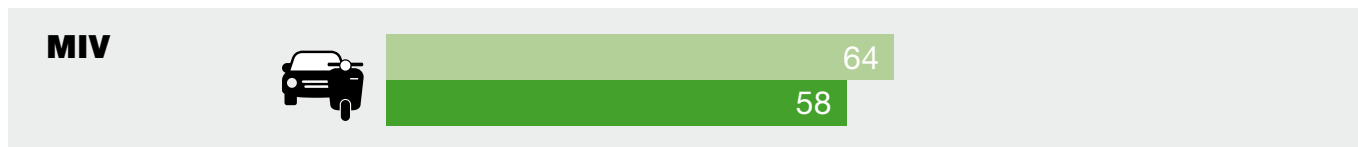
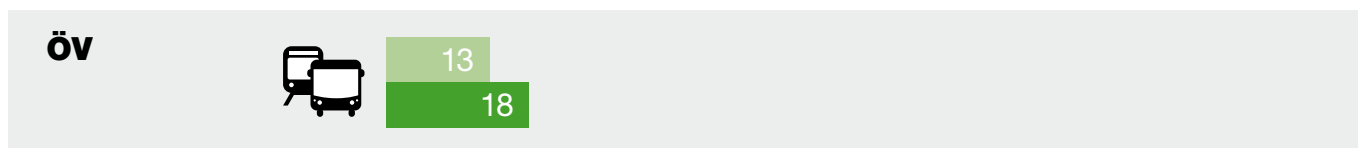
Gleichzeitig wächst das Bedürfnis nach hoher Erholungsqualität. Die Herausforderung liegt im lokalen Differenzieren und Entflechten der Nutzungen.

Der Verkehr wird bis 2040 um rund 30 % zunehmen, wobei rund die Hälfte des Wachstums auf den ÖV entfallen soll. Insgesamt wächst die ÖV-Nachfrage um über 85 %; das Wachstum im motorisierten Individualverkehr beträgt rund 20 %.





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



Die Einwohnerzahlen «heute» beziehen sich auf das Jahr 2019. Die Angaben für Beschäftigte, öffentlichen Verkehr (ÖV), motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie Fuss- und Veloverkehr (FVV) stammen von 2018.

Grundlage für die Berechnung der Verkehrsmittelwahl sind alle Wege (Quell-, Ziel- und Binnenverkehr), die an einem durchschnittlichen Werktag im Kanton zurückgelegt werden (berechnet mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell). Die Werte für den Fuss- und Veloverkehr sind unkalibriert und daher ungenauer als die anderen.

Quellen: Gemeindeporträt, Prognoselauf BP2020, Szenario «Trend ZH 2020» (Kanton Zürich, Statistisches Amt, 2020); Kanton Aargau, Departement Finanzen und Ressourcen; Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (Kanton Zürich, Amt für Verkehr AFV, 2020)

# Zukunftsbild und Ziele

**Das bisherige Zukunftsbild ist grundsätzlich weiterhin gültig. Es zeigt eine attraktive Region, deren Gesamtverkehrssystem durch grosse Investitionen des Bundes in die Bahninfrastruktur stark verändert wird.**

2040 sind die regionalen Zentren gestärkt. Für die wachsende Bevölkerung gibt es genügend Naherholungsräume und ein leistungsfähiges Gesamtverkehrssystem.

### Siedlung: funktionale Vielfalt

Das Zürcher Oberland präsentiert sich 2040 als attraktiver Wohn-, Wirtschafts- und Erholungsstandort. Urbane Wohnlandschaften sind entlang der ÖV-Hauptachsen dicht bebaut.






### Landschaft: Bedürfnisse in Balance

Die charakteristischen Landschafts- und Freiräume sind miteinander vernetzt und aufgewertet. Auch in den Zentren besteht ein ausrei-

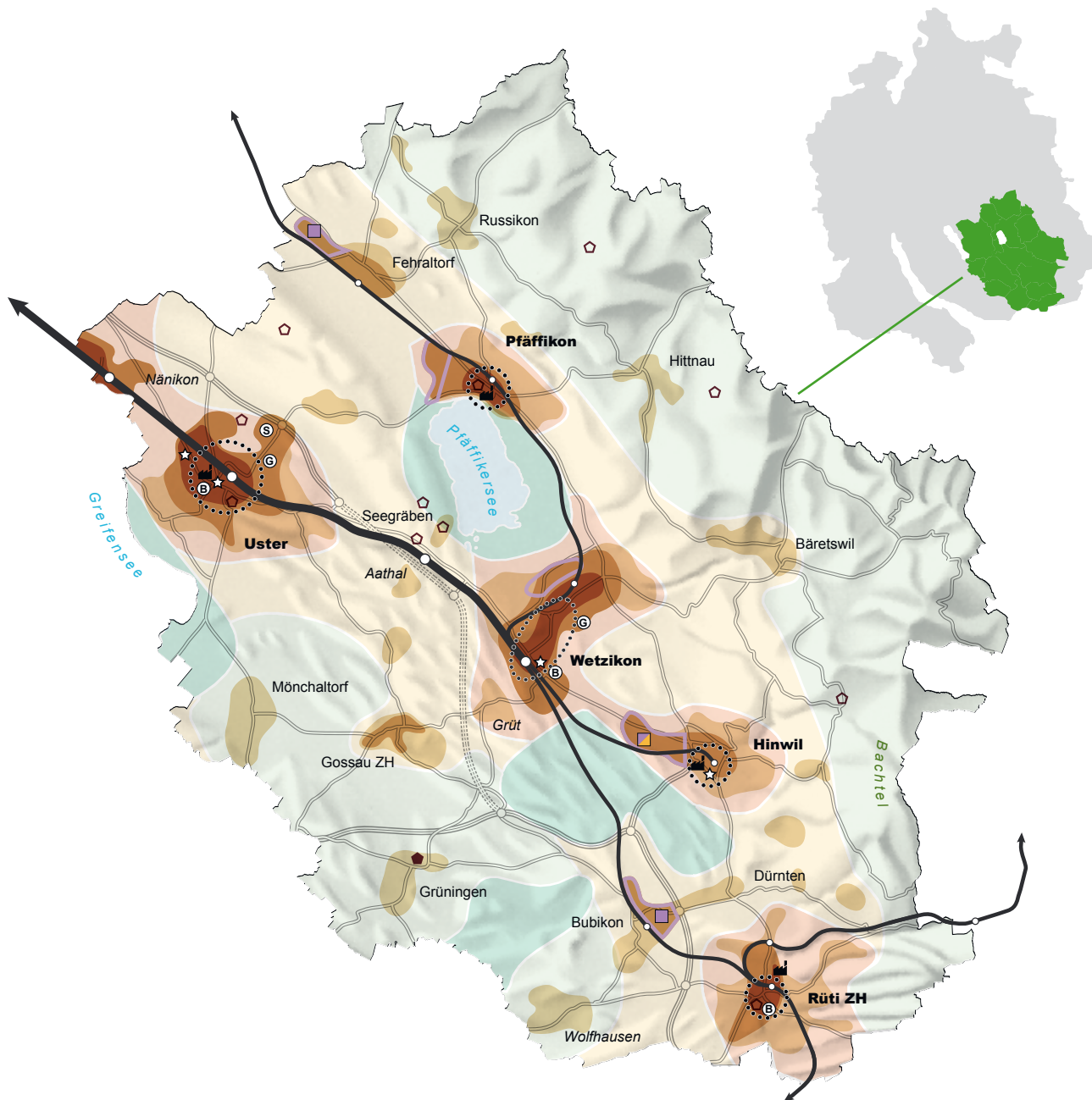
chendes und hochwertiges Freiraumangebot. Es ist eine sinnvolle Balance zwischen Naturschutz und Naherholung gefunden worden.

### Verkehr: bedarfsgerecht und verknüpft

Das Verkehrsnetz ermöglicht eine umwelt-, siedlungs- und landschaftsverträgliche Mobilität. Rückgrat ist der ÖV mit ausgebautem Bahnangebot in Richtung Zürich und Glattal sowie einem nachfragegerechten Busnetz. Die Fuss- und Velowege sind attraktiv. Als multimodale Verkehrsdrehscheiben verknüpfen die grossen Bahnhöfe die Verkehrsträger optimal miteinander.

Zielindikatoren		Stand heute	Ziel 2040	
	<b>Modalsplit</b> Anteil MIV an Tagesdistanzen	<b>61 %</b>	<b>höchstens</b> → <b>58 %</b>	
	<b>Unfälle</b> Verunfallte pro 1000 Einwohner/innen	<b>1,8</b>	<b>höchstens</b> → <b>1,5</b>	
	<b>Einwohner/innen nach ÖV-Güteklassen</b> Anteil der Einwohner/innen gemäss den vier Güteklassen	A	<b>5 %</b>	<b>höchstens</b> → <b>10 %</b>
		B	<b>15 %</b>	
		C	<b>42 %</b>	<b>höchstens</b> → <b>35 %</b>
		D	<b>29 %</b>	
	<b>Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen</b> Anteil der Beschäftigten gemäss den vier Güteklassen	A	<b>12 %</b>	<b>höchstens</b> → <b>15 %</b>
		B	<b>20 %</b>	
		C	<b>30 %</b>	<b>höchstens</b> → <b>30 %</b>
		D	<b>29 %</b>	
	<b>Siedlungsdichte</b> Einwohner/innen und Vollzeitbeschäftigte pro Hektar überbauter Bauzone	<b>69,1</b>	<b>höchstens</b> → <b>80</b>	

Die ÖV-Güteklassen umfassen die Kategorien A (sehr gut erschlossen), B (gut erschlossen), C (mittelmässig erschlossen) und D (gering erschlossen).



### Dichtestufen

- hohe Dichte
- mittlere Dichte
- geringe und sehr geringe Dichte

### Wichtige Areale

- Entwicklungsschwerpunkt (>1000 Einwohnende/Arbeitsplätze)
- Entwickelte Industrieareale

### Gestärkte regionale Zentren

- Zentrumsgebiete
- Bildungseinrichtung
- Gesundheitsversorgung (Spitäler)
- Sportzentrum

### Strukturerhaltung und Stabilisierung

- Historische Ortskerne (kantonal)
- Historische Ortskerne (regional)

### Weiterentwickelte regionale Arbeitsplatzgebiete

- Arbeitsplatzgebiete mit Fokus produzierendes Gewerbe (> 25 ha)
- Massvoll weiterentwickelter regionaler Schwerpunkt Arbeiten ausserhalb der Zentren
- Massvoll weiterentwickelter regionaler Schwerpunkt Arbeiten/Einkaufen ausserhalb der Zentren

### Raumordnungskonzept

- Urbane Wohnlandschaft
- Landschaft unter Druck
- Kulturlandschaft
- Naturlandschaft

### Verkehr

- S-Bahn mit Bahnhof/ Haltestelle
- Hochleistungsstrasse
- Lückenschluss Oberlandautobahn
- Weitere Strassen (Auswahl)



# Handlungsbedarf und Teilstrategien

**Auch wenn sich die Problemlage im Zürcher Oberland von den urbaneren Agglomerationen im Kanton Zürich unterscheidet, führt das Wachstum auch hier zu Herausforderungen. ÖV, Fuss- und Veloverkehr müssen punktuell verbessert werden.**

Die Bevölkerungsentwicklung soll weiterhin in die bereits dichteren Teile der Agglomeration gelenkt werden. Das schafft bessere Voraussetzungen dafür, dass künftig der ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärker genutzt wird.

Handlungsbedarf im Verkehr besteht im Zürcher Oberland vor allem in zwei Bereichen. Zum einen weisen die regionalen Zentren teilweise städtische Verkehrsprobleme auf. Zum anderen liegt die Nutzung des ÖV klar unter dem kantonalen Durchschnitt, vor allem, was das Pendeln ins Glattal betrifft. Hier sind überregionale Strategien erforderlich.

## **Siedlungen ortsgerecht entwickeln**

Die Siedlungsentwicklung im Zürcher Oberland soll sich auf die Zentren konzentrieren. Doch auch ausserhalb braucht es für die Siedlungsentwicklung eine gute ÖV-Erschliessung. In den eher ländlichen Gebieten liegt der Fokus darauf, die Wohnqualität und die dörfliche Identität zu stärken. Mit dem Sichern von Flächen für wirtschaftliches Wachstum will die Region dem Ungleichgewicht zwischen Einwohnenden und Beschäftigten entgegenwirken.

## **Landschaften schützen**

Die wertvollen Qualitäten der Natur- und Landschaftsräume im Zürcher Oberland müssen erhalten und vor den Auswirkungen des zunehmenden Erholungsdrucks geschützt werden. Das Agglomerationsprogramm will landschaftsorientierte Freiräume stärken und vernetzen sowie Nutzungskonflikte beheben. Die Gemeinden koordinieren die Siedlung mit der Freiraumentwicklung.

## **Verkehrsnetz gezielt verdichten**

Die Verkehrsanteile des ÖV sind tiefer als in anderen Teilen des Kantons. Aber auch im Zürcher Oberland ist das prognostizierte Wachstum der Bevölkerung nicht ohne eine stärkere Nutzung des ÖV denkbar. Dazu soll vor allem das S-Bahn-Angebot vergrössert werden. Auch die Bedeutung des Fuss- und Veloverkehrs muss zunehmen; dazu braucht es attraktivere und dichtere Netze sowie direktere Wege.

Es gilt weiter, Bahn- und Bushöfe zu multimodalen Drehscheiben mit höherer Kapazität auszubauen und mögliche Behinderungen auf den Busstrecken zu eliminieren. Das regionale ÖV-Angebot soll ausgebaut und auf die S-Bahn abgestimmt werden.

Zudem soll der Strassenverkehr siedlungsverträglicher und sicherer werden. Dazu stützt sich die Region auf eine zuverlässige Basiserschliessung des Nationalstrassennetzes.





In den regionalen Zentren Uster, Wetzikon, Pfäffikon, Hinwil und Rüti zeigen sich vermehrt städtische Verkehrsprobleme.



# Angestrebte Wirkung

**Der Umfang der Massnahmen ist im Vergleich mit anderen Agglomerationen klein. Sie erzielen jedoch wesentliche Wirkung, vor allem in den regionalen Zentren.**

Das Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland führt die früheren Programme fort. Es stärkt die bereits eingeleitete Siedlungsentwicklung nach innen und optimiert das bestehende Gesamtverkehrsangebot. Die Verkehrsträger werden an den multimodalen Drehscheiben der regionalen Zentren optimal miteinander verknüpft. Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie das Umgestalten von Strassenräumen unterstützen diese Stossrichtung.

Die kantonalen und die darauf aufbauenden regionalen Richtpläne geben die konsequente Innenentwicklung vor.

**Das Siedlungswachstum wird auf die heute schon urban geprägten und gut mit dem ÖV erschlossenen Teile der Agglomeration konzentriert.**

Freiräume werden erhalten, gestärkt und untereinander vernetzt. Konflikte mit der Erholungsnutzung werden behoben, indem die Naherholungsgebiete mit regionaler Bedeutung von den sensiblen Naturschutzgebieten entflochten und wertvolle Naturräume geschützt werden.

## **Kleine, effektive Massnahmen**

Verbesserungen des ÖV-Angebots sowie des Fuss- und Veloverkehrs stabilisieren den Anteil des motorisierten Individualverkehrs. Der Ausbauschnitt der S-Bahn ab 2035 wird die ÖV-Nutzung erheblich steigern. Das Umgestalten von Ortsdurchfahrten und verkehrsberuhigte Zonen sorgen dafür, dass der

motorisierte Individualverkehr siedlungsverträglich abgewickelt wird. Die starke Förderung des Fuss- und Veloverkehrs wird dazu führen, dass auf kurzen und mittleren Distanzen das Auto weniger häufig genutzt wird. Die Innenentwicklung in den Zentren unterstützt diese Stossrichtung zusätzlich, da sie zu kürzeren Wegen führt.

## **Verkehrsnachfrage steuern**

Mit Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung wird die Verkehrsnachfrage vor allem in den Städten Uster und Wetzikon gesteuert. Die Revision kommunaler Parkierungsreglemente beeinflusst die Nachfrage ebenso wie die vermehrte Bewirtschaftung von Parkplätzen an Hotspots, wie etwa der Freizeitdestination Pfäffikersee.

## **ÖV, Fuss- und Veloverkehr stärker miteinander verknüpfen**

Der Ausbau wichtiger Bahn- und Bushöfe zu multimodalen Drehscheiben fördert das Vernetzen des ÖV mit dem Fuss- und Veloverkehr. Die Buslinien des Feinverteilernetzes werden vor allem innerhalb der Zentren weiterentwickelt und auf die fortschreitende Siedlungsentwicklung abgestimmt.





Kurze und mittlere Distanzen sollen in Zukunft für das Velo attraktiver werden.

# Massnahmen

## Übergeordnete Massnahmen

Auf dem Schienennetz werden Engpässe etwa 2035 behoben, darunter jener im Aatal. Damit wird der Weg frei für einen erheblichen Ausbau des S-Bahn-Angebots auf der Achse Zürich/Glattal – Uster – Wetzikon. Für das Zürcher Oberland ergibt sich daraus eine grosse Chance zum Steigern des ÖV-Anteils.

Nach 2040 soll die Autobahnlücke zwischen Uster Ost und dem Kreisel Betzholz geschlossen sein. Vorgesehen ist ein weitgehend unterirdischer Neubau. Seit 2020 ist der Bund für das Projekt zuständig. Für das Zürcher Oberland bietet der Lückenschluss der Oberlandautobahn die Chance, die Hauptverkehrsstrasse Hinwil–Wetzikon–Uster Ost und vor allem das Siedlungsgebiet von Unterwetzikon vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

## Verkehrsmassnahmen

Das aktuelle Agglomerationsprogramm der 4. Generation setzt die Stossrichtungen der Vorgängergeneration fort, es fokussiert aber stärker auf den Fuss- und Veloverkehr.

### Rund 50% aller Massnahmen verbessern die Infrastruktur des Fuss- und Veloverkehrs.

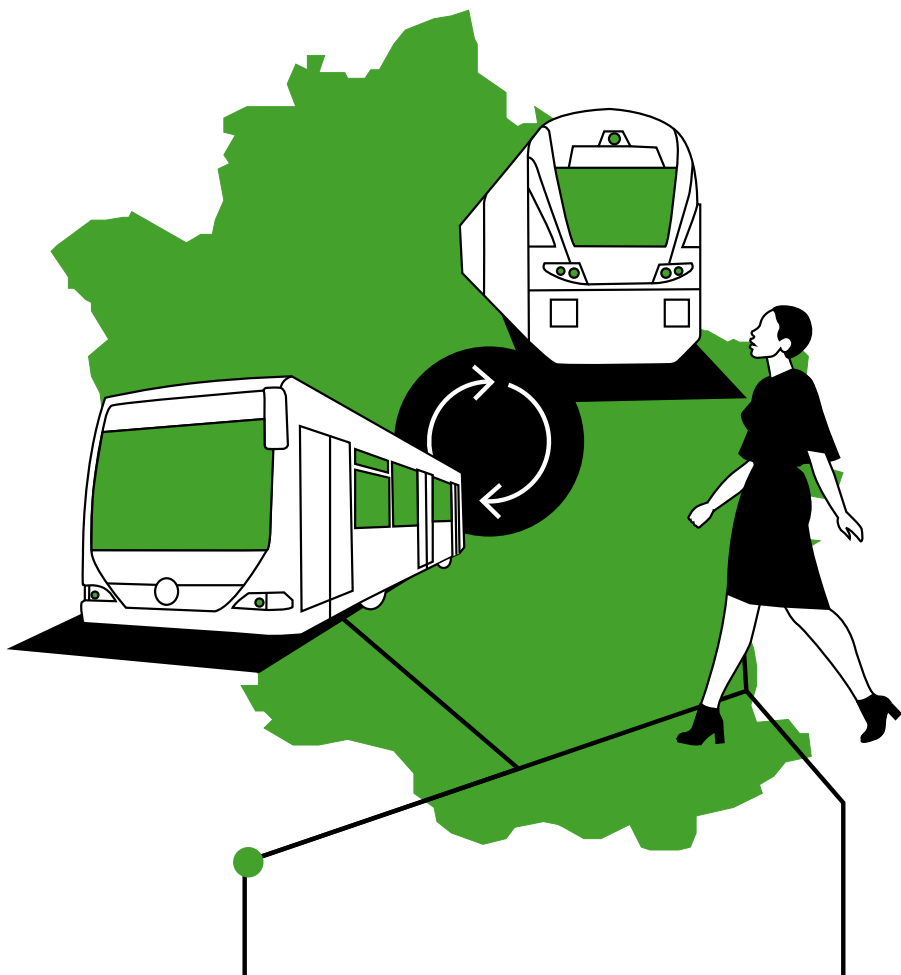
Dazu zählen die Veloschnellroute Wetzikon–Uster–Stadt Zürich sowie weitere wichtige Verbindungen und Massnahmen für den kommunalen Fuss- und Veloverkehr.

Umgestaltungen von Strassenräumen – vor allem von stark befahrenen Ortsdurchfahrten – bilden einen weiteren Schwerpunkt. Massnahmen zur Verkehrssteuerung und zum Entlasten von Ortskernen tragen ebenso zur angestrebten Form von Mobilität bei wie Tempo-30-Zonen.

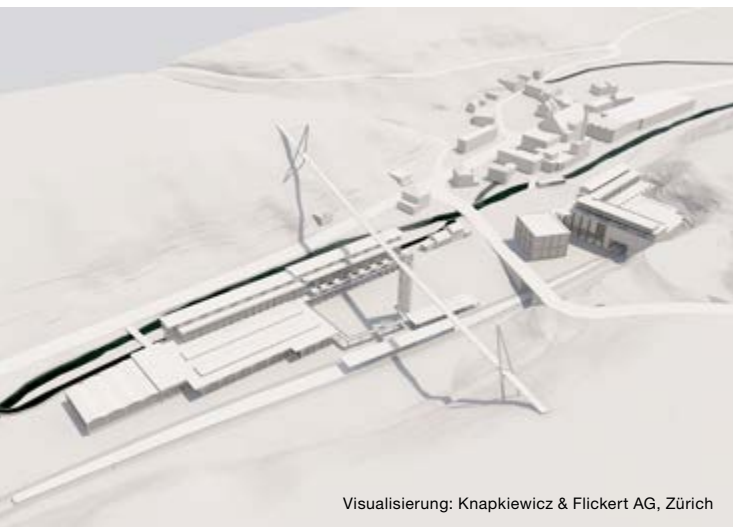
Bahnhöfe wandeln sich zu multimodalen Drehscheiben. Sie werden in ihrer wichtigen Rolle im Mobilitätsgeschehen des Oberlands gestärkt. Dazu gehören auch die stärkere Verknüpfung von Bahn und Bus sowie Massnahmen zur Busbeschleunigung.

### Investition: 145 Millionen Franken

Insgesamt werden im Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland der 4. Generation 32 Massnahmen bzw. Teilmassnahmen mit Gesamtkosten von 74 Millionen Franken auf der A-Liste (Realisierung bis 2027), 21 Massnahmen bzw. Teilmassnahmen mit Gesamtkosten von 72 Millionen Franken auf der B-Liste (Realisierung ab 2028) zur Mitfinanzierung eingereicht.







Visualisierung: Knapkiewicz & Flickert AG, Zürich

« **Die neue Fuss- und Velobrücke wird das Bild der Gemeinde prägen. Für unsere Grösse ist das ein Generationenprojekt.** »

## **Marc Thalmann, Gemeinde Seegräben**

Gemeindeschreiber



In Seegräben ist die Topografie eine Herausforderung: Das Aatal zieht wie ein Graben durch die Gemeinde und trennt die Ortsteile. Pendlerinnen und Pendler, die vom Bahnhof in den Ort wollen, müssen rund 50 Höhenmeter bewältigen.

Eine Brücke über das Aatal war schon in den Köpfen vieler Generationen. Manche halten sie für utopisch. Für andere ist sie ein lang gehegter Wunsch. Unser Ziel ist es, ein Verbindungselement zwischen den Ortsteilen zu schaffen. Wir möchten den Bahnhof besser mit dem nahen Erholungsraum Pfäffikersee verknüpfen, die Ortsteile Sack und Seegräben näher zueinander bringen und den Schulweg sicherer machen. Ein positiver Nebeneffekt: Die 45 Meter hohe und 300 Meter lange Brücke eröffnet einen ganz neuen Blick auf das Industrieensemble im Aatal.

Wir sind zuversichtlich und motiviert, das Projekt umzusetzen. Durch die Aufnahme in das Agglomerationsprogramm ist unsere Massnahme übergeordnet eingebettet. Für uns ist das alles keine Routine, aber durch die enge Zusammenarbeit mit dem Kanton fühlen wir uns auch als kleine Gemeinde gut unterstützt.





## Siedlung

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

<b>S1</b>	Uster – Revision Ortsplanung «Stadtraum Uster 2023»	As		Uster
<b>S2</b>	Pfäffikon (ZH) – Raumentwicklungskonzept	As		Pfäffikon (ZH)



## Gesamtverkehr

<b>GV-P1</b>	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge Aufwertung/Sicherheit Strassenraum, A-Horizont	A		Kanton Zürich
<b>GV-P1a</b>	Fehraltorf – Umgestaltung/Verkehrsberuhigung Ortskern	A	0.9	Fehraltorf
<b>GV-P1b</b>	Hinwil – Fussverkehrsmassnahmen Bahnhof: Begegnungszone Bahnhofplatz/-strasse	A	2.5	Hinwil
<b>GV-P1c</b>	Uster – Verkehrsberuhigtes Zentrum, Phase 1	A	2.0	Uster
<b>GV-P1d</b>	Wetzikon – Umgestaltung Ortsdurchfahrt, Bahnhofstrasse – Zentrum Oberwetzikon	A	4.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>GV-P1e</b>	Wetzikon – Verkehrsberuhigung Bachtelstrasse	A	1.8	Wetzikon
<b>GV-P1f</b>	Wetzikon – Kreisel Bachtel-/Spitalstrasse	A	1.2	Wetzikon
<b>GV-P1g</b>	Mönchaltorf – Umgestaltung Ortsdurchfahrt, Usterstrasse	A	4.5	Kanton Zürich (TBA)
<b>GV-P2</b>	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge Aufwertung/ Sicherheit Strassenraum, B-Horizont	B		Kanton Zürich (TBA)
<b>GV-P2a</b>	Pfäffikon (ZH) – Umgestaltung Ortsdurchfahrt, Hoch-/Kemptalstrasse	B	4.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>GV-P2b</b>	Wetzikon – Umgestaltung Ortsdurchfahrt, Zürcherstrasse	B	3.3	Kanton Zürich (TBA)
<b>GV-P2c</b>	Uster – Verkehrsberuhigtes Zentrum – Phase 2	B	2.0	Uster
<b>GV4</b>	Wetzikon – Umsetzung städtisches Gesamtverkehrskonzept	Ae		Wetzikon
<b>GV5</b>	Gossau (ZH) – Erweiterung Tempo-30-Zonen	Ae		Gossau
<b>GV6</b>	Programm «Impuls Mobilität», Mobilitätsberatung im Kanton Zürich	D		Kanton Zürich (AFM)
<b>GV7</b>	Nicht-infrastrukturelle Massnahmen Verkehrssicherheit	D		Kanton Zürich (Kapo)
<b>GV8</b>	Wetzikon – Erstellung und Umsetzung Konzept intelligente Strassenbeleuchtung	Ae		Wetzikon

As = Massnahme Siedlung/Landschaft, nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar

Ae = Massnahme Verkehr als Eigenleistung, d. h. nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) mitfinanziert

## Öffentlicher Verkehr

**Priorität** **Kosten**  
Mio. CHF

**Zuständigkeit**



		Priorität	Kosten Mio. CHF	Zuständigkeit
<b>ÖV-P1</b>	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge Aufwertung Bushaltestellen, A-Horizont	A		Kanton Zürich
<b>ÖV-P1a</b>	Wetzikon – Aufwertung Bushaltestellen	A	0.4	Wetzikon
<b>ÖV2</b>	Uster – Bahnhofzentrum	A		Uster
<b>ÖV2a</b>	Bushof	A	9.0	Uster
<b>ÖV2b</b>	Bahnhofplatz Süd/Bankstrasse	A	1.7	Uster
<b>ÖV2c</b>	Bahnhofplatz Nord/Industriestrasse	A	2.2	Uster
<b>ÖV3</b>	Pfäffikon (ZH) – Ausbau Bushof	A	8.7	Pfäffikon (ZH)
<b>ÖV4</b>	Uster – Busbeschleunigung	B	7.0	Uster
<b>ÖV5</b>	Wetzikon – Umsetzung Infrastrukturmassnahmen Buskonzept	Ae		Wetzikon
<b>ÖV6</b>	Bund, Kanton Zürich – STEP-Ausbau Schritt 2035 (S-Bahn 2G, 1. Etappe)	ÜM		Bund

## Motorisierter Individualverkehr



		Priorität	Kosten	Zuständigkeit
<b>MIV-P1</b>	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge Verkehrsmanagement, A-Horizont	A		Kanton Zürich
<b>MIV-P1a</b>	Hinwil – Knoten Erlosen-/ Winterthurerstrasse	A	1.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>MIV-P1b</b>	Hinwil – Knoten Kemptner-/ Winterthurerstrasse	A	1.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>MIV2</b>	Grünlingen – Umfahrungsstrasse Stedli	B	25.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>MIV3</b>	Bund – Lückenschluss Oberlandautobahn N15	ÜM		Bund
<b>MIV4</b>	Fehraltorf – Erschliessungsstrasse und Nordanschluss Allmendstrasse	A	1.6	Fehraltorf

## Fuss- und Veloverkehr



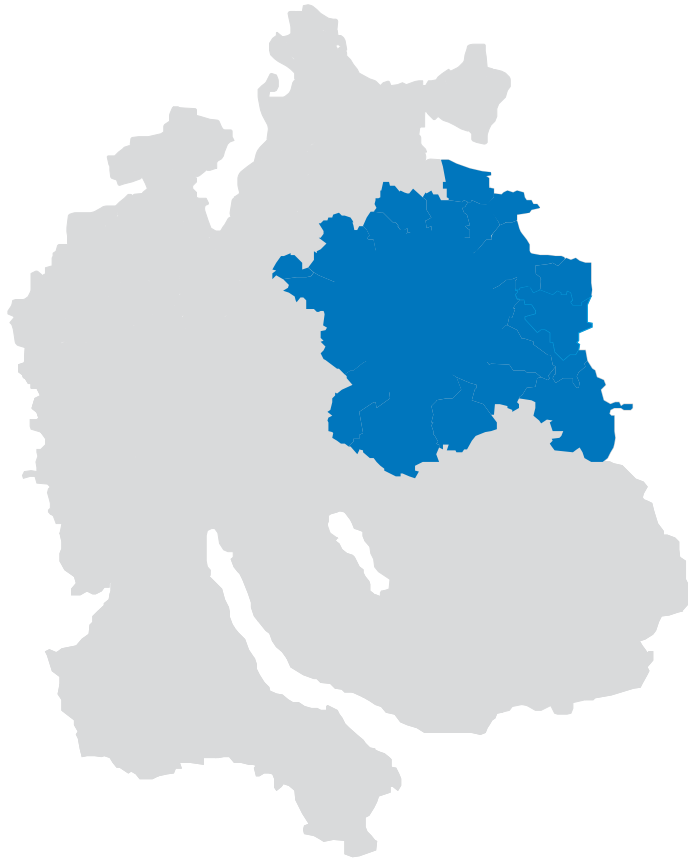
		Priorität	Kosten	Zuständigkeit
<b>FVV-P1</b>	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge Langsamverkehr, A-Horizont	A		Kanton Zürich
<b>FVV-P1a</b>	Gossau (ZH) – Lückenschluss Velonetz Bönlerstrasse – Fochenmattweg	A	0.1	Gossau (ZH)
<b>FVV-P1b</b>	Hinwil – Fussverkehrsmassnahmen Bahnhof: Personenpasserelle Bahnhof Hinwil	A	2.3	Hinwil
<b>FVV-P1c</b>	Hinwil – Fussweg Wildbach: Fussweg	A	2.3	Hinwil
<b>FVV-P1d</b>	Hinwil – Fussweg Wildbach: Querungsstelle Winterthurerstrasse	A	0.2	Hinwil

		<b>Priorität</b>	<b>Kosten</b> Mio. CHF	<b>Zuständigkeit</b>
<b>FVV-P1e</b>	Mönchaltorf – Veloverbindung Mönchaltorf – Gossau	A	2.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV-P1f</b>	Uster – Veloparkhaus Nord – Bahnhof	A	2.5	Uster
<b>FVV-P1g</b>	Uster – Fussgängerführung entlang Aabach	A	2.0	Uster
<b>FVV-P1h</b>	Wetzikon – Radwegverbindung Usterstrasse (Zürcherstrasse – Haldenstrasse)	A	1.2	Wetzikon
<b>FVV-P1i</b>	Wetzikon – Fuss- / Radwegunterführung Kempton	A	2.6	Wetzikon
<b>FVV-P1j</b>	Wetzikon – Rad- und Fusswegverbindung Pestalozzi – Mattacker – Meierwiesen	A	0.9	Wetzikon
<b>FVV-P1k</b>	Wetzikon – Rückwärtige Fuss- und Radverkehrserschliessung Zentrum	A	1.0	Wetzikon
<b>FVV-P1l</b>	Wetzikon – Rad- und Gehweg Widum West – Strandbad- strasse (Abschnitt Färberwiese)	A	0.3	Wetzikon
<b>FVV-P1m</b>	Wetzikon – Fussweg Schulhaus Egg/Birkenweg – Spital- strasse/Hintere Eggstrasse	A	1.5	Wetzikon
<b>FVV-P1n</b>	Wetzikon/Hinwil – Veloverbindung Wetzikon (Kempton)-Hinwil	A	3.3	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV-P1o</b>	Pfäffikon (ZH) – Fuss- und Veloweg Pfäffikersee West	A	2.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV-P1p</b>	Fehraltorf – kommunale Fusswegerschliessung Allmendstrasse	A	1.6	Fehraltorf
<b>FVV-P2</b>	Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge Langsamverkehr, B-Horizont	B		Kanton Zürich
<b>FVV-P2a</b>	Gossau (ZH) – Veloroute Herschmettlen – Bubikon	B	0.8	Gossau (ZH)
<b>FVV-P2b</b>	Gossau (ZH) – Zwetschmetweg, Oelestrasse – Grütstrasse, Ausbau zu Rad- / Fussweg	B	0.2	Gossau (ZH)
<b>FVV-P2c</b>	Gossau (ZH) – Querung Bubikerstrasse bei A52	B	0.1	Gossau (ZH)
<b>FVV-P2d</b>	Gossau (ZH) – Querung Unterottikon	B	0.1	Gossau (ZH)
<b>FVV-P2e</b>	Gossau (ZH) – Querungen Grüninger- / Hasenacherstrasse	B	0.1	Gossau (ZH)
<b>FVV-P2f</b>	Gossau (ZH) – Veloverbindung Bertschikon – Gossau	B	2.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV-P2g</b>	Hittnau – Velo- und Fussweg Oberhittnau	B	1.0	Hittnau
<b>FVV-P2h</b>	Uster (Wermatswil) – Veloverbindung Uster – Pfäffikon	B	1.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV-P2i</b>	Uster – Veloverbindung Niederuster – Uster Nord	B	0.5	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV-P2j</b>	Uster – Veloverbindung Riedikon – Uster	B	1.5	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV-P2k</b>	Uster / Fehraltorf – Veloverbindung Fehraltorf – Uster	B	0.2	Kanton Zürich (TBA)



		<b>Priorität</b>	<b>Kosten</b> Mio. CHF	<b>Zuständigkeit</b>
<b>FVV-P21</b>	Wetzikon – Veloverbindungen entlang Rapperswilerstrasse / Zürcherstrasse	B	0.5	Kanton Zürich
<b>FVV3</b>	Veloschnellroute Wetzikon – Uster – Zürich	B		Kanton Zürich
<b>FVV3a</b>	Abschnitt Greifensee – Uster Zentrum	B	5.5	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV3b</b>	Abschnitt Uster Zentrum – Aathal	B	2.0	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV3c</b>	Abschnitt Aathal – Wetzikon Bahnhof	B	9.5	Kanton Zürich (TBA)
<b>FVV5</b>	Seegräben – Fuss- und Radwegbrücke Aathal	A	6.0	Seegräben
<b>FVV6</b>	Uster – Unterführung Bahnhof-/Brunnenstrasse	B	6.0	Uster
<b>FVV7</b>	Gossau (ZH) – Veloabstellplätze Bushaltestellen	Ae		Gossau (ZH)
<b>FVV8</b>	Veloförderprogramm Kanton Zürich	D		Kanton Zürich (AFM)
<b>FVV9</b>	Pfäffikon (ZH) – Bahnhof, Neue Personenunterführung Ost	C	15.0	Pfäffikon (ZH)
<b>FVV10</b>	Pfäffikon (ZH) – Bahnhof, Verlängerung Personenunterführung West	C	5.0	Pfäffikon (ZH)

As = Massnahme Siedlung/Landschaft, nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar  
D = Daueraufgabe  
ÜM = übergeordnete Massnahme



Stadt und Gemeinden konzentrieren sich darauf, die bereits beschlossenen Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. bis 3. Generation umzusetzen.







# 04

# Winterthur und Umgebung



# Hohe Wohnqualität, niedriger Beschäftig- tenanteil

**Der Kanton verzichtet in der aktuellen 4. Generation darauf, das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung zu aktualisieren. Das Programm der 3. Generation, das in der Folge nochmals dargestellt ist, bleibt gültig.**

Für Winterthur und Umgebung liegt kein Agglomerationsprogramm der 4. Generation vor. Der Kanton, die Städte und Gemeinden fokussieren auf das Umsetzen bisher beschlossener Massnahmen. Damit schafft die Trägerschaft eine günstige Ausgangslage für das Agglomerationsprogramm der 5. Generation.

**Als eigenständiges Zentrum des Metropolitanraums Zürich zeichnet sich Winterthur durch eine hohe Wohnqualität, ein reiches industrielles Erbe und als bedeutender Standort von Bildungs- und Kulturinstitutionen aus.**

Die Agglomeration Winterthur und Umgebung setzt sich zusammen aus der Kernstadt und 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 2040 wird für die Agglomeration ein Bevölkerungswachstum von 45 000 Personen prognostiziert. Die Beschäftigtenzahlen können damit nicht Schritt halten; es braucht Massnahmen gegen diese Entwicklung.

## **Entwicklung Neuhegi-Grüze vorantreiben**

Dank der bisherigen Generationen des Agglomerationsprogramms wurde in der Agglomeration Winterthur und Umgebung viel erreicht. Die Massnahmen konzentrieren sich zum Grossteil auf die Stadt Winterthur. Primär aus finanziellen Gründen konnte die Stadt einige Massnahmen aus der 2. und 3. Generation nicht wie erwartet vorantreiben.

Wichtig für das Entwickeln des Gebiets Neuhegi-Grüze sind das Umsetzen bereits mitfinanzierter Projekte sowie die Planung weiterer Massnahmen. Die Stadt Winterthur bearbeitet gegenwärtig in engem Austausch mit dem Kanton das Vorprojekt für die strassenseitige Zentrumserschliessung und die Querung Grüze.



Attraktiver Wohnstandort: Die Bevölkerung von Winterthur wird weiter wachsen.

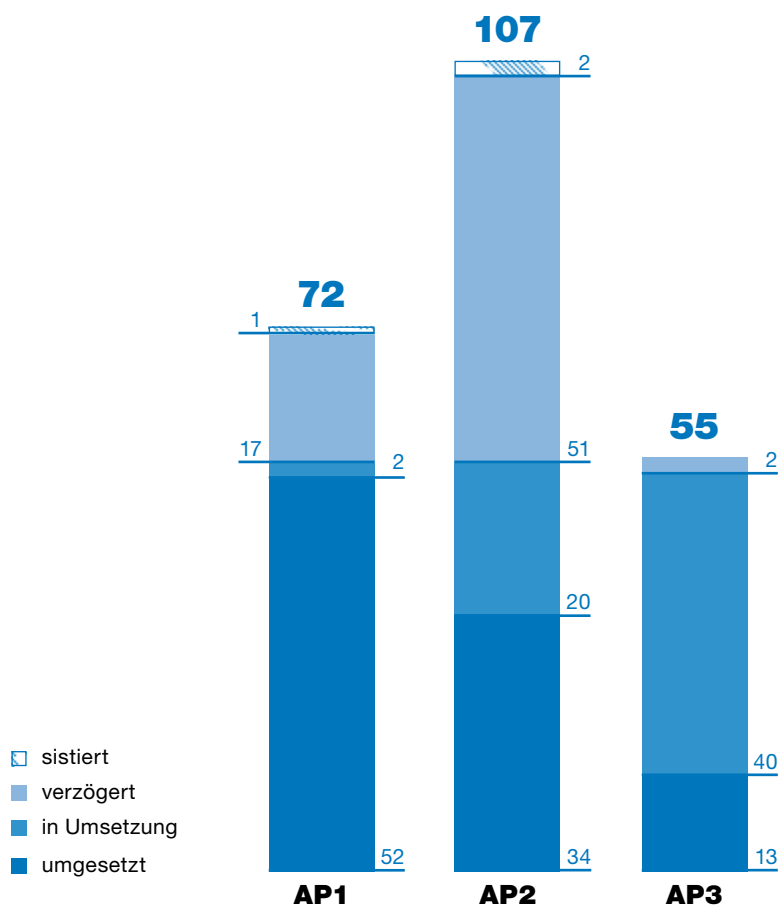
# Bisher Erreichtes

**Auch in Winterthur und Umgebung haben die bisherigen Generationen des Agglomerationsprogramms deutlich positive Spuren hinterlassen. Einiges konnte aber noch nicht umgesetzt werden.**

Die Massnahmen aus der 1. Generation sind weitgehend umgesetzt, jene aus der 2. und 3. Generation sind unterschiedlich weit fortgeschritten. Viele Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen wurden realisiert. Einige davon sind Teil des Masterplans Bahnhof Winterthur, der

das Stadtbild stark verändert. Weitere grosse Massnahmen wie die Hochleistungskorridore für den ÖV haben sich aufgrund der angespannten Finanzlage der Stadt Winterthur verzögert.

## Anzahl Einzel- und Teilmassnahmen Priorität A





## Winterthur: Masterplan Bahnhof in Umsetzung

Die Stadt Winterthur wertet den Raum um den Bahnhof nach einem Masterplan auf. Der neue Bahnhofplatz Süd und die Gleisquerung Stadtmitte sind bereits realisiert.

**Stadt Winterthur, 88 Millionen CHF**



Ein gutes Beispiel für integrale Planung: Statt vieler einzelner Massnahmen liefert der Masterplan ein Gesamtkonzept für das Bahnhofsareal in Winterthur.

### Das Puzzle setzt sich zusammen

Der Masterplan «Stadtraum Bahnhof» ist das grösste städtische Tiefbauprojekt der letzten Jahre. Der Bund beteiligt sich an den Kosten der Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs.

Bereits realisiert ist der Bahnhofplatz Süd. Der wichtige Aufenthalts-, Umsteige- und Durchgangsraum erhielt ein neues Gesicht mit stark verbesserter Aufenthaltsqualität. Das schuf auch gute Voraussetzungen für den wachsenden Busbetrieb. Die Haltestellenkanten sind nun behindertengerecht gestaltet, der Busbahnhof ist mit einem lichtdurchlässigen, trapezförmigen Dachelement überspannt. Die Personenunterführung wurde übersichtlicher und belebter, was das Sicherheitsempfinden erhöht.

### Vernetzung der Stadträume

Auch die Gleisquerung Stadtmitte wurde 2017 umgesetzt – als Herzstück des Masterplans.

Dank ihr entstand eine Verkehrsverbindung zwischen den Stadtteilen Neuwiesen, Sulzerareal Stadtmitte, dem Bahnhofplatz Süd und der Altstadt.

### Viele Massnahmen greifen ineinander, um Fuss- und Velowege attraktiver zu machen, die Sicherheit zu erhöhen und Stadtteile zu verbinden.

Aktuell im Bau befinden sich die Veloquerung Nord (Erweitern der Unterführung, Zufahrtsrampen zur Rudolf- und Turnerstrasse), die Velostation Rudolfstrasse Nord (rund 750 unterirdische Abstellplätze inkl. Ladestationen für E-Bikes) sowie die Veloparkierung Esse-Areal (rund 560 Abstellplätze). Alle drei Massnahmen sind voraussichtlich 2022 umgesetzt.

# Künftige Entwicklung

**Die Agglomeration Winterthur und Umgebung wächst etwa gleich schnell wie der Kanton als Ganzes. Die Verkehrsnachfrage wird bis 2040 um über ein Drittel zunehmen.**

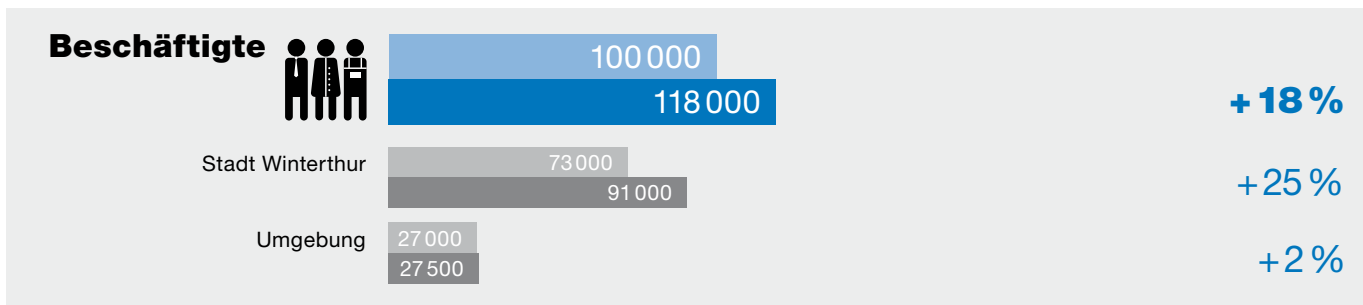
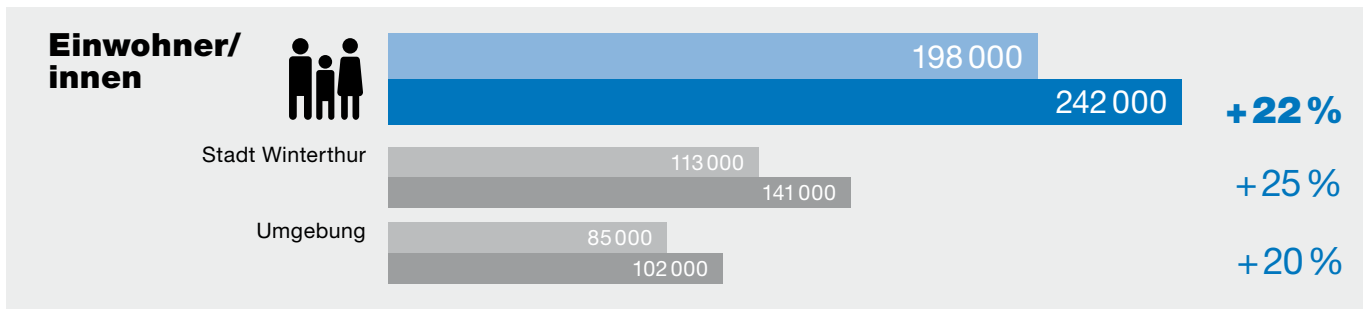
Für die Agglomeration wird ein Bevölkerungswachstum um 45 000 Personen bis 2040 prognostiziert, was einer Zunahme von 23 % gegenüber heute entspricht. Über 60 % davon werden sich gemäss Prognosen in der Stadt ansiedeln.

## **Beschäftigtenanteil bleibt niedrig**

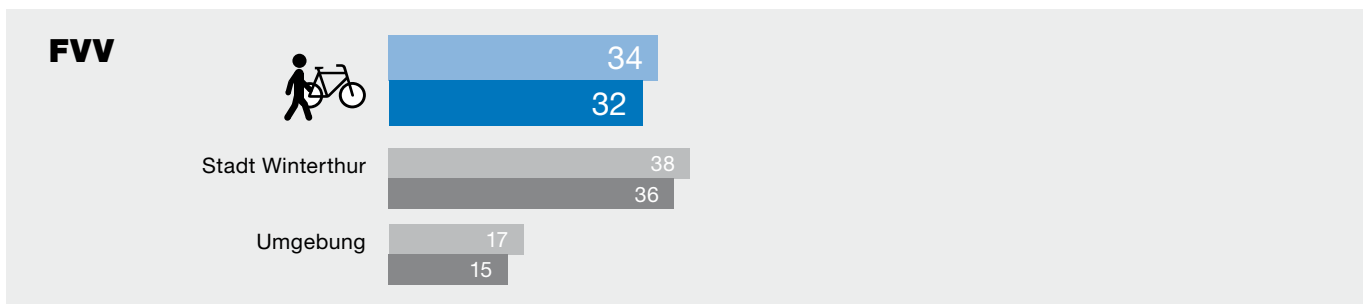
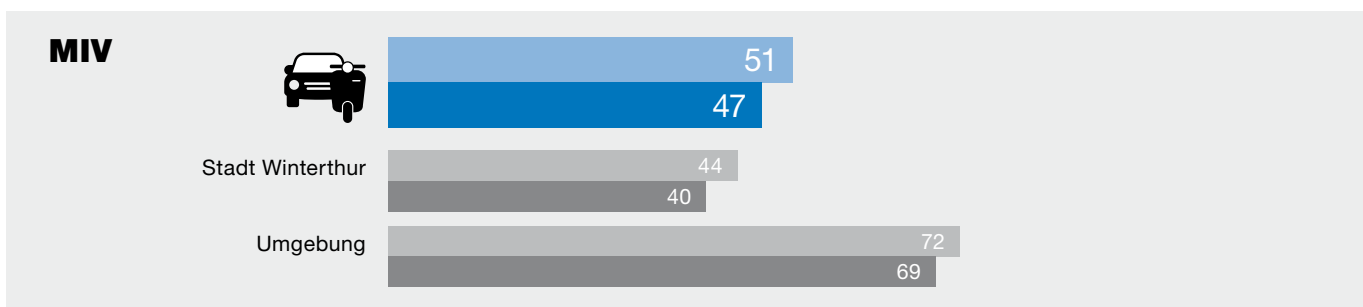
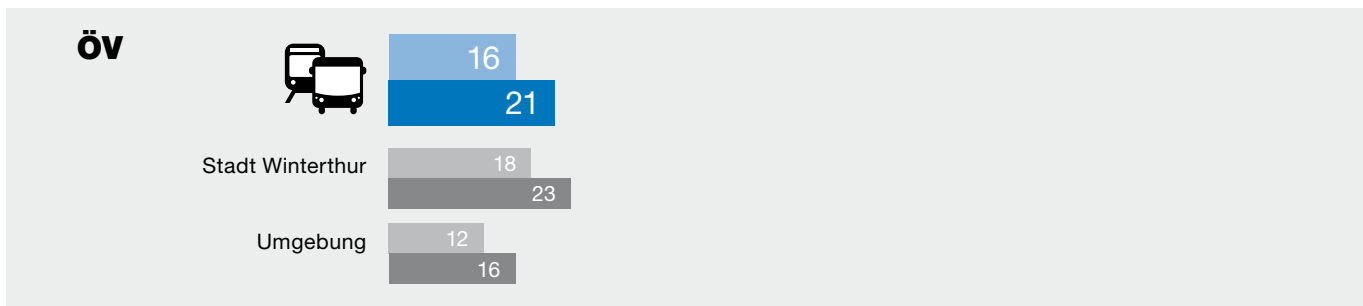
Die Anzahl der Beschäftigten wächst nicht im gleichen Ausmass: Knapp 18 000 zusätzliche Beschäftigte werden erwartet, was einer Zunahme um 18 % entspricht. Somit wird der Beschäftigtenanteil an der Bevölkerung weiterhin unter dem kantonalen Mittel liegen und abnehmen. Das Aufwerten der Entwicklungsschwerpunkte in den Städten Winterthur und Illnau-Effretikon sowie weiterer gut mit dem ÖV erschlossener Lagen geben Gegensteuer.

Die Entwicklung innerhalb und ausserhalb der Agglomeration führt zu einer Zunahme der Verkehrsnachfrage um 36 % bis 2040. Wie auch in anderen Regionen wird diese zu einem grossen Teil auf den ÖV entfallen.

**Die Zahl der ÖV-Fahrten in der Agglomeration Winterthur nimmt bis 2040 um 80 % zu.**



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



Die Einwohnerzahlen «heute» beziehen sich auf das Jahr 2019. Die Angaben für Beschäftigte, öffentlichen Verkehr (ÖV), motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie Fuss- und Veloverkehr (FVV) stammen von 2018.

Grundlage für die Berechnung der Verkehrsmittelwahl sind alle Wege (Quell-, Ziel- und Binnenverkehr), die an einem durchschnittlichen Werktag im Kanton zurückgelegt werden (berechnet mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell). Die Werte für den Fuss- und Veloverkehr sind unkalibriert und daher ungenauer als die anderen.

Quellen: Gemeindeporträt, Prognoselauf BP2020, Szenario «Trend ZH 2020» (Kanton Zürich, Statistisches Amt, 2020); Kanton Aargau, Departement Finanzen und Ressourcen; Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich (Kanton Zürich, Amt für Verkehr AFV, 2020)



# Zukunftsbild und Ziele

## Das Zukunftsbild der Agglomeration Winterthur und Umgebung basiert auf den Grundsätzen des Raumordnungskonzepts des Kantons Zürich und auf dem Raumordnungskonzept der Planungsregion.

### Siedlung: urban mit Landanschluss

Die Brennpunkte des Siedlungswachstums sind gut mit der S-Bahn erschlossen. Sie weisen eine hohe Dichte und Mischnutzung auf. Winterthur Mitte, Neuhegi und Effretikon sind urbane Zentren. Hinzu kommen Sub- und Quartierzentren. Die Siedlungsqualität ist, unabhängig von den Dichten, in der ganzen Agglomeration hoch.






### Landschaft: individuell und gepflegt

Natur und Landschaft bilden den Rahmen für die Siedlungsentwicklung nach innen. Gut integrierte Siedlungen und gepflegte Dorfkerne

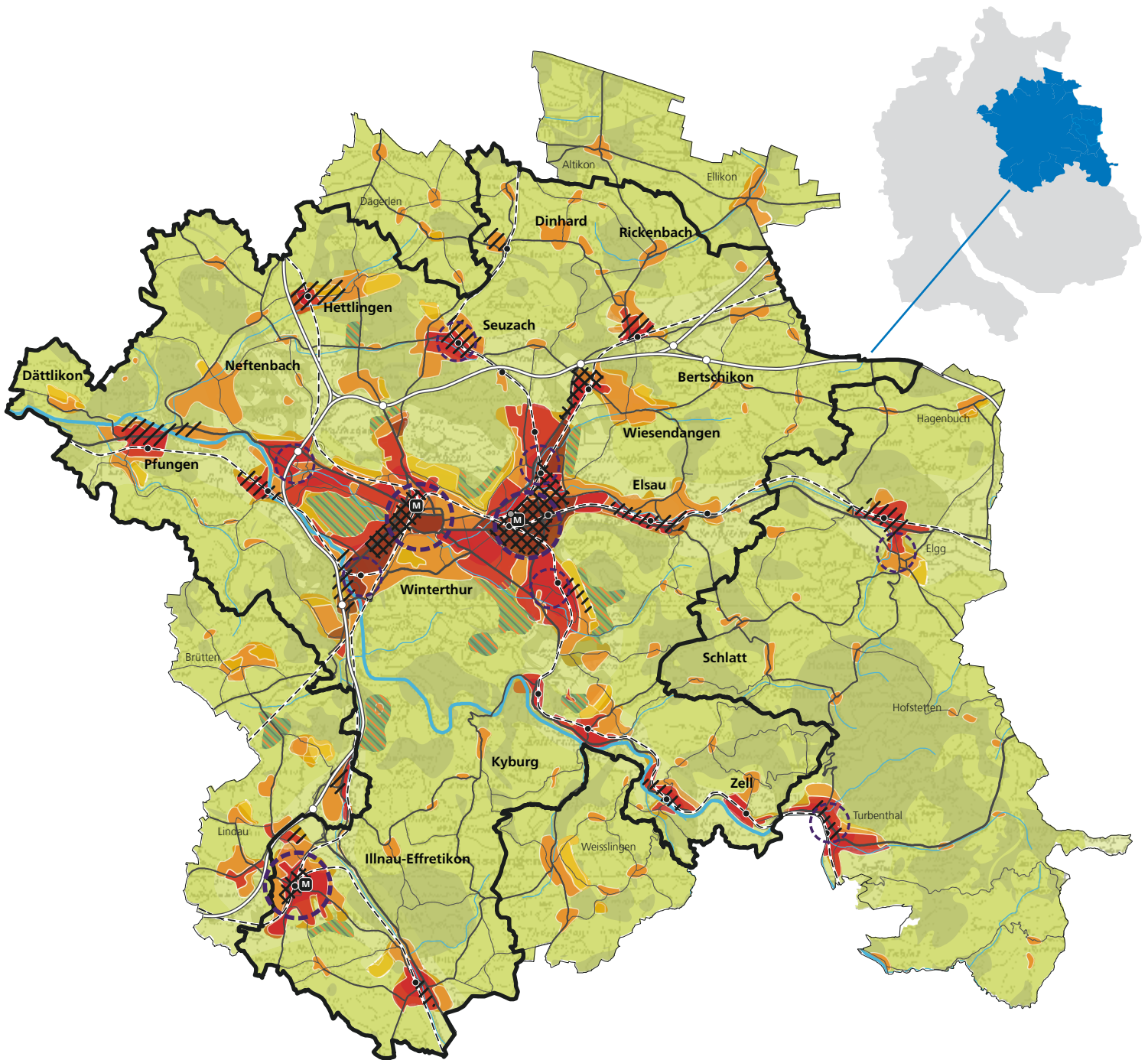
sind Teil des Orts- und Landschaftsbilds. Die natürliche Topografie und die vielfältige Landschaft geben der Region ein unverwechselbares Gesicht.

### Verkehr: sicher und klimaschonend

Das Siedlungswachstum führt zu Verkehrswachstum. Um dieses möglichst umweltschonend zu bewältigen, spielen Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr eine immer grössere Rolle. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ist verbessert.

Zielindikatoren		Stand heute		Ziel 2040	
	<b>Modalsplit</b> Anteil MIV an Tagesdistanzen	<b>62 %</b>	<b>höchstens</b>	<b>50 %</b>	
	<b>Unfälle</b> Verunfallte pro 1000 Einwohner/innen	<b>2,4</b>	<b>höchstens</b>	<b>2,0</b>	
	<b>Einwohner/innen nach ÖV-Güteklassen</b> Anteil der Einwohner/innen gemäss den vier Güteklassen	A	<b>17 %</b>	<b>höchstens</b>	<b>30 %</b>
		B	<b>28 %</b>		<b>35 %</b>
		C	<b>24 %</b>	<b>höchstens</b>	<b>15 %</b>
		D	<b>21 %</b>		<b>10 %</b>
	<b>Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen</b> Anteil der Beschäftigten gemäss den vier Güteklassen	A	<b>45 %</b>	<b>höchstens</b>	<b>50 %</b>
		B	<b>21 %</b>		<b>20 %</b>
		C	<b>14 %</b>	<b>höchstens</b>	<b>15 %</b>
		D	<b>13 %</b>		<b>10 %</b>
	<b>Siedlungsdichte</b> Einwohner/innen und Vollzeitbeschäftigte pro Hektar überbauter Bauzone	<b>77,2</b>	<b>höchstens</b>	<b>85</b>	

Die ÖV-Güteklassen umfassen die Kategorien A (sehr gut erschlossen), B (gut erschlossen), C (mittelmässig erschlossen) und D (gering erschlossen).



**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

**Verkehr**

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

zu verändernde Gebiete

- Entwicklungsschwerpunkt fördern
- Verdichtung anstreben

# Handlungsbedarf und Teilstrategien

**Damit der überwiegende Teil des Bevölkerungswachstums im Innern der urbanen Gebiete konzentriert werden kann, müssen diese optimal erschlossen sein und die Innenentwicklung eine hohe Qualität aufweisen. Die Konkurrenzfähigkeit des ÖV soll erhöht werden.**

## **Siedlungen mit kurzen Wegen erschliessen**

Die Siedlungsentwicklung in der Agglomeration Winterthur und Umgebung muss stark auf den ÖV ausgerichtet sein. Die verkehrlichen Auswirkungen lassen sich mit einer «Region der kurzen Wege» in Grenzen halten. Die Kernstadt und die Gemeinden im Umland steuern die Entwicklung gemeinsam nach innen; dafür sollen die Gebiete je nach spezifischer Entwicklungsabsicht unterschiedlich behandelt werden.

Das Entwickeln der urbanen Zentren sowie Sub- und Quartierzentren ist wesentlicher Bestandteil dieser Strategie. Winterthur und Illnau-Effretikon arbeiten diesbezüglich eng mit dem Kanton zusammen. Für das urbane Zentrum Neuhegi-Grüze bilden die verbindlichen Gestaltungspläne nach einem muster-gültigen Prozess eine gute Grundlage für die gewünschte Entwicklung.

**Angesichts des Ungleichgewichts zwischen Wohnen und Arbeiten gilt es, die Arbeitsplatzgebiete und den Hochschulstandort zu fördern.**

## **Landschaften sichern**

Die Landschaft ist für den topografisch klar begrenzten Raum sehr bedeutend. Die Siedlungsentwicklung berücksichtigt das. Um die Qualität von Natur und Landschaft zu erhalten, werden Schutzgebiete und Erholungs-räume gesichert sowie die ökologische Ver-netzung und der Gewässerschutz gefördert.

## **Verkehr auf den ÖV verlagern**

Der vergleichsweise geringe Anteil des ÖV 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. Teil-ergänzung bildet dabei das Rückgrat.

Aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse im Siedlungsraum liegen die Prioritäten klar beim ÖV, Fuss- und Veloverkehr. Winterthur bewegt sich bereits in diese Richtung: Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs sinkt.





Die Quartiere in Winterthur sollen besser vernetzt und die Verkehrsmittel enger verknüpft werden. Hier eine Visualisierung der künftigen Querung Grütze.



Das Steigern der Leistungsfähigkeit und der Attraktivität des regionalen ÖV-Systems ist sehr bedeutend. In der Kernstadt muss der ÖV die Stadtentwicklung unterstützen, indem er das Zentrum und das Gebiet Neuhegi-Grüze besser erschliesst und verbindet. Die Hauptachsen Oberwinterthur-Töss und Wülflingen-Neuhegi sollen zu ÖV-Hochleistungskorridoren mit hoher Zuverlässigkeit ausgebaut werden. Im Busnetz der Stadt Winterthur müssen Engpässe behoben werden.

Das Zentrumsgebiet Neuhegi-Grüze weist Erschliessungsmängel auf, welche die gewünschte weitere Entwicklung behindern können. Es gilt, die Erschliessung für alle Verkehrsmittel rasch sicherzustellen. Die Netze für Fuss- und Veloverkehr müssen ergänzt werden. Die ÖV-Erschliessung muss auf das Wachstum ausgerichtet und leistungsfähig sein. Die Bahnhöfe Oberwinterthur und Grüze benötigen optimale Zugänge für den Fuss- und Veloverkehr. Die Strassenerschliessung des Zentrumsgebiets muss gewährleistet und der Raum Oberwinterthur muss vom Strassenverkehr entlastet werden.

Für ein funktionsfähiges Strassennetz – von dem auch der Busverkehr abhängt – ist der Ausbau der Nationalstrassen N1 und N4 höchst bedeutend. Abgestimmt darauf müssen in Zukunft verkehrslenkende und -dosierende Massnahmen umgesetzt werden. Sie beeinflussen auch die Nachfrage.

### **Der Fuss- und Veloverkehr soll eine starke Rolle beim Bewältigen des zusätzlichen Verkehrs übernehmen.**

Der Veloanteil in der Stadt Winterthur ist heute im kantonalen und nationalen Vergleich hoch. Er soll weiter ausgebaut werden. Die Qualität des städtischen Veloverkehrsnetzes muss auch in die Umlandgemeinden hinausgetragen werden. Für den Fussverkehr hingegen sind städtische Achsen und Ortsdurchfahren teilweise noch wenig attraktiv. Die Verkehrssicherheit entlang von stark befahrenen Achsen lässt sich verbessern.





Baustelle für die Rampe 21 bzw. die Veloquerung Nord in Winterthur:  
Hier entsteht eine neue unterirdische Velostation und die Rudolfstrasse wird attraktiver.



# Angestrebte Wirkung

**Die bisherigen Generationen des Agglomerationsprogramms Winterthur und Umgebung enthielten zahlreiche Massnahmen mit einer ausgewogenen Wirkung. Diese werden zum Teil noch umgesetzt.**

Ein bisheriger Schwerpunkt liegt beim Umsetzen des Velowegnetzplanes. Eine attraktive und sichere Infrastruktur bietet die Chance, die Velonutzung in der Stadt Winterthur auf hohem Niveau zu festigen und den ganzen Agglomerationsperimeter als Veloregion zu etablieren.

## **Mehr Kapazitäten für ÖV und Veloverkehr**

Eine Schlüsselrolle nehmen die Massnahmen zur Erschliessung des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes Neuhegi-Grüze ein.

Dazu gehört unter anderem die Querung Grüze, die eine wirkungsvollere Buserschliessung des Gebiets erlaubt – das ist wesentlich angesichts der zunehmenden Zahl an Arbeitsplätzen und Einwohnenden. Der weitere Ausbau des ÖV-Angebots komplettiert das Massnahmenbündel.

Bezüglich Siedlung werden für Entwicklungsgebiete Masterplanungen angestrebt, um eine ausgewogene Innenentwicklung in urbanen Zentren zu erreichen. Allgemein wird an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen eine hohe Dichte mit Mischnutzungen angestrebt.

## **In ländlichen Gebieten und landschaftlich sowie ortsbaulich empfindlichen Lagen bleibt die Dichte tief.**

Gemeinsam mit den übergeordneten Massnahmen erreicht das Agglomerationsprogramm eine sehr gute Wirkung. Es trägt dazu bei, Siedlung und Verkehr besser aufeinander abzustimmen.

Einwohnende und Beschäftigte werden von besseren ÖV-Güteklassen profitieren, vor allem an Lagen mit angestrebter Innenentwicklung. ÖV, Fuss- und Veloverkehr dürften anteilmässig zulegen. Das Umsetzen der Massnahmen berücksichtigt die zurzeit beschränkten finanziellen Möglichkeiten der Stadt Winterthur.





« Es gibt noch einen riesigen Haufen zu tun. »

## Herbert Elsener, Stadt Winterthur

Leiter Verkehrsplanung



Aktuell sind bei uns viele Massnahmen noch in der Planung und Umsetzung, auch solche aus dem Agglomerationsprogramm der 1. und 2. Generation. Sie betreffen vor allem die regionale Verkehrssteuerung, die Busbevorzugung, die Veloschnellrouten sowie die Veloquerung und -parkierung am Hauptbahnhof. Zentrale Massnahmen sind auch die Bus- und die Veloquerung Grüze. Wir arbeiten an Projekten auf allen Stufen – und alle sind wichtig für Winterthur.

Eine Herausforderung bei uns sind vor allem die personellen Ressourcen. Für die nächsten Jahre sind weitere Stellen budgetiert, um schneller vorwärts zu kommen. Im Agglomerationsprogramm der 5. Generation werden wir darauf achten, dass die neuen Massnahmen etwas konkreter vorliegen und eine Umsetzung innerhalb der Frist realistisch ist.

Das Agglomerationsprogramm ist für uns ein wichtiges Instrument, weil es die übergeordnete Sicht einnimmt. Das hilft uns, zu sagen: Diese Massnahme ordnet sich in die regionale Raum- und Verkehrsplanung ein und wird von Bund und Kanton mitgetragen. Das kann politisch unterstützend wirken, ebenso wie die finanzielle Förderung. Was die Fristen betrifft: Sie hängen wie ein Fallbeil über den Massnahmen, können aber auch Schub geben.

## **Impressum**

Agglomerationsprogramme  
des Kantons Zürich  
4. Generation

### **Auftraggeber**

Regierungsrat des Kantons Zürich

### **Gesamtverantwortung**

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich  
Amt für Mobilität (AFM)  
Abteilung Gesamtmobilität  
Wilfried Anreiter, Birgit Grebe,  
Michael Löchl, Lucia Frei  
Neumühlequai 10  
8090 Zürich

Aus dem Amt für Verkehr (AFV) wurde per 1. Januar 2021 das Amt für Mobilität (AFM). In der vorliegenden Publikation werden dementsprechend je nach Bezugszeitpunkt beide Amtsbezeichnungen verwendet.

### **Projektbearbeitung**

Inhalt und Gestaltung: EBP Schweiz AG

Fotos: Amt für Mobilität AFM, Gemeinde Bassersdorf (S. 51),  
Knapkiewicz & Flickert AG (S. 75), Stadt Winterthur (S. 91, 95)

### **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 Mobilität**

Neumühlequai 10  
CH-8090 Zürich  
T +41 43 259 30 61  
[afm@vd.zh.ch](mailto:afm@vd.zh.ch)  
[www.zh.ch/afm](http://www.zh.ch/afm)