



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr

Agglomerations- programme Zürich

Dachkonzept

3. Generation





Auftraggeber
Regierungsrat des Kantons Zürich

Gesamtverantwortung
Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich
Amt für Verkehr AFV
Abteilung Gesamtverkehr
Wilfried Anreiter, Peter Spörri, Michael Löchl
Neumühlequai 10
8090 Zürich

Beteiligte
Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Amt für Verkehr
Zürcher Verkehrsverbund
Baudirektion des Kantons Zürich, Amt für Raumentwicklung
Baudirektion des Kantons Zürich, Amt für Abfall, Wasser, Energie
und Luft

Projektbearbeitung
Ernst Basler + Partner AG, Mühlebachstrasse 11, 8032 Zürich,
www.ebp.ch

Zürich, 30. November 2016



Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis	6
Abbildungsverzeichnis	7
Abkürzungsverzeichnis	9
1 Vorwort	13
2 Allgemeines	15
2.1 Strategie für den Agglomerationsverkehr	15
2.2 Dringliche Massnahmen Agglomerationsverkehr	15
2.3 Agglomerationsprogramm 1. Generation	15
2.4 Agglomerationsprogramme 2. Generation	16
2.5 Agglomerationsprogramme 3. Generation	17
2.5.1 Grundlagen für die Erarbeitung	17
2.5.2 Perimeter	17
2.5.3 Methodik und Aufbau der Agglomerationsprogramme	19
2.5.4 Prozess und Beteiligte	20
2.5.5 Koordination mit anderen AP	22
2.5.6 Exekutivbeschlüsse	23
2.5.7 Eingereichte Dokumente	25
2.6 Trägerschaft und Organisation	25
2.6.1 Trägerschaft	25
2.6.2 Gesamtprogrammorganisation	26
2.6.3 Organisation der Planung	27
2.6.4 Organisation und Vereinbarungen der Umsetzung	27
3 Perspektive Gesamtkanton	33
3.1 Planerische und politische Rahmenbedingungen	33
3.1.1 Planungen und Programme des Bundes	33
3.1.2 Planungen und Programme des Kantons	36
3.2 Ist-Zustand und Entwicklungstrends	42
3.2.1 Demographie und Wirtschaft	42
3.2.2 Siedlung	45
3.2.3 Gesamtverkehr	47
3.2.4 Öffentlicher Verkehr	54
3.2.5 Nachfrage	56
3.2.6 Motorisierter Individualverkehr	58
3.2.7 Veloverkehr	60
3.2.8 Fussverkehr	62
3.2.9 Intermodalität	63
3.2.10 Güterverkehr	65
3.2.11 Verkehrssicherheit	66
3.2.12 Landschaft	69
3.2.13 Luftbelastung	69
3.2.14 Lärmbelastung	71
3.2.15 Energieverbrauch und Klima	73
3.2.16 Zusammenfassung der Analyse	74
3.3 Zukunftsbild und Ziele	76
3.3.1 Zukunftsbild Siedlung	76



3.3.2	Stadtlandschaften	77
3.3.3	Urbane Wohnlandschaften	78
3.3.4	Landschaft unter Druck	78
3.3.5	Kulturlandschaften	78
3.3.6	Naturlandschaften	79
3.3.7	Zukunftsbild Verkehr	79
3.3.8	Ziele Verkehr	81
3.3.9	Ziele Siedlung und Verkehr	85
3.3.10	Ziele Siedlung	89
3.4	Handlungsbedarf	90
3.4.1	Handlungsbedarf Siedlung	90
3.4.2	Handlungsbedarf Verkehr	92
3.4.3	Handlungsbedarf Natur, Landschaft und Umwelt	94
3.5	Teilstrategien	96
3.5.1	Teilstrategien Siedlung	97
3.5.2	Teilstrategien Natur und Landschaft	101
3.5.3	Teilstrategien Schnittstelle Siedlung/Natur und Landschaft	103
3.5.4	Teilstrategien Gesamtverkehr	104
3.5.5	Teilstrategien öffentlicher Verkehr	105
3.5.6	Teilstrategien Strassen / motorisierter Individualverkehr	110
3.5.7	Teilstrategien Veloverkehr	116
3.5.8	Teilstrategien Fussverkehr	119
3.5.9	Teilstrategien Intermodalität	121
3.5.10	Teilstrategien Güterverkehr	122
3.6	Übergeordnete Massnahmen	125
4	Synthese der Agglomerationsprogramme 3. Generation	133
4.1	Ist-Zustand und Entwicklungen	133
4.1.1	Siedlung und Landschaft	133
4.1.2	Verkehr	137
4.2	Zukunftsbild und Ziele	142
4.2.1	Bevölkerung	142
4.2.2	Landschaft	142
4.2.3	Verkehr	143
4.2.4	MOCA-Indikatoren	143
4.3	Handlungsbedarf	143
4.4	Teilstrategien	145
4.5	Massnahmen	149
4.5.1	Massnahmen AP3	149
4.5.2	Massnahmen AP1, AP2 und AP3	153
4.6	Gesamtwirkung	155
4.6.1	WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert	155
4.6.2	WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	159
4.6.3	WK3: Verkehrssicherheit erhöht	160
4.6.4	WK4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindert	160
4.7	Nachweis der Grundanforderungen	161
5	Stand der Umsetzung	163
6	Literaturverzeichnis	164



Anhang	173
Massnahmengesamtlisten	173
Massnahmengesamtkarte	195



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Prozess AP3	21
Tabelle 2	Exekutivbeschlüsse AP3	24
Tabelle 3	Eingereichte Dokumente AP3	25
Tabelle 4	Umsetzungsvereinbarungen (UV) und Umsetzungsbestätigungen (UB) AP1 und AP2	29
Tabelle 5	Handlungsräume ROK	77
Tabelle 6:	MIV-Anteile an der Tagesdistanz in den AP-Perimetern	84
Tabelle 7	Bestand und Planungsannahmen für die Entwicklung der Einwohner und Beschäftigten [in Mio.]	89
Tabelle 8	Übergeordnete Massnahmen der Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich	126
Tabelle 9	Matrix Handlungsbedarf	144
Tabelle 10	Matrix Teilstrategien	146
Tabelle 11	Stand der Umsetzung, Massnahmen AP1 und AP2	163
Tabelle 12	Massnahmenliste Agglomerationsprogramme der 3.Generation, Kanton Zürich	175
Tabelle 13	Massnahmenliste Agglomerationsprogramme der 1- 3.Generation, Kanton Zürich	181



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Dachkonzept und AP	13
Abbildung 2	Agglomerationen (BFS 2000), Metropolitanraum und Perimeter der Agglomerationsprogramme Zürich	18
Abbildung 3	Methodik	20
Abbildung 4	Gesamtorganisation Agglomerationsprogramme Zürich	27
Abbildung 5	Vereinbarungen	28
Abbildung 6	Kantonale Planungen	37
Abbildung 7	Planerischer Stufenbau im Kanton Zürich	39
Abbildung 8	Planungsregionen Kanton Zürich	40
Abbildung 9	Bevölkerungswachstum in den Agglomerationsgemeinden	43
Abbildung 10	Beschäftigtenentwicklung im Kanton Zürich nach Wirtschaftssektoren	44
Abbildung 11	Geschossflächenreserven im Kanton Zürich 2012	46
Abbildung 12	Verkehrsentensive Einrichtungen im Kanton Zürich 2015	47
Abbildung 13	Funktionalräumliche Gliederung im Kanton Zürich	48
Abbildung 14	Erreichbarkeitsindex im Kanton Zürich	49
Abbildung 15	Entwicklung des Verkehrsaufkommens (Personenwege DWV)	50
Abbildung 16	Bi-Modal Split auf Verkehrsbeziehungen im Binnen und Ziel-Quell-Verkehr des Kantons Zürich 2013	52
Abbildung 17	Autobesitz der Haushalte im Kanton Zürich 2010	53
Abbildung 18	Linienetzplan des Zürcher Verkehrsverbunds 2015/16	55
Abbildung 19	Streckenauslastung im ÖV 2012 (vor der 1. und 2. Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn)	57
Abbildung 20	MIV-Strecken- und Knotenauslastungen 2013	59
Abbildung 21	Veloverkehrsnetz Handlungsbedarf im Kanton Zürich 2015	61
Abbildung 22	Massnahmenplan Fussverkehr, Schwachstellenkarte Schlieren Ost (als Beispiel)	62
Abbildung 23	Angebot Intermodalität	64
Abbildung 24	Entwicklung des Güterverkehrs im Kanton Zürich	65
Abbildung 25	Unfallschwerpunkte im Strassenverkehr 2014	68
Abbildung 26	Feinstaubbelastung (PM10) im Kanton Zürich 2005-2015	70
Abbildung 27	Stickstoffdioxidbelastungen (NO ₂) im Kanton Zürich 2005-2015	71
Abbildung 28	Von Strassen- und Bahnlärm betroffene Bevölkerung im Kanton Zürich	72
Abbildung 29	Zukunftsbild Verkehr (Leitsatz 2)	80
Abbildung 30	ÖV-Anteile am Bimodalsplit 2013 (Ist) und 2030 (Ziel)	82
Abbildung 31	Modalsplit gemäss ARE CH im Kanton Zürich und den vier Perimetern der Agglomerationsprogramme	83
Abbildung 32	Entwicklung und Trend der Zahl der Verunfallten (Verletzte und Getötete) pro 1'000 Einwohner	85

Abbildung 33	Bisherige Entwicklung und Ziel der Einwohner pro ÖV-Güteklasse	87
Abbildung 34	Bisherige Entwicklung und Ziel der Beschäftigten pro ÖV-Güteklasse	88
Abbildung 35	Einwohner- und Beschäftigtenkapazität innerhalb der bestehenden Bauzone mit der erwünschten Verdichtung, Vergleich mit Prognose 2040	90
Abbildung 36	Siedlungsgebiet, kantonale Zentrumsgebiete und regionale Arbeitsplatzgebiete	98
Abbildung 37	Entwicklungsprioritäten Gesamtverkehrssystem	104
Abbildung 38	Ausbauschritt 2030 der S-Bahn 2G	108
Abbildung 39	Teilstrategie Verkehr – Strassennetz	111
Abbildung 40	Funktionsweise ohne (links) und mit regionaler Verkehrssteuerung RVS (rechts)	113
Abbildung 41	Kantonaler Velonetzplan	118
Abbildung 42	Methodik Massnahmenplan Fussverkehr	120
Abbildung 43	Teilstrategie Verkehr – Güterverkehr im Kanton Zürich	124
Abbildung 44	Einwohner und Beschäftigte 2013/2015 und 2030	134
Abbildung 45	Verhältnis Einwohner/Beschäftigte	135
Abbildung 46	Dichte Einwohner und Beschäftigte in überbauten Bauzonen im Jahr 2013	136
Abbildung 47	Verkehrsaufkommen im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr 2013 bis 2030	137
Abbildung 48	Veränderungen Verkehrsaufkommen (Trendentwicklung 2030 im Vergleich zum Ist-Zustand 2013) im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr	138
Abbildung 49	Verkehrsaufkommen im Transitverkehr 2013 bis 2030	139
Abbildung 50	Veränderungen Verkehrsaufkommen (Trendentwicklung 2030 im Vergleich zum Ist-Zustand 2013) im Transitverkehr	140
Abbildung 51	Trimodalsplit für Wege unter 15 km 2013 und 2030 (Trend)	141
Abbildung 52	Anzahl Massnahmen AP3 (Prio. A, As, Av, B)	150
Abbildung 53	Anzahl Massnahmen AP3 (Prio. A)	151
Abbildung 54	Kosten Massnahmen AP3 (Prio. A)	152
Abbildung 55	Kosten Massnahmen AP3 (Prio. B)	153
Abbildung 56	Anzahl Massnahmen AP1-3 (AP3: Prio. A, As, Av, B; AP1-2: Prio. A, Ae, As, Av)	154
Abbildung 57	Kosten Massnahmen AP1-3 (Prio. A)	154



Abkürzungsverzeichnis

AFV	Amt für Verkehr Kanton Zürich
ALN	Amt für Landschaft und Natur Kanton Zürich
AP	Agglomerationsprogramm
AP1 (2/3)	Agglomerationsprogramm der 1. (bzw. 2./3.) Generation
ARE CH	Bundesamt für Raumentwicklung
ARE ZH	Amt für Raumentwicklung Kanton Zürich
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AWEL	Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft Kanton Zürich
BAV	Bundesamt für Verkehr
BAZL	Bundesamt für Zivillufffahrt
BDWM	Bremgarten-Dietikon-Wohlen-Meisterschwanden Bahn
BFS	Bundesamt für Statistik
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BPUK	Konferenz der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren
BZO	Bau- und Zonenordnung
DML	Durchmesserlinie
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWV	Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr
ES	Erschliessungsstrassen
EW	Einwohner
FABI	(Bundesbeschluss über die) Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinÖV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (1998)
FV	Fernverkehr (öffentlicher Verkehr)
FV	Finanzierungsvereinbarung
FZAG	Flughafen Zürich AG
GA	Grundanforderungen des Bundes an die AP
GFL	Geschossflächen
GVC	Gesamtverkehrscontrolling Kanton Zürich
GVK	Kantonales Gesamtverkehrskonzept
GVM	Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich
HGV	Programm Anschluss an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsverkehrsnetz
HLS	Hochleistungsstrassen
HVS	Hauptverkehrsstrassen
IFG	Infrastrukturfondsgesetz
IGW	Immissionsgrenzwerte
IVM	Integriertes Verkehrsmanagement
KdK	Konferenz der Kantonsregierungen
KLV	Kombinierter Ladungsverkehr
KR(B)	Kantonsrat(sbeschluss) Kanton Zürich



KRP	Kantonaler Richtplan Kanton Zürich
LEK	Landschaftsentwicklungskonzepte
LSV	Lärmschutzverordnung
LV	Leistungsvereinbarung
MIU	Mobilitätsmanagement-Programm „Mobilität im Unternehmen“ des Kantons Zürich
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NEB	Neuer Netzbeschluss (Strassen)
NFA	Neuer Finanzausgleich Bund – Kantone
NHV	Verordnung über den Natur- und Heimatschutz Kanton Zürich
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PäV	Pärkeverordnung
PBG	Kantonales Planungs- und Baugesetz
PEB	Botschaft zum Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln. 11. November 2009
PVG	Personenverkehrsgesetz
PZU	Planungsgruppe Zürcher Unterland
rGVK	Regionales Gesamtverkehrskonzept
ROK	Raumordnungskonzept Kanton Zürich
Regio-ROK	Raumordnungskonzept der Planungsregionen im Kanton Zürich
RL-VLZ	Regionale Leitzentrale Verkehrsraum Zürich
RPG	Raumplanungsgesetz
RR	Regierungsrat des Kantons Zürich
RRB Nr.	Beschluss des Regierungsrates
RRP	Regionaler Richtplan
RVS	Regionale Verkehrssteuerung im Kanton Zürich
RWU	Regionalplanung Winterthur und Umgebung
RZO	Regionaler Zweckverband Zürcher Oberland
RZU	Regionalplanung Zürich und Umgebung
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SBW	Stadtbus Winterthur
SECO	Staatssekretariat für Wirtschaft
sGVK	Städtisches Gesamtverkehrskonzept Winterthur
SIL	Sachplan Infrastruktur Luftfahrt
SS	Sammelstrassen
STA	Statistisches Amt Kanton Zürich
StrG	Strassengesetz Kanton Zürich
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
SWOT	Analyse von Stärken, Schwächen sowie Chancen und Risiken
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn
TBA	Tiefbauamt Kanton Zürich
USG	Umweltschutzgesetz
UB	Umsetzungsbestätigung



UV	Umsetzungsvereinbarung
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VAS	Verein Agglomeration Schaffhausen
VBZ	Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich
VE	Stark Verkehrserzeugende Nutzungen
VMP	Verkehrsmanagementpläne
VS	Verbindungsstrassen
VUSTA	Verkehrsunfallstatistik der Kantonspolizei Zürich
WEP	Waldentwicklungsplan Kanton Zürich
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur. Umgesetzt in der Botschaft zur Gesamtschau FinÖV vom 17. Oktober 2007.
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund

1 Vorwort

Wie die zweite Generation der Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich (AP2) beinhaltet auch die 3. Generation (AP3) ein Dachkonzept. Zweck des Dachkonzepts ist es, einen konzeptionellen Rahmen um die vier Agglomerationsprogramme (AP) Limmattal, Stadt Zürich – Glattal, Winterthur und Umgebung und Zürcher Oberland (1) (2) (3) (4) herzustellen. Das Dachkonzept bildet selbst keine Grundlage für eine Bundesfinanzierung. Es lehnt sich formal und inhaltlich an das Dachkonzept der 2. Generation (5) an.

Das Dachkonzept enthält zunächst allgemeine Angaben zu den AP und zur Agglomerationspolitik des Kantons Zürich. Es gibt einen Überblick über die bisher erarbeiteten AP und über die Organisation von Erarbeitung und Umsetzung der AP bezüglich Abläufen und Zuständigkeiten, letzteres mit speziellem Fokus auf die 3. Generation (Kapitel 2).

Das Dachkonzept zeigt weiter aus der Perspektive des Gesamtkantons die übergeordneten Sachverhalte auf. Dazu gehören die planerischen und politischen Rahmenbedingungen, die Entwicklungen, Ziele, Strategien in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft sowie die übergeordneten Massnahmen. Diese Betrachtung zeigt Sachverhalte auf, deren Wirkung nicht auf den Perimeter eines einzelnen Agglomerationsprogramms beschränkt ist, sondern entweder programmperimeterübergreifend oder für den gesamten Kanton gelten. Sofern vorhanden, werden auch die Wechselwirkungen mit den ausserkantonalen Gebieten aufgezeigt. Insgesamt werden durch diese Betrachtungen die vielfältigen funktionalen Abhängigkeiten zwischen den vier Programmen und ihrer Umgebung deutlich (Kapitel 3).

Das Dachkonzept liefert zudem eine Synthese der vier AP3 des Kantons Zürich, indem es deren Gemeinsamkeiten und Unterschiede darstellt. Dies umfasst auch den gesamthaften Nachweis der Erfüllung der in der Weisung des UVEK (6) festgelegten Grundanforderungen sowie die Beschreibung der Gesamtwirkung aller AP (Kapitel 4).

Schliesslich fasst das Dachkonzept auch den Stand der Umsetzung der AP1 und 2 kurz zusammen (Kapitel 5).

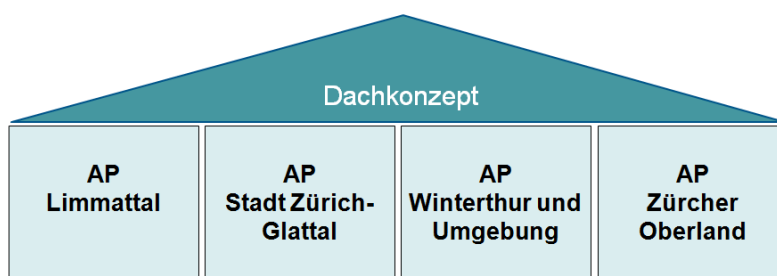


Abbildung 1 Dachkonzept und AP



2 Allgemeines

Die AP des Kantons Zürich sind wirksame Planungs- und Koordinationsinstrumente, um die grössten und drängendsten Verkehrsprobleme im Kanton Zürich gezielt anzugehen. Sie stimmen die Verkehrs- und die Siedlungsentwicklung langfristig aufeinander ab. Die AP1 und AP2 befinden sich seit 2011 bzw. 2015 erfolgreich in Umsetzung. Zahlreiche wichtige Massnahmen wurden durch die zuständigen Städte, Gemeinden, Transportunternehmen und den Kanton selbst realisiert. Die AP bewähren sich in der täglichen Planungs- und Umsetzungspraxis. Entscheidend für die Zukunft wird sein, dass die Mitfinanzierung durch den Bund langfristig und ausreichend sichergestellt ist wird.

Die folgenden Abschnitte beschreiben die wichtigsten Meilensteine und Elemente in Zusammenhang mit den AP des Kantons Zürich.

2.1 Strategie für den Agglomerationsverkehr

Mit Beschluss Nr.1638/2004 verabschiedete der Regierungsrat des Kantons Zürich die «Strategie für den Agglomerationsverkehr» (7). Sie wurde zunächst in den regionalen Gesamtverkehrskonzepten (rGVK) weiterentwickelt und damit in den Regionen mit grossem Handlungsbedarf der Grundstein für eine kohärente Mobilitäts- und Siedlungsentwicklung auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene gelegt. Die rGVK bildeten auch die Grundlagen für die Erarbeitung der AP1 des Kantons Zürich.

2.2 Dringliche Massnahmen Agglomerationsverkehr

Das Bundesparlament hat am 4.10.2006 insgesamt 2.6 Mrd. CHF für insgesamt 23 "dringliche und baureife Projekte" (8) freigegeben. Drei für den Agglomerationsverkehr im Kanton Zürich bedeutende Vorhaben wurden mit Bundesbeiträgen unterstützt: Durchmesserlinie Zürich (DML), Glattalbahn (Etappen 2 und 3) und Tram Zürich-West. Alle Vorhaben sind bereits in Betrieb.

2.3 Agglomerationsprogramm 1. Generation

Der Regierungsrat des Kantons Zürich erteilte mit Regierungsratsbeschluss (RRB) Nr. 528/2003 (9) der Volkswirtschaftsdirektion und der Baudirektion den Auftrag, bis Ende 2005 für die Stadt Zürich und die Regionen Winterthur und Umgebung, Glattal und Limmattal spezifische rGVK als Grundlage für die Entwicklung des AP1 auszuarbeiten. Die planerischen Rahmenbedingungen für das AP wurden mit der Teilrevision des kantonalen Richtplans (KRP), Teil Verkehr, vom 26. März 2007 geschaffen. Das Programm deckt mit den Städten Zürich und Winterthur sowie mit den Räumen Glattal und Limmattal jene Regionen des Kantons Zürich ab, in denen die Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen besonders dynamisch verläuft und folglich ein hoher Abstimmungsbedarf zwischen beiden Bereichen besteht.

Mit RRB Nr. 1697/2007 (10) wurde das AP1 beschlossen und dem Bund zur Mitfinanzierung der darin enthaltenen Massnahmen eingereicht. Aufgrund der Programmwirkung hat der



Bund einen Beitragssatz von 35% (50% im Fall der Ausfinanzierung der DML als dringliche Massnahme) an die mitfinanzierten Massnahmen(-pakete) festgelegt. Damit besteht der Anspruch, für die 13 Massnahmen bzw. Massnahmenpakete des AP1 Bundesbeiträge von bis zu 403 Mio. CHF zu beantragen. Der Kanton Zürich schloss mit dem Bund hierüber eine Leistungsvereinbarung ab.

Die gewichtigsten Projekte sind die DML und die 4. Teilergänzung Zürcher S-Bahn (Prio. 1). Vorgemerkt für die 2. Generation werden unter anderem die Limmattalbahn (1. Etappe), die Tramverbindung Hardbrücke, das Umsteigezentrum Zürich-Oerlikon und die 4. Teilergänzung Zürcher S-Bahn (Prio. 2). Massnahmenträger sind verschiedene Gemeinden und Städte, der Kanton, vertreten durch das Amt für Verkehr (AFV) und das Tiefbauamt (TBA), sowie verschiedene Transportunternehmen. Zudem sind im Rahmen der 4. Teilergänzungen der S-Bahn auch die Kantone Schwyz, St. Gallen, Zug und Glarus (Korridor Zürich-Zug/Ziegelbrücke) sowie die Gemeinde Marthalen und die SBB beteiligt.

2.4 Agglomerationsprogramme 2. Generation

Für die 2. Generation wurde das AP1 weiterentwickelt und aktualisiert. Während das AP1 ein Programm mit verschiedenen Schwerpunkten umfasste, beinhaltet das AP2 nach Absprache mit dem ARE CH die vier AP Zürcher Oberland (westlicher Teil), Stadt Zürich – Glattal (inkl. Raum Bülach), Limmattal sowie Winterthur und Umgebung. Zusätzlicher Bestandteil ist ein Dachkonzept.

Mit der Aufteilung in vier Programmregionen konnten die Inhalte besser auf die besonderen Bedürfnisse der einzelnen Regionen angepasst und eine stärkere Verankerung der Programminhalte in den Regionen erzielt werden. Die Aufteilung ermöglichte zudem die enge Zusammenarbeit und eine gemeinsame Trägerschaft mit dem Kanton Aargau im Rahmen des AP Limmattal. Das Dachkonzept der AP2 zeigt die übergeordneten Zusammenhänge aller AP auf und gibt einen Überblick über die Massnahmen von besonderer Bedeutung. Ebenso behandelt es die Wechselwirkungen mit den benachbarten AP, insbesondere den AP Schaffhausen und Obersee.

Mit RRB Nr. 576/2012 wurden die Programme beschlossen und dem Bund Ende Juni 2012 zur Mitfinanzierung eingereicht. Aufgrund der Programmwirkung hat der Bund einen Beitragssatz von 35% (Stadt Zürich – Glattal, Limmattal) bzw. 40% (Winterthur, Zürcher Oberland) an die mitfinanzierten Massnahmen(-pakete) festgelegt. Für die insgesamt 71 Massnahmen(-pakete) der AP2 können somit Bundesbeiträge von bis zu 319 Mio. CHF beantragt werden.

Das AP2 enthält wichtige Ausbauprojekte für neue Tram- und Stadtbahnlinien (Tramverbindung Hardbrücke, Limmattalbahn) und für die S-Bahn (3. Etappe der 4. Teilergänzung S-Bahn). Das Programm sieht unter anderem vor, besonders vom motorisierten Verkehr belastete Ortsdurchfahrten durch Umgestaltungen und Aufwertungen zu entlasten. Ferner wird das Velo- und Fusswegnetz weiter ausgebaut und einige der bestehenden Netzlücken werden geschlossen, sowohl in den Zentren (z.B. Veloquerung Nord am Bahnhof Winterthur) wie auch auf regionalen Verbindungen (z.B. «Fil Bleu» entlang der Glatt zwischen Dübendorf und Opfikon). Das AP2 enthält zudem Massnahmen, die bereits für die 3. Generation vorgemerkt wurden. Unter anderem ist in Winterthur eine neue Erschliessungsstrasse mit einer möglichst direkten Anbindung ans Hochleistungsstrassennetz für das neue Zentrum Neuhegi-Grüze geplant.



2.5 Agglomerationsprogramme 3. Generation

2.5.1 Grundlagen für die Erarbeitung

Die Programme der 3. Generation stellen im Wesentlichen eine Fortschreibung und Aktualisierung der AP2 dar. Die strategischen Teile wie Zukunftsbild und Teilstrategien behalten grundsätzlich ihre Gültigkeit. Sie sind dort angepasst worden, wo neue planerische und politische Rahmenbedingungen vorliegen. Massgebliche Anpassungen bzw. Aktualisierungen ergeben sich hingegen bei Grundlagedaten (aktualisierte Bevölkerungs- und Verkehrsprognosen etc.) sowie bei den Massnahmen.

Die vier im Sommer 2012 dem Bund eingereichten AP2 (11) sowie die Prüfberichte des Bundes zu den AP2 (12) bilden die Ausgangslage für die 3. Generation. Für jedes AP wurde abgeleitet aus den in den Prüfberichten aufgeführten Stärken und Schwächen der detaillierte Handlungsbedarf für die AP3 zusammengestellt.

Die Umsetzungsstände der AP1 und AP2 bestimmen den im Rahmen der AP3 ausgewiesenen Handlungsbedarf wesentlich mit und sind integraler Bestandteil der AP3. Neue Massnahmen werden in Bezug zu den Massnahmen der AP1 und 2 gesetzt, und die Wirkung wird gesamthaft beurteilt werden.

Die Vorgaben aus der Weisung des UVEK über die Prüfung und Mitfinanzierung der AP3 (6) wurden vollumfänglich umgesetzt.

Weitere zentrale Grundlagen bilden neue oder gegenüber Mitte 2012 weiter fortgeschrittene planerische Grundlagen und politische Rahmenbedingungen. Dazu gehören der vom Bund genehmigte kantonale Richtplan, die sich in Gesamtüberarbeitung befindlichen regionale Richtpläne (RRP) sowie die aktuellen politischen Rahmenbedingungen und Beratungen, z.B. der Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds NAF. Die Grundlagen werden im Kapitel 3.1 näher beschrieben.

2.5.2 Perimeter

Die Perimeter der vier AP Limmattal, Stadt-Zürich Glattal, Winterthur und Umgebung sowie Zürcher Oberland bleiben gegenüber AP2 unverändert (vgl. Abbildung 2). Die ausführliche Begründung dieser Perimeter ist im Dachkonzept der AP2 (5) enthalten. Der Perimeter des AP Limmattal beinhaltet neben Zürcher Gemeinden auch solche im Kanton Aargau. Abgesehen von kleinen Anpassungen infolge Gemeindefusionen im Perimeter des AP Winterthur und Umgebung bleiben auch die beteiligten Gebietskörperschaften gegenüber AP2 unverändert. Damit ist der Bezug zu den Vorgänger-AP gewährleistet.

Basis für die Perimeter der AP3 bildet damit nach wie vor die Agglomerationsdefinition nach dem Bundesamt für Statistik (BFS) aus dem Jahr 2000. Die neue Agglomerationsdefinition des BFS aus dem Jahr 2014 wird der Festlegung der Programmperimeter der 4. Generation zugrunde gelegt werden.

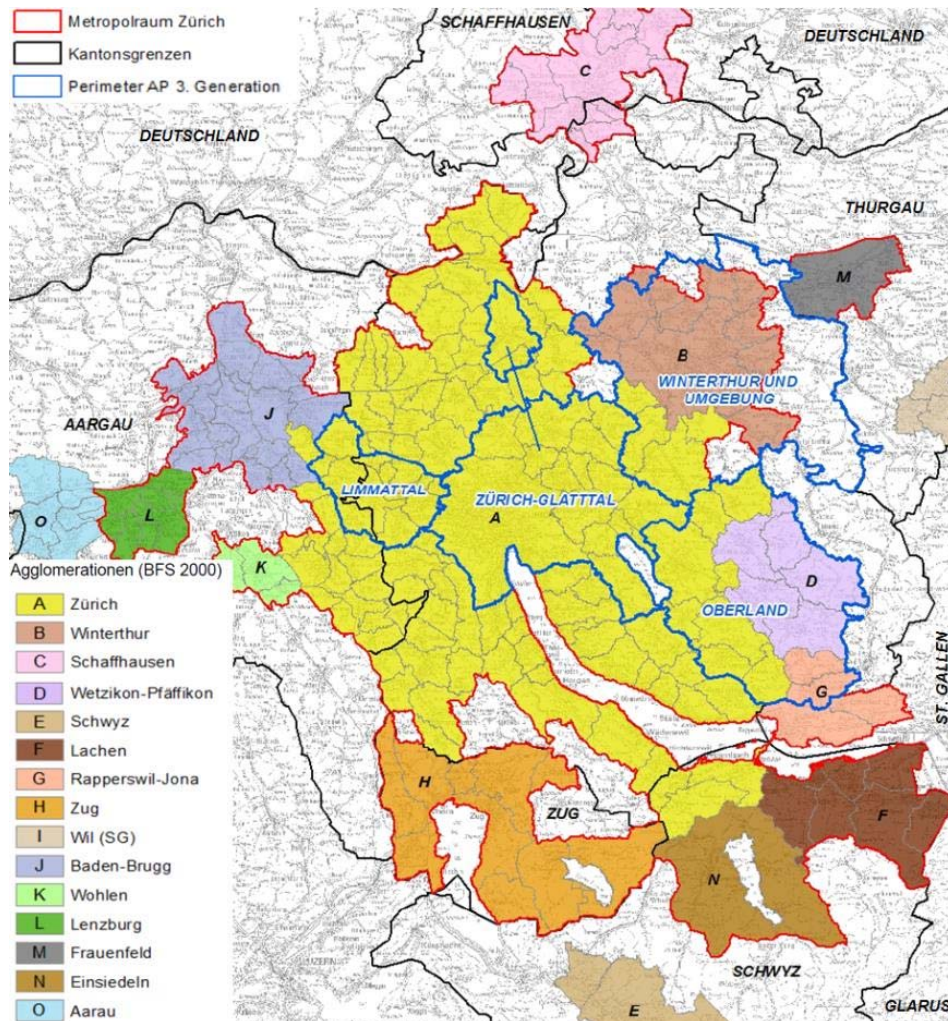


Abbildung 2 Agglomerationen (BFS 2000), Metropolitanraum und Perimeter der Agglomerationsprogramme Zürich

Quelle: (13)

AP Limmattal

Die Region Limmattal weist einerseits besonders starke Verflechtungen mit der Stadt Zürich auf, andererseits bildet sie die Schnittstelle zwischen den beiden Kantonen Zürich und Aargau. Innerhalb der Region Limmattal sind die südlichen Gemeinden jenseits der Fortsetzung des Uetlibergs (Birmensdorf, Uitikon, Aesch) stark auf die Wohnnutzung orientiert und sind nur geringfügig mit den restlichen Gemeinden im Limmattal funktional verflochten. Diese Gemeinden werden im AP Limmattal nicht berücksichtigt.

Die starken Verflechtungen über die Kantonsgrenze hinaus werden durch die Erweiterung des Perimeters um die Aargauer Gemeinden Würenlos, Killwangen, Spreitenbach und Bergdietikon berücksichtigt. Diese wiederum sind gleichzeitig Gürtelgemeinden der Agglomera-



tion Baden-Brugg mit dem separaten AP Aargau-Ost. Dies erfordert intensive Abstimmungsprozesse und stellt die kantonsübergreifende Zusammenarbeit zwischen Zürich und dem Aargau zusätzlich sicher.

AP Stadt Zürich-Glattal

Das AP Stadt Zürich-Glattal umfasst die beiden Planungsregionen Zürich und Glattal und trägt damit den intensiven Verflechtungen der beiden Regionen Rechnung. Die gemeinsame Betrachtung der beiden Regionen fördert einen über die Erarbeitung des AP hinausgehenden Planungs- und Abstimmungsprozess mit den regionalen Akteuren aus Politik und Planung.

Die Gemeinden Bülach und Bachenbülach der Region Zürcher Unterland (PZU) haben ebenfalls eine hohe gesamtkantonale Bedeutung und zeigen ein dynamisches Wachstum. Damit weisen die beiden Gemeinden eine hohe strukturelle Ähnlichkeit mit einigen Gemeinden der Region Glattal und damit vergleichbare siedlungs- und verkehrsplanerische Herausforderungen auf. Aus diesem Grund wurde der Perimeter des AP Stadt Zürich-Glattal wie schon im AP2 um die Gemeinden Bülach und Bachenbülach ergänzt.

AP Winterthur und Umgebung

Das AP Winterthur und Umgebung umfasst den gesamten Perimeter der Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) und schliesst damit Gemeinden mit stark ländlichen Eigenschaften in die Betrachtungen ein. Einige davon gehören gemäss der Definition des BFS (14) zu den ländlichen Gemeinden und sind gemäss Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV) (15) nicht beitragsberechtigt. Die Aufnahme dieser Gemeinden in das AP3 ist aufgrund der funktionalen Beziehungen zum Kernraum gerechtfertigt und stärkt darüber hinaus die Zusammenarbeit der Gemeinden. In der Analyse werden alle Gemeinden der Region berücksichtigt, um sämtliche regionalen Akteure in den Planungsprozess einzubinden. Die Ableitung des Handlungsbedarfs und die Entwicklung der Massnahmen konzentrieren sich jedoch auf den gesamtkantonalen bedeutsamen Agglomerationsraum der Stadt Winterthur einschliesslich der beiden Agglomerationsgürtel um die Kernstadt und auf die Stadt Illnau-Effretikon.

AP Zürcher Oberland

Der Perimeter des AP Zürcher Oberland nimmt Bezug zum im Jahr 2009 neu gegründeten Zweckverband RZO. Die stark ländlich geprägten Teilräume der Region (Tösstal) werden im AP-Perimeter jedoch nicht berücksichtigt. Der verbleibende Perimeter beinhaltet nach wie vor einige stark auf Wohnnutzung orientierte Gemeinden. Ziel ist es auch hier, möglichst alle regionalen Planungsakteure in den Prozess einzubinden. Die eigentliche Massnahmenentwicklung konzentriert sich auf die regionalen Brennpunkte im Verkehrsgeschehen und die Hauptsiedlungsachsen im Bereich des Kernraums um Uster, Wetzikon, Pfäffikon (ZH) und Hinwil.

2.5.3 Methodik und Aufbau der Agglomerationsprogramme

Bezüglich Planungsmethodik und Kapitelstruktur orientieren sich die AP3 an den AP2 und der Weisung des UVEK über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme (6). Die Methodik ist in folgender Abbildung 3 ersichtlich.

Ausgangspunkt bildet eine Analyse des Ist-Zustands und der Trendentwicklung bis zum Jahr 2030 in den Bereichen Siedlung, Landschaft/Natur und Verkehr. Daraus folgt die Ermittlung der Stärken und Schwächen sowie der Chancen und Risiken (SWOT-Analyse).

Das Zukunftsbild zeigt anschliessend, wie die erwünschte Entwicklung bis im Jahr 2040 aussehen soll. Ausserdem werden Ziele für die MOCA-Indikatoren festgelegt. Daraus wird der Handlungsbedarf abgeleitet, welcher angibt, wie ausgehend vom Ist-Zustand und den Trends das Zukunftsbild erreicht werden kann. Aus dem Handlungsbedarf werden die Strategien für die einzelnen Teilbereiche Siedlung, Landschaft/Natur und Verkehr sowie daraus die einzelnen Massnahmen abgeleitet.

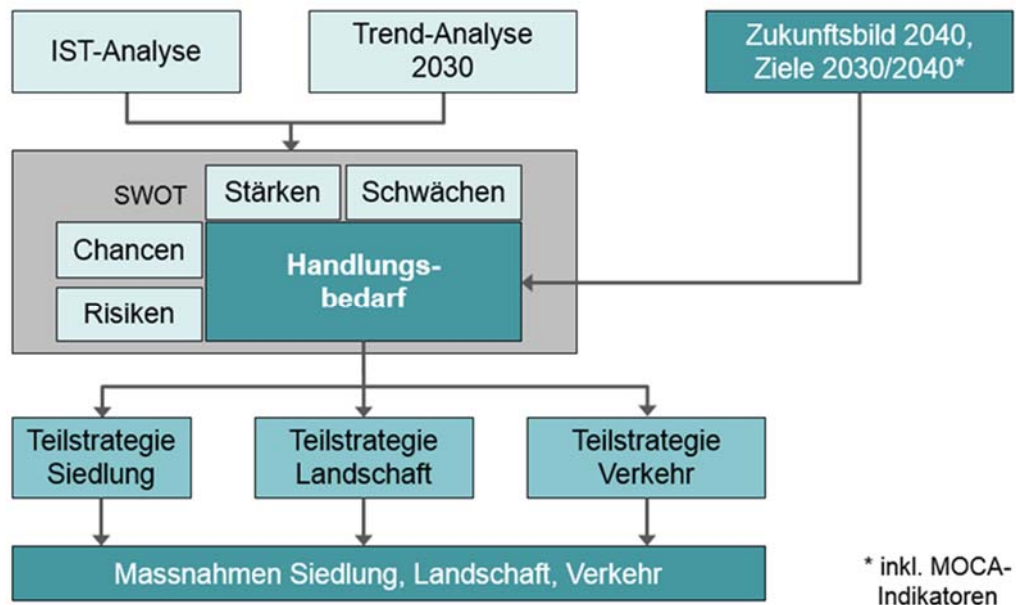


Abbildung 3 Methodik

Quelle: AFV

2.5.4 Prozess und Beteiligte

Die AP wurden unter Einbezug einer Vielzahl von Fachleuten aus den kantonalen und kommunalen Behörden, Verkehrsunternehmen sowie der regionalen Planungsgruppen erarbeitet. Im Rahmen der Erarbeitung fand insbesondere während der öffentlichen Mitwirkung ein enger Einbezug verschiedenster betroffener und interessierter Kreise statt. Dazu gehören:

- Kantonale Ämter und Fachstellen (Kantone Zürich und Aargau)
- Alle regionale Planungsgruppen im Perimeter der AP
- Alle kommunalen Behörden im Perimeter der AP
- Nachbarkantone und Trägerschaften der Nachbar-AP (soweit betroffen)
- Transportunternehmen sofern Massnahmenträger
- Interessensgruppen
- Privatpersonen, Öffentlichkeit

Im Folgenden sind die wesentlichen Phasen und Meilensteine aufgeführt:

Tabelle 1 Prozess AP3

Juni – Dezember 2014	<u>Vorbereitung</u> Vorbereitungsphase, Abklärungen, Submission Planermandate und Stabsmandat
Januar 2015 – August 2016	<u>Erarbeitung</u> Erarbeitung der AP, des Dachkonzepts und der Publikumsfassung
Januar 2015	<u>Behördenbegleitgruppensitzung am 15. Januar 2015</u> mit den Themen: Anforderungen und Perspektiven des Bundes Stand Umsetzung AP1. und 2. Generation Zielsetzungen, Themen und Vorgehen hins. AP 3. Generation Fragen und Diskussion
Februar – August 2015	<u>Anmeldung neuer Massnahmen</u> Die Gemeinden, Städte und Planungsregionen, neue Massnahmen wurden mit Schreiben vom 9. Februar 2015 offiziell eingeladen, neue Massnahmen zur Aufnahme in die AP anzumelden. Nach Vorprüfung durch den Kanton Zürich (Aargau) und Bereinigungsgesprächen wurden die Entscheide hinsichtlich Aufnahme getroffen. Die Ergebnisse dieses Prozesses wurden den Antragstellern am 13. Juli 2015 (AP Limmattal: 6. August 2015) schriftlich kommuniziert.
November 2015	<u>Standortgespräch ARE CH am 24. November 2015</u> mit den Themen: Stand Erarbeitung AP Neue kantonale Grundlagen Offene Fragen aus Sicht Kanton Zürich und Kanton Aargau Offene Fragen aus Sicht des ARE CH
Dezember 2015	Mit Schreiben vom 17. Dezember 2015 werden die Gemeinden, Städte und Planungsregionen über das im Folgejahr anstehende Mitwirkungs- und Beschlussverfahren informiert.
April 2016	Der Regierungsrat des Kantons Zürich gab mit RRB Nr. 350/2016 vom 13. April 2016 die vier AP und das Dachkonzept zur öffentlichen Mitwirkung frei (16). Der Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau gab mit Beschluss vom 5. April 2016 das AP Limmattal zur Mitwirkung frei.
Mai 2016	<u>Behördenbegleitgruppensitzung am 10. Mai 2016</u> mit den Themen: Anforderungen und Perspektiven des Bundes Vorstellung der AP in Hinblick auf die öffentliche Mitwirkung Fragen und Diskussion.



Tabelle 1 **Prozess AP3**

Mai - Juni 2016	<p><u>Öffentliche Mitwirkung von 9. Mai bis 20. Juni 2016</u></p> <p>Die Gemeinden und Städte, die Planungsregionen, die Bevölkerung und verschiedene Interessensgruppen werden eingeladen, zum Entwurf der Programme und zum Dachkonzept Stellung zu nehmen.</p> <p>Offizielles Einladungsschreiben an die Gemeinden und Städte, die Planungsregionen vom 27. April 2016 mit der Aufforderung, die Einladung auch in kommunalen Publikationsorganen zu veröffentlichen. Medienmitteilung des Regierungsrats des Kantons Zürich am 3. Mai 2016. Publikation im Amtsblatt des Kantons Zürich am 6.5.2016.</p> <p>Die Programme wurden auf der Webseite des Kantons zur Verfügung gestellt. Die Gemeinden erhalten zusätzlich gedruckte Exemplare zur öffentlichen Auflage in ihren Ämtern.</p> <p>Die Stellungnahmen aus dem Mitwirkungsverfahren und deren Behandlung werden ausgewertet und in Mitwirkungsberichten (17) zusammengestellt.</p>
August - Oktober 2016	<p><u>Exekutivbeschlüsse</u></p> <p>Die bereinigten Endfassungen der vier AP und des Dachkonzepts sowie die Mitwirkungsberichte werden den Massnahmenträgern (Städte, Gemeinden, Regionen) ab dem 22. August 2016 zur Verfügung gestellt. Sie werden eingeladen, den Programmen per Exekutivbeschluss bis Ende September zuzustimmen. Bis Oktober 2016 liegen sämtliche Beschlüsse vor.</p>
November 2016	<p><u>Beschluss Einreichung an den Bund</u></p> <p>Mit RRB Nr. 1158/2016 vom 30. November 2016 beschliesst der Regierungsrat des Kantons Zürich die Einreichung der AP3 inkl. Dachkonzept. Medienmitteilung Regierungsrat Kanton Zürich am 15. Dezember 2016</p> <p>Mit RRB 2016-001347 vom 9. November 2016 beschliesst der Regierungsrat des Kantons Aargau die Einreichung des AP3 Limmattal an den Bund. Medienmitteilung Regierungsrat Kanton Aargau am 18. November 2016.</p>
Dezember 2016	<p><u>Einreichung</u></p> <p>Versand an den Bund im Dezember 2016.</p>

2.5.5 Koordination mit anderen AP

Auf die widerspruchsfreie Abstimmung der A3 des Kantons Zürich mit den angrenzenden APs (vgl. Abbildung 2) wird grosser Wert gelegt. Wie schon im Rahmen der AP2 bestehen zu den benachbarten AP Frauenfeld, AP Wil und AP Zug keine unmittelbaren funktionalen Beziehungen, womit der Abstimmungsbedarf entfällt. Die Koordination mit den weiteren AP ist wie folgt sichergestellt:

AP Aargau Ost: Die Koordination der direkt aneinandergrenzenden AP Limmattal und Aargau Ost nimmt der Kanton Aargau vor.

AP Obersee: Die Inhalte der AP Obersee und AP Zürcher Oberland wurden in der Ausarbeitung aufeinander abgestimmt, die Massnahmen für die betroffenen Zürcher Gemeinden werden im AP Obersee aufgeführt. Nähere Angaben zur Abstimmung der beiden AP sind im AP Zürcher Oberland enthalten.

AP Schaffhausen: Da kein AP Schaffhausen der 3. Generation erarbeitet wird, entfällt die entsprechende Koordinationsaufgabe.



2.5.6 Exekutivbeschlüsse

Mit RRB Nr. 1158/2016 vom 30. November 2016 beschloss der Regierungsrat des Kantons Zürich, die AP3 dem Bund einzureichen und die Trägerschaft dafür zu übernehmen. Zugleich verpflichtet er sich, auch seine eigenen Massnahmen bis zur Bau- und Finanzierungsreife voranzutreiben.

Mit RRB 2016-001347 vom 9. November 2016 beschloss der Regierungsrat des Kantons Aargau die Einreichung des AP3 Limmattal an den Bund.

Grundlage für diese Beschlüsse bilden die von allen Massnamenträgern (Gemeinden, Regionen, Dritte) zuvor gefassten Exekutivbeschlüsse. Mit diesen Beschlüssen stimmen die Exekutiven der Endfassung des AP zu und verpflichten sich, die in ihrer Verantwortung liegenden Massnahmen (vgl. Massnahmenblätter) bis zur Bau- und Finanzierungsreife voranzutreiben. Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt auf Grundlage des jeweils anwendbaren Rechts, namentlich der Strassen- und Eisenbahngesetzgebung. Vorbehalten bleiben die dort vorgesehenen Entscheide der zuständigen Entscheidungsträger (Exekutive, Parlament, Stimmvolk) auf Gemeinde-, Kantons- und Bundesebene sowie allfällige Gerichtsentscheide. Die folgende Tabelle gibt die Übersicht über die Massnamenträger und deren Beschlüsse:

Tabelle 2 Exekutivbeschlüsse AP3

AP	Massnahmenträger	Datum Exekutivbeschluss
AP Limmattal	Dietikon	26.09.2016
	Killwangen (AG)	05.09.2016
	Neuenhof (AG)	26.10.2016
	Oetwil a.d.L.	17.10.2016
	Schlieren	19.09.2016
	Spreitenbach (AG)	26.09.2016
	Urdorf	27.09.2016
	Würenlos (AG)	26.09.2016
	Zürcher Planungsgruppe Limmattal	07.09.2016
	Baden Regio (AG)	30.09.2016
	Limmattalbahn AG	06.10.2016
	Birmensdorf	19.09.2016
	AP Zürcher Oberland	Hinwil
Pfäffikon		27.09.2016
Seegräben		19.09.2016
Uster		27.09.2016
Wetzikon		21.09.2016
Region Zürcher Oberland RZO		22.09.2016
AP Winterthur und Umgebung	Altikon	26.09.2016
	Dägerlen	14.09.2016
	Dättlikon	13.09.2016
	Elgg	13.09.2016
	Elsau	23.08.2016
	Hettlingen	12.09.2016
	Hofstetten ZH	07.09.2016
	Illnau-Effretikon	22.09.2016
	Lindau	21.09.2016
	Pfungen	19.09.2016
	Rickenbach	05.09.2016
	Schlatt	13.09.2016
	Weisslingen	06.09.2016
	Winterthur	21.09.2016
	Zell	13.09.2016
	Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU)	30.09.2016
	Stadtbus Winterthur	s. Winterthur
ZHAW	s. Kanton ZH	
AP Stadt Zürich-Glattal	Bülach	21.09.2016
	Dietlikon	13.09.2016
	Dübendorf	22.09.2016
	Kloten	06.09.2016
	Opfikon-Glattbrugg	20.09.2016
	Rümlang	15.11.2016
	Schwerzenbach	10.10.2016
	Volketswil	22.09.2016
	Stadt Zürich	26.10.2016
	Zürcher Planungsgruppe Glattal ZPG	24.09.2016
	Planungsgruppe Zürcher Unterland	s. Bülach
	Stadt Zürich, Amt für Städtebau	s. Stadt Zürich
VBG	04.10.2016	
AP Zürcher Oberland AP Limmattal	Postauto	31.08.2016



2.5.7 Eingereichte Dokumente

Aus der folgenden Tabelle 3 ist ersichtlich, aus welchen Dokumenten die AP3 bestehen und in welcher Form sie im Dezember 2016 dem Bund eingereicht wurden:

Tabelle 3 Eingereichte Dokumente AP3

		Druck	CD
AP Limmattal 3. Generation	Teil 1: Bericht	30 Stk.	x
	Teil 2: Massnahmenband	30 Stk.	x
	Ergebnisbericht öffentliche Mitwirkung		x
	ARE-Tabelle Umsetzungsreporting		x
	ARE-Liste Massnahmen		x
AP Stadt Zürich -Glattal 3. Generation	Teil 1: Bericht	30 Stk.	x
	Teil 2: Massnahmenband	30 Stk.	x
	Ergebnisbericht öffentliche Mitwirkung		x
	ARE-Tabelle Umsetzungsreporting		x
	ARE-Liste Massnahmen		x
AP Winterthur und Umgebung 3. Generation	Teil 1: Bericht	30 Stk.	x
	Teil 2: Massnahmenband	30 Stk.	x
	Ergebnisbericht öffentliche Mitwirkung		x
	ARE-Tabelle Umsetzungsreporting		x
	ARE-Liste Massnahmen		x
AP Zürcher Oberland 3. Generation	Teil 1: Bericht	30 Stk.	x
	Teil 2: Massnahmenband	30 Stk.	x
	Ergebnisbericht öffentliche Mitwirkung		x
	ARE-Tabelle Umsetzungsreporting		x
	ARE-Liste Massnahmen		x
AP Zürich 3. Generation Dachkonzept		30 Stk.	x
AP Zürich 3. Generation Publikumsfassung		30 Stk.	x

2.6 Trägerschaft und Organisation

2.6.1 Trägerschaft

Der Kanton Zürich, vertreten durch das AFV, ist Träger der drei AP3 Stadt Zürich-Glattal, Zürcher Oberland sowie Winterthur und Umgebung. Der Kanton Zürich ist gemeinsam mit dem Kanton Aargau Träger des AP3 Limmattal. Über die gemeinsame Trägerschaft schlossen beide Kantone eine Trägerschaftsvereinbarung ab (18).

Der Kanton Zürich ist Mitträger des AP Obersee, da die Zürcher Gemeinden Rüti, Dürnten, Richterswil und Bubikon in der Agglomeration Rapperswil-Jona (nach Definition BFS 2000) liegen und damit im Perimeter des AP Obersee liegen. Der Kanton trat mit dem RRB Nr. 1026/2009 (19) dem Trägerverein Agglo Obersee bei. Mit den RRB Nr. 1821/2010 (20) und RRB Nr. 19/2015 (21) hat der Kanton Zürich die Leistungsvereinbarung mit dem Bund über das AP1 bzw. AP2 mitunterzeichnet. Der Kanton schliesst mit dem Bund Finanzierungsvereinbarungen über Massnahmen ab, die auf dem Gebiet der genannten Gemeinden realisiert werden.



Der Kanton Zürich ist Mitträger des AP Schaffhausen, da die Zürcher Gemeinden Dachsen, Feuerthalen, Flurlingen, Laufen-Uhwiesen in der Agglomeration Schaffhausen (nach Definition BFS 2000) liegen und damit im Perimeter des AP Schaffhausen Plus liegen. Mit RRB Nr. 1426/2006 (22) trat der Kanton dem Trägerverein Agglomeration Schaffhausen (VAS) bei. Mit RRB Nr. 19/2015 (21) hat der Kanton Zürich die Leistungsvereinbarung mit dem Bund über das AP2 mitunterzeichnet. Der Kanton schliesst mit dem Bund Finanzierungsvereinbarungen über Massnahmen ab, die auf dem Gebiet der genannten Gemeinden realisiert werden.

2.6.2 Gesamtprogrammorganisation

Die Erarbeitung (Planung) und Umsetzung der AP findet im Rahmen einer Gesamtprogramm-Organisation statt (vgl. Abbildung 4). Auftraggeber der AP ist der Gesamtratsrat des Kantons Zürich und im Fall des AP Limmattal auch jener des Kantons Aargau. Die Projektaufsicht übernehmen die für die Programme hauptzuständigen Regierungsräte. Die Projektsteuerung, bestehend aus den Amtsleitungen der beteiligten kantonalen Ämtern, genehmigt die Programme und verabschiedet sie zuhanden der Projektaufsicht, die die Beschlussfassung im Regierungsrat beantragt. Wichtige Fragen im Zusammenhang mit der Programmumsetzung werden auf Stufe Steuerung und Aufsicht entschieden.

Für die übergeordnete Gesamtprogrammleitung ist das AFV verantwortlich. Dieses ist zuständig für einheitliche Vorgaben und die Abstimmung der Programme in inhaltlicher und administrativer Hinsicht. Es ist auf Seiten der Trägerschaft ebenso verantwortlich für die zielgerichtete Umsetzung der Programme und ist zentraler Ansprechpartner für den Bund.

Durch die Behördenbegleitgruppe sind die Vertreter der inhaltlich betroffenen Stellen und Ämter des Kantons Zürich, des Kantons Aargau, der Nachbar-AP, der Städte Zürich und Winterthur und der regionalen Planungsgruppen einbezogen.

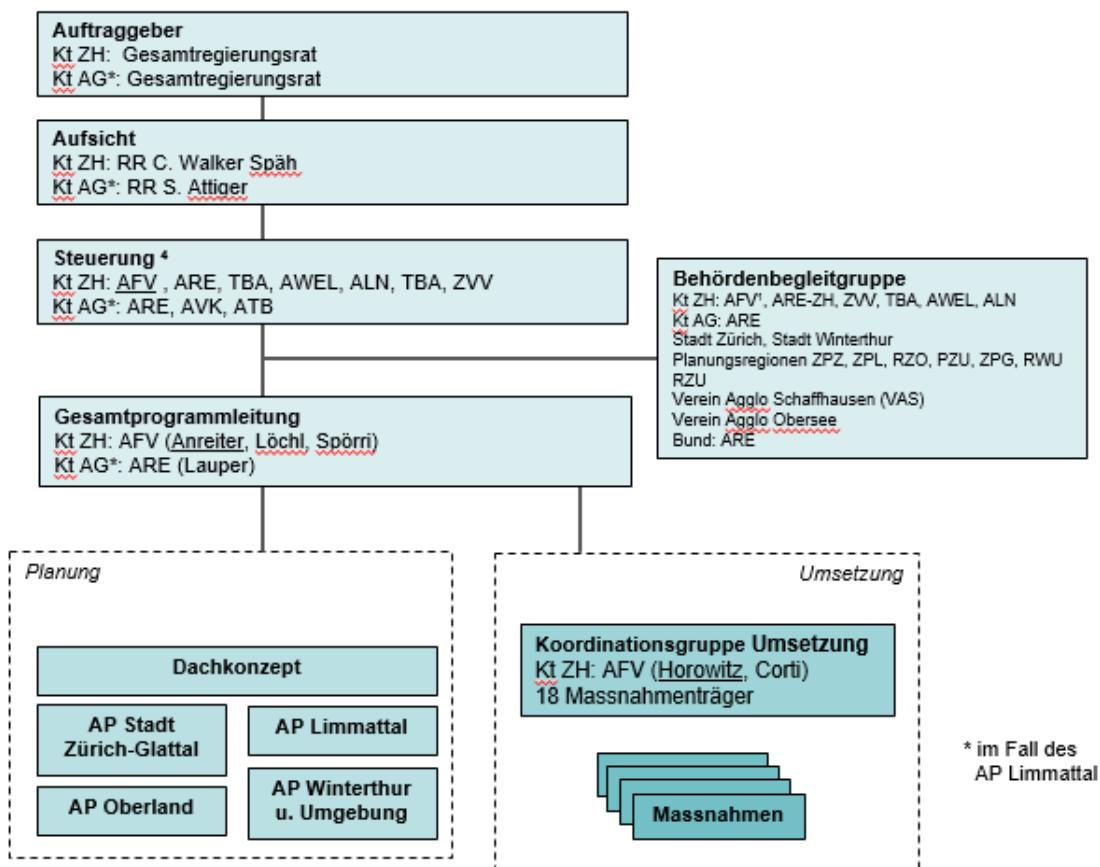


Abbildung 4 Gesamtorganisation Agglomerationsprogramme Zürich

Quelle: AFV

2.6.3 Organisation der Planung

Für die Erarbeitung der AP werden eigene Projektorganisationen unter der Leitung des AFV gebildet. Mitglieder sind Vertreter der kantonalen Fachstellen, der Städte Zürich und Winterthur (wo zutreffend) und die Fachplaner der Planungsregionen. Die Projektorganisationen sind in den einzelnen AP-Berichten beschrieben.

2.6.4 Organisation und Vereinbarungen der Umsetzung

Neben dem Kanton Zürich selbst sind eine Reihe von Städten, Gemeinden, Planungsregionen und Transportunternehmen als Massnahmenträger für die Planung und Umsetzung der in den AP1 und AP2 enthaltenen Massnahmen verantwortlich. Um eine effiziente und zielgerichtete Umsetzung sicherzustellen, leitet das AFV eine Koordinationsgruppe Umsetzung. Diese besteht aus Vertretern der einzelnen Massnahmenträger (A-Massnahmen) und gewährleistet den Informationsaustausch betreffend die Umsetzung der einzelnen Massnahmen.

Die Planung und Umsetzung der Massnahmen erfolgt unter der Verantwortung der Massnahmenträger in eigenen Projektorganisationen und auf Grundlage der bestehenden Strassen- und Eisenbahngesetzgebung.

Um die Umsetzung der AP sicherzustellen, werden verschiedene Vereinbarungen geschlossen, vgl. Abbildung 5:

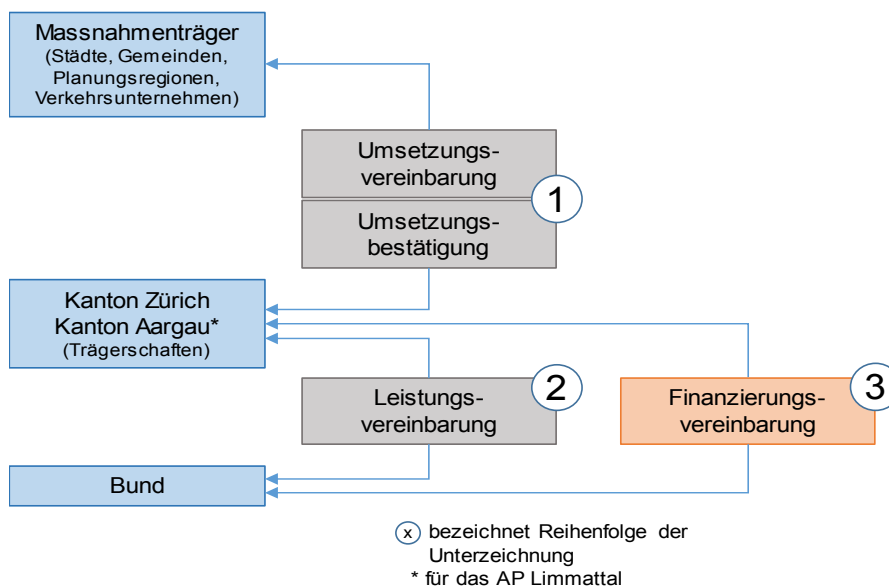


Abbildung 5 Vereinbarungen

Quelle: Eigene Darstellung

Nach erfolgter Prüfung der AP durch den Bund und nach Mittelfreigabe durch das Bundesparlament schliesst der Bund mit den Trägerschaften für jedes AP eine Leistungsvereinbarung (LV) ab. Die Leistungsvereinbarung regelt die umzusetzenden Massnahmen, die Bundesbeiträge und sämtliche bei der Umsetzung zu erfüllenden Pflichten der Parteien. Die unterzeichnete Leistungsvereinbarung ist Voraussetzung, dass Bundesbeiträge ausgerichtet werden können. Mit den RRB NR. 1679/2010 (23) und RRB Nr. 576/2012 (24) hat der Regierungsrat des Kantons Zürich die Volkswirtschaftsdirektion beauftragt, die Leistungsvereinbarung für das AP1 bzw. AP2 mit dem Bund zu unterzeichnen. Folgende Leistungsvereinbarungen wurden bislang unterzeichnet:

- AP 1. Generation 2. März 2011
- AP 2. Generation Stadt Zürich – Glattal: 24. März 2015
- AP 2. Generation Zürcher Oberland: 22. April 2015
- AP 2. Generation Winterthur und Umgebung: 19. August 2015
- AP 2. Generation Limmattal: 8. September 2015

Der Kanton schliesst – noch vor Unterzeichnung der LV – mit jedem Träger von A-Massnahmen eine Umsetzungsvereinbarung (UV) ab. Die UV enthält alle Massnahmen, für die sich der Massnahmenträger verantwortlich zeichnet und regelt entsprechend den Bestimmungen der LV die Grundsätze der Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich. Mit der UV ermächtigt

der Massnahmenträger den Kanton, ihn gegenüber dem Bund zu vertreten. Der Kanton Zürich hat im Zeitraum Dezember 2014 bis Juni 2015 mit 18 Massnahmenträgern UV abgeschlossen. Diese ersetzen auch die noch im Rahmen der 1. Generation abgeschlossenen sogenannten Trägerschaftsvereinbarungen.

Jeder Massnahmenträger, der für keine A-Massnahmen, jedoch für Eigenleistungen und nicht-mitfinanzierbare Leistungen verantwortlich ist, hat dem Kanton eine Umsetzungsbestätigung (UB) vorzulegen. Mit der UB bestätigt der Massnahmenträger, dass er die ihn betreffenden Bestimmungen der LV zustimmend zur Kenntnis nimmt und mit dem Kanton Zürich im Sinn der LV kooperiert. Der Kanton Zürich hat im Zeitraum Dezember 2014 bis März 2015 von 27 Massnahmenträgern Umsetzungsbestätigungen erhalten. Diese decken die Massnahmen der 1. und 2. Generation ab.

Mit den UV und UB schafft der Kanton Zürich als Trägerschaft der AP die vom Bund verlangte Verbindlichkeit der Programmumsetzung.

Tabelle 4 Umsetzungsvereinbarungen (UV) und Umsetzungsbestätigungen (UB) AP1 und AP2

AP	Massnahmenträger	UV	UB	unterzeichnet am
AP Limmattal	Dietikon	x		11.12.2014
	Schlieren	x		13.01.2015
	Spreitenbach		x	19.01.2015
	Urdorf		x	21.01.2015
	BadenRegio		x	1te 19.12.2014 2te 26.01.2015
	Limmattalbahn AG	x		22.06.2015
	BDWM	x		22.06.2015
	Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)		x	09.12.2014
AP Zürcher Oberland	Bäretswil		x	17.12.2014
	Fehraltorf		x	12.12.2014
	Gossau		x	19.12.2014
	Grüningen		x	17.12.2014
	Hinwil		x	10.12.2014
	Hittnau		x	18.12.2014
	Mönchaltorf		x	17.12.2014
	Pfäffikon		x	09.12.2014
	Russikon		x	12.12.2014
	Seegräben		x	15.12.2014
	Uster	x		10.12.2014
	Wetzikon	x		15.12.2014
Region Zürcher Oberland (RZO)		x	04.12.2014	
AP Winterthur und Umgebung	Illnau-Effretikon	x		1te 24.12.2014 2te 23.02.2015
	Pfungen		x	02.12.2014
	Wiesendangen	x		05.12.2014
	Winterthur	x		16.12.2014
	Zell (Kollbrunn)	x		15.01.2015
	SBB	x		22.06.2015

Tabelle 4 Umsetzungsvereinbarungen (UV) und Umsetzungsbestätigungen (UB) AP1 und AP2

AP	Massnahmenträger	UV	UB	unterzeichnet am
AP Stadt Zürich - Glattal	Bachenbülach		x	10.03.2015
	Bassersdorf		x	16.12.2014
	Bülach	x		04.02.2015
	Dietlikon		x	16.12.2014
	Dübendorf	x		15.12.2014
	Fällanden		x	16.12.2014
	Greifensee		x	15.12.2014
	Kloten		x	16.12.2014
	Maur		x	02.02.2015
	Nürens Dorf		x	09.12.2014
	Opfikon		x	17.12.2014
	Rümlang		x	03.03.2015
	Schwerzenbach	x		17.12.2014
	Volketswil		x	17.12.2014
	Wallisellen	x		09.12.2014
	Wangen-Brüttisellen	x		02.03.2015
	Zürich Eisenbahn	x		09.02.2015 mit ZVV: 24.02.2015
Zürich Strasse	x		09.02.2015	

Der Bund schliesst mit dem Kanton über jede bau- und finanzreife A-Massnahme eine Finanzierungsvereinbarung (FV) ab. Voraussetzung dafür ist der vorgängige Abschluss der Leistungsvereinbarung. Mit den RRB NR. 1679/2010 (23) und RRB Nr. 576/2012 (24) hat der Regierungsrat die Volkswirtschaftsdirektion beauftragt, die Finanzierungsvereinbarung mit der jeweils zuständigen Bundesbehörde zu unterzeichnen. Für die AP werden laufend Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen. Per 30. September 2016 liegen insgesamt 39 abgeschlossene FV vor, davon 30 für Massnahmen aus der 1. Generation und 9 für Massnahmen aus der 2. Generation.

Das Kosten-, Termin- und Finanzcontrolling des Bundes wird für Massnahmen und Teilmassnahmen des Strassen- und Langsamverkehrs gemäss den ASTRA-Weisungen (25) vollzogen. Für Massnahmen des Schienenverkehrs ist die Controlling-Richtlinie Agglomerationsprogramme des BAV (26) massgebend. Weitergehende Mitwirkungsrechte des Kantons Zürich sind in den jeweiligen UV festgehalten.

Das AFV fördert und unterstützt die Massnahmenträger aktiv in der Umsetzung der in den AP enthaltenen Massnahmen. Neben direkten bilateralen Kontakten ist der Umsetzungsleitfaden (27) ein wichtiges Element. Die Vorbereitung und Umsetzung der Massnahmen aus den AP, insbesondere der mitfinanzierten Massnahmen, sind von Seiten des Bundes mit vielen Vorgaben und Berichtspflichten verbunden. Mit einem Umsetzungsleitfaden (27) unterstützt der Kanton die Massnahmenträger bei der Umsetzung der Massnahmen. Der Leitfaden erläutert die im Planungs- und Umsetzungsprozess zu beachtenden wichtigsten Vorgaben und Fristen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf Verkehrsmassnahmen, welche vom Bund mitfinanziert werden (A-Massnahmen).

Das AFV erhebt im Rahmen seiner Umsetzungskontrolle bei den Massnahmenträgern in der Regel 2x jährlich Stand und Prognose von Planung und Realisierung aller Massnahmen (mitfinanzierte und nicht mitfinanzierbare Massnahmen sowie Eigenleistungen) inkl. Projektänderungen. Gemäss den Bestimmungen der LV gewährleistet der Kanton, dass alle vier Jahre der detaillierte Stand der Umsetzung für alle in den LV vereinbarten Massnahmen erhoben



wird und dem ARE berichtet wird. Die AP3 erhalten erstmals eine detaillierte Übersicht über alle in den LV und Prüfberichten enthaltenen Massnahmen.

Wirkungskontrolle: Das AFV unterstützt den Bund aktiv bei der von ihm geführten Wirkungskontrolle. Es konnte aktiv zur Erarbeitung des 2015 abgeschlossenen Konzepts „Wirkungskontrolle Agglomerationsprogramme, Teil 1: Umsetzungskonzept“ (28) des ARE-CH beitragen.



3 Perspektive Gesamtkanton

In diesem Abschnitt werden aus gesamtkantonalen Sicht die übergeordneten Entwicklungen, Ziele, Strategien, Massnahmen in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft aufgezeigt. Diese Sichtweise ist nicht auf den Perimeter eines einzelnen AP begrenzt, sondern für den gesamten Kanton oder Teile davon von Bedeutung. Es werden mit diesen Betrachtungen die vielfältigen funktionalen Abhängigkeiten zwischen den vier Programmen und ihrer Umgebung deutlich.

3.1 Planerische und politische Rahmenbedingungen

In diesem Abschnitt werden die übergeordneten Planungen und politischen Rahmenbedingungen dargestellt, die für die AP3 von Bedeutung sind. Die diesen Planungen und Dossiers zum Teil zuzuordnenden konkreten übergeordneten Massnahmen (z.B. Ausbauten der Nationalstrassen) sind in Kapitel 3.6 beschrieben.

3.1.1 Planungen und Programme des Bundes

Programm Agglomerationsverkehr

2007 führt der Bund das Instrument der AP Verkehr und Siedlung ein. Mit dem Infrastrukturfondsgesetz (IFG (29)) und den gleichzeitig erlassenen Bestimmungen über Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen im Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer vom 22. März 1985 (MinVG (30)) entsteht auf Bundesebene die gesetzliche Grundlage zur Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs, wofür im bis 2027 befristeten Infrastrukturfonds 6 Mrd. CHF. (Preisstand 2005, exkl. MwSt.) vorgesehen sind. Einschliesslich der ausserhalb der AP mitfinanzierten dringlichen Projekte hat der Bund bis 2015 knapp 5.7 Milliarden CHF freigegeben. Die verbleibenden ca. 300 Mio. CHF reichen für die Mitfinanzierung weiterer Generationen von AP nicht mehr aus.

Der Bundesrat beantragt im Rahmen der Botschaft zur Schaffung eines Nationalstrassen und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) vom Februar 2015, die Mitfinanzierung der AP lückenlos und unbefristet über das Ende der Laufzeit des Infrastrukturfonds 2027 hinaus fortzuführen und über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) abzuwickeln. Der Kanton Zürich hat sich im Rahmen der Vernehmlassung zur Botschaft positiv zur Botschaft des Bundesrats geäussert (RRB Nr. 677/2014 (31)).

Aufgrund der laufenden politischen Diskussionen ist davon auszugehen, dass die entsprechenden Gesetze zum NAF Anfang 2018 in Kraft gesetzt werden können und eine lückenlose Weiterfinanzierung der AP durch den Bund möglich sein wird.

Revidiertes Raumplanungsgesetz

Am 1. Mai 2014 ist das Raumplanungsgesetz (RPG) (32) zusammen mit der angepassten Raumplanungsverordnung, den dazugehörigen technischen Richtlinien zu den Bauzonen sowie einer Ergänzung des Leitfadens für die kantonale Richtpläne (KRP) in Kraft getreten. Das revidierte RPG definiert neu in Artikel 8a die Mindestinhalte der KRP im Bereich Siedlung. Damit werden die KRP zukünftig viel weitergehende Festlegungen zur Siedlungsbegrenzung, zur Siedlungsentwicklung nach innen sowie zu Neueinzonungen enthalten, als



dies in den meisten Kantonen bisher der Fall war. Das revidierte RPG ist in die Weisung des UVEK (6) eingeflossen und bildet so auch eine Grundlage für die Erarbeitung der AP3.

Raumkonzept Schweiz

Das Raumkonzept Schweiz (33) ist ein Orientierungsrahmen und eine Entscheidungshilfe für die künftige Raumentwicklung der Schweiz. Die zentralen Ziele gemäss dem Raumkonzept Schweiz sind die Siedlungsqualität und regionale Vielfalt zu fördern, die natürlichen Ressourcen zu sichern, die Mobilität zu steuern, die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken und die Solidarität zu leben. Aus diesen fünf Zielen wurden drei Strategien abgeleitet. Es sollen Handlungsräume gebildet und das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden gestärkt, Siedlungen und Landschaften aufgewertet und Verkehr, Energie und Raumentwicklung aufeinander abgestimmt werden. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat im Beschluss Nr. 825/2012 (34) seine grundsätzliche Zustimmung zum Raumkonzept geäussert. Es bildet damit auch eine Grundlage für die AP3.

Sachplan Verkehr

Mit dem Sachplan Verkehr stimmt der Bund seine raumwirksamen Tätigkeiten in den verschiedenen Verkehrsdossiers aufeinander ab. Der Regierungsrat hat im RRB 1653/2006 (35) grundsätzliche Zustimmung zum Sachplan Verkehr des Bundes geäussert.

Die AP Zürich orientieren sich auch an den Zielen und Stossrichtungen des Sachplans. Unter anderem soll die Funktionalität der Verkehrsinfrastrukturen erhalten, die Qualität der Verbindungen zwischen Agglomerationen und Zentren verbessert und die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert werden sowie die Umweltbelastungen gesenkt werden. Eine Reihe von Massnahmen, die im Sachplan Verkehr, Teil Programm (36), festgelegt sind, gelten für die AP im Kanton Zürich als übergeordnete Massnahmen (vgl. Kapitel 3.6).

Programm Engpassbeseitigung (PEB)

Nach Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes (IFG) (37) wurde der Bundesrat beauftragt, die notwendigen Massnahmen für die Beseitigung der im Jahre 2020 erwarteten Engpässe im Nationalstrassennetz aufzuzeigen und sie verkehrsträgerübergreifend abzustimmen. Im Rahmen des Programms Engpassbeseitigung (PEB) sind die Kapazitätsengpässe auf dem schweizerischen Nationalstrassennetz gesamtschweizerisch analysiert worden. Ziel des Programms ist die Beseitigung von Engpässen zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Nationalstrassen (für Zürich vor allem auf den Abschnitten Baregg- Limmattal-Gubrist, Glattal und Winterthur). Der Regierungsrat hat sich im RRB 547/2009 (18) positiv zum Programm Engpassbeseitigung geäussert.

In der zweiten Botschaft zum PEB (38) vom Februar 2014 stellt der Bundesrat, dass zur Beseitigung der Engpässe in den Räumen Glattal und Lausanne-Morges der Bau einer neuen Verbindung die bessere Lösung darstellt als die Erweiterung der bestehenden Nationalstrassen. Die inzwischen durch das Bundesamt für Strassen durchgeführten Vertiefungsstudien bestätigen diese Einschätzung. Mit RRB Nr. 791/2013 (39) nahm der Regierungsrat des Kantons Zürich positiv zum Botschaftsentwurf Stellung.

Anpassung des Netzbeschlusses Nationalstrassen

Im Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss, NEB) aus dem Jahr 1960 (40) sind die Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung festgelegt. Seither haben sich die Anforderungen an die Nationalstrassen stark gewandelt. Der Bundesrat hat 2012 dem eidgenössischen Parlament die Vorlage (41) über die Anpassung des NEB



überwiesen. Danach sollen einerseits bestehende kantonale Strassen ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden. Zu diesen Strassen gehört der Abschnitt zwischen Brütisellen und Reichenburg. Damit würde auch eine spätere Lückenschliessung der Oberlandautobahn A53 in Bundeskompetenz übergehen. Andererseits umfasst die Anpassung des NEB auch neue Netzelemente (Netzergänzungen), wozu u.a. die Glattalautobahn gehört. Der Regierungsrat des Kantons Zürich stimmt mit RRB Nr. 741/2013 (42) der Vorlage zu. Beide genannten Strassenvorhaben bewirken in hohem Mass eine Verbesserung des Agglomerationsverkehrs, indem sie bestehende hochrangige Strassen im Raum Zürich entlasten und ein Ausweichen des Verkehrs auf das untergeordnete Strassennetz verhindern.

Die im September 2012 von den eidgenössischen Räten beschlossene NEB-Vorlage konnte nicht in Kraft gesetzt werden, weil die Stimmberechtigten die zu ihrer Finanzierung notwendige Erhöhung der Nationalstrassenabgabe (Autobahnvignette) auf 100 CHF im November 2013 ablehnten.

Neue Finanzierung und Planung der Nationalstrassen

Der Bundesrat beantragt im Rahmen der Botschaft vom Februar 2015 zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) unter anderem, die Mitfinanzierung der AP lückenlos und unbefristet über das Ende der Laufzeit des Infrastrukturfonds 2027 hinaus fortzuführen und über einen neuen Nationalstrassen und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) abzuwickeln. Der Kanton Zürich hatte sich bereits im Rahmen der Vernehmlassung positiv zur Botschaft des Bundesrats geäussert (RRB Nr. 677/2014 (31)).

Das strategische Entwicklungsprogramm STEP Nationalstrasse geht mit dem NAF einher. Es umfasst alle Erweiterungen und Kapazitätsausbauten, die in den nächsten 20 Jahren verwirklicht werden sollen. Der STEP soll das bestehende Programm Engpassbeseitigung (PEB) ablösen und enthält in der Vorlage des Bundesrats jene Projekte, die in PEB als Module 1 bis 3 enthalten waren sowie die beiden Netzergänzungen zur Engpassbeseitigung Lausanne/Morges und Glattalautobahn (Bestandteile des NEB).

Aufgrund des Verlaufs der politischen Debatte um den NAF besteht Grund zur Annahme, dass die gesamte Anpassung des NEB in den NAF integriert wird. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat sich mit RRB Nr. 1183/2015 (43) positiv dazu geäussert. Trotz der heute noch offenen Situation und der fehlenden Rechtsgrundlage für die Vorhaben Glattalautobahn und Lückenschluss Oberlandautobahn beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat mit RRB Nr. 357/2015 (44), aufgrund der eindeutigen Ergebnisse der planerischen Arbeiten die Vorhaben Glattalautobahn und Lückenschliessung Oberlandautobahn in den KRP aufzunehmen und damit eine klare Ausgangslage für die weiteren Projektierungsschritte zu schaffen.

Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI)

Mit der Annahme der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) (45) durch das Schweizer Stimmvolk im Februar 2014 haben sich Planung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur grundlegend geändert. Mit RRB Nr. 834/2011 hatte der Regierungsrat des Kantons Zürich seine grundsätzliche Zustimmung zur Vorlage gegeben, jedoch auch auf einige Mängel hingewiesen (u.a. jährliche kantonale Einlage in den BIF).

Ab 2016 werden der Betrieb, Unterhalt und die Erweiterungsinvestitionen für Infrastrukturen, die dem Regionalverkehr (S-Bahnen) und dem Fernverkehr dienen, über den unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Dieser wird hauptsächlich durch den Bund alimentiert, wobei die Kantone einen Pauschalbeitrag leisten. Der Kanton Zürich zahlte für das Jahr 2016 rund 116 Mio. CHF in den BIF ein. Unter Berücksichtigung des Pauschalbeitrags und



den im Gegenzug wegfallenden, weil vom Bund übernommenen Investitions- und Betriebsbeiträgen resultiert für den Kanton Zürich durch den Systemwechsel zu FABI in den ersten Jahren eine jährliche Nettomehrbelastung von rund 80 Mio. CHF. Vor diesem Hintergrund ist sicherzustellen, dass die Interessen der Planungsregion Zürich in die STEP-Ausbauschritte aufgenommen werden.

Parallel dazu werden die im AP2 enthaltenen Eisenbahnprojekte noch nach den bisherigen Kostenteilern finanziert. Im Kanton Zürich betrifft dies das Massnahmenpaket 3. Etappe der 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn. Die Erweiterungsinvestitionen für Trolleybusstrecken, Tram- und Stadtbahnen (im AP2 etwa die Tramverbindung Hardbrücke) und gewisse Haltestellenausbauten werden weiterhin über den kantonalen Verkehrsfonds finanziert, wobei für die in den AP vorgesehenen Projekte mit einer Mitfinanzierung durch den Bund gerechnet wird.

STEP Ausbauschritt 2025

Das Parlament hat zusammen mit der FABI-Vorlage den STEP-Ausbauschritt 2025 verabschiedet. Mit diesem Programm soll in den kommenden Jahren die Kapazität gesteigert werden. Der Ausbauschritt 2025 umfasst Massnahmen für 6.4 Mrd. CHF und wird parallel zum Vorgängerprogramm ZEB (Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur) realisiert, das mit einem Umfang von 5.4 Mrd. CHF seit 2009 gilt. Für den Kanton Zürich sind im STEP-Ausbauschritt 2025 keine grösseren Infrastrukturbauten vorgesehen. Hingegen wird in diesem Rahmen die Projektierung wichtiger Grossvorhaben im Kanton Zürich finanziert.

STEP Ausbauschritt 2030

Der STEP-Ausbauschritt 2025 enthält auch die Projektierungsmittel für den Brüttenertunnel und den Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen, zwei Schlüsselprojekte für den weiteren Ausbau der Zürcher S-Bahn (Vorhaben „S-Bahn 2G“). Die Umsetzung beider Vorhaben ist mit dem STEP-Ausbauschritt 2030 sicherzustellen. Der Bundesbeschluss zu diesem Ausbauschritt erfolgt voraussichtlich 2018.

3.1.2 Planungen und Programme des Kantons

Die AP sind fest in den kantonalen planerischen Rahmen eingebunden (vgl. Abbildung 6). Sie ergänzen die kantonalen Planungen in den Bereichen Verkehr, Raum- und Landschaftsentwicklung und sind wichtige Planungs- und Führungsinstrumente. Sie erlauben es, in den vier urbanen Räumen Limmattal, Stadt Zürich-Glattal, Winterthur und Umgebung sowie Zürcher Oberland die vielfältigen Herausforderungen zu koordinieren und zielgerichtet anzugehen. Die AP helfen mit, zunehmend über Gemeindegrenzen hinweg und interdisziplinär zu planen. Immer werden die AP auch mit den Instrumenten anderer Kantone abgestimmt. Dies gilt insbesondere für das AP Limmattal, dessen Perimeter teilweise im Kanton Aargau liegt.

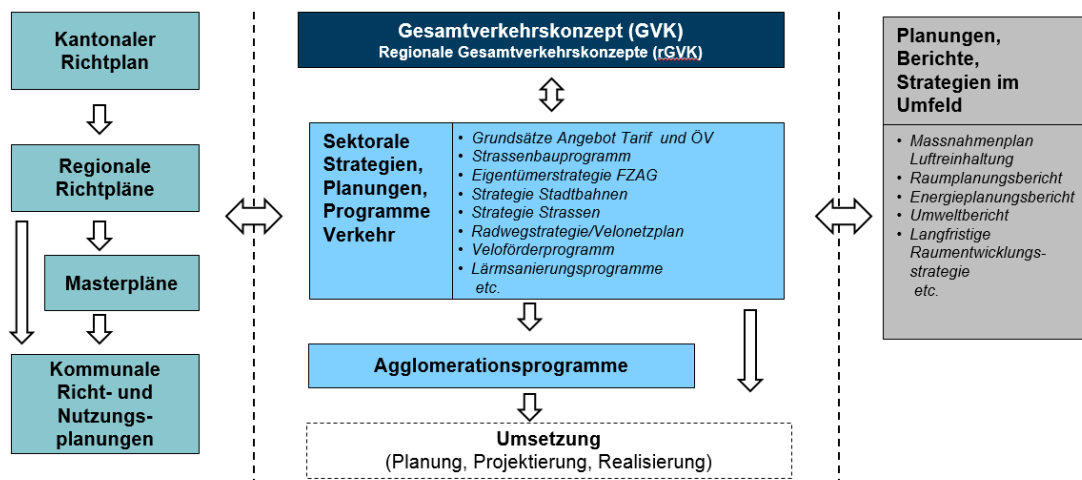


Abbildung 6 Kantonale Planungen

Quelle: (13)

Gesamtverkehrskonzept (GVK) und regionale Gesamverkehrskonzepte (rGVK)

Das kantonale Gesamtverkehrskonzept (GVK) (46) ist ein Strategiepapier des Regierungsrates und dient als Instrument dazu, die Entwicklung des Verkehrsangebots für die verschiedenen Verkehrsarten (ÖV, MIV, Fuss, Velo und Güterverkehr) sowie dessen Finanzierung langfristig aufeinander abzustimmen. DAS GVK stimmt die Verkehrsplanungen untereinander und mit der angestrebten räumlichen Entwicklung im Kanton ab. Das GVK wurde vom Regierungsrat mit RRB Nr. 1334/2006 (47) im Jahr 2006 beschlossen. Eine Neuauflage des GVK ist für 2017 vorgesehen.

Gemäss GVK ist das Verkehrsangebot unter Berücksichtigung der Siedlungsdichte zu optimieren. Es soll genügend Kapazität auf der Schiene, der Strasse und in der Luft gewährleistet werden. Die Nachfrage soll so beeinflusst werden, dass der Anteil ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr zunehmen und die Verkehrsspitzen geglättet werden. Bei allen Entwicklungen im Verkehr soll die Sicherheit objektiv und subjektiv verbessert werden. Gleichzeitig sind der durch den Verkehr verursachte Ressourcenverbrauch sowie die Belastung von Bevölkerung und Umwelt zu vermindern. Insgesamt soll die Finanzierbarkeit des Gesamtverkehrs durch den Kanton gesichert und der Mitteleinsatz optimiert werden.

Die Stossrichtungen des GVK können für kritische Teilräume des Kantons durch regionale Gesamverkehrskonzepte (rGVK) vertieft werden. Solche rGVK werden im Kanton Zürich nicht flächendeckend, sondern in Gebieten erarbeitet, wo sich ein hoher Abstimmungsbedarf zwischen Verkehrs- und Raumentwicklung zeigt. Bisher wurden folgende Konzepte erarbeitet:



- rGVK Limmattal 2005 (Kanton Zürich, Kanton Aargau),
- rGVK Glattal 2005 (Kanton Zürich),
- rGVK Winterthur und Umgebung 2005 (Kanton Zürich),
- rGVK Zürich 2005 (Kanton Zürich),
- rGVK Flughafenregion 2011 (Kanton Zürich),
- rGVK Zürcher Oberland 2011 (Kanton Zürich),
- rGVK Stadt Zürich 2011 (Stadt Zürich, Kanton Zürich) und
- sGVK Winterthur 2011 (Stadt Winterthur, Kanton Zürich).

In den Gebieten des Kantons, in von den AP abgedeckt werden, wird in der Regel auf neue rGVK verzichtet werden. Hier können die AP die den rGVK zugedachte Funktion vollumfänglich übernehmen. Für kleinere Teilräume sind vertiefte Gesamtverkehrs- und Siedlungsplanungen im Sinn eines rGVK jedoch weiterhin möglich.

Sektorale Verkehrsplanungen

Das GVK und die rGVK enthalten strategische Vorgaben an die sektoralen Planungen des Kantons Zürich. Vorbehalten bleiben die gesetzlich vorgesehenen Zuständigkeiten und politischen Entscheide. Für die Planungen der Städte Zürich und Winterthur und weiterer Planungsträger sowie den Verkehrsrat des ZVV hat das GVK „Empfehlungscharakter“.

Die wichtigsten sektoralen Planungen und Programme sind:

- Bauprogramm der Staatstrassen,
- Veloförderprogramm und Velonetzplan,
- Massnahmenplan Fussverkehr,
- Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr,
- Stadtbahnstrategie,
- Massnahmenplan Lufthygiene.

Richt- und Nutzungsplanung

Die Steuerung der Raumentwicklung im Kanton Zürich stellt eine Gemeinschaftsaufgabe von Kanton, Regionen und Gemeinden dar. Der gemäss kantonalem Planungs- und Baugesetz (PBG) (48) für die Richt- und Nutzungsplanung im Kanton Zürich vorgesehene planerische Stufenbau sieht folgende Instrumente vor:

- Kantonaler Richtplan,
- Regionaler Richtplan,
- Kommunaler Richtplan,
- Kommunale Nutzungspläne (Bau- und Zonenordnung, Sondernutzungsplanung, Parkplatzverordnung etc.),
- Kantonale Nutzungspläne (kantonaler Gestaltungsplan).

Abbildung 7 gibt einen Überblick das Zusammenwirken der Planungsinstrumente.

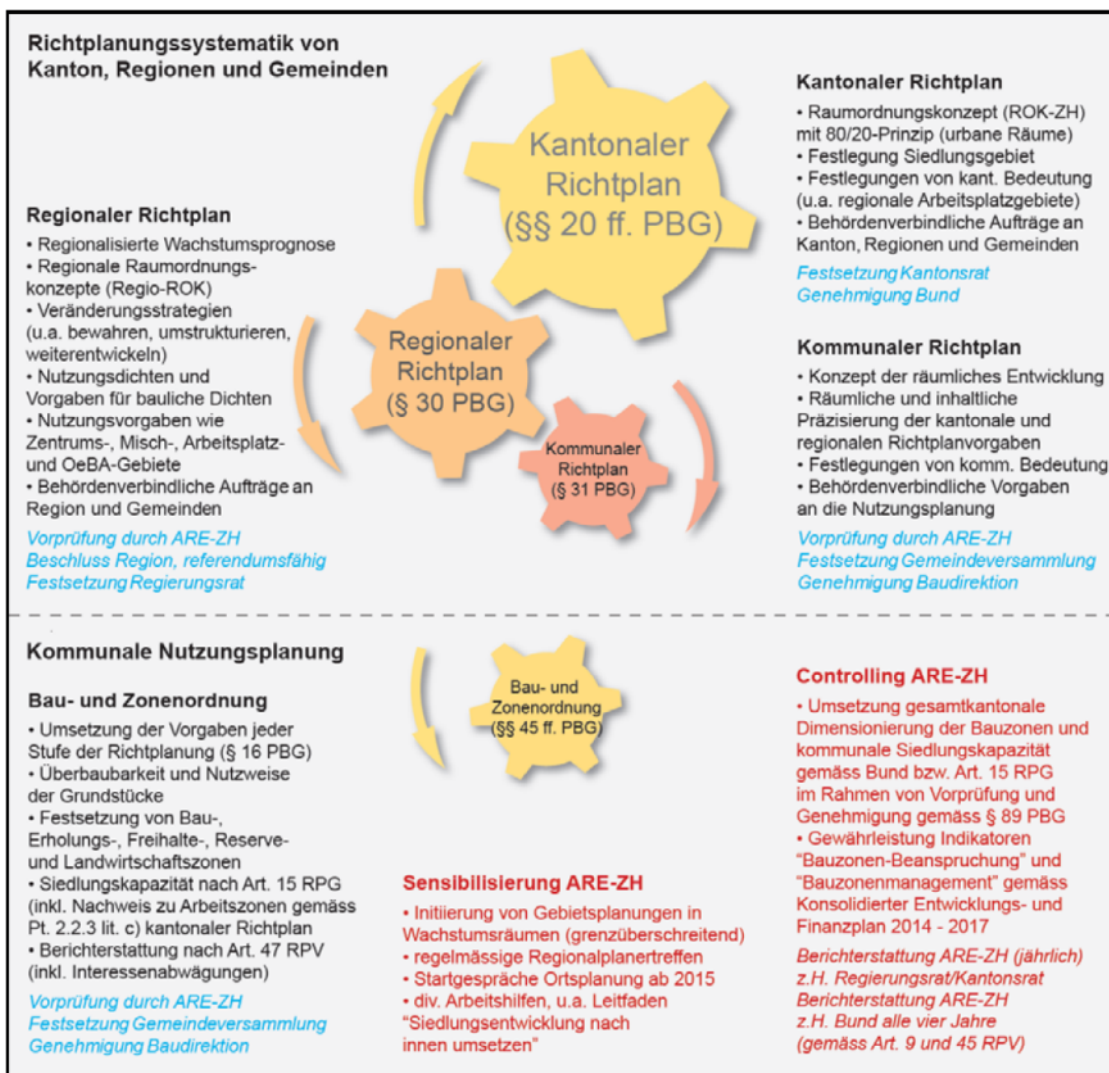


Abbildung 7 Planerischer Stufenbau im Kanton Zürich

Quelle: (13)

Das geltende Planungs- und Baugesetz (PBG) (48) sieht vor, dass der KRP sowie die regionalen und kommunalen Richtpläne als sich ergänzende Planungsinstrumente eingesetzt werden. Die überkommunale Planung wird mit den beiden zwingend zu erstellenden und inhaltlich umfassenden Planungsinstrumenten kantonaler Richtplan (KRP), festgesetzt durch den Kantonsrat, und regionaler Richtplan (RRP), festgesetzt durch den Regierungsrat, gewährleistet.

Nach einer umfassenden Gesamtüberprüfung hat der Kantonsrat den KRP mit Beschluss vom 18. März 2014 gesamthaft neu festgesetzt. Der Bundesrat hat am 29. April 2015 den Richtplan genehmigt und seine Konformität mit dem revidierten Raumplanungsgesetz (RPG) bestätigt.

Der KRP formuliert Mindestanforderungen für die RRP. Die RRP präzisieren und ergänzen die Festlegungen des KRP und stellen dabei im Sinne des Gegenstromprinzips die überkommunale Abstimmung sicher. Sie übernehmen insbesondere eine wichtige Rolle bei der Strukturierung des Siedlungsgebiets und machen Aussagen zu Nutzungsvorgaben, Dichten und Veränderungsprozessen für bestimmte Gebiete. Der RRP umfasst dieselben Sachbereiche wie der KRP, womit eine sachbereichsübergreifende Gesamtschau sichergestellt ist. Die RRP werden durch die 11 regionalen Planungsverbände erarbeitet (vgl. Abbildung 8), von den jeweiligen regionalen Delegiertenversammlungen verabschiedet und durch den Regierungsrat festgesetzt. Sie unterstehen dem fakultativen Referendum und weisen daher eine hohe demokratische Legitimation auf.

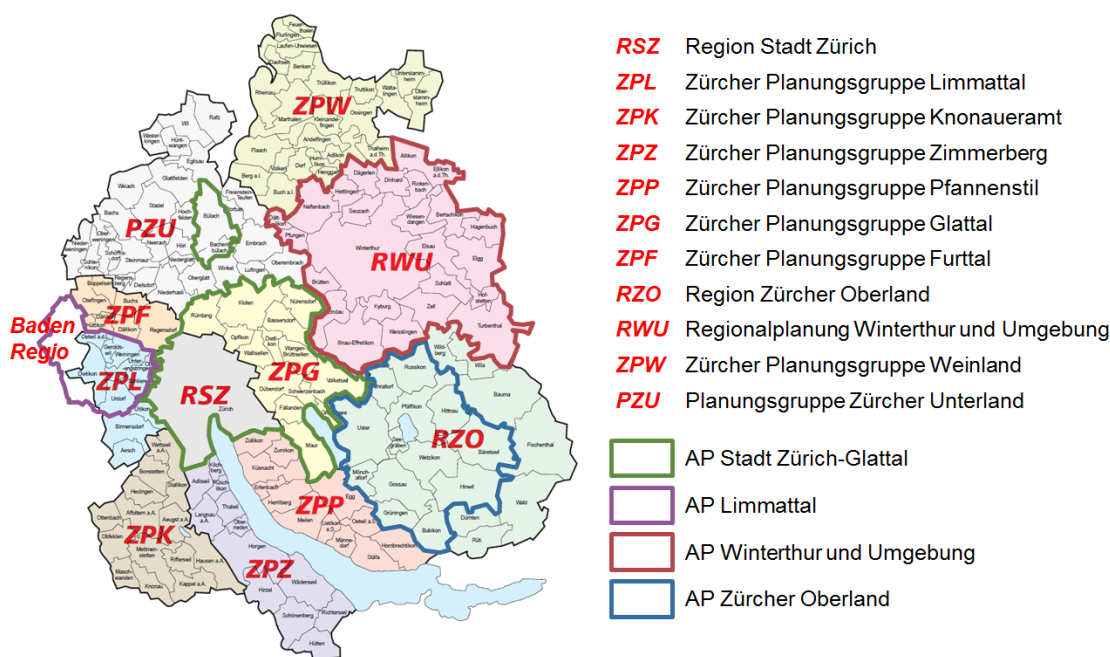


Abbildung 8 Planungsregionen Kanton Zürich

Quelle: Eigene Darstellung nach (49)

Seit den Jahren 2013 bis 2014 führen alle Planungsregionen eine Gesamtüberarbeitung ihrer RRP durch. Die Arbeiten und Genehmigungsverfahren sind weitgehend abgeschlossen. Die abschliessenden Festsetzungen durch den Regierungsrat werden im Zeitraum ab Ende 2016 bis 2017 erwartet.

Die Planungsregionen sind Schlüsselakteure, wenn es darum geht, die im KRP und den RRP getroffenen Festlegungen in den nachfolgenden kommunalen Planungen umzusetzen. Die nachgelagerten Instrumente kommunaler Richtplan und kommunaler Nutzungsplan dienen zur räumlich parzellenscharfen und inhaltlichen Präzisierung sowie zur Schaffung von Grundeigentümergebindlichkeit. Unterschieden werden bei der Nutzungsplanung die Bau- und Zonenordnung, die Bauvorschriften (Grundordnung) sowie die Sondernutzungspläne (Gestaltungspläne, Quartierpläne etc.). Die Gemeinden organisieren und strukturieren das Siedlungsgebiet mit Bauzonen, Freihaltezonen und Reservezonen. Bau- und Reservezonen.



Die AP3 sind vollumfänglich mit dem gesamtrevidierten und vom Bundesrat genehmigten KRP abgestimmt. Dies gilt auch für die RRP. Entsprechend der Weisung des UVEK (6) werden der kantonale und die RRP auf strategischer Ebene von den AP nicht übersteuert, allenfalls aber konkretisiert.

Masterplanungen, Gebietsplanungen

Der Kanton Zürich führt oder initiiert fachübergreifende Gebietsplanungen, wenn Vorhaben in einem Gebiet erhebliche Auswirkungen auf Siedlung und Landschaft haben und/oder von den betroffenen Planungsträgern verlangt werden (vgl. Art. 2 RPV) (50). Diese wird in partnerschaftlicher Zusammenarbeit der Planungsträger aller Stufen und weiterer betroffener Akteure erarbeitet. Eine Gebietsplanung koordiniert Einzelvorhaben, macht Synergien nutzbar und entwickelt Massnahmen zur Minimierung von negativen Auswirkungen. Sofern Gebietsplanungen von den Perimetern der AP betroffen sind, werden sie als integrale Grundlagen herangezogen. Laufende oder abgeschlossene Gebietsplanungen sind unter anderem:

- | | |
|--------------------|--|
| Siedlung | <ul style="list-style-type: none">• Uster-Volketswil• Airport-Region• Gebietsentwicklung Niederglatt, Oberglatt, Niederhasli• Bülach und Umgebung• Testplanung Flugplatz Dübendorf• REK Dietikon Spreitenbach• Gebietsentwicklung Niederfeld Dietikon• Masterplanung Bahnhof Bassersdorf• Gebietsplanung Bassersdorf – Dietlikon – Wangen B. |
| Öffentliche Bauten | <ul style="list-style-type: none">• Hochschulgebiet Zürich Zentrum• Campus Irchel• Kasernenareal, Zürich• Sihlquai, Zürich• ETH-Hönggerberg• Zürich, Lengg• Innovationspark• PUK-Areal Rheinau• Hochschulstandort Wädenswil• Hochschulstandort Winterthur |
| Landschaft | <ul style="list-style-type: none">• Landschaftsentwicklung Glattraum• Gesamtkonzept Kiesabbau Windlacherfeld• Gesamtkonzept Kiesabbau Hardwald• Gesamtkonzept Kiesabbau Rafzerfeld |

Langfristige Raumentwicklungsstrategie

Mit der langfristigen Raumentwicklungsstrategie (51) zeigt der Regierungsrat auf, welche Stossrichtungen bei der künftigen Raumentwicklung verfolgt werden und wie der Kanton Zürich seine Qualitäten stärken und auf künftige Herausforderungen reagieren will. Die langfristige Raumentwicklungsstrategie erstreckt sich über die klassischen Planungsinstrumente hinaus auf alle raumwirksamen Tätigkeiten. Sie ist ein informelles Planungsinstrument, das direktionsübergreifend erarbeitet wurde und der kantonalen Verwaltung als Orientierungsrahmen für alle raumwirksamen Tätigkeiten und Entscheide dient. Mit der Ausrichtung auf 2050 hat die Raumentwicklungsstrategie einen wesentlich längeren Zeithorizont als andere formelle Planungsinstrumente. Durch die zukunftsgerichtete umfassende Perspektive auf die



Raumentwicklung kann sie Grundlagen für künftige Richtplanrevisionen liefern, aber auch kurz- und mittelfristige Entscheidungen auf ihre Übereinstimmung mit den langfristigen Zielen prüfen. Die langfristige Raumentwicklungsstrategie ist eine integrale Grundlage für die AP3.

3.2 Ist-Zustand und Entwicklungstrends

3.2.1 Demographie und Wirtschaft

Einwohner

Der Kanton Zürich zählte im Jahr 2015 etwa 1.46 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner, davon entfallen 396'000 (52) auf die Stadt Zürich. Die zweite Grossstadt im Kanton ist Winterthur mit 108'000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Danach folgt Uster mit 34'000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Auf Ebene der Agglomerationsregionen zeigt sich, dass die kantonalen Bevölkerungsschwerpunkte ausser in der Region Stadt Zürich-Glattal auch in der Region Winterthur und Umgebung und im Zürcher Oberland liegen.

Zwischen 1990 und 2015 nahm die Bevölkerung im Kanton Zürich im Schnitt um 1.1% pro Jahr zu, seit 2005 um 1.6% (52). Im Zeitraum zwischen 2005 und 2015 wuchsen die Regionen des Kantons zwischen 12 bis 26%, am stärksten das Zürcher Unterland. Die Stadt Zürich erzielte ein Wachstum von 15%.

Im Zeitraum zwischen 2000 und 2015 wuchs die Bevölkerungszahl innerhalb der Perimeter der AP des Kantons Zürich gleich stark wie jene ausserhalb, nämlich um 17%. Dies bleibt gemäss den Prognosen für 2030 und 2040 in etwa so. Dabei ist zu berücksichtigen, dass auch Teile der statistischen Agglomeration Zürich ausserhalb der AP-Perimeter liegen.

In Zukunft bildet die Stadt Zürich mit einem erwarteten Zuwachs von 15% bis 2030 einen kantonalen Schwerpunkt des Bevölkerungswachstums. Daran lässt sich der Trend zur Reurbanisierung erkennen. Urbane, dicht besiedelte Standorte, welche effizienter mit Infrastrukturen und Verkehrsangeboten zu erschliessen sind, werden gestärkt. Für den Kanton bedeutsame Wachstumsregionen sind zudem das Glattal und das Limmattal (vgl. Abbildung 9). Die grosse Nachfrage nach urbanem Wohnen führt jedoch auch zu steigenden Preisen und erschwert das Fördern der sozialen Durchmischung.

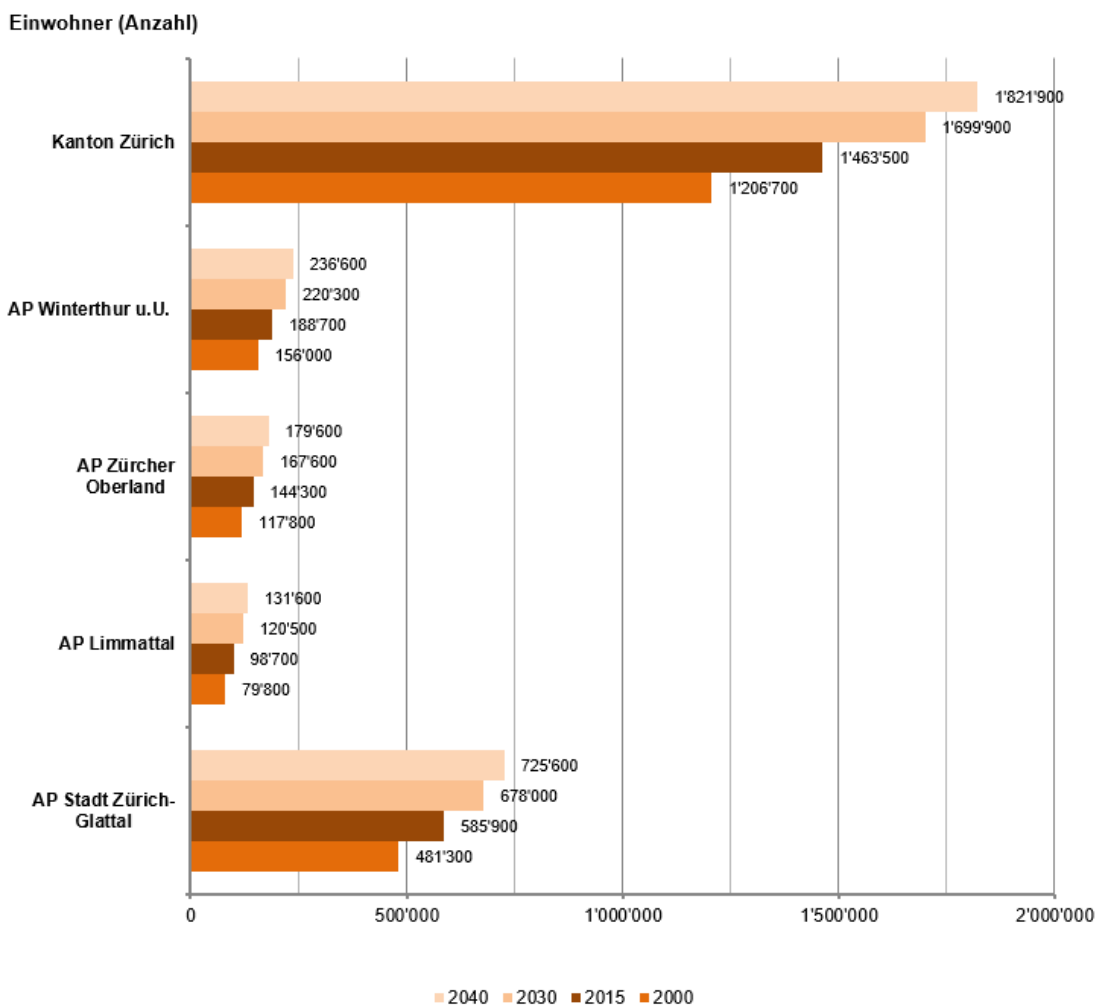


Abbildung 9 Bevölkerungswachstum in den Agglomerationsgemeinden

Quelle: (53)

Beschäftigte und Arbeitsplätze

Gemäss der STATENT-Erhebung (54) waren im Kanton Zürich im Jahr 2011 etwa 950'000 Menschen beschäftigt, davon knapp 450'000 innerhalb der Stadt Zürich (vgl. Abbildung 10). Mit über 130'000 Beschäftigten bildet das Glattal einen weiteren wichtigen Arbeitsplatzschwerpunkt, gefolgt von der Region Winterthur und Umgebung (ca. 90'000 Beschäftigte) und vom Zürcher Oberland (ca. 70'000 Beschäftigte). Seit 2005 wuchs die Anzahl der Beschäftigten jeweils um etwa 2% pro Jahr. In absoluten Zahlen entspricht dies in etwa 25% des gesamten Zuwachses der Schweiz.

Beschäftigtenprognosen wurden ausgehend vom Jahr 2011 für die Konzeption des Gesamtverkehrsmodells des Kantons Zürich gerechnet. Gemäss diesen Prognosen könnte das jährliche Beschäftigtenwachstum bis 2030 etwa 0.8% betragen. Der Grossteil dieses Wachstums konzentriert sich mit ca. 94'000 zusätzlichen Beschäftigten in der Region Stadt Zürich-Glattal, wobei die Stadt Zürich mit ca. 66'000 den grössten Anteil beiträgt. Damit werden sich die Beschäftigtenschwerpunkte im Kanton Zürich in Zukunft nicht massgeblich verändern.

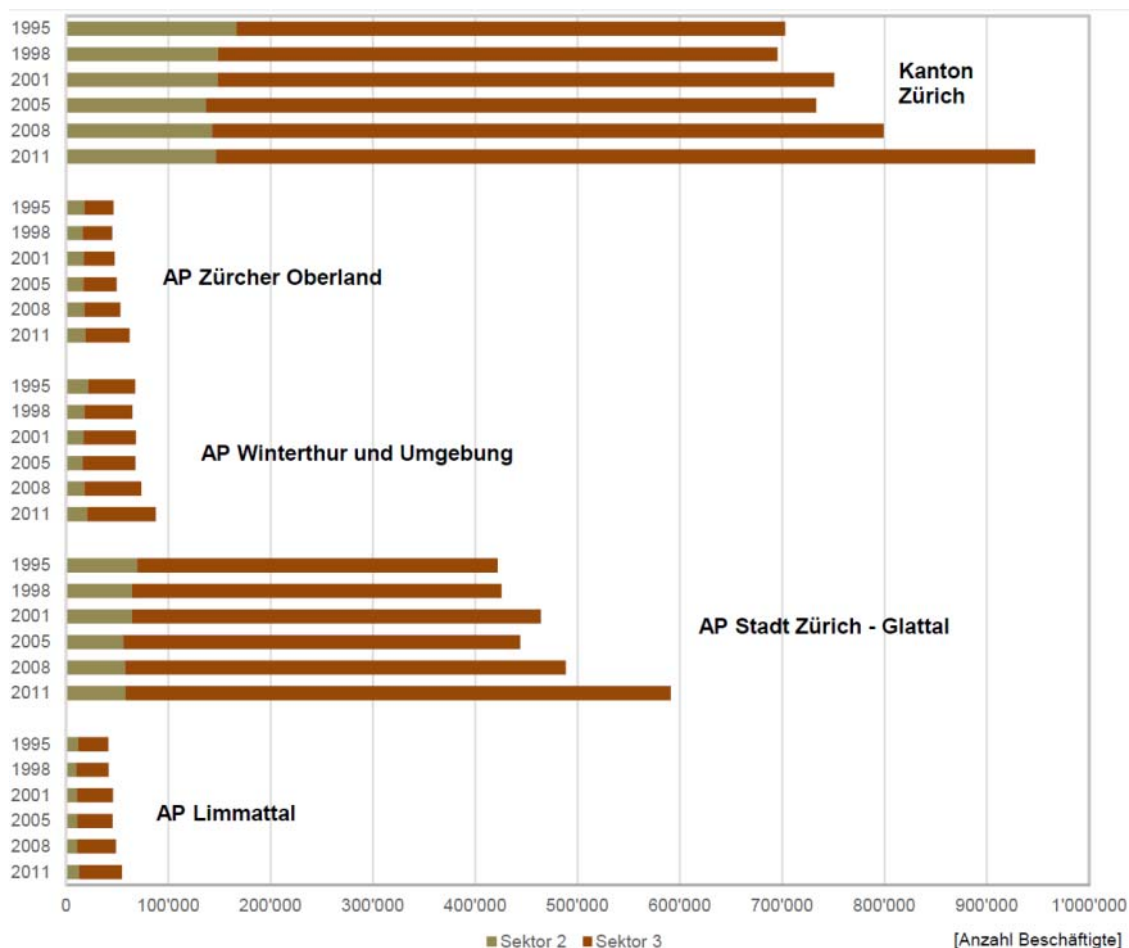


Abbildung 10 Beschäftigtenentwicklung im Kanton Zürich nach Wirtschaftssektoren

Quelle: (54)

Herausforderung: Die Herausforderung besteht darin, trotz dem Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum und der zunehmenden Mobilität im Alter das Verkehrsnetz leistungsfähig zu erhalten und zahlbaren, sozial durchmischten Wohnraum für alle anzubieten.



3.2.2 Siedlung

Nutzungsarten der Bauzonen

Im KRP des Kantons Zürich wird das Siedlungsgebiet abschliessend festgelegt. Das im Kanton Zürich ausgewiesene Siedlungsgebiet umfasst rund 30'000 Hektaren. Die Wohnzonen, Industrie- und Gewerbebezonen sowie Gebiete für öffentliche Bauten und Anlagen umfassen davon knapp 28'500 Hektaren. Damit ist 17% der Gesamtfläche des Kantons besiedelt (55).

Ausbaugrad der Bauzonen

Die anhaltende Bevölkerungs- und Beschäftigtenzunahme wirkt sich auf die Flächennachfrage aus. Diese findet innerhalb des im KRP festgelegten Siedlungsgebietes statt. Zwischen 1996 und 2011 wurden im Kanton Zürich Bauzonen im Umfang von rund 2'300 ha neu überbaut. Ende 2011 waren ca. 25'600 ha Bauzonenfläche überbaut, womit der Überbauungsgrad innert 15 Jahren von 82% auf 90% angestiegen ist.

Geschossflächenverbrauch und Reserven

Im Kanton Zürich besteht ein klarer Zusammenhang zwischen der Siedlungsdichte und der Wohngeschossflächeninanspruchnahme pro Einwohner. In den Zentrumsgemeinden Zürich und Winterthur sowie in deren verdichteten Umgebung hat ein Einwohner im Schnitt weniger als 50 m² Wohnfläche zur Verfügung. Dieser Wert nimmt mit zunehmender Entfernung von der Kernstadt Zürich auf bis zu über 60 m² pro Einwohner zu (56).

Die im Kanton Zürich bestehenden Geschossflächenreserven konzentrieren sich hauptsächlich auf die Agglomerationsregionen Stadt Zürich-Glattal, Winterthur und Umgebung, Oberland sowie Limmattal (vgl. Abbildung 11). Die Reserven setzen sich aus noch nicht überbauten Bauzonen und aus überbauten – aber nicht voll ausgenützten – Bauzonen zusammen. Dynamisch wachsende Arbeitsplatzgemeinden mit nach wie vor hohem Anteil an nicht überbauten Bauzonen kommen vorrangig in den Regionen Glattal und Oberland vor. Zahlreiche peripher gelegene Gemeinden in den Regionen Winterthur und Umgebung sowie Unterland haben einen Ausbaugrad von unter 50% (jedoch absolut über geringe Bauzonenflächen) und verfügen damit über ein gewisses Entwicklungspotenzial.

Die flächenmässig grössten Entwicklungsreserven des Kantons Zürich liegen zu einem grossen Teil in den beiden Grossstädten Zürich und Winterthur, im Glattal und im Limmattal sowie im Zürcher Oberland, d.h. innerhalb der Perimeter der AP im Kanton Zürich.

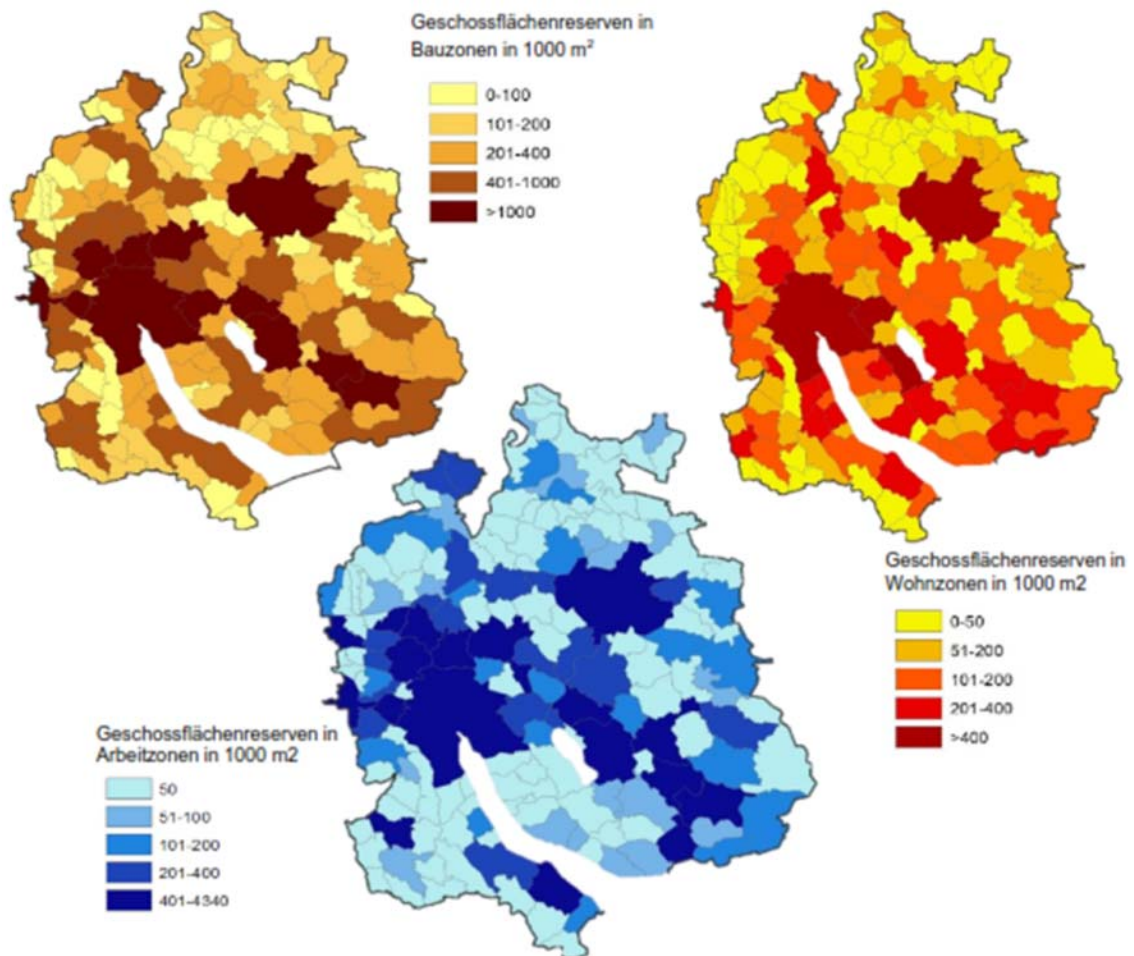


Abbildung 11 Geschossflächenreserven im Kanton Zürich 2012

Quelle: (49)

Verkehrsintensive Einrichtungen

Verkehrsintensive Einrichtungen umfassen hauptsächlich Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Spitäler und verschiedenste Freizeiteinrichtungen ab einer bestimmten Grösse. Der Grossteil davon konzentriert sich in und um die Städte Zürich und Winterthur (vgl. Abbildung 12) sowie in einzelnen regionalen Zentren im Glattal (z.B. Bachenbülach), Limmattal (z.B. Dietikon) und Oberland (z.B. Wetzikon). Während diese Einrichtungen in den beiden Städten Zürich und Winterthur sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr angeschlossen sind, liegen die Einrichtungen – oft Einkaufszentren – in den übrigen Regionen eher an MIV-affinen Standorten.

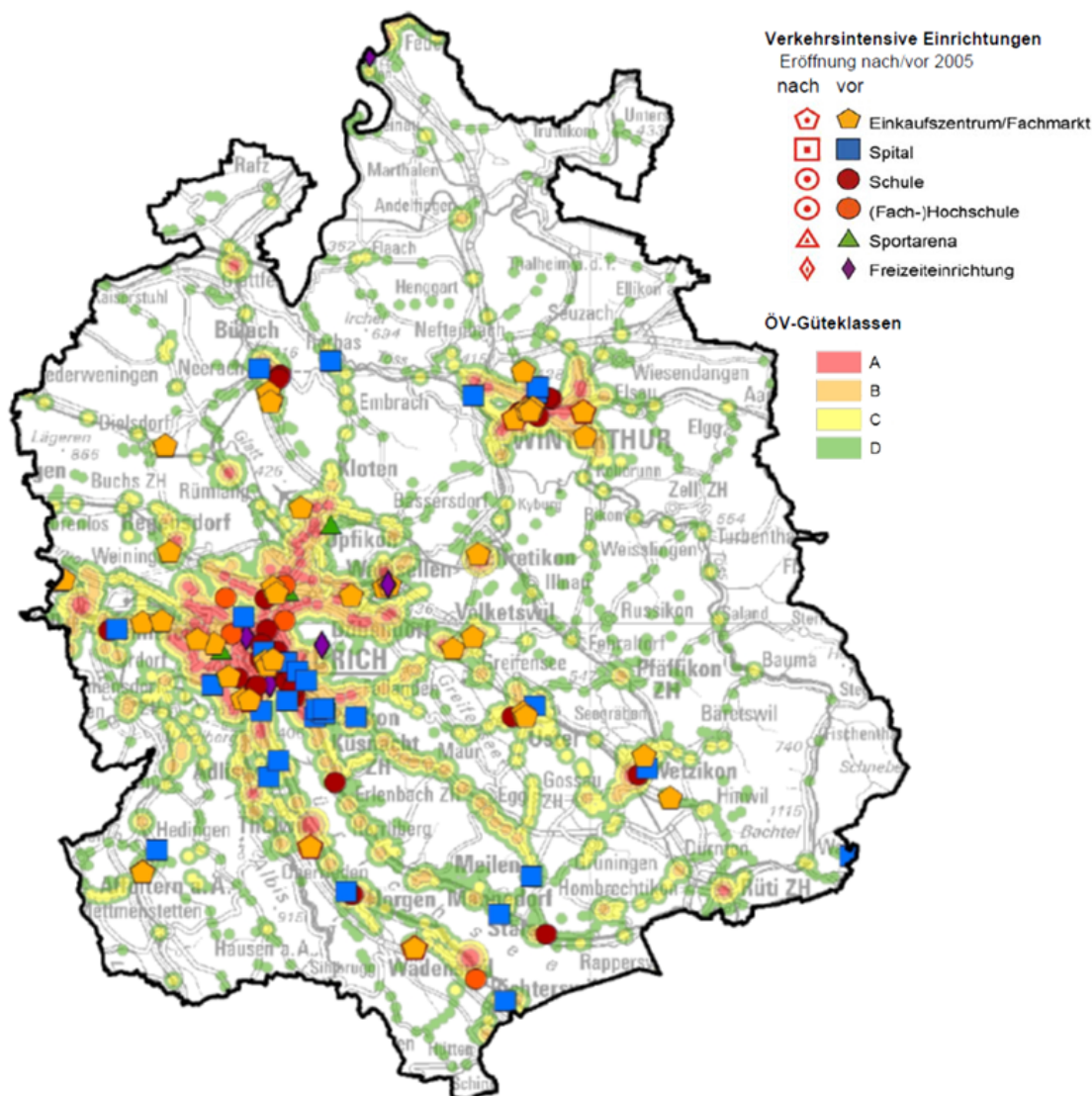


Abbildung 12 Verkehrsintensive Einrichtungen im Kanton Zürich 2015

Quelle: (49)

Herausforderung: Die Herausforderung besteht darin, die Siedlungsentwicklung so zu beeinflussen und die inneren Reserven so mobilisieren zu können, dass trotz der teilweise ungleich verteilten Bauzonenreserven im Kanton sowie des höheren Wohnflächenbedarfs in ländlichen Gebieten eine nachhaltigere Siedlungsstruktur entsteht.

3.2.3 Gesamtverkehr

Verkehrsangebot

Das Verkehrsangebot des Kantons Zürich und das Siedlungsgebiet bzw. die Handlungsräume gemäss Raumordnungskonzept (ROK) sind gegenseitig aufeinander abgestimmt (vgl. Abbildung 13). Einerseits gilt im Kanton Zürich seit dem KRP 1995 der Grundsatz, dass die

Siedlungsentwicklung auf die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, insbesondere der S-Bahn, auszurichten ist. Andererseits soll das Verkehrsangebot insbesondere in den Handlungsräumen „Stadtlandschaft und urbane Wohnlandschaft weiterentwickelt werden, wo die zukünftige Siedlungsentwicklung hauptsächlich stattfinden soll. Das Verkehrsangebot wird in den nachfolgenden Kapiteln beschrieben.

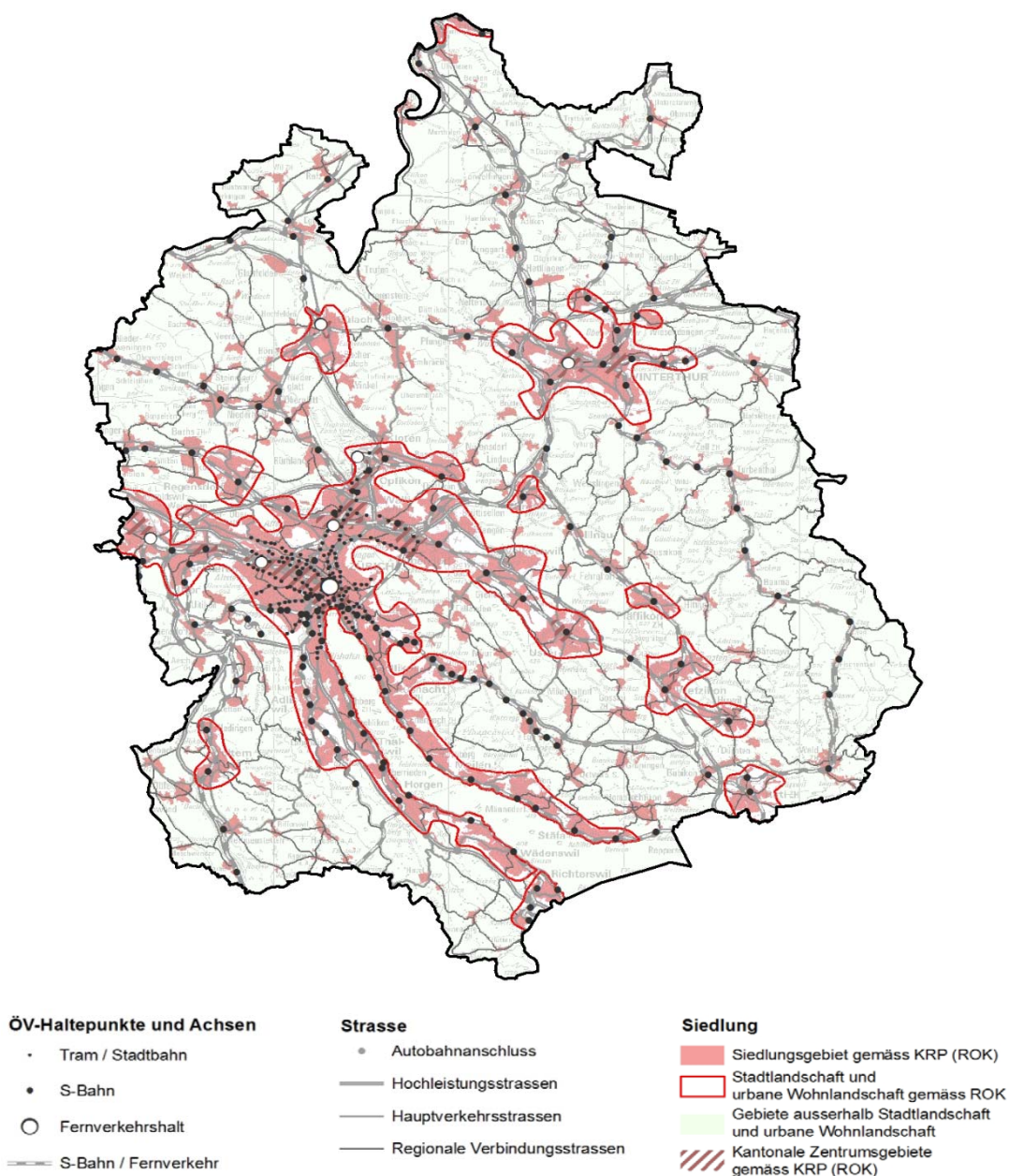


Abbildung 13 Funktionalräumliche Gliederung im Kanton Zürich

Quelle: (57) (49)

Erreichbarkeit

Die Agglomerationsregionen im Kanton Zürich weisen im Allgemeinen einen guten Erreichbarkeitsindexwert auf (vgl. Abbildung 14). Der Erreichbarkeitsindex beschreibt die Erreichbarkeit von Aktivitäten mittels MIV und ÖV. Während die Regionen Stadt Zürich und Limmattal Werte von deutlich über dem Mittel (100) vorweisen, gibt es im Zürcher Oberland sowie in Winterthur und Umgebung Gemeinden, deren Erreichbarkeit unterhalb des kantonalen Mittels liegt. Zwischen 2007 und 2013 hat sich die Erreichbarkeit in fast allen Gemeinden verbessert. Bis ins Jahr 2030 wird jedoch für einige Regionen aufgrund der zunehmenden Verkehrsbelastung und -überlastung eine Zunahme der Stauhäufigkeit sowie eine Ausdehnung der Stauzeiten sowie damit verbunden eine leichte, jedoch nicht massgebende, Abnahme der Erreichbarkeit mit dem MIV in der Abendspitze erwartet (57).

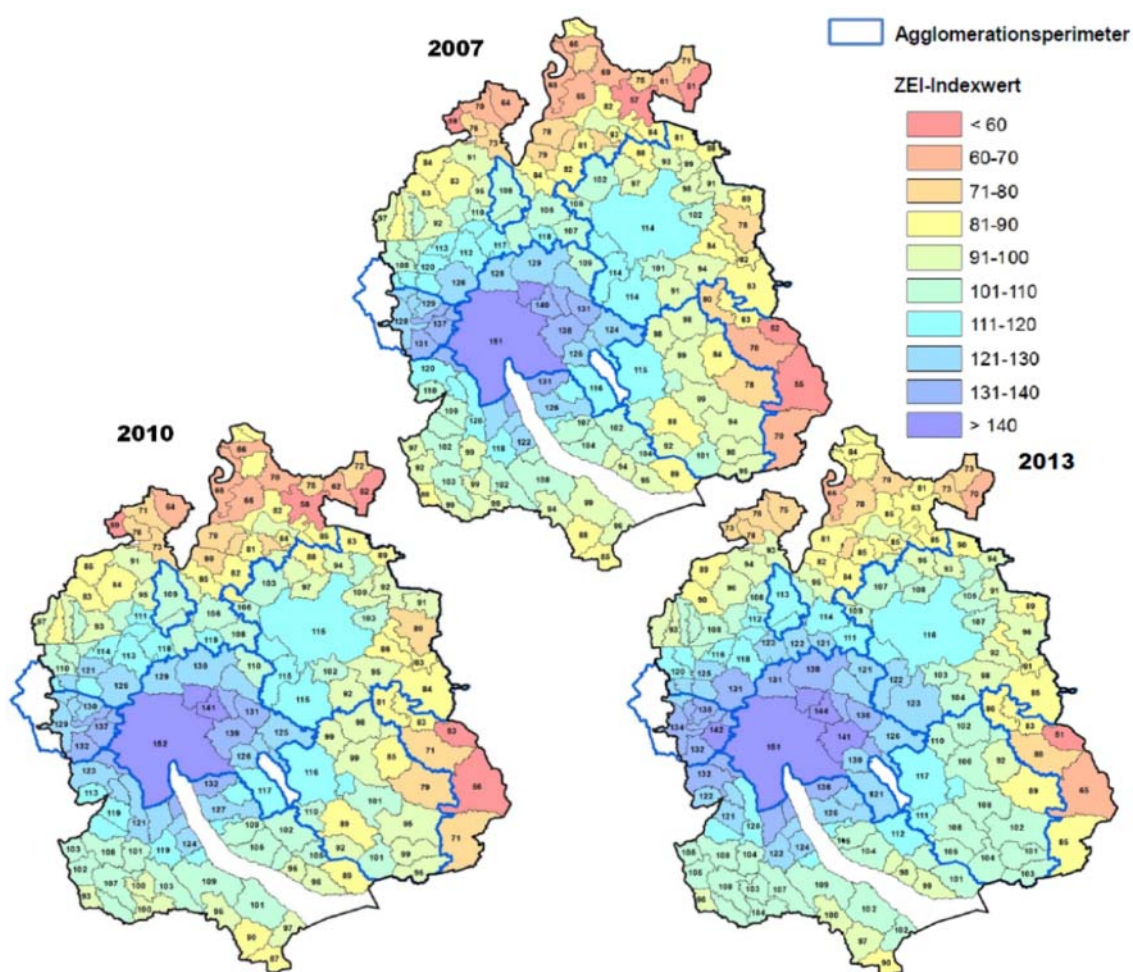


Abbildung 14 Erreichbarkeitsindex im Kanton Zürich

Quelle: (13) (57)

Verkehrsaufkommen

Im Kanton Zürich wird das Verkehrsaufkommen gesamthaft um etwa 28% ansteigen. Dabei legt der ÖV deutlich stärker zu als der MIV, wobei die gesteckten Modalsplit-Ziele bisher immer erreicht wurden. Mit der erwarteten Zunahme von 42% im ÖV und 22% im MIV werden die Ziele aus der Leitlinie 2 des Raumordnungskonzepts des Kantons Zürich, mehr als die Hälfte des Verkehrszuwachses über den öffentlichen Verkehr abzuwickeln, knapp nicht erreicht. Dazu wäre eine Zunahme des ÖV um mehr als 46% nötig.

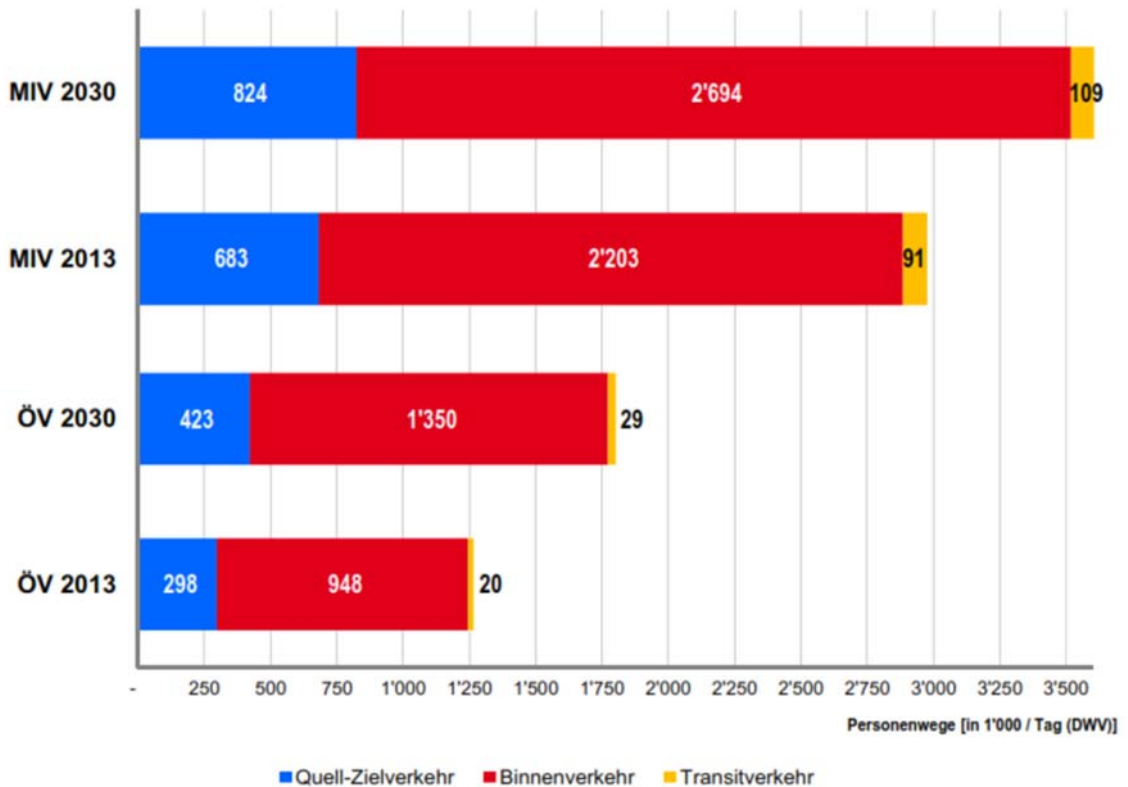


Abbildung 15 Entwicklung des Verkehrsaufkommens (Personenwege DWV)

Quelle: (57)



Modal Split

Gesamtkantonal lag der ÖV-Anteil 2013 im wegbezogenen Bimodalsplit bei 30%. Bis 2030 wird ein Zuwachs des Verkehrsaufkommens um 28% erwartet. Dabei wächst der ÖV mit 43% deutlich stärker als der MIV mit 26%. Bis 2030 nimmt der ÖV-Anteil deshalb auf 34% zu (57).

Der Fuss- und Veloverkehrsanteil ist in den Zentrums- und Arbeitsplatzgemeinden generell hoch. Vor allem aufgrund der Abnahme der kurzen Arbeitswege ist der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr am Abnehmen (58). Diese Entwicklung wird sich gemäss Trendprognose auch bis 2030 fortsetzen.

8.5% der durchschnittlichen täglichen Wegedistanz der Zürcher Bevölkerung werden im Fuss- und Veloverkehr zurückgelegt (58). Der Fussverkehr bildet als Zubringerverkehrsmittel zu den Haltestellen des ÖV eine wichtige Grundlage für dessen Konkurrenzfähigkeit. Daneben kommt ihm auch als aktive Erholungsmöglichkeit Bedeutung zu.

In Abbildung 16 werden die wichtigsten Verkehrsbeziehungen der Regionen des Kantons Zürich hinsichtlich ihrer Stärke (Breite des Pfeils/Kreises) und der jeweils erzielten Anteile im ÖV (Farbe des Pfeils/Kreises) dargestellt. Der ÖV-Anteil im Binnenverkehr ist lediglich in der Stadt Zürich grösser als 50%. In der Region Winterthur und Umgebung liegt dieser Wert zwischen 20 und 29%, in den anderen AP-relevanten Regionen Limmattal, Glattal und Zürcher Oberland unter 20%. Beim Quell-Ziel-Verkehr weisen von den AP-Regionen lediglich die Stadt Zürich Beziehungen mit einem ÖV-Anteil von 20% oder mehr auf. Zwischen/innerhalb den AP-Regionen Limmattal und Zürich sowie Glattal und Zürich liegt der ÖV-Anteil zwischen 30 und 39%, zwischen Winterthur und Zürich sowie Oberland und Zürich bei über 50% (57).

Vom erwarteten Verkehrswachstum müssen der ÖV sowie der Fuss- und Veloverkehr einen Grossteil übernehmen, da ansonsten vor allem auf dem Nationalstrassennetz weitere Überlastungen mit räumlich und zeitlich ausgedehnten Staus und einem einhergehenden Anstieg des Unfallrisikos und der Umweltbelastung drohen. Massnahmen zur Steigerung des ÖV, des Velo- oder des Fussverkehrs führen dabei nicht nur zu einer Abnahme des MIV, sondern konkurrieren sich auch gegenseitig.

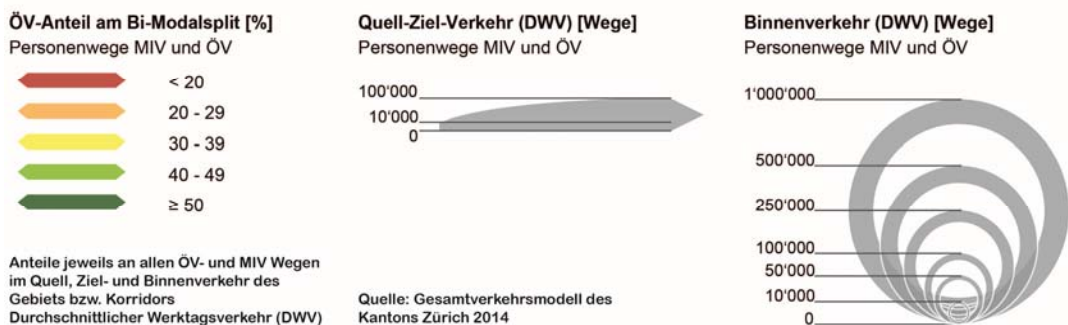
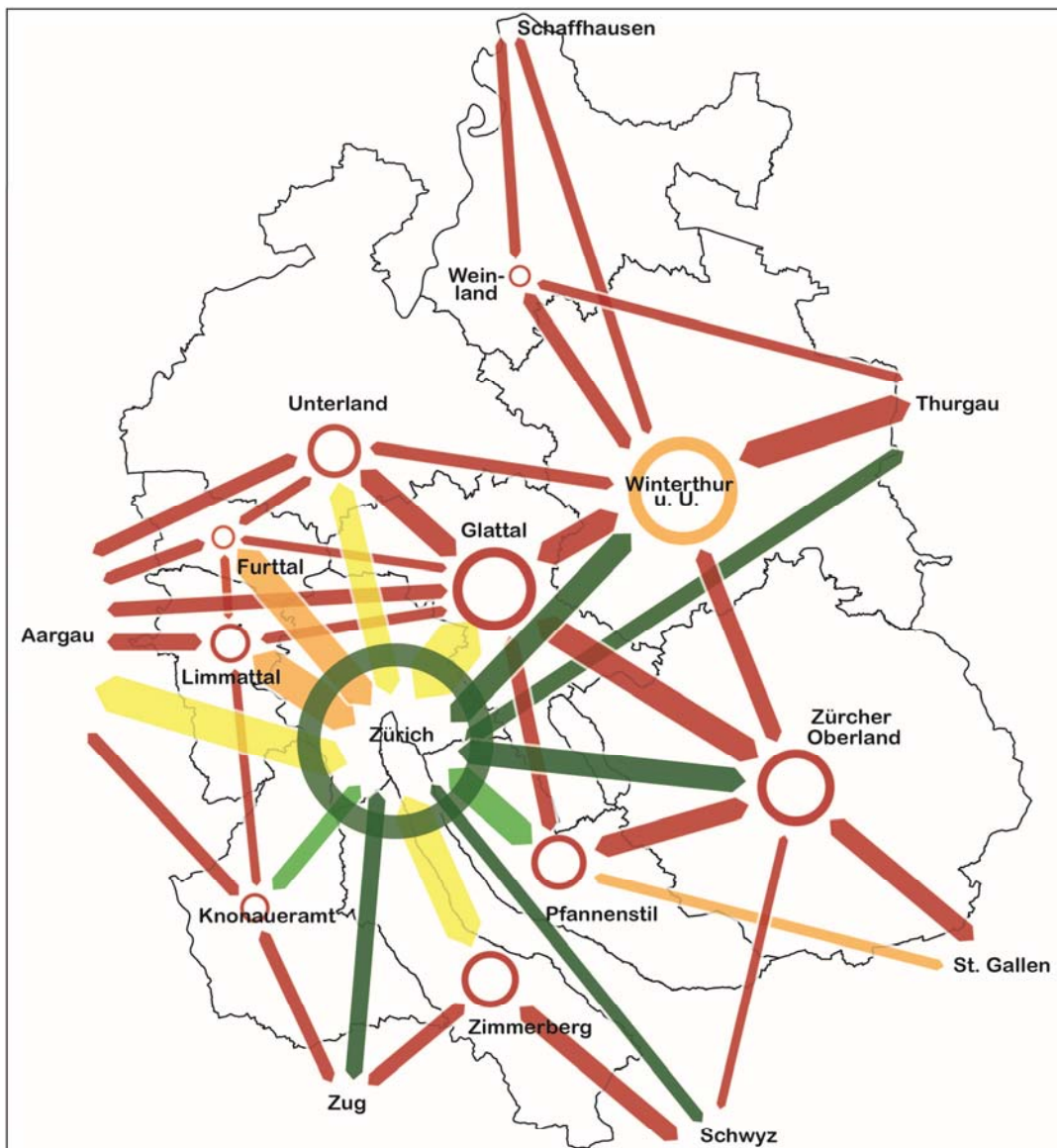


Abbildung 16 Bi-Modal Split auf Verkehrsbeziehungen im Binnen und Ziel-Quell-Verkehr des Kantons Zürich 2013

Quelle: (57)

Mobilitätswerkzeuge

Gesamtkantonal betrachtet ist die Anzahl Personenwagen je Einwohner in den beiden Kernstädten Zürich und Winterthur am niedrigsten (vgl. Abbildung 17), während sie in Gegenden mit geringer Besiedlung und schlechter ÖV-Anbindung (Furttal, Unter- und Weinland) am höchsten ist. Daneben spielen aber auch sozio-ökonomische Faktoren eine wichtige Rolle: beispielsweise ist in bestimmten Stadtteilen Zürichs sowie in gut mit dem ÖV erschlossenen Gemeinden rund um den Zürichsee (einkommensstarke Gemeinden) die Ausstattung der Haushalte mit PKWs ebenso sehr hoch. Demgegenüber gibt es gewisse periphere Regionen im Ober- und Weinland, welche eine tiefe Anzahl Personenwagen pro Einwohner aufweisen.

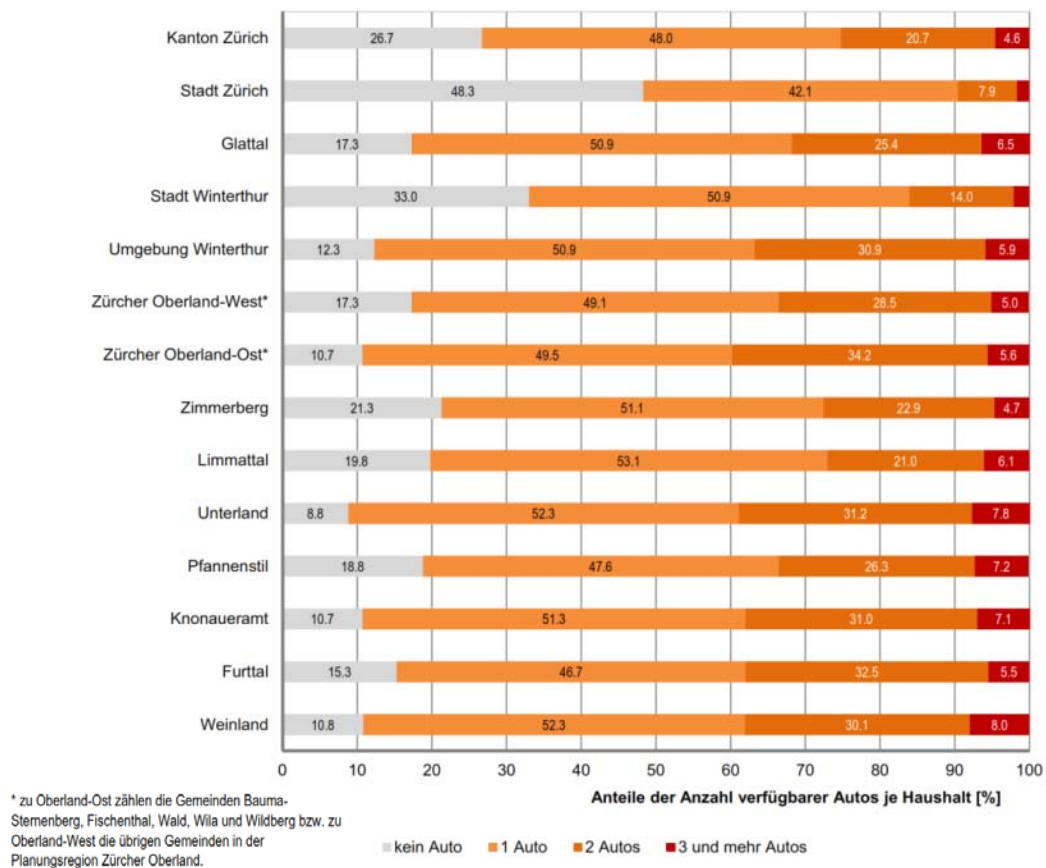


Abbildung 17 Autobesitz der Haushalte im Kanton Zürich 2010

Quelle: (58)

70% der Zürcher Bevölkerung über 15 Jahren besitzt ein ÖV-Abonnement (59). Dabei sind die Unterschiede zwischen urbanen und nicht-urbanen Regionen nicht so gross wie beim Autobesitz: Die Stadt Zürich ist erwartungsgemäss mit 82% Abo-Besitzquote Spitzenreiterin, während die übrigen Regionen Anteile zwischen 74% (Zimmerberg) und 54% (Furttal) aufweisen.

Bei den Altersgruppen zeigt sich, dass der Anteil der jungen Zürcherinnen und Zürcher, die über einen Führerschein verfügen, abnimmt. Mitte der Neunzigerjahre hatten zwei Drittel der 18- bis 24-Jährigen einen Führerschein, 2010 war es nur noch rund die Hälfte (58).



Herausforderung: Die Herausforderung besteht darin, einen grossen Teil des erwarteten Verkehrsaufkommens zur Vermeidung von flächendeckenden Überlastungen im Strassen-netz durch den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr auffangen zu können.

3.2.4 Öffentlicher Verkehr

Angebot

Der Kanton Zürich verfügt über ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsangebot in einem dichten Netz. Die Massnahmen der 4. Teilergänzungen (Fertigstellung 2018), des Trams über die Hardbrücke sowie der 1. Etappe der Limmattalbahn sind gesichert, darüber hinaus sind die Ausbauten und Angebotserweiterungen jedoch noch unsicher. Zentralpunkt im Netzwerk ist die Stadt Zürich (vgl. Abbildung 18).

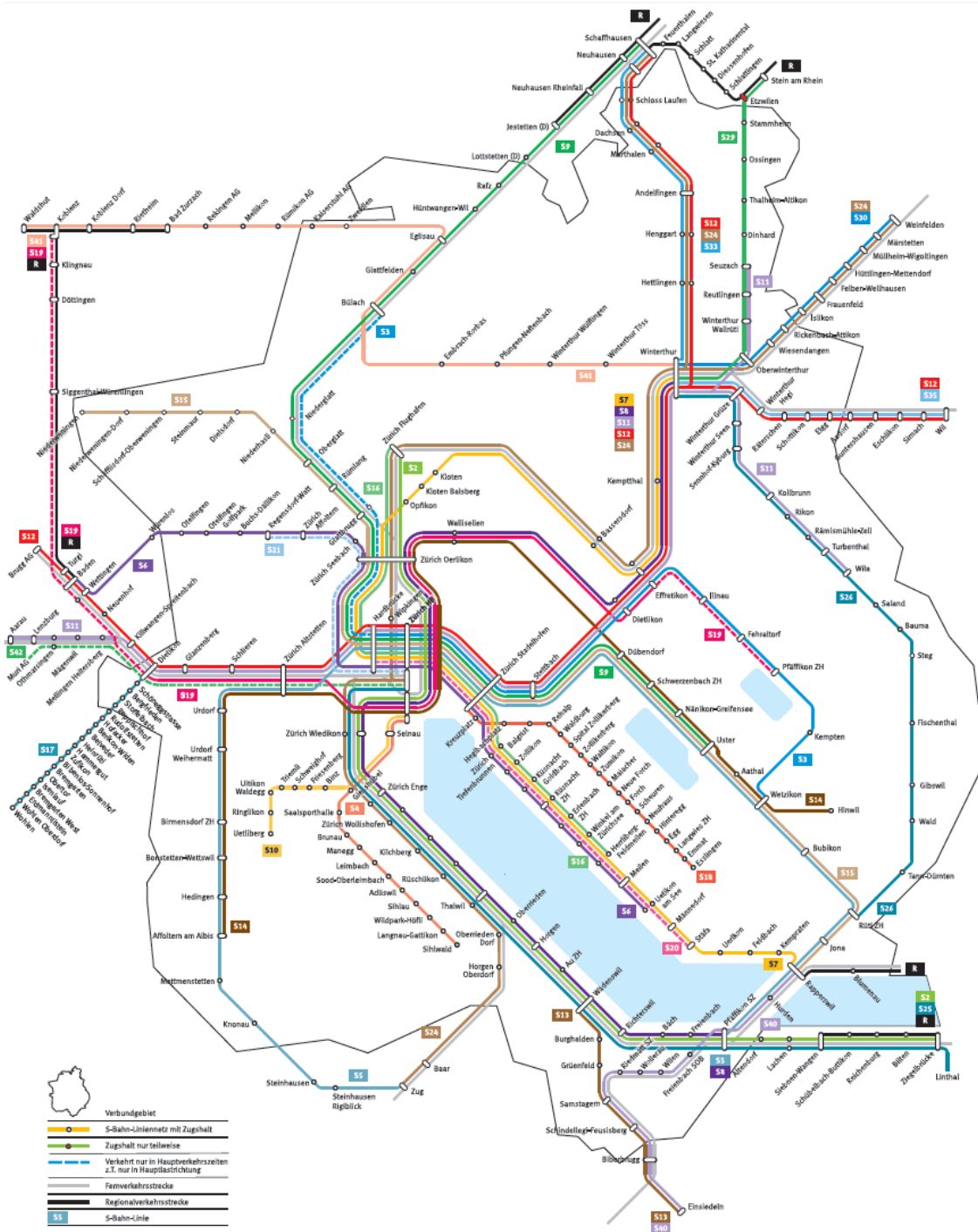


Abbildung 18 Liniennetzplan des Zürcher Verkehrsverbunds 2015/16

Quelle: (60)



Aufgrund der vorwiegend radialen Struktur des Liniennetzes müssen tangentielle Verkehrsbeziehungen innerhalb der Agglomeration Zürich fast ausschliesslich über den Knoten Zürich HB abgewickelt werden. In diesem Segment des Verkehrsangebots ist der öffentliche Verkehr dem motorisierten Individualverkehr klar unterlegen. Mit der Inbetriebnahme der DML in den Jahren 2014/15 zwischen dem Bahnhof Altstetten und dem Bahnhof Oerlikon wurde jedoch das Angebot auf der wichtigsten Tangentialverbindung zwischen Limmattal und Glattal markant verbessert.

Der ÖV kann naturgemäss nicht flächendeckend eine hohe Erreichbarkeit bereitstellen. In peripheren, eher dünn besiedelten Gebieten ist das ÖV-Angebot auf ein Grundangebot beschränkt. Einige wenige Siedlungsgebiete (v. a. kleine Weiler, etc.) sind überhaupt nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar (61).

Entlang der hochrangigen Achsen (S-Bahnlinien) erreicht der ÖV aber sehr attraktive, mit dem MIV konkurrenzfähige Reisezeiten. Dieser Wettbewerbsvorteil wird in Realität gegenüber den vorgenommenen Analysen noch erhöht, da beim ÖV keine Reisezeitaufwände für die Parkplatzsuche anzusetzen sind (57).

3.2.5 Nachfrage

Die nachfragestärksten ÖV-Relationen sind die Fernverkehrsachsen zwischen Zürich HB und Bern, Zug, Chur sowie Winterthur, ausserdem die S-Bahn-Linien zwischen Zürich, Glattal, Winterthur, Uster und Rapperswil. Auf diesen Achsen verkehren die kapazitätsstärksten und in den Hauptverkehrszeiten zu – teilweise deutlich – über 100% am stärksten ausgelasteten S-Bahn-Linien (S5, S7, S8, S12) (vgl. Abbildung 19).

Morgenspitze (7-8 Uhr)
Werktags

Durchschnittliche Sitzplatzauslastung
in der 2. Kl. [%]

> 80
< 80

○ S-Bahn-Haltestelle
■ Siedlungsgebiet

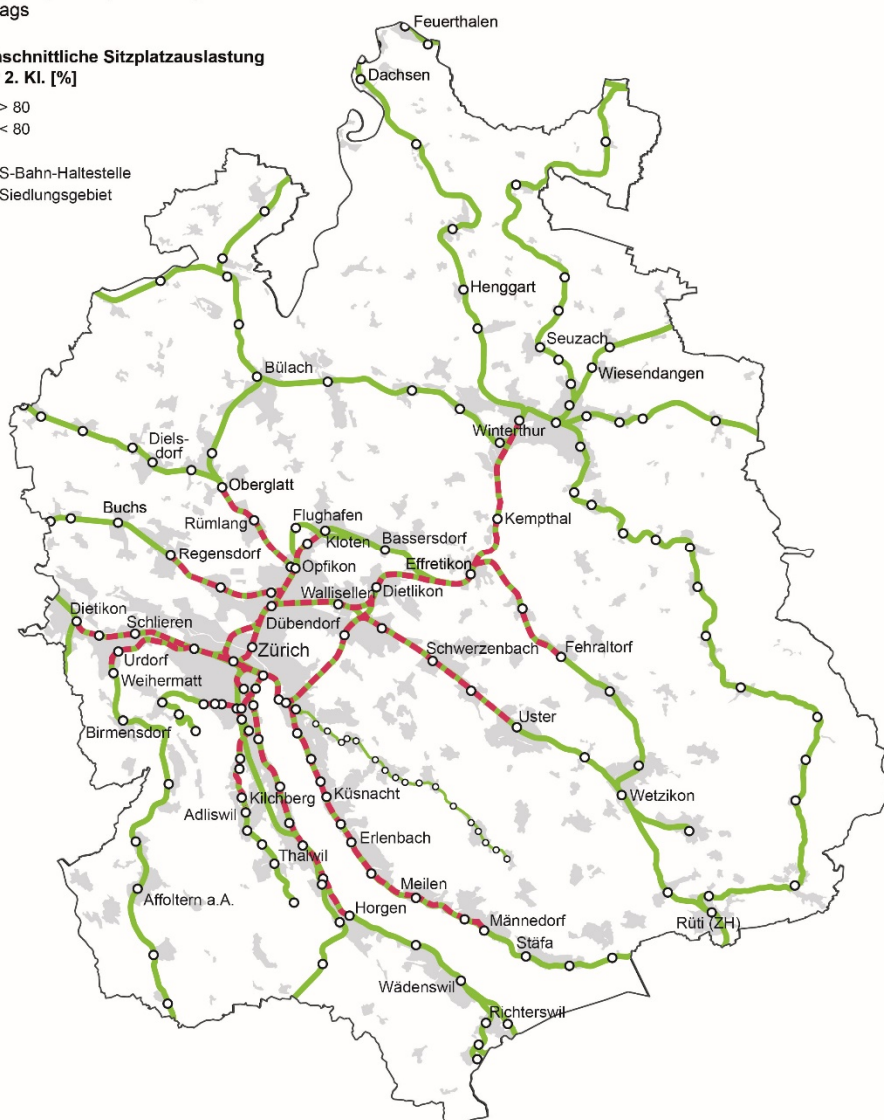


Abbildung 19 Streckenauslastung im ÖV 2012 (vor der 1. und 2. Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn)

Quelle: (62)

Trotz der grossen Aus- und teilweise Überlastung im öffentlichen Verkehrsnetz, ist die allgemeine Zufriedenheit der ZVV-Kunden im Verlauf der Jahre leicht gestiegen oder auf gleichem Niveau geblieben.

Auf die Auslastung im regionalen Busverkehr sowie weitere Probleme, z. B. Busbehinderungen durch den Strassenverkehr, wird in den einzelnen AP eingegangen.



Herausforderung: Die Herausforderung besteht darin, den Zielbeitrag zur Verkehrsverlagerung mit dem ÖV zu leisten, obwohl einige Verbindungen bereits heute zeitweise aus- und überlastet sind und der ÖV bei Tangentialverbindungen Nachteile im Vergleich mit dem MIV aufweist.

3.2.6 Motorisierter Individualverkehr

Verkehrsangebot

Das nationale Hochleistungsstrassennetz (vgl. Abbildung 13) stellt die Vernetzung im motorisierten Individual- und Güterverkehr zwischen den verschiedenen Zentren im Kanton sowie mit ausserkantonalen Agglomerationen und mit dem Ausland sicher. Im Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz (PEB) werden die Mittel bereitgestellt, um spezifische Engpässe zu beseitigen. Im Kanton Zürich sind die Ausbauten der Nordumfahrung (Gubrist) und zwischen Winterthur und Andelfingen beschlossen und finanziert.

Die einzelnen Nationalstrassen werden ausserhalb der Stadt Zürich von der Westumfahrung aufgenommen und über den Uetliberg-, Aescher- und Gubristtunnel grossräumig um das Stadtzentrum herum geführt. Damit wird die Stadt vom MIV entlastet und eine effiziente Abwicklung von tangentialen Verkehren ermöglicht.

Zur Anbindung der wichtigen zentralen Gemeinden ergänzt das Kantonsstrassennetz das Nationalstrassennetz. Beide Netze zusammen ermöglichen direkte Verbindungen zwischen den verschiedenen Agglomerationszentren.

Verkehrsnachfrage

Die Hochleistungsstrassen zwischen Winterthur, dem Raum Zürich und dem Aargau weisen mit über 80'000 Fahrzeugfahrten pro Tag (DWV) die höchsten Streckenbelastungen auf. Gegenüber dem Ist-Zustand sind für das Jahr 2030 Zunahmen von etwa 10% prognostiziert. Massgebliche Zunahmen werden auch zwischen Zug und Zürich sowie auf der Westumfahrung erwartet. Der MIV-Binnenverkehr wird bis ins Jahr 2030 vor allem im Glattal zunehmen. Abbildung 20 gibt einen Überblick über die Auslastung der kritischen Strecken und Knoten im Strassennetz.

MIV-Auslastung 2013
 Abendspitze 17-18 Uhr (DWV)

Auslastung der Streckenkapazität [%]

- > 100
- 80-100
- < 80

Auslastung der Knotenkapazität

- überlasteter Knoten
- Siedlungsgebiet

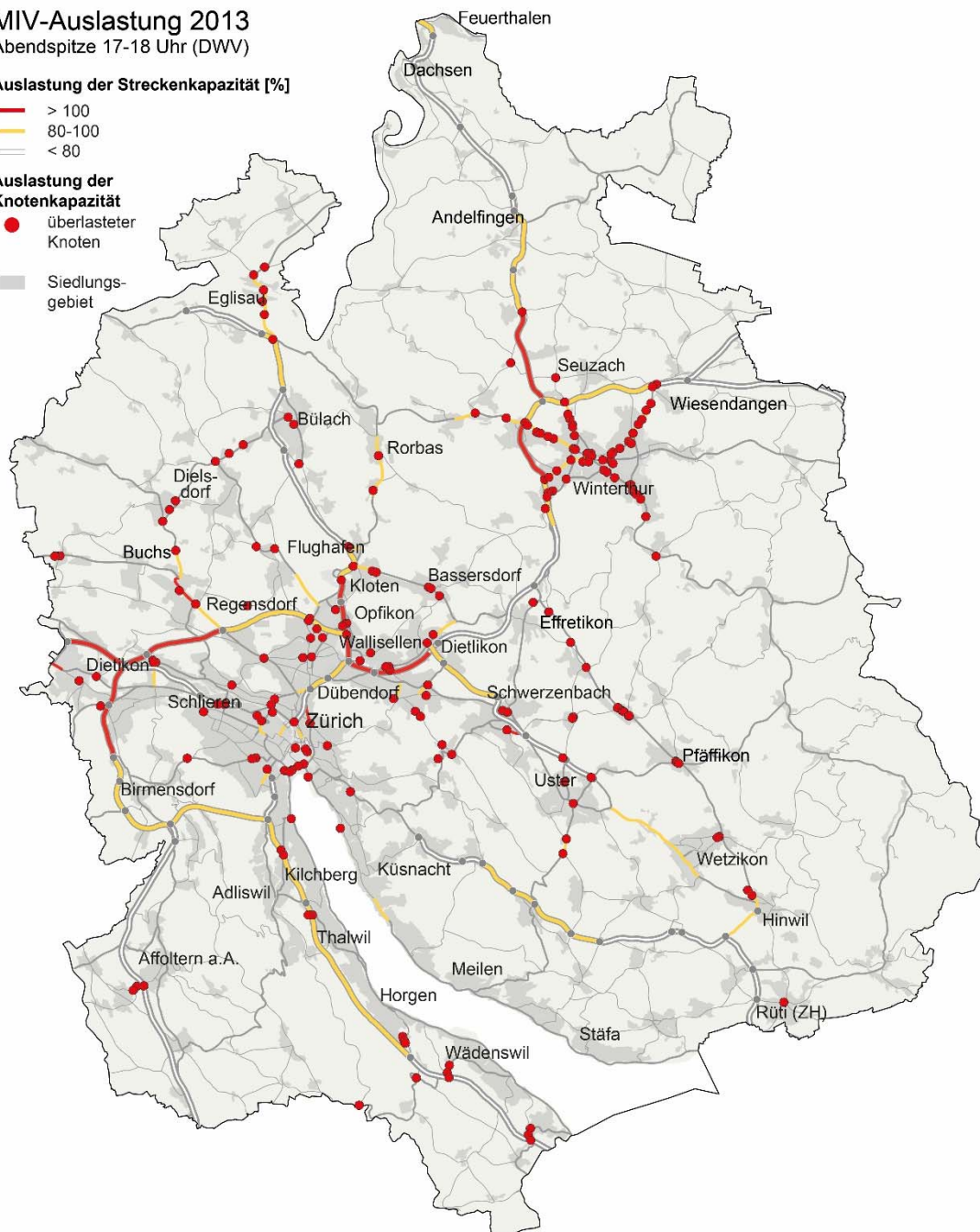


Abbildung 20 MIV-Strecken- und Knotenauslastungen 2013

Quelle: (63)

Herausforderung: Die Herausforderung besteht darin, die erwartete Verkehrszunahme auf dem übergeordneten Strassennetz aufzunehmen, um Siedlungsgebiete vor Durchgangsverkehr schonen zu können, und den Verkehr trotzdem flüssig zu halten.



3.2.7 Veloverkehr

Das gut ausgeschilderte Velowegnetz im Kanton umfasst eine Länge von ca. 2'000 km. Der Schwerpunkt der Infrastruktur liegt dabei auf markierten Velostreifen im Strassenquerschnitt. Der Mischverkehr mit dem MIV erlaubt hohe durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten. Jedoch ist der MIV in vielen Strassenräumen auch sehr dominant, was zu Attraktivitätsverlusten und dem Steigen des Unfallrisikos führt. Das übrige Velonetz wird entlang schwach befahrener Verbindungs- und Erschliessungsstrassen geführt. Strassenbegleitende Velowege existieren fast ausschliesslich ausserhalb der Ortschaften.

In den urbanen Gebieten ist das Velowegnetz verdichtet. Allerdings wird durch die Konkurrenz der Verkehrsmittel im öffentlichen Strassenraum der Veloverkehr auf einigen Strecken ungenügend berücksichtigt, insbesondere im Kern der Agglomerationen.

Im Rahmen des kantonalen Velonetzplans (64) wurden die Netzhierarchie des künftigen Velonetzes im Kanton Zürich bestimmt, die aktuelle und potentielle Nachfrage sowie wichtige Attraktoren analysiert und das künftige Netz konzipiert. Der Vergleich mit dem heutigen Netz liefert die Schwachstellen bzw. den Handlungsbedarf. Ausserhalb des Siedlungsraums weist das Velonetz auf Staatsstrassen Handlungsbedarf auf, für die Strecken wird dieser jeweils als kurzfristig oder langfristig klassifiziert (violette bzw. dunkelblaue Strecken gemäss Abbildung 21). Im Rahmen der kantonalen Velonetzplanung sollen die Lücken geschlossen werden. Nationale und regionale Velorouten nutzen zum Grossteil zwar schwach befahrene Strassen, führen jedoch abschnittsweise auch ausserorts entlang von Hauptverkehrsstrassen ohne separate Infrastruktur für Velofahrende.

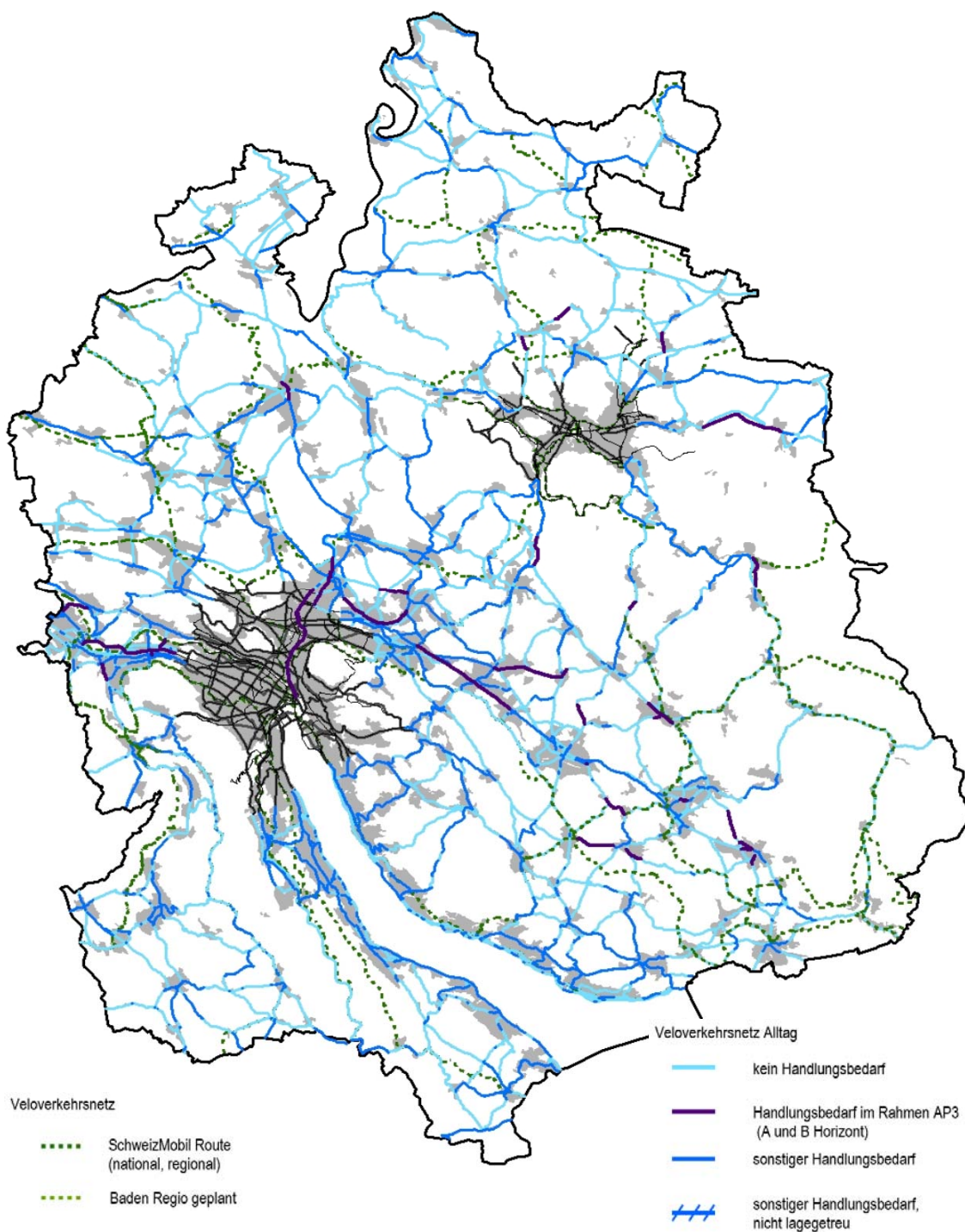


Abbildung 21 Veloverkehrsnetz Handlungsbedarf im Kanton Zürich 2015

Herausforderung: Die Herausforderung besteht darin, zur Steigerung des Veloverkehrsanteils ein attraktives und schnelles Veloverkehrsnetz anzubieten, ohne dass eine Zunahme der Zahl der Unfälle die Folge ist.

3.2.8 Fussverkehr

Attraktive, sichere und behindertengerechte Strassenräume und direkte Wege insbesondere auf kurzen Distanzen und in dicht besiedelten Gebieten helfen mit, dem Fussverkehr die Bedeutung zu geben, die ihm aufgrund seines Potenzials zukommt. Mit Fuss- und Wanderwegen sind zudem attraktive Fussverbindungen zwischen Siedlungsgebieten und mit Erholungsgebieten sichergestellt.

Im Rahmen des kantonalen Massnahmenplans Fussverkehr (65) wurde mittels einer einheitlichen Methodik die wichtigsten Schwachstellen im Bereich des Fussverkehrs erhoben, bewertet und priorisiert. Hierzu wurden in allen AP-Perimetern „Attraktorengebiete“ festgelegt, welche entweder vom Fussverkehr stark frequentiert sind oder ein ausweisbares Sicherheitsdefizit für den Fussverkehr aufweisen. In den bearbeiteten Attraktorengebieten der vier APs wurden insgesamt 1114 Schwachstellen ermittelt. 66% sind punktuelle Schwachstellen, 23% lineare Schwachstellen, 6% sind Netzlückenzonen und 5% wurden als flächenhafte Schwachstellen erfasst (Abbildung 22). Die mit dem Massnahmenplan Fussverkehr verfolgte Strategie ist in Kapitel 3.5.8 beschrieben.



Abbildung 22 Massnahmenplan Fussverkehr, Schwachstellenkarte Schlieren Ost (als Beispiel)



3.2.9 Intermodalität

Aufgrund der begrenzten Erschliessungsmöglichkeiten dezentral gelegener Standorte mit dem ÖV ist es wichtig, die gut erreichbaren ÖV-Haltestellen an den S-Bahn-Achsen als intermodale Drehscheiben zu nutzen, um flächendeckend eine hohe Erreichbarkeitsqualität auf der Basis des ÖV-Angebots sicherzustellen (vgl. Abbildung 23).

Carsharing-Standorte von Mobility befinden sich flächendeckend in den städtischen Gebieten und an fast an allen grösseren ÖV-Haltestellen in den Regionen um die Stadt Zürich. Weniger dicht ist das Angebot in den dezentral gelegenen nördlichen Kantonsteilen.

Ebenso befinden sich ausserhalb der Stadt Zürich fast an allen S-Bahn-Haltestellen Park & Ride-Standorte. Zweck dieser Anlagen ist es, einen bequemen Umstieg vom Auto auf den ÖV nahe am Wohnort zu ermöglichen. In anderen Gebieten konkurriert das Park & Ride-Angebot jedoch mit dem Fuss- und Veloverkehr sowie mit dem ÖV-Feinverteiler und generiert somit Nutzungskonflikte.

Die wichtigste Rolle im Zugang zum ÖV in dicht besiedelten Gebieten bzw. als Zubringerverkehrsmittel übernehmen der Fuss- und Veloverkehr. Dabei werden für Velos möglichst komfortable und sichere Abstellanlagen benötigt. Innerhalb der dicht besiedelten Gebiete ist das Potenzial von Bike & Ride insbesondere aufgrund ungenügender Abstellmöglichkeiten für Velos nicht voll ausgeschöpft.

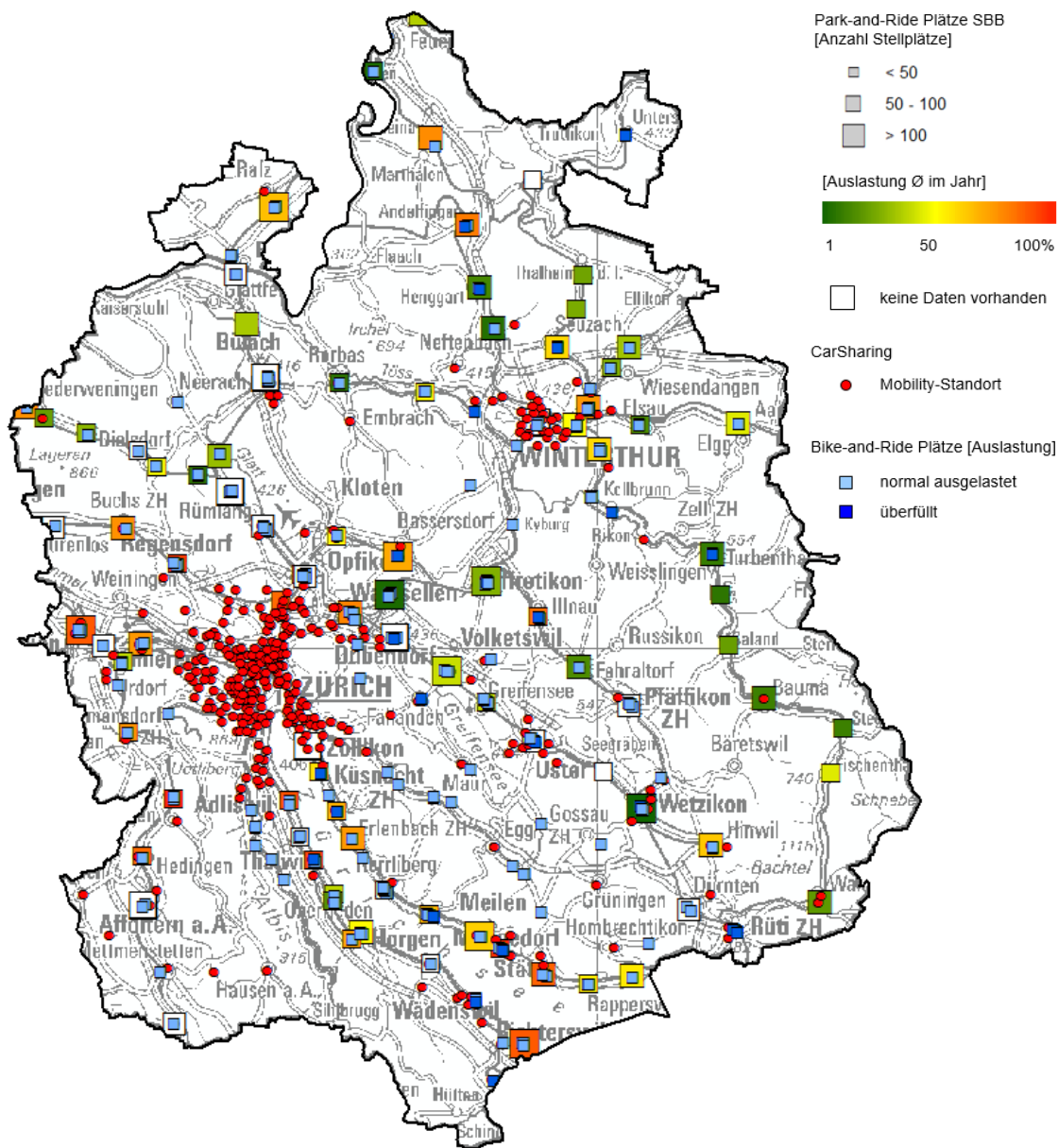


Abbildung 23 Angebot Intermodalität

Quelle: (13)

Herausforderung: Die Herausforderung besteht darin, das Potenzial der kombinierten Mobilität mittels Bike & Ride und Carsharing-Standorten voll auszuschöpfen.

3.2.10 Güterverkehr

Die Menge der transportierten Güter nahm im Kanton Zürich zwischen 1998 und 2013 von rund 70 auf 80 Millionen Tonnen zu. Der gesamte Zuwachs wurde auf der Strasse transportiert (2013: 68 Mio. Tonnen), während die Güterverkehrsmengen auf der Schiene (11 Mio. Tonnen) seit 2003 leicht zurückgingen und seit 2010 konstant blieben. Die Transportmengen im kombinierten Ladungsverkehr verbleiben auf tiefem Niveau (vgl. Abbildung 24). Der grosse Anteil der auf der Strasse transportierten Güter führt zu einer starken Belastung der Siedlungsräume.

Das Aufkommen im Güterverkehr ist zu einem Grossteil an die Wirtschaftslage (Konjunktur) geknüpft. Allerdings ist gemäss den Prognosen des Bundes langfristig mit einem markanten Wachstum zu rechnen (66) Der Schienengüterverkehr soll schweizweit bis 2030 überproportional stark anwachsen: Die Verkehrsleistungen auf der Schiene nehmen demnach gegenüber heute um rund 77% zu, auf der Strasse hingegen nur um 27%.

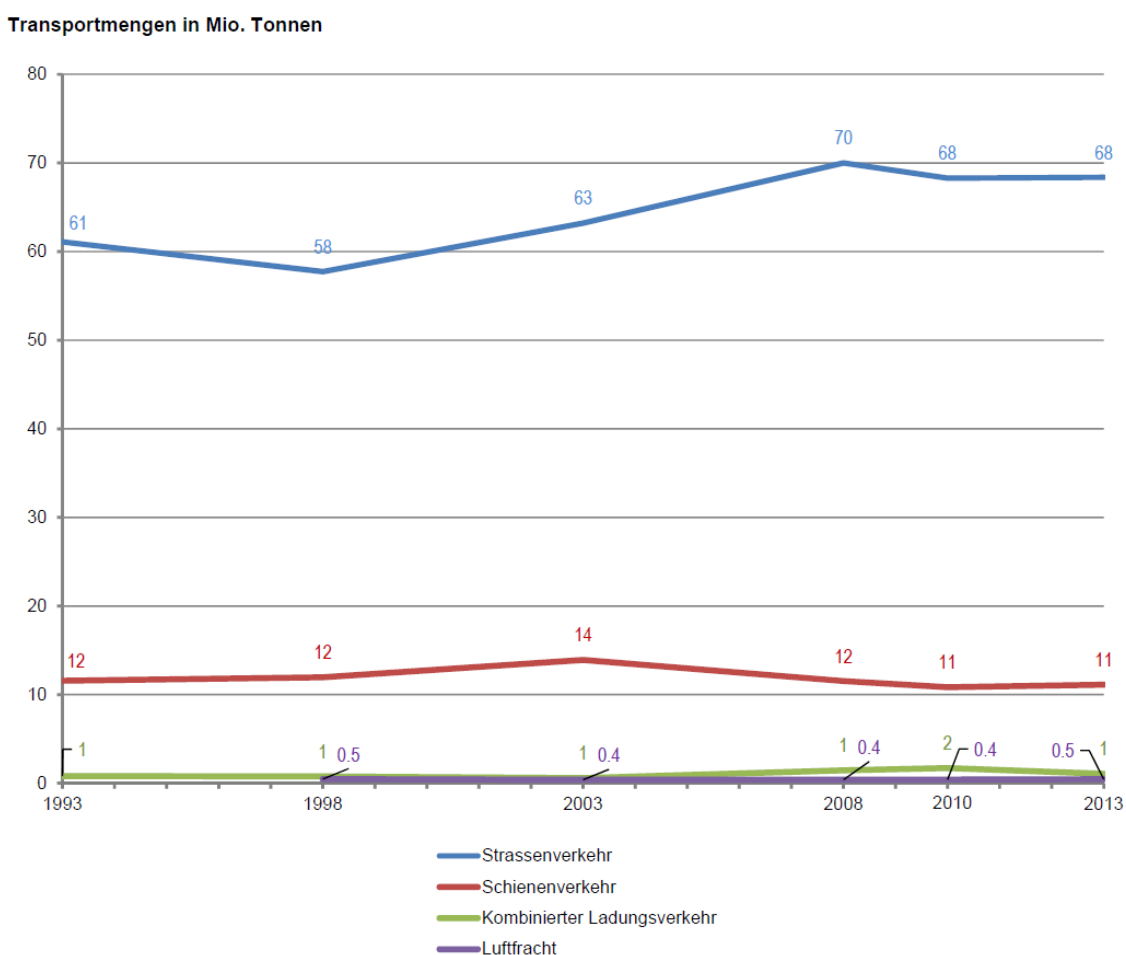


Abbildung 24 Entwicklung des Güterverkehrs im Kanton Zürich

Quelle: (13)



Das Abflauen des Wirtschaftswachstums nach 2009 hat sich im Kanton Zürich stärker auf den Schienengüterverkehr ausgewirkt als auf den Strassengüterverkehr. Während der Binnenverkehr leicht abgenommen hat, haben der Ziel- und Quellverkehr im Kanton Zürich zugelegt. Insgesamt hat das Güterverkehrsaufkommen auf Strasse und Schiene im Kanton Zürich zwischen 1993 und 2013 um 10% zugenommen. Beim Strassengüterverkehr waren es 12% Wachstum. Beim reinen Schienengüterverkehr ergaben sich nur kleinere Schwankungen. Der Kombinierte Ladungsverkehr (KLV) hat um etwa ein Drittel zugenommen, allerdings ist der Anteil des KLV am gesamten Güterverkehrsaufkommen sehr gering. (67).

Herausforderung: Die Herausforderung besteht darin, dass der Güterverkehr trotz primärem Wachstum auf der Strasse in den letzten Jahren vor allem auf der Schiene und im Kombiverkehr zunimmt, damit die Siedlungsgebiete nicht stärker von Luft- und Lärmimmissionen belastet werden.

3.2.11 Verkehrssicherheit

Insgesamt ereigneten sich 2015 im Kanton Zürich 14'395 polizeilich registrierte Unfälle. Dies sind 8% mehr als im Durchschnitt der Jahre 2010–2014. Dieser Anstieg wird etwas durch die Tatsache relativiert, dass im Kanton Zürich der Fahrzeugbestand um rund 10'000 Motorfahrzeuge und die Bevölkerung um rund 20'000 Personen jährlich anwachsen.

Im Vergleich zum Fünfjahresmittel wurden 2015 weniger Personen schwer verletzt (-1%) und erheblich weniger Personen getötet (-34%), nämlich 23.

Die Häufung von schweren Unfällen auf Fussgängerstreifen zwischen Dezember 2011 und Mitte 2012 führte zu weiter verstärkten Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheit der Fussgänger mittels polizeilichen Kontrollen, Kampagnen und Überprüfung der örtlichen Situation von Fussgängerstreifen (68). Im Rahmen dieser Überprüfung wurden rund 16% der Fussgängerstreifen auf Staatsstrassen der dringlichen Sanierungsstufe 1 zugeordnet. Bereits im Zeitraum zwischen Herbst 2013 und Herbst 2014 wurde an über 500 Fussgängerquerungen Verbesserungen vorgenommen. Zudem wurde ein Leitfaden (69) für die Erhöhung der Sicherheit bei Fussgängerstreifen erarbeitet, welcher im März 2014 in Kraft trat und eine bestmögliche Umsetzung der VSS-Norm SN 640 241 gewährleistet.

Im Rahmen der Umsetzung der Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (ISSI) werden beim Black Spot Management (BSM) Stellen oder kurze Abschnitte im bestehenden Strassennetz, auf denen deutlich mehr Unfälle geschehen als auf vergleichbaren Stellen oder Strecken, detailliert analysiert. Dies erlaubt das Erkennen von Lage, Schwere und Verteilung der Unfallschwerpunkte (USP) im Strassennetz nach objektiven, einheitlichen Kriterien.

BSM auf Strassen ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur: Zuständig für das BSM ist die Kantonspolizei. Die USP sind in drei Kategorien eingeteilt: USP mit hoher Priorität sind neu oder erneut auftretende Stellen, die inklusive der Berücksichtigung von Personen- und Sachschäden einen kritischen Schwellenwert überschreiten. USP in Bearbeitung sind ganz oder teilweise saniert und/oder unterliegen der Beobachtung. USP mit niedriger Priorität liegen unterhalb des definierten Schwellenwertes.

BSM auf Strassen in der Stadt Zürich: Zuständig ist die Stadt Zürich. Aufgrund der gültigen Definitionen ermittelt die Stadt Zürich 18 USP (Stand 2015), von denen 15 eine hohe Priorität hatten. Die USP sind in drei Kategorien eingeteilt. Die Sanierung von USP ist Teil des Moduls „Verkehrssicherheit“, das im Rahmen des Programms „Stadtverkehr 2025“ umgesetzt wird. Das Programm hat zum Ziel, dass bis 2025 die Anzahl Verunfallter im Strassenverkehr um 25% reduziert wird.



BSM auf Strassen in der Stadt Winterthur: Zuständig ist die Stadt Winterthur, wobei alle Verkehrsunfälle erfasst werden. Die Bewertung erfolgt analog dem Vorgehens der Kantonspolizei. 2015 wurden 36 USP in der Stadt Winterthur ermittelt, von denen sieben eine hohe Priorität hatten.

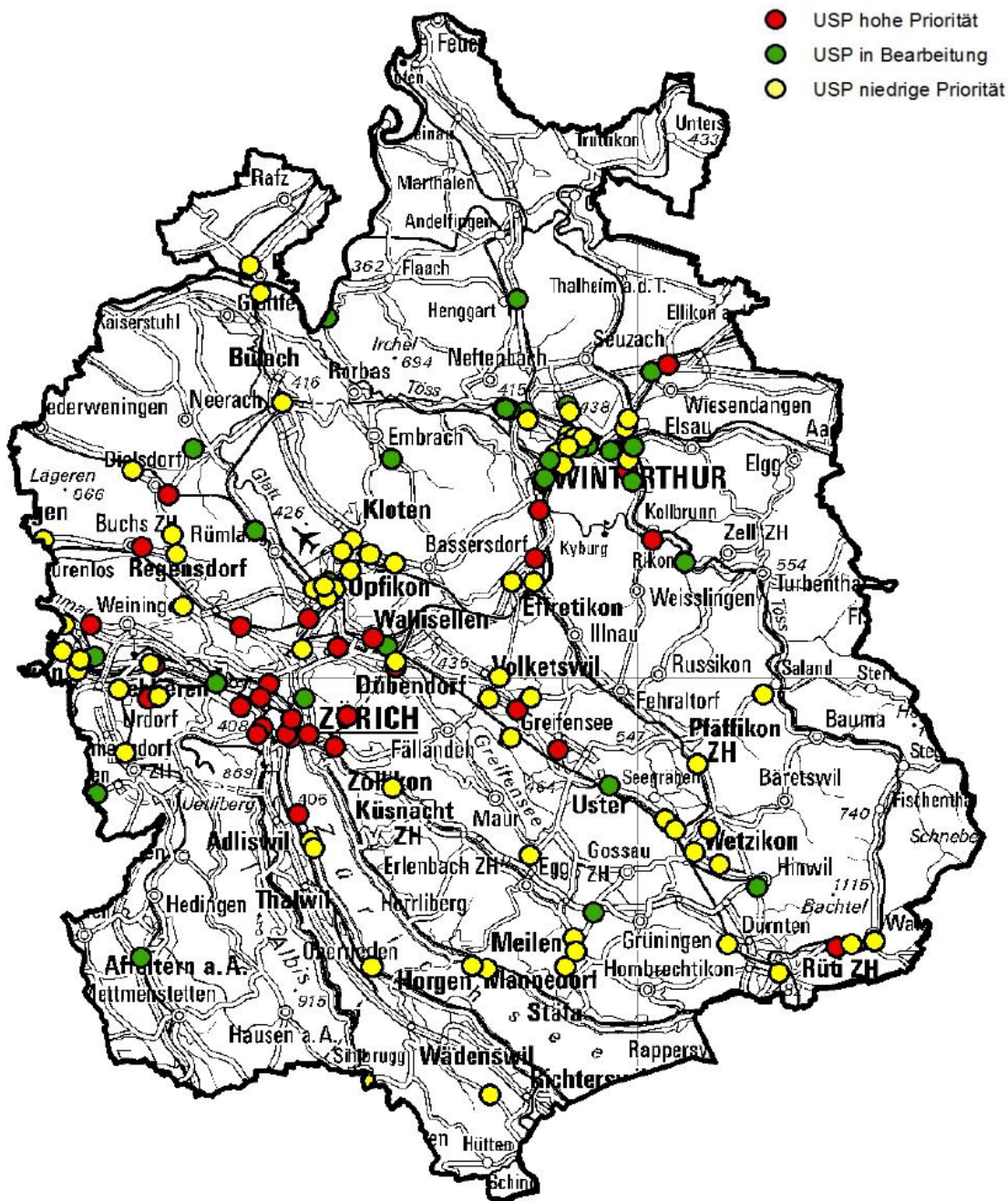


Abbildung 25 Unfallschwerpunkte im Strassenverkehr 2014

Quelle: (13)

Herausforderung: Die Herausforderung besteht darin, den Verkehr zur Entlastung der Siedlungsgebiete möglichst rasch auf die höchstklassierten Strassen zu lenken und trotzdem wieder eine Abnahme der Zahl der Unfälle auf den Autobahnen und Autostrassen zu erreichen.



3.2.12 Landschaft

Der Kanton Zürich weist trotz des Siedlungsdrucks und der Flächeninanspruchnahme der Verkehrsinfrastruktur eine Vielzahl schützenswerter Landschafts- und Naturräume auf. Während vor allem in den peripheren Gebieten des Kantons gering belastete Ausgleichsräume häufig sind, befinden sich einige davon auch in der Umgebung städtischer Gebiete und dienen damit als ideale Naherholungsgebiete. Vor allem die Verkehrsinfrastruktur führt jedoch zu einer Zerschneidung der Landschaft und verhindert die räumliche Verflechtung ökologisch wertvoller Flächen.

Die Landschaftsräume werden ausführlich im KRP beschrieben. Ferner wurde am 17. Juni 2012 vom Zürcher Stimmvolk die Kulturlandinitiative angenommen, welche die wertvollen Landwirtschaftsflächen und Flächen von besonderer ökologischer Bedeutung wirksam schützen und in ihrem Bestand und ihrer Qualität erhalten will. Das Anliegen der Initiative wurde durch den Kanton mit der Revision des KRP als erfüllt beurteilt, was das Bundesgericht jedoch verneinte. Das Zürcher Stimmvolk wird daher voraussichtlich noch in diesem Jahr nochmals über das Anliegen abstimmen können.

In den folgenden Absätzen werden die wichtigsten Einwirkungen auf die Landschaft und Umwelt beschrieben.

Herausforderung: Die Herausforderung besteht darin, trotz dem Druck auf die Landschaft diese möglichst gut erhalten und die vielfältigen Ansprüche an die Landschaft möglichst gut miteinander vereinbaren zu können.

3.2.13 Luftbelastung

Zur Verbesserung der Luftbelastung wurden in den letzten Jahren und Jahrzehnten viele Massnahmen umgesetzt. Dabei konnten Erfolge erzielt werden. Dennoch besteht weiterer Handlungsbedarf vor allem entlang der stark belasteten MIV-Achsen. Die nachfolgenden beiden Abbildungen zeigen die Veränderung der Feinstaubbelastung und der Belastung mit Stickoxiden in den letzten Jahren.

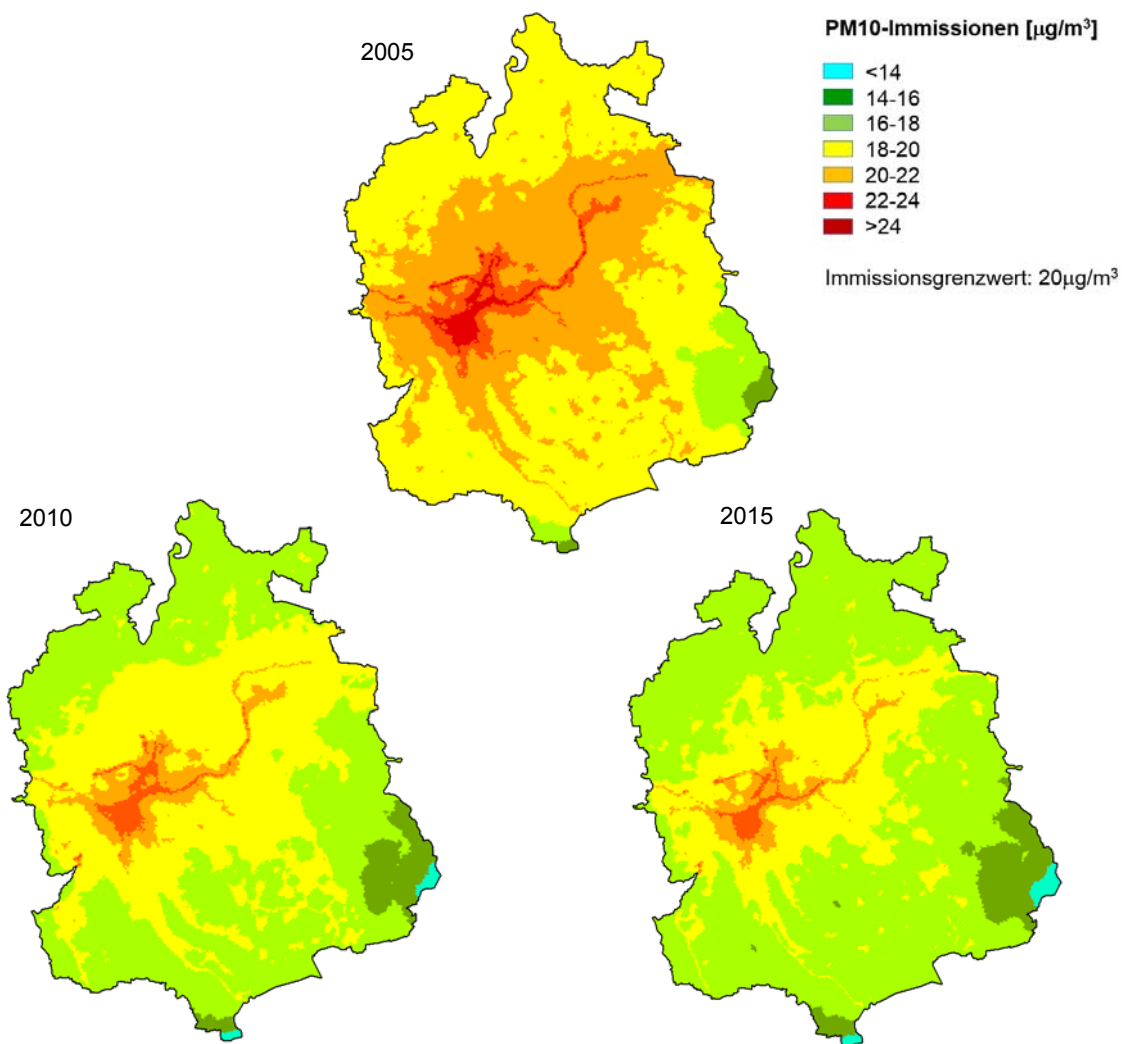


Abbildung 26 Feinstaubbelastung (PM10) im Kanton Zürich 2005-2015

Quelle: (70)

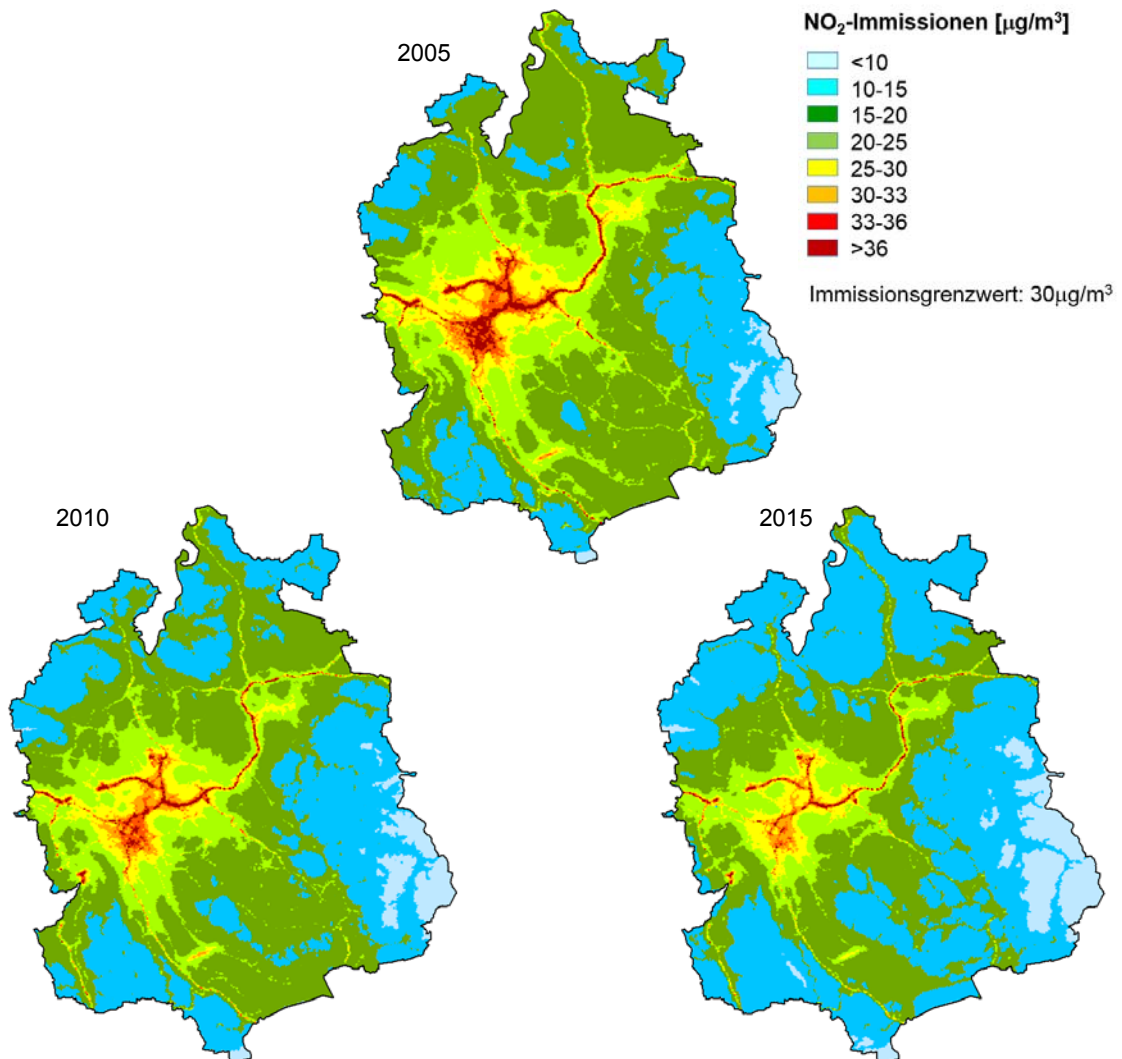


Abbildung 27 Stickstoffdioxidbelastungen (NO₂) im Kanton Zürich 2005-2015

Quelle: (70)

3.2.14 Lärmbelastung

Verkehrslärm wird vom Strassen-, Bahn- und Luftverkehr verursacht, wobei der Strassenverkehr mit Abstand der grösste Lärmverursacher ist. Je nach Verkehrsträger sind der Bund, die Kantone oder Gemeinden für die Lärmsanierung zuständig. Dabei stehen Massnahmen an der Quelle (z.B. T30, lärmarme Strassenbeläge, leiseres Rollmaterial der Bahn, etc.) wie auch raum- und siedlungsplanerische Massnahmen zur räumlichen Trennung von Lärmernzeugern und lärmempfindlichen Nutzungen (v. a. Wohnen) im Vordergrund. Weitere Massnahmen wie Lärmschutzwände, verbesserte Lärmisolation von Gebäuden, etc. werden erst realisiert, wenn die anderen Massnahmen nicht genügen.

Auch ausserhalb der Zentren Zürich und Winterthur werden die Immissionsgrenzwerte im Siedlungsraum im Bereich der Strassenverkehrskorridore überschritten. Besonders viele

Einwohner sind im Limmattal, im Glattal, entlang der Zürichseeufer in den Regionen Zim-
 merberg und Pfannenstil sowie in den zentralen Orten im Oberland von Verkehrslärm betref-
 fen (71). Bei der zukünftigen Entwicklung der Lärmbelastung steht die generelle Verkehrs-
 zunahme dem technischen Fortschritt (Flüsterbeläge, leisere Autos, etc.) entgegen.

Abb. 33
Vom Strassenlärm betroffene Bevölkerung (2013)
 Prozent der Einwohner/-Innen über dem jeweils strengeren Grenzwert

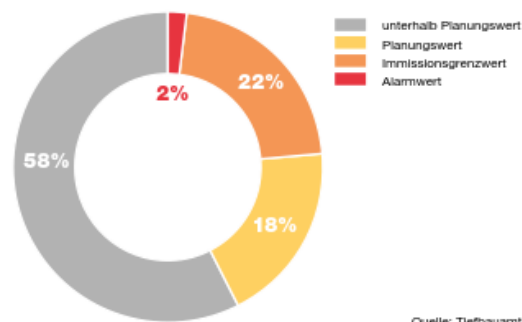


Abb. 34
Vom Bahnlärm betroffene Bevölkerung (2013)
 Prozent der Einwohner/-Innen über dem jeweils strengeren Grenzwert

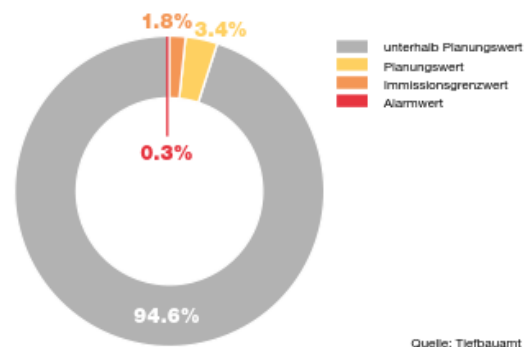


Abbildung 28 Von Strassen- und Bahnlärm betroffene Bevölkerung im Kanton Zürich

Quelle: (72)

Als zusätzliche Lärmquelle führt der Flugverkehr im Umfeld des Flughafens Zürich zu erheblichen Lärmbelastungen. Gemäss Zürcher Fluglärm Index (ZFI) wurden im Jahr 2013 57'100 Personen durch Fluglärm am Tag stark belästigt und in der Nacht stark gestört.

Beim Fluglärm konnten in den letzten Jahren und Jahrzehnten Erfolge erzielt werden, z. B. durch eine leisere Flotte. Jedoch haben die Flugbewegungen zugenommen und die Start- und Landebewegungen sich weiter in die Nacht ausgedehnt. Zudem sind in dieser Zeit auch Gebiete neu besiedelt worden, wo durch veränderte Flugrouten nun wieder mehr Verkehr droht (72). Zukünftige Konflikte sind deshalb vorprogrammiert. Die Zunahme der von Fluglärm belästigten oder gestörten Bevölkerung ist etwa je zur Hälfte auf Kosten der Siedlungs- politik und der Entwicklung des Flugverkehrs zurückzuführen.

Zusammenfassend bilden Luft- und Lärmbelastungen aufgrund ihrer Konzentration auf zentrale Lagen mit guter verkehrlicher Erschliessung eines der wesentlichen Hemmnisse für eine Koordination der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Unter planerischen Aspekten ist die Verdichtung in diesen Lagen zu fördern, wegen den hohen Luft- und Lärmbelastungen in zentralen Lagen jedoch nicht unbestritten.



Stand der Umsetzung der Lärmsanierungsmassnahmen

Die Lärmsanierungsfristen für die verschiedenen Verkehrsträger lauten wie folgt.

Bahnlärm:	Ende Dezember 2015; Ab 2020 gelten strengere Emissionsgrenzwerte für Güterwagen. 2015 waren alle Lärmschutzprojekte am Eisenbahnnetz im Kanton Zürich abgeschlossen oder umgesetzt. Nur gerade bei einem Projekt in Winterthur Nord ist erst die Plangenehmigung erfolgt.
Kantonsstrassen	Ende März 2018 Gemäss dem kantonsweiten Lärmsanierungsprogramm werden voraussichtlich 2018 alle geplanten Sanierungsprojekte festgesetzt sein. Damit wird die Lärmsanierung in allen Gemeinden mit Ausnahme der Gemeinden Ottenbach und Obfelden ausgelöst sein.
Nationalstrassen	Ende März 2015 2015 waren alle Lärmschutzprojekte an Nationalstrassen auf Gebiet des Kantons Zürich zumindest zur Genehmigung durch das GS UVEK eingereicht, wenn nicht bereits genehmigt. Bis 2018 sollen alle Projekte genehmigt sein, die Realisierung wird jedoch noch ein paar Jahre länger dauern.

Herausforderung: Die Herausforderung besteht darin, trotz des immer noch zunehmenden Strassenverkehrs die Belastung durch Feinstaub und Stickstoffoxide weiter zu senken und vor allem eine Abnahme der Lärmbelastung zu erreichen, bis die Zahl der von übermässiger Lärmbelastung betroffenen Personen deutlich abnimmt.

3.2.15 Energieverbrauch und Klima

Gemäss kantonalem Energiegesetz soll bis im Jahr 2050 der CO₂-Ausstoss aus fossilen Brenn- und Treibstoffen pro Kopf und Jahr höchstens noch 2,2 Tonnen betragen. Wurden 1990 noch etwa sechs Tonnen pro Kopf und Jahr emittiert, sind es heute noch ca. fünf Tonnen. Die Abnahme ist insbesondere auf die Effizienzfortschritte und den vermehrten Einsatz erneuerbarer Energien im Gebäudebereich zurückzuführen. Bei Gebäuden bestehen hinsichtlich spezifischer Verbrauchssenkung und vermehrtem Einsatz erneuerbarer Energieträger weiterhin viele Möglichkeiten, den CO₂-Ausstoss zu senken. Längerfristig wird dieser für Raumwärme und Warmwasser voraussichtlich von heute zwei auf eine halbe Tonne fallen. Der Ausstoss im Bereich Verkehr hat bisher nur geringfügig abgenommen und liegt bei etwas unter drei Tonnen. Gemäss der prognostizierten Entwicklung, auf welcher das CO₂-Reduktionsziel gemäss Energiegesetz basiert, dürfte er künftig mit eineinhalb Tonnen noch am meisten zum CO₂-Ausstoss beitragen.

Das persönliche Mobilitätsverhalten ist abhängig von Wohnort und der Siedlungsstruktur, namentlich der Erreichbarkeit von Arbeits-, Einkaufs-, und Freizeitaktivitäten. Die Stadtbevölkerung ist grundsätzlich weniger individuell motorisiert und fährt kürzere Distanzen als die Bevölkerung ländlicher Gebiete. Der CO₂-Ausstoss pro Kopf und Jahr unterscheidet sich stark nach Kantonsgebiet. In den städtischen Gebieten bestehen gute Voraussetzungen für den weiteren Ausbau einer energieeffizienten und klimafreundlichen Mobilität (Stadt der kurzen Wege, dichtes ÖV-, Fuss- und Velowegnetz).

Der Anteil des ÖV am gesamten verkehrsbezogenen Energieverbrauch im Kanton Zürich beträgt nur rund 4% – bei Bewältigung von etwa einem Viertel der gesamten Verkehrsleistung. Der ÖV erbringt diese somit wesentlich energieeffizienter als der MIV.



Der Luftverkehr würde auch längerfristig etwa auf dem heute hohen Niveau von über einer halben Tonne verharren.

Herausforderung: Die Herausforderung besteht darin, trotz gesamthaft steigendem Treibstoffverbrauch sowohl durch Energieeffizienzsteigerung als auch durch eine Zunahme der Anteile der umweltverträglicheren Verkehrsmittel (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) den Energieverbrauch im Verkehr insgesamt senken zu können.

3.2.16 Zusammenfassung der Analyse

Bevölkerung und Siedlung

Die starke Konzentration von Bevölkerung und Arbeitsplätzen an zentralen Orten sowie die Tendenz zur Reurbanisierung ermöglichen eine effiziente Erschliessung durch den öffentlichen sowie den Fuss- und Veloverkehr. Dank Zuwanderung ist der demografische Wandel im Kanton gebremst und der Anteil Erwerbstätiger an der Gesamtbevölkerung ist vergleichsweise hoch. Die räumliche Konzentration der Arbeitsplätze führt jedoch auch zu höheren Pendlerdistanzen und zu Kapazitätsengpässen in den Spitzenstunden.

In den letzten Jahren hat der Ausbaugrad der Bauzonen stetig zugenommen. Der Zersiedelung wird durch wirkungsvolle Raumplanung entgegengewirkt. Dennoch ist in manchen peripher gelegenen Gemeinden der Ausbaugrad weiterhin tief. Zudem hat auch der Geschossflächenverbrauch pro Einwohner stetig zugenommen.

Durch die Entlastung der Kernstädte von Verkehr sowie die laufenden Reurbanisierungsprozesse könnten die Städte aufgewertet werden. Eine qualitativ hochwertige Planung und Gestaltung kann Nachteile der hohen Dichte (z. B. fehlende Durchgrünung; Flächennutzungskonflikte von Verkehrsflächen, Siedlungs- und Naherholungsgebieten) verhindern und somit einer potenziellen Suburbanisierung vorbeugen.

Landschaft und Umwelt

Der Kanton Zürich weist zahlreiche schützenswerte Landschafts- und Naturräume sowie eine hohe Qualität der Naherholungsräume auf. Auf diese wirkt jedoch ein hoher Siedlungsdruck und ökologische Barrieren verhindern die Vernetzung natürlicher Lebensräume.

Gesamtschweizerisch hat der CO₂-Ausstoss von 1990 bis 2008 abgenommen. Im selben Zeitraum hat jedoch der Treibstoffverbrauch im Verkehr um 14% zugenommen. Im Kanton Zürich ist der Treibstoffanteil am Gesamtenergieverbrauch jedoch geringer als in der gesamten Schweiz. In den Zentren und entlang der MIV-Hauptachsen werden die Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxide, Feinstaub (PM₁₀) und Lärm überschritten (mögliche Gesundheitsgefährdung). In peripheren Räumen sind die Belastungen jedoch gering.

Gesamtverkehr

Für die Siedlungsentwicklung wird seit mehr als 25 Jahren das ÖV-Angebot berücksichtigt. Die ÖV-Anteile am Gesamtverkehr sind vor allem nach Zürich hoch und weiterhin zunehmend. Gleichzeitig ist der MIV-Anteil auf tangentialen Verkehrsbeziehungen und allgemein in den Regionen Limmattal, Zürcher Oberland und Glattal hoch bis sehr hoch. In den Zentrums- und Arbeitsplatzgemeinden ist der Fuss- und Veloverkehrsanteil hoch. Im gesamten Kanton besteht der Trend zu leicht zunehmendem Fuss- und leicht abnehmendem Veloverkehrsanteil.



Die Optimierung des Angebots des ÖV sowie für den Fuss- und Veloverkehr und eine auf den ÖV ausgerichtete Siedlungsentwicklung kann zu einer Zunahme des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr führen. Die zunehmende Polyzentralität kann jedoch auch zu zunehmender Nachfrage nach tangentialen Verkehrsbeziehungen mit Vorteilen des MIV gegenüber dem ÖV führen. Wenn jedoch der ÖV, der Fuss- und der Veloverkehr nicht einen Grossteil des erwarteten Verkehrswachstums übernehmen, drohen in Zukunft massive Überlastungen des Verkehrsnetzes, was zu einer Verlangsamung des Wirtschaftswachstums führen kann.

Öffentlicher Verkehr

Im gesamten Kanton existiert ein dichtes ÖV-Verkehrsnetz, auf vielen Beziehungen ist der ÖV gegenüber dem MIV konkurrenzfähig. Generell weist das ÖV-Netz radiale Strukturen auf, ausgerichtet auf die grossen Zentren. Mit der Zürcher DML werden auch tangentielle Verbindungen ermöglicht. In eher peripheren Gebieten ist das ÖV-Angebot auf die Grundversorgung ausgelegt (ÖV-Güteklasse D).

Motorisierter Individualverkehr

Mit dem MIV ist der Kanton flächendeckend gut erschlossen. Zentren können häufig umfahren werden, was direkte tangentielle Verkehrsströme ermöglicht. Durch Überlastungen nehmen jedoch die Stauhäufigkeiten und Stauzeiten zu. Ein Teil der Engpässe im Hochleistungsstrassennetz werden im Rahmen des PEB-Beschlusses (Programm Engpassbeseitigung (73) entschärft, auf dem übrigen übergeordneten Strassennetz ist der Ausbau jedoch teilweise nicht finanziert und gesichert.

Veloverkehr

Dem Veloverkehr steht generell ein gut ausgeschildertes Netz zur Verfügung. Ausserorts weist das Veloverkehrsnetz jedoch teilweise Lücken auf. Der Mischverkehr mit dem MIV erlaubt hohe Reisegeschwindigkeiten, führt jedoch entlang stark belasteter Strassen zu Sicherheitsproblemen. In den urbanen Gebieten besteht die grosse Herausforderung, die Anliegen des Veloverkehrs im öffentlichen Strassenraum besser zu berücksichtigen.

Fussverkehr

In dicht besiedelten Gebieten ist der Fussverkehrsanteil dank direkter Wege und kurzer Distanzen hoch. Jedoch werden die Netze bislang nicht gesamtkantonal einheitlich geplant und der Fussverkehr nicht koordiniert gefördert.

Intermodalität

In den Zentrumsgebieten sowie den südlichen Kantonsteilen ist das Carsharing-Angebot gut. Zudem wird das Angebot der kombinierten Mobilität durch Bike & Ride sowie Park & Ride an ausgewählten ÖV-Haltestellen ergänzt. In den dicht besiedelten Gebieten ist das Potenzial für Bike & Ride jedoch nicht ausgeschöpft.

Güterverkehr

Trotz abnehmendem Anteil des Schienengüterverkehrs besteht in der Zukunft für gebündelte Warenströme der Trend zu zunehmenden Anteilen des Schienengüterverkehrs und kombinierten Ladungsverkehrs, was zu Verbesserungen für die heute stark durch den Strassengüterverkehr belasteten Siedlungsräume führen kann.



Verkehrssicherheit

In den letzten 10 Jahren hat die Zahl der in Verkehrsunfällen Verletzten und Getöteten signifikant abgenommen. Auf Autobahnen und Autostrassen hat die Zahl der Unfälle hingegen zugenommen. Zudem gibt es weiterhin diverse Unfallschwerpunkte auf Kantonsstrassen.

3.3 Zukunftsbild und Ziele

Das Zukunftsbild basiert auf dem KRP sowie auf dem GVK des Kantons Zürich. Das Zukunftsbild definiert den für den gesamten Kanton Zürich und damit auch für das AP Zürich geltenden, bis zum Jahr 2040 zu erreichenden Zustand von Siedlung und Verkehr (vgl. Abbildung 29). Im Bereich Landschaft sind ebenfalls Ziele definiert, diese sind jedoch nicht AP-relevant.

3.3.1 Zukunftsbild Siedlung

Der Bund hat am 29. April 2015 den KRP des Kantons Zürich (KRP) (55) genehmigt. Damit wurde bekräftigt, dass der Richtplan die Anforderungen des revidierten Raumplanungsgesetzes (RPG1, Änderung vom 15. Juni 2012, in Kraft seit 1. Mai 2014 (32)) erfüllt. Im Richtplan sind für die zukünftige Raumentwicklung die folgenden fünf Leitlinien definiert:

Die Zukunftstauglichkeit der Siedlungsstrukturen ist sicherzustellen und zu verbessern. Dies soll durch eine Siedlungsentwicklung nach innen, den Erhalt und die Steigerung der Siedlungsqualität, die Sicherstellung der Grundversorgung sowie den sparsamen Umgang mit Energie, Wasser und weiteren Ressourcen, insbesondere dem Boden, erfolgen.

Die Entwicklung der Siedlungsstruktur ist schwerpunktmässig auf den öffentlichen Verkehr auszurichten. Die S-Bahn bildet das Rückgrat der Siedlungsentwicklung. Der öffentliche Verkehr hat mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt.

Zusammenhängende naturnahe Räume sind zu schonen und zu fördern. Im Vordergrund stehen der Schutz der freien Landschaft und die Erhaltung und Aufwertung von Lebensräumen. Für die Produktion von Nahrungsmitteln sind ausreichend landwirtschaftliche Nutzflächen zu erhalten.

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei raumwirksamen Tätigkeiten ist auf allen Ebenen (Gemeinden, Regionen, benachbarte Kantone und Ausland) zu intensivieren und zu unterstützen. Dies soll vermehrt auch das Dimensionieren und Ausgestalten von Bau-, Freihalte- und Erholungszonen umfassen.

Die räumliche Entwicklung orientiert sich am Grundsatz der Nachhaltigkeit. Sie strebt nach einem auf Dauer ausgewogenen Verhältnis zwischen der Natur und ihrer Erneuerungsfähigkeit einerseits und ihrer Beanspruchung durch den Menschen andererseits. Der Raumplanung fällt eine Schlüsselrolle zu.

Das Zukunftsbild stützt sich weiter auf das im KRP definierte kantonale Raumordnungskonzept (ROK (55)), in welchem die Leitlinien ergänzt beziehungsweise vertieft werden. Das Zukunftsbild bildet damit – wie das ROK – den langfristigen strategischen Orientierungsrahmen der Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten auf kantonaler, regionaler und kommunaler Ebene. Analog zur Verfeinerung des ROK durch die Regio-ROK auf regionaler Ebene wird auch das Zukunftsbild des Dachkonzepts (Gesamtkanton) durch die Zukunftsbilder der AP (jeweilige Programmperimeter) weiter konkretisiert. Daraus folgt unmittelbar, dass

die Zukunftsbilder der AP mit den Regio-ROK abgestimmt sind bzw. diesen weitestgehend entsprechen. Der Kanton Zürich weist eine Vielfalt räumlich-funktionaler Strukturen auf. Diese sollen sich gemäss ihren Potenzialen, Aufgaben und Prioritäten unterschiedlich entwickeln. Im Vordergrund steht die Stärkung der sich ergänzenden Qualitäten von städtischen und ländlichen Räumen.

Das Erscheinungsbild und die Funktionen eines Gebiets werden wesentlich durch das Verhältnis von bebautem Raum (Siedlung) und unbebautem Raum (Landschaft) geprägt. Von Bedeutung ist dabei, welche Dynamik in den Bereichen Wohnen und Arbeiten angestrebt wird (Quantität) und ob eher Aufwertungsmassnahmen oder der Erhalt bestehender Qualitäten im Vordergrund stehen (Qualität). Anhand dieser zwei Dimensionen der Entwicklung werden im ROK fünf Handlungsräume unterschieden (55):

Tabelle 5 Handlungsräume ROK

Stadtlandschaft Urbane Wohnlandschaft	Urbane Gebiete
Landschaft unter Druck Kulturlandschaft Naturlandschaft	Nicht urbane Gebiete

Die Bezeichnung von Handlungsräumen ermöglicht eine Perspektive, die Gemeinde-, Regions- und Kantongrenzen überwindet, den heute bestehenden Realitäten Rechnung trägt, die angestrebte Raumordnung aufzeigt und den Umgang mit künftigen Veränderungen erleichtert. Eine Schlüsselrolle übernehmen dabei die urbanen Gebiete, auf die künftig mindestens 80% des Bevölkerungswachstums entfallen sollen (vgl. Kapitel 3.5.1). Die Einteilung des Kantonsgebietes in die genannten Gebiete ist nicht mit jener des Bundes gleichzusetzen, welcher zwischen Agglomerationen und ländlichem Raum unterscheidet und dabei auch die funktionalen (Verkehrs-) Beziehungen stark gewichtet. Eine solche Unterscheidung würde im Grossraum Zürich keine nutzbringende Differenzierung erlauben, da sich der grösste Teil der Gemeinden innerhalb einer Agglomeration befindet.

3.3.2 Stadtlandschaften

Die vier Stadtlandschaften Zürich, Limmattal, Glattal und Winterthur zeichnen sich durch eine überdurchschnittliche Nutzungsdichte und eine hohe Entwicklungsdynamik aus. Sie werden durch die nationalen Ost-West-Achsen des Schienen- und Strassenverkehrs sowie durch die Verkehrsknoten Flughafen Zürich und Hauptbahnhof Zürich geprägt. In den Stadtlandschaften befinden sich bedeutende Arbeitsplatzschwerpunkte, die das Ziel grossräumiger Pendlerströme sind und damit zu einer positiven Pendlerbilanz führen. Zentralörtliche Versorgungs-, Bildungs- und Kultureinrichtungen sowie Einkaufsschwerpunkte tragen zur grenzüberschreitenden Ausstrahlung bei.



3.3.3 Urbane Wohnlandschaften

An den Ufern des Zürichsees, in Teilen des Zürcher Oberlandes sowie im direkten Umfeld von Gemeinden mit regionaler Zentrumsfunktion bestehen Raumstrukturen, die einen hohen Grad an Urbanität besitzen. Die Entwicklungsdynamik der hier lokalisierten Arbeitsplatzgebiete ist jedoch mit jener der Stadtlandschaften nicht vergleichbar, und die Zahl der wegpendelnden Beschäftigten überwiegt. Dies ist insbesondere auf die kurzen Reisezeiten in die Stadtlandschaften zurückzuführen. Diesem Umstand und den attraktiven Naherholungsgebieten in unmittelbarer Umgebung ist das in den 1990er-Jahren auch im nationalen Vergleich überdurchschnittliche Bevölkerungswachstum zuzuordnen. Inzwischen wurden auch die urbanen Wohnlandschaften vom demografischen Wandel erfasst, ihre Bevölkerung wird älter und internationaler.

3.3.4 Landschaft unter Druck

Angrenzend an die dicht besiedelten Gebiete der Stadtlandschaft und der urbanen Wohnlandschaft hat sich der Druck auf die offene Landschaft in den letzten Jahren laufend erhöht. Im Übergangsbereich zwischen den städtisch und ländlich geprägten Gebieten werden verschiedene Ansprüche an die Landschaft gerichtet, die sich überlagern und oftmals in Konkurrenz zueinander stehen: Arbeits- und Lebensraum für die Landwirtschaft, Raum für Freizeit und Erholung oder Standort von Infrastrukturanlagen. Auch die Erstellung und Nutzung von Bauten ausserhalb der Bauzonen wird stark durch diese Einflüsse geprägt.

Der Wohnungsbau in diesen Gebieten hat eine ausserordentlich starke Entwicklung erlebt und die Bevölkerungszunahme lag deutlich über dem kantonalen Mittel. Als wesentliche Treiber haben sich dabei die immer kürzeren Reisezeiten in die städtischen Gebiete, die verfügbaren Bauzonenreserven sowie die moderaten Bodenpreise erwiesen. Der überwiegende Teil des Geschossflächenzuwachses entfiel auf bisher noch nicht überbaute Bauzonen insbesondere an den Siedlungsrändern und entlang der Verkehrsachsen.

3.3.5 Kulturlandschaften

In Teilen der Regionen Knonaueramt, Oberland, Unterland, Weinland und Winterthur finden sich noch weitgehend intakte Landschaften. Die Landwirtschaft hat diese Raumstruktur ganz wesentlich mitgeprägt, der anhaltende Strukturwandel verändert nun allerdings zunehmend den historischen Landschaftscharakter. Einerseits erlauben der höhere Mechanisierungsgrad und die mit der Zunahme der Betriebsgrösse verknüpften Arrondierungen eine effizientere Bodenbearbeitung. Andererseits gehen mit den gewandelten Anforderungen an die landwirtschaftlichen Betriebe Erweiterungen und Nutzungsänderungen von landwirtschaftlichen Ökonomiegebäuden einher, die sich nicht ohne weiteres in das Landschaftsbild einpassen lassen.

Prägend für die Kulturlandschaft sind sowohl kompakte Siedlungen mit einer klaren Trennung von Bau- und Nichtbaugelände als auch traditionelle Streusiedlungsgebiete in den Hügellagen. In den Dorfkernen liegen aufgrund des Wandels in der Landwirtschaft zum Teil beträchtliche Gebäudevolumen brach. Neben örtlichem Gewerbe und Einrichtungen für den täglichen Bedarf dominieren Wohnnutzungen. Die vergleichsweise tiefen Bodenpreise können vor allem mit der massgeblich durch den motorisierten Individualverkehr bestimmten Erschliessung und den längeren Reisezeiten in die Zentren begründet werden. Die Wohnflächenbeanspruchung liegt deutlich über dem kantonalen Mittel. In den zahlreichen Kleinst-



gemeinden wird das Angebot an öffentlichen Dienstleistungen vermehrt geprüft und reduziert. Die Aufgabenerfüllung erfordert eine Vielzahl funktionaler Verflechtungen zwischen den Gemeinden.

3.3.6 Naturlandschaften

Naturlandschaften werden durch die Topografie geprägt und zeichnen sich durch zusammenhängende Landschaftskammern und besonders wertvolle Lebensräume aus. Zu den Kernelementen zählen Fliessgewässer, die durch naturnahe und ästhetische Gestaltung aufgewertet werden können. Die Konkretisierung der Schutz und Nutzziele erfolgt mit Schutzverordnungen, die auch geeignete Regelwerke für die künftige Entwicklung dieser Handlungsräume sind.

3.3.7 Zukunftsbild Verkehr

Für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems im Kanton Zürich gelten folgende Leitsätze:

Leitsatz 1

Der Kanton Zürich leistet mit seinem Mobilitätsangebot einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung eines wettbewerbsfähigen Lebens- und Wirtschaftsraums. Der Kanton stärkt damit die Bedeutung des gesamten Metropolitanraums Zürich. Er setzt sich ein für eine optimale Erreichbarkeit im Land- und Luftverkehr, einen hohen Reisekomfort sowie die Minimierung von negativen Auswirkungen des Verkehrs.

Leitsatz 2

Die Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems orientiert sich an den Erreichbarkeits- bzw. Erschliessungsvorgaben des Raumordnungskonzepts (ROK) als Teil des KRP. Die Erschliessung der urbanen Räume (Stadtlandschaften, urbane Wohnlandschaften) mit ÖV und Veloverkehr muss weiter verbessert werden. Dies schafft die Voraussetzung, um 80 % der künftigen Siedlungsentwicklung in diesen Räumen zu konzentrieren. Für den MIV wird die Erreichbarkeit auf dem heutigen Niveau gehalten. In nicht-urbanen Räumen (Landschaft unter Druck, Kulturlandschaft und Naturlandschaft) wird die Erreichbarkeit für MIV und ÖV nicht weiter verbessert (vgl. Abbildung 14).

Leitsatz 3

Die Raumplanung ermöglicht kurze Wege und trägt so zur Verkehrsvermeidung bei. Die Siedlungsentwicklung findet vorwiegend an Orten statt, die kurze Wege begünstigen und die mit ÖV, Velo- und Fussverkehr gut erschlossen oder erschliessbar sind. Die Raumplanung trägt dazu bei, indem sie die Siedlungsentwicklung auf die Einzugsgebiete des ÖV konzentriert, eine ausreichende Nutzungsdurchmischung fördert, die Zahl der Parkplätze zurückhaltend kalkuliert, Siedlungsränder erhält und auf die Ausweisung neuer Bauzonen verzichtet bzw. Gebiete ohne ÖV-Erschliessung zurückzont.

Leitsatz 4

Der Angebotsmix des Gesamtverkehrssystems vom Fussverkehr bis zum MIV fördert eine Nachfrageentwicklung, die den Belastungsgrenzen hinsichtlich Stau, Lärm und Luftbelastung, Kosten Rechnung trägt. Der Zuwachs an Verkehr soll möglichst auf den ressourceneffizienten ÖV, Fuss und Veloverkehr gelenkt werden. Die Belastungsspitzen im MIV und ÖV sollen abgebaut werden. Angebotserweiterungen werden konsequent auf die Nachfrageziele und die finanziellen Ziele des GVK ausgerichtet.

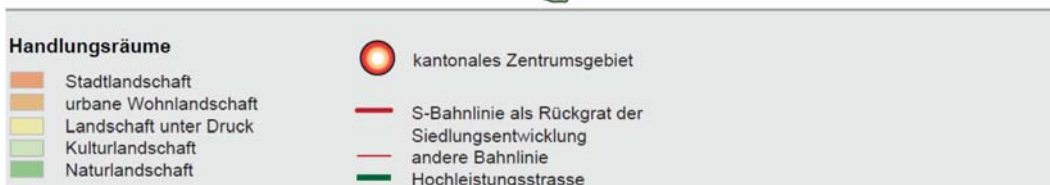
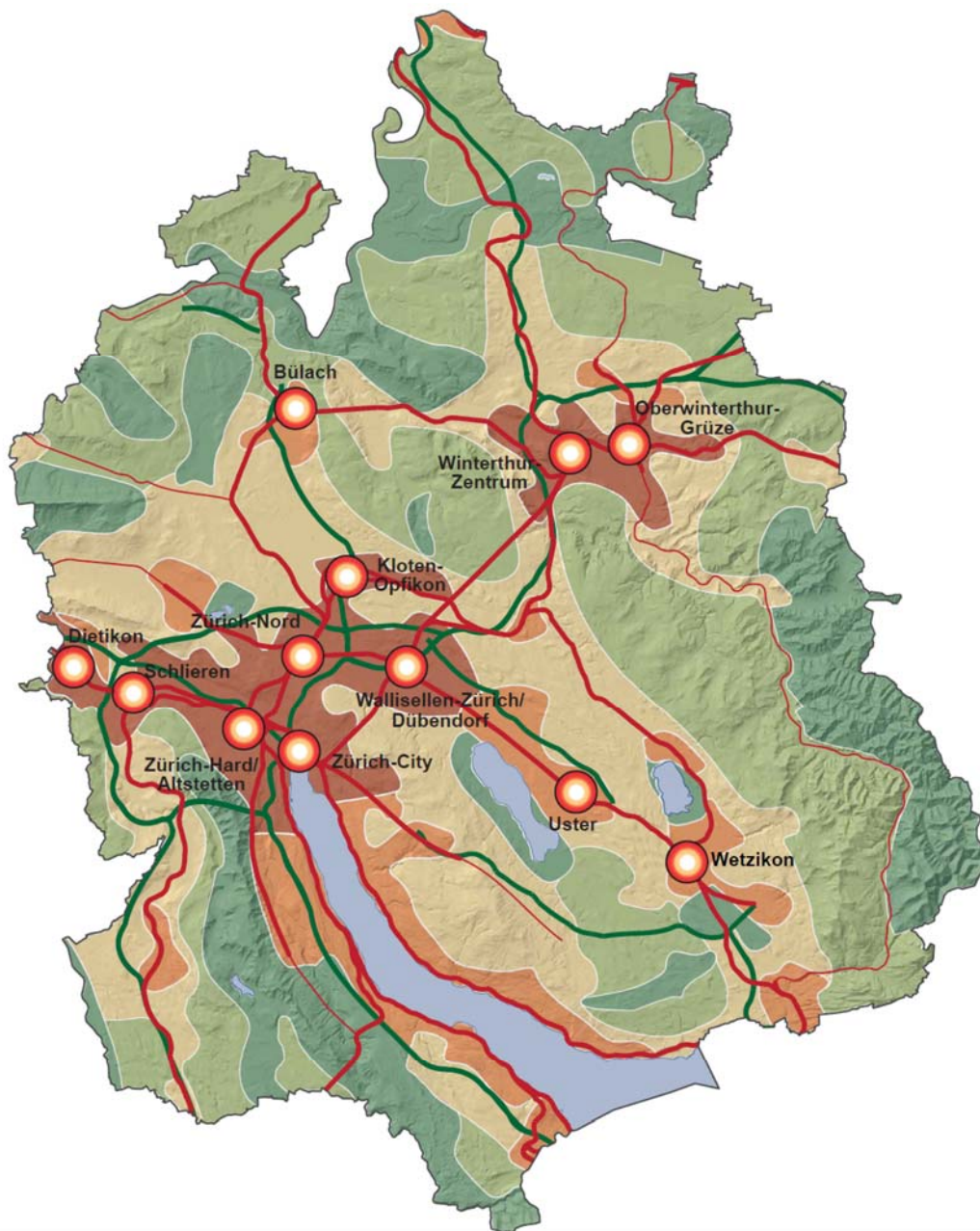


Abbildung 29 Zukunftsbild Verkehr (Leitsatz 2)

Quelle: (55)



Leitsatz 5

Der Kanton Zürich richtet sein Verkehrsfinanzierungssystem auf die übergeordneten verkehrspolitischen Ziele aus und gestaltet es transparent. Er stellt den sparsamen und wirtschaftlichen Einsatz der Mittel sicher und schöpft Möglichkeiten der Preis- und Finanzierungs politik aus, um Staus und übermässige Belastungen für Bevölkerung und Umwelt zu vermeiden. Das Gesamtverkehrssystem weist, unter Berücksichtigung der internen und externen Kosten, eine möglichst hohe Eigenwirtschaftlichkeit auf.

Übereinstimmung mit den Zukunftsbildern der AP

Die Zukunftsbilder der einzelnen AP sind mit dem kantonalen und den regionalen Raumordnungskonzepten abgestimmt. Die Zukunftsbilder der AP unterscheiden sich zwar teilweise in Darstellungsform und -elementen, es ist aber eine hohe inhaltliche Übereinstimmung mit dem kantonalen Zukunftsbild gegeben.

Die übergeordneten ÖV-Verkehrsachsen (Schienenfernverkehr und S-Bahn) sind ebenso wie die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen (AP Winterthur und Umgebung ohne Hauptverkehrsstrassen) sowohl im kantonalen Zukunftsbild, als auch in den Zukunftsbildern der verschiedenen AP gut sichtbar dargestellt. Auch die im kantonalen Zukunftsbild dargestellten kantonalen Zentrumsgebiete finden sich in den Zukunftsbildern der AP wieder. Die Lage der Siedlungsgebiete bzw. deren angestrebte Funktion, Dichte oder Entwicklungszustand werden in den AP unterschiedlich dargestellt. Ein grosser Teil der mit den definierten Gebieten im kantonalen Zukunftsbild angestrebten Raumeigenschaften spiegeln sich dabei wieder bzw. werden räumlich konkretisiert, wie beispielsweise Lage und Eigenschaften bzw. Funktionen von Freiräumen in den städtischen Gebieten. Insgesamt liegt eine sehr hohe Übereinstimmung mit den im kantonalen Zukunftsbild definierten Vorgaben vor.

Dies wurde auch durch einen Vergleich der zusammengeführten Raumordnungskonzepte der Regionen (Regio-ROK) Furttal, Glattal, Knonaueramt, Limmattal, Pfannenstil, Zimmerberg und der Stadt Zürich mit dem kantonalen ROK durch die Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU) bestätigt (74).

3.3.8 Ziele Verkehr

Ziele öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr

Gemäss KRP muss der nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfallende Zuwachs des Verkehrs im gesamten Kanton zu mehr als der Hälfte vom ÖV übernommen werden (55). Der ÖV muss demnach stärker wachsen als der MIV. In Abbildung 30 sind die Zielwerte für den ÖV-Anteil am Bimodalverkehr (ohne Fuss- und Veloverkehr) innerhalb sowie zwischen den Regionen im heutigen (2013) und Zielzustand 2030 ersichtlich. Für das Jahr 2030 wird ein ÖV-Anteil im Kantonsschnitt von 40% aller ÖV und MIV-Wege im Ziel-, Quell- und Binnenverkehr angestrebt.

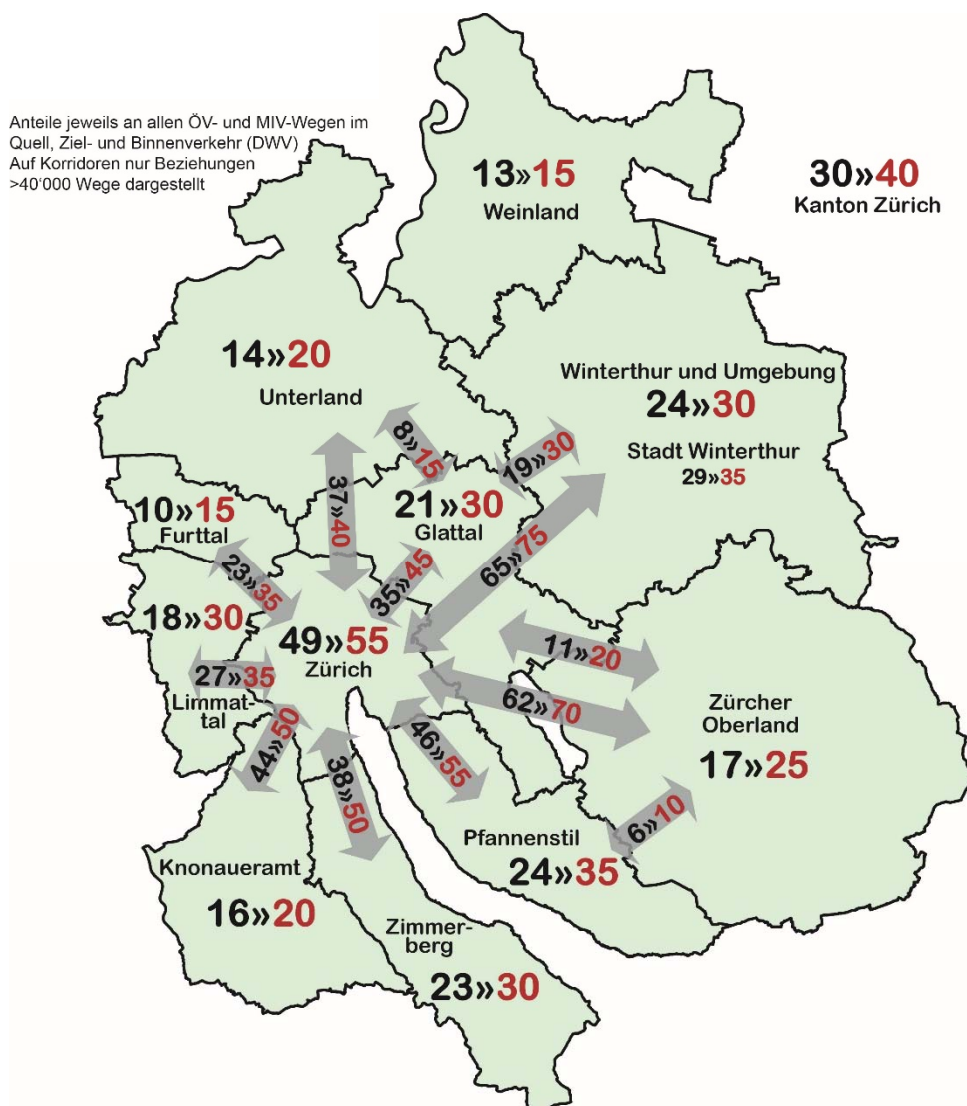


Abbildung 30 ÖV-Anteile am Bimodalsplit 2013 (Ist) und 2030 (Ziel)

Quelle: (13)

Ziele Fuss- und Veloverkehr

Neben dem öffentlichen Verkehr soll auch der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs zunehmen. Das Ziel für das Jahr 2030 ist ein Anteil des Veloverkehrs an allen Wegetappen von 8%, beim Fussverkehr von 45%. Die Regionen Stadt Zürich, Winterthur und Umgebung, Limmat-tal und Glattal tragen überdurchschnittlich zur Erreichung des gesamtkantonalen Zielwerts bei.

Ziele Güterverkehr

Gemäss GVK wird der Bahnanteil im gebündelten Güterverkehr generell erhöht. Mindestens 35% der abgebauten und abzulagernden Menge (Kies- und Aushubtransporte) werden mit der Bahn oder im kombinierten Ladungsverkehr transportiert.

Ziele Modalsplit (MOCA)

Der Modalsplit-Indikator MOCA (75) des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE CH) beruht auf den Anteilen der einzelnen Verkehrsmittel (MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr) an der mittleren Tagesdistanz aller Verkehrsmittel. Die Quelle hierfür ist der Mikrozensus (2010).

Der MIV-Anteil an der mittleren Tagesdistanz lag 2010 für den Kanton Zürich bei 58.5%, derjenige des ÖV bei 33.1%. Die MIV-Anteile im AP Stadt Zürich-Glattal sowie im AP Winterthur und Umgebung lagen mit 50.2 bzw. 54.3% unter dem kantonalen Durchschnitt. Im AP Zürcher Oberland und im AP Limmattal lagen die Anteile mit 65.4 bzw. 69.1% über dem Durchschnitt (vgl. nachfolgende Abbildung). Beim ÖV verhält es sich genau umgekehrt, im AP Stadt Zürich-Glattal (39.4%) sowie Winterthur und Umgebung (37.3%) ist der ÖV-Anteil höher, im AP Limmattal (27.1%) und Zürich Oberland (23.5%) tiefer als im Kantonsmittel.

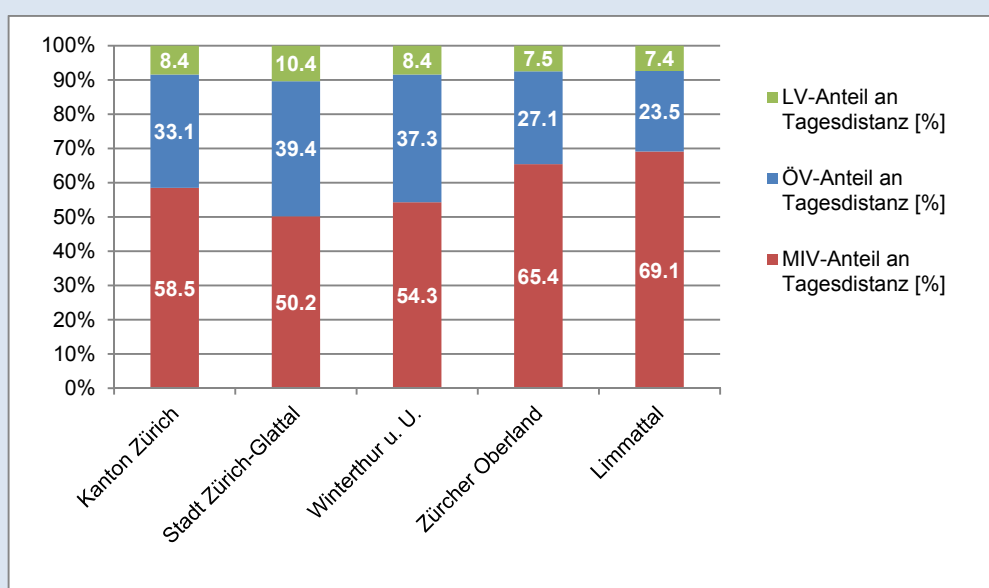


Abbildung 31 Modalsplit gemäss ARE CH im Kanton Zürich und den vier Perimetern der Agglomerationsprogramme

Quelle: (13) (Entwurf)

Der Trend der letzten Jahre zeigt einen sinkenden Anteil des MIV sowie einen steigenden Anteil des ÖV an der gesamten Tagesdistanz. Es wird prognostiziert, dass sich dieser Trend auch bis 2030 fortsetzt und der MIV-Anteil auf 55% (je nach AP-Gebiet zwischen 47% und 67%) sinkt.

Die Zielwerte des MIV-Anteils an der Tagesdistanz für 2030 liegen sowohl für den Kanton als auch für die AP-Gebiete 2% tiefer als der Trend (vgl. nachfolgende Tabelle).

Tabelle 6: MIV-Anteile an der Tagesdistanz in den AP-Perimetern

Perimeter	MIV-Anteil an Tagesdistanz [%] 2010	MIV-Anteil an Tagesdistanz [%] Trend 2030	MIV-Anteil an Tagesdistanz [%] Ziel 2030
Kanton Zürich	58.5	55	53
AP Stadt Zürich-Glattal	50.2	47	45
AP Winterthur u.U.	54.3	52	50
AP Zürcher Oberland	65.4	65	63
AP Limmattal	69.1	67	65

Ziele Verkehrssicherheit (MOCA)

Als Indikator gemäss Monitoring und Controlling Agglomerationen (MOCA) gilt die Anzahl Verunfallter (Verletzte und Getötete) je 1'000 Einwohner pro Jahr.

Kantonsweit lag die Anzahl Verunfallter je 1'000 Einwohner 2013 bei 2.3. Der Wert im AP Stadt Zürich-Glattal lag mit 3.0 deutlich über dem Kantonsdurchschnitt, der Wert des AP Winterthur und Umgebung genau im Durchschnitt. Das AP Zürcher Oberland sowie das AP Limmattal lagen mit 2.0 bzw. 1.8 unterhalb des Durchschnitts.

Innerhalb der einzelnen AP-Perimeter gibt es auf Gemeindeebene teils deutliche Unterschiede bei den Werten. So weisen beispielsweise im AP Stadt Zürich-Glattal die Gemeinden Bülach und Wallisellen mit 3.9 sowie Wangen-Brüttisellen mit 3.7 und Kloten mit 3.5 Höchstwerte auf, die deutlich über dem Mittelwert von 3.0 liegen. Auch die Stadt Zürich weist mit 3.3 einen überdurchschnittlichen Wert auf. Auf der anderen Seite gibt es Gemeinden, die mit Werten unterhalb von 1 auch deutlich unterhalb des Durchschnitts rangieren. Dass die Werte nicht unbedingt mit der Einwohnerzahl korrelieren, zeigt das Beispiel der Stadt Dübendorf, die mit knapp 26'000 Einwohnern auf einen Wert von 1.5 Verunfallter je 1'000 Einwohner kommt.

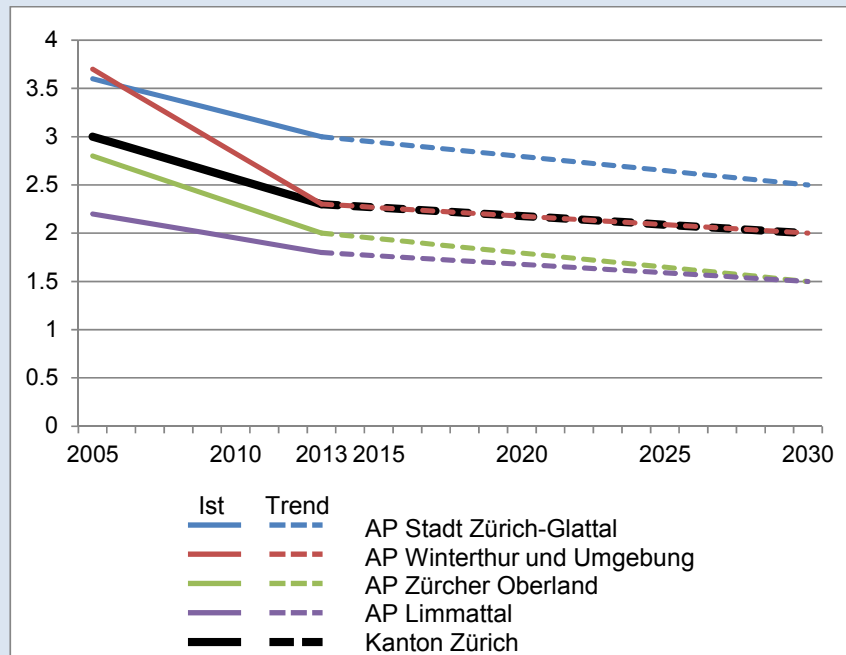


Abbildung 32 Entwicklung und Trend der Zahl der Verunfallten (Verletzte und Getötete) pro 1'000 Einwohner

Quelle: (13) (Entwurf)

Seit 2005 ist die Anzahl Verunfallter im Kanton Zürich um 14% deutlich und die Anzahl Unfälle um 5% leicht zurückgegangen; dies bei deutlich gestiegenen Einwohnerzahlen. Zwar liegt aktuell (2014) die Anzahl Verunfallter absolut betrachtet mit 3551 Personen etwa im 5-Jahresmittel. Es kann dennoch davon ausgegangen werden, dass die Trendentwicklung zwischen 2005 und 2013 der stetig sinkenden Anzahl Verunfallten allgemein fortschreitet (vgl. Abbildung 32).

Es wird empfohlen, als Zielwerte für 2030 die Trendwerte einzusetzen. Diese liegen – konservativ angesetzt – 0.5 Punkte unter den heutigen Werten. Demnach läge im AP Stadt Zürich-Glattal auch zukünftig die Anzahl Verunfallter je 1'000 Einwohner über dem Kantonsdurchschnitt, der dann bei etwa 2.0 liegen dürfte. Für das AP Winterthur und Umgebung wird ein Wert im Kantonsdurchschnitt empfohlen, für das AP Zürcher Oberland und das AP Limmattal jeweils unterdurchschnittliche Werte.

3.3.9 Ziele Siedlung und Verkehr

Einwohner nach ÖV-Güteklassen (MOCA)

Als Indikator gemäss Monitoring und Controlling Agglomerationen (MOCA) gilt die Anzahl der Einwohner in den ÖV-Güteklassen. Zu beachten ist, dass die Definition der ÖV-Güteklassen des Bundes von der im Kanton Zürich sonst gebräuchlichen abweicht. Gegenüber der Bundesdefinition ist die Zürcher Auslegung der ÖV-Güteklassen unter anderem um zwei weitere Klassen ergänzt (E+F). Demzufolge ist die Anzahl Einwohner ausserhalb der ÖV-Güteklassen nach Definition des ARE ZH im Kanton Zürich deutlich kleiner.



Zwischen 2010 und 2013 hat sich die ÖV-Erschliessung der Einwohner im Kanton Zürich leicht verbessert (vgl. Abbildung 33). In 2013 lebte nach der Definition des Bundes fast die Hälfte der Bevölkerung entweder in ÖV-Güteklasse A (22%) oder B (23%). Nur 8% lebte ausserhalb der definierten Güteklassen. Im AP Stadt Zürich-Glattal lebten drei Viertel der Einwohner in sehr gut bzw. gut erschlossenen Lagen (Güteklassen A bzw. B). Lediglich 2% galten als nicht vom ÖV erschlossen. Im AP Winterthur und Umgebung sowie im Limmattal lebten jeweils 44% in sehr gut oder gut erschlossenen Lagen. Der niedrigste Wert wird im AP Zürcher Oberland mit 18% erreicht. Dort findet sich auch mit 12% der höchste Wert von Einwohnern ausserhalb von ÖV-Güteklassen. Auffällig im AP Limmattal ist der hohe Anteil von Einwohnern in der ÖV-Güteklasse B (37%).

Es ist davon auszugehen, dass sich der Trend der letzten Jahre fortsetzen und der Anteil Einwohner in den Güteklassen A und B weiter zunehmen wird. Die Gründe hierfür sind die anhaltende Bautätigkeit von Wohnraum, die sich zukünftig verstärkt auf die sehr gut oder gut erschlossenen Stadt- und Wohnlandschaften gemäss KRP (Raumordnungskonzept) konzentrieren wird: Demnach soll 80% der zusätzlichen Siedlungsentwicklung in den urbanen Räumen stattfinden. Hier spielt auch die Konvertierung bzw. Umnutzung ehemaliger Industrieflächen in zentrumsnahen Lagen in Wohnquartiere eine grosse Rolle, wie sie bspw. in Zürich-West, Zürich-Leutschenbach, im Limmattal in Dietikon oder im Sulzer-Areal in Winterthur umgesetzt werden. Alle diese Gebiete weisen bereits heute eine sehr gute oder gute ÖV-Erschliessung auf, die sich im Zuge des geplanten ÖV-Ausbaus zudem weiter verbessern wird.

Durch den Angebotsausbau im ÖV, etwa durch die Umsetzung der 2. Generation der S-Bahn oder den Bau der Limmattalbahn, ist davon auszugehen, dass sich die Erschliessungssituation in den urbanen Wohnlagen weiter verbessern wird. Dies wird insgesamt dazu führen, dass zusätzlich mehr Menschen von einer verbesserten ÖV-Erschliessung profitieren. Als Ziel im Jahr 2030 wird daher empfohlen, dass kantonsweit mehr als die Hälfte aller Einwohner in sehr guten oder gut erschlossenen Wohnlagen (ÖV-Güteklassen A und B) lebt und dass sich der Anteil Einwohner ausserhalb von ÖV-Güteklassen (nach ARE CH-Definition) weiter verringert. Auf AP-Ebene würde dies bedeuten, dass in allen Perimetern der Anteil Einwohner in ÖV-Güteklassen mit der Qualität A und B ebenfalls stiege, hingegen die Summenwerte in den Klassen C und D sowie ausserhalb von ÖV-Güteklassen zurückgingen. Im AP Stadt Zürich-Glattal würden demnach 85%, in Winterthur und Umgebung sowie im Limmattal jeweils 60% und im Zürcher Oberland 30% in sehr gut oder gut erschlossenen Lagen wohnen.

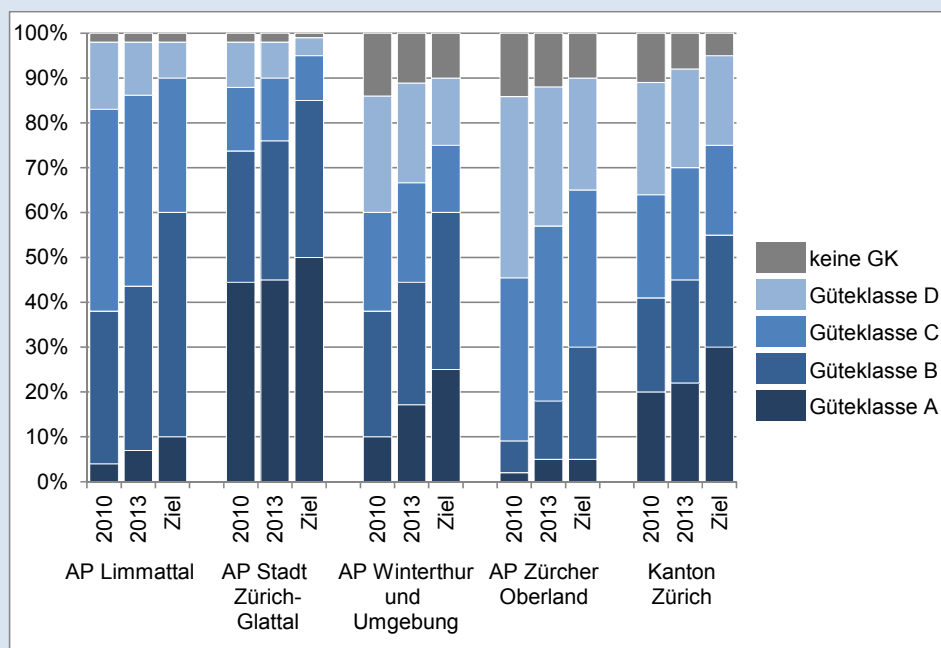


Abbildung 33 Bisherige Entwicklung und Ziel der Einwohner pro ÖV-Güteklasse

Quelle: (13) (Entwurf)

Ziele Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen (MOCA)

Als Indikator gemäss Monitoring und Controlling Agglomerationen (MOCA) gilt der Anteil der Beschäftigten in den ÖV-Güteklassen gemäss ARE CH. Zu beachten ist, dass die Definition der ÖV-Güteklassen des Bundes von der im Kanton Zürich gebräuchlichen abweicht. Gegenüber der Bundesdefinition ist die Zürcher Auslegung der ÖV-Güteklassen um zwei weitere Klassen ergänzt (E+F). Demzufolge ist die Anzahl Beschäftigter ausserhalb der ÖV-Güteklassen nach Definition des ARE ZH deutlich kleiner.

Zwischen 2010 und 2012 hat sich die Erschliessung der Beschäftigten durch den ÖV teilweise qualitativ deutlich verbessert (vgl. Abbildung 34). Die ist vor allem auf den Ausbau der ÖV-Angebotsmassnahmen in der jüngeren Zeit (bspw. 4. Teilergänzung der S-Bahn, Glattalbahn) zurückzuführen. Im gesamten Kanton betrug die Veränderung in den sehr gut sowie gut erschlossenen Räumen (ÖV-Güteklassen A und B) jeweils 2%. Im Agglomerationsperimeter Stadt Zürich-Glattal, in dem bereits 2010 80% der Beschäftigten sehr gut oder gut durch den ÖV erschlossen waren, gab es eine moderate, leicht unterdurchschnittliche Entwicklung von 3%. Überdurchschnittliche qualitative Verbesserungen gab es im Raum Winterthur und Umgebung, in dem der Anteil der Beschäftigten in sehr guten und guten Erschliessungslagen um 5% stieg. Im Limmattal verbesserte sich die Erschliessung um insgesamt 6%. Im Zürcher Oberland, dessen Erschliessungsniveau von allen Agglomerationsperimetern am tiefsten liegt, stieg die Erschliessungsqualität in den ÖV-Güteklassen A und B um insgesamt 7%.

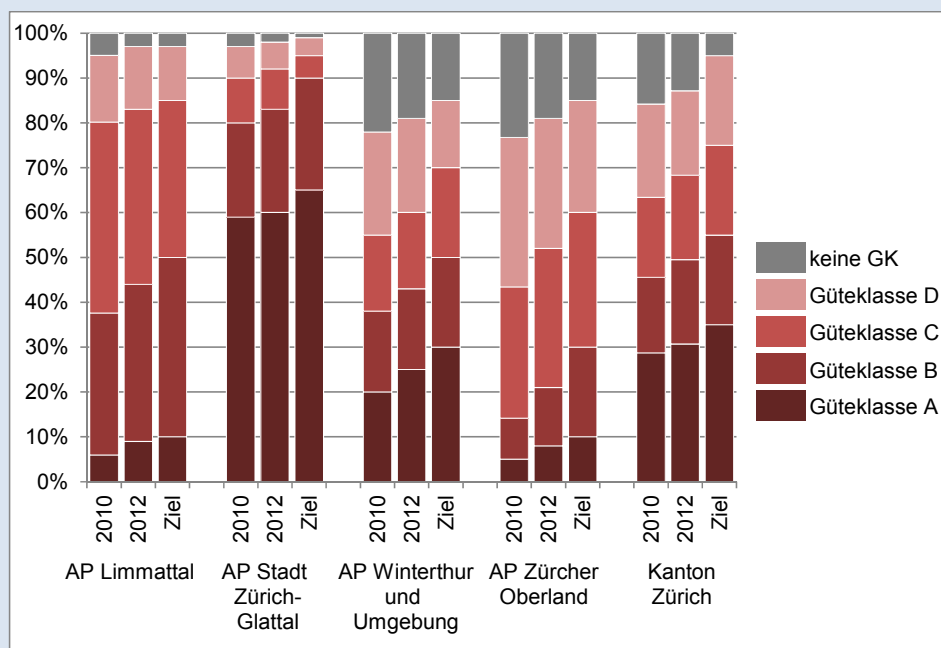


Abbildung 34 Bisherige Entwicklung und Ziel der Beschäftigten pro ÖV-Güteklasse

Quelle: (13) (Entwurf)

Es ist davon auszugehen, dass sich der Anteil der Beschäftigten in den Güteklassen A und B ebenfalls vergrössern wird, d.h., der Trend bei der Entwicklung der Beschäftigten in den ÖV-Güteklassen geht grösstenteils einher mit dem Trend bei den Einwohnern in den ÖV-Güteklassen. Auch in diesem Bereich wird - geleitet von Vorgaben des KRP - vornehmlich eine Verdichtung in bereits sehr gut oder gut erschlossenen Lagen stattfinden. Die Parallele besteht auch darin, dass grosse neue Überbauungen (wie z.B. Opfikon-Glattpark, Zürich-West) eine Nutzungsdurchmischung von Wohnen und Arbeiten aufweisen.

Durch den Angebotsausbau im ÖV, etwa durch die Umsetzung der 2. Generation der S-Bahn oder den Bau der Limmattalbahn, ist davon auszugehen, dass sich die Erschliessungssituation in den städtischen sowie stadtnahen Arbeitsplatzlagen weiter verbessern wird. Dies wird insgesamt dazu führen, dass zusätzlich mehr Beschäftigte von einer verbesserten ÖV-Erschliessung profitieren.

Als Zielvorgabe in 2030 wird empfohlen, dass kantonsweit 55% aller Beschäftigten in sehr guten oder gut erschlossenen Arbeitsstätten (Güteklassen A und B) arbeiten und dass sich die Anzahl Beschäftigter ausserhalb von ÖV-Güteklassen (nach ARE CH-Definition) bis auf 5% verringert. Auf AP-Ebene würde dies bedeuten, dass in allen Perimetern der Anteil Beschäftigter in ÖV-Güteklassen mit der Qualität A und B stiege, hingegen die Summenwerte in den Klassen C und D sowie ausserhalb von ÖV-Güteklassen zurückgingen. Im AP Stadt Zürich-Glattal würden demnach 90%, in Winterthur und Umgebung sowie im Limmattal jeweils 50% und im Zürcher Oberland 30% in sehr gut oder gut erschlossenen Lagen arbeiten. (vgl. Abbildung 10).

3.3.10 Ziele Siedlung

Auf die Stadtlandschaften und die urbanen Wohnlandschaften sollen künftig mindestens 80% des Bevölkerungswachstums entfallen.

Die nachfolgende Tabelle 7 zeigt den Bestand sowie die Planungsannahmen für die Jahre 2030 und 2040 für die Bevölkerung und die Beschäftigten. Für den heutigen Zustand stammen die Bevölkerungszahlen aus dem Jahr 2015 und die Beschäftigtenzahlen von 2011.

Tabelle 7 Bestand und Planungsannahmen für die Entwicklung der Einwohner und Beschäftigten [in Mio.]

		Kanton Zürich	Perimeter der vier AP
2015	Einwohner	1.46	1.02
2011	Beschäftigte	0.95	0.78
2030	Einwohner	1.62	1.19
	Beschäftigte	1.11	0.90
2040	Einwohner	1.70	1.27
	Beschäftigte	1.17	0.94

Gemäss KRP (55) wird die Nachfrage nach attraktivem Wohn- und Arbeitsraum aufgrund des anhaltenden Bevölkerungswachstums sowie der ansteigenden Flächenbeanspruchung pro Person zu einer weiteren Zunahme des Geschossflächenbestands führen. Im Mittel ist mit einem Zuwachs von mehr als 1 Mio. m² pro Jahr zu rechnen.

Unter der Bedingung, dass insgesamt eine Intensivierung der Bauzonennutzung stattfindet, kann jedenfalls der bis 2030 absehbare Bedarf an zusätzlichen Geschossflächen innerhalb des in KRP festgelegten Siedlungsgebiets gedeckt werden. Mit dem Nachweis der ausreichenden Geschossflächenpotenziale (GFL-Potenzial) wird aufgezeigt, ob das prognostizierte Wachstum der Bevölkerung und Beschäftigten bis zum Jahr 2040 im heutigen Siedlungsgebiet Platz findet.

Der Nachweis entstammt der Langfristigen Raumentwicklungsstrategie des Kantons Zürich (51) und ist in Abbildung 35 dargestellt. Die Abbildung zeigt, dass innerhalb des heutigen Siedlungsgebietes genügend Potenzial für zusätzliche Geschossfläche in Form von überbauten und nicht überbauten Gebieten vorhanden ist, sofern die im Zukunftsbild und der Teilstrategie Siedlung postulierte Siedlungsentwicklung nach innen weiter forciert wird. Mindestens 80% des Bevölkerungswachstums soll dabei in den urbanen Handlungsräumen Stadtlandschaft und urbane Wohnlandschaft stattfinden (rote Linie), maximal 20% in den nicht-urbanen Handlungsräumen Landschaft unter Druck, Kulturlandschaft und Naturlandschaft (grüne Linie). Dazu müssen vor allem in den Stadtlandschaften und urbanen Wohnlandschaften die identifizierten Schwerpunktgebiete und Potenziale für eine Siedlungsentwicklung nach innen an dafür geeigneten Orten qualitativ und an die jeweiligen Gegebenheiten massgeschneidert entwickelt und verdichtet werden (z.B. durch Aufzonungen, Arealüberbauungen, Sondernutzungsplanungen oder anderer geeigneter Planungsinstrumente).

Die Entwicklung im Umfeld der Glattalbahn zeigt, dass insbesondere leistungsfähige Verkehrsangebote starke Impulsgeber für tiefgreifende städtebauliche Neuordnungen sein können.

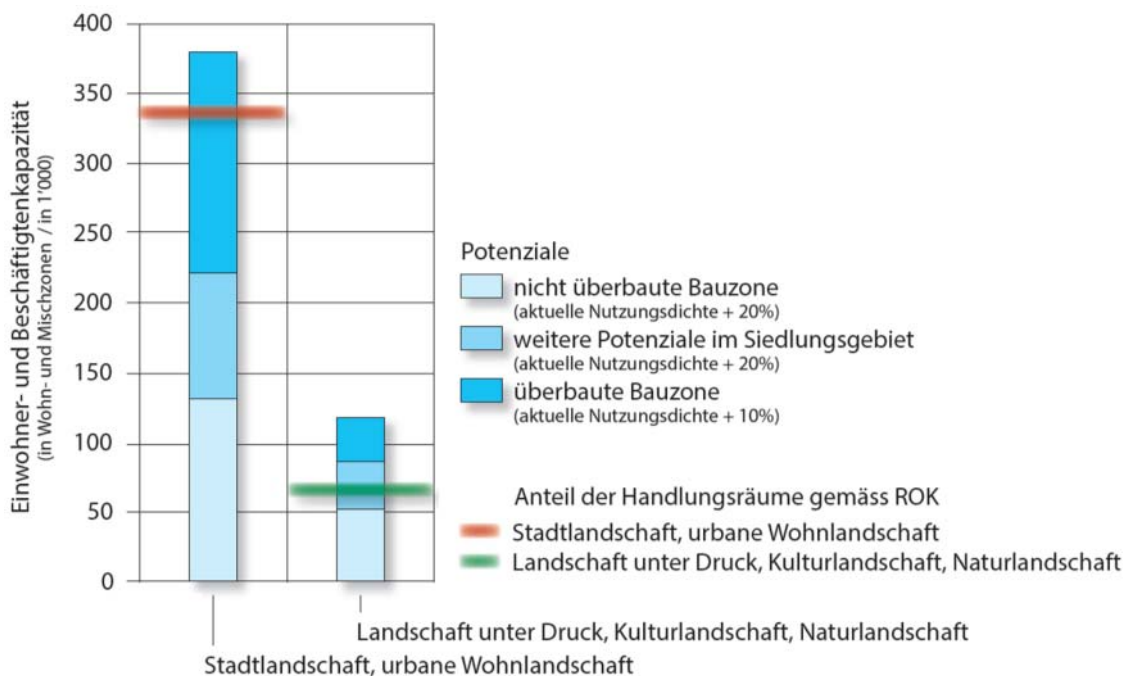


Abbildung 35 Einwohner- und Beschäftigtenkapazität innerhalb der bestehenden Bauzone mit der erwünschten Verdichtung, Vergleich mit Prognose 2040

Quelle: (49)

3.4 Handlungsbedarf

3.4.1 Handlungsbedarf Siedlung

Abgeleitet aus der Analyse und dem Zukunftsbild wird folgender Handlungsbedarf definiert:

HB-Siedlung 1: Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen

Die Potenziale in den bestehenden Bauzonen, insbesondere in den Umstrukturierungsgebieten, sind zu aktivieren.

Infolge der beschränkten Landressourcen sowie der mit dem neuen Raumplanungsgesetz strengeren Richtlinien für Neueinzonungen strebt der Kanton Zürich eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen unter Beibehaltung/Schaffung einer möglichst hohen Siedlungsqualität an. Dabei sollen auch geschützte Siedlungs- und Ortskerne erhalten bleiben und ausreichend Flächen für öffentliche Bauten und Anlagen zur Verfügung stehen. Als wichtige Grundlage dient hier der KRP, welcher bereits RPG1-konform ist.



HB-Siedlung 2: Ausrichtung der Siedlungsstruktur auf den ÖV

Die Potenziale der Bahnhofsumgebungen sind zu aktivieren und Entwicklungsgebiete mit leistungsfähigen Transportsystemen zu erschliessen. Zentralörtliche und publikumsintensive Einrichtungen werden an Lagen realisiert, die durch den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr sehr gut erschlossen sind.

Verkehrs- und Siedlungsentwicklung haben einen unmittelbaren wechselseitigen Einfluss und es ist notwendig, dass eine enge Abstimmung stattfindet. Um die Verkehrsnachfrageziele (Kapitel 3.3.8) zu erreichen, muss die Siedlungsstruktur weiterhin auf den ÖV ausgerichtet werden. Die S-Bahn bildet nach den Festlegungen des KRP seit 25 Jahren das Rückgrat der Siedlungsentwicklung.

HB-Siedlung 3: Verbesserung der Siedlungsqualität

In den Stadtlandschaften ist bei der Erneuerung und Verdichtung von Wohn- und Mischquartieren sowie bei der Erstellung grosser Bauten die städtebauliche und bauliche Qualität und die ausreichende Durchgrünung sicherzustellen. Die Qualität des oftmals MIV-dominierten Strassenraums ist durch bauliche, gestalterische und organisatorische Massnahmen zu verbessern und dem Fuss- und Veloverkehr mehr Platz zu gewähren.

In den übrigen Handlungsräumen müssen eine hohe Wohnqualität, genügend öffentliche Begegnungsräume sowie attraktive Ortszentren und Ortsdurchfahrten geschaffen werden, wobei die Ansprüche des Ortsbildschutzes zu berücksichtigen sind.

Einhergehend mit der Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität soll auch die bauliche Qualität hinsichtlich der Energieeffizienz verbessert werden.

HB-Siedlung 4: Sicherstellung eines ausreichenden Wohnangebots

Für die heutige und künftige Bevölkerung ist ein attraktives, ausreichendes und erschwingliches Wohnungsangebot sicherzustellen.

Sowohl der Wohnungsbestand, als auch die Zahl der Haushalte verzeichneten im Kanton Zürich seit 1970 ein gegenüber der Bevölkerungsentwicklung überproportionales Wachstum. Es gilt, dieser Entwicklung mit einem ausreichenden, zahlbaren und qualitativ angemessenen Wohnangebot zu begegnen. Trotz der regen Bautätigkeit haben zwischen 2000 und 2010 die Preise für Eigentumswohnungen jährlich um durchschnittlich 3.5% zugenommen (76).

HB-Siedlung 5: Sicherung ausreichender Flächen für die Wirtschaft

Für die Ansiedelung von Unternehmen, insbesondere für das produzierende Gewerbe, müssen in den Stadtlandschaften und den urbanen Wohnlandschaften erschwingliche Flächen zur Verfügung gestellt werden.

Aufgrund der signifikanten Immobilienpreissteigerungen der letzten Jahrzehnte wird es für Unternehmen der Branchen Handel, Gewerbe und Industrie zunehmend schwieriger, Standorte an zentralen Lagen zu finden oder zu behalten.



3.4.2 Handlungsbedarf Verkehr

Abgeleitet aus der Analyse und dem Zukunftsbild wird folgender Handlungsbedarf definiert:

HB-Verkehr 1: Steigerung der Erschliessungsqualität der städtischen Räume

Die innere Erschliessung der Stadtlandschaften und kantonalen Zentrumsgebiete, die Verbindung der Zentren untereinander sowie ihre Verbindung mit den urbanen Wohnlandschaften ist zu verbessern. Die „Erschliessung“ eines Ortes/Gebietes ist dabei durch die Angebotsmerkmale örtliche und zeitliche Verfügbarkeit, Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Kapazität des Verkehrssystems bestimmt. Dies betrifft:

- Limmattal mit den Zentrumsgebieten Dietikon und Schlieren,
- Stadt Zürich mit den Zentrumsgebieten Hard/Altstetten, City und Nord,
- Glattal mit den Zentrumsgebieten Kloten/Opfikon, Wallisellen/Dübendorf/Stettbach,
- Stadt Winterthur mit den Zentrumsgebieten Winterthur-City und Neuhegi-Grüze,
- Regionalzentren Bülach, Uster und Wetzikon,
- Die urbanen Wohnlandschaften rechtes und linkes Zürichsee-Ufer, Winterthur Umgebung, Pfäffikon, Wetzikon, Hinwil, Volketswil, Schwerzenbach, Uster, Bülach, Regensdorf, Affoltern a. A.

Ebenso zu verbessern sind die Verbindungen der Stadtlandschaften und Zentrumsgebiete mit den benachbarten ausserkantonalen Zentren Aarau, Baden/Brugg, Schaffhausen, Frauenfeld, Wil, Rapperswil-Jona und Zug.

In den Stadtlandschaften und den urbanen Wohnlandschaften soll künftig der grösste Teil der Siedlungsentwicklung stattfinden (vgl. Kapitel 3.3.10). In den dicht besiedelten Gebieten stösst jedoch die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems an seine Grenze. Die starke Verkehrszunahme der letzten 20 Jahre und der prognostizierte Zuwachs führt zu wachsenden Kapazitätsengpässen im Strassen- und Schienennetz. Die Nationalstrassen im Abschnitt Wettingen-Zürich-Brütisellen und im Raum Winterthur sind die meistbefahrenen der Schweiz. Trotz des heute sehr guten Ausbauszustandes des ÖV (S-Bahn, Fernverkehr) sind kritische Abschnitte an der Kapazitätsgrenze (z.B. Zürich-Winterthur). Die heute geplanten Ausbauten von Strasse und Schiene (Ausbau Nordumfahrung, 4. Teilergänzungen, etc.) und weitere Massnahmen auf den untergeordneten Netzen müssen die Erschliessung der städtischen Räume sicherstellen. Angestrebt wird eine möglichst hohe Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrsangebots. Der ÖV mit seiner hohen Beförderungskapazität speziell bei gebündelten Verkehrsströmen muss den grössten Anteil der Verkehrszunahme übernehmen. Auf kürzeren Distanzen ist ein Schwerpunkt auch auf den Fuss- und Veloverkehr zu setzen.

HB-Verkehr 2: Stabilisierung der Erschliessung der ländlichen Räume

Auf eine weitergehende Verbesserung der Erschliessungsqualität in der Landschaft unter Druck, den Kulturlandschaften und den Naturlandschaften ist zu verzichten. Dies betrifft grosse Teile der Regionen Knonaueramt, Zimmerberg, Pfannenstil, Zürcher Oberland, Umgebung Winterthur, Weinland, Unterland und Furttal. Kapazitätsengpässe sind dort höchstens punktuell zu beseitigen.

Mit einer weiteren Verbesserung der Erschliessungsqualität würden die Attraktivität des Wohnungsbaus in zentrumsfernen Gebieten und damit die unerwünschte Zersiedlung, die Pendlerdistanzen zu den Arbeitsplatzschwerpunkten und das Verkehrsaufkommen generell zunehmen. Die finanziellen Mittel für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sollen deshalb künftig auf die städtischen Gebiete konzentriert werden.



HB-Verkehr 3: Verbesserung der nationalen und internationalen Erreichbarkeit

Der Kanton Zürich ist besser an ausserkantonale, nationale und internationale Zentren anzubinden. Dies betrifft die Anbindung der Städte Zürich und Winterthur an:

- die Metropolitanräume Basel sowie „Arc Lémanique“ (Lausanne-Genève) und zur Hauptstadtregion Bern,
- die sonstigen schweizerischen Zentren St. Gallen, Chur, Luzern, Lugano und Biel,
- die internationalen Metropolen Stuttgart, Frankfurt, München, Wien, Mailand und Paris.

Kürzere Reise- und Transportzeiten fördern den Austausch von Personen und Gütern, insbesondere mit den beiden Metropolitanräumen, die ein grosses Potenzial dafür aufweisen.

Das Schliessen von Netzlücken erhöht ebenfalls die innerkantonale Erreichbarkeit. Dieses Bedürfnis ergibt sich beispielsweise im Raum Wetzikon – Aathal, welcher durch den fehlenden Lückenschluss stark vom Durchgangsverkehr belastet wird und Potential für eine Erhöhung der Erreichbarkeiten aufweist.

Für die internationale Anbindung des Metropolitanraums Zürich steht die Verkürzung der Reisezeiten nach Frankfurt, Mailand und Paris im Vordergrund. Ebenfalls wichtig ist eine deutlich spürbare Verkürzung der Reisezeiten von Zürich nach München sowie Stuttgart.

Die Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit des internationalen Flughafens Zürich sowie von dessen landseitiger Anbindung muss weiterhin gewährleistet bleiben.

HB-Verkehr 4: Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Güterverkehrs

Die Gewährleistung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsraumes Zürich für den Schienen- und Strassengüterverkehr ist zu verbessern. Insbesondere ist eine leistungsfähige Logistikkette von den Seehäfen bis zu den Endempfängern zu ermöglichen.

Die Leistungsfähigkeit wird eingeschränkt durch die zunehmende Überlastung der strassen- und bahnseitigen Verkehrsinfrastruktur, die ungenügende Terminal-Infrastruktur zur Aufnahme des Wachstums im kombinierten Ladungsverkehr (kurzfristig und längerfristig), die zusätzliche Erhaltung der künftig noch notwendigen Schieneninfrastruktur und die Konflikte zwischen Güterverkehr und dem heute priorisierten Personenverkehr auf der Schiene. Ausserdem entstehen Leistungsminderungen des Güterverkehrs durch die Verdrängung von Logistikstandorten auf weniger ideale Standorte aufgrund hoher Bodenpreise und nicht adäquater Nutzungsplanung.

Im Vordergrund stehen die Verbesserung der Transporteffizienz (bessere Auslastungen der Infrastruktur, der Fahrzeuge, höhere Umwelteffizienz) und eine Optimierung des Bahnanteils am Modalsplit. In der Raumplanung sind die Bedürfnisse des Güterverkehrs mit der Raumentwicklungsstrategie abzustimmen.



HB-Verkehr 5: Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die objektive und subjektive Verkehrssicherheit ist laufend zu verbessern. Personen- und Sachschäden sind in Häufigkeit und Schwere zu minimieren.

Insgesamt ging im Kanton Zürich, inklusive den Städten Zürich und Winterthur, die Anzahl der Verkehrsunfälle 2014 gegenüber dem Vorjahr zurück (77). Die Anzahl der Schwerverletzten und Getöteten hat ab, jene der Leichtverletzten jedoch zugenommen.

Präventive Massnahmen sind auf dem Hochleistungsstrassennetz weiter zu verfolgen, da es dort aufgrund des immer stärkeren Verkehrsaufkommens zu einer markanten und stetigen Zunahme der Zahl der Unfälle kommt. Handlungsbedarf besteht auch auf dem untergeordneten Strassennetz (insbesondere in den Städten Zürich und Winterthur). Währenddessen bei den meisten Verkehrsmitteln die Zahl der Schwerverletzten und Getöteten zurückgeht, nehmen diese Zahlen bei den Motorrädern und vor allem bei den E-Bikes zu.

HB-Verkehr 6: Verbesserung von Information und Benutzerfreundlichkeit

Neben dem blossen Vorhandensein bzw. der Verfügbarkeit des Kernangebots (Strasseninfrastruktur, Veloinfrastruktur, ÖV-Angebot, ÖV-Haltestelle) ist auch die Benutzerfreundlichkeit dieses Angebots entscheidend für die Verkehrsmittelwahl und die Nutzerzufriedenheit insgesamt. Die Benutzerfreundlichkeit des Verkehrsangebots ist für alle Benutzergruppen bzw. Verkehrsteilnehmer in den Bereichen Zugang zum Angebot, Verknüpfung der Angebote (kombinierte Mobilität/Intermodalität), Information, Behindertengerechtigkeit und Einfachheit der Benutzung weiter zu verbessern. Insbesondere im ÖV und im Fuss- und Veloverkehr sowie in deren Kombination ist die Benutzerfreundlichkeit weiter zu verbessern. Die Koexistenz der Verkehrsteilnehmer sowie die Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum (Strassen, Bahnhöfe, Wege etc.) sind zu fördern.

HB-Verkehr 7: Verbesserung der Nutzerfinanzierung des Verkehrs

Die Gesamtkosten des Verkehrs werden heute nicht vollständig durch die Nutzer, sondern zum Teil durch die Allgemeinheit getragen. Der Kanton Zürich sichert die langfristige Finanzierbarkeit des Verkehrssystems und prüft in diesem Zusammenhang eine verstärkte Nutzerfinanzierung (weniger externalisierte Kosten).

Eine verbesserte Nutzerfinanzierung hätte auch Auswirkungen auf die Erreichung anderer Ziele, da sie das Verkehrsverhalten beeinflusst. Der Kanton Zürich berücksichtigt bei der Weiterentwicklung des Gesamtverkehrssystems vermehrt das Verkehrsverhalten der Nutzerinnen und Nutzer. Überschreiten der Belastungsgrenzen werden vermieden, indem die Verkehrsnachfrage bezüglich der verschiedenen Verkehrsmittel optimiert wird.

3.4.3 Handlungsbedarf Natur, Landschaft und Umwelt

Abgeleitet aus der Analyse und dem Zukunftsbild wird folgender Handlungsbedarf definiert:

HB-Natur, Landschaft und Umwelt 1: Schutz und Aufwertung naturnaher Räume

Die verbleibenden zusammenhängenden naturnahen Räume sind vor einer Bebauung weitgehend freizuhalten und zu verbinden, ausgeräumte Landschaften sind aufzuwerten. Naherholungsgebiete in der Nähe von dicht besiedelten Gebieten (z.B. entlang von Gewässern) sind zu schützen und attraktiv zu gestalten.



Weitgehend unverbaute, wenig zerschnittene Landschaften sind selten geworden. Dies bedeutet negative Auswirkungen auf die Lebensräume der Tier und Pflanzenwelt und auch auf die Aufenthaltsqualität für die Menschen, etwa durch den Verlust von Naherholungsgebieten, zunehmende Lärm- und Schadstoffbelastung und den Verlust des historischen Landschaftscharakters (55). Der Kanton Zürich gehört heute bezüglich Verlust von naturnahen Räumen zu den am stärksten betroffenen Kantonen in der Schweiz.

HB-Natur, Landschaft und Umwelt 2: Sicherung landwirtschaftliche Produktionsflächen

Für die Sicherung der Produktion von Nahrungsmitteln sind ausreichend landwirtschaftliche Nutzflächen zu erhalten.

Neben der Siedlungsentwicklung hat auch der in den letzten Jahrzehnten stattgefundene Ausbau des Strassen- und Schienennetzes qualitativ hochwertiges Ackerland irreversibel verbraucht. Wegen des zunehmenden Verlusts an ackerbaufähigem Landwirtschaftsland hat der Bundesrat 1992 den Sachplan Fruchtfolgeflächen (78) erlassen. Für den Kanton Zürich ist über den Sachplan Fruchtfolgeflächen des Bundes (1992) ein Kontingent von 44'400 ha an ackerbaufähigem Landwirtschaftsland bestimmt, die mindestens zu erhalten sind. Der Kanton Zürich verfügt gemäss KRP (55) momentan über rund 44'500 ha Fruchtfolgeflächen. Das Kontingent ist somit erfüllt. Noch offen ist die Umsetzung der kantonalen Kulturlandinitiative (vgl. Kapitel 3.2.12).

HB-Natur, Landschaft und Umwelt 3: Förderung des Erholungswerts der Landschaft

Die Erholung und das Verbringen der Freizeit im Freien spielt für die Zürcher Bevölkerung eine wichtige Rolle. Es zeigt sich eine zunehmende Zahl der Gesuche für Bauten und Anlagen, die der Erholung im Freien dienen, wie Reitsport- und Golfanlagen. Auch die Naherholung im Umfeld des Wohnorts ist von grosser Bedeutung. Die Wohnqualität der Siedlungen hängt damit auch massgeblich von der Erholungsattraktivität der näheren Umgebung ab.

Die Erholungsräume sollen angemessen erreichbar und mit entsprechender Infrastruktur ausgerüstet sein, ohne jedoch das Landschaftsbild durch die Bauten und Anlagen zu beeinträchtigen. Gleichzeitig sollen die Erholungsgebiete vor belastenden Immissionen besser geschützt werden. Durch gezielte Besucherlenkung sollen auch Überlastungen vermieden werden. Nutzungskonflikte (z.B. mit der Landwirtschaft) sind besser zu entflechten.

HB-Natur, Landschaft und Umwelt 4: Verringerung Trennwirkung und Bodenverbrauch

Die von Verkehrswegen (Schiene und Strasse) und darauf stattfindendem Verkehr ausgehende Trennwirkung sowie der durch Verkehrswege verursachte Bodenverbrauch sind zu minimieren. Die funktionalen Beziehungen und die Siedlungs- und Landschaftsqualität sollen so weniger eingeschränkt werden. Nötig sind deshalb eine Stabilisierung des Bodenverbrauchs und die Sanierung von Trennwirkungen durch gestalterische Aufwertung, Ordnen und Bündeln der Verkehrsabläufe etc.

HB-Natur, Landschaft und Umwelt 5: Verringerung der Lärmbelastung

Die Beeinträchtigung der Bevölkerung durch verkehrsbedingte Lärmimmissionen (Strassenverkehrs-lärm, Bahnlärm, Fluglärm) ist zu verringern. Dabei gilt, die Emissionen möglichst an der Quelle zu verringern.



Wo die Immissionen mit Massnahmen an der Quelle nicht unter die Immissionsgrenzwerte gesenkt werden können, besteht für die einzelnen Verkehrsträger eine Sanierungspflicht.

42% der Bevölkerung des Kantons Zürich sind Lärmbelastungen über dem Planungswert, 24% über dem Immissionsgrenzwert und 2% über dem Alarmwert ausgesetzt (72). Zuflucht und Erholung können so genannte Ruheinseln bieten. Ruheinseln können Parkanlagen und Innenhöfe mitten im Siedlungsgebiet sein, aber auch vielfältige Land(wirt)schafts- und Naturräume im Umland der Siedlungen. Deshalb ist es zentral, dass bei der Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsplanung der Fokus auf der Schaffung und Erhaltung solcher Ruheinseln liegt.

Eine gute Wohn- und Aufenthaltsqualität lässt sich auch im stark lärmbelasteten Siedlungsraum realisieren. Voraussetzung dazu ist allerdings, dass die Umweltbelastung Lärm frühzeitig in raumplanerischen Verfahren und Baubewilligungsverfahren berücksichtigt wird.

HB-Natur, Landschaft und Umwelt 6: Verringerung der Luftschadstoffbelastung

Die Beeinträchtigung der Bevölkerung durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe Feinstaub, Stickstoffdioxide und Ozon ist zu verringern. Der Bevölkerungsanteil, der Luftschadstoffbelastungen über dem Grenzwert ausgesetzt ist, hat in den letzten Jahren weiter abgenommen (72). Jedoch wird der Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) von 30 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft (µg/m³) in städtischen Gebieten und entlang viel befahrener Strassen immer noch deutlich überschritten.

Dasselbe gilt für die Feinstaubbelastung, die vielerorts im Kanton immer noch über dem Jahresmittelgrenzwert (PM₁₀, 20 µg/m³) liegt.

Auch die Ozonbelastung liegt in den Sommermonaten grossflächig über dem Stundenmittelgrenzwert der LRV (120 µg/m³). Die verkehrsbedingten Emissionen (MIV) haben seit 1990 zwar abgenommen, da moderne Fahrzeuge weniger Schadstoffe ausstossen (79). In den letzten Jahren hat sich diese Abnahme jedoch verlangsamt und für die Zukunft droht wieder eine Zunahme infolge der Verkehrszunahme. Daher sollen Anreize dazu führen, dass bestehende Fahrzeuge vermehrt durch emissionsärmere und energieeffiziente Fahrzeuge ersetzt werden.

HB-Natur, Landschaft und Umwelt 7: Verringerung von Energieverbrauch und Klimagasemissionen

Die CO₂-Emissionen des Verkehrs sind zu reduzieren, damit das kantonale CO₂-Ziel gemäss Energiegesetz bis 2050 erreicht werden kann. Die Attraktivität CO₂-armer Mobilitätsformen ist zu fördern (80) (81).

3.5 Teilstrategien

Die Teilstrategien bauen auf dem Handlungsbedarf auf und zeigen für die Teilbereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr die Handlungsstrategien auf. In den Teilstrategien ist festgelegt, nach welchen Grundsätzen das kantonale Handeln ausgerichtet wird, um die Ziele (Kapitel 4.2) zu erreichen und dem Handlungsbedarf (Kapitel 0) nachzukommen. Teilstrategien für den Luftverkehr und die Verkehrsfinanzierung werden im Folgenden nicht aufgeführt, da sie für die AP von untergeordneter Bedeutung sind.



3.5.1 Teilstrategien Siedlung

Wegen der engen Vernetzung einzelner Handlungsbedarfe der Teilstrategien Siedlung und Landschaft werden diese beiden Bereiche im Kapitel Teilstrategien zusammengefasst. In einem ersten Teil wird der Teil Siedlung, in einem zweiten Teil Natur und Landschaft und in einem dritten Teil die Schnittstelle Siedlung/Natur und Landschaft betrachtet.

Wie in Kap. 3.3.1 ausgeführt, stellt die Steuerung der Raumentwicklung im Kanton Zürich eine Gemeinschaftsaufgabe von Kanton, Regionen und Gemeinden dar. Dieser planerische Stufenbau und die dazu gesetzlich zur Verfügung stehenden Instrumente (KRP, RRP, kommunaler Richtplan, kommunale Bau- und Zonenordnung) ergänzen sich hinsichtlich Detaillierungsgrad optimal und haben sich bewährt. Der vom Bundesrat genehmigte und somit RPG1-konforme Richtplan (55) erfüllt damit im Zusammenspiel mit den sich in Erarbeitung befindenden RRP die Anforderungen und Zielsetzungen des Bundes.

Der kantonale und die RRP enthalten bereits zahlreiche Teile der Siedlungsmassnahmen von AP. In den einzelnen APs werden zusätzlich räumlich-konkrete Siedlungsmassnahmen aufgeführt.

TS-Siedlung 1: Siedlungsentwicklung

In seiner Siedlungspolitik verfolgt der Kanton Zürich folgende im KRP (55) festgelegten – mit dem Handlungsbedarf in Übereinstimmung stehenden – strategischen Grundsätze:

- Haushälterischer Umgang mit dem Boden
- Siedlungsentwicklung nach innen
- Entwicklung der Zentrumsgebiete und Bahnhofbereiche
- Verbesserte Siedlungsqualität im verdichteten Siedlungsgebiet

Die Umsetzung des Grundsatzes erfolgt stufengerecht auf unterschiedlichen drei Ebenen. Der KRP beinhaltet das Raumordnungskonzept (ROK) mit den Handlungsräumen, wobei als Hauptaussage 80% des künftigen Bevölkerungswachstums in den Handlungsräumen „Stadlandschaften“ und „urbane Wohnlandschaften“ aufgenommen werden soll. Dazu legt der KRP Gebiete von kantonaler Bedeutung und das Siedlungsgebiet abschliessend fest. Er lässt damit nachgelagerten Ebenen betreffend Bauzonenausweisung, abgesehen eines untergeordneten Anordnungsspielraums im Rahmen der Nutzungsplanung, keinen Spielraum mehr offen. Weiter macht er verbindliche Vorgaben an die sich in Erarbeitung befindlichen RRP. Weitere Siedlungsverdichtungsaussagen finden sich in den RRP, in welchen das Siedlungsgebiet weiter gegliedert und differenziert wird (Regio-ROK, Gesamtstrategie Siedlung, Dichtevorgaben für einzelne Gebiete, Ausscheidung von Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen wie Hochhausgebiete und verkehrsintensive Einrichtungen). Nachfolgend haben die Gemeinden, basierend auf den Vorgaben des KRP und des RRP und auf den gesetzlichen Rahmenbedingungen, die kommunalen Richt- und Nutzungsplanungen zu überarbeiten.

TS-Siedlung 2: Kantonale Zentrumsgebiete

Kantonale Zentrumsgebiete sind gemäss KRP grössere zusammenhängende Räume innerhalb des Siedlungsgebiets, denen entweder heute die Funktion als kulturelle und wirtschaftliche Siedlungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung zukommt, oder Gebiete mit hohem Veränderungspotenzial, die solche Aufgaben künftig übernehmen sollen. Zur Förderung der Innentwicklung legt der Kanton Zürich für Zentrumsgebiete bauliche Dichten fest, welche, angepasst an die örtlichen Gegebenheiten, deutlich über den in § 49a PBG vorgesehenen Ausnutzungen liegen.

Die Erschliessung der Zentrumsgebiete wird vom Kanton auf einen überdurchschnittlich hohen Anteil des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs ausgerichtet. Sie sollen einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des kantonalen Modalsplit-Ziels leisten.

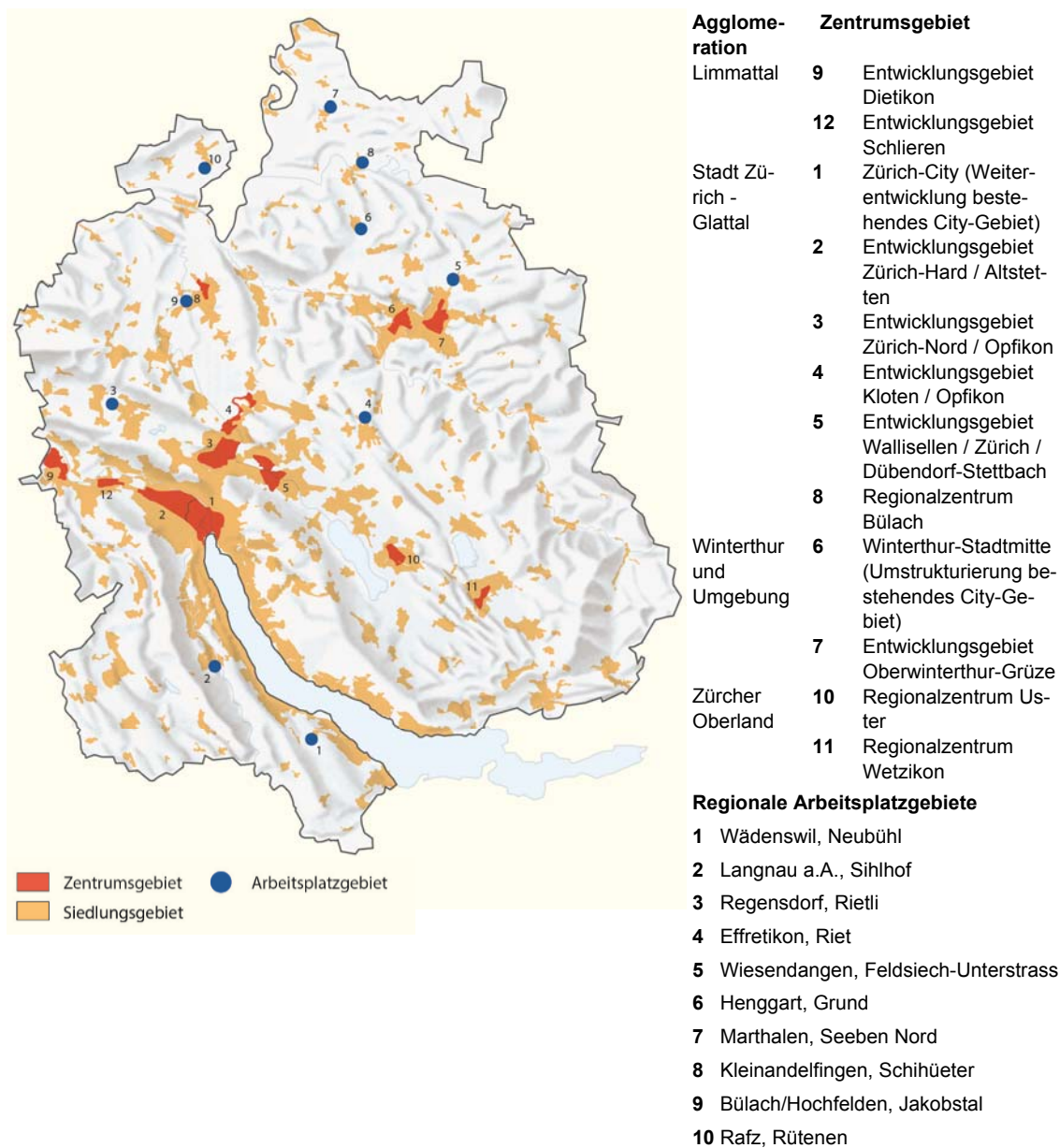


Abbildung 36 Siedlungsgebiet, kantonale Zentrumsgebiete und regionale Arbeitsplatzgebiete

Quelle: (55)



TS-Siedlung 3: Regionale Arbeitsplatzgebiete

Der Kanton hält zur Förderung der Ansiedlung von Industrie- und Gewerbebetrieben geeignete Flächen innerhalb des Siedlungsgebiets frei und stimmt diese überkommunal ab. Sie werden in den RRP räumlich konkret festgelegt. Zur Sicherung von ausgewählten Flächen, welchen aus kantonaler oder regionaler Perspektive eine Schlüsselrolle zukommt, sind bereits im KRP für regionale Arbeitsplatzgebiete Koordinationshinweise festgelegt (vgl. Abbildung 36).

TS-Siedlung 4: Schutzwürdige Ortsbilder

Objekte des Ortsbildschutzes sind in der Regel ganze Ortskerne, Quartiere und Strassenzüge mit ihrer typischen oder einzigartigen Bebauungs- und Aussenraumstruktur, die als wichtige Zeugen einer politischen, wirtschaftlichen, sozialen oder baukünstlerischen Epoche erhaltenswert sind (vgl. § 203 lit. c PBG (82)). Der Kanton stimmt das kantonale Inventar der Ortsbilder mit überkommunaler Bedeutung mit dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS) ab. Im Kanton Zürich sind momentan 31 Ortsbilder von kantonaler Bedeutung ausgeschieden.

Der Kanton legt bei der Raumplanung viel Gewicht auf den Schutz von Ortsbildern, jedoch im Bewusstsein, dass deren Schutz die Umsetzung der Teilstrategie Siedlungsentwicklung nach innen erschweren kann.

TS-Siedlung 5: Öffentliche Bauten und Anlagen

Mit der Planung und Realisierung öffentlicher Bauten und Anlagen setzt der Kanton wesentliche Impulse für die Entwicklung von Siedlungsstruktur und -qualität. Die Planung solcher Vorhaben orientiert sich deshalb an den Grundsätzen der erwünschten räumlichen Entwicklung. Öffentliche Bauten und Anlagen sind gezielt in den Zentrumsgebieten von kantonaler Bedeutung und in den Regionalzentren anzusiedeln. Mit den Festlegungen werden die langfristig notwendigen Handlungsspielräume gesichert und die Voraussetzungen für den Landwerb mittels Werkplan (vgl. §114 ff. PBG (82)) geschaffen.

Insgesamt gibt es im Kanton Zürich 11 Standorte für öffentliche Bauten und Anlagen im gesamtkantonalen Interesse. Neben 8 Standorten in der Stadt Zürich (v. a. Uni und ETH) sind dies die Fachhochschulen Wädenswil und Winterthur sowie das Bildungs- und Forschungszentrum Agrovet-Strickhof in Lindau-Eschikon.

TS-Siedlung 6: Flughafenregion

Basierend auf den Festlegungen im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) (83) bzw. dem Objektblatt (vgl. Kap. 3.5.9) legt der Kanton mit dem KRP die raumplanerischen Rahmenbedingungen für die Flughafenregion fest. Das Ziel besteht darin, die Koexistenz von Flughafenbetrieb und Siedlungsentwicklung in der Flughafenregion zu ermöglichen.



TS-Siedlung 7: Regionale Siedlungsstruktur

Die Regionen legen in gemeindeübergreifender Abstimmung im RRP die Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb des Siedlungsgebiets durch Nutzungs- und Dichtevorgaben fest (vgl. § 30 PBG). Sie orientieren sich dabei an den Handlungsräumen des ROK sowie den ergänzenden Festlegungen in den Regio-ROK. Als Dichteuntergrenze gelten die generellen Ausnützungsminima gemäss § 49a Abs. 1 PBG. Im Fall von Zentrumsgebieten müssen diese Minima beträchtlich überschritten werden. Unterschritten werden können sie nur in bestimmten Fällen, etwa in Gebieten mit hoher Fluglärmbelastung oder ungenügender ÖV-Erschliessung.

In den RRP werden die Vorgaben aus dem KRP in den folgenden Bereichen konkretisiert und ergänzt:

- Regionale Zentrumsgebiete
- Eignungsgebiete Hochhäuser
- Regionale Arbeitsplatzgebiete
- Eignungsgebiete verkehrsintensive Einrichtungen
- Erholungsgebiete
- Schutzwürdige Ortsbilder
- Weitere Festlegungen

Die Gesamtüberarbeitung der RRP sind Massnahmen der vier AP.

TS-Siedlung 8: Masterplanungen

Masterplanungen werden als Testplanungen, Gebietsplanungen etc. in Schlüsselgebieten mit hohem Komplexitätsgrad und zentraler Bedeutung für die Agglomerationsentwicklung durchgeführt. Masterplanungen zeichnen sich durch eine integrale Bearbeitung der relevanten Fragestellungen in einem definierten Gebiet aus und sind weder behörden- noch grundeigentümerverbindlich. Zur Sicherstellung einer hochwertigen Siedlungsentwicklung sind sie jedoch ein wichtiges Instrument und eine zentrale Grundlage für die nachgelagerte Nutzungsplanung.

Auch der Kanton erarbeitet selbst Masterplanungen und fördert deren Erstellung durch Regionalplanungsverbände oder Gemeinden. Diverse Masterplanungen sind Massnahmen in den AP3.

TS-Siedlung 9: Bau- und Zonenordnung, Sondernutzungsplanungen

Die Gemeinden erlassen Nutzungsvorschriften, die einen haushälterischen Umgang mit dem Boden sowie eine gute Wohn- und Siedlungsqualität unterstützen. Die Ziele und Vorgaben aus dem KRP sowie den RRP werden dabei eingehalten.

Die Gemeinden prüfen Möglichkeiten zur besseren Nutzung der Bauzonen, beispielsweise durch Aufzonung an gut erschlossenen Lagen, und achten auf eine hohe Qualität der Bauten und der Aussenräume. Sie entwickeln orts- bzw. städtebauliche Konzepte für Neubaugebiete sowie insbesondere auch für Gebiete, die umgenutzt, erneuert oder verdichtet werden sollen.

Die Überprüfung und Anpassung der kommunalen Richt- und Nutzungsplanungen sind Massnahmen in den AP3.



3.5.2 Teilstrategien Natur und Landschaft

TS-Natur und Landschaft 1: Landschaftsschutz allgemein

Die Landschaft umfasst die Elemente Gewässer, das Landwirtschaftsgebiet, Wald, Freihaltegebiete, Schutz- und Fördergebiete und deren Vernetzung. Der Kanton Zürich setzt auf die folgenden Strategien für den Umgang mit der Landschaft:

- Landschaft insgesamt erhalten und aufwerten
- Produktionsgrundlagen sichern
- Landschaftsteile schützen und vernetzen
- Erholungsnutzung landschaftsverträglich gestalten und Erlebbarkeit stärken
- Ausserhalb der Bauzonen nur landschaftsverträglich bauen

TS-Natur und Landschaft 2: Erholungsgebiete

Im KRP bezeichnet der Kanton Zürich Erholungsgebiete von kantonaler Bedeutung. Erholungsgebiete sind zum einen ausgewählte Bereiche innerhalb grösserer Erholungsräume, zum anderen Bereiche mit speziellen Erholungsnutzungen, die nicht mit anderen planungsrechtlichen Mitteln gesichert werden können. In den Erholungsgebieten misst der Kanton der Erholungsnutzung gegenüber anderen Nutzungen im Rahmen der Interessensabwägung besondere Bedeutung bei.

TS-Natur und Landschaft 3: Wald

Der Wald trägt massgeblich zur landschaftlichen Vielfalt bei und erfüllt vielfältige Leistungen: er ist Lebensraum für Pflanzen und Tiere, bietet Schutz vor Naturgefahren, liefert Holz und Trinkwasser und ist beliebt bei Erholungssuchenden. Der Kanton Zürich erhält den Wald hinsichtlich Fläche, Qualität und räumlicher Verteilung (vgl. Art.1 WaG (84)). Die Waldflächen werden im KRP bezeichnet.

Der Waldentwicklungsplan (WEP) Kanton Zürich stellt für das gesamte Waldareal sicher, dass der Wald seine Funktionen nachhaltig erfüllen kann. Er ist im kantonalen Waldgesetz und in der Waldverordnung verankert und als Planungsinstrument für alle Behörden von Kanton und Gemeinden verbindlich.

TS-Natur und Landschaft 4: Gewässer

Gewässer (Oberflächengewässer, Grundwasser) sind einerseits Ressourcen für Trink-, Brauch- und Giesswasser, andererseits sind sie Lebensraum für Tiere und Pflanzen, Elemente einer vielfältigen Landschaft, dienen der ökologischen Vernetzung und bieten Raum für Freizeit und Erholung. Die meisten Seen, Flüsse und Bäche sind jedoch stark verbaut und kanalisiert und können viele Funktionen nicht mehr wahrnehmen. Die vom Kanton verfolgte Revitalisierung der Gewässer stützt sich sowohl auf das Gewässerschutzgesetz (GSchG (85)) des Bundes als auch auf die Zürcher Kantonsverfassung.

Zur Verbesserung des ökologischen Zustands der Gewässer wurde die kantonale Gewässerrevitalisierungsplanung im Jahr 2015 abgeschlossen. Es wurden 55km prioritäre Abschnitte im kantonalen und 72km im kommunalen Gewässernetz für einen Umsetzungshorizont von 20 Jahren identifiziert. Verantwortlich für die Umsetzung zeichnet entweder der Kanton oder die Gemeinde als Eigentümerin des jeweiligen Fliessgewässers (70).



TS-Natur und Landschaft 5: Naturschutz

Die im Kanton Zürich heimischen Tier- und Pflanzenarten werden in ihrer Vielfalt, ihrem Bestand sowie auch ihrer Verbreitung erhalten und gefördert. Seltene und heute bedrohte Arten sollen in langfristig gesicherten Beständen vorkommen. Ökologisch wertvolle Lebensräume müssen deshalb gezielt geschützt, gepflegt, vernetzt und gefördert werden.

Naturschutzgebiete sind im KRP für kantonal bedeutende Naturschutzobjekte ausgewiesen (55). Die entsprechende Schutzverordnung (vgl. § 203 PBG) beinhaltet auch die Objekte von nationaler Bedeutung. Der Kanton führt zudem eine Potenzialkarte für die Umsetzung von Massnahmen zur ökologischen Aufwertung und für ökologische Ersatzflächen und orientiert sich dabei am kantonalen Naturschutzgesamtkonzept (86).

TS-Natur und Landschaft 6: Landschaftsschutz

Landschaftsschutzgebiete erhält der Kanton Zürich primär aus ästhetischer und kulturgeografischer Sicht sowie wegen ihrer geologischen und geomorphologischen Qualitäten (vgl. § 19 kantonale Verordnung über den Natur- und Heimatschutz, NHV). Sie sind vielfältige Lebensräume für Menschen, Tiere und Pflanzen und dienen der Erhaltung und nachhaltigen Entwicklung besonders wertvoller Landschaften.

Im KRP sind Landschaftsschutzgebiete von nationaler (Wildnispark Zürich Sihlwald) und kantonalen Bedeutung bezeichnet.

TS-Natur und Landschaft 7: Landschaftsverbindungen

Mit Landschaftsverbindungen reduziert der Kanton die Fragmentierung und Isolierung von Lebensräumen für die Wildtiere und Erholungsräumen für die Bevölkerung. Die Funktion von noch bestehenden Landschaftsverbindungen soll sichergestellt werden. Der Kanton sorgt dafür, dass bei bestehenden Landschaftsverbindungen die Vernetzungsfunktionen auch bei Infrastrukturprojekten langfristig gewährleistet bleiben. Die genaue Lage und Dimensionierung von neuen Landschaftsverbindungen ist im Rahmen von Unterhalt, Erneuerung und Neubau zu querender Infrastrukturanlagen zu bestimmen.

Im KRP sind bestehende und geplante Landschaftsverbindungen festgehalten. Weiter werden Strategien und Aktivitäten der Regionen in den RRP und jene der Gemeinden in der kommunalen Planung festgehalten. Im Bauprogramm der Staatsstrassen (2015-2017) ist festgehalten, dass der Kanton Zürich alle im Richtplan eingetragenen Landschaftsverbindungen unter Berücksichtigung der jeweils bestehenden Schutzinteressen prüft und der Wiederherstellungsbedarf aufzeigt. Die Ergebnisse aus dieser Untersuchung liegen mittlerweile in Form einer Vorstudie vor und haben eine Priorisierung der Massnahmen auf dem gesamten Kantonsgebiet unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses ergeben. Auf kommunaler Ebene werden im Rahmen der kommunalen Planung geeignete Massnahmen geprüft, um die Funktion der Landschaftsverbindungen sicherzustellen.

TS-Natur und Landschaft 8: Freihaltegebiete

Freihaltegebiete von kantonalen Bedeutung hält der Kanton Zürich grundsätzlich von Bauten und Anlagen frei. Sie sollen primär Siedlungsgebiete gliedern und trennen (vgl. § 23 lit. e PBG) sowie unverbaute Geländeklammern erhalten. Freihaltegebiete können dem Natur- und Landschaftsschutz, der Vernetzung von natürlichen Landschaften, der Naherholung und weiteren Funktionen dienen.



TS-Natur und Landschaft 9: Konkretisierung kantonale Festlegungen

In den RRP werden die Vorgaben aus dem KRP konkretisiert und ergänzt. Die Gesamtüberarbeitung der RRP sind Massnahmen der vier AP.

TS-Natur und Landschaft 10: Masterplanungen

Masterplanungen werden im Sinne von konzeptionell-programmatischen Planungen in Schlüsselgebieten mit hohem Komplexitätsgrad und zentraler Bedeutung für die Agglomerationsentwicklung durchgeführt und deren Erarbeitung vom Kanton gefördert. Sie sind weder behörden- noch grundeigentümergebunden. Ein besonderes Augenmerk wird auf die Räume entlang der grössten Fließgewässer (Limmat, Glatt, Aabach, Töss, Eulach) gelegt, wo das Potenzial zur landschaftlichen, erholungsbezogenen oder ökologischen Aufwertung gross ist.

TS-Natur und Landschaft 11: Landschaftsentwicklungskonzepte (LEK)

Landschaftsentwicklungskonzepte (LEK) dienen der nachhaltigen Entwicklung und umfassenden Aufwertung von Landschaftsräumen, indem sie die vielschichtigen Anforderungen von Landwirtschaft, Ökologie und Erholung unter Einbezug aller Akteure koordinieren und übergeordnete Vorgaben berücksichtigen. Die LEK sind umsetzungsorientiert, andererseits aber auch der Richt- und Nutzungsplanung sowie anderen raumrelevanten Planungen vorgelagert und stellen eine Grundlage für deren Erarbeitung oder Fortschreibung dar.

Der Kanton Zürich fördert die Erarbeitung von LEKs und bietet dabei Unterstützung. Entsprechende Massnahmen auf kommunaler Ebene sind in den AP Zürich enthalten.

3.5.3 Teilstrategien Schnittstelle Siedlung/Natur und Landschaft

TS-Siedlung/Natur und Landschaft 1: Begrenzung Siedlungsgebiet

Im KRP legt der Kanton das Siedlungsgebiet abschliessend fest. In der kommunalen Nutzungsplanung wird die Abgrenzung des Siedlungsgebietes gemäss KRP berücksichtigt und die Gestaltung des Siedlungsrandes ebenfalls betrachtet. Damit wird die langfristig ausgerichtete Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet sichergestellt.

TS-Siedlung/Natur und Landschaft 2: Landwirtschaft

Der Kanton entwickelt das Landwirtschaftsgebiet so, dass es der langfristigen Sicherung der Ernährungsbasis, der Erhaltung der Landschaft und des Erholungsraums sowie als Lebensraum für Flora und Fauna dient und er schützt es vor Überbauung.

Als Fruchtfolgeflächen (FFF) gilt das für die landwirtschaftliche Nutzung besonders gut geeignete, und deshalb für die Ernährungssicherheit besonders wichtige Kulturland. Der Gesamtumfang der FFF im Kanton beträgt rund 44'500 Hektaren, womit das Kontingent des Bundes von 44'400 ha gemäss Sachplan Fruchtfolgeflächen (78) knapp erreicht wird.

Die Landwirtschaftsgebiete und FFF gemäss RRP sind im Rahmen der AP Zürich zu überprüfen und die Kontingente FFF des Bundes zu berücksichtigen.

3.5.4 Teilstrategien Gesamtverkehr

TS-Gesamtverkehr 1: Entwicklungsprioritäten

Der Kanton entwickelt das Gesamtverkehrssystem so weiter, dass die Nutzer das entsprechend zeitlicher Verfügbarkeit und Weglänge geeignetste Verkehrsmittel bevorzugen (Abbildung 37). Die Transportkette ÖV, Velo- und Fussverkehr wird insbesondere bei grossen Nachfrageströmen verbessert (Intermodalität). Die einzelnen Verkehrsmittel werden entsprechend ihren Eigenschaften (örtliche und zeitliche Verfügbarkeit, Reisegeschwindigkeit, Transportkapazität, Zuverlässigkeit, Ressourceneffizienz) priorisiert.

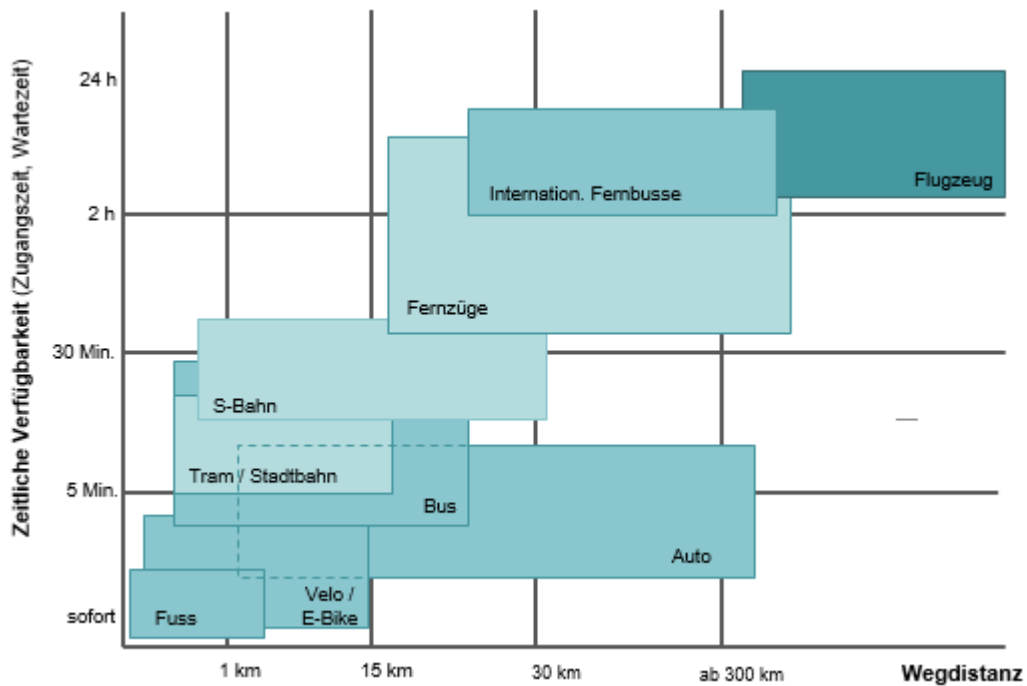


Abbildung 37 Entwicklungsprioritäten Gesamtverkehrssystem

Quelle: (62)



TS-Gesamtverkehr 2: Mobilitätsmanagement

Der Kanton Zürich, die Städte Zürich und Winterthur, sowie der Kanton Aargau fördern das Mobilitätsmanagement mit speziellen Programmen. Andere Gemeinden fördern es punktuell und situativ. Insgesamt sollen Emissionen und andere negative Effekte der Mobilität verringert und eine effiziente, sozial- und umweltverträgliche Mobilität ermöglicht werden. Mobilitätsmanagementmassnahmen werden gefördert für:

- Städte und Gemeinden (Planungs- und Bewilligungsverfahren, Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, spezialisierte Massnahmen für neue Quartiere, etc.)
- Unternehmen (Vergünstigung ÖV-Abos, Bewirtschaftung der Parkfelder, Mobility, Geschäftsvelos etc.)
- Verwaltung (Vergünstigung ÖV-Abos, Bewirtschaftung der Parkfelder, Mobility, Geschäftsvelos etc.)

TS-Gesamtverkehr 3: Optimierung Verkehrsangebot

Die Kapazitäten des Gesamtstrassennetzes sind für alle Verkehrsarten optimiert zu bewirtschaften. Das Angebot soll die Nachfrageentwicklung so beeinflussen, dass die gegebenen Belastungsgrenzen (Stau, Lärm, Luftverschmutzung, Kosten, etc.) eingehalten werden. Unter Berücksichtigung der internen und externen Kosten soll das Gesamtverkehrssystem eine möglichst hohe Eigenwirtschaftlichkeit aufweisen. Vor dem Ausbau der Strassenverkehrsinfrastruktur werden betriebliche Massnahmen (Verkehrsmanagement, etc.) ausgeschöpft.

TS-Gesamtverkehr 4: Verkehrssicherheit

Die Zahl der Unfälle und insbesondere der verletzten und getöteten Verkehrsteilnehmer soll abnehmen. Unfallschwerpunkten soll dabei besondere Beachtung geschenkt werden. Laufend werden signaltechnische, betriebliche und bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geprüft.

Bei neuen Projekten werden die Erfahrungen von bestehenden Unfallschwerpunkten und deren Behebung bei der Realisierung berücksichtigt.

Vermehrt wird auch auf Sensibilisierung und Erziehung, Verhaltensvorschriften, Kontroll- und Sanktionierungssysteme etc. gesetzt.

3.5.5 Teilstrategien öffentlicher Verkehr

TS-Öffentlicher Verkehr 1: Angebotsausbauten urbane Räume

Der Kanton strebt Direktverbindungen, dichte Taktfolgen und lange Betriebszeiten zwischen allen grossen Wohn- und Arbeitsplatzgebieten in den urbanen Räumen und auf Verbindungen zu den ausserkantonalen Zentren an. Das Angebot wird angepasst, wo Kapazitätsengpässe auftreten und Handlungsspielraum besteht sowie dort, wo der öffentliche Verkehr Marktpotenzial aufweist.



TS-Öffentlicher Verkehr 2: Angebotsausbauten nicht-urbane Räume

Ausbauten des Angebots, die die Erreichbarkeit von nicht-urbanen Räumen erhöhen, werden in der Regel nur zur Behebung lokaler Kapazitätsengpässe vorgenommen. Auf weitergehende Ausbauten wird verzichtet.

Die Beseitigung von Erschliessungslücken ist nicht vordringlich; sie wird im Einzelfall geprüft (gemäss Angebotsverordnung (87)).

TS-Öffentlicher Verkehr 3: Bus

Die Aufwertung nachfragestarker Buslinien in den urbanen Räumen wird vorangetrieben (Eigentassierung, dichter Takt). Im Zuge der 3. Etappe der 4. Teilergänzungen der S-Bahn werden die regionalen Buskonzepte angepasst. Wo es die Nachfrage erfordert, werden Taktlücken geschlossen oder die Betriebszeiten harmonisiert.

TS-Öffentlicher Verkehr 4: Tram- und Stadtbahnen

Die Bedeutung von Tram- und Stadtbahnen als leistungsstarke Feinverteiler bleibt insbesondere in den dichten Siedlungsräumen hoch. Der Kanton Zürich lenkt mit der Tram- und Stadtbahnstrategie zukünftige Projekte. Neue Angebote müssen den wirtschaftlichen Vorgaben (Finanzierbarkeit, Wirtschaftlichkeit) entsprechen, sich in das bestehende Netz einfügen und die gewünschte Raumentwicklung unterstützen. Der Ausbau erfolgt abgestimmt auf die Entwicklungsziele der Raumplanung, die AP und die Mitfinanzierung des Bundes.

Entsprechend dem Kantonsratsbeschluss vom 14. Februar 2011 betreffend Grundsätze über die mittel- und langfristige Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr (Vorlage 4718a) (Quelle) wurden die im KRP Verkehr eingetragenen Stadtbahnstrecken in der Agglomeration Zürich zusammen mit weiteren potentiellen Stadtbahn- und Tramkorridoren beurteilt und priorisiert. Die Korridore wurden unter anderem auf ihre grobe technische Machbarkeit, ihre Verträglichkeit mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV), ihre Netzeffekte und ihre Auswirkungen auf die Nachfrage untersucht und mit der Ausbauplanung für das Tramnetz der Stadt Zürich gemäss Netzentwicklungsstudie VBZ Netz 2030 (Aktualisierung der Tramnetzentwicklung 2025) abgestimmt. Die Korridore mit der höchsten Priorität sind demnach:

- Limmattalbahn Altstetten – Spreitenbach
- Tramverbindung Hardbrücke
- Tram Zürich Oerlikon/Bucheggplatz – Zürich Affoltern
- Verlängerung Glattalbahn Flughafen – Kloten Industrie – Bassersdorf Bahnhof
- Verlängerung Glattalbahn Dübendorf Giessen - Dübendorf Bahnhof – Innovationspark - Dietlikon Bahnhof
- Tram Zürich Altried – Glattzentrum – Dietlikon Bahnhof
- Tram Zürich Seebacherplatz – Opfikon – Kloten – Zürich Flughafen

Die letzten beiden Korridore haben für den Kanton aktuell keine Priorität, sie sind allenfalls langfristig zu realisierende Massnahmen.



TS-Öffentlicher Verkehr 5: S-Bahn

Die Zürcher S-Bahn bildet das Rückgrat der Siedlungsentwicklung. Sie übernimmt den überwiegenden Teil des gesamten Verkehrsaufkommens im öffentlichen Verkehr, deutlich vor dem nationalen und internationalen Verkehr. Sie übernimmt die Schlüsselrolle bei der Erschliessung und Verbindung der Wachstumsgebiete wie Agglomerationen. Zur Aufnahme der erwarteten Verkehrszuwächse im ÖV muss sie in den kommenden Jahren massgeblich ausgebaut werden. Hinsichtlich der Weiterentwicklung des S-Bahnsystems sind folgende Phasen zu unterscheiden:

- Phase bis 2030: Es besteht kaum Handlungsspielraum, evtl. sind einzelne Perronverlängerungen für längere Züge möglich (Furttal), Taktverdichtungen sind aber in diesem Zeithorizont nicht möglich.
- Zeithorizont 2030: Der Ausbauschnitt des STEP (STEP AS 2030) ist der erste Schritt zur Umsetzung des Konzepts S-Bahn 2G (vgl. Abbildung 38). Das Konzept wurde dem Bund im Jahr 2014 eingegeben und befindet sich seitdem in Prüfung.
- Phase nach 2030: Realisierung des Zielkonzepts S-Bahn 2G (sog. „Leuchtturm“).

Das Zielkonzept S-Bahn 2G sieht ein System von inneren (konsequenter 15-Minuten-Takt) und Express-Linien (30-Minuten-Takt) vor. Dadurch werden die Reisezeiten und Kapazitäten weiter optimiert. Die Kapazität verdoppelt sich gegenüber dem Zustand nach Ausbauschnitt 4. Teilergänzungen. Die „innere S-Bahn“ soll die Erschliessungsfunktion im Kernbereich sicherstellen und kurze Fahrgastwechselzeiten garantieren. Mit den nur kurzen durchschnittlichen Fahrzeiten werden die Fahrzeuge stehplatzorientiert sein. Die „Express-S-Bahn“ hingegen wird sitzplatzorientiert bleiben. Im äusseren Bereich hat sie Erschliessungsfunktion und im Kernbereich, mit Bedienung nur der wichtigen Stadtbahnhöfe, Durchleitfunktion. Die Planungen werden zeitlich auf den Ausbauschnitt 2030 des strategischen Entwicklungsprogramms des Bundes für den Bahnausbau (STEP) und die Finanzierbarkeit durch den Bund abgestimmt (vgl. Abschnitte zum Fernverkehr).

Die Bahnhöfe Zürich HB, Zürich-Altstetten, Zürich Flughafen, Zürich-Oerlikon, Bülach, Dietikon, Thalwil, Wädenswil und Winterthur sollen die Verknüpfung des S-Bahnnetzes mit dem übergeordneten Fernverkehr gewährleisten.

Für die Funktion des S-Bahn-Systems werden der Brüttenertunnel sowie der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen vorausgesetzt. Zudem sollen – vorausgesetzt positive Zweckmässigkeitsbeurteilungen - die beiden neuen Bahnhöfe Winterthur Grüze Nord und Dietikon Silber (Einträge im Richtplan) das Angebot ergänzen.

Die langfristige S-Bahn-Planung ist auf das Raumkonzept Schweiz und auf die räumlichen Entwicklungsziele gemäss dem Raumordnungskonzept des Kantons Zürich ausgerichtet (Abbildung 38). Zudem stimmt das Angebotskonzept mit der Langfristperspektive Bahn des Bundes sowie den Festlegungen des KRP sowie des Sachplans Verkehr überein und es entspricht den Vorgaben des kantonalen GVK.

Die Planungen der S-Bahn 2G sind eng mit den Planungen des strategischen Entwicklungsprogramms des Bundes für den Bahnausbau (STEP) abgestimmt. Der Bundesbeschluss zum STEP-Ausbau 2030 erfolgt voraussichtlich 2018.

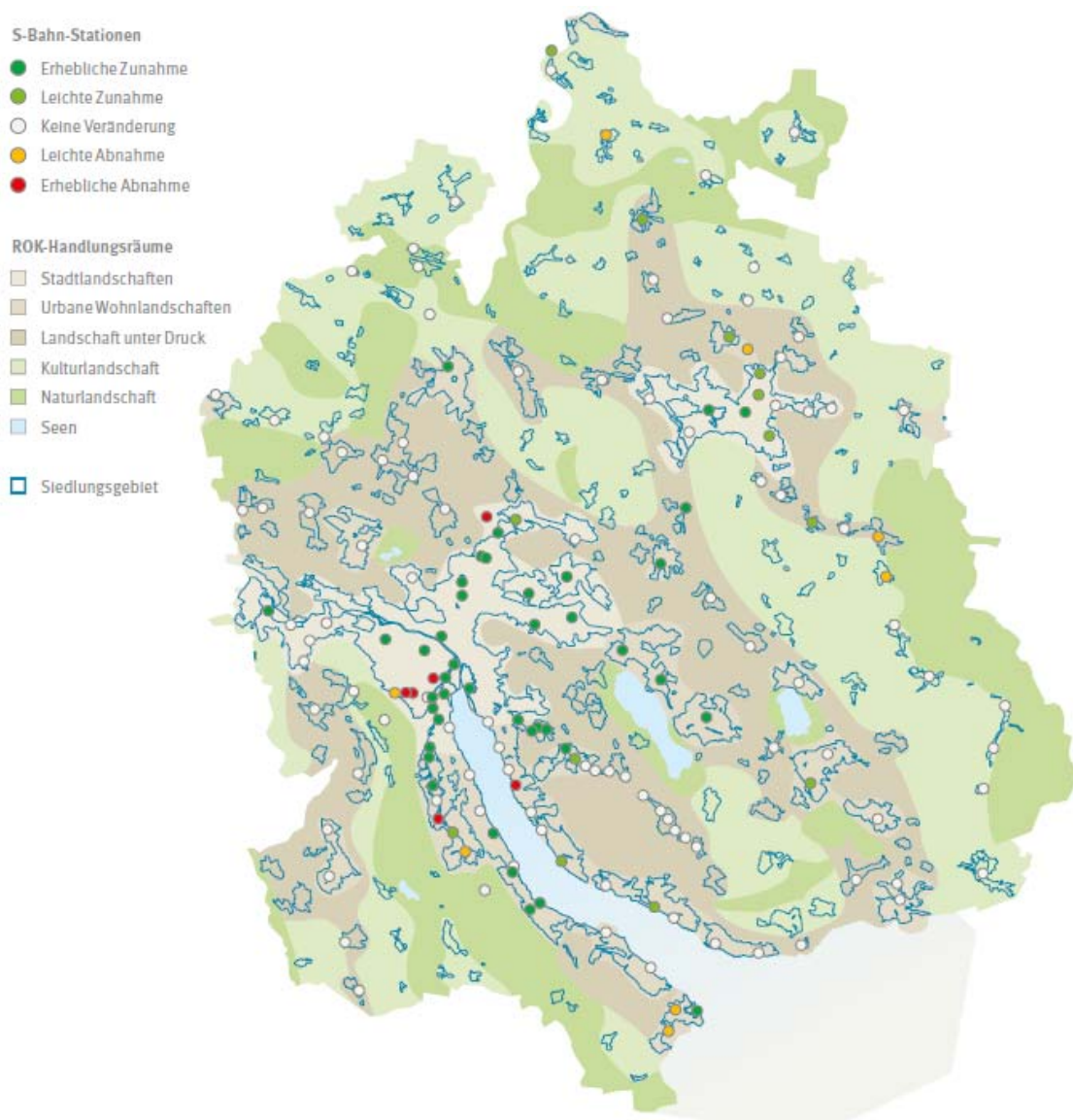


Abbildung 38 Ausbauschritt 2030 der S-Bahn 2G

Quelle: (13)

TS-Öffentlicher Verkehr 6: Fernverkehr national

Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass die Planungen in den Korridoren weitergeführt werden, in denen die Kapazitätsengpässe trotz den Ausbauten im Rahmen von HGV und ZEB nicht vollständig behoben werden können. Dies betrifft vor allem die Korridore Zürich – Aarau, Ostschweiz und Zentralschweiz/Gotthard. Die Gesamtplanung erfolgt unter der Federführung des Bundes im STEP Ausbauschritt 2030 und den folgenden Ausbauschritten. Darin wird ein abgestimmtes Konzept mit Fernverkehr, Regionalverkehr und Güterverkehr festgelegt.



TS-Öffentlicher Verkehr 7: Fernverkehr international

International ist der Kanton Zürich primär via Hauptbahnhöfe Zürich und Winterthur erreichbar. Die Gestaltungsmöglichkeiten des Kantons sind gering. Im Rahmen seiner Möglichkeiten tritt er dafür ein, dass Menge, Qualität und Pünktlichkeit der Bahnverbindungen zu den Metropolitanräumen Paris, Mailand, München und Stuttgart laufend gesteigert werden. TS-Öffentlicher Verkehr 8: Nachtnetz

TS-Öffentlicher Verkehr 8: Nachtnetz

Bei entsprechender Nachfrage wird das Nachtangebot punktuell angepasst. Es wird kostendeckend betrieben.

TS-Öffentlicher Verkehr 9: Behindertengerechtigkeit

Bereits heute verkehren auf allen S-Bahn-Linien im ZVV-Verbundgebiet ganz oder teilweise niederflurige Züge. Nahezu die gesamte Busflotte ist niederflurig und fast alle Tram- und Stadtbahnhaltestellen werden mit niederflurigen Fahrzeugen bedient. Die hindernisfreie Ausgestaltung des ÖV wird gemäss den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes weitergetrieben. Die Priorisierung der Massnahmen erfolgt nach dem Kundennutzen. Der Ausbau inkl. den zusätzlich angestrebten Massnahmen soll einen hindernisfreien Ein- und Ausstieg für 99 Prozent der Fahrgäste der S-Bahn bis 2024 ermöglichen. Bei den Bushaltestellen liegt der angestrebte Wert bei 95 Prozent der Fahrgäste (88).

TS-Öffentlicher Verkehr 10: Energie

Der Kanton fördert die Beschaffung von umweltfreundlichen und energieeffizienten Fahrzeugen (Hybridbusse und Trolleybusse), die dem neuesten Stand der Technik und dem Einsatzzweck unter Berücksichtigung eines angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses bestmöglich entsprechen.

TS-Öffentlicher Verkehr 11: Bahnlärm

Das Umsetzen der Lärmsanierungsprogramme des Bundes ist innerhalb des Kantons Zürich grossteils abgeschlossen. In wenigen Gemeinden werden noch Schallschutzmassnahmen an Gebäuden vorgenommen.

TS-Öffentlicher Verkehr 12: Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformationssysteme des ZVV werden weiterentwickelt. Die Qualität der Informationen im Regelbetrieb soll auf dem bestehenden Niveau gehalten werden, und im Fall von Ereignissen sollen Verbesserungen erreicht werden. Die Informationen zum Angebot des ÖV sollen schnell, einfach und möglichst jederzeit zur Verfügung stehen.

TS-Öffentlicher Verkehr 13: Vertrieb

Die Vertriebskanäle des ZVV stellen eine optimale und effiziente Versorgung mit Beratungs-, Verkaufs- und Serviceleistungen sicher. Der flächendeckende Vertrieb wird weiter auf die modernen Vertriebskanäle hin ausgerichtet. Die bediente Marktpräsenz soll einheitlicher werden und auf die Beratung betreffend das vernetzte ZVV-Angebot fokussiert sein. Die Grundversorgung der bedienten Marktpräsenz soll unter Berücksichtigung betriebswirtschaftlicher Aspekte sichergestellt werden.



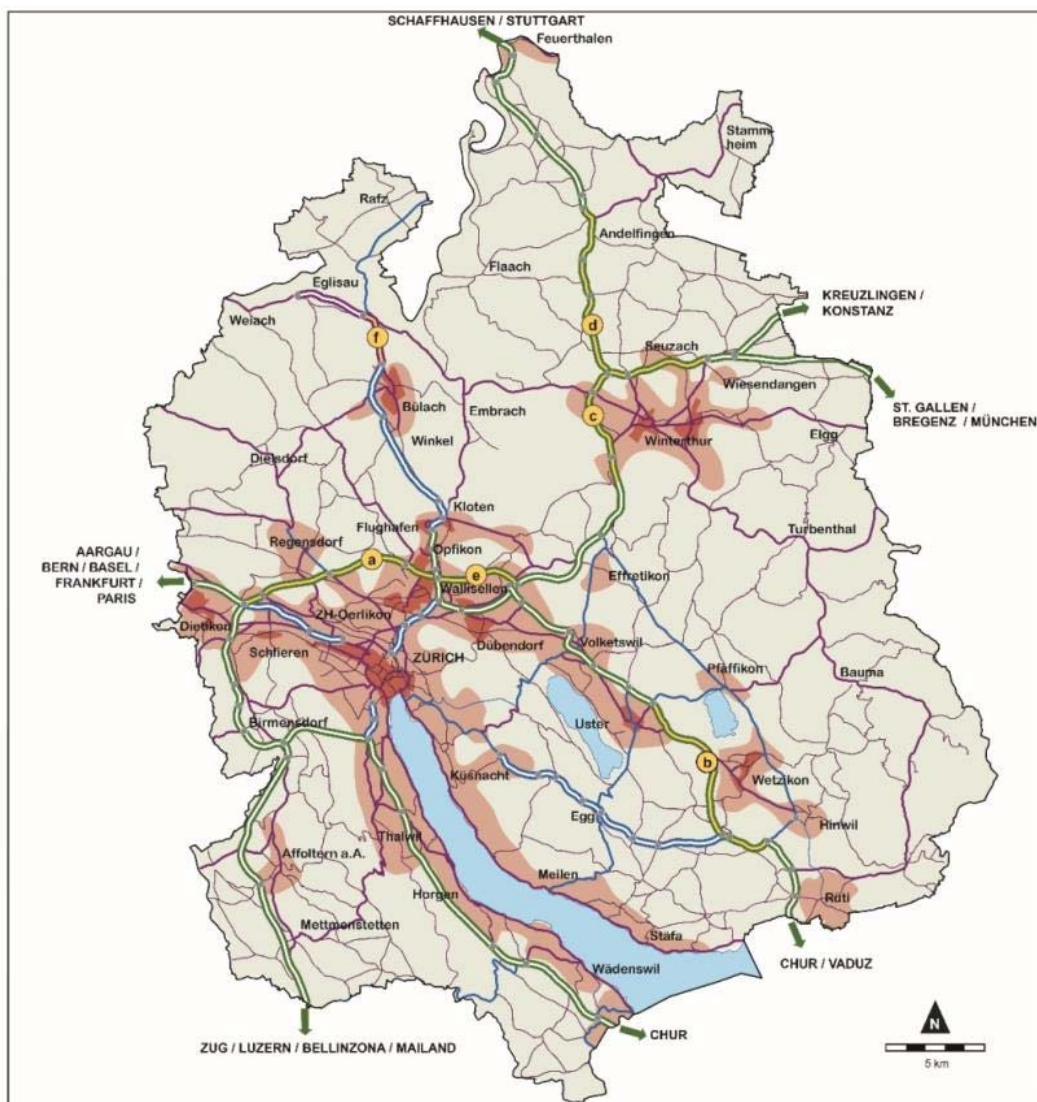
TS-Öffentlicher Verkehr 14: Werbung

Der Nutzen des ZVV-Netzes und die Vorteile des ÖV werden durch geeignete Kampagnen hervorgehoben. Die Marke ZVV tritt vor, während und nach der Reise in Erscheinung. Der öffentliche Verkehr wird dort als effizienter und zuverlässiger Zubringer für Freizeiterlebnisse positioniert, wo er diese Dienstleistung zweckdienlich und wirtschaftlich erfüllen kann.

3.5.6 Teilstrategien Strassen / motorisierter Individualverkehr

TS-Strassen / Motorisierter Individualverkehr 1: funktionale Zuordnung

Der Kanton gliedert sein Strassennetz hierarchisch und weist den Netzteilen unterschiedliche Funktionen zu. Hochleistungsstrassen werden als übergeordnete Achsen mit hoher Leistungsfähigkeit ausgebildet, so dass der Verkehr möglichst sicher und reibungslos bewältigt werden kann. Die Hauptverkehrsstrassen kanalisieren den Verkehr möglichst abseits lärmempfindlicher Siedlungen. Sie dienen dem MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehr. Wo nötig werden Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit getroffen, soweit die Verkehrsbelastung dies zulässt. Verbindungsstrassen sind siedlungsorientiert gestaltet und dienen der Anbindung von Siedlungsgebieten und Erholungsschwerpunkten an das übergeordnete Strassennetz (Abbildung 39). Wo nötig wird mit gezielten Ausbau- und Betriebsmaßnahmen sichergestellt, dass möglichst viel MIV so direkt und schnell als möglich auf die höchst mögliche Netzhierarchiestufe gelangt. Der Kanton verfolgt diese Strategie im Rahmen seines Strassenbau-programmes.



Funktionen Strassennetz

- Durchleiten des Durchgangsverkehr (Ziel 1.3)
- Verbinden urbaner Räume mit nationalen/internationalen Zentren (Ziel 1.1)
- Verbinden urbaner Räume untereinander und mit ausserkantonalen Regionalzentren (Ziel 1.1)
- Innere Erschliessung urbaner Räume (Ziel 1.1)
- Erschliessung nicht-urbaner Räume (Ziel 1.2)

Legende

Strassen

- Hochleistungsstrasse (HLS)
- Hauptverkehrsstrasse (HVS)
- Regionale Verbindungsstrasse
- Autobahnanschluss / kreuz
- Neu-/Ausbaustrecke
- a A1 Nordumfahrung Zürich, 6-Spur-Ausbau, 3. Röhre Gubristunnel
- b A53 Lückenschluss Oberlandautobahn
- c A1 Umfahrung Winterthur, 6-Spur-Ausbau
- d A4 Kleinandelfingen-Winterthur, 4-Spur-Ausbau
- e A1 Glattalautobahn Neubau
- f A51 Hardwald, Verlängerung, 4-Spur-Ausbau

Siedlung

- urbaner Raum
- nicht-urbaner Raum
- Kantonales Zentrumgebiet

Abbildung 39 Teilstrategie Verkehr – Strassennetz

Quelle: (62)



TS-Strassen / Motorisierter Individualverkehr 2: Durchgangsverkehr

Der Durchgangsverkehr (überregional und regional) soll auf der Strasse besser durchgeleitet werden. Dies soll mit einem hierarchischen Verkehrsnetz erreicht werden, wobei erreicht werden soll, dass der Verkehr möglichst direkt auf die höchstmögliche Hierarchiestufe des Verkehrsnetzes gelangen kann. Auf diese Weise kann die Verträglichkeit des (Strassen-) Verkehrs innerhalb der Siedlungen durch eine siedlungsorientierte Gestaltung des Strassenraums erhöht werden.

TS-Strassen / Motorisierter Individualverkehr 3: Verkehrsmanagement

Beim hochbelasteten Strassennetz wird die Bewirtschaftung optimiert. Die Möglichkeiten der Verkehrssteuerung werden ausgeschöpft (bevor Ausbaumassnahmen geprüft werden), um Stauzeiten zu reduzieren, den MIV und ÖV vor allem in den Städten und auf der Autobahn flüssiger zu halten und den Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz zu bündeln (Abbildung 40). Der Kanton, der Bund und die Städte Zürich und Winterthur stimmen ihre Massnahmen im Rahmen regionaler Verkehrsmanagementpläne ab.

Die Verknüpfung und Koordination der Verkehrsmanagement-Systeme erfolgt im Kanton Zürich auf verschiedenen Ebenen:

Auf der Managementebene ist der Informationsaustausch und die Kooperation zwischen allen Strassennetzbetreibern durch die Gremien des Netzwerkes Regionale Leitzentrale - Verkehrsraum Zürich (RL-VRZ) sichergestellt.

Auf der planerischen Ebene existieren und entstehen gemeinsam von Kanton und den betroffenen Städten/Gemeinden bzw. dem Bund erarbeitete Betriebs- und Steuerungskonzepte für überkommunale Strassenzüge und wichtige Verknüpfungen von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen. Schlüsselprojekte sind dabei die Ausfallstrassen der Städte wie die Schaffhauser-, die Wehntaler- und die Albisstrasse in Zürich und die Frauenfelderstrasse in Winterthur.

Auf der technischen Ebene werden die Informatiknetzwerke von Bund, Kanton und den beiden Städten Zürich und Winterthur mit dem sogenannten Citylink gekoppelt. Über diese Schnittstelle werden grundsätzlich alle Messwerte und Betriebszustandsdaten ausgetauscht. Weiter im Aufbau begriffen ist eine Datendrehscheibe, mit deren Betrieb der Austausch noch strukturierter durchgeführt werden kann. Die Streckenkoordination einzelner Lichtsignalanlagen, die in verschiedenen Netzen angeschlossen sind, werden netzübergreifend direkt miteinander verknüpft und können stetig und schnell ihre Stati weitergeben.

Auf der Steuerungsebene wird das Konzept der regionalen Verkehrssteuerung (RVS) angewandt. Die RVS-Massnahmen zielen darauf ab, die Verkehrsströme zu verflüssigen und zu beschleunigen. Synchronisiert werden dazu:

1. die Zu- und Abflüsse zwischen dem Hochleistungsnetz und dem Hauptstrassennetz,
2. die Verkehrsströme zwischen den Knoten entlang der Verkehrsachsen im Siedlungsgebiet,
3. die Bewegungen der Autos mit denjenigen der öffentlichen Busse.

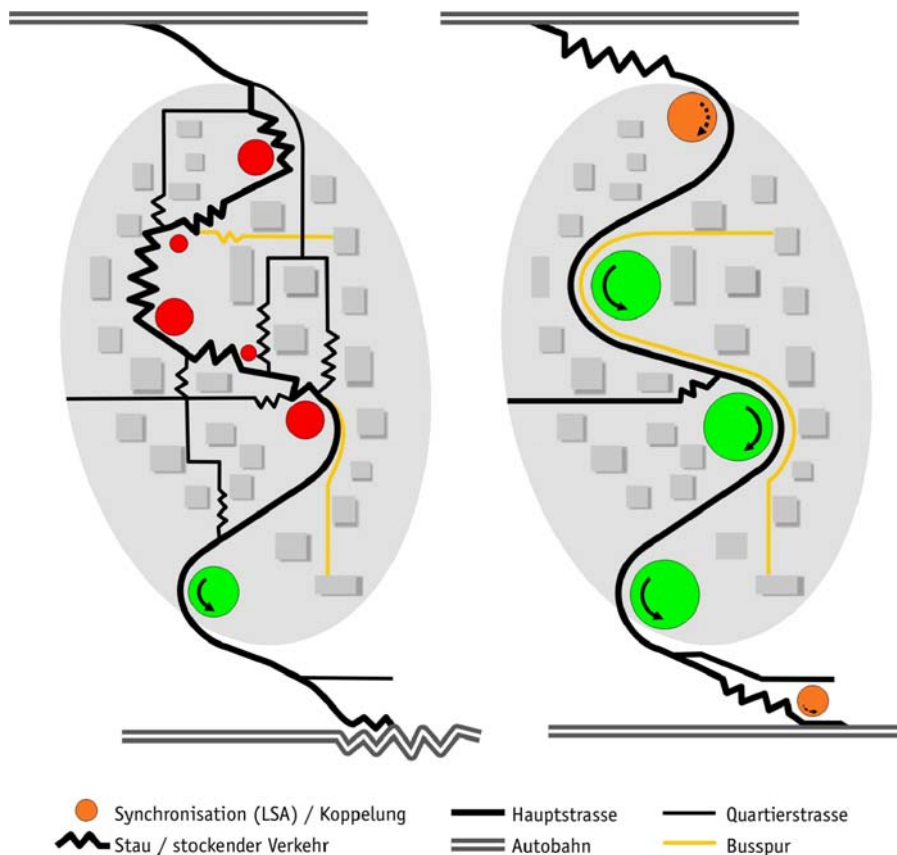


Abbildung 40 Funktionsweise ohne (links) und mit regionaler Verkehrssteuerung RVS (rechts)

Quelle: (13)

TS-Strassen / Motorisierter Individualverkehr 4: Ausbauen

Ausbauten der Strasseninfrastruktur werden nur vorgenommen, wenn die Möglichkeiten betrieblicher Massnahmen (Verkehrsmanagement) ausgeschöpft sind. Strassen werden für den MIV und den ÖV dort ausgebaut, wo dies die angestrebte räumliche Entwicklung unterstützt, der Verbesserung der Zuverlässigkeit dient, die Verkehrssicherheit erheblich verbessert und/oder punktuell Kapazitätsengpässe behebt. Ausbauten zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Hochleistungsstrassen haben in der Regel erste Priorität. Dabei werden Entlastungen in Siedlungsgebieten mittels flankierender verkehrlicher Massnahmen gesichert und so die Siedlungsqualität erhöht.

Zu den wichtigsten Ausbauten des übergeordneten Strassennetzes gehören die Infrastrukturvorhaben betreffend das Nationalstrassennetz. Dieses übernimmt in den Agglomerationen Zürich und Winterthur eine ganz wesentliche Rolle bei der Bewältigung des Agglomerationsverkehrs. Um die Funktionsfähigkeit langfristig zu erhalten, sind Kapazitätsanpassungen unumgänglich. Die Nationalstrassen im Kanton Zürich liegen seit dem 1. Januar 2008 komplett im Zuständigkeitsbereich des Bundes (Neuer Finanzausgleich NFA) und werden auch durch diesen finanziert (Infrastrukturfonds, Engpassbeseitigung). Der Kanton Zürich



vertritt seine Interessen und leistet finanzielle Beiträge bei verschiedenen Projekten; bei den Nationalstrassen (Beispiele: Überdeckung Katzenssee, Gubrist-Portal Weiningen, Einhausung Schwamendingen).

TS-Strassen / Motorisierter Individualverkehr 5: Betrieb und Gestaltung

Die Siedlungsverträglichkeit der kantonalen Hauptverkehrsstrassen wird nach Massgabe von Problemdruck, Kosten, den Anforderungen der Gemeinden und des Erneuerungsbedarfs der Infrastruktur mittels Betriebs- und Gestaltungsmaßnahmen verbessert. Der Kanton analysiert das gesamte Kantonsstrassennetz auf den innerörtlichen Abschnitten nach einheitlichen Kriterien: Kapazität (Stau, ÖV-Behinderung), Sicherheit (Unfallschwerpunkte), Umwelt (Lärmimmissionen und Luftqualität), Siedlungsverträglichkeit (Klassifizierung verträglich – kritisch – unverträglich von ca. 800 Innortsabschnitten)

Die Klassifizierung bildet die Grundlage für Umgestaltungsmassnahmen, betriebliche Massnahmen (Verkehrsmanagement, allenfalls signalisierte Temporeduktionen) oder Umfahrungen.

Umgestaltungsmassnahmen werden aufgrund von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) getroffen unter bestmöglicher Lösung des Zielkonflikts, die Kapazitäten für alle Verkehrsarten (ÖV, MIV, Velo- und Fussverkehr) nachfragekonform bereitzustellen, die Sicherheit und Umweltsituation zu verbessern und die Aufenthaltsqualität im Strassenraum zu erhöhen. Umzugestaltende und vom Kanton zu finanzierende Strassenabschnitte weisen eine kritische oder unverträgliche Siedlungsverträglichkeit und einen DTV von mindestens 4000 Fzg. auf; sie werden in den RRP eingetragen.

Verbindungsstrassen werden siedlungsorientiert gestaltet, der Strassenraum wird dabei auch als Aufenthaltsraum aufgefasst. Das Angebot für den Velo- und Fussverkehr wird, soweit verhältnismässig, mit hoher Attraktivität und Sicherheit ausgestaltet. Gut gestaltete Ortsdurchfahrten können auch mithelfen, den Verkehrslärm zu reduzieren.

Signalisierte Temporeduktionen (T30, T40) auf Hauptverkehrsstrassen können dort vorgesehen werden, wo Verkehrsablauf, Kapazität und Verkehrssicherheit massgeblich verbessert werden. Sofern die Beurteilung einen potenziellen Handlungsbedarf für eine abweichende Höchstgeschwindigkeit auf einer untersuchten Strecke bestätigt, wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.

TS-Strassen / Motorisierter Individualverkehr 6: Ortsumfahrungen

Ortsumfahrungen werden vor allem in den Fällen neu erstellt oder ausgebaut, in denen der Nutzen für den Gesamtverkehr gross ist, grössere Siedlungsgebiete von Durchgangsverkehr deutlich entlastet werden und die gewünschte Raumentwicklung unterstützen wird. Wo Ortsumfahrungen nicht möglich (Landschafts- und Naturschutz, etc.) oder zweckmässig sind, steht die siedlungsverträgliche Gestaltung (vgl. Grundsatz STR4) im Vordergrund.

TS-Strassen / Motorisierter Individualverkehr 7: Priorisierung ÖV

Unter Berücksichtigung der Anforderungen von MIV, Fuss- und Veloverkehr sichert der Kanton kurze und zuverlässige Reisezeiten im strassengebundenen ÖV (Tram, Bus).

Mit koordinierten Lichtsignalanlagen werden die Verkehrsströme an neuralgischen Punkten synchronisiert. Wo die Verkehrssituation für den ÖV besonders prekär ist, werden Busspuren vorgesehen. Bei längeren Abschnitten handelt es sich um Trassen, die im KRP für den späteren Bau von Stadtbahnen (Tramverlängerungen) vorgesehen sind.



An weiterhin staugefährdeten Kreuzungen wird der Bus bevorzugt. Fährt ein verspäteter Bus auf den Stau auf, wird seine Position über Funk automatisch dem Lichtsignal gemeldet. Dieses wechselt auf grün und bleibt grün, solange bis der Bus die Kreuzung überquert hat. Pünktlich verkehrende Busse werden nicht bevorzugt (elektronische Busspur).

TS-Strassen / Motorisierter Individualverkehr 8: Landschaftsverbindungen

Landschaftsverbindungen (vgl. TS-Natur und Landschaft 7, Kap. 8.1.2) werden im Zuge von Erhaltungs- oder Ausbaumassnahmen geprüft und bei angemessenem Kosten-Nutzen-Verhältnisrealisiert.

TS-Strassen / Motorisierter Individualverkehr 9: Lärmschutz

Bei der Planung von neuen Strassen oder Strassenabschnitten sind gemäss Lärmschutzverordnung die Lärmemissionen soweit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist.

Mit der fristgerechten Umsetzung von Lärmsanierungsprogrammen bis 2018 stellen der Kanton Zürich, die Städte und Gemeinden eine Minimierung der schädlichen Auswirkungen des Lärms sicher. Dabei stehen Massnahmen an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg (wie Temporeduktionen, lärmarme Beläge etc.) im Vordergrund. Hierzu verfolgt der Kanton die Untersuchungen des ASTRA und des BAFU zu lärmarmen Belägen. Ebenso sollen die Temporeduktion auf Hauptstrassen oder verkehrsberuhigende Massnahmen durch Gestaltung (BGK) geprüft werden. Für die Zeit nach Ablauf der Sanierungsfrist für Kantonsstrassen im Jahr 2018 bereitet der Kanton ein Vorgehen für die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen vor.

Der Kanton sowie die Städte und Gemeinden nutzen auch die Instrumente der Raumplanung für die Reduktion der von übermässigem Lärm betroffenen Personen, indem z. B. lärmempfindliche Nutzungen (v. a. Wohnen) von den Lärmverursachern räumlich getrennt werden.

TS-Strassen / Motorisierter Individualverkehr 10: Verkehrssicherheit

Der Kanton gewährleistet bei Aus- und Neubau der Staatsstrassen ein möglichst hohes Mass an objektiver und subjektiver Verkehrssicherheit.

Im Rahmen von Via sicura hat das Bundesparlament die Rahmenbedingungen für sichere Strassen im Strassenverkehrsgesetz verankert (in Kraft seit 2013 (89)). Im Kanton Zürich werden heute bereits einige der Anforderungen der sechs vorgeschriebenen Infrastruktursicherheitsinstrumente (ISSI) umgesetzt. Die Massnahmen zur Verbesserung der Infrastruktursicherheit werden im ganzen Lebenszyklus der Strasse (Planung – Projektierung - Bau – Betrieb) umgesetzt. Der Kanton und die Städte Zürich und Winterthur analysieren das Unfallgeschehen laufend (Black Spot Management s.u.) und ergreifen signaltechnische, betriebliche und bauliche Massnahmen zum Entschärfen der Unfallschwerpunkte. Bei Bedarf werden Sofortmassnahmen ergriffen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit setzt der Kanton verstärkt auf die Sensibilisierung, Aus- und Weiterbildung, Verhaltensvorschriften sowie Kontroll- und Sanktionierungssysteme.

Im Rahmen des Black Spot Management (BSM) werden Stellen oder kurze Abschnitte im bestehenden Strassennetz, auf denen deutlich mehr Unfälle passieren als auf vergleichbaren Stellen oder Strecken, detailliert analysiert. Dies erlaubt das Erkennen von Lage, Schwere und Verteilung der Unfallschwerpunkte (USP) im Strassennetz nach objektiven, einheitlichen Kriterien.



TS-Strassen / Motorisierter Individualverkehr 11: Energieeffizienz MIV

Der Kanton fördert energieeffiziente Fahrzeuge durch die Ermässigung von Verkehrsabgaben und beobachtet die Entwicklung im Bereich energieeffizienter Antriebstechnologien (Elektro, Gas, Brennstoffzellen). Bei genügendem öffentlichem Interesse werden Pilotprojekte unterstützt. Bei der Beschaffung von Fahrzeugen für die kantonale Verwaltung wird eine hohe Energieeffizienz sichergestellt.

TS-Strassen / Motorisierter Individualverkehr 12: Parkierung MIV

Die Gemeinden müssen gemäss Planungs- und Baugesetz (PBG) §§ 242 bis 247 in den Nutzungsplanungen die Bemessung des Angebots an Abstellplätzen für Motorfahrzeuge festlegen. Diese ist nach den örtlichen Verhältnissen, nach der Güte des ÖV-Angebots, der Ausnützung und Nutzweise des Grundstücks (Nutzungsmix) sowie der Luft- und Lärmbelastung zu bemessen. Die kantonale "Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen" gilt dafür als Empfehlung.

Mit der zunehmenden Auslastung des Strassennetzes und der Vorgabe der Siedlungsentwicklung nach innen wird – neben den Gesichtspunkten der Lufthygiene – künftig die Kapazität des Strassennetzes bestimmend für die Regelung des Parkplatzbedarfs. Die kantonale Wegleitung wird deshalb mit der Stossrichtung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr bzw. der Kapazität im Strassennetz aktualisiert. Das Planungs- und Baugesetz zu revidieren und die Bestimmung des Parkplatzangebots verbindlich in einer Verordnung vorzuschreiben, erwies sich jedoch als politisch nicht machbar.

TS-Strassen / Motorisierter Individualverkehr 13: Verkehrsinformation

Der Kanton stellt seine Daten über Verkehrslage, Störungen und Gefahren auf dem Strassennetz Informationsdienstleistern zur Verfügung. Diese können die Daten als Grundlage für weitergehende Informationen und Empfehlungen betreffend Verkehrsmittelwahl, Routenwahl und Wahl der Abfahrtszeit verwenden. Das Ziel ist die Verringerung von Störungen im Verkehrsnetz, weshalb durch eine Vielfalt der Informationskanäle möglichst alle Verkehrsteilnehmer erreicht werden sollen.

3.5.7 Teilstrategien Veloverkehr

TS-Veloverkehr 1: Kantonales Veloförderprogramm

Ziel des vom Kantonsrat im Jahr beschlossenen Programms (90) ist es, mit einem Bündel verschiedenartiger Massnahmen den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr entsprechend den Zielsetzungen des GVK zu erhöhen. Dem Veloverkehr insbesondere in dicht besiedelten Gebieten und auf Etappen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs soll danach auf kurzen Distanzen eine tragende Rolle zukommen. Die im Programm enthaltenen Massnahmen zielen in besonderem Mass auf die Förderung des Velos als Alltagsverkehrsmittel ab. Wenngleich Themen wie Gesundheitsförderung, Unfallprävention oder Freizeitsport damit nicht die Kernanliegen des Programms sind, sind mit dem Programm auch in diesen verwandten Bereichen positive Effekte zu erwarten.

Das Programm umfasst einen breiten Fächer von Massnahmen, die in ihrer Gesamtwirkung geeignet sind, den Anteil des Veloverkehrs zu fördern. Die Massnahmen sind in zwei Gruppen unterteilt: Die Aufbaumassnahmen mit einer zeitlich begrenzten Umsetzungsperiode 2011–2020 stellen den Kern des eigentlichen Veloförderprogramms dar. Die Massnahmen sind in ihrer Wirkung zwar individuell, sie entfalten ihre volle Wirkung allerdings erst in der Umsetzung des Gesamtpaketes.



TS-Veloverkehr 2: Angebot Alltagsverkehr

Mit RRB. Nr. 591/2016 (64) hat der Regierungsrat dem Velonetzplan Kanton Zürich beschlossen. Demnach wird das Angebot für den Alltagsveloverkehr verbessert. Das Velo als Verkehrsmittel soll damit auf vor allem im Alltagsverkehr und auf kurzen bis mittleren Distanzen (5 bis 15 km) häufiger genutzt wird. In dicht besiedelten Räumen und als Zubringer zum ÖV soll er einen bedeutenden Anteil des Verkehrsaufkommens übernehmen.

Der Kanton stellt mit Haupt- und Nebenverbindungen ein bedarfsgerechtes und sicheres Angebot zur Verfügung. Zudem verfolgt er Pilotprojekte im Rahmen von Veloschnellrouten. Die Verbindungen werden direkt, lückenlos, attraktiv und sicher geführt. Mit einer durchgängigen und leistungsfähigen Veloinfrastruktur in städtischen Räumen und Agglomerationen soll der Alltagsveloverkehr künftig sicherer, effizienter und mit einem hohen Fahrkomfort abgewickelt werden.

Der kantonale Velonetzplan sieht bei den Alltagsverbindungen entsprechend ihrer Bedeutung unterschiedliche Klassen vor. Nebenverbindungen umfassen grösstenteils das bestehende Basisnetz entlang der Kantonsstrassen. Sie sind sicher und durchgehend. Hauptverbindungen sind zügig befahrbar und direkt. Attraktiv und komfortabel gestaltet werden sie vorzugsweise abseits der Hauptverkehrsachsen geführt. Auf bestimmten Abschnitten mit grösster Nachfrage können im Rahmen von Pilotprojekten Veloschnellrouten geprüft werden.

Mit der Aufnahme des Velonetzes in die RRP erlangt der Velonetzplan Behördenverbindlichkeit. Zahlreiche Regionen haben den Velonetzplan im Zuge der laufenden Revisionen der RRP bereits in ihre Entwürfe übernommen. In einem Umsetzungskonzept werden die zur Umsetzung des Velonetzplans erforderlichen Massnahmen priorisiert und zu Paketen gebündelt.

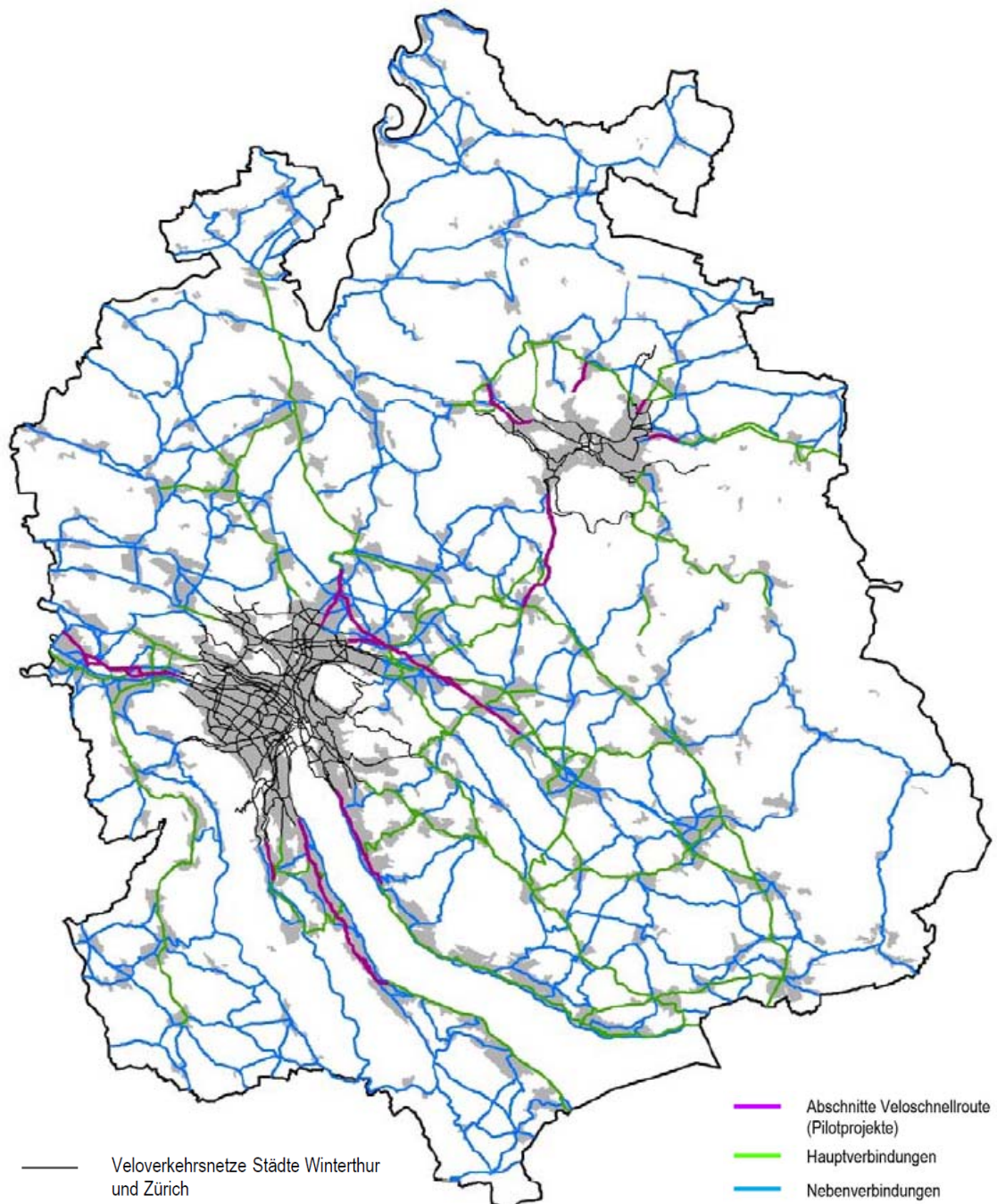


Abbildung 41 Kantonaler Velonetzplan

TS-Veloverkehr 3: Angebot Freizeitverkehr

Der Freizeitrouten werden in landschaftlich attraktiver, möglichst ruhiger Umgebung angelegt. Die wichtigen Ziele sind einheitlich gut auszuschildern (auch für den Alltagsverkehr).



TS-Veloverkehr 4: Veloparkierung

Der Kanton empfiehlt den Gemeinden, in ihren Nutzungsplänen, Parkplatzverordnungen und Baubewilligungen ein ausreichendes Angebot an Veloabstellanlagen vorzuschreiben und Mindestanforderungen bezüglich Qualitätsansprüche festzulegen. Insbesondere an zentralen Lagen sowie bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollte ein ausreichendes öffentliches Parkierungsangebot zur Verfügung gestellt werden.

TS-Veloverkehr 5: Wissenstransfer und Kommunikation

Im Kanton Zürich wird die Kommunikation für die Veloförderung auf allen Handlungsebenen als Daueraufgabe verstanden und die einzelnen Massnahmen werden mit Kontinuität verfolgt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass weiche Massnahmen, die auf Verhaltensänderungen oder die Einbindung von wichtigen gesellschaftlichen oder politischen Akteuren zielen, erst langfristig wirken.

Die Ziele und Grundsätze der Veloverkehrsförderung werden innerhalb und ausserhalb der kantonalen Verwaltung regelmässig kommuniziert und der Erfahrungsaustausch wird aktiv vorangetrieben. Dies geschieht im Rahmen von Veranstaltungen und Exkursionen, welche sich dezidiert an Vertreterinnen und Vertreter von Gemeinden, anderen kantonalen Stellen, Planungsbüros sowie weitere Akteure im Bereich Veloverkehr richten.

Weiter wird die Bevölkerung mit verschiedenen Aktionen und Kommunikationsmassnahmen über die Vorteile des Velofahrens informiert und motiviert, das Velo als Alltagsverkehrsmittel stärker einzusetzen.

3.5.8 Teilstrategien Fussverkehr

TS-Fussverkehr 1: Fussverkehr allgemein

Der Kanton setzt sich für attraktive, sichere und behindertengerechte Strassenräume und für direkte Wege in dicht besiedelten Gebieten ein. Mit Fuss- und Wanderwegen stellt der Kanton attraktive Fussverbindungen zwischen Siedlungsgebieten sowie zu und in Erholungsgebieten sicher. In den Siedlungen werden laufend Fahrbahnquerungen (à Niveau) und Unter- / Überführungen von Staatsstrassen für den Fussverkehr saniert. Bei den ordentlichen Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten werden die behindertengerechten Standards angewendet. Der Kanton sucht die aktive Zusammenarbeit mit den Gemeinden und unterstützt sie in ihren Bestrebungen, den Fussverkehr zu fördern.

TS-Fussverkehr 2: Umsetzung des Massnahmenplans Fussverkehr

Der Kanton Zürich setzt verstärkt auf eine konsequente und systematische Verbesserungen für den Fussverkehr, um mehr Menschen für diese Verkehrsart zu gewinnen. Mit dem Massnahmenplan Fussverkehr hat der Kanton Zürich, zusammen mit dem Kanton Aargau, ein strategisches Instrument geschaffen, um das Angebot für den Fussverkehr zu verbessern und auszubauen. In den Perimetern der AP3 wurden 47 Attraktoreengebiete mit hohem Fussverkehrsaufkommen identifiziert und nach einheitlicher Methodik die Schwachstellen, den Handlungsbedarf und die Lösungsansätze auf Gemeinde- und Staatsstrassen ermittelt. Die etwas über 1100 Schwachstellen und Lösungsansätze wurden in Zusammenarbeit mit den Gemeinden / Städten priorisiert und Massnahmen zur Behebung von Konfliktstellen und Schaffung besserer Fussverbindungen festgelegt.

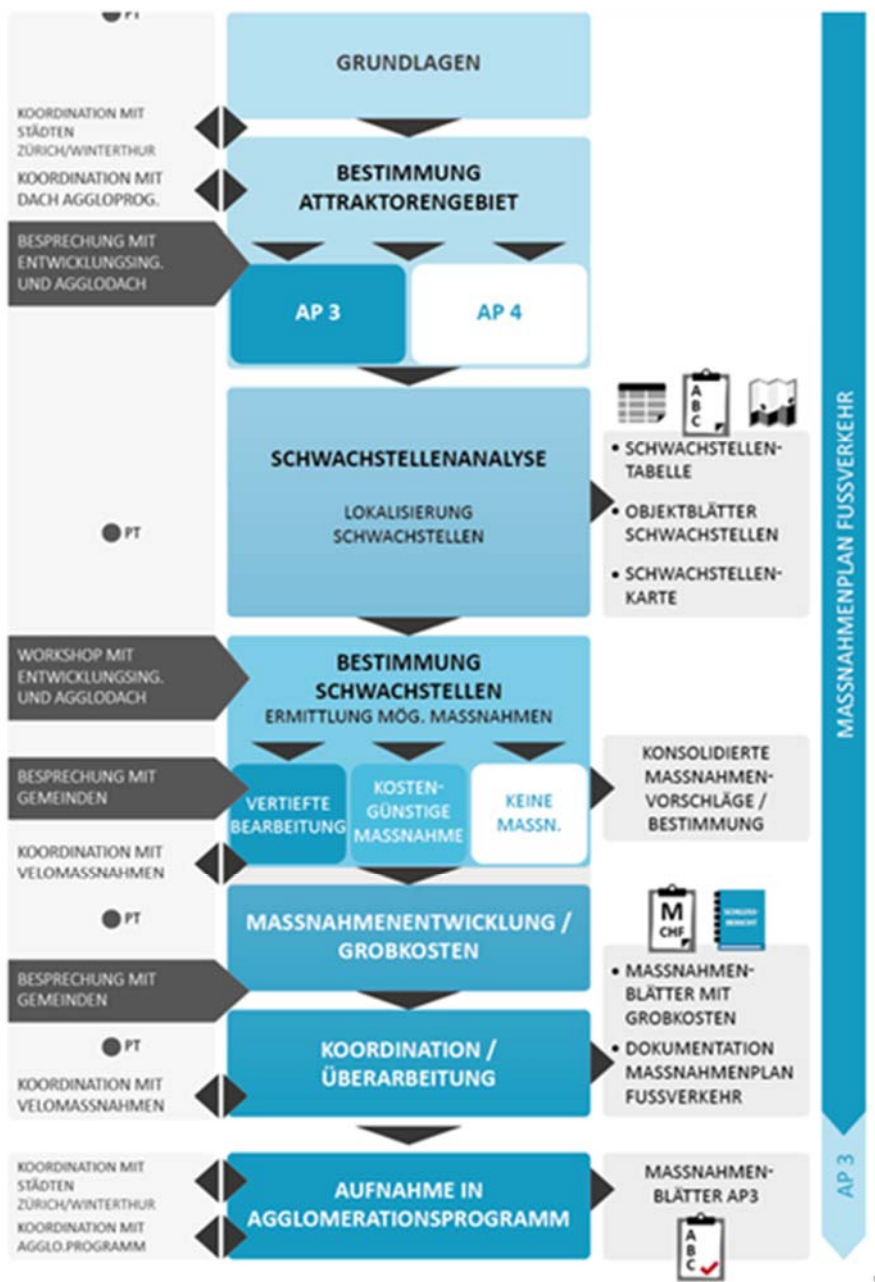


Abbildung 42 Methodik Massnahmenplan Fussverkehr

Die Massnahmen zur Behebung der Schwachstellen werden wie folgt klassifiziert: solche, die bereits im AP1 und AP2 aufgenommen sind und damit umgesetzt werden, solche, die neu im AP3 als A-Massnahme oder – vorgemerkt für AP4 – als B-Massnahme enthalten sind und solche, die ausserhalb der AP von den betroffenen Gemeinden oder vom Kanton verfolgt werden.



Die meisten Schwachstellen werden durch Massnahmen ausserhalb der AP behoben. In die AP werden primär solche Massnahmen aufgenommen, mit denen gewichtige und aufwendig zu lösende Schwachstellen behoben werden sollen (Behebung mittels Einzelmassnahmen wie Unterführungen oder Massnahmenpakete mit mehreren gleichen Massnahmen). Die meist kleineren Schwachstellen (Behebung durch Randsteinabsenkungen, Markierungsmassnahmen usw.) oder auch sicherheitsrelevanten Schwachstellen (Behebung mittels Beleuchtung, Verbesserung Sichtweiten usw.) werden ausserhalb der APs durch die Gemeinden/Städte bzw. durch die Kantone angegangen.

TS-Fussverkehr 2: Sicherheit an Fussgängerstreifen

Um die Sicherheit im Fussverkehr zu verbessern, sind insbesondere die Querungen zu optimieren. Dabei sind die Normen der VSS sowie weitere Grundlagen zu berücksichtigen.

Im Kanton Zürich bestehen rund 2200 Fussgängerstreifen auf Staatsstrassen und mindestens doppelt so viele Fussgängerstreifen auf Gemeindestrassen. Die Häufung von schweren Unfällen auf Fussgängerstreifen zwischen Dezember 2011 und Mitte 2012 führte dazu, dass die Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheit der Fussgänger nochmals verstärkt wurden:

- Regelmässige Kampagnen zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer
- Kontrollen durch die Polizei
- Erarbeitung eines kantonalen Leitfadens für die bestmögliche Umsetzung der VSS-Normen als Grundlage für die projektierenden Ingenieurbüros

Grundsätzlich ist die Überprüfung von Fussgängerstreifen auf Staatsstrassen eine ständige Aufgabe der kantonalen Behörden. Erkannte Verbesserungsmöglichkeiten werden fortlaufend umgesetzt. Im Rahmen dieser Überprüfung wurden rund 16% der Fussgängerstreifen auf Staatsstrassen der dringlichen Sanierungsstufe 1 zugeordnet. Bereits im Zeitraum zwischen Herbst 2013 und Herbst 2014 wurde an über 500 Fussgängerquerungen Verbesserungen vorgenommen.

3.5.9 Teilstrategien Intermodalität

TS-Intermodalität 1: Intermodalität allgemein

Die Intermodalität stellt sicher, dass optimale Rahmenbedingungen für die kombinierte Mobilität vorhanden sind. Dies ermöglicht eine sinnvolle Wahl der Verkehrsträger für einzelne Abschnitte des Reisens. So können die Leistung des Gesamtverkehrssystems optimiert und negative Umwelteinflüsse durch den Verkehr reduziert werden.

TS-Intermodalität 2: Park & Ride

Der Kanton befürwortet Park + Ride - Anlagen nur im Einzugsbereich von ungenügend mit ÖV erschlossenen Siedlungsgebieten. Diese liegen in der Regel in den nicht-urbanen Gebieten.



TS-Intermodalität 3: Bike & Ride

Der Kanton fördert im Rahmen seiner Zuständigkeiten die gute Erreichbarkeit von Haltestellen des ÖV mit dem Velo. Er legt Bike & Ride-Anlagen von überkommunaler Bedeutung fest. Um die Qualität der Anlagen hoch zu halten werden Standards festgelegt (möglichst fahrend erreichbar, abschliessbar, überdacht, etc.).

TS-Intermodalität 4: Zugang zum ÖV zu Fuss

Auch zu Fuss sollen die Zugänge zu den ÖV-Haltestellen direkt, sicher und ansprechend gestaltet werden. Bis 2024 werden die Netzlücken – soweit verhältnismässig – behindertengerecht geschlossen.

TS-Intermodalität 5: Landseitige Erschliessung Flughafen Zürich

Der Kanton stellt in seinem Zuständigkeitsbereich die gute Erreichbarkeit des Flughafens für den Personen- und Güterverkehr auf dem Strassen- und Schienennetz langfristig sicher.

Die Flughafen Zürich AG ist zuständig für die Parkieranlagen beim Flughafen Zürich und muss gemäss KRP die Anlage so bewirtschaften, dass mindestens 42% aller Personenfahrten (MIV und ÖV) im landseitigen Verkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln stattfinden. Bei der letzten Erhebung 2013 wurde dieser Wert übertroffen. Bis 2030 muss dieser Wert 46% betragen. Diese Festlegungen sind in Abstimmung mit den Vorgaben des SIL-Objektblatts im KRP festgesetzt. Neben der hervorragenden Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist auch die Parkplatzbewirtschaftung darauf ausgelegt, die Erreichung des Ziels zu unterstützen.

3.5.10 Teilstrategien Güterverkehr

TS-Güterverkehr 1: Güterverkehr allgemein

Ein leistungsfähiger, sicherer, wirtschaftlicher und umweltfreundlicher Güterverkehr dient als Rückgrat für die Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Zürich. Die effiziente Versorgung mit Gütern ist eine wichtige wirtschaftliche Voraussetzung. Im Gegensatz zum Personenverkehr ist der Kanton im Güterverkehr aber nicht Leistungsanbieter. Der Kanton sorgt im Rahmen seiner hoheitlichen Möglichkeiten (Raumplanung, Planungs- und Bauvorschriften) dafür, dass Transport und Logistik sichergestellt werden kann.

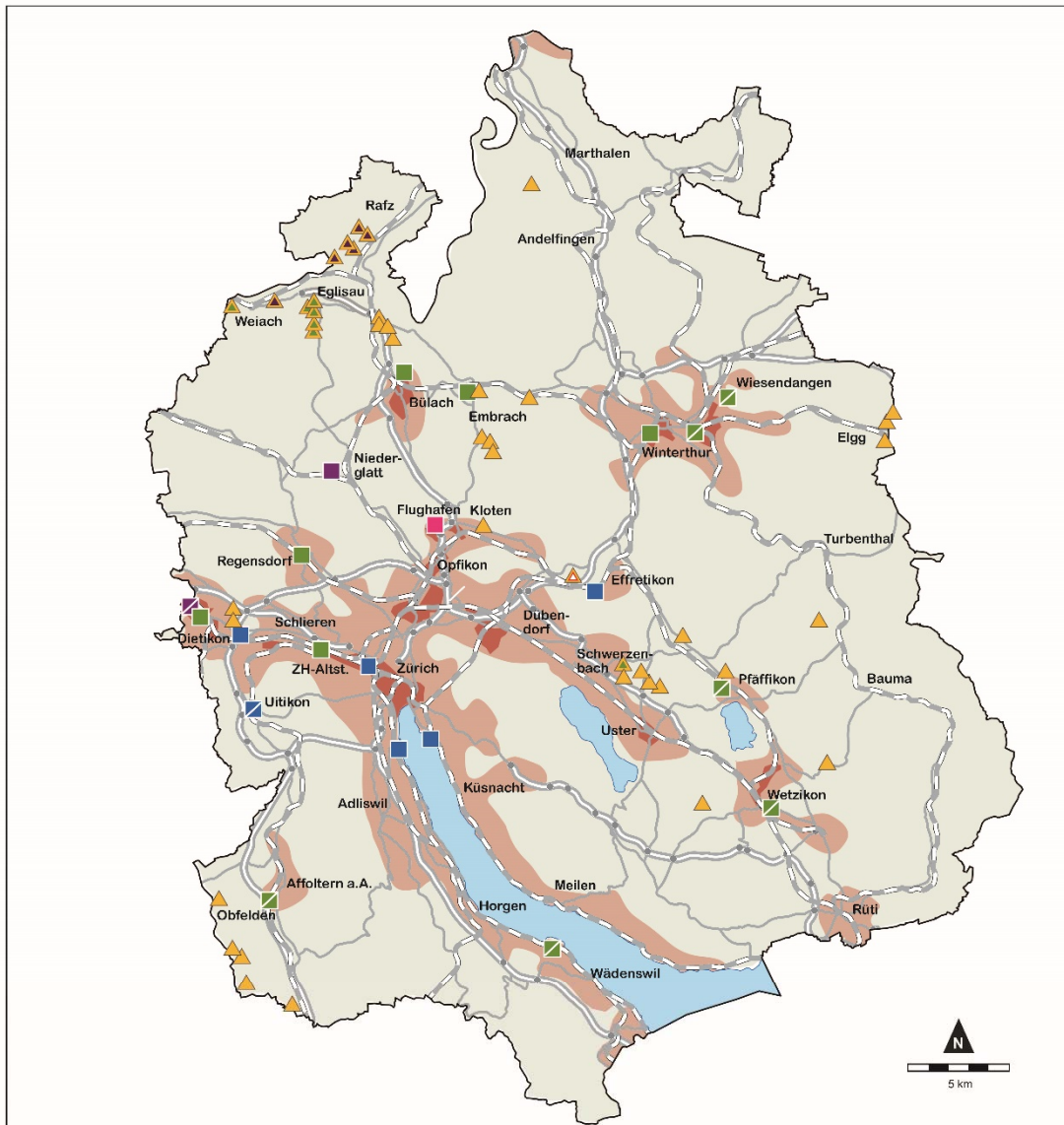
Der Güterverkehr auf der Schiene soll insbesondere beim Verkehr über grosse Distanzen und beim Transport von Massen- und Gefahrgütern unterstützt werden. Zudem sollen Potenziale des schienengebundenen Güterverkehrs bei güterverkehrsintensiven Aktivitäten und Anlagen sowie im unbegleiteten kombinierten Verkehr vermehrt genutzt werden. Die Wohnbevölkerung ist im Interesse der Standortqualität vor übermässigen Immissionen (Feinstaubpartikel, Lärm und Erschütterungen) zu schützen. Der Kanton konzentriert sich auf folgende Stossrichtungen:



- Raumplanerische Berücksichtigung von güterverkehrsintensiven Aktivitäten: Positivplanung, Vorgaben und optimierte Abstimmung in der Nutzungsplanung
- Raumplanerische Sicherung von Umschlagsstandorten Schiene / Strasse flächendeckend in allen Regionen des Kantons
- Raumplanerische Sicherung von Anschlussgleisen
- Schwerpunkt Kies und Aushub mit konsequenter Umsetzung von planungs- und baurechtlichen Vorgaben. Ziel: Bahnanteil von 35% bei Kies- und Aushubtransporten
- Umweltfreundliche Ver- und Entsorgungstransporte durch gezielte Auflagen bei Baubewilligungen.
- Gezielte Förderung von Innovationen und Unterstützung der Forschung.

TS-Güterverkehr 2: Güterumschlagstandorte

Der Kanton sichert den Raum für dezentrale Umschlaganlagen (Terminals), damit Güter möglichst nahe beim Versender bzw. beim Endverbraucher von der Strasse auf die Schiene und umgekehrt umgeschlagen werden können (vgl. Abbildung 20). Zentral hierbei ist die Realisierung des regionalen Terminals für den kombinierten Güterverkehr beim Rangierbahnhof Limmattal.



Güterumschlaganlagen

- Güterumschlaganlage (Schiene, Strasse)
- Aushub-, Kies- oder Sandumschlag (Schiene, Strasse, Schiff)
- Kombiterminal (Schiene, Strasse)
- Luftfracht (Schiene, Strasse, Luft)
- geplante Umschlaganlage

Materialgewinnungsgebiete (Kies) / Aushubablagerung

- ▲ ohne Bahnanschluss
- ▲ Bahnanschluss vorhanden
- ▲ Bahnanschluss vorsehen
- ▲ Bahnanteil vorsehen

Güterumschlaganlagen und Materialgewinnungsgebiete gemäss Regionalen Richtplänen nicht dargestellt

Legende

- | | |
|----------------------------------|--------------------------|
| Schiene | Siedlung |
| — Fernverkehrs- / S-Bahn-Strecke | urbaner Raum |
| Strasse | nicht-urbaner Raum |
| — Hochleistungsstrasse (HLS) | Kantonales Zentrumgebiet |
| — Hauptverkehrsstrasse (HVS) | |
| ● Autobahnanschluss / kreuz | |

Quelle: Kantonaler Richtplan

Abbildung 43 Teilstrategie Verkehr – Güterverkehr im Kanton Zürich

Quelle: (13)



TS-Güterverkehr 3: Einzelwagenladungsverkehr

Der Kanton unterstützt den Erhalt des Einzelwagenladungssystems sowie die dafür erforderlichen Infrastrukturen. Er setzt sich dafür ein, dass die bestehenden Bahnareale und dezentralen Anschlussgleise und Logistikeinrichtungen des Einzelwagenladungssystems dort erhalten und zweckmässig genutzt werden, wo ein gebündeltes Transportaufkommen anfällt.

TS-Güterverkehr 4: Kombiniertes Güterverkehr und Logistik

Der Kanton fördert den Aufbau neuer Angebote im kombinierten Güterverkehr und bei der Güterverteilung. Er unterstützt den Aufbau effizienter, wirtschaftlicher Systeme für den Behälterumschlag (Kombiverkehr) durch Verkehrsunternehmungen und Transportwirtschaft. Er fördert die Einbindung in internationale, nationale und regionale Behältertransportsysteme und Logistikketten.

TS-Güterverkehr 5: Kies und Aushubtransporte

Der Kanton schafft die Voraussetzungen dafür, dass Transportdistanzen möglichst kurz sind oder auf der Schiene stattfinden. Dies erfolgt durch die Nutzung bestehender Umschlaganlagen, Gewährleistung des Bahnanschlusses bei neuen Kies- und Ablagerungsgebieten sowie Grossbaustellen und der Gestaltungsplanpflicht für neue Anlagen im Rahmen der Erteilung von Abbaubewilligungen.

TS-Güterverkehr 6: Trassenplanung

Der Kanton setzt sich bei der Trassenplanung des Schienennetzes für eine angemessene Berücksichtigung des Güterverkehrs ein.

TS-Güterverkehr 7: Güterverkehrsintensive Einrichtungen

Der Kanton Zürich sorgt bei grossen Anlagen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) mit gezielten Auflagen resp. mit entsprechenden Anträgen bei der Erteilung der Baubewilligung für eine umweltfreundliche Ver- und Entsorgung. Insbesondere gilt es Anlieferzeiten und Immissionschutz, Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge, Vorgaben für Bahntransport und umweltfreundliche Anlieferbedingungen zu berücksichtigen.

3.6 Übergeordnete Massnahmen

Als übergeordnete Massnahmen werden Vorhaben bezeichnet, welche bedeutende Wirkung über einen einzelnen Agglomerationsperimeter hinaus entfalten und/oder nicht in der Kompetenz des Kantons liegen (z.B. Eisenbahninfrastrukturen, Nationalstrassen). Die übergeordneten Massnahmen sind jedoch für die erfolgreiche Umsetzung der Teilstrategien und damit für die Erreichung der Ziele der einzelnen AP eine notwendige Voraussetzung. In den einzelnen AP wird auf ihre Notwendigkeit und ihre Wirkung gebietspezifisch eingegangen.

Die wichtigsten übergeordneten Massnahmen sind die grossen Strassen- und Eisenbahninfrastrukturvorhaben des Bundes. Diese übernehmen in den Agglomerationen Zürich und Winterthur eine ganz wesentliche Rolle bei der Bewältigung des Agglomerationsverkehrs. Um die Funktionsfähigkeit langfristig zu erhalten, sind Kapazitätsanpassungen unumgänglich.



Die folgende Tabelle gibt zunächst einen Überblick über die für die AP2 und AP3 geltenden übergeordneten Massnahmen. Zum Teil wurden Massnahmen bereits im Rahmen der AP2 aufgeführt und finden in den AP3 ihre Wiederaufnahme. Zum Teil sind die Massnahmen inzwischen umgesetzt oder obsolet geworden. Die nachfolgenden Abschnitte enthalten die Angaben dazu.

Tabelle 8 **Übergeordnete Massnahmen der Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich**

Massnahmen-kategorie	Massnahme	AP2	AP3
Siedlung	Gesamtüberprüfung kantonaler Richtplan	X	
	Weiterentwicklung der Parkierungsregelungen für Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) durch Revision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG)	X	
	Überarbeitung der Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen		X
Langsamverkehr-Velo	Veloförderprogramm Kanton Zürich	X	X
Kapazität Strasse	Ausbau A1 Nordumfahrung Zürich	X	X
	Ausbau A4 Winterthur-Kleinandelfingen	X	X
	Ausbau A1 Umfahrung Winterthur	X	X
	Pannestreifenumnutzung A1(PUN)		X
	Glattalautobahn	X	X
	Lückenschliessung Oberlandautobahn	X	X
	Ausbau Hardwald, Kreisel Chrüzstrass	X	X
Eisenbahn	Brüttenertunnel	X	X
	Ausbau Bahnhof Stadelhofen		X
	STEP Ausbauschnitt 2030 - weitere Massnahmen		X
	Limmattalbahn	X	
	4. Teilergänzungen S-Bahn, 3. Etappe	X	
	Honeret-Tunnel	X	
	Zimmerberg-Basistunnel II	X	
Sonstige	Gateway Terminal Limmattal	X	
	Mobilität im Unternehmen	X	
	Impuls Mobilität		X

Gesamtüberprüfung kantonaler Richtplan

Im März 2014 hat der Zürcher Kantonsrat die Gesamtüberprüfung des KRP wie auch die Teilrevision Kapitel 4.7.1 Flughafen Zürich festgesetzt (55). Am 29. April 2015 hat der Bundesrat die Gesamtüberprüfung, am 18. September 2015 die Teilrevision Kapitel 4.7.1 Flug-



hafen Zürich genehmigt (55). Beide Revisionen sind nun sowohl für die Behörden des Kantons Zürich wie auch für die Nachbarkantone und den Bund verbindlich. Der neu festgesetzte KRP ist zentrale Grundlage für die AP3.

Weiterentwicklung der Parkierungsregelungen für Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) durch Revision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG)

Ziele der Teilrevision des PBG zu den Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen waren die gesamtkantonale Vereinheitlichung der Kriterien zur Ermittlung des Parkplatzbedarfs sowie die Stärkung der Zentren durch Einführung von Eignungsgebieten für stark verkehrserzeugende Nutzungen. Verbindliche gesetzliche Vorgaben an die Gemeinden bei der Festsetzung der Parkplatzzahl in der Bau- und Zonenordnung fehlten bislang, was zu sehr unterschiedlichen kommunalen Regelungen führte.

Gegenwärtig hat die kantonale Wegleitung (Wegleitung der Baudirektion vom Oktober 1997 zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen) lediglich den Charakter eines Hilfsmittels, dem nach der Rechtsprechung die Bedeutung einer Richtlinie zukommt. Mit dem Erlass einer kantonalen Verordnung über Fahrzeugabstellplätze wollte der Regierungsrat eine verbindliche Regelung für alle Gemeinden schaffen. Das Vernehmlassungsverfahren im Jahr 2009 und die nachfolgende Überarbeitung des Verordnungsentwurfs zeigte, dass keine mehrheitsfähige Vorlage bezüglich Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugender Nutzungen zu finden ist. Mit RRB Nr. 1424/2013 (91) verzichtet der Regierungsrat auf eine Verordnung und gibt zugleich den Auftrag die bestehende Wegleitung gestützt auf die Vorarbeiten zu überarbeiten.

Überarbeitung der Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen

Der Auftrag zur Überarbeitung der vorliegenden Wegleitung zur Ermittlung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen ist mit dem RRB Nr. 1424/2013 gegeben. Die Arbeiten wurden 2014 aufgenommen und dauern noch an. Zentrale Neuerungen sind:

- Ergänzung zur Gemeindetypisierung auf der Grundlage des kantonalen Raumordnungskonzepts (ROK-ZH)
- Aktualisierung der Werte zum Grenzbedarf, zu den Haltestellenkategorien, den ÖV-Güteklassen, zur Ermittlung des massgeblichen Bedarfs sowie zu den Veloabstellplätzen
- Stärkere Differenzierung zur Berücksichtigung spezieller Verhältnisse sowie stark verkehrserzeugender Nutzungen (SVN)
- Praxishilfe zur Thematik der Off-Airport-Parkierung

Veloförderprogramm Kanton Zürich

Ziele und Inhalt des Veloförderprogramms sind als „TS-Veloverkehr 1“ im Kapitel 3.5.7 beschrieben. Das Programm wird seit Anfang 2012 umgesetzt. Dazu wurde eine Koordinationsstelle Veloverkehr eingerichtet. Die Schwerpunkte der bisherigen Umsetzung des Veloförderprogramms umfassen:

- Der kantonale Velonetzplan wurde erarbeitet und vom Regierungsrat beschlossen (RRB Nr. 591/2016) (64). Dieser löst die bisherige, weitgehend umgesetzte Radwegplanung (RRB Nr. 1233/2001 (92)) ab. Der Velonetzplan legt im Wesentlichen das künftige kantonale Veloverkehrsnetz für den Alltagsverkehr fest. Die Umsetzungsplanung beginnt 2016. Einige Massnahmen aus dem Velonetzplan sind bereits in den AP3 enthalten.



- Mit Merkblättern zur Veloparkierung und Wegweisung, mit Best-Practice-Beispielen, Tagungen und Fachexkursionen sind Gemeinden, Planer und Dritte gezielt unterstützt worden.
- Das Velofahren wurde mit Massnahmen der Kommunikation und des Marketings (Webauftritt, Flyer, Aktionen, Aufbereitung von Lerninhalten etc.) gezielt gefördert
- Seit 2014 erfolgt eine Finanzierungsunterstützung bei der Erstellung von Veloparcours auf Schul-Pausenplätzen.

Ausbau A1 Nordumfahrung Zürich

Mit täglich rund 100'000 Fahrzeuge wird die Kapazitätsgrenze der Nordumfahrung regelmässig überschritten. Als direkte Folge nimmt die Verkehrssicherheit ab und die Anzahl Stauzeiten steigt. Mit dem Ausbau soll die erwartete Zunahme (bis 2025: 125'000 Fz./Tag) aufgefangen und die Sicherheit verbessert werden. Die Kosten des Projekts betragen rund 940 Mio. CHF. Die A1 wird zwischen dem Limmattaler Kreuz und Zürich-Seebach auf einer Länge von 9.6 km auf 6 Fahrstreifen ausgebaut, Kernstück ist der 3,3 km lange Gubristtunnel. Die Anschlüsse Weiningen und Zürich-Affoltern werden angepasst.

Das Vorhaben wurde im Rahmen des Programms zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz (PEB2) dem Modul 1 zugeordnet, die Finanzierung ist gesichert. 2015 wurde mit den Vorarbeiten, 2016 mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen.

Ausbau A1 Umfahrung Winterthur

Zwischen dem Anschluss Winterthur-Töss und dem Anschluss Winterthur-Ost wird die Kapazität der A1 auf einer Länge von 13 km auf 6/8 Fahrstreifen ausgebaut, damit die hohe Verkehrsbelastung besser aufgenommen werden kann. Im Projekt enthalten ist die Überdeckung Wülflingen. Das Vorhaben wurde im Rahmen des Programms zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz (PEB) dem Modul 2 zugeordnet, die Finanzierung mit den Mitteln des Infrastrukturfonds bzw. dem künftigen Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) ist damit wahrscheinlich, aber noch nicht beschlossen. Das generelle Projekt ist in Bearbeitung.

Ausbau A4 Verzweigung Winterthur – Kleinandelfingen

Auf dem knapp 9 km langen Streckenabschnitt der A4 zwischen Kleinandelfingen und der Verzweigung Winterthur-Nord sieht das ASTRA einen Ausbau auf vier Fahrstreifen mit Richtungstrennung und Pannestreifen vor. Die öffentliche Auflage fand im ersten Halbjahr 2016 statt.

Pannestreifenumnutzung A1 (PUN)

Rascher und günstiger umzusetzen als Engpassbeseitigungsprojekte mit Spurausbauten sind Pannestreifenumnutzungen als betriebliche Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses bei hoher Verkehrsbelastung. Deren Wirkung ist aber weit geringer als jene von Ausbaumassnahmen und kann nur unter betrieblichen Einschränkungen erfolgen. Die Pannestreifenumnutzung dient als Ergänzung oder als Übergangslösung zu Ausbaumassnahmen. Die festgestellten Engpässe auf den Stammachsen können vielfach mittels PUN zum Teil für längere Zeit umfassend entschärft werden. Die Multifunktionalität des Pannestreifens ist weiterhin zu gewährleisten, d.h. trotz der zumindest zeitweisen Nutzung als Fahrstreifen muss er prioritär für Pannenfahrzeuge, Unfallfahrzeuge und auch für den Betrieb und Unterhalt verfügbar bleiben. Folgende PUN-Massnahmen sind für die AP-Perimeter im Kanton Zürich besonders relevant:



- A1 Wettingen – Dietikon: Inbetriebnahme ca. 2023
- A1 Zürich Ost – Effretikon: Inbetriebnahme ca. 2024
- A1 Effretikon – Winterthur- Töss – Winterthur Ohringen: Inbetriebnahme ca. 2022
- A1 Winterthur Ohringen – Kantonsgrenze: Inbetriebnahme ca. 2017

Glattalautobahn

Die A1 im Raum Glattal/Winterthur stellt einen der bedeutendsten Engpässe im Nationalstrassennetz dar. Die Kapazitätsgrenze dieses Autobahnabschnitts, der mitten durch einen der am dichtesten besiedelten Räume der Schweiz führt, wird heute regelmässig erreicht. 2011 und 2012 untersuchte das Bundesamt für Strassen daher im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung zahlreiche mögliche Varianten für eine Leistungssteigerung. Eine Vertiefungsstudie des ASTRA (93) hat gezeigt, dass der Engpass im Glattal durch eine solche Lösung besser beseitigt werden kann als mit einem Ausbau der bestehenden Nationalstrasse. Mit RRB Nr. 490/2012 (94) nahm der Regierungsrat vom Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung Kenntnis und sprach sich, in Übereinstimmung mit den Planungsregionen Glattal sowie Winterthur und Umgebung, für die Variante G1b aus

Auf der A1 zwischen der Verzweigung Zürich Nord und der neuen Verzweigung Baltenswil ist die Erstellung eines 5 km langen Tunnels mit je zwei Fahrstreifen pro Richtung geplant (ohne neue Anschlüsse). Dadurch wird die Kapazität zwischen den Verzweigungen Zürich Nord und Brüttiseller Kreuz deutlich erhöht.

Die Erstellung der Glattalautobahn und die Entlastung der bestehenden Nationalstrasse sind Voraussetzung für den Lückenschluss in der Oberlandautobahn. Denn eine zusätzliche Bündelung des Verkehrs zwischen dem Glattal und dem Zürcher Oberland durch den Lückenschluss führt zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung auf der Nationalstrasse N1 im Glattal, was erst nach deren Entlastung möglich ist.

Der Bau des neuen Teilstücks bedingt aber die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz. Solange der Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz nicht ergänzt ist, bleibt das Projekt für eine Glattalautobahn vorerst sistiert.

Die Glattalautobahn wurde im Rahmen der durchgeführten Anpassung neu in Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss) aufgenommen. Infolge der Ablehnung der Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette durch das Volk im Jahr 2012 kann der Netzbeschluss nicht wie vorgesehen in Kraft gesetzt werden. Sobald die Inkraftsetzung des neuen Netzbeschlusses erfolgt ist, kann die Glattalautobahn im Rahmen eines generellen Projekts weiter vertieft werden.

Lückenschliessung Oberlandautobahn

Der Bau der kantonalen Oberlandautobahn wurde ursprünglich in Etappen vorgesehen. Das ca. 10 km lange Teilstück zwischen Uster und Betzholz wurde wegen ursprünglich geringer Verkehrsbelastung im Raum Wetzikon tiefere Priorität beigemessen als den übrigen Abschnitten. In der Zwischenzeit hat sich die verkehrliche Situation aufgrund der dynamischen Siedlungsentwicklung im Zürcher Oberland und der Weiterführung der Strasse im Kanton St. Gallen bis zum Zusammenschluss mit der A3 in Reichenburg massgebend verschärft. Die Prognosen gehen davon aus, dass sich diese Entwicklung auch in Zukunft fortsetzen wird und dass die Verkehrsprobleme im Raum Wetzikon-Hinwil zunehmen werden.

Im Jahr 2008 setzte der Regierungsrat das Ausführungsprojekt für die Schliessung der Lücke der kantonalen Hochleistungsstrasse A53 zwischen Uster und Hinwil entsprechend dem Eintrag im KRP (vom März 2007) fest. Das Bundesgericht hob 2012 diese Festsetzung nach



durchlaufenem Instanzenzug mit der Begründung auf, das Projekt verstosse in seinem östlichen Abschnitt gegen den Moorlandschaftsschutz. Nachfolgende Planungen durch den Kanton führten im Ergebnis zu einer neuen Linienführung zwischen Grüt und Gossau mit Anschluss an die Forchautostrasse bei Ottikon. Erst nachdem die A1 im Glattal durch eine neue Glattalautobahn entlastet worden ist, sollte die Lückenschliessung der Oberlandautobahn verkehrswirksam werden und der Verkehr aus dem Oberland in die Nationalstrasse im Glattal eingeführt werden.

Noch offen ist Entscheid des Bundesparlaments zur Aufnahme der Oberlandautobahn ins schweizerische Autobahnnetz (Netzbeschluss), vgl. Kapitel 3.1.1.

Ausbau Hardwald / Kreisel Chrüzstrass

Die Schaffhauserstrasse zwischen dem Anschluss Bülach Nord und dem Kreisel Chrüzstrass soll zu einer vierspurigen Mini-Autobahn ausgebaut werden, da heute in diesem Raum die Kapazität des Strassennetzes ungenügend ist und sich auch einige schwere Unfälle ereignet haben. Für den Fuss- und Veloverkehr, welcher heute entlang der Schaffhauserstrasse führt, muss infolgedessen eine Alternativroute realisiert werden. Der rund 2.9 km lange Ausbau der Schaffhauserstrasse auf vier Spuren ohne Standstreifen entspricht dem Standard der kantonalen Autobahn A51. Kernstück des Projekts bildet die Neugestaltung des Kreisels Chrüzstrass. Der Kreisel wird abgesenkt, die Fahrspur für den Verkehr zwischen Eglisau und Bülach kreuzungsfrei über den Kreisel geführt.

Das Vorprojekt wurde im Juni 2015 öffentlich aufgelegt und die daraufhin eingegangenen Einwendungen werden momentan vom Kanton bearbeitet.

Brüttenertunnel

Zur Umsetzung der Teilstrategie ÖV im Zeithorizont 2030 (vgl. Kapitel 3.5.5) sind der Brüttenertunnel und der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen unumgänglich, um die wichtigsten Angebotsziele erreichen zu können. Der Brüttenertunnel bietet eine neue zweigleisige Strecke von Winterthur nach Dietlikon bzw. Bassersdorf und ermöglicht eine erhebliche Leistungssteigerung im Korridor Zürich – Winterthur. Auch sind Fahrzeitreduktionen möglich. Der Brüttenertunnel ist nicht nur eine Voraussetzung für S-Bahn 2G, sondern ein Schlüsselprojekt für die Weiterentwicklung des Bahnangebotes überhaupt.

Ausbau Bahnhof Stadelhofen

Der Bahnhof Stadelhofen ist mit einem 4. Gleis zu ergänzen: Es zweigt eine einspurige Tunnelröhre aus dem Hirschengrabentunnel ab und führt in das neue unterirdische 4. Gleis des Bahnhofs Stadelhofen. Der bestehende Zürichbergtunnel wird dadurch mittels einer einspurigen Tunnelröhre unterquert und in Richtung Tiefenbrunnen geführt. Das 4. Gleis soll zusätzlich mit dem Zürichbergtunnel verbunden werden, um so den Anschluss in Richtung Stettbach sicherzustellen. Das 4. Gleis ermöglicht insbesondere einen Angebotsausbau auf den Korridoren nach Winterthur, Uster und Meilen. Es ist neben dem Brüttenertunnel ein Schlüsselprojekt für den Ausbauschritt 2030 des Konzepts S-Bahn 2G.



STEP-Ausbauschritt 2030 - weitere Infrastrukturmassnahmen

Neben den Schlüsselmassnahmen Brüttenertunnel und dem Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen sind werden Rahmen von STEP AS 2030 noch eine Reihe weiterer Infrastrukturmassnahmen notwendig sein. Zu diesen Massnahmen kann auch der Honeret-Tunnel (s.u.) gehören.

Limmattalbahn

Die 1. Etappe der Limmattalbahn (Abschnitt Altstetten bis Schlieren) ist im AP2 Limmattal enthalten und ist Bestandteil die Leistungsvereinbarung AP2 Limmattal (11). Der Umsetzungsbeginn ist für 2019 vorgesehen. Die 2. Etappe der Limmattalbahn (Abschnitt Schlieren bis Killwangen) ist im AP3 Limmattal enthalten. Die Limmattalbahn wird daher im AP3 nicht mehr als übergeordnete Massnahme geführt.

4. Teilergänzungen S-Bahn, 3. Etappe

Die Massnahme ist im AP Winterthur und Umgebung (2. Generation) enthalten. Der Baubeginn ist im August 2015 erfolgt. Die Umsetzung verläuft planmässig. Die Inbetriebnahme wird für den Fahrplanwechsel im Dezember 2018 erwartet. Auf einen Nennung des Vorhabens als übergeordnete Massnahme im AP3 wird daher verzichtet.

Honeret-Tunnel

Der Honeret-Tunnel umfasst eine zweigleisige Neubaustrecke vom Limmattal in den Kanton Aargau (Rupperswil). Mit dem Honeret-Tunnel wird die Leistungsfähigkeit des Korridors Zürich – Aarau gesteigert. Durch die höhere zulässige Geschwindigkeit und die Streckenverkürzung im Vergleich zur Bestandsstrecke kann auch die Fahrzeit von Zürich nach Aarau und weiter (Basel/Bern/Olten/Biel) verkürzt werden. Der Honeret-Tunnel wird im Rahmen von STEP AS 2030 untersucht und vom Kanton Zürich unterstützt. Als Alternative zum etappierbaren Ansatz Chestenberg-Tunnel / Honeret-Tunnel wird auch eine so genannte Direktverbindung untersucht. Diese besteht aus einer Neubaustrecke von Zürich bis östlich Aarau ohne Zwischenanschluss.

Zimmerberg-Basistunnel II

Der Zimmerberg-Basistunnel II ist eine Massnahme zur Beseitigung des Engpasses Zug – Zürich führt nahezu zu einer Verdoppelung der Sitzplatz-Kapazitäten zwischen der Zentralschweiz und Zürich. Er ermöglicht den Halbstundentakt im Fernverkehr zwischen Zürich und Gotthard sowie den Viertelstundentakt der S-Bahn von Zug bis nach Luzern in Verbindung mit dem Bau des Tief- bzw. Durchgangsbahnhofes Luzern. Das Vorhaben ist keine Voraussetzung für die Umsetzung der Teilstrategie ÖV im Zeithorizont 2030 (vgl. Kapitel 3.5.5) und wird daher im AP3 nicht als übergeordnete Massnahme geführt.

Gateway Terminal Limmattal

Die Standortfestlegung für den Gateway Limmattal wurde bei der Revision des KRP (Vorlage 4882 an den Kantonsrat) sistiert. Damit wurde der Unsicherheit Rechnung getragen, die mit dem Beginn des Mediationsprozesses unter Federführung des Bundesamts für Verkehr (BAV) entstanden war. Nach Abschluss der Mediation hat der Bund den Entwurf für eine Neufassung des Eintrags "Gateway Limmattal" im Sachplan Verkehr in die Vernehmlassung gegeben. Demnach soll das überarbeitete Objektblatt Limmattal neu folgendermassen aussehen: Die Güterverkehrsanlagen im Raum Limmattal sollen entsprechend der Verkehrsentwicklung bedarfsgerecht ausgebaut werden.



Die SBB planen in einem ersten Schritt die Realisierung einer Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr "Terminal Dietikon" auf einem Teil des Geländes des Rangierbahnhofs Limmattal. Die Anlage soll bei Bedarf erweiterbar sein. Die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) des Kantonsrats beantragte im April 2016 dem Kantonsrat, das Umschlagsterminal für den kombinierten Güterverkehr (Gateway) aus dem Richtplan zu streichen und anstelle der bestehenden Ortsgüteranlage eine regionale Güterumschlagsanlage für den kombinierten Verkehr und den Freiverlad einzutragen.

Mobilität im Unternehmen (MIU)

Im Rahmen des kantonalen Programms „Mobilität im Unternehmen – MIU“ wurden im Zeitraum 2006 bis 2015 eine Vielzahl von Unternehmen hinsichtlich Massnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mitarbeiter- und Kundenmobilität beraten. Auch ist die Anzahl der Partnergemeinden stetig gewachsen. Das Programm wird ab Anfang 2016 in einer erweiterten Form unter dem Namen «Impuls Mobilität» angeboten. Der Kanton Zürich greift damit die von verschiedenen Gemeinden herangetragenen Anliegen auf und berücksichtigt neue, erfolgreich erprobte Ansätze, wie etwa die Mobilitätsberatung im Rahmen von Planungs- und Bewilligungsverfahren.

Künftig können nicht mehr nur Unternehmen, sondern auch die Gemeinden selbst, Liegenschaftsverwaltungen, Veranstalter und weitere Akteure Beratungsleistungen in Anspruch nehmen. «Impuls Mobilität» will insbesondere die Gemeinden unterstützen, gute Mobilitätslösungen unter den Zielgruppen auf ihrem Gebiet bekannt zu machen oder zu fördern.

Impuls Mobilität

Das neue Programm zur Förderung des Mobilitätsmanagements „Impuls Mobilität“ wird seit anfangs 2016 von Kanton und Stadt Zürich angeboten (95). Es ersetzt und erweitert das Programm „Mobilität im Unternehmen – MIU“. Im Rahmen von Impuls Mobilität werden öffentliche und private Betriebe, Liegenschaftsverwaltungen, Veranstalter sowie Bauherren und Investoren gezielt zu Mobilitätsfragen beraten. Das Beratungsangebot bietet eine umfassende und umsetzungsorientierte Beratung zu allen Verkehrs- und Mobilitätsfragen, von der Phase der Planung eines Bauvorhabens bis und mit laufendem Betrieb. Zu den Massnahmen zählen zum Beispiel Parkraummanagement, Förderung des Fuss- und Veloverkehr (z.B. Dienstvelos, Veloinfrastruktur, etc.) oder anderen Mobilitätsdienstleistungen (Job-Tickets, Carsharing), monetäre Anreize (z.B. betriebliches Fahrspesenreglement), Förderung von flexiblem Arbeiten und Kommunikation gegenüber den Nutzenden (Autofahrende, ÖV-Kunden, etc.) „Impuls Mobilität“ will insbesondere die Gemeinden unterstützen, gute Mobilitätslösungen unter den Zielgruppen auf ihrem Gebiet bekannt zu machen oder zu fördern.



4 Synthese der Agglomerationsprogramme 3. Generation

Im folgenden Kapitel werden die wesentlichen Gemeinsamkeiten und Unterschiede der vier AP Limmattal, Stadt Zürich – Glattal, Winterthur und Umgebung sowie Zürcher Oberland dargestellt. Es wird beurteilt, inwiefern die Perspektive des Kantons Zürich (vgl. Kapitel 3) in angemessener Weise in den AP berücksichtigt werden.

Die Synthese fokussiert auf drei unterschiedliche Aspekte:

In einem ersten Schritt wird durch die Gegenüberstellung der wichtigsten Analyseergebnisse in den Feldern Siedlung und Landschaft (Kapitel 4.1) sowie Verkehr (Kapitel 4.1.2) ein Überblick über die unterschiedlichen räumlichen Voraussetzungen und Trends vermittelt.

Aufbauend hierauf werden die identifizierten Handlungsbedarfe und Teilstrategien der AP verglichen und im Kontext mit dem übergeordneten Handlungsbedarf und kantonalen Strategien (Kapitel 3.4 und 3.5) verglichen und begrifflich eingeordnet (4.3 und 4.4).

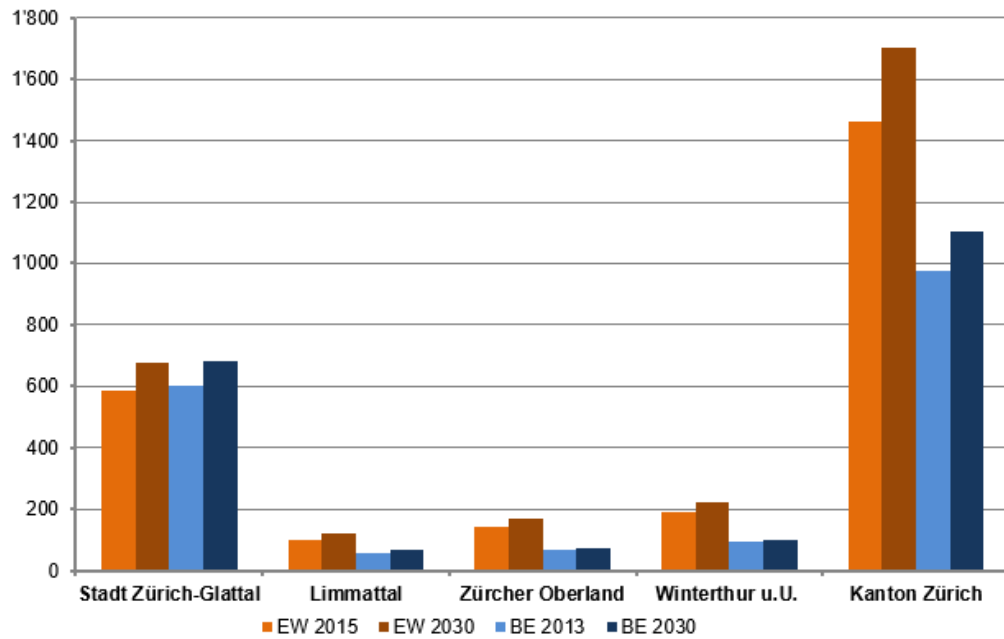
Abschliessend erfolgt ein quantitativer und qualitativer Vergleich der beantragten Massnahmen und Eigenleistungen. Allfällige Gemeinsamkeiten und Unterschiede werden vor dem Hintergrund der unterschiedlichen räumlichen Voraussetzungen mit den Analyseergebnissen begründet (Kapitel 4.5).

4.1 Ist-Zustand und Entwicklungen

4.1.1 Siedlung und Landschaft

Abbildung 44 zeigt die Bevölkerungs- und Beschäftigtendaten für den Ist-Zustand (2013 bzw. 2015) sowie das erwartete Wachstum bis 2030 für die einzelnen AP-Perimeter und den Gesamtkanton. Es wird deutlich, dass alle Agglomerationsräume bis zum Jahr 2030 wachsen werden. Dabei ist und bleibt der Perimeter des AP Stadt Zürich – Glattal der quantitativ bedeutsamste Teilraum, gefolgt von den Perimetern der AP Winterthur und Umgebung, Zürcher Oberland und Limmattal (inkl. Gemeinden im Kanton AG). Im Perimeter Stadt Zürich – Glattal überwiegt die Zahl der Beschäftigten diejenige der Einwohner. Dies spricht für die hohe zentralörtliche Bedeutung der Kernstadt für den gesamten Kanton und für die übrigen AP-Perimeter. Das Verhältnis von Einwohnern zu Beschäftigten betrug gemäss Abbildung 45 2013 0.97 und wird sich bis zum Jahr 2030 nicht wesentlich ändern (0.99). Alle anderen Perimeter sind stärker auf die Wohnfunktion ausgerichtet und weisen ein tieferes Verhältnis Einwohner/ Beschäftigte als im Kantonsdurchschnitt auf. Für die Zukunft wird prognostiziert, dass sich dieses Verhältnis in den AP-Perimetern Limmattal sowie Winterthur und Umgebung in Richtung Einwohner verschiebt. Für den AP-Perimeter Zürcher Oberland sind keine deutlichen Veränderungen festzustellen.

Einwohner (EW) und Beschäftigte (BE) [in 1'000]



Einwohner (EW) und Beschäftigte (BE) [in 1'000]

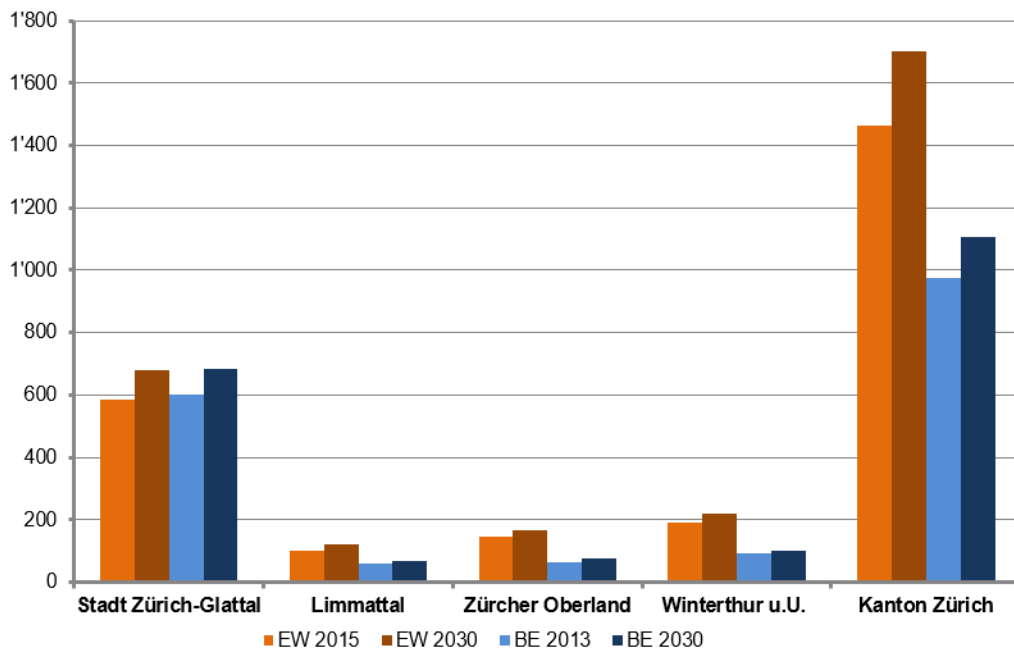
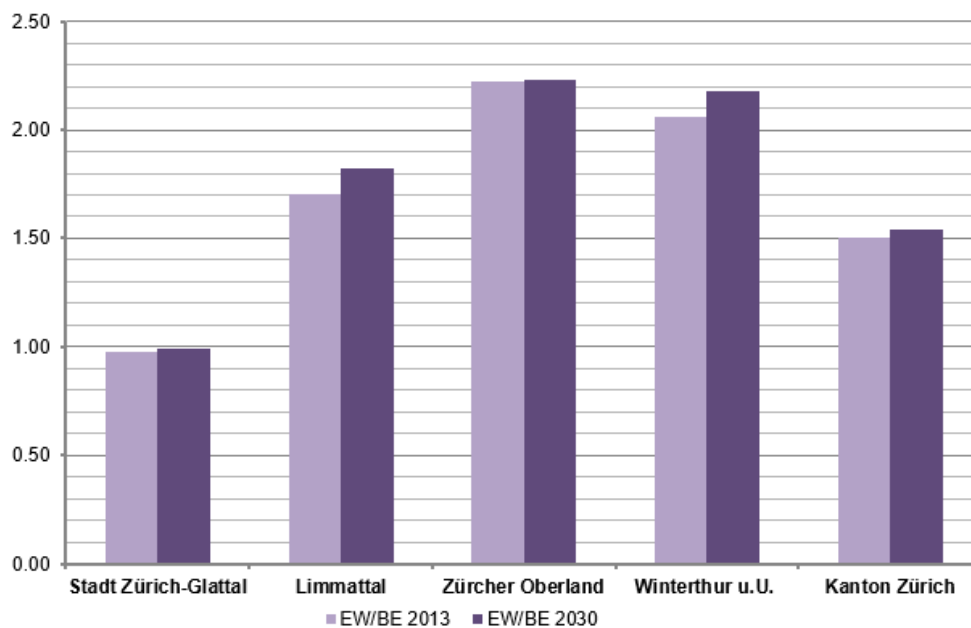


Abbildung 44 Einwohner und Beschäftigte 2013/2015 und 2030

Quelle: (53), (54)

Verhältnis Einwohner (EW)/Beschäftigte (BE)



Verhältnis Einwohner (EW)/Beschäftigte (BE)

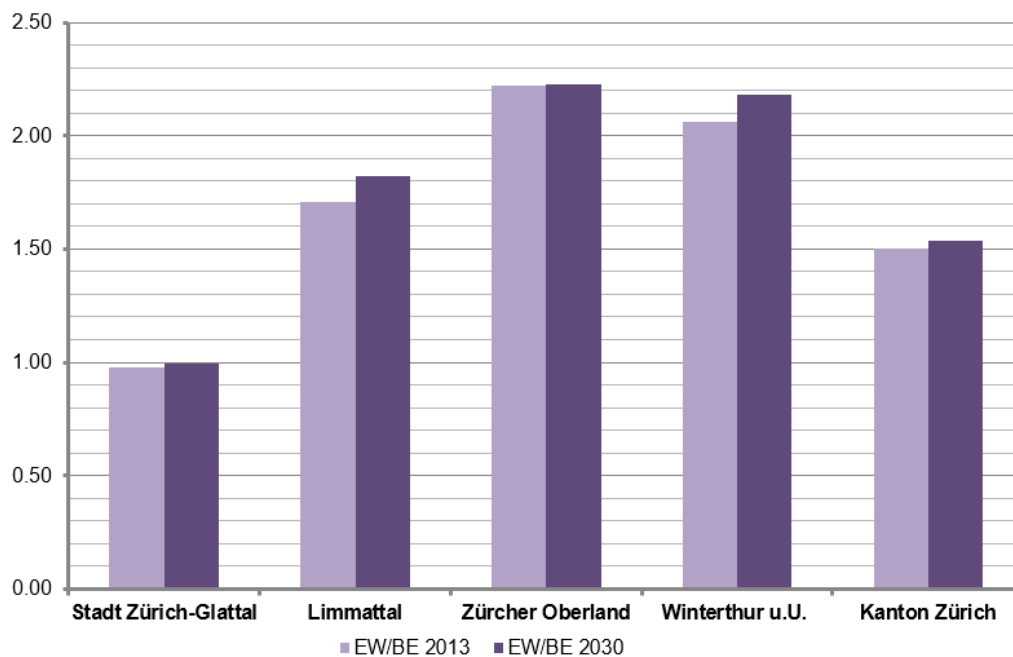


Abbildung 45 Verhältnis Einwohner/Beschäftigte

Quelle: (53), (54)

Die Verteilung der Einwohner und Beschäftigten über die Agglomerationsperimeter drückt sich auch in der Siedlungsdichte der überbauten Bauzonen aus (Abbildung 46). Im kantonalen Durchschnitt leben und arbeiten insgesamt 93 Personen pro Hektar. Dieser Wert wird nur im AP-Perimeter Stadt Zürich – Glattal deutlich überschritten. Das Limmattal liegt beinahe im kantonalen Durchschnitt, Winterthur und Umgebung sowie Zürcher Oberland liegen darunter. Gerade in den beiden letztgenannten Agglomerationen mit einem hohen Anteil an ländlich geprägten Gemeinden führen relativ niedrige Bebauungsdichten, mit welchen das Bedürfnis nach Wohnen im Grünen befriedigt wird, zum charakteristischen Siedlungsbild.

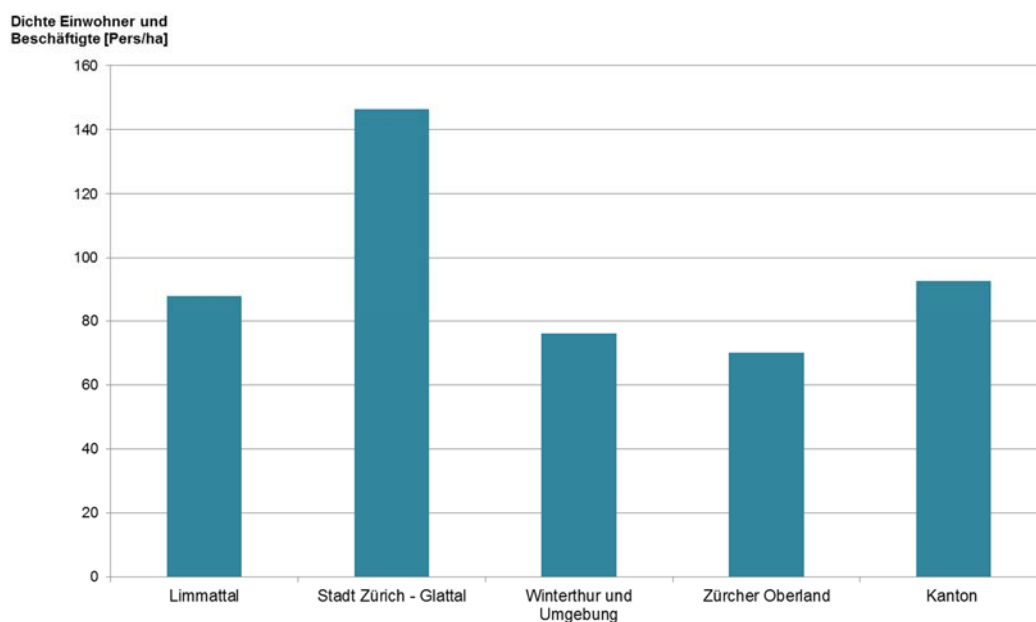


Abbildung 46 Dichte Einwohner und Beschäftigte in überbauten Bauzonen im Jahr 2013

Quelle: (53)

Alle AP setzen sich – basierend auf den Aussagen im KRP und in den RRP und vor dem Hintergrund der hohen Entwicklungsdynamik im Rahmen der Analysen – intensiv mit der räumlichen Verteilung der Bauzonen sowie dem Erhalt der bestehenden Freiflächen auseinander. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass in zentralen Lagen mit einer hohen ÖV-Güte die Reserven der un bebauten Bauzonen weitgehend ausgenutzt sind. Es besteht jedoch zum grossen Teil noch ein erhebliches Potenzial zur Nachverdichtung. Demgegenüber ist in allen AP die Verfügbarkeit von nicht überbauten Bauzonen in peripheren Lagen höher.

Im AP-Perimeter Stadt Zürich – Glattal sind nicht überbaute Flächen besonders knapp. In den anderen Agglomerationen mit ländlicheren Teilräumen sind mehr nicht überbaute Flächen vorhanden. Zudem sind wenige grössere, ungetrennte Landschaftsräume und wichtige, teilweise zerschnittene ökologische Vernetzungsachsen vorhanden. Mit der weiteren Ausdehnung des Siedlungsraums geraten die bestehenden Freiflächen zunehmend unter Druck. Dies gefährdet die landschaftliche und ökologische Qualität sowie die Attraktivität der Agglomerationen als Lebensraum. Diese Gefahren wurden in allen AP erkannt. Darüber hinaus

werden in allen AP-Perimetern Probleme mit der Qualität der Siedlungsstruktur und der öffentlichen (Strassen-)Räume festgestellt, insbesondere im Bereich von nicht siedlungsorientiert gestalteten Kantonsstrassen sowie in zentral gelegenen Siedlungsräumen mit guter Verkehrserschliessung.

Im Kanton Zürich werden Massnahmen gegen die Zersiedelung und zugunsten der Siedlungsentwicklung nach innen vorangetrieben. Basis hierzu bilden der KRP sowie die RRP. Der KRP erfüllt bereits die Anforderungen des revidierten Raumplanungsgesetzes (Änderung vom 15. Juni 2012 (32)).

4.1.2 Verkehr

Die beschriebene Verteilung der Einwohner und Beschäftigten über die AP-Perimeter spiegelt sich unmittelbar im Verkehrsaufkommen wider (Abbildung 47). Rund 60% des kantonalen Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs sind mit dem Agglomerationsraum Stadt Zürich – Glattal verbunden. Auf den Achsen des Hochleistungsstrassennetzes befinden sich hier mit einer täglichen Belastung von über 150'000 Fahrzeugen einige der höchsten Verkehrsnachfrage Spitzen in der gesamten Schweiz.

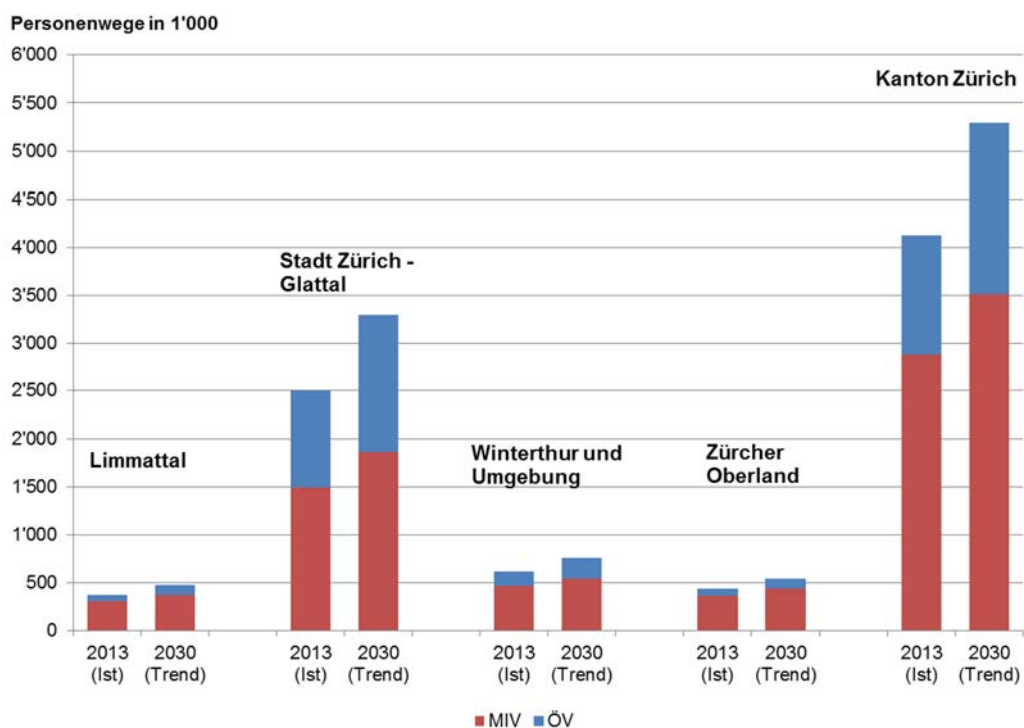


Abbildung 47 Verkehrsaufkommen im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr 2013 bis 2030

Quelle: (63)

Gemessen am Verkehrsaufkommen des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs ist der Agglomerationsraum Stadt Zürich – Glattal eindeutig der Dreh- und Angelpunkt des Verkehrssystems im Kanton Zürich. Allerdings ist er damit auch hohen Belastungen ausgesetzt, welche gemäss Prognose bis ins Jahr 2030 deutlich zunehmen dürften. Somit ist der Agglomerationsraum Stadt Zürich – Glattal Treiber der gesamtkantonalen Entwicklung. Relativ betrachtet liegen die Veränderungen der anderen AP-Perimeter unter dem kantonalen Schnitt.

Abbildung 48 zeigt die Veränderungen des Verkehrsaufkommens in absoluten (Säulen) und relativen Werten. Die relative Zunahme des ÖV ist in allen AP-Perimetern höher als diejenige im MIV, auch wenn – mit Ausnahme von Zürich-Glattal – bei allen AP-Perimetern die Absolutwerte im MIV diejenige im ÖV überwiegen. Beim MIV werden Zuwachsraten von 15 bis 25% erreicht, beim ÖV Zuwachsraten von 40 bis 43%. Einzig im Limmattal kann durch den Betrieb der Limmattalbahn ein grösseres Wachstum verzeichnet werden. Über den Gesamtkanton wird im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr das Ziel nicht erreicht, dass vom Verkehrszuwachs mindestens die Hälfte vom ÖV übernommen werden muss.

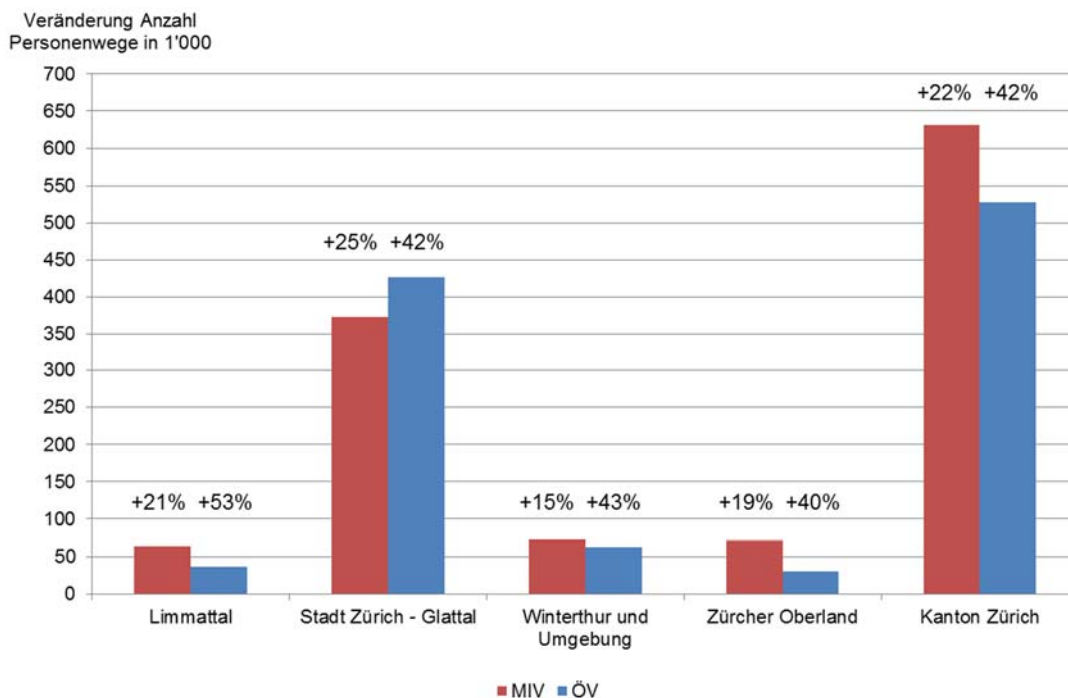


Abbildung 48 Veränderungen Verkehrsaufkommen (Trendentwicklung 2030 im Vergleich zum Ist-Zustand 2013) im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr

Quelle: (63)

Abbildung 49 zeigt die Entwicklung im Transitverkehr, welchem aufgrund der Anzahl von Personenwegen ein deutlich geringeres Gewicht zukommt. Abbildung 50 zeigt die absoluten und relativen Veränderungen. Über alle vier AP-Perimeter gesehen nimmt der ÖV relativ deutlich mehr zu als der MIV, die Absolutwerte sind ebenfalls grösser.

Beim Transitverkehr wird die herausragende verkehrliche Bedeutung des Agglomerationsraumes Stadt Zürich – Glattal relativiert. Zwar weist auch im Transitverkehr dieser Perimeter vor allem im MIV im Vergleich hohe Belastungen auf, jedoch sind diese in Anbetracht des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs von untergeordneter Bedeutung (2013: Anteil ca. 8% (63)).

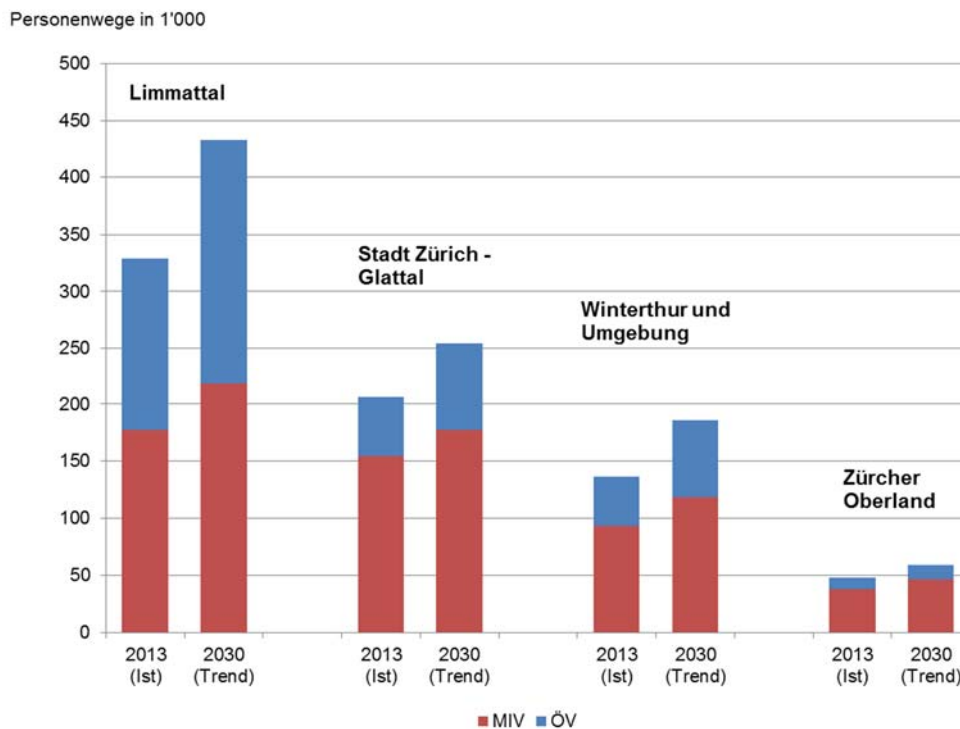


Abbildung 49 Verkehrsaufkommen im Transitverkehr 2013 bis 2030

Quelle: (63)

Auf den Hauptachsen von Zürich in Richtung Westschweiz und Basel gelegen, weist der AP-Perimeter Limmattal 2013 mit 152'000 Personenwege im ÖV und 177'000 Personenwege im MIV bei beiden Verkehrsträgern die höchsten Durchgangsverkehre auf. Somit handelt es sich beim Limmattal um einen stark durch den Transitverkehr geprägten Korridor. Allerdings profitiert das Limmattal in deutlich geringerem Mass von den wertschöpfungsstiftenden Effekten der Mobilität als andere AP-Perimeter. Der Durchgangsverkehr löst wenig wirtschaftliche Effekte aus, weil die Verkehrsteilnehmenden nicht im Perimeter wohnen, arbeiten oder einkaufen. Für das Limmattal wird mit über 100'000 Personenwege die absolut grösste Zunahme des Transitverkehrs für das Jahr 2030 prognostiziert (Abbildung 49), welche sich insbesondere im ÖV manifestiert.

Der AP-Perimeter Winterthur und Umgebung kommt relativ auf den höchsten Zuwachs des Transitverkehrs. Er bietet als Durchgangsraum eine Verbindung zur Ostschweiz sowie nach Schaffhausen und Deutschland. Der AP-Perimeter Zürcher Oberland ist aufgrund seiner verkehrlichen Lage für den Transitverkehr wenig interessant. Es ist weder ein durchgängiger Nationalstrassenabschnitt vorhanden, noch führt eine attraktive Durchgangsstrecke im ÖV-Netz durch den AP-Perimeter. Da auch keine bedeutenden Schieneninfrastrukturprojekte

geplant sind, wird diese Situation nicht verändert und schlägt sich in den im Vergleich tiefen relativen Veränderungen im ÖV nieder.

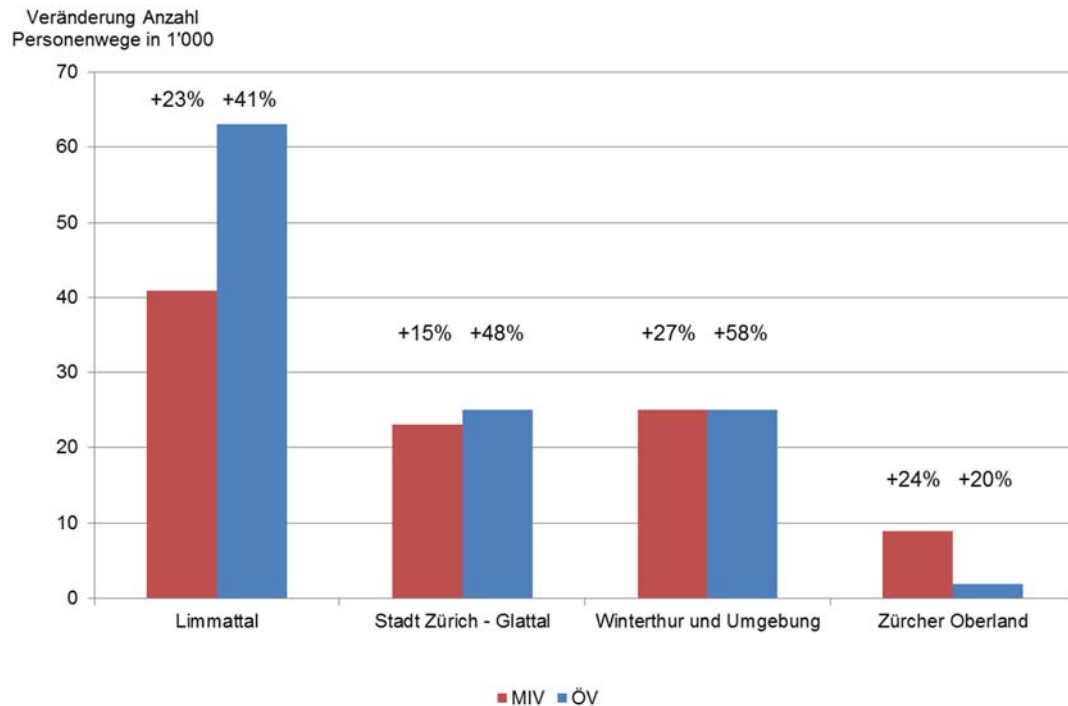


Abbildung 50 Veränderungen Verkehrsaufkommen (Trendentwicklung 2030 im Vergleich zum Ist-Zustand 2013) im Transitverkehr

Quelle: (63)

Unter Berücksichtigung der Trendentwicklung bis 2030 ist der gesamte Verkehrszuwachs im AP Stadt Zürich – Glattal sowohl relativ als auch absolut am höchsten (ca. 850'000 Personenwege insgesamt).

Ein weiteres charakteristisches Unterscheidungsmerkmal der Verkehrsstruktur der einzelnen AP-Perimeter stellt der Modalsplit dar. Für Wege unter 15 km wird der Trimodalsplit (ÖV, MIV, Velo) in Abbildung 51 dargestellt.

Im Perimeter Stadt Zürich – Glattal resultieren die Bemühungen um eine ÖV-orientierte Siedlungsentwicklung sowie um eine seit Jahren konsequente angebotsorientierte Entwicklung des Verkehrsangebots in doppelt oder dreifach so hohen ÖV-Anteilen als in den anderen Agglomerationsperimetern. Der Veloanteil erreichte 2013 das gleich hohe Niveau wie im Agglomerationsperimeter Winterthur und Umgebung. Diese Werte stehen in Abhängigkeit zu Bemühungen für velogerechte Innenstädte.

Auffallend ist der hohe MIV-Anteil in den Agglomerationsperimetern Limmattal und Zürcher Oberland. Obwohl das Limmattal eine für die ÖV-Erschliessung günstige, bandartige Siedlungsstruktur entlang der Talsohle und eine hohe Siedlungsdichte aufweist, fällt der ÖV-Anteil im Vergleich mit den anderen AP-Perimetern tief aus. Eine mögliche Erklärung ist die

hervorragende MIV-Erreichbarkeitssituation im Bereich des Limmattaler Kreuzes. Das Zürcher Oberland ist wenig kompakt strukturiert, was die Erstellung eines attraktiven ÖV-Angebotes erschwert.

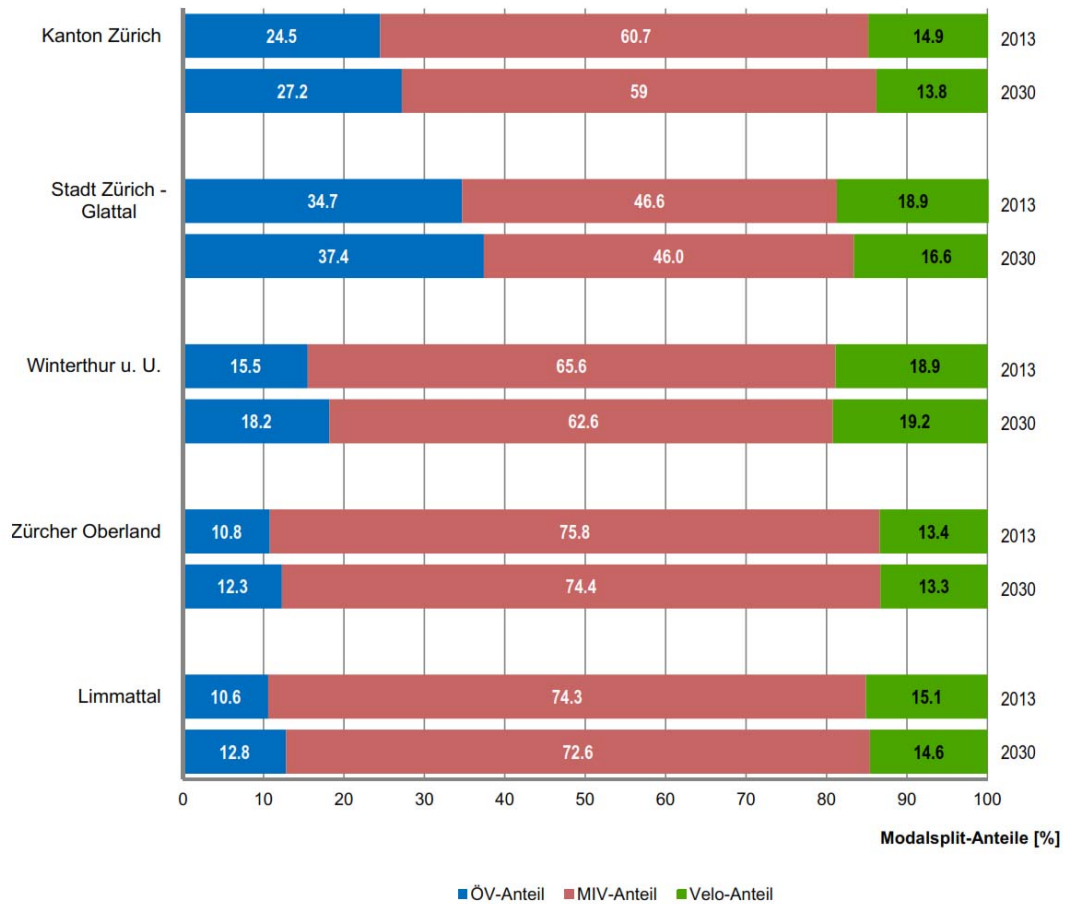


Abbildung 51 Trimodalsplit für Wege unter 15 km 2013 und 2030 (Trend)

Quelle: (63)

Aus den Analysen zu den Stärken und Schwächen gehen in allen Agglomerationsperimetern folgende Gemeinsamkeiten hervor:

In allen Perimetern wird eine hervorragende Qualität der Verkehrserschliessung als zentrale Stärke identifiziert. Dies gilt sowohl für den MIV wie für den ÖV. Erreichbarkeitsdefizite bestehen in einigen peripher gelegenen Agglomerationsbereichen. Es lassen sich in allen Perimetern Überlastungssituationen im übergeordneten Strassennetz sowie im S-Bahn-Verkehr finden.



Hohe Auslastungen oder Überlastungen des Strassennetzes in den Siedlungsräumen reduzieren die Aufenthaltsqualität, verhindern die siedlungsorientierte Gestaltung der Strassenräume und sind in allen Perimetern die zentrale Ursache für Qualitätsbeeinträchtigungen im strassengebundenen ÖV.

Das Fuss- und Velonetz ist in allen Perimetern lückenhaft und weist an einigen Orten Defizite zur Querung von Verkehrsanlagen auf (Schieneninfrastruktur, Strassen).

Gleichzeitig wurden in den einzelnen Agglomerationsperimetern einige spezifische Charakteristika identifiziert, in denen sie sich massgeblich von anderen AP-Perimetern unterscheiden:

Aufgrund seiner zentralen Lage läuft das regionale Verkehrssystem radial auf den Agglomerationsraum Stadt Zürich – Glattal zu. Daher wird eine effiziente und attraktive Abwicklung vom tangentialen Verkehr erschwert, was die Qualität des ÖV im polyzentrisch geprägten Perimeter gefährdet. Mit den Tangentiallinien, welche mit der Realisierung der DML möglich wurden, konnte allerdings das Angebot zum Durchbinden von wichtigen Verkehrsströmen markant verbessert werden.

Das Limmattal dient als Standort für eine grosse Zahl verkehrintensiver Einrichtungen. Die damit verbundenen Fahrten weisen einen hohen MIV-Anteil auf.

Die Perimeter Winterthur und Umgebung sowie Zürcher Oberland sind durch den Gegensatz zwischen urbanen und ländlichen Eigenschaften geprägt. Die sehr hohe Qualität der Verkehrserschliessung in den verdichteten Gebieten führt zu guten Erreichbarkeiten der ländlichen Gebiete. In den Agglomerationsgemeinden ist daher ein grosser Siedlungsdruck vorhanden. Andererseits ist der MIV-Anteil in den ländlichen Teilen der Agglomerationsräume hoch. Die Frage einer geeigneten ÖV-Erschliessung hat eine zentrale Bedeutung in diesen Perimetern.

4.2 Zukunftsbild und Ziele

4.2.1 Bevölkerung

Ein Grundsatz des Raumordnungskonzeptes (ROK) lautet, dass mindestens 80 % des künftigen Bevölkerungswachstums in die Handlungsräume „Stadtlandschaften“ und „urbane Wohnlandschaften“ gelenkt werden und maximal 20% in den nicht-urbanen Handlungsräumen „Landschaft unter Druck“, „Kulturlandschaft“ und „Naturlandschaft“.

Die AP werden auf Basis der RRP erstellt. Zudem tragen sie mit der Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen, der Ausrichtung der Siedlungsstruktur auf mit dem ÖV bereits gut erschlossene Gebiete sowie der Sicherstellung eines ausreichenden Wohnangebots massgeblich zur Erfüllung des ROK-Grundsatzes bei.

4.2.2 Landschaft

Mit den Massnahmen im KRP und in den RRP wird das Siedlungsgebiet abschliessend festgelegt, gegliedert und differenziert sowie auch die Landschaft feingliedrig ausgewiesen. Die AP nehmen diese übergeordneten Vorgaben auf, womit der Schonung der Landschaft ein zentrales Gewicht verliehen wird.



4.2.3 Verkehr

Gemäss dem GVK des Kantons Zürich (46) soll der ÖV mindestens die Hälfte des Mehrverkehrs bis 2030 aufnehmen. Damit dieses Ziel erreicht wird, müssen die Agglomerationen einen überproportionalen Beitrag leisten.

Abbildung 48 in Kapitel 4.1.2 zeigt auf, dass nur im AP-Perimeter Stadt Zürich-Glattal die Trendentwicklung dieses Ziel des GVK erfüllt. In den anderen AP-Perimetern nimmt der ÖV weniger als die Hälfte des Mehrverkehrs auf.

4.2.4 MOCA-Indikatoren

Alle AP weisen Wirkungen zur Veränderung des Modalsplits zugunsten von ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr, zur Reduktion der Unfallzahlen sowie der verbesserten ÖV-Güte für Einwohner und Beschäftigte auf. Diese Entwicklungen entsprechen den Zielen der MOCA-Indikatoren, siehe Kapitel 3.3.8 und 3.3.9.

4.3 Handlungsbedarf

Mit dem identifizierten Handlungsbedarf und den Teilstrategien sollen in den einzelnen Agglomerationsperimetern die Zielvorstellungen aus dem Zukunftsbild erreicht werden. In Tabelle 9 wird der gesamtkantonale ausgewiesene Handlungsbedarf (Kapitel 3.4) mit dem in den AP aufgezeigten Handlungsbedarf in Form einer Matrix verglichen. Es wird hiermit überprüft, inwiefern gesamtkantonale Fragestellungen auf Ebene der einzelnen AP ausreichend aufgegriffen und Massnahmen konkretisiert werden.

Tabelle 9 Matrix Handlungsbedarf

		Limmattal	Stadt Zürich – Glattal	Winterthur und Umgebung	Zürcher Oberland
Siedlung	HB-S1: Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen	HB_S1	HB_S&L1, HB_S&L4, HB_S&L5	HB_S4, HB_S5	S&L4, S&L9
	HB-S2: Ausrichtung der Siedlungsstruktur auf den ÖV	HB_S1, HB_S4, HB_V4	HB_S&L7, HB_S&L8	HB_S2	S&L9
	HB-S3: Verbesserung der Siedlungsqualität	HB_S2, HB_S3, HB_V3	HB_S&L9	HB_S5	S&L5
	HB-S4: Sicherstellung eines ausreichenden Wohnangebots	HB_S5	HB_S&L1	HB_S1	S&L1, S&L9, S&L10
	HB-S5: Sicherung ausreichender Flächen für die Wirtschaft	HB_S1	HB_S&L3	HB_S1	S&L2, S&L6
Verkehr	HB-V1: Steigerung der Erschliessungsqualität der urbanen Räume	HB_V1, HB_V7	HB_V1, HB_V2, HB_V3, HB_V11	HB_GV2, HB_ÖV1, HB_ÖV2	V1, V4
	HB-V2: Stabilisierung der Erschliessung der ländlichen Räume	x	x	HB_ÖV2	V8
	HB-V3: Verbesserung der nationalen und internationalen Erreichbarkeit	HB_V9	HB_V8	HB_MIV3	V3
	HB-V4: Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Güterverkehrs	x	x	GV2	x
	HB-V5: Verbesserung der Verkehrssicherheit	HB_V6, HB_V11, HB_V12	HB_V10, HB_V12	HB_Velo1, HB_FG/ÖR1, HB_VS1	V5, V7
	HB-V6: Verbesserung von Information und Benutzerfreundlichkeit	HB_V2	HB_V3, HB_V4	HB_FG/ÖR1	x
	HB-V7: Verbesserung der Nutzerfinanzierung des Verkehrs	x	x	x	x
Landschaft	HB-L1: Schutz und Aufwertung naturnaher Räume	HB_LN1, HB_LN2, HB_LN3	HB_S&L10	HB_S6	S&L8, S&L11
	HB-L2: Sicherung landwirtschaftlicher Produktionsflächen	HB_LN2	x	HB_S7	S&L1
	HB-L3: Förderung des Erholungswerts der Landschaft	HB_LN3, HB_LN4, HB_VL1	HB_S&L6, HB_S&L10	HB_S3, HB_S6	S&L3, S&L11
	HB-L4: Verringerung der Trennwirkung und des Bodenverbrauchs	HB_S1	HB_S&L1, HB_S&L4	HB_S7	S&L1, S&L4, S&L9
	HB-L5: Verringerung der Lärmbelastung	HB_LN5, HB_V4, HB_V5	HB_V6	HB_MIV1	V5
	HB-L6: Verringerung der Luftschadstoffbelastung	HB_LN5, HB_V5	HB_S&L9, HB_V6	x	x
	HB-L7: Verringerung von Energieverbrauch und Klimagasemissionen	HB_LN5, HB_V5	HB_S&L2	x	x

x: in Kompetenz von Kanton und Bund oder hier nicht relevant (wird ausserhalb AP verfolgt)

Quelle: Eigene Darstellung



Aus der Matrix lassen sich folgende Schlussfolgerungen ziehen:

Die grosse Mehrheit der gesamtkantonal ausgewiesenen Handlungsbedarfe finden sich auch in den einzelnen AP wieder. Einige Handlungsbedarfe sind entweder für die AP nicht relevant bzw. von untergeordneter Bedeutung (z.B. Landwirtschaftliche Produktionsflächen im urbanen Raum Stadt Zürich – Glattal) oder liegen in der Kompetenz des Kantons oder des Bundes (z.B. Handlungsbedarfe zum Güterverkehr und zur Nutzerfinanzierung des Verkehrs). Letztgenannte werden daher ausschliesslich im Dachkonzept thematisiert.

Die Notwendigkeit einer Stabilisierung der Erschliessung ländlicher Teilbereiche wird sowohl im Zürcher Oberland als auch in Winterthur und Umgebung erkannt. Diesem Aspekt kommt in den dichter besiedelten Agglomerationsperimetern Limmattal und Stadt Zürich – Glattal eine deutlich geringere Bedeutung zu.

In den AP-Perimetern mit einem hohen Anteil an ländlich geprägten Gemeinden ist der Problemdruck in Bezug auf Lärm- und Luftschadstoffbelastung deutlich geringer. Der Handlungsbedarf zu L6 und L7 wird daher unter dem Aspekt der „umweltorientierten Verkehrsentwicklung“ zusammengefasst und nicht einzeln ausgewiesen.

Der Handlungsbedarf zur Sicherung der landwirtschaftlichen Produktionsflächen (L2) wird im Perimeter Stadt Zürich – Glattal nicht explizit behandelt. Hintergrund ist die grössere Knappheit an nicht überbauten Flächen und die Lage von geeigneten Böden (Fruchtfolgeflächen) in anderen Räumen des Kantons.

Ergänzende Themen der definierten Handlungsbedarfe der AP betreffen die Parkierung, die Zentrenentwicklung, das Mobilitäts- und Nachfragemanagement sowie Aspekte zur Intermodalität. Diese lassen sich mit den gesamtkantonalen Handlungsbedarfsgrundsätzen vereinigen.

4.4 Teilstrategien

Eine vergleichbare Darstellung für die Gegenüberstellung der gesamtkantonalen Teilstrategien und den Teilstrategien in den AP ist der Tabelle 10 zu entnehmen. Diese Gegenüberstellung ist im Vergleich zu den Handlungsbedarfen noch stärker geprägt von den spezifischen Voraussetzungen im jeweiligen Perimeter.

Tabelle 10 Matrix Teilstrategien

		Limmattal	Stadt Zürich – Glattal	Winterthur und Umgebung	Zürcher Oberland
Teilstrategie Siedlung	TS-S1: Siedlungsentwicklung	TS_S1, TS_S2, TS_S4, TS_S5, TS_S6	TS_S1, TS_S2, TS_S3	6.1.1, 6.1.2, 6.1.3	TS-S1
	TS-S2: Kantonale Zentrumsgebiete	TS_S1	TS_S2, TS_S3	6.1.1, 6.1.2, 6.1.3	TS-S1
	TS-S3: Regionale Arbeitsplatzgebiete	TS_S1	TS_S1	6.1.2	TS-S3
	TS-S4: Schutzwürdige Ortsbilder	TS_S3	TS_S1	6.1.1	TS-S2
	TS-S5: Öffentliche Bauten und Anlagen	TS_S4	TS_S3	6.1.2	TS-S2
	TS-S6: Flughafenregion	x	TS_S2	x	x
	TS-S7: Regionale Siedlungsstruktur	TS_S1	TS_S3	6.1.1.	TS-S2
	TS-S8: Masterplanungen	TS_S2	TS_S2	6.1.1	TS-S1
	TS-S9: Bau- und Zonenordnung, Sondernutzungsplanungen	TS_S2	TS_S1	6.1.1	TS-S1
Teilstrategie Verkehr - Gesamtverkehr	TS-GV1: Entwicklungsprioritäten	TS_GV1, TS_GV5	TS_GV1	6.2.1	6.2.1 (allg.)
	TS-GV2: Mobilitätsmanagement	TS_GV4	TS_GV5	6.2.2	TS-MIV1
	TS-GV3: Optimierung Verkehrsangebot	TS_GV1	TS_GV4	6.2.1	TS-GV1, TS-GV2
	TS-GV4: Verkehrssicherheit	TS_GV3, TS_GV6	TS_GV3	6.2.1, 6.2.8	TS-GV1, TS-GV3
Teilstrategie Verkehr – Öffentlicher Verkehr	TS-ÖV1: Angebotsausbauten urbane Räume	TS_ÖV2, TS_ÖV3	TS_ÖV1, TS_ÖV2	6.2.3	TS-ÖV1
	TS-ÖV2: Angebotsausbauten nicht-urbane Räume	TS_ÖV4	x	6.2.3	TS-ÖV2
	TS-ÖV3: Bus	TS_ÖV3	TS_ÖV2, TS_ÖV3	6.2.3	TS-ÖV1, TS-ÖV3
	TS-ÖV4: Tram- und Stadtbahnen	TS_ÖV2	TS_ÖV2	x	x
	TS-ÖV5: S-Bahn	TS_ÖV1	TS_ÖV1	6.2.3	TS-ÖV1
	TS-ÖV6: Fernverkehr national	x	x	x	x
	TS-ÖV7: Fernverkehr international	x	x	x	x
	TS-ÖV8: Nachtnetz	x	x	x	x
	TS-ÖV9: Behindertengerechtigkeit	x	x	x	x
	TS-ÖV10: Energie	x	x	x	x
	TS-ÖV11: Bahnlärm	x	x	x	x
	TS-ÖV12: Fahrgastinformation	x	x	x	x
	TS-ÖV13: Vertrieb	x	x	x	x
	TS-ÖV14: Werbung	x	x	x	x

Tabelle 10 Matrix Teilstrategien

		Limmatal	Stadt Zürich – Glattal	Winterthur und Umgebung	Zürcher Oberland
Teilstrategie Verkehr – Strassen / Motorisierter Individualverkehr	TS-MIV1: Funktionale Zuordnung	TS_MIV1	TS_GV1	6.2.1	TS-GV3
	TS-MIV2: Durchgangsverkehr	TS_MIV2	TS_GV1	6.2.4	6.2.1 (allg.)
	TS-MIV3: Verkehrsmanagement	TS_MIV2	TS_MIV1	6.2.4	TS-MIV1
	TS-MIV4: Ausbauten	x	x	x	x
	TS-MIV5: Betrieb und Gestaltung	TS_MIV2	TS_GV2	6.2.4	TS-GV1
	TS-MIV6: Ortsumfahrungen	x	x	6.2.4	TS-MIV1, TS-GV1
	TS-MIV7: Priorisierung ÖV	TS_GV6	TS_MIV2	6.2.1	6.2.1 (allg.)
	TS-MIV8: Landschaftsverbindungen	x	x	x	x
	TS-MIV9: Lärmschutz	x	x	x	x
	TS-MIV10: Verkehrssicherheit	x	x	x	x
	TS-MIV11: Energieeffizienz MIV	x	x	x	x
	TS-MIV12: Parkierung MIV	TS_GV5	TS_MIV2	6.2.2	TS-MIV1
	TS-MIV13: Verkehrsinformation	x	x	x	x
Teilstrategie Verkehr – Veloverkehr	TS-VV1: Kantonales Veloförderprogramm	TS_LV1	x	6.2.5	x
	TS-VV2: Angebot Alltagsverkehr	TS_LV1	TS_LV1	6.2.5	TS-LV1
	TS-VV3: Angebot Freizeitverkehr	TS_LV1	TS_LV1	6.2.5	x
	TS-VV4: Veloparkierung	x	TS_LV3	6.2.7	x
	TS-VV5: Wissenstransfer und Kommunikation	x	TS_LV3	x	x
Teilstrategie Verkehr – Fussverkehr	TS-FV1: Fussverkehr allgemein	TS_GV3	TS_LV2	6.2.6	TS-LV2
Teilstrategie Verkehr – Intermodalität	TS-IM1: Intermodalität allgemein	TS_GV2	TS_GV4	6.2.7	TS-GV2
	TS-IM2: Park & Ride	x	x	x	x
	TS-IM3: Bike & Ride	TS_GV2	TS_LV3	6.2.7	TS_GV2
	TS-IM4: Zugang zum ÖV zu Fuss	TS_GV1, TS_GV2, TS_LV2	TS_GV4, TS_LV2	6.2.7	TS_GV2
	TS-IM5: Landseitige Erschliessung Flughafen	x	x	x	x
Teilstrategie Verkehr – Güterverkehr	TS-GüV1: Güterverkehr allgemein	6.2.5 (allg.)	6.2.5 (allg.)	6.2.9	x
	TS-GüV2: Güterumschlagstandorte	6.2.5 (allg.)	6.2.5 (allg.)	6.2.9	x
	TS-GüV3: Einzelwagenladungsverkehr	x	x	x	x
	TS-GüV4: Kombierter Güterverkehr und Logistik	6.2.5 (allg.)	6.2.5 (allg.)	x	x
	TS-GüV5: Kies- und Aushubtransporte	6.2.5 (allg.)	x	6.2.9	x
	TS-GüV6: Trassenplanung	x	x	x	x
	TS-GüV7: Güterverkehrsintensive Einrichtungen	6.2.5 (allg.)	6.2.5 (allg.)	6.2.9	x
Teilstrategie Verkehr – Luftverkehr	TS-LuV1: Miteigentümer an FZAG	x	x	x	x
	TS-LuV2: Lärmschutz				
	TS-LuV3: Mitbestimmung Kanton				

Tabelle 10 Matrix Teilstrategien

		Limmattal	Stadt Zürich – Glattal	Winterthur und Umgebung	Zürcher Oberland
Teilstrategie Verkehr – Verkehrsfina- nzierung	TS-VF1: Gesamtverkehr	x	x	x	x
	TS-VF2: Verursacher- und Nutzniesserprinzip				
	TS-VF3: Verkehrslenkung				
	TS-VF4: Strassenverkehrsabgaben				
	TS-VF5: Strassenfonds				
	TS-VF6: ÖV-Tarif				
	TS-VF7: ÖV-Wirtschaftlichkeit				
Natur und Landschaft	TS-NL1: Landschaftsschutz allgemein	TS_LN1, TS_SL1	TS_L1	6.1.4	TS-L1, TS-L2
	TS-NL2: Erholungsgebiete	TS_LN3	TS_L2	6.1.4	TS-L1
	TS-NL3: Wald	TS_LN3	TS_L2	6.1.4	x
	TS-NL4: Gewässer	TS_LN2	TS_L2	6.1.4	TS-L2
	TS-NL5: Naturschutz	TS_LN3	TS_L3	6.1.4	TS-L2
	TS-NL6: Landschaftsschutz	TS_LN1	TS_L1	6.1.4	TS-L2
	TS-NL7: Landschaftsverbindungen	TS_LN2	TS_L1	6.1.4	TS-L2
	TS-NL8: Freihaltegebiete	TS_LN3	TS_L1	6.1.4	TS-L1, TS-L2
	TS-NL9: Konkretisierung kantonale Festlegun- gen	x	x	x	TS-S2
	TS-NL10: Masterplanungen	x	x	x	x
	TS-NL11: Landschaftsentwicklungskonzept (LEK)	x	x	x	TS-L2

x: in Kompetenz von Kanton und Bund oder hier nicht relevant (wird ausserhalb AP verfolgt)

Quelle: Eigene Darstellung

Aus der Matrix lassen sich folgende Schlussfolgerungen ziehen:

Die meisten im gesamtkantonale ausgewiesenen, strategischen Themenfelder in den Bereichen Siedlung, Verkehr, Natur und Landschaft finden Eingang in die AP. Zahlreiche Teilstrategien des Dachkonzeptes sind allerdings für einzelne AP nicht relevant (Bsp. Flughafenregion) oder liegen in der Kompetenz von Kanton und Bund (Bsp. Fernverkehr im ÖV).

In den AP Winterthur und Umgebung sowie Zürcher Oberland wird im ÖV auf den optimierten Einsatz der Verkehrsmittel S-Bahn sowie Stadt- und Regionalbus gesetzt. Eine Erhöhung der Angebotsvielfalt in Form einer Tram- oder Stadtbahn entspricht nicht dieser Strategie.

Die Teilstrategie zu Ausbauten des MIV wird in keinem AP behandelt. Hintergrund sind hier die angestrebten Veränderung des Modal Splits hin zum ÖV sowie dem Fuss- und Veloverkehr.

In keinem der AP ist Park&Ride in den Teilstrategien verankert. Aufgrund der Konkurrenzwirkung zur ÖV-Feinerschliessung und aufgrund von Flächennutzungskonflikten in den Bahnhofsumfeldern verhält sich der Kanton bezüglich einer weiteren Ausweitung des Park&Ride-Angebots zurückhaltend. Dies schlägt sich in den Strategien der AP nieder.



Beim Verkehr werden mehrheitlich zum Güterverkehr sowie zum Luftverkehr und zur Verkehrsfinanzierung in den AP keine Teilstrategien aufgenommen. Diese Themen liegen in der Kompetenz von Kanton und Bund, sie werden aufgrund ihres übergeordneten Bezugs ausschliesslich im Dachkonzept behandelt.

Dem gesamtkantonalen Interesse nach Erhaltung der landwirtschaftlichen Produktionsflächen wird aufgrund der Lage dieser Flächen (Fruchtfolgeflächen) in den AP nicht im gleichen Mass eingegangen. Dem Schutz der offenen Landschaft wird eine hohe Bedeutung beigegeben, jedoch in erster Linie unter ökologischen Aspekten und zu Naherholungszwecken.

Ergänzend zu den gesamtkantonale ausgewiesenen Strategien wird in allen AP Wert auf die interkommunale und interregionale Zusammenarbeit gelegt.

4.5 Massnahmen

In diesem Abschnitt werden die Anzahlen und Kosten der Massnahmen je nach Massnahmentyp, Massnahmenkategorie und AP-Generation dargestellt. Im Anhang finden sich ergänzend die Massnahmengesamtlisten (AP1, AP2, AP3) und die Massnahmengesamtkarten (AP3).

4.5.1 Massnahmen AP3

In den vier AP3 sind insgesamt 203 Massnahmen (Einzel und Teilmassnahmen) enthalten. Davon sind 106 A-Massnahmen (Umsetzungsbeginn vor 2022) mit einem Gesamtkostenvolumen von rund 1.103 Mrd. CHF sowie 58 B-Massnahmen (Umsetzungsbeginn nach 2022) mit einem Gesamtkostenvolumen von etwa 2.134 Mrd. CHF enthalten. 39 Massnahmen sind nicht mitfinanzierbare Massnahmen in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft (As, Av); sie werden in Eigenleistung umgesetzt (vgl. Abbildungen 52 bis 55).

Die Verteilung aller 203 Massnahmen (A, B, As und Av) auf die einzelnen Kategorien zeigt, dass ein Grossteil, nämlich 85 Massnahmen, dem Fuss- und Veloverkehr dienen. 43 Massnahmen dienen der Aufwertung und Verbesserung der Sicherheit im Strassenraum sowie dem Verkehrsmanagement, 22 Massnahmen dienen dem Ausbau des Bus- und Tramangebots, 10 Massnahmen dienen der Verbesserung oder Neuschaffung von Umsteigeeinrichtungen (Intermodalität ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie MIV), 16 Massnahmen sind Ausbauvorhaben (Kapazitätserweiterung) des Strassennetzes und 5 Massnahmen betreffen das Mobilitätsmanagement. Daneben werden 21 Massnahmen im Bereich Siedlung und 5 Massnahmen im Bereich Landschaft in die AP3 aufgenommen (Abbildung 52).

Betrachtet man die 106 zur Mitfinanzierung beantragten A-Massnahmen, so zeigt sich eine ähnliche Verteilung auf die Kategorien. In allen AP3 machen die Massnahmen zur Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs knapp bzw. über die Hälfte aller Massnahmen aus. Massnahmen zum Ausbau des Tram- und Stadtbahnnetzes konzentrieren sich auf die AP3 Limmattal und Stadt Zürich-Glattal (Limmattalbahn, Erschliessung Hochschulgebiet Zürich Zentrum), Massnahmen zum Ausbau des Busnetzes auf die AP3 Stadt Zürich-Glattal und Winterthur. Kapazitätserweiterungen des Strassennetzes finden ausschliesslich im Limmattal statt. Ein Drittel aller Massnahmen im AP3 Zürcher Oberland betrifft die Aufwertung und Sicherheitssteigerung des Strassenraums (Abbildung 53).

Die mit den A-Massnahmen verbundenen Investitionskosten stehen in einer vernünftigen Relation zur Wohnbevölkerung und zu den Arbeitsplätzen in den einzelnen Perimetern. Die

kostenmässig bedeutendste Massnahme ist mit 505 Mio. CHF die 2. Etappe der Limmattalbahn und die damit zusammenhängenden Strassenanpassungen mit 42 Mio. CHF. Für etwa 92 Mio. CHF werden weitere ÖV-Ausbaumassnahmen umgesetzt. Die Kosten für die Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs betragen über alle AP3 etwa 297 Mio. CHF und damit knapp ein Drittel der Kosten aller A-Massnahmen. Im Limmattal werden, insbesondere als Folge der Limmattalbahn, Strassenkapazitätsanpassungen für 73 Mio. CHF vorgenommen. Für etwa 52 Mio. CHF werden vornehmlich in den Perimetern der AP3 Stadt Zürich-Glattal und Zürcher Oberland Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und für Sicherheitssteigerungen umgesetzt (Abbildung 54).

Massnahmen, die erst nach 2022 umgesetzt werden, sind als B-Massnahmen in den AP3 vorgemerkt. Viele kleinere Massnahmen sind zum heutigen Zeitpunkt noch nicht bekannt oder planerisch noch zu wenig weit fortgeschritten; sie sind daher in den AP3 noch nicht enthalten. Die Kosten der in den AP3 enthaltenen B-Massnahmen werden daher vor allem durch Grossprojekte bestimmt. Dazu gehört das Vorhaben Rosengarten Tram und Rosengartentunnel (1048 Mio. CHF), die Tramnetzergänzung in Zürich Affoltern (300 Mio. CHF), die beiden Stadtbahnerweiterungen im Glattal (294 Mio. CHF) und die Erschliessungsstrasse Neuhegi-Grüze (200 Mio. CHF) (Abbildung 55).

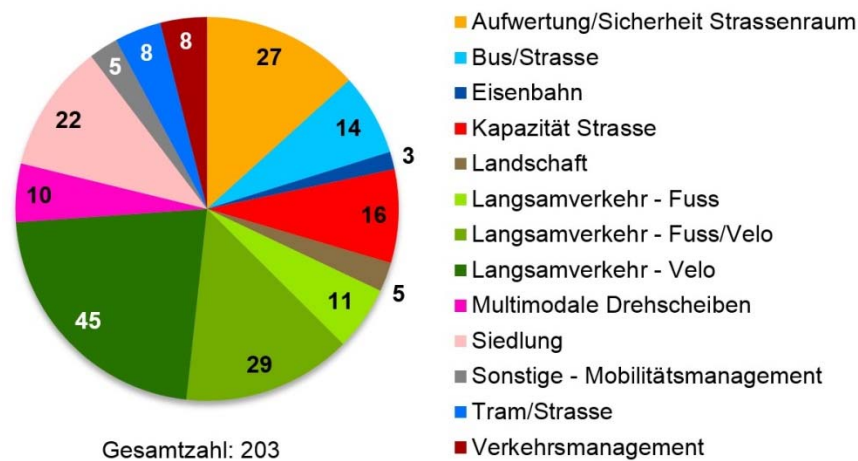


Abbildung 52 Anzahl Massnahmen AP3 (Prio. A, As, Av, B)

Bei Massnahmenpaketen werden die Teilmassnahmen gezählt.

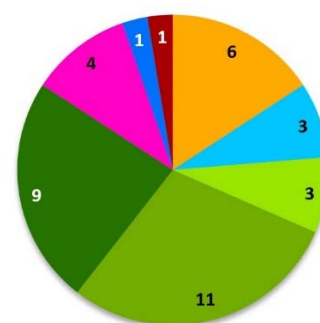
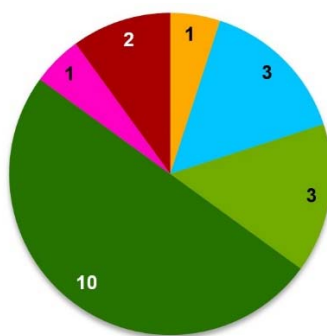
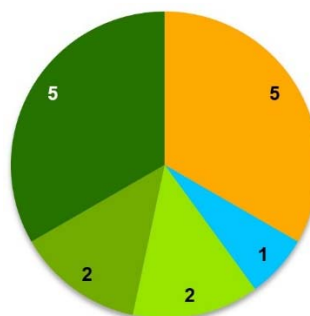
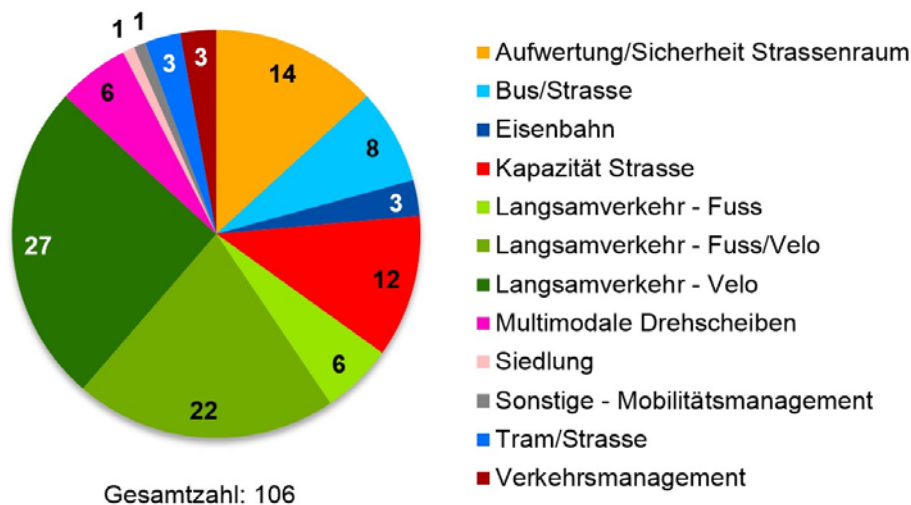


Abbildung 53 Anzahl Massnahmen AP3 (Prio. A)

In der Perimeter-übergreifenden Graphik sind zusätzlich zu den A-Massnahmen die übergeordneten Massnahmen enthalten.
 Bei Massnahmenpaketen werden die Teilmassnahmen gezählt.

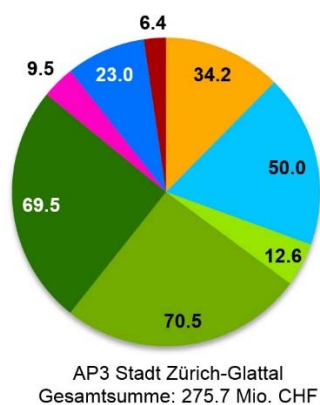
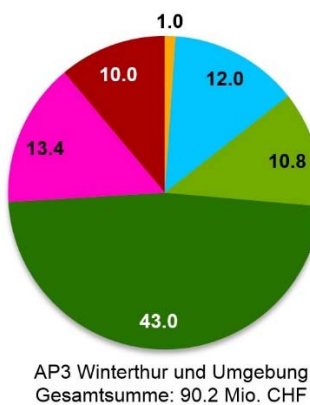
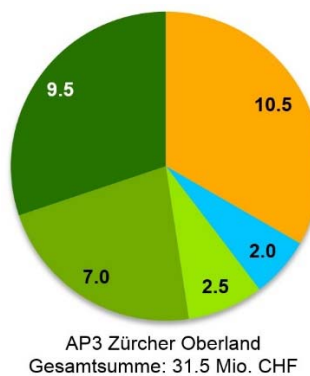
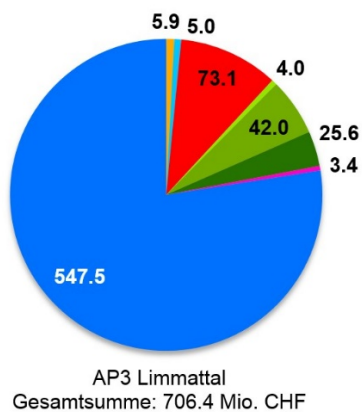
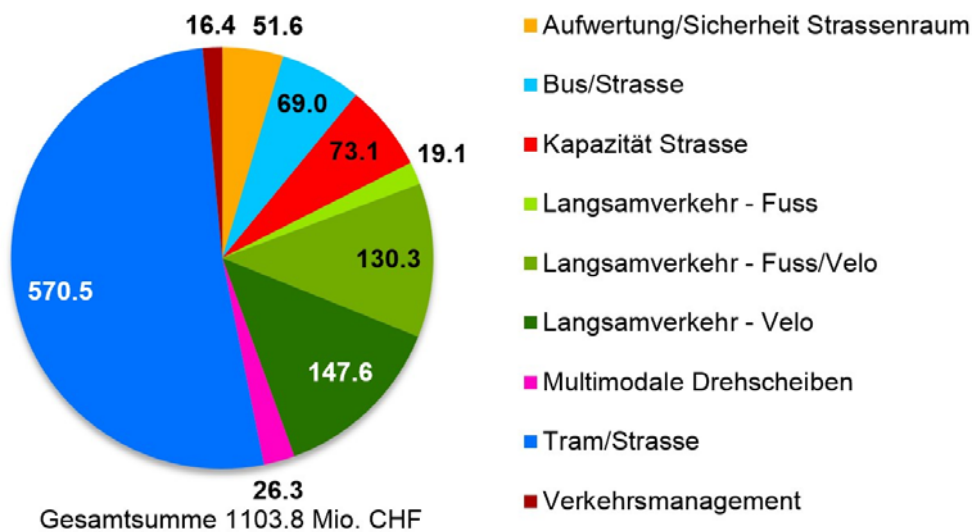


Abbildung 54 Kosten Massnahmen AP3 (Prio. A)
 Kosten in Mio. CHF, Stand 2016

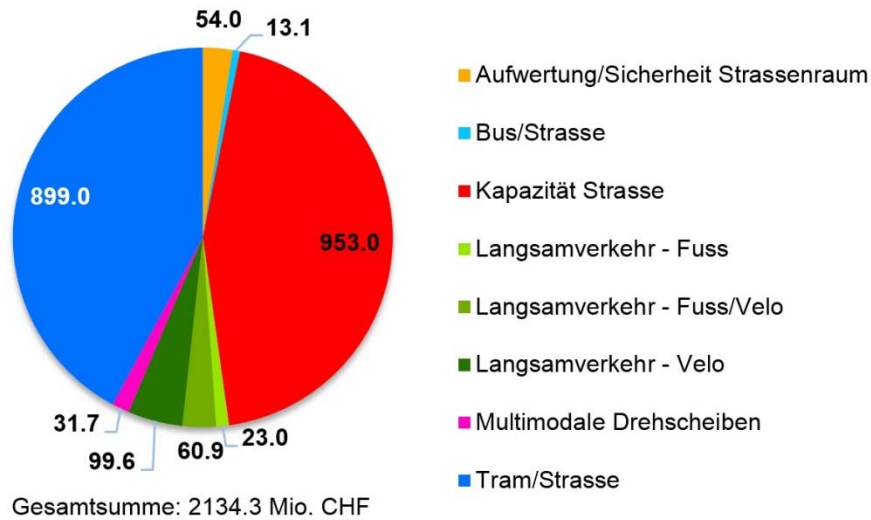


Abbildung 55 Kosten Massnahmen AP3 (Prio. B)

Kosten in Mio. CHF, Stand 2016

4.5.2 Massnahmen AP1, AP2 und AP3

In Abbildung 56 sind die in allen drei Generationen enthaltenen Massnahmen (A-Massnahmen AP1 und AP2, A- und B-Massnahmen AP3) nach ihren einzelnen Kategorien aufgeschlüsselt. Insgesamt sind es 541 Massnahmen (Einzel- und Teilmassnahmen). Die zahlenmässig stärksten Kategorien sind der Fuss- und Veloverkehr (166 Massnahmen), die Aufwertung des Strassenraums und das Verkehrsmanagement (162) und die Siedlungsentwicklung (61).

Abbildung 57 zeigt die Verteilung der Kosten. Hier dominieren die Massnahmen in der Kategorie Eisenbahn und Tram bzw. Stadtbahn (1804 Mio. CHF). Dies ist auf Grossprojekte wie die Durchmesserlinie (DML), die 4. Teilergänzungen der S-Bahn, die Tramverbindung Hardbrücke und die Limmattalbahn zurückzuführen. Die zweitstärkste Kategorie umfasst den Fuss- und Veloverkehr mit Gesamtkosten von 462 Mio. Fr.

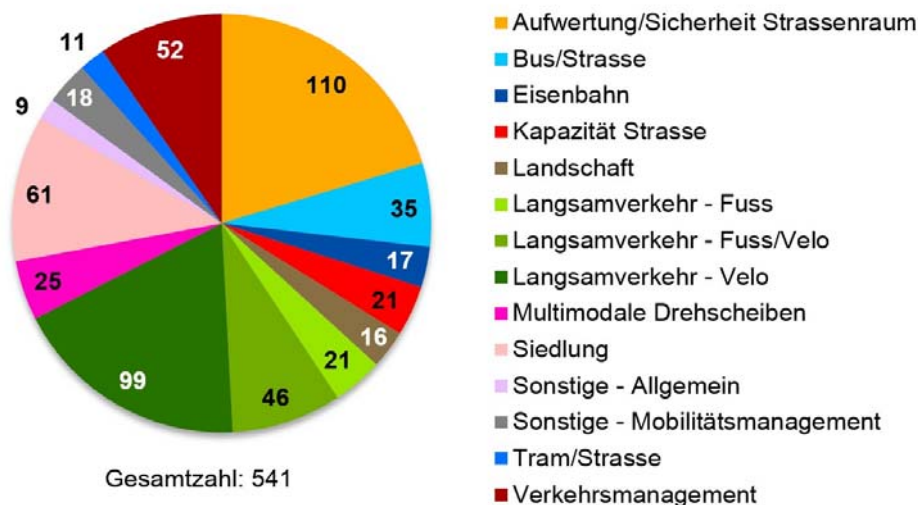


Abbildung 56 Anzahl Massnahmen AP1-3 (AP3: Prio. A, As, Av, B; AP1-2: Prio. A, Ae, As, Av)

Bei Massnahmenpaketen werden die Teilmassnahmen gezählt
 Gezählt werden auch übergeordnete Massnahmen

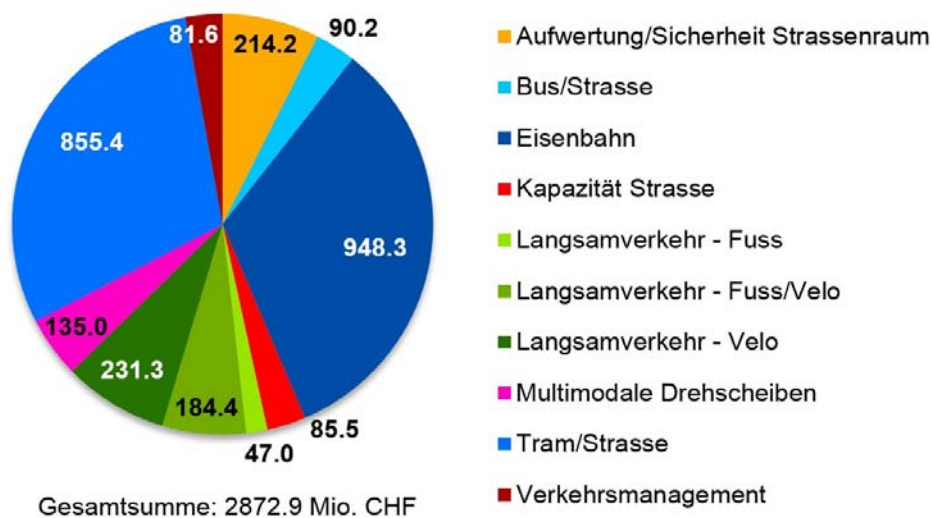


Abbildung 57 Kosten Massnahmen AP1-3 (Prio. A)

Kosten in Mio. CHF, AP1/AP2: Stand Okt. 2005 exkl. MWSt; AP3: Stand 2016
 Gerchnet werden auch die Kosten der übergeordneten Massnahmen mit A-Priorität



4.6 Gesamtwirkung

Der Anhang 13.1 bietet einen Überblick über alle in den AP3 des Kantons Zürich enthaltenen Massnahmen. Im vorliegenden Kapitel wird die Gesamtwirkung der Programme dargestellt, d.h. der Massnahmen in den A- und B-Horizonten. Dies geschieht anhand der Wirkungskriterien WK1 bis WK4, die mit der Weisung des Bundes (6) vorgegeben sind, und ihrer Unterkriterien.

4.6.1 WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr

In der Summe enthalten die vier AP3 rund 85 Massnahmen in den Prioritäten A und B, welche deutliche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr bringen. Dazu gehören explizite Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr (z.B. neue bzw. verbesserte Fuss- und Velowege, neue Querungsmöglichkeiten, Ausbau Veloparkierung, verbesserte Sicherheit für Zufussgehende, Veloverleihsysteme), aber auch zahlreiche Betriebs- und Gestaltungskonzepte. Mit der Umgestaltung von städtischen Verkehrsachsen oder Plätzen und Ortsdurchfahrten wird unter anderem dafür gesorgt, dass die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr gesteigert werden kann. Mehr als die Hälfte dieser Massnahmen wird mit Priorität A beantragt.

Die Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr in den Agglomerationen des Kantons Zürich werden mit einer grossen Anzahl von Einzelmassnahmen erreicht. Es gibt im Vergleich zu den Massnahmen im Bereich MIV oder ÖV keine einzelne Massnahme, welche alleine für einen Quantensprung sorgen kann. Damit die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs im ganzen Kantonsgebiet zunimmt, ist die koordinierte Umsetzung aller kleineren Massnahmen notwendig.

Mit der Gesamtheit aller Massnahmen werden die in der kantonsweiten Analyse identifizierten Schwächen behoben, indem Lücken im Velonetz geschlossen, Sicherheitsprobleme für Velofahrende entlang von stark befahrenen Hauptverkehrsstrassen gelöst und sicherheitskritische Fussgängerstelle eliminiert und die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs vermindert werden.

Verbesserungen des öffentlichen Verkehrssystems

Über den ganzen Kanton enthalten die vier AP3 rund 25 Massnahmen, welche die Qualität des öffentlichen Verkehrssystems verbessern. Neben Angebotsausbauten bei der S-Bahn, bei Tram und Stadtbahnen sowie in den Busnetzen soll auch flächendeckend in die Verbesserung der ÖV-Drehscheiben investiert werden. Der Kanton Zürich hat die grosse Bedeutung von attraktiven Umsteigeknoten und von guten Zugängen zu den Haltstellen für eine verstärkte Nutzung des ÖV erkannt und beantragt entsprechend eine Vielzahl solcher Massnahmen in den AP3. In allen Agglomerationen wird zudem mit Verkehrssteuerungsmassnahmen (RVS) kurz- und mittelfristig dafür gesorgt, dass der ÖV gegenüber dem MIV im gemeinsam genutzten Strassenraum priorisiert und beschleunigt wird.

Rund 50% aller Massnahmen, welche zu einer Verbesserung im ÖV führen, sollen bis 2022 umgesetzt oder im Bau sein. Einzelne Angebotsanpassungen in regionalen Busnetzen, welche abgestimmt auf die Infrastrukturmassnahmen im Rahmen der anstehenden regulären Fahrplanverfahren umgesetzt werden sollen, werden als Eigenleistungen umgesetzt. Die A-



Massnahmen (sowohl zur Mitfinanzierung beantragte als auch nicht mitfinanzierbare) für den ÖV stellen sicher, dass das Angebot und die Attraktivität in absehbarer Zeit soweit ausgebaut werden können, dass die Modalsplit-Zielvorgaben erreicht werden. Für die langfristig prognostizierten Bevölkerungs- und Verkehrszunahmen sind jedoch weitere Ausbauschritte notwendig. Die B- und C-Massnahmen sowie die übergeordneten Massnahmen für den ÖV haben daher eine zentrale Bedeutung für die Erreichung des Zukunftsbildes und der Modalsplit-Ziele.

Eine besonders grosse Wirkung für die Agglomerationen im Kanton Zürich haben die grossräumigen Ausbauten der Zürcher S-Bahn. Die im AP2 enthaltene 3. Etappe der 4. Teilergänzungen wird hier als umgesetzt betrachtet. Längerfristig reichen die 4. Teilergänzungen jedoch nicht aus, das Zukunftsbild zu erreichen. Im Rahmen der Planung "S-Bahn 2G" wird zurzeit die Entwicklung der Zürcher S-Bahn vorangetrieben. Der Brüttenertunnel und der Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen sind übergeordnete Massnahmen, welche für die Realisierung der S-Bahn 2G notwendig sind, nicht aber in (alleiniger) Kompetenz des Kantons Zürich liegen.

Neben der Zürcher S-Bahn sind auch Stadtbahnen ein wichtiger Entwicklungsmotor und gleichzeitig ein Steuerungsmittel für die Siedlungsentwicklung in den Zürcher Agglomerationen. Ergänzende Abschnitte zur erfolgreichen Glattalbahn werden im vorliegenden AP Zürich-Glattal zur Mitfinanzierung beantragt. Die Limmattalbahn ist die zentrale Massnahme zur Sicherstellung einer hohen Gesamtverkehrskapazität im Limmattal und wurde in die AP2 aufgenommen. Die 2. Etappe der Limmattalbahn wird im AP3 Limmattal als A-Massnahme aufgeführt.

Von grosser Bedeutung für die Entwicklung der Agglomeration Winterthur und Umgebung sind die ÖV-Hochleistungskorridore auf den sternförmigen Achsen in der Kernstadt Winterthur. Das vorliegende AP enthält ergänzend zum AP2 die Realisierung der ÖV-Hochleistungskorridore der 2. Priorität.

Mit der Gesamtheit aller Massnahmen wird man der in der kantonsweiten Analyse identifizierten Herausforderung gerecht, indem die Kapazität des heute bereits nahezu ausgelasteten Gesamtsystems durch Angebotsausbauten erhöht wird.

Verbesserungen des Strassennetzes

Rund 25 Massnahmen in den vier AP3 sorgen für eine qualitative Verbesserung des Strassennetzes. Darunter finden sich allerdings nur vereinzelt neue Strasseninfrastrukturen. Die Gesamtleistungsfähigkeit soll primär durch eine Verbesserung des Verkehrsflusses im MIV über betriebliche Massnahmen optimiert werden, z.B. über die Umsetzung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten oder über neue RVS-Anlagen. Bedeutende Erweiterungen des Strassennetzes sind lediglich in der Agglomeration Winterthur und Umgebung sowie im Limmattal vorgesehen. In Winterthur handelt es sich dabei um eine neue Strasse zur Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes Neuhegi-Grüze, welche zugleich wichtige städtische Achsen entlastet und damit den ÖV verbessert. Im AP3 Limmattal sind für die Optimierung von Verkehrssteuerung und -management in Dietikon und Schlieren die gezielte Ergänzung von kapazitätskritischen Stellen sowie der Ausbau der Überlandstrasse auf 2x2 Fahrstreifen vorgesehen. Damit verbunden sind positive Auswirkungen für den ÖV, zudem sind Aufwertungen von Ortsdurchfahrten geplant.



Die meisten betrieblichen Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität auf den Strassen sollen bis 2022 umgesetzt oder im Bau sein (A- und Av Massnahmen). Auch die Massnahmen zum Verkehrsmanagement im Limmattal sind für diesen Zeithorizont vorgesehen, die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze gehört zur Priorität B. Diese Massnahmen schaffen die Voraussetzungen dafür, dass die übrigen Massnahmen ihre Wirksamkeit entfalten können.

Weitere strassenseitige Ausbauten bzw. Netzergänzungen betreffen die Nationalstrassen, welche in der Kompetenz des Bundes liegen (A1: Nordumfahrung Zürich, PUN Wettingen Ost – Dietikon, Glattalautobahn, Umfahrung Winterthur, PUN Winterthur Töss – Winterthur Wülflingen, PUN Winterthur Ohringen - Oberwinterthur; A4: Winterthur Nord – Kleinandelfingen; unter Vorbehalt auch A53: Oberlandautobahn). Alle sind übergeordnete Massnahmen (vgl. Kapitel 3.6). Sie werden in den AP3 nicht priorisiert, weisen aber aus Sicht des Kantons Zürich eine hohe Dringlichkeit auf.

Mit der Gesamtheit aller Massnahmen werden die in der kantonsweiten Analyse identifizierten Schwächen behoben, indem die Kapazität für die Aufnahme der erwarteten Verkehrszunahme auf dem übergeordneten Strassennetz geschaffen, der Verkehr verflüssigt und, die Siedlungsgebiete vor Durchgangsverkehr verschont werden.

Erreichbarkeit

Fast alle in den AP3 beantragten Massnahmen haben einen positiven Effekt auf die Erreichbarkeit und entsprechen damit den Vorgaben der Gesamtverkehrsstrategie. Die eher konzeptionell ausgerichteten Massnahmen im Bereich von Siedlung, Natur und Landschaft sowie Verkehr stellen sicher, dass die Erreichbarkeitsverbesserungen in Übereinstimmung mit den Entwicklungsabsichten stehen. In städtischen Gebieten und in den agglomerationsspezifischen Entwicklungsschwerpunkten soll die Erreichbarkeit erhöht werden. Aber auch in ländlichen Gebieten sollen punktuelle Erreichbarkeitsverbesserungen realisiert werden, wo dies der Erreichung der Zukunftsbilder dient. Eine weitere Zersiedlung in den ländlichen Gebieten wegen Verkehrsangebotsverbesserungen wird vermieden.

Verbesserung der Intermodalität

Rund 10 Massnahmen betreffen direkt die Intermodalität. Sie ermöglichen eine bessere Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel untereinander, insbesondere mit Bezug zum ÖV. Dazu gehören die Steigerung der Attraktivität von ÖV-Drehscheiben, die Bestrebungen zum Ausbau der Veloabstellanlagen an Bahnhöfen (Bike & Ride) sowie die Verbesserung und Optimierung der Zugänge zu den Bahnhöfen für die Zufussgehenden. Diese „direkten“ Massnahmen ergänzen die Wirkungen der Massnahmen für ein verbessertes ÖV-Angebot, indem sie attraktive Bedingungen schaffen für die Kombination von Fuss- und Veloverkehr mit dem ÖV. Indirekt wird die Intermodalität durch alle Massnahmen im ÖV, im Fuss- und Veloverkehr sowie durch die nachfrageseitigen Massnahmen verbessert.

Mit der Gesamtheit aller Massnahmen werden die in der kantonsweiten Analyse identifizierten Schwächen behoben, indem das Potenzial von Bike & Ride durch zusätzliche Anlagen ausgeschöpft sowie Park & Ride-Anlagen nicht weiter ausgebaut werden.



Nachfrageseitige Massnahmen

Massnahmen, die üblicherweise der Nachfragebeeinflussung zugeordnet werden und damit nachfrageseitig wirken, finden sich primär in zwei Handlungsfeldern: Mobilitätsmanagement und Parkierung.

Massnahmen zum Mobilitätsmanagement werden vom Kanton und vielen Städten und Gemeinden umgesetzt. Im Rahmen des kantonsweiten Programms MIU („Mobilität im Unternehmen“) unterstützen der Kanton und die Partnerstädte bzw. -gemeinden Unternehmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement. Ebenfalls der Nachfragebeeinflussung dienen Mobilitätskonzepte für Areale oder Mobilitätszentralen für die Bevölkerung. Es handelt sich dabei um nicht-mitfinanzierbare Massnahmen (Av-Massnahmen), welche kurzfristig resp. laufend umgesetzt und vom Kanton koordiniert sowie teilweise unterstützt werden.

Daneben kann die öffentliche Hand durch die aktive Einflussnahme auf die Parkierung eine nachfragebeeinflussende Wirkung erzeugen. Die kantonale "Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen" gilt dafür als Empfehlung und Orientierungshilfe. Sie wird deshalb mit der Stossrichtung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr bzw. der Kapazität im Strassennetz aktualisiert. Die Etablierung und Optimierung des Parkraummanagements ist eine laufende Aufgabe in den Städten und vielen Gemeinden der AP Zürich.

Mit der Gesamtheit dieser Massnahmen werden verschiedene in der kantonsweiten Analyse identifizierte Schwächen behoben, indem für verkehrsintensive Einrichtungen (insbesondere Einkauf) ein restriktives Angebot an Parkplätzen vorgesehen wird.

Verbesserungen im Güterverkehr

Verbesserungen für den Güterverkehr werden in den AP3 primär auf zwei Ebenen verfolgt: Der Kanton Zürich stärkt die Logistikketten mit der Standortsuche für zentrale und dezentrale Anlagen und hat dazu in einem Logistikstandort-Konzept die Grundlagen für die Standort-sicherung güterintensiver Einrichtungen geschaffen. Auf Basis dieses Konzepts weisen die RRP zuhanden der Nutzungsplanung Standorte aus, die für derartige güterverkehrsintensive Aktivitäten geeignet sind. Damit sollen die Synergien verschiedener Verkehrsmittel im Bereich der Ver- und Entsorgung besser ausgeschöpft werden. Das Konzept schafft die Grundlage, um den Schienen-Anteil am Güterverkehr zu erhöhen und gleichzeitig die in der Analyse identifizierten starken Belastungen der Siedlungsräume durch Strassengüterverkehr künftig zu minimieren.

Verbesserungen im Freizeitverkehr

In den AP3 werden keine Massnahmen ausgewiesen, welche ausschliesslich dem Freizeitverkehr zu Gute kommen. Jedoch betreffen sämtliche Verbesserungen im ÖV, im Fuss- und Veloverkehr, im Strassennetz, bei der Intermodalität, der Nachfragebeeinflussung sowie bei der Erreichbarkeit unter anderem auch den Freizeitverkehr. Von spezieller Bedeutung sind die in allen AP3 enthaltenen Verbesserungen im Fuss- und Veloverkehr sowie die Massnahmen im Bereich Landschaft, welche attraktive Bedingungen für Erholungssuchende in den Freiräumen schaffen.

Der Kanton Zürich und die Planungsregionen nutzen zudem den vorhandenen Handlungsspielraum für eine aktivere Standortpolitik für verkehrsintensive Freizeiteinrichtungen bei der Erarbeitung des KRP und der RRP. Analog zu anderen verkehrsintensiven Nutzungen dürfen Freizeitanlagen nur an mit ÖV gut erschlossenen Lagen vorgesehen werden.



4.6.2 WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten und in Koordination mit dem Verkehrssystem

Das kantonale Zukunftsbild sowie die regionalen Zukunftsbilder geben vor, dass die Siedlungsentwicklung nach innen und in Abstimmung mit dem Verkehrssystem gefördert wird. Die Umsetzung der Vorgaben wird im Rahmen der Siedlungsmassnahmen auf Ebene des Kantons (KRP) und auf Ebene der Regionen (RRP) sichergestellt.

Die konkrete Bezeichnung von Zentrumsgebieten und Arbeitsplatzgebieten oder von Eigenschaftsgebieten für Hochhäuser und verkehrsentensive Einrichtungen in den KRP und in den RRP strukturiert das Siedlungsgebiet nach seinen Funktionen. Durch die definierten Schwerpunkte kann die Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplatzgebieten an geeignete Standorte konzentriert und auf die mit der Funktion zusammenhängenden Ansprüche bezüglich Verkehrsangebot abgestimmt werden. Die dadurch angestrebten Konzentrationen von Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbeflächen ermöglichen eine gute oder sehr gute Erschliessung mit dem ÖV. Dies wirkt erhöht den Anteil des ÖV am Modalsplit. Gleichzeitig sind neben nutzungsintensiven Gebieten auch Schutzzonen (Ortsbildschutz oder Erholungsgebiete) ausgeschieden, welche es bei der Weiterentwicklung der Verkehrssysteme ebenfalls zu berücksichtigen gilt.

Mit diesen Planungsinstrumenten wird das hohe Bevölkerungswachstum in ländlichen Räumen und wenig zentralen Orten zukünftig eingedämmt. Mit der angestrebten zusätzlichen Konzentration von Bevölkerung und Arbeitsplätzen an gut erschlossenen Standorten werden die Verkehrssysteme in den Spitzenstunden zwar stark ausgelastet. Mit einem gezielten Ausbau der Kapazitäten zu diesen verdichteten Zentren können entsprechende Investitionen aber sehr effizient eingesetzt werden.

Verringerung der Zersiedelung

Die Umsetzung des Grundsatzes, wonach 80% des künftigen Bevölkerungswachstums in die Handlungsräume „Stadtlandschaften“ und „urbane Wohnlandschaften“ gemäss Raumordnungskonzept (ROK) gelenkt werden, führt zusammen mit Regelungen der RRP (Dichtevorgaben für einzelne Gebiete, Ausscheidung von Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen wie Hochhausgebiete und verkehrsentensive Einrichtungen) zu einer sehr starken Eindämmung der Zersiedelung.

Mit den Grundsätzen für das Verkehrsangebot wird sichergestellt, dass eine weitere Zersiedelung, soweit diese mit dem geltenden KRP überhaupt noch möglich ist, nicht durch die verkehrliche Entwicklung begünstigt wird. Damit sollen die Rahmenbedingungen geschaffen werden, dass bestehende Potenziale genutzt werden, sei dies durch Nutzung bestehender unbebauter Bauzonen, durch Umnutzungen oder durch Verdichtung. Die klare Begrenzung des Siedlungsgebiets stellt für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Kanton Zürich einen wichtigen Orientierungsrahmen dar, der dazu führt, dass die spezifische Verkehrerschliessung die Verkehrsmittelwahl zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs verschiebt, was die Erreichung des Zukunftsbildes erleichtert.

Mit diesen Massnahmen werden die in der kantonsweiten Analyse identifizierten Schwächen behoben, indem eine Ausdehnung des Siedlungsgebiets und verkehrsentensive Einrichtungen am Siedlungsrand vermieden werden.



Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume

Eine verbesserte Qualität der öffentlichen Räume wird mit verschiedenen Massnahmen aus den AP3 unterstützt: Einerseits sind eine Vielzahl von Masterplanungen für bedeutende Gebiete vorgesehen, andererseits gibt es verschiedene Verkehrsmassnahmen, welche dasselbe Ziel verfolgen, wie beispielsweise die Betriebs- und Gestaltungskonzepte entlang von Ortsdurchfahrten oder für städtischen Achsen und Plätze. In Winterthur trägt unter anderem die hochwertige Gestaltung der erweiterten ÖV-Hochleistungskorridore zu qualitätsvollen Strassenräumen bei. Im Limmattal wird die Qualitätssteigerung der öffentlichen Räume auch mit der Planung der 2. Etappe der Limmattalbahn verknüpft. Dieses Vorgehen hat sich bereits bei der Realisierung der Glattalbahn als erfolgreich erwiesen. Auch im Rahmen der Aufwertung von Bahnhöfen und ihren Umfeldern wird einer städtebaulich hohen Qualität erreicht.

4.6.3 WK3: Verkehrssicherheit erhöht

Erhöhung der objektiven Sicherheit

Alle Verkehrsmassnahmen, z.B. im Zusammenhang mit Aufwertungen von Ortsdurchfahrten und Strassenräumen in städtischen Quartieren, werden so ausgestaltet, dass sie die objektive Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen. Dies gilt als übergeordnete Vorgabe für alle in den AP3 enthaltenen Massnahmen. Mit laufende Optimierungen, welche im Kanton Zürich ohnehin eine grosse Priorität haben, werden die konkreten Unfallschwerpunkte beseitigt und Unfälle vermieden. Einzelne Unfallschwerpunkte, z.B. auf Nationalstrassen, sind jedoch in der Kompetenz des Bundes und müssen vom Bund saniert werden.

Erhöhung der subjektiven Sicherheit

Die subjektive Sicherheit wird vor allem mittels gestalterischer Massnahmen erhöht. So wird bei der Planung und Umsetzung von allen Verkehrsmassnahmen darauf geachtet, dass sich die Velofahrenden und Zufussgehenden bei der Benutzung der neuen Infrastrukturen sicher fühlen. Hier leisten die in vielen Gemeinden und Städten vorgesehenen Betriebs- und Gestaltungskonzepte resp. die Verkehrsberuhigungen einen massgebenden Beitrag.

4.6.4 WK4: Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch vermindert

Reduktion der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen

Die angestrebte Verlagerung vom MIV zum ÖV bei gleichbleibendem Anteil von Fuss- und Veloverkehr trägt zu einer Reduktion der Fahrleistungen im MIV bei. Schädliche Emissionen für Mensch und Umwelt können so im Kanton Zürich massgebend reduziert werden. Auch die Verstetigung des Verkehrsflusses, welche mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten sowie mit RVS-Massnahmen herbeigeführt werden kann, führt zu tieferen Emissionen.

Reduktion der Lärmimmissionen

Störende Lärmimmissionen werden einerseits durch eine zweckmässige Anordnung von Verkehrsachsen und Wohngebieten in Entwicklungsgebieten vermieden. Entlang von bestehenden Strassen wird mittels Geschwindigkeitsreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses



ses versucht die Wohnqualität in Bezug auf Lärm zu verbessern. Mit Massnahmen der regionalen Verkehrssteuerung (RVS) wird zudem der motorisierte Verkehr so gesteuert, dass er möglichst wenig sensible Siedlungsgebiete tangiert, so beispielsweise in Winterthur durch die angestrebte Verringerung des Ausweichverkehrs durch Quartiere. Zusätzlich kommen die gesamtkantonale Programme und Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung in allen Agglomerationen zur Anwendung.

Verminderung der Flächenbeanspruchung und Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen

Ein Grossteil der Massnahmen in den AP Zürich führt nicht zu einem zusätzlichen Flächenverbrauch, da sie vielfach betrieblicher Art sind und auf den bestehenden Verkehrsflächen umgesetzt werden können. Die punktuellen Ergänzungen der Verkehrsinfrastrukturen werden so geplant, dass sie möglichst wenig zusätzliche Flächen beanspruchen. Nach Möglichkeit werden sie so geführt, dass keine wertvollen Natur- und Landschaftsräume tangiert werden und sie optimal in die bestehende Siedlung eingefügt werden können. Für die Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen sind in allen AP Zürich vertiefende Konzeptarbeiten vorgesehen. Die Vorgaben dazu liefert der Kanton, die Umsetzung erfolgt im Rahmen der RRP.

4.7 Nachweis der Grundanforderungen

Alle AP3 erfüllen die Grundanforderungen (GA), die der Bund in seiner Weisung (6) definiert. Jedes AP3 enthält dazu ein Kapitel, in dem der Erfüllungsnachweis dargestellt ist. Im Folgenden ist eine summarische Darstellung dieser Nachweise wiedergegeben.

GA1: Partizipation gewährleistet

Wie im Kapitel 2.5.4 dargestellt, wurden alle relevanten Planungsträger (Städte, regionale Planungsgruppen, kantonale Fachstellen) direkt in die Erarbeitung der AP3 mit einbezogen. Die AP des Kantons Zürich wurden danach von allen interessierten Kreise in einem breit angelegten Mitwirkungsprozess kritisch geprüft. Zahlreiche Anregungen und eine Reihe von Verbesserungsvorschlägen flossen in die anschliessende Überarbeitung ein. Alle AP3 schliessen einen Bericht zur Mitwirkung ein, der diesen Prozess detailliert dokumentiert.

Es erfolgte eine laufende Abstimmung mit den parallel zu den AP3 laufenden Prozessen der Gesamtüberarbeitung der RRP. Im Rahmen dieser Prozesse wurden jeweils die Regio-ROK erarbeitet und von den Delegiertenversammlungen beschlossen. Die Regio-ROK sind weitgehend kongruent mit den Zukunftsbildern der AP3. Als Bestandteile der überarbeiteten Richtpläne werden sie nach deren politischen Beschlüssen im Jahr 2016/2017 auch dem fakultativen Referendum unterliegen (vgl. Kapitel 2.5.6).

GA2: Bestimmung einer Trägerschaft

Die Trägerschaft ist in Kapitel 2.6 beschrieben.



GA3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

Die Analyse ist in Kapitel 3.2 dargestellt. Untersucht wurde der Ist-Zustand der Siedlungsstruktur und des Verkehrssystems wie auch die Trendentwicklung bis zum Jahr 2040. Diese wurde bis ins Jahr 2030 aufgrund detailliert vorliegender Prognosen, Modellen und Zielen quantitativ ausgewertet, darüber hinaus wurden ergänzend qualitative Aussagen bis zum Jahr 2040 erstellt. Vor dem Hintergrund des Zukunftsbildes wurden die Stärken und Schwächen des AP-Gebiets in den Handlungsfeldern Siedlung, Verkehr und Landschaft identifiziert. Eine wichtige Grundlage waren dabei die umfassenden Analysen aus diversen Grundlagenplanungen. Die Stärken und Schwächen sowie die Entwicklungstrends wurden mit Blick auf das Zukunftsbild beurteilt. Falls sich die Stärken wie im Zukunftsbild definiert entwickeln, dann ergibt sich daraus eine Chance. Falls die Trendentwicklung den Zielvorstellungen zuwiderläuft resp. die Schwächen vergrössert, dann wurde ein Risiko identifiziert. Aus den Chancen und Risiken wiederum lässt sich der Handlungsbedarf für die kommenden Jahre ableiten. Mit diesem Vorgehen wird die Grundanforderung 3 erfüllt.

GA4 / GA5: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (Erkennung roter Faden); Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen

In den Kapiteln 3.4 und 3.5 ist die Herleitung der Massnahmen detailliert beschrieben. Die Umsetzung der Teilstrategien erfolgt mittels verschiedener Massnahmen aus den Bereichen Siedlung, Verkehr sowie Natur und Landschaft. Diese wurden im Hinblick auf den Handlungsbedarf sowie auf eine bestmögliche Gesamtwirkung teilweise als Pakete zusammengefasst. Jede Massnahme ist in einem Massnahmenblatt detailliert beschrieben. Die Kohärenz zu Zukunftsbild und Teilstrategie wird jeweils dargelegt. Aus der Wirksamkeitsbeurteilung gemäss den Kriterien des Bundes, den grob abgeschätzten Kosten und dem Realisierungshorizont wird die Priorität abgeleitet. Mit diesem Vorgehen werden die Grundanforderungen 4 und 5 erfüllt.

GA6: Umsetzung und Controlling gesichert

Die Umsetzung und das Controlling sind in Kapitel 5 dargestellt. Der Kanton Zürich hat im Rahmen der AP1 und AP2 bereits ein effizientes Umsetzungscontrolling eingeführt. Dieses wird für die 3. Generation weitergeführt und gezielt ergänzt. Die Umsetzungskontrolle erfasst in der Regel zweimal jährlich den aktuellen Stand und die Prognose der Planung und Realisierung sowie allfällige Projektänderungen aller Massnahmen und Teilmassnahmen der AP3. Der Bund betreibt ferner eine Wirkungskontrolle unter dem Titel „Monitoring und Controlling der AP“ (MOCA-Indikatoren), bei der vier Schlüsselindikatoren betrachtet werden. Mit diesen Instrumenten wird die Grundanforderung 6 erfüllt.

5 Stand der Umsetzung





In den AP1 und AP2 sind rund 450 Massnahmen (Einzel- und Teilmassnahmen, exkl. übergeordnete Massnahmen) enthalten. 350 davon sind Massnahmen (Einzel- und Teilmassnahmen) im A-Horizont. Von den rund 100 B- und C-Massnahmen aus den AP2 wurde rund ein Drittel in die AP3 aufgenommen.

Die Massnahmen im A-Horizont (A, Ae, Av, As) aus den AP1 und AP2 sind zu rund 35% umgesetzt oder in andere Massnahmen überführt oder an den Bund als Massnahmenträger übergeben. Dabei liegt der Anteil der umgesetzten Massnahmen aus dem AP1 bei über 50%, jener aus den AP2 bei rund 20%. Einzelne Massnahmen wurden dem Bund bereits zur Schlussabrechnung gemeldet. Insbesondere die Schienenmassnahmen, sowohl der Kategorie S-Bahn (DML, Teilergänzungen) wie auch der Kategorie Tram (Tram Hardbrücke, Limmattalbahn), sind als Ganzes zeitlich gut auf Kurs. Bei den anderen Massnahmenkategorien sind je nach Perimeter Unterschiede auszumachen. So wurden z.B. im Perimeter Winterthur und Umgebung bereits viele Fortschritte im Bereich Fuss- und Veloverkehr erzielt, im Perimeter Limmattal hingegen sind Massnahmen dieser Kategorie bei der Umsetzung mit diversen Schwierigkeiten verbunden.





Zusätzlich zu den bereits umgesetzten Massnahmen A-Horizont aus den AP1 und AP2 sind weitere rund 35% vom Planungsstand her so weit fortgeschritten, dass eine Umsetzung in den nächsten drei Jahren realistisch ist. Bei den übrigen Massnahmen führen vielfältige Gründe zu Verzögerungen in der Umsetzung. Häufig sind es typische Schritte in den Planungsprozessen, wie z.B. die Überarbeitung von Vor- oder Bauprojekten, die Abhängigkeit von übergeordneten oder nebengelagerten Massnahmen oder auch die Möglichkeiten der demokratischen Prozesse und Mitwirkung durch Bevölkerung und Gemeinden. Aktuell wurden erst vereinzelt Massnahmen oder Teilmassnahmen als „definitiv nicht bis 2027 realisierbar“ gemeldet.

Zusammengefasst sieht der Umsetzungsstand der AP1 und AP2 folgendermassen aus (teilweise werden neben Einzel- und Teilmassnahmen auch andere Elemente als Massnahmen gezählt, s. Berichte zu den einzelnen Perimetern für Details):

Tabelle 11 Stand der Umsetzung, Massnahmen AP1 und AP2

	A-Massnahmen*		Ae-Massnahmen*		Av-/As-Massnahmen*		Summe	
	69	29%	38	51%	54	42%	161	36%
	78	32%	23	31%	52	40%	153	34%
	89	37%	12	16%	22	17%	123	28%
	5	2%	2	3%	2	2%	9	2%

Legende:

-  (Teil-)Massnahme umgesetzt oder in andere Massnahme integriert bzw. an Bund als Massnahmenträger übergeben (ASTRA, SBB) oder (Teil-)Mn. wird nicht umgesetzt aber Wirkung konnte mit anderen Mitteln erzielt werden.
-  (Teil-)Massnahme ist in Umsetzung, in Projektierung oder Planung und Umsetzungsbeginn ist bis 2018 vorgesehen.
-  (Teil-)Massnahme ist verzögert, Umsetzungsbeginn 2019 oder später. Inbetriebnahme der (Teil-)Massnahme bis 2027 geplant bzw. realistisch.
-  (Teil-)Massnahme ist sistiert oder abgebrochen. Umsetzung und Inbetriebnahme der (Teil-)Massnahme bis 2027 nicht mehr vorgesehen. (Teil-)Massnahme wird im Rahmen des Agglomerationsprogramms nicht mehr umgesetzt, Wirkung entfällt.

 * Differenzen zu den o.a. Zahlen resultieren aus einer z.T. feineren Aufschlüsselung einzelner Massnahmen im Umsetzungsreporting.



6 Literaturverzeichnis

1. **Kanton Zürich, Amt für Verkehr (AFV).** *Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal 3.Generation.* 2016.
2. **Kanton Zürich, Amt für Verkehr (AFV) / Kanton Aargau, Abteilung Raumentwicklung und Abteilung Verkehr.** *Agglomerationsprogramm Limattal 3.Generation.* 2016.
3. **Kanton Zürich, Amt für Verkehr (AFV).** *Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung 3.Generation.* 2016.
4. —. *Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland 3.Generation.* 2016.
5. —. *Dachkonzept Agglomerationsprogramme 2. Generation.* Zürich, 2012.
6. **Bundesamt für Raumentwicklung (ARE-CH).** Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation. 16. Februar 2015.
7. **Regierungsrat des Kantons Zürich.** *RRB Nr. 51/2006, Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr.* Zürich, 2006.
8. **Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft.** Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4.10.2006. Bern, 2006.
9. **Regierungsrat des Kantons Zürich.** *RRB Nr. 528/2003.* Zürich, 2003.
10. —. *RRB Nr. 1697/2007, Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Kanton Zürich.* 2007.
11. **Kanton Zürich, Amt für Verkehr (AFV).** *Agglomerationsprogramme 2. Generation.* Zürich, 2012.
12. **Bundesamt für Raumentwicklung (ARE-CH).** *Agglomerationsprogramme 2.Generation. Prüfberichte des Bundes.* 2014.
13. **Kanton Zürich, Zürcher Verkehrsverbund (ZVV).** *Strategie 2018-2012.* 2015.
14. **Bundesamt für Statistik (BfS).** *Eidgenössische Volkszählung 2000 - Die Raumgliederungen der Schweiz.* Juli 2005.
15. **Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft.** *Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV).* 2007.
16. **Regierungsrat des Kantons Zürich.** *RRB Nr. 350/2016, Agglomerationsprogramme Zürich 3. Generation, Mitwirkungsverfahren, Auftrag.* Zürich, 2016.
17. **Kanton Zürich, Amt für Verkehr (AFV).** *Agglomerationsprogramme Kanton Zürich 3.Generation. Ergebnisberichte öffentliche Mitwirkung.* 2016.
18. **Regierungsrat des Kantons Zürich / Regierungsrat des Kantons Aargau.** *Kantone Aargau und Zürich verabschieden gemeinsames Agglomerationsprogramm Limmattal. Medienmitteilung.* 2012.
19. **Regierungsrat des Kantons Zürich.** *RRB Nr. 1026/2009, Agglomeration Obersee, Verein Agglo Obersee, Beitritt, Vertretung.* Zürich, 2009.
20. —. *RRB Nr. 1821/2010, Agglomerationsprogramm Obersee, 2007, 1. Generation, Vereinbarungen mit Bund und Verein Agglo Obersee, Ermächtigung.* Zürich, 2010.



21. —. RRB Nr. 19/2015, Agglomerationsprogramme 2. Generation Obersee und Schaffhausen, Ermächtigung zur Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung. Zürich, 2015.
22. —. RRB 1426/2006, Verein Agglomeration Schaffhausen (VAS); Beitritt des Kantons Zürich (Schreiben an den Regierungsrat des Kantons Schaffhausen). 2006.
23. —. RRB Nr. 1679/2010, Agglomerationsprogramm des Kantons Zürich 2007, 1. Generation, Vereinbarung mit Bund und Projektträgern, Auftrag. Zürich, 2010.
24. —. RRB Nr. 576/2012, Agglomerationsprogramme Zürich, 2. Generation, Einreichung beim Bund, Ermächtigung. Zürich, 2012.
25. **Bundesamt für Strassen (ASTRA)**. ASTRA-Weisungen für die Strassen- und Langsamverkehrsmassnahmen. 2013.
26. **Bundesamt für Verkehr (BAV)**. Controlling-Richtlinie Agglomerationsprogramme. 2014.
27. **Kanton Zürich, Amt für Verkehr (AFV)**. Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich. Stadt Zürich - Glattal, Winterthur, Limmattal, Zürcher Oberland. Leitfaden für Vorbereitung und Umsetzung von Massnahmen. 2015.
28. **Bundesamt für Raumentwicklung (ARE-CH)**. Wirkungskontrolle Agglomerationsprogramme. Teil 1 : Umsetzungskonzept. 2015.
29. **Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft**. *Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (IFS)*. 6. Oktober 2006 (Stand 1. Januar 2013).
30. —. *Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG)*. 22. März 1985 (Stand 1. August 2011).
31. **Regierungsrat des Kantons Zürich**. RRB Nr. 677/2014, Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), zur Schliessung. Zürich, 2014.
32. **Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft**. Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz RPG). 22. Juni 1979 (Stand 1. Januar 2016).
33. **Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft / Konferenz der Kantonsregierungen / Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz / Schweizerischer Städteverband / Schweizerischer Gemeindeverband**. Raumkonzept Schweiz - überarbeitete Fassung. 20. Dezember 2012.
34. **Regierungsrat des Kantons Zürich**. RRB Nr. 825/2012. 15. August 2012.
35. —. RRB Nr. 1653/2006. 2006.
36. **Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)**. Sachplan Verkehr - Teil Programm. 26. April 2006.
37. **Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft**. Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz IFG). 6. Oktober 2006 (Stand 1. Januar 2013).



38. **Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft.** Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für die zweite Periode des Programms zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz. 26. Februar 2014.
39. **Regierungsrat des Kantons Zürich.** RRB Nr. 791/2013 Bundesbeschluss über das zweite Programm zur Beseitigung Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel (Stellungnahme). 2013.
40. **Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft.** Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz. 21. Juni 1960 (Stand 1. Januar 2002).
41. **Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft.** Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung. 18. Januar 2012.
42. **Regierungsrat des Kantons Zürich.** *Regierungsratsbeschluss RRB 741.* 2013.
43. —. RRB Nr. 1183/2015, Integration Netzbeschluss in den Nationalstrassen und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF), Schreiben an die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz. Zürich, 2015.
44. —. RRB Nr. 357/2015, Kantonaler Richtplan, Teilrevision Kapitel 4, Verkehr, verschiedene Vorhaben, Antrag an den Kantonsrat. Zürich, 2015.
45. **Bundesamt für Verkehr (BAV).** Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI). 2014.
46. **Kanton Zürich, Amt für Verkehr (AFV).** *Gesamtverkehrskonzept GVK Kanton Zürich 2016.* 28.09.2015 (Entwurf).
47. **Regierungsrat des Kantons Zürich.** RRB Nr. 1334/2006, Gesamtverkehrskonzept. 2006.
48. **Kanton Zürich.** Planungs- und Baugesetz (PBG). Zürich, 1975.
49. **Kanton Zürich, Amt für Raumentwicklung (ARE-ZH).** 2015.
50. **Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft.** Raumplanungsverordnung (RPV). 2000.
51. **Regierungsrat des Kantons Zürich.** *Langfristige Raumentwicklungsstrategie Kanton Zürich.* 2014.
52. **Bundesamt für Statistik (BfS).** *Bevölkerungsstatistiken STATPOP.* 2014.
53. **Kanton Zürich, Statistisches Amt.** Daten Bevölkerungsprognose. [Online] 2014. http://www.statistik.zh.ch/internet/justiz_inneres/statistik/de/daten/daten_bevoelkerung_soziales/bevprognosen.html.
54. **Kanton Zürich, Statistisches Amt.** Daten Betriebe & Beschäftigte. [Online] 2014. http://www.statistik.zh.ch/internet/justiz_inneres/statistik/de/daten/daten_arbeit_wirtschaft/betriebe_beschaefigte.html.
55. **Kanton Zürich, Amt für Raumentwicklung (ARE-ZH).** Kantonaler Richtplan Zürich. 18. März 2014 (genehmigt durch den Bund am 29. April 2015).
56. —. Bauzonennutzung. 2010.
57. **Kanton Zürich, Amt für Verkehr (AFV).** Gesamtverkehrsmodell. 2010.
58. **Bundesamt für Statistik (BfS).** Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. 2010.



59. **Kanton Zürich, Statistisches Amt.** *statistik.info 2012/09 - Mobilität im Kanton Zürich - Hauptergebnisse des "Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010".* 2012.
60. **Kanton Zürich, Zürcher Verkehrsverbund (ZVV).** *Strategie 2016-2019 - Grundsätze über die Entwicklung von Angebot und Tarif im öffentlichen Personenverkehr.* Zürich, Juli 2013.
61. **Bundesamt für Landestopographie (swisstopo).** Karte der Schweiz mit Geokatalog. [Online] 24. Juni 2015. <https://map.geo.admin.ch>.
62. **Kanton Zürich, Amt für Verkehr (AFV).** *Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich (Entwurf).* Zürich, 2015.
63. —. *Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich.* 2014.
64. **Regierungsrat des Kantons Zürich.** RRB 591/2016 Velonetzplan Kanton Zürich. 2016.
65. **Kanton Zürich, Amt für Verkehr (AFV).** Massnahmenplan Fussverkehr. Agglomerationsprogramme der 3. Generation. Status Schlussbericht. Stand Herbst 2015. 2016.
66. **Bundesamt für Raumentwicklung (ARE-CH).** Ergänzungen zu den schweizerischen Verkehrsperspektiven bis 2030. 2012.
67. **Flughafen Zürich.** Geschäftsbericht. [Online] 2014. <http://www.flughafen-zuerich.ch/unternehmen/investor-relations/finanzergebnis-und-berichte/geschaeftsbericht-und-halbjahresbericht>.
68. **Regierungsrat des Kantons Zürich.** RRB 649/2014; *Bericht und Antrag zu den Postulaten Kr. Nr. 34/2011 betreffend Verbesserung der Sichtbarkeit von Zebrastreifen durch den Einbau von Reflektoren und KR. Nr. 341/2011 betreffend Erhöhung der Sicherheit am Fussgängerstr.* 2014.
69. **Kanton Zürich, Tiefbauamt (TBA).** *Sichere Fussgängerstreifen auf den Staatsstrassen - Grundsätze für die Projektierung.* 2014.
70. **Kanton Zürich, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL).** 2015.
71. **Kanton Zürich, Fachstelle für Lärmschutz (FALS).** Daten zu Lärmimmissionen. [Online] 2011.
72. **Kanton Zürich, Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU).** Umweltbericht 2014. 2014.
73. **Bundesamt für Strassen (ASTRA).** Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen (PEB). 2015.
74. **Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU).** *Vergleich zwischen dem integrierten Zielbild 2030 der Regio-ROKs und dem Raumordnungskonzept des Kantons Zürich.* Zürich, 2012.
75. **Kanton Zürich, Amt für Verkehr (AFV).** *MOCA-Indikatoren für AP3 (Entwurf).* Zürich, 2015.
76. **Wüest und Partner.** *Immo-Monitoring.* Frühling 2011.
77. **Kantonspolizei Kanton Zürich.** Verkehrsunfallstatistik des Kantons Zürich (VUSTA). 2014.



78. **Bundesamt für Raumentwicklung (ARE-CH).** *Sachplan Fruchtfolgeflächen (FFF) - Festsetzung des Mindesumfanges der Fruchtfolgeflächen und deren Aufteilung auf die Kantone.* Februar 1992 (aktueller Stand: 9. Juli 2013).
79. **Kanton Zürich, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL).** *Massnahmenplan Luftreinhaltung.* 2008.
80. **Kanton Zürich, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL).** *Vision Energie 2050 - Überprüfung 2014.* Dezember 2014.
81. **Regierungsrat des Kantons Zürich.** *Energieplanungsbericht 2013.* November 2013.
82. —. Planungs- und Baugesetz PBG. Zürich, 7. September 1975 (Stand 1. Juli 2015).
83. **Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL).** *Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) - Teil IIC Objektblatt Flughafen Zürich.* 26. Juni 2013.
84. **Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft.** Bundesgesetz über den Wald (Waldgesetz, WaG). 4. Oktober 1991 (Stand: 1. Juli 2013).
85. —. Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (Gewässerschutzgesetz, GSchG. 24. Januar 1991 (Stand: 1. Juni 2014).
86. **Kanton Zürich, Amt für Landschaft und Natur Kanton Zürich (ALN).** Umsetzungsplan Naturschutz - Gesamtkonzept 2009-2015. Februar 2010.
87. **Regierungsrat des Kantons Zürich.** *Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung).* 14. Dezember 1988 (Stand 1. Juli 1999).
88. **Kanton Zürich, Zürcher Verkehrsverbund (ZVV).** *ZVV Strategie 2018-2021; Stand: Antrag an den Kantonsrat (Juli 2015).*
89. **Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft.** Strassenverkehrsgesetz (SVG). Stand am 1. Juli 2013. 2013.
90. **Kanton Zürich, Amt für Verkehr (AFV).** Veloförderprogramm des Kantons Zürich. 2009.
91. **Regierungsrat des Kantons Zürich.** RRB 1424/2013 Änderung des Planungs- und Baugesetzes (Teilbereiche Parkierungsregelungen und stark verkehrserzeugende Nutzungen; Verzicht, Auswirkungen und weiteres Vorgehen). 2013.
92. —. RRB Nr. 1233/2001, Strassen (Radwegstrategie). 2001.
93. **Bundesamt für Strassen (ASTRA).** ZMB Glattal / Winterthur. Teilbericht Arbeitsschritt 6: Variantenvertiefung. 2012.
94. **Regierungsrat des Kantons Zürich.** RRB 490/2012 Behebung des Engpasses auf der A1 im Raum Glattal/Winterthur; Ergebnis der Zweckmässigkeitsbeurteilung (Stellungnahme). 2012.
95. **Kanton Zürich / Stadt Zürich.** Impuls Mobilität. Mobilitätsberatung im Kanton Zürich. [Online]
<http://www.afv.zh.ch/internet/volkswirtschaftsdirektion/afv/de/gesamtverkehr/impulsmobilitaet.html>.
96. **Metropolitankonferenz Zürich.** Schlüsselvorhaben Metropolitanraum Zürich. 2011.
97. **Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft.** *Bundesgesetz über den Umweltschutz (Umweltschutzgesetz, USG).* 7. Oktober 1983 (Stand 1. April 2015).



98. **Kanton Zürich, Zürcher Verkehrsverbund (ZVV).** [Online] 2015.
<http://www.zvv.ch/zvv/de/fahrplan/liniennetz.html>.
99. **Kantonsrat des Kantons Zürich.** Beschluss des Kantonsrates über die parlamentarische Initiative KR-Nr. 125/2010 von Martin Farner betreffend Einreichung einer Standesinitiative für den Bau des Brüttenertunnels. 21. November 2011.
100. **Kanton Zürich, Amt für Verkehr (AFV).** *Dachkonzept Agglomerationsprogramme Kanton Zürich*, 2016.
101. **Kanton Zürich, Amt für Landschaft und Natur (ALN).** Fruchtfolgeflächen. [Online] 18. Juni 2015.
<http://www.aln.zh.ch/internet/audirektion/aln/de/fabo/bodenzustand/themen/fruchtfolgeflaechen.html>.
102. **Kanton Zürich, Amt für Verkehr (AFV).** *Erhebung der öffentlich zugänglichen Veloparkieranlagen im Kanton Zürich*. 2011.
103. **Bundesamt für Strassen (ASTRA) / Velokonferenz Schweiz (VKS).** *Handbuch Veloparkierung - Vollzugshilfe Langsamverkehr*. 2008.
104. **Kanton Zürich, Koordinationsstelle Veloverkehr (KoVe).** *Jahresbericht Veloförderung 2014*. Dezember 2014.
105. **Kanton Zürich, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL).** Klima- und CO₂-Ausstoss. [Online] 2014.
http://www.awel.zh.ch/internet/audirektion/awel/de/energie_radioaktive_abfaelle/klima.html.
106. **Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft.** *Lärmschutz-Verordnung (LSV)*. 15. Dezember 1986 (Stand 1. Februar 2015).
107. **Stiftung SchweizMobil.** *Veloland Schweiz. Nationale, regionale und lokale Velorouten*. 2010.
108. **Regierungsrat des Kantons Zürich.** *Raumplanungsbericht 2009*. 12. August 2009.
109. **Kanton Zürich, Amt für Verkehr (AFV).** *Veloförderprogramm des Kantons Zürich*. Dezember 2009.
110. **Kanton Zürich, Koordinationsstelle für Umweltschutz (KofU).** *Umweltbericht 2014*. 2014.
111. **Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft.** *Verordnung über die Pärke von nationaler Bedeutung*. 7. November 2007.
112. **Regierungsrat des Kantons Zürich.** *Verordnung zum Zürcher Fluglärm-Index (ZFI-VO)*. 7. Dezember 2011.
113. **Kanton Aargau, Statistik Aargau.** *www.ag.ch/statistik*. [Online] 2015.
114. **Regierungsrat des Kantons Zürich.** *Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) 2013*. 5. November 2014.
115. **Kanton Zürich, Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL).** *Vision 2050 - Energieverbrauch und CO₂-Ausstoss für vier Szenarien der Entwicklung*. 2007.
116. **Kanton Zürich, Amt für Verkehr (AFV).** *Regionales Gesamtverkehrskonzept Oberland*. Zürich, 2011.



117. **Bundesamt für Raumentwicklung (ARE-CH)**. Agglomerationsprogramm Limmattal 2. Generation - Prüfbericht des Bundes. 26. Februar 2014.
118. —. Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung 2. Generation – Prüfbericht des Bundes. 26. Februar 2014.
119. —. *Leitfaden für die Richtplanung*. 1996.
120. —. Agglomerationsprogramme - Informationsbrief 2015. 2. Juni 2015.
121. —. Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation. 2010.
122. —. Agglomerationsprogramm Zürich – Glattal 2. Generation – Prüfbericht des Bundes. 26. Februar 2014.
123. **Bundesamt für Raumentwicklung (ARE-CH) / Kanton Zürich / Kanton Aargau**. Protokoll Standortgespräch. 23. Juni 2011.
124. **Bundesamt für Raumentwicklung (ARE-CH)**. Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland 2. Generation – Prüfbericht des Bundes. 26. Februar 2014.
125. —. *Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation*. 16. Februar 2015.
126. **Kanton Zürich, Amt für Raumentwicklung (ARE-ZH)**. *Raumbeobachtung Kanton Zürich*. Dezember 2007 (Heft 25).
127. **Bundesamt für Strassen (ASTRA)** . *Verkehrsmanagement Schweiz - Konzept Pannestreifenumnutzung (PUN) - Technischer Bericht*. 2013.
128. **Bundesamt für Verkehr (BAV)**. Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI. [Online] 9. Juli 2015. <http://www.bav.admin.ch/fabi/index.html?lang=de>.
129. —. HGV-Anschlüsse. [Online] 9. Juli 2015. <http://www.bav.admin.ch/hgv/index.html?lang=de>.
130. —. Bundesamt für Verkehr. [Online] 28. Juli 2015. www.bav.admin.ch.
131. —. Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB). [Online] 9. Juli 2015. <http://www.bav.admin.ch/zeb/index.html?lang=de>.
132. **Bundesamt für Statistik (BfS)**. Volkszählung 2000: Gemeindetypen der Schweiz nach neun Klassen. 5. Dezember 2000.
133. —. Webseite BfS - Definition "Raum mit städtischem Charakter 2012". [Online] 1. Juli 2015. http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/regionen/11/geo/raeumliche_typologien/00.html.
134. **Bundesamt für Raumentwicklung (ARE-CH) / Kanton Zürich / Kanton Aargau**. Protokoll Klärungsgespräch. 2. November 2010.
135. **Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft**. *Raumplanungsverordnung RPV*. 28. Juni 2000 (Stand 1. Januar 2015).
136. **CEAT / Ernst Basler + Partner / infras**. *Evaluation der Agglomerationspolitik des Bundes 2002-2009*. 30. Juli 2010.
137. **Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft**. Botschaft zur Volksinitiative „Für den öffentlichen Verkehr“ und zum direkten Gegenentwurf (Bundesbeschluss über



die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, FABI) vom 18. Januar 2012. 18. Januar 2012.

138. **Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft.** *Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVV).* 7. November 2007 (Stand 1. Oktober 2012).
139. **Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft.** *Raumplanungsgesetz (RPG).* Bern, 2016.
140. —. Bundesgesetz über den Anschluss der Ost- und der Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz (HGV-Anschluss-Gesetz HGV AnG). 18. März 2005.
141. **Regierungsrat des Kantons Zürich.** RRB Nr. 1080/2006. *Radwegstrategie des Kantons.* 2006.
142. **Ernst Basler + Partner.** *Bericht Handlungsbedarf Ortsumfahrungen, Studie im Auftrag des Tiefbauamt Kanton Zürich.*
143. **Regierungsrat des Kantons Zürich.** *Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG).* 6. März 1988.
144. —. RRB 547. 8. April 2009.
145. —. RRB Nr. 1662/2005, Sachplan Verkehr, Teil Programm. 2006.
146. **Bundesamt für Raumentwicklung (ARE-CH).** *Agglomerationsprogramm Zürich – Glattal 2. Generation – Prüfbericht des Bundes.* 26. Februar 2014.
147. **Kanton Zürich.** *Planung der Gewässerrevitalisierung fertig gestellt - Medienmitteilung.* [Online] 23.06.2015.
<https://www.zh.ch/internet/de/aktuell/news/medienmitteilungen/2015/gewaesserrevitalisierung.html>.
148. **Kantonsrat des Kantons Zürich.** *Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz).* 12. Juli 1999.
149. —. *Vorlage Nr. 4664, Beschluss des Kantonsrates über die Bewilligung eines Rahmenkredits für das Veloförderprogramm.* 27. Januar 2010.
150. **Kanton Zürich, Statistisches Amt.** 2015.
151. —. *Regionalisierte Bevölkerungsprognosen.* [Online] 2014.
http://www.statistik.zh.ch/internet/justiz_inneres/statistik/de/aktuell/mitteilungen/2014/bevoelkerungsprognosen.html.
152. **Kanton Zürich, Zürcher Verkehrsverbund (ZVV).** *Busvision.* 2003.
153. **Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft.** *Agglomerationspolitik des Bundes 2016+ - Für eine kohärente Raumentwicklung Schweiz.* 18. Februar 2015.
154. **Kanton Zürich, Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) / Schweizerische Bundesbahnen (SBB).** *S-Bahn Zürich, 4. Teilergänzung: Planungsbericht.* 2009.



Anhang

Massnahmengesamtlisten

Tabelle 12 Massnahmenliste Agglomerationsprogramme der 3. Generation, Kanton Zürich

AP	ID AP3	ARE-Code (1)	Massnahmenkategorie	Massnahme / Teilmassnahme / Massnahmenpaket	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmen-träger (4)	Weitere Beteiligte (5)	
					AP1	AP2	AP3				
LT	L1		Landschaft	Spreitenbach/Würenlos/Dietikon/Oetwil a.d.L - Landschafts-spange I2, Räumliches Freiraumkonzept			As	-	Kanton Zürich, Kanton Aargau, ZPL, Baden Regio, Spreitenbach, Würenlos, Dietikon, Oetwil a.d.L.		
LT	S1		Siedlung	Schlieren - Stadtentwicklungskonzept			As	-	Schlieren	Hochschule Rapperswil, IRAP	
LT	S2		Siedlung	Dietikon - Planungsrechtliche Umsetzung und Sicherstellung des Masterplans Niederfeld			As	-	Dietikon	Kanton Zürich, Limmattalbahnhof AG, Dritte	
LT	S3		Siedlung	Spreitenbach - Planungsrechtliche Umsetzung und Sicherstellung der räumlichen Entwicklungsstrategie 2030 (Masterplan)			As	-	Spreitenbach	Baden Regio, Kanton Aargau	
LT	S4		Siedlung	Spreitenbach - Zentrumsentwicklung («Shoppi»)			As	-	Spreitenbach	Baden Regio, Kanton Aargau	
LT	GV1		Multimodale Drehscheiben	Würenlos - Vernetzung Bahnhof - Grosszelg / Im Grund			A	3.35	Würenlos		
LT	GV2a		Kapazität Strasse	Spreitenbach - Ausbau Erschliessungsspange Müsli Priorität A			A	4.30	Spreitenbach	Limmattalbahnhof, Dritte	
LT	GV2b		Kapazität Strasse	Spreitenbach - Ausbau Erschliessungsspange Müsli Priorität B			B	7.00	Spreitenbach	Dritte, SBB, Kanton Aargau	
LT	GV2c		Kapazität Strasse	Spreitenbach - Erschliessungsspange Müsli Priorität C			C	12.00	Spreitenbach		
LT	GV3		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Spreitenbach - Interventionsgebiet Stadtzentrum, Ausbau Baumgartenstrasse			A	1.50	Spreitenbach, Kanton Aargau	Limmattalbahnhof, Dritte	
LT	GV4		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Spreitenbach - Interventionsgebiet Stadtzentrum, Neubau Zentrumsplatz			B	7.00	Spreitenbach	Shoppi	
LT	GV5	0261-2.2.055	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Dietikon - Aufwertung Ortsdurchfahrt Zürcherstrasse			B	A	2.50	Kanton Zürich	Dietikon
LT	GV6		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Urdorf - Aufwertung Strassenraum Bachstrasse / Muulaffeplatz			A	3.40	Urdorf		
LT	ÖV1	0261-2.2.061/062	Tram/Strasse	Kantone Zürich und Aargau - Limmattalbahnhof 2. Etappe (Schlieren - Killwangen)			B	A	547.45		
LT	ÖV1a	0261-2.2.061/062	Tram/Strasse	Limmattalbahnhof Etappe 2			B	A	505.00	LTB AG	Standortgemeinden
LT	ÖV1b		Tram/Strasse	Strassenanpassungen zugunsten Limmattalbahnhof			A	42.45	LTB AG, Kanton AG, Kanton ZH	Standortgemeinden	
LT	ÖV2		Bus/Strasse	Urdorf/Birmensdorf - Neue Buserschliessungsstrasse Bergermoos-Ristet			B	1.10	Urdorf, Birmensdorf	Kanton Zürich, ZVV, VBZ, Dritte	
LT	MIV1	0261-2.2.044	Kapazität Strasse	Schlieren - Ausbau Engstringerkreuzung			B	A	45.00	Kanton Zürich	Schlieren
LT	MIV2	0261-2.2.039 0261-2.2.041	Kapazität Strasse/ Bus/Strasse	Dietikon - Optimierung Leistungsfähigkeit und Verkehrsmanagement			A	28.80	Kanton Zürich	ASTRA, Dietikon, Kanton Aargau	
LT	MIV2a	0261-2.2.039	Kapazität Strasse	Dietikon - Optimierung der Leistungsfähigkeit Mutschellenstrasse, zusätzliche Fahrspur Silber			B	A	7.10	Kanton Zürich	
LT	MIV2b	0261-2.2.039	Kapazität Strasse	Dietikon - Optimierung der Leistungsfähigkeit Mutschellenstrasse, Knotenausbau Überlandstrasse			B	A	6.70	Kanton Zürich	
LT	MIV2c		Bus/Strasse	Dietikon - Busspur Weiningerstrasse			A	5.00	Kanton Zürich		
LT	MIV2d	0261-2.2.041	Kapazität Strasse	Dietikon - Ausbau Überlandstrasse (Knoten Güterstrasse, Limmattalstr-Brücke, Heimstrasse)			C	A	10.00	Kanton Zürich	
LT	LV1a		Langsamverkehr - Velo	Kanton Zürich - Veloschnellroute, Abschnitt Altstetten - Schlieren			A	10.60	Kanton Zürich	Stadt Zürich, Schlieren, SBB	
LT	LV1b		Langsamverkehr - Velo	Kanton Zürich - Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren - Dietikon			B	15.60	Kanton Zürich	Schlieren, Dietikon, Unterengstringen, SBB, AGIR, Kloster Fahr	
LT	LV1c		Langsamverkehr - Velo	Kantone Zürich/Aargau - Veloschnellroute, Abschnitt Dietikon - Killwangen			C	-	Kanton Zürich, Kanton Aargau	Dietikon, Spreitenbach, Killwangen, SBB, LTB	
LT	LV2		Langsamverkehr - Velo	Schlieren - Schliessung Velonetzlücke, Gleisfeldquerung Höhe Wagistrasse			A	15.00	Kanton Zürich	Schlieren	
LT	LV3	0261-2.2.035	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Schlieren - Gleisquerung Reitmenweg für Langsamverkehr			B	A	15.00	Schlieren	SBB
LT	LV4		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Dietikon - Ausbau Fuss- und Velounterführung unter Bahngleisen zwischen Post- und Bahnstrasse			A	15.00	Dietikon	SBB, LTB, Kanton Zürich	
LT	LV5		Langsamverkehr - Velo	Geroldswil/Dietikon - Velozubringer Moosmatt			B	5.50	Kanton Zürich	Geroldswil, Dietikon	
LT	LV6		Langsamverkehr - Velo	Oberengstringen/Schlieren, Schliessung Velonetzlücke Oberengstringen - Schlieren			B	8.00	Kanton Zürich	Oberengstringen, Schlieren	
LT	LV7	0261-2.2.034	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Dietikon - Fuss- und Veloverbindung über Gleisfeld, Höhe Mutschellenstrasse			C	C	17.00	Kanton Zürich	Dietikon
LT	LV8	0261-2.2.036	Langsamverkehr - Fuss	Killwangen - Neue Erschliessung Bahnhof			B	A	4.00	Killwangen	LTB
LT	LV9	0261-2.2.037	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Würenlos/Neuenhof - Talquerender Erholungsweg Sulperg-Rüsler			B	A	4.00	Würenlos, Neuenhof	
LT	LV10	0261-2.2.038	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Würenlos/Neuenhof - Limmattalsteg			B	A	6.00	Würenlos, Neuenhof	
LT	LV11		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Spreitenbach - Zentrumsachse mit Langsamverkehr - Sandackerstrasse			A	0.50	Spreitenbach	HGO, Zentrumsplanung, Kanton Aargau, Dritte	
LT	LV12		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Spreitenbach - Zentrumsachse mit Langsamverkehr - Zentrumsstrasse			B	0.40	Spreitenbach	Dritte	
ZH-GT	G_L1		Siedlung	Glattal - Gebietsplanung Bassersdorf, Dietikon, Wangen-Brüttisellen			As	-	Kanton Zürich	Bassersdorf, Dietikon, Wangen-Brüttisellen, ZPG	
ZH-GT	Z_S1		Siedlung	Zürich - Umsetzung Masterplanung Hochschulquartier Zürich-Zentrum			As	-	Kanton Zürich	Bund, Stiftung Kunsthhaus, Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_S2		Siedlung	Zürich - Weiterentwicklung Zentrumsgebiete Hochbord/Stettbach und Zürich-Nord/Opfikon			As	-	Stadt Zürich, Dübendorf	Kanton Zürich	
ZH-GT	Z_S3		Siedlung	Zürich - Erarbeitung kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentl. Bauten & Anlagen			As	-	Stadt Zürich		
ZH-GT	G_S1		Siedlung	Glattal - Gebietsmanagement Airport-Region			As	-	Kanton Zürich, ZPG, Kloten, Opfikon, Rümlang, Stadt Zürich	Regionalplanung Zürich und Umgebung, Verkehrsbetriebe Glattal, Flughafen Zürich AG	
ZH-GT	G_S2		Siedlung	Glattal - Innovationspark Zürich / Wangenstrasse / Bahnhof Nord Dübendorf			As	-	Kanton Zürich, Dübendorf	ZPG, Wangen-Brüttisellen	
ZH-GT	G_S3		Siedlung	Glattal - Gebietsmanagement Raum Uster-Volketswil			As	-	Schwerzenbach, Volketswil	Kanton Zürich, Nachbargemeinden, RZO, ZPG	
ZH-GT	Z_GV1			Zürich - Rosengartentram/Rosengartentunnel			C	B	1048.00		
ZH-GT	Z_GV1a		Tram/Strasse	Rosengartentram / Strasse (Tramnetzergänzung)			C	B	300.00	Stadt Zürich, Kanton Zürich	
ZH-GT	Z_GV1b		Kapazität Strasse	Rosengartentunnel			C	B	731.00	Stadt Zürich, Kanton Zürich	

AP	ID AP3	ARE-Code (1)	Massnahmenkategorie	Massnahme / Teilmassnahme / <i>Massnahmenpaket</i>	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmen-träger (4)	Weitere Beteiligte (5)	
					AP1	AP2	AP3				
ZH-GT	Z_GV1c		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Aufwertung Stadtraum		C	B	17.00	Stadt Zürich		
ZH-GT	Z_GV2a		Tram/Strasse	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 1. Etappe			A	23.00	Stadt Zürich		
ZH-GT	Z_GV2b		Tram/Strasse	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 2. Etappe			B	5.00	Stadt Zürich		
ZH-GT	Z_GV2c		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe			A	7.00	Stadt Zürich	ETH, Universität Zürich	
ZH-GT	Z_GV2d		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- und Veloverkehr, 2. Etappe			B	30.00	Stadt Zürich	ETH, Universität Zürich	
ZH-GT	Z_GV3		Tram/Strasse	Zürich - Bahnhofbrücke, Gleisusbau und Optimierung für Fuss- und Veloverkehr			C	-	Stadt Zürich		
ZH-GT	G_GV1			<i>Bülach - Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord</i>			A	16.40			
ZH-GT	G_GV1a		Verkehrsmanagement	Ausbau Knoten Fangleten-/Schützenmattstr. inkl. LSA und Anschlüsse Schaffhauserstr.			A	6.40	Kanton Zürich	Bülach, Dritte	
ZH-GT	G_GV1b		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Gleisquerung Bülach Nord			A	10.00	Bülach	SBB, Dritte	
ZH-GT	G_GV2		<i>Multimodale Drehscheiben</i>	<i>Bülach - Aufwertung ÖV-Drehscheibe</i>			A	4.50	Bülach	<i>Nachbargemeinden, ZVV, Post- auto; SBB, Anstösser</i>	
ZH-GT	G_GV2a	0261-1.2.016	Multimodale Drehscheiben	Neugestaltung ÖV-Umsteigebereich beim Bahnhof Bülach		C*	A	4.00	Bülach		
ZH-GT	G_GV2b		Multimodale Drehscheiben	Umgestaltung Bahnhofring			A	0.50	Bülach		
ZH-GT	G_GV3a		Multimodale Drehscheiben	Kloten - Neugestaltung Busbahnhof		C	A	2.00	Kloten, VBG, Kanton Zürich		
ZH-GT	G_GV3b		Langsamverkehr - Fuss	Kloten - Unterführung Bhf. West			A	3.00	Kloten	SBB	
ZH-GT	G_GV3c		Langsamverkehr - Fuss	Kloten - Unterführung Bhf. Ost			B	15.00	Kloten	SBB	
ZH-GT	G_GV4		Multimodale Drehscheiben	Dübendorf - Aufwertung ÖV-Drehscheibe			B	7.20	Dübendorf	VBG, Kanton Zürich, SBB	
ZH-GT	G_GV5a	0261-1.2.085	Multimodale Drehscheiben	Dietlikon - Bushof beim Bhf. Dietlikon		C	A	3.00	Dietlikon		
ZH-GT	G_GV5b	0261-1.2.085	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Dietlikon - Personenunterführung Bhf. Dietlikon		C	B	11.00	Dietlikon		
ZH-GT	G_GV5c	0261-1.2.085	Kapazität Strasse	Dietlikon - West-Ost-Verbindung (MIV) beim Bhf. Dietlikon		C	B	15.00	Dietlikon		
ZH-GT	G_GV6		<i>Aufwertung/Sicherheit Strassenraum</i>	<i>Glattal - Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität A</i>			B	A	23.20	Kanton Zürich	Gemeinden
ZH-GT	G_GV6a	0261-1.2.075	<i>Aufwertung/Sicherheit Strassenraum</i>	<i>Bassersdorf - Klotenerstrasse</i>			B	A	3.50	Kanton Zürich	Bassersdorf
ZH-GT	G_GV6b	0261-1.2.081	<i>Aufwertung/Sicherheit Strassenraum</i>	<i>Bülach - Schaffhauserstrasse</i>			B	A	1.70	Kanton Zürich	Bülach
ZH-GT	G_GV6c		<i>Aufwertung/Sicherheit Strassenraum</i>	<i>Dübendorf - Überlandstrasse</i>			A	9.40	Kanton Zürich	Dübendorf	
ZH-GT	G_GV6d		<i>Aufwertung/Sicherheit Strassenraum</i>	<i>Greifensee - Stationsstrasse</i>			A	4.60	Kanton Zürich	Greifensee	
ZH-GT	G_GV6e		<i>Aufwertung/Sicherheit Strassenraum</i>	<i>Volketswil - Zürcherstrasse</i>			A	4.00	Kanton Zürich	Volketswil	
ZH-GT	G_GV7		<i>Aufwertung/Sicherheit Strassenraum</i>	<i>Glattal - Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität B</i>			B	B	13.0	Kanton Zürich	Gemeinden
ZH-GT	G_GV7a	0261-1.2.076	<i>Aufwertung/Sicherheit Strassenraum</i>	<i>Bassersdorf - Winterthurerstrasse</i>			B	B	3.00	Kanton Zürich	Bassersdorf
ZH-GT	G_GV7b	0261-1.2.080	<i>Aufwertung/Sicherheit Strassenraum</i>	<i>Kloten - Dorfstrasse</i>			B	B	3.00	Kanton Zürich	Kloten
ZH-GT	G_GV7c		<i>Aufwertung/Sicherheit Strassenraum</i>	<i>Volketswil - Kindhauserstrasse</i>			B	4.00	Kanton Zürich	Volketswil	
ZH-GT	G_GV7d		<i>Aufwertung/Sicherheit Strassenraum</i>	<i>Opfikon - Wallisellerstrasse</i>			B	3.00	Kanton Zürich	Opfikon	
ZH-GT	Z_ÖV1	0261-1.2.003	Tram/Strasse	Zürich - Tramnetzergänzung Affoltern		B	B	300.0	Stadt Zürich	Kanton Zürich	
ZH-GT	Z_ÖV2	0261-1.2.090	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Zürich - Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten West		B	A	10.00	Stadt Zürich	SBB	
ZH-GT	Z_ÖV3		Bus/Strasse	<i>Zürich - Elektrifizierung Buslinien 69 und 80</i>			A	47.00	Stadt Zürich	Kanton Zürich	
ZH-GT	Z_ÖV3a		Bus/Strasse	Elektrifizierung Linie 69			A	10.00	Stadt Zürich	Kanton Zürich	
ZH-GT	Z_ÖV3b		Bus/Strasse	Elektrifizierung Linie 80			A	37.00	Stadt Zürich	Kanton Zürich	
ZH-GT	Z_ÖV4		Tram/Strasse	Zürich - Tramtangente Nord			C	180.00	Stadt Zürich		
ZH-GT	Z_ÖV5		Tram/Strasse	Zürich - Tramtangente Süd		C	C	200.00	Stadt Zürich		
ZH-GT	G_ÖV1		Bus/Strasse	Glattal - Busspur Fällanden - Dübendorf			A	3.00	Kanton Zürich	Dübendorf, Fällanden	
ZH-GT	G_ÖV2	0261-1.2.098 0261-1.2.099	Tram/Strasse	<i>Kloten/Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn</i>	C	B/C	B/C	280.00	Kanton Zürich	<i>Kloten, Bassersdorf</i>	
ZH-GT	G_ÖV2a	0261-1.2.098	Tram/Strasse	<i>Kloten/Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf, Etappe 1</i>	C	B	B	166.00	Kanton Zürich	<i>Kloten, Bassersdorf</i>	
ZH-GT	G_ÖV2b	0261-1.2.099	Tram/Strasse	<i>Kloten/Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf, Etappe 2 (Kloten Industrie - Bassersdorf Bahnhof)</i>	C	C	C	114.00	Kanton Zürich	<i>Kloten, Bassersdorf</i>	
ZH-GT	G_ÖV3	0261-1.2.012	Tram/Strasse	<i>Dübendorf/Dietlikon - Ergänzung Stadtbahn</i>		C	B/C	237.00	Kanton Zürich	<i>Dietlikon, Dübendorf</i>	
ZH-GT	G_ÖV3a	0261-1.2.012	Tram/Strasse	<i>Dübendorf/Dietlikon - Ergänzung Stadtbahn Giessen - Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dietlikon (Giessen - Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf)</i>		C	B	128.00	Kanton Zürich	<i>Dietlikon, Dübendorf</i>	
ZH-GT	G_ÖV3b	0261-1.2.012	Tram/Strasse	<i>Dübendorf/Dietlikon - Ergänzung Stadtbahn Giessen - Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dietlikon (Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dietlikon)</i>		C	C	109.00	Kanton Zürich	<i>Dietlikon, Dübendorf</i>	
ZH-GT	Z_MIV1	0261-1.2.026	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Zürich - Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse		B	A	11.00	Stadt Zürich	Kanton Zürich	
ZH-GT	Z_LV1		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Zürich - Ausbau Unterführung Langstrasse			A	10.00	Stadt Zürich	SBB, Kanton Zürich	

AP	ID AP3	ARE-Code (1)	Massnahmenkategorie	Massnahme / Teilmassnahme / Massnahmenpaket	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmen-träger (4)	Weitere Beteiligte (5)
					AP1	AP2	AP3			
ZH-GT	Z_LV2	0261-1.2.034	Langsamverkehr - Velo	Zürich - Verbindung Stadtkreise 4 und 5 (Netzlückenschliessung Haupttrouten Velo)		B	A	23.00	Stadt Zürich	SBB, Kanton Zürich
ZH-GT	Z_LV3		Langsamverkehr - Velo	Zürich - Zentrumsverbindung Velo			A	10.00	Stadt Zürich	Kanton Zürich
ZH-GT	Z_LV3a		Langsamverkehr - Velo	Stampfenbachstrasse/Schaffhauserstrasse und weitere Kleinmassnahmen auf der gesamten Strecke			A	5.00	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_LV3b		Langsamverkehr - Velo	Unterführung Quaibrücke			A	5.00	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_LV4		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Zürich - Fuss- und Veloverbindung Europaallee-Limmat			A/C	5.00	Stadt Zürich	Kanton Zürich
ZH-GT	Z_LV4a		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Querung Sihl			A	2.00	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_LV4b		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Verbesserung Schweizer- und Beatengasse			A	1.00	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_LV4c		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Querung Limmat im Bereich Globus Provisorium			C	2.00	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_LV5		Langsamverkehr - Velo	Zürich - Veloroute Seebecken			A	10.00	Stadt Zürich	Kanton Zürich
ZH-GT	Z_LV6		Langsamverkehr - Velo	Zürich - Ausbau Veloabstellanlagen			A	20.00	Stadt Zürich	Dritte
ZH-GT	Z_LV6a		Langsamverkehr - Velo	Veloabstellanlage Bahnhof Altstetten			A	10.00	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_LV6b		Langsamverkehr - Velo	Veloabstellanlage Bahnhof Stadelhofen			A	10.00	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_LV7		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Zürich - Fuss- und Veloverbindung Grubenackerweg			A	10.00	Stadt Zürich	SBB
ZH-GT	G_LV1		Langsamverkehr - Velo	Glattal - Netzlückenschliessung und Ausbau Velorouten Priorität A			A	6.50	Kanton Zürich	
ZH-GT	G_LV1a		Langsamverkehr - Velo	Fällanden / Schwerzenbach - Schliessung Netzlücke Fällanden - Schwerzenbach			A	3.00	Kanton Zürich	Fällanden, Schwerzenbach
ZH-GT	G_LV1b		Langsamverkehr - Velo	Volketswil - Schliessung Netzlücke Pfäffikerstrasse			A	1.00	Kanton Zürich	Volketswil
ZH-GT	G_LV1c		Langsamverkehr - Velo	Dietlikon - Schliessung Netzlücke Loorenstrasse			A	2.50	Kanton Zürich	Dietlikon
ZH-GT	G_LV2		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Bülach - Verlängerung SBB-Unterführung Mitte			A	2.00	Bülach	SBB
ZH-GT	G_LV3		Langsamverkehr - Velo	Glattal - Netzlückenschliessung und Ausbau Velorouten Priorität B			B	42.00	Kanton Zürich	
ZH-GT	G_LV3a		Langsamverkehr - Velo	Dübendorf / Greifensee - Schliessung Netzlücke, Veloschnellroute Dübendorf - Greifensee (- Uster)			B	22.00	Kanton Zürich	Dübendorf, Greifensee
ZH-GT	G_LV3b		Langsamverkehr - Velo	Kloten / Zürich - Schliessung Netzlücke, Veloschnellroute Flughafen - Glattpark			B	10.00	Kanton Zürich	Kloten
ZH-GT	G_LV3c		Langsamverkehr - Velo	Div. Gemeinden - Schliessung Netzlücke Opfikon - Wallisellen - Brütisellen - Tagelswangen			B	10.00	Kanton Zürich	Opfikon, Wallisellen, Brütisellen, Lindau
ZH-GT	G_LV4		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Glattal - "Fil Vert" Verbinden der Erholungsräume Greifensee, Flugplatz Dübendorf, Hardwald, Flughafen Zürich			C	-	Kanton Zürich	
ZH-GT	G_LV4a		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Erholungsring Flugplatz Dübendorf			C	-	Kanton Zürich	
ZH-GT	G_LV4b		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Verbindung Erholungsräume Hardwald - Flugplatz Dübendorf			C	-	Kanton Zürich	
ZH-GT	G_LV4c		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Fusswegverbindung Waldpark Hardwald - Milandia - Greifensee			C	-	Kanton Zürich	
ZH-GT	G_LV5a		Langsamverkehr - Fuss	Kloten - Behebung Konfliktstrecken Fussverkehr in Querverbindungen			A	3.00	Kloten	
ZH-GT	G_LV5b		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Opfikon - Umgestaltung Kreuzung Schaffhauser-/Oberhauserstr.			A	2.50	Kanton Zürich	Opfikon
ZH-GT	G_LV5c		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Dübendorf - Bahnhofstrasse			A	6.00	Dübendorf	Kanton Zürich, VBG
ZH-GT	G_LV5d		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Dübendorf - Ausbau Bahnunterführung Fuss- und Veloverkehr			A	10.00	Dübendorf	SBB
ZH-GT	G_LV5e		Langsamverkehr - Fuss	Dübendorf - Fussverbindung Verlängerung Casinostrasse			A	6.60	Dübendorf	SBB
WU	NL2	0230.2.036	Landschaft	Winterthur - Stadträumliche und naturräumliche Aufwertung der Töss und der Eulach		As	As	-	Winterthur, RWU, Kanton Zürich	
WU	NL1		Siedlung	Winterthur und Umgebung - Entwicklungskonzept Töss		As	-	-	Kanton Zürich	Gemeinden
WU	S2	0230.2.031	Siedlung	Winterthur - Masterplanung urbanes Zentrum Neuhegi-Grüze		As	As	-	Winterthur	
WU	S4	0230.2.032	Siedlung	Illnau-Effretikon - Masterplanung urbanes Zentrum Effretikon West		As	As	-	Illnau-Effretikon	
WU	S3	0230.2.033	Siedlung	Winterthur - Masterplanung Hochschulstandort Winterthur		As	As	-	Kanton Zürich, Winterthur, ZHAW	
WU	S1	0230.2.034	Siedlung	Winterthur und Umgebung - Überprüfung und Anpassung kommunale Richt- und Nutzungsplanungen		As	As	-	RWU-Gemeinden	Kanton Zürich
WU	S5		Siedlung	Illnau-Effretikon - Masterplanung urbanes Zentrum Effretikon Ost		As	-	-	Illnau-Effretikon	
WU	GV8	0230.2.005	Bus/Strasse	Winterthur - ÖV-Hochleistungskorridor, 2. Priorität		B	B	5.00	Winterthur	ZVV, Kanton Zürich
WU	GV5		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Winterthur - Beruhigung Quartierstrassen			Av	-	Winterthur	
WU	GV6	0230.2.008	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Winterthur - Mobilitätsmanagement			Av	Av	-	Winterthur, Kanton Zürich
WU	GV6a	0230.2.008	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Mobilitätskonzepte für Areale			Av	Av	-	Winterthur
WU	GV6b	0230.2.008	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Mobilitätsberatung in Unternehmen (Partnerschaft im Programm Mobilität im Unternehmen - MIU)			Av	Av	-	Winterthur
WU	GV6c	0230.2.008	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Mobilitätszentrale und -information			Av	Av	-	Winterthur
WU	GV6d	0230.2.008	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Förderung von Innovationsprojekten			Av	Av	-	Winterthur
WU	GV1		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Winterthur - Verkehrssicherheit			A	1.00	Winterthur	evt. Kanton Zürich
WU	GV2	0230.2.053	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Ausbau Bahnhofsplatz Nord beim Bahnhof Hegi (urbanes Zentrum Neuhegi-Grüze)		B	A	0.50	Winterthur	
WU	GV3		Multimodale Drehscheiben	Illnau-Effretikon - Erschliessung urbanes Zentrum Ost			A	13.40	Illnau-Effretikon	
WU	GV4		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Elsau - Sanierung/Aufwertung St. Gallerstrasse			Av	-	Kanton Zürich, Elsau	
WU	GV7		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Illnau-Effretikon - Sanierung/Aufwertung Kemptalerstrasse			B	5.00	Kanton Zürich, Illnau-Effretikon	RWU

AP	ID AP3	ARE-Code (1)	Massnahmenkategorie	Massnahme / Teilmassnahme / Massnahmenpaket	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmen-träger (4)	Weitere Beteiligte (5)
					AP1	AP2	AP3			
WU	GV9	0230.2.051/052	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Winterthur - Verbesserung Zugang und Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze - Bahnhöfe Oberwinterthur, Hegi und Grüze		B	B	12.50	Winterthur	SBB
WU	GV9a	0230.2.052	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Bahnhof Oberwinterthur		B	B	6.00	Winterthur	SBB
WU	GV9b	0230.2.051	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Bahnhof Grüze Winterthur		B	B	1.00	Winterthur	SBB
WU	GV9c		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Aufwertung Umfeld Bahnhof Hegi		B	B	5.50	Winterthur	SBB
WU	GV10	0230.2.017	Kapazität Strasse	Winterthur - Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze		C*	B	200.00	Winterthur, Kanton Zürich	Wiesendangen
WU	GV11		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Winterthur - Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrt Stadel			C	-	Kanton Zürich, Winterthur	RWU
WU	ÖV2	0230.2.014	Bus/Strasse	Winterthur und Umgebung - Optimierung regionales Busnetz (inkl. Illnau-Effretikon)		Av	Av	-	Postauto, Verkehrsbetriebe Glattal od. Stadtbus Winterthur	Kanton Zürich, RWU
WU	ÖV1		Bus/Strasse	Winterthur - Neues Bustrasse (Fortsetzung Querung Grüze)			A	4.00	Winterthur	Kanton Zürich, ZVV
WU	ÖV3		Bus/Strasse	Winterthur - Elektrifizierung städtisches Busnetz			A	8.00	Winterthur, Stadtbus Winterthur	Kanton Zürich (Verkehrsfonds)
WU	ÖV3a		Bus/Strasse	Elektrifizierung Buslinie 7 Abschnitt Zürcher-/Schlossalstrasse bis Bahnhof Wülflingen			A	4.50	Winterthur, Stadtbus Winterthur	
WU	ÖV3b		Bus/Strasse	Elektrifizierung Buslinie 6/7 Abschnitt Grüzefeld-/St. Gallerstrasse via Querung Grüze bis Stadtgrenze			A	3.50	Winterthur, Stadtbus Winterthur	
WU	MIV1	0230.2.018	Verkehrsmanagement	Winterthur - Parkraumplanung und -bewirtschaftung		Av	Av	-	Winterthur	Kanton Zürich
WU	MIV1a	0230.2.018	Verkehrsmanagement	Revision Abstellplatzverordnung vom 27. Oktober 1986		Av	Av	-	Winterthur	
WU	MIV1b	0230.2.018	Verkehrsmanagement	Harmonisierung Parkgebühren		Av	Av	-	Winterthur	
WU	MIV1c	0230.2.018	Verkehrsmanagement	Flächendeckende Einführung Blaue Zone		Av	Av	-	Winterthur	
WU	MIV1d	0230.2.018	Verkehrsmanagement	Erweiterung Parkleitsystem auf alle öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen		Av	Av	-	Winterthur	
WU	MIV1e	0230.2.018	Verkehrsmanagement	Standortoptimierung und Dimensionierung von grösseren, öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen		Av	Av	-	Winterthur	
WU	MIV2		Verkehrsmanagement	Winterthur - Knotenumbau Ohrbühl			A	10.00	Kanton Zürich, Winterthur	
WU	MIV2a		Verkehrsmanagement	Umbau heutiger Kreisel zu lichtsignalgesteuertem Knoten (LSA)			A	6.00	Kanton Zürich, Winterthur	
WU	MIV2b		Verkehrsmanagement	Flankierende Massnahmen zum Knotenumbau			A	4.00	Kanton Zürich, Winterthur	
WU	LV1		Langsamverkehr - Velo	Winterthur und Umgebung - Umsetzung Velonetzplan, 1. Etappe			A	18.00	Kanton Zürich	Gemeinden
WU	LV1a		Langsamverkehr - Velo	Schliessung Netzlücke Velo, Nebenverbindung, Turbenthal - Wila			A	6.00	Kanton Zürich	Turbenthal, Wila
WU	LV1b		Langsamverkehr - Velo	Schliessung Netzlücke Velo, Nebenverbindung, Rickenbach, Stationsstrasse			A	3.00	Kanton Zürich	Rickenbach
WU	LV1c		Langsamverkehr - Velo	Schliessung Netzlücke Velo, Hauptverbindung, Effretikon - Wangen (Verbindung Zürich - Winterthur)			A	1.00	Kanton Zürich	Illnau-Effretikon, Wangen-Brütisellen
WU	LV1d		Langsamverkehr - Velo	Schliessung Netzlücke Velo, Hauptverbindung, Rickenbach - Oberwinterthur, Anbindung an Schnellroute Oberwinterthur)			A	2.00	Kanton Zürich	Rickenbach, Winterthur
WU	LV1e		Langsamverkehr - Velo	Schliessung Netzlücke Velo, Hauptverbindung, Wiesendangen - Oberwinterthur, Anbindung an Schnellroute Oberwinterthur)			A	6.00	Kanton Zürich	Wiesendangen, Winterthur
WU	LV2		Langsamverkehr - Velo	Winterthur und Umgebung - Ausbau Veloparkierung (Bahnhof Hettlingen, Bahnhof Rikon, Bahnhöfe Rämismühle-Zell)			A	1.00	Hettlingen, Zell	
WU	LV2a		Langsamverkehr - Velo	Ausbau Veloparkierung Bahnhof Hettlingen			A	0.40	Hettlingen	
WU	LV2b		Langsamverkehr - Velo	Ausbau Veloparkierung Bahnhof Rikon-Zell			A	0.20	Zell	
WU	LV2c		Langsamverkehr - Velo	Ausbau Veloparkierung Bahnhof Rämismühle-Zell			A	0.20	Zell	
WU	LV2d		Langsamverkehr - Velo	Ausbau Veloparkierung Bahnhof Kollbrunn-Zell			A	0.20	Zell	
WU	LV3		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Winterthur - Velo- und Fussgängerunterführung im Link			A	8.30		Kanton Zürich od. Winterthur
WU	LV4		Langsamverkehr - Velo	Veloverbindung Grüze (Teil der Veloschnellroute (Stadtmitte - Neuhegi/Grüze))			A	24.00	Winterthur	Kanton Zürich
WU	LV5		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Illnau Effretikon - Fuss- und Velobrücke Girhalden			A	2.00	Illnau-Effretikon	SBB
WU	LV6		Langsamverkehr - Fuss	Illnau-Effretikon - Fussweg entlang Bahndamm			Av	-	Illnau-Effretikon	
WU	LV7		Langsamverkehr - Velo	Winterthur und Umgebung - Umsetzung Velonetzplan, 2. Etappe			B	22.00	Kanton Zürich	
WU	LV7a		Langsamverkehr - Velo	Schliessung Netzlücke Velo, Hauptverbindung, Grafstal - Effretikon, Pfäffikerstrasse/Mannenbergstrasse			B	4.00	Kanton Zürich	Kanton Zürich
WU	LV7b		Langsamverkehr - Velo	Illnau-Effretikon - Erstellung Veloverbindung Illnau-Weisslingen			B	10.00	Illnau-Effretikon	Kanton Zürich
WU	LV7c		Langsamverkehr - Velo	Illnau-Effretikon - Erstellung kommunaler Radweg Bisikon-Illnau (Lücken-schliessung)			B	4.00	Illnau-Effretikon	Kanton Zürich
WU	LV7d		Langsamverkehr - Velo	Schliessung Netzlücke Velo, Nebenverbindung, Winterthur - Henggart			B	1.00	Kanton Zürich	Winterthur
WU	LV7e		Langsamverkehr - Velo	Schliessung Netzlücke Velo, Nebenverbindung, Rutschwil Hettlingen			B	1.00	Kanton Zürich	Dägerlen, Hettlingen
WU	LV7f		Langsamverkehr - Velo	Schliessung Netzlücke Velo, Hauptverbindung, Elsau - Elgg St. Gallerstrasse			B	2.00	Kanton Zürich	Elsau, Elgg
WU	LV8		Langsamverkehr - Velo	Winterthur und Umgebung - Umsetzung Velonetzplan, 3. Etappe			C	4.00		Kanton Zürich
OL	S1		Siedlung	Hinwil - Gebietsentwicklung Fadwis			As	-	Hinwil	SBB
OL	S2		Siedlung	Uster - Umsetzung Zentrumsplanung in Gestaltungsplänen			As	-	Uster	
OL	S3		Siedlung	Uster - Gebietsentwicklung Nänikon / Grossriet			As	-	Uster	Kanton Zürich, Nachbargemeinden, RZO, ZPG
OL	S4		Siedlung	Wetzikon - Gestaltungspläne und Testplanungen Zentrum			As	-	Wetzikon	
OL	L1		Landschaft	Uster - Park am Aabach			As	-	Uster	
OL	L2		Landschaft	Freiraumentwicklung Wetzikon - Landschaftsförde			As	-	Wetzikon	
OL	L3		Landschaft	Zukunftswerkstatt Seegräben			As	-	Gemeinde Seegräben, Juckerfarm, Kanton Zürich	
OL	GV1		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrt (BGK) - Uster, Riedikerstrasse			A	3.00	Kanton Zürich	Uster

AP	ID AP3	ARE-Code (1)	Massnahmenkategorie	Massnahme / Teilmassnahme / Massnahmenpaket	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmen-träger (4)	Weitere Beteiligte (5)
					AP1	AP2	AP3			
OL	GV2		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten (BGK) - 2. Priorität			B	19.00	Kanton Zürich	
OL	GV2a	0121.2.039	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Pfäffikon - Hochstrasse / Kemtalstrasse			B	4.00	Kanton Zürich	Pfäffikon
OL	GV2b		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Wetzikon - Zürcherstrasse			B	6.00	Kanton Zürich	Wetzikon
OL	GV2c		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Wetzikon - Bahnhofstrasse Ochsenkreisel			B	4.00	Kanton Zürich	Wetzikon
OL	GV2d		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Wetzikon - Hinwilerstrasse			B	3.00	Kanton Zürich	Wetzikon
OL	GV2e		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Wetzikon - Pfäffikerstrasse			B	2.00	Kanton Zürich	Wetzikon
OL	GV3		Multimodale Drehscheiben	Ausbau Bushof Pfäffikon ZH			B	4.50	Pfäffikon	Kanton Zürich, ZVV, Nachbargemeinden, SBB, PostAuto AG
OL	ÖV1		Bus/Strasse	Oberland - Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung - 1. Priorität, Uster - Knoten Aatal- /Sulzbacherstrasse			A	2.00	Kanton Zürich	
OL	ÖV2		Bus/Strasse	Oberland - Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung - 2. Priorität			B	7.00	Uster	Kanton Zürich, ZVV
OL	ÖV2a		Bus/Strasse	Uster - Bahnhofstrasse - Nüsslikreisel			B	2.00	Uster	Kanton Zürich, ZVV
OL	ÖV2b		Bus/Strasse	Uster - Knoten Damm-/Bankstrasse			B	3.00	Uster	Kanton Zürich, ZVV
OL	ÖV2c		Bus/Strasse	Uster - Knoten Bank-/Poststrasse			B	2.00	Uster	Kanton Zürich, ZVV
OL	LV1		Langsamverkehr - Velo	Netzergänzungen Velo - 1. Priorität			A	9.50	Kanton Zürich	Gemeinden
OL	LV1a		Langsamverkehr - Velo	Bergstrasse Gossau			A	2.50	Kanton Zürich	Gossau ZH
OL	LV1b		Langsamverkehr - Velo	Hinwil - Wetzikon			A	2.00	Kanton Zürich	Hinwil, Wetzikon
OL	LV1c		Langsamverkehr - Velo	Uster, Seestrasse			A	1.50	Kanton Zürich	Uster
OL	LV1d		Langsamverkehr - Velo	Wetzikon, Usterstrasse			A	2.50	Kanton Zürich	Wetzikon
OL	LV1e		Langsamverkehr - Velo	Wetzikon, Spitalstrasse			A	1.00	Kanton Zürich	Wetzikon
OL	LV2		Langsamverkehr - Velo	Netzergänzungen Velo - 2. Priorität			B	6.50	Kanton Zürich	Gemeinden
OL	LV2a		Langsamverkehr - Velo	Bertschikon (Gossau)			B	2.00	Kanton Zürich	Gossau ZH
OL	LV2b		Langsamverkehr - Velo	Hinwil - Dürnten			B	0.50	Kanton Zürich	Hinwil, Dürnten
OL	LV2c		Langsamverkehr - Velo	Uster, Pfäffikerstrasse			B	1.00	Kanton Zürich	Uster
OL	LV2d		Langsamverkehr - Velo	Uster, Gschwaderstrasse (Zubringer Schnellroute)			B	0.50	Kanton Zürich	Uster
OL	LV2e		Langsamverkehr - Velo	Mönchaltorf - Gossau			B	2.00	Kanton Zürich	Gossau ZH, Mönchaltorf
OL	LV2f		Langsamverkehr - Velo	Wetzikon, Rapperswiler-/Zürcherstr. (Zubringer Schnellroute)			B	0.50	Kanton Zürich	Wetzikon
OL	LV3		Langsamverkehr - Velo	Netzergängung Velo - Veloschnellroute Wetzikon-Uster-Zürich			C	17.00	Kanton Zürich	Gemeinden
OL	LV3a		Langsamverkehr - Velo	Abschnitt Uster Zentrum - Greifensee			C	5.50	Kanton Zürich	Uster
OL	LV3b		Langsamverkehr - Velo	Abschnitt Uster-Zentrum - Riedikon			C	1.50	Kanton Zürich	Uster
OL	LV3c		Langsamverkehr - Velo	Abschnitt Wetzikon Bahnhof - Aathal			C	10.00	Kanton Zürich	Wetzikon
OL	LV4		Langsamverkehr - Fuss	Hinwil - Fussverkehrsmassnahmen Bahnhof			B	3.50	Hinwil	SBB, ev. Dritte
OL	LV4a		Langsamverkehr - Fuss	Begegnungszone Bahnhofplatz / Bahnhofstrasse			B	2.50	Hinwil, ev. Private	
OL	LV4b		Langsamverkehr - Fuss	Personenpasserelle Bahnhof Hinwil			B	1.00	Hinwil	SBB
OL	LV5		Langsamverkehr - Fuss	Hinwil - Fussweg Wildbach			A	2.50	Hinwil	Kanton Zürich
OL	LV5a		Langsamverkehr - Fuss	Querungsstelle Winterthurerstrasse			A	0.20	Hinwil	Kanton Zürich
OL	LV5b		Langsamverkehr - Fuss	Fussweg Wildbach			A	2.30	Hinwil	Kanton Zürich
OL	LV6		Multimodale Drehscheiben	Pfäffikon - Personenunterführung Bahnhof			B	20.00	Pfäffikon	ev. SBB
OL	LV6a		Multimodale Drehscheiben	Unterführung Ost			B	15.00	Pfäffikon	ev. SBB
OL	LV6b		Multimodale Drehscheiben	Verlängerung Unterführung West			B	5.00	Pfäffikon	ev. SBB
OL	LV7		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Pfäffikon - Sicherheitserhöhende Fussverkehrsmassnahmen Seestrasse			A	1.50	Pfäffikon	
OL	LV8		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Uster - Betriebs- und Gestaltungskonzept Berchtoldstrasse			A	6.00	Uster, Kanton Zürich	
OL	LV8a		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Strassenraumgestaltung Berchtoldstrasse			A	2.00	Uster, Kanton Zürich	
OL	LV8b		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Knotenumbau Nashornkreisel			A	2.00	Uster, Kanton Zürich	
OL	LV8c		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Knotenumbau Berchtold-/Bankstrasse			A	2.00	Uster, Kanton Zürich	
OL	LV9		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Wetzikon - Fuss-/Radunterführung und Wegverbindung Bahnhof Kempten			A	7.00	Wetzikon	ev. SBB
OL	LV9a		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Fuss- und Radweg			A	4.50	Wetzikon	
OL	LV9b		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Fuss- und Radwegunterführung			A	2.50	Wetzikon	ev. SBB
OL	LV10		Langsamverkehr - Fuss	Wetzikon - Personenunterführung Bahnhof Kempten			B	4.50	Wetzikon	ev. SBB

Legende Massnahmenliste AP3:

(1) ARE-Code	Code gemäss Prüfbericht bzw. Leistungsvereinbarungen AP1/2
(2) Priorität	A: Massnahme mit Realisierungsbeginn ab 2019 B: Massname mit Realisierungsbeginn ab 2023 C: Massname mit Realisierungsbeginn ab 2027
(2) Mitfinanzierbarkeit	A,B,C: Massnahme Verkehr, zur Mitfinanzierung beantragt / vorgemerkt Av: Massnahme Verkehr, nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar As: Massnahme Siedlung/Landschaft, nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar
(3) Kosten	Kosten Massnahmen mit Stand 2016 Keine Kostenangabe: As-, Av-Massnahmen
(4) Massnahmenträger	Hauptverantwortung für Massnahme
(5) Weitere Beteiligte	Beteiligung an Planung und / oder Finanzierung der Massnahme

Tabelle 13 Massnahmenliste Agglomerationsprogramme der 1-3.Generation, Kanton Zürich

AP	ID AP3	ID AP2	ARE-Code (1)	Massnahmen-kategorie	Massnahme / Teilmassnahme / Massnahmenpaket	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmenträger (4)	Weitere Beteiligte (5)
						AP 1	AP 2	AP 3			
LT		L_1	0261-2.2.021	Landschaft	Limmattal (ZH) - Gesamtüberprüfung Regionaler Richtplan (Kapitel Landschaft)		As		-	ZPL	
LT		L_2	0261-2.2.022	Landschaft	Limmattal - Gesamtkonzept Limmattraum (Leitprojekt Agglopark Limmattal)		As		-	Kanton Zürich, Kanton Aargau	
LT		L_3	0261-2.2.023	Landschaft	Würenlos/Killwangen - Umsetzung Regionaler Sachplan Landschaft "Landschaftsspanne Sulperg- Rüsler"		As		-	BadenRegio	
LT	L1			Landschaft	Spreitenbach/Würenlos/Dietikon/Oetwil a.d.L - Landschaftsspanne I2, Räumliches Freiraumkonzept			As	-	Kanton Zürich, Kanton Aargau, ZPL, Baden Regio, Spreitenbach, Würenlos, Dietikon, Oetwil a.d.L.	
LT			261.201	Siedlung	Ausschöpfung der Potentiale der Siedlungsentwicklung nach innen und Steigerung der städtebaulichen Qualität: Sulzerareal Winterthur, Bahnhof Grütze Winterthur, Schlieren , SLS Dietikon, Zwicky Areal Wallisellen, Industrie Dietikon Süd	As			-	Kanton Zürich	
LT			261.201	Siedlung	Ausschöpfung der Potentiale der Siedlungsentwicklung nach innen und Steigerung der städtebaulichen Qualität: Sulzerareal Winterthur, Bahnhof Grütze Winterthur, Schlieren, SLS Dietikon , Zwicky Areal Wallisellen, Industrie Dietikon Süd	As			-	Kanton Zürich	
LT			261.202	Siedlung	Konkretisierung der erwünschten räumlichen Entwicklung durch neue regionale Raumordnungskonzepte (Regio-ROKs): Regio-ROK Winterthur/Umgebung, Glattal, Stadt Zürich, Limmattal	As			-	Kanton Zürich	
LT			4021.114	Siedlung	Neugestaltung Ortsdurchfahrten: Bergdietikon, Arni	Ae			-		
LT		S_1	0261-2.2.024	Siedlung	Limmattal - Umsetzung kantonale und regionale Raumordnungs-/Raumentwicklungskonzepte in der Richtplanung		As		-	Kanton Zürich, Kanton Aargau, ZPL, Baden-Regio	
LT		S_2	0261-2.2.025	Siedlung	Limmattal - Überprüfung und Anpassung kommunale Richt- und Nutzungsplanungen		As		-	Gemeinden	
LT		S_3	0261-2.2.026	Siedlung	Limmattal - Masterplanung LTB		As		-	LTB	
LT		S_4	0261-2.2.027	Siedlung	Dietikon - Entwicklungsplanung Gebiet Silberm - Lerzen - Stierenmatt		As		-	Dietikon	
LT		S_5	0261-2.2.028	Siedlung	Dietikon - Masterplanung Niederfeld		As		-	Dietikon	
LT		S_6	0261-2.2.029	Siedlung	Schlieren - Masterplanung Zentrum Schlieren		As		-	Schlieren	
LT		S_7	0261-2.2.030	Siedlung	Schlieren - Entwicklungsplanung Schlieren West und Rietpark		As		-	Schlieren	
LT		S_8	0261-2.2.031	Siedlung	Spreitenbach - Entwicklungsplanung Handels- und Gewerbezone Ost		As		-	Spreitenbach	
LT	S1			Siedlung	Schlieren - Stadtentwicklungskonzept			As	-	Schlieren	Hochschule Rapperswil, IRAP
LT	S2			Siedlung	Dietikon - Planungsrechtliche Umsetzung und Sicherstellung des Masterplans Niederfeld			As	-	Dietikon	Kanton Zürich, Limmattalbahn AG, Dritte
LT	S3			Siedlung	Spreitenbach - Planungsrechtliche Umsetzung und Sicherstellung der räumlichen Entwicklungsstrategie 2030 (Masterplan)			As	-	Spreitenbach	Baden Regio, Kanton Aargau
LT	S4			Siedlung	Spreitenbach - Zentrumsentwicklung («Shoppi»)			As	-	Spreitenbach	Baden Regio, Kanton Aargau
LT			261.006	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Mobilitätsmanagement Limmattal	Av			-	Kanton Zürich	
LT		GV_1	0261-2.2.016	Sonstige - Allgemein	Limmattal - Entwicklung agglomerationspezifisches P+R-Konzept		Av		-	Kanton Zürich	
LT		GV_2	0261-2.2.017	Sonstige - Allgemein	Limmattal - Entwicklung Gesamtkonzept Parkierung		Av		-	Kanton Zürich	
LT		GV_3	0261-2.2.018	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Limmattal - Pflege und Weiterentwicklung Mobilitätsmanagement		Av		-	Dietikon, Schlieren, Urdorf	
LT		GV_4	0261-2.2.019	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Limmattal - Konzepte und Strategien zur Erhöhung der Verkehrssicherheit innerorts insbesondere für Langsamverkehr		Av		-	Kanton Zürich	
LT		GV_5	0261-2.2.020	Sonstige - Allgemein	Limmattal - Konzept zur Reduktion der akustischen Hintergrundbelastung		Av		-	Kanton Zürich, Kanton Aargau	
LT	GV1			Multimodale Drehscheiben	Würenlos - Vernetzung Bahnhof - Grosszelg / Im Grund			A	3.35	Würenlos	
LT	GV2a			Kapazität Strasse	Spreitenbach - Ausbau Erschliessungsspanne Müsli Priorität A			A	4.30	Spreitenbach	Limmattalbahn, Dritte
LT	GV2b			Kapazität Strasse	Spreitenbach - Ausbau Erschliessungsspanne Müsli Priorität B			B	7.00	Spreitenbach	Dritte, SBB, Kanton Aargau
LT	GV2c			Kapazität Strasse	Spreitenbach - Erschliessungsspanne Müsli Priorität C			C	12.00	Spreitenbach	
LT	GV3			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Spreitenbach - Interventionsgebiet Stadtzentrum, Ausbau Baumgartenstrasse			A	1.50	Spreitenbach, Kanton Aargau	Limmattalbahn, Dritte
LT	GV4			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Spreitenbach - Interventionsgebiet Stadtzentrum, Neubau Zentrumsplatz			B	7.00	Spreitenbach	Shoppi
LT	GV5	MIV_3	0261-2.2.055	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Dietikon - Aufwertung Ortsdurchfahrt Zürcherstrasse		B	A	2.50	Kanton Zürich	Dietikon
LT	GV6			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Urdorf - Aufwertung Strassenraum Bachstrasse / Muulaffeplatz			A	3.40	Urdorf	
LT			261.003	Verkehrsmanagement	RVS Limmattal: Busschleusen und -spuren	Ae			-	Kanton Zürich, VBZ	
LT			261.003	Verkehrsmanagement	Dietikon (Oberdorfstrasse und Bremgartenstrasse)	Ae			-	Kanton Zürich	
LT			261.003	Verkehrsmanagement	Urdorf (in der Luberzen und Birmensdorferstrasse)	Ae			-	Kanton Zürich	
LT			261.003	Verkehrsmanagement	Dietikon (Niederholz und Überlandstrasse)	Ae			-	Kanton Zürich	
LT			261.003	Verkehrsmanagement	Dietikon (Überlandstrasse-Mutschellenstr.)	Ae			-	Kanton Zürich	
LT			261.010	Bus/Strasse	Busverbindung Dietikon – Schlieren Industrie/Nord	Ae			-	VBZ	
LT			261.012	Bus/Strasse	Neue Buslinie Würenlos – Geroldswil – Dietikon (oder Frankental)	Ae			-	VBZ	
LT		ÖV_1	0261-2.2.060	Tram/Strasse	Limmattalbahn - Etappe 1/3	B	A		164.00	LTB	

AP	ID AP3	ID AP2	ARE-Code (1)	Massnahmen-kategorie	Massnahme / Teilmassnahme / Massnahmenpaket	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmen-träger (4)	Weitere Beteiligte (5)
						AP 1	AP 2	AP 3			
LT	ÖV1	ÖV_1	0261-2.2.061/062	Tram/Strasse	Kantone Zürich und Aargau - Limmattalbahn 2. Etappe (Schlieren - Killwangen)		B	A	547.45		
LT	ÖV1a	ÖV_1	0261-2.2.061/062	Tram/Strasse	Limmattalbahn Etappe 2		B	A	505.00	LTB AG	Standortgemeinden
LT	ÖV1b			Tram/Strasse	Strassenanpassungen zugunsten Limmattalbahn			A	42.45	LTB AG, Kanton AG, Kanton ZH	Standortgemeinden
LT		ÖV_2	0261-2.2.002	Eisenbahn	Dietikon - Doppelspur-Ausbau BDWM		A		31.01	BDWM	
LT		ÖV_3	0261-2.2.057	Verkehrsmanagement	Limmattal - Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung - Dietikon		A		1.52	Kanton Zürich	
LT		ÖV_3	0261-2.2.058	Verkehrsmanagement	Limmattal - Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung - Schlieren/Dietikon		A		1.70	Kanton Zürich	
LT		ÖV_3	0261-2.2.059	Bus/Strasse	Limmattal - Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung - Unterengstringen		A		1.70	Kanton Zürich	
LT		ÖV_6		Eisenbahn	Dietikon - Ausbau Schnellzugshalt		Av		-	SBB	
LT		ÖV_7	0261-2.2.007	Bus/Strasse	Limmattal - Optimierung Busliniennetz und -angebot		Av		-	Kanton Zürich	
LT		ÖV_8	0261-2.2.008	Langsamverkehr - Velo	Limmattal - Entwicklung und Umsetzung kantonales B&R-Konzept		Av		-	Kanton Zürich	
LT	ÖV2			Bus/Strasse	Urdorf/Birmensdorf - Neue Buserschliessungsstrasse Bergermoos-Ristet			B	1.10	Urdorf, Birmensdorf	Kanton Zürich, ZVV, VBZ, Dritte
LT			261.064	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Aufwertung von Ortszentren, Verbesserung Aufenthaltsqualität für Fussgänger und Zugänge zum OeV	A					
LT			261.064	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Schlieren - Stadtplatzgestaltung	A			8.60	Schlieren	
LT			261.004	Verkehrsmanagement	RVS Limmattal: Dosierstellen	Ae			-	Kanton Zürich	
LT			261.004	Verkehrsmanagement	Urdorf (Bernstrasse und Anschluss LSA anpassen)	Ae			-	Kanton Zürich	
LT			261.004	Verkehrsmanagement	Dietikon (Bernstrasse und Bremgartenstrasse LSA anpassen)	Ae			-	Kanton Zürich	
LT			261.004	Verkehrsmanagement	Dietikon (Zürcherstrasse - Bremgartenstrasse - Umlaufzeit LSA ändern)	Ae			-	Kanton Zürich	
LT			261.004	Verkehrsmanagement	Dietikon (Badenerstrasse (Bunker) - Überlandstrasse)	Ae			-	Kanton Zürich	
LT			261.004	Verkehrsmanagement	Prioritätenverlagerung + Stauraumüberwachung Urdorf (Bernstrasse - Autobahnanschluss)	Ae			-	Kanton Zürich	
LT			261.011	Kapazität Strasse	Optimierung örtliche Erschliessung Oetwil, Geroldswil, Unterengstringen	Ae			-	Kanton Zürich	
LT			261.011	Kapazität Strasse	Oetwil Limmattalstrasse	Ae			-	Kanton Zürich	
LT			261.011	Kapazität Strasse	Geroldswil Limmattalstrasse	Ae			-	Kanton Zürich	
LT			261.011	Kapazität Strasse	Unter- und Oberengstringen Bushaltestellen	Ae			-	Kanton Zürich	
LT			261.002	Verkehrsmanagement	RVS Limmattal: Prioritätsverschiebungen (LSA Programme)	Av			-	Kanton Zürich, LTB, Stadt Zürich	
LT			261.002	Verkehrsmanagement	Prioritätenverlagerung + Stauraumüberwachung Schlieren (Bernstrasse und Gasometerstrasse)	Av			-	Kanton Zürich	
LT			261.002	Verkehrsmanagement	Prioritätenverlagerung + Stauraumüberwachung Schlieren (Zürcherstrasse und Gasometerstrasse)	Av			-	LTB	
LT			261.002	Verkehrsmanagement	Prioritätenverlagerung + Stauraumüberwachung Schlieren (Badenerstrasse - Hermettschloo)	Av			-	Stadt Zürich	
LT			261.002	Verkehrsmanagement	Prioritätenverlagerung + Stauraumüberwachung Schlieren (Bernstrasse - Hermettschloo)	Av			-	Stadt Zürich	
LT			261.002	Verkehrsmanagement	Prioritätenverlagerung + Stauraumüberwachung Dietikon (Bernstrasse und Zürcherstrasse)	Av			-	Kanton Zürich	
LT		MIV_1	0261-2.2.042	Verkehrsmanagement	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Limmattal - Ausfahrtssteuerung		A		1.65	Kanton Zürich, Kanton Aargau	
LT		MIV_1	0261-2.2.043	Verkehrsmanagement	Limmattal - Optimierung Verkehrssteuerung und -management - Limmattal - RVS Dietikon-Spreitenbach		A		7.04	Kanton Zürich, Kanton Aargau	
LT		MIV_2	0261-2.2.045	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Dietikon, Überlandstrasse		A		1.50	Kanton Zürich	
LT		MIV_2	0261-2.2.046	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Schlieren - Engstringerstrasse-Süd		A		3.00	Schlieren	
LT		MIV_2	0261-2.2.047	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Weiningen, Dietikon-Badener- Regensdorferstrasse		Ae		-	Kanton Zürich	
LT		MIV_2	0261-2.2.048	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Weiningen, Zürcherstrasse		Ae		-	Kanton Zürich	
LT		MIV_2	0261-2.2.049	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Weiningen, Alte Niederholz-Fahrweidstrasse		Ae		-	Kanton Zürich	
LT		MIV_2	0261-2.2.050	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Oetwil bis Unterengstringen, Limmattalstrasse		A		3.39	Kanton Zürich	
LT		MIV_2	0261-2.2.051	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Urdorf, Birmensdorferstrasse Nord und Feldstrasse		A		5.16	Kanton Zürich	
LT		MIV_2	0261-2.2.052	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Oberengstringen, Zürcherstrasse		A		1.35	Kanton Zürich	
LT		MIV_2	0261-2.2.053	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Würenlos, Landstrasse		A		1.86	Kanton Aargau	
LT		MIV_2	0261-2.2.054	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Limmattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Würenlos, Schulstrasse		A		2.64	Kanton Aargau	
LT	MIV1	MIV_1	0261-2.2.044	Kapazität Strasse	Schlieren – Ausbau Engstringerkreuzung		B	A	45.00	Kanton Zürich	Schlieren
LT	MIV2		0261-2.2.039 0261-2.2.041	Kapazität Strasse/ Bus/Strasse	Dietikon – Optimierung Leistungsfähigkeit und Verkehrsmanagement			A	28.80	Kanton Zürich	ASTRA, Dietikon, Kanton Aargau
LT	MIV2a	MIV_1	0261-2.2.039	Kapazität Strasse	Dietikon – Optimierung der Leistungsfähigkeit Mutschellenstrasse, zusätzliche Fahrspur Silbern		B	A	7.10	Kanton Zürich	

AP	ID AP3	ID AP2	ARE-Code (1)	Massnahmen-kategorie	Massnahme / Teilmassnahme / Massnahmenpaket	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmen-träger (4)	Weitere Beteiligte (5)
						AP 1	AP 2	AP 3			
LT	MIV2b	MIV_1	0261-2.2.039	Kapazität Strasse	Dietikon – Optimierung der Leistungsfähigkeit Mutschellenstrasse, Knotenausbau Überlandstrasse		B	A	6.70	Kanton Zürich	
LT	MIV2c			Bus/Strasse	Dietikon - Busspur Weiningerstrasse			A	5.00	Kanton Zürich	
LT	MIV2d	MIV_1	0261-2.2.041	Kapazität Strasse	Dietikon – Ausbau Überlandstrasse (Knoten Güterstrasse, Limmatfeldstr-Brücke, Heimstrasse)		C	A	10.00	Kanton Zürich	
LT			261.005	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Fuss- und Veloverkehr Limmattal	A			9.05	Kanton Zürich	
LT			261.005	Langsamverkehr - Velo	C6 Weiningen, S 4	A			-	Kanton Zürich	
LT			261.005	Langsamverkehr - Velo	C 7 Weiningen, S 3	A			-	Kanton Zürich	
LT			261.005	Langsamverkehr - Velo	C 12 Oberengstringen, S 1	A			-	Kanton Zürich	
LT			261.005	Langsamverkehr - Velo	C 3 Oetwil a.L, S 1	A			-	Kanton Zürich	
LT			261.005	Langsamverkehr - Velo	C 17 Schlieren, S4	A			-	Kanton Zürich	
LT			261.005	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Limmatuferweg	A			-	Kanton Zürich	
LT		LV_1	0261-2.2.032	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität A - Dietikon		A		-	Dietikon	
LT		LV_1	0261-2.2.032	Langsamverkehr - Fuss	Dietikon - Verlängerung Personenunterführung S-Bahn-Station Glanzenberg (Anbindung Naherholungsraum Limmat)		A		0.76	Dietikon	
LT		LV_1	0261-2.2.032	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Dietikon - Langsamverkehrsbrücke EKZ-Areal/Dornau (Limmatquerung)		A		0.59	Dietikon	
LT		LV_1	0261-2.2.032	Langsamverkehr - Fuss	Dietikon - Fusswegverbindung Russacker-SLS via RBL		A		0.42	Dietikon	
LT		LV_1	0261-2.2.033	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Limmattal - Schliessung Netzlücken Langsamverkehr Priorität A - Schlieren		A		5.09	Schlieren	
LT		LV_2	0261-2.2.011	Langsamverkehr - Fuss	Limmattal - Verbesserung Sicherheit Fussgängerquerungen		A		2.54	Kanton Zürich/Aargau	
LT		LV_4	0261-2.2.012	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Limmattal - Umsetzung kantonale Langsamverkehrsstrategien/-konzepte		Av		-	Kanton Zürich/Aargau	
LT	LV1a			Langsamverkehr - Velo	Kanton Zürich - Veloschnellroute, Abschnitt Altstetten - Schlieren			A	10.60	Kanton Zürich	Stadt Zürich, Schlieren, SBB
LT	LV1b			Langsamverkehr - Velo	Kanton Zürich - Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren - Dietikon			B	15.60	Kanton Zürich	Schlieren, Dietikon, Unterengstringen, SBB, AGIR, Kloster Fahr
LT	LV1c			Langsamverkehr - Velo	Kantone Zürich/Aargau - Veloschnellroute, Abschnitt Dietikon - Killwangen			C	-	Kanton Zürich, Kanton Aargau	Dietikon, Spreitenbach, Killwangen, SBB, LTB
LT	LV2			Langsamverkehr - Velo	Schlieren - Schliessung Velonetzlücke, Gleisfeldquerung Höhe Wagistrasse			A	15.00	Kanton Zürich	Schlieren
LT	LV3	LV_2	0261-2.2.035	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Schlieren - Gleisquerung Reitmenweg für Langsamverkehr		B	A	15.00	Schlieren	SBB
LT	LV4			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Dietikon - Ausbau Fuss- und Velounterführung unter Bahngleisen zwischen Post- und Bahnstrasse			A	15.00	Dietikon	SBB, LTB, Kanton Zürich
LT	LV5			Langsamverkehr - Velo	Geroldswil/Dietikon - Velozubringer Moosmatt			B	5.50	Kanton Zürich	Geroldswil, Dietikon
LT	LV6			Langsamverkehr - Velo	Oberengstringen/Schlieren, Schliessung Velonetzlücke Oberengstringen - Schlieren			B	8.00	Kanton Zürich	Oberengstringen, Schlieren
LT	LV7	LV_2	0261-2.2.034	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Dietikon - Fuss- und Veloverbindung über Gleisfeld, Höhe Mutschellenstrasse		C	C	17.00	Kanton Zürich	Dietikon
LT	LV8	LV_2	0261-2.2.036	Langsamverkehr - Fuss	Killwangen - Neue Erschliessung Bahnhof		B	A	4.00	Killwangen	LTB
LT	LV9	LV_2	0261-2.2.037	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Würenlos/Neuenhof - Talquerender Erholungsweg Sulperg-Rüsler		B	A	4.00	Würenlos, Neuenhof	
LT	LV10	LV_2	0261-2.2.038	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Würenlos/Neuenhof - Limmatsteg		B	A	6.00	Würenlos, Neuenhof	
LT	LV11			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Spreitenbach - Zentrumsachse mit Langsamverkehr - Sandackerstrasse			A	0.50	Spreitenbach	HGO, Zentrumsplanung, Kanton Aargau, Dritte
LT	LV12			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Spreitenbach - Zentrumsachse mit Langsamverkehr - Zentrumsstrasse			B	0.40	Spreitenbach	Dritte
ZH-GT		L_1	0261-1.2.051	Landschaft	Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan (Kapitel Landschaft)		As		-	ZPG, PZU, Stadt Zürich	
ZH-GT		Z_L1	0261-1.2.052	Landschaft	Zürich - Umsetzung Leitbild und Strategie Seebecken		As		-	Stadt Zürich	
ZH-GT		Z_L2	0261-1.2.053	Landschaft	Zürich - Umsetzung Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Limmatraum		As		-	Stadt Zürich	
ZH-GT		Z_L3	0261-1.2.054	Landschaft	Zürich - Umsetzung Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) Hänggerberg-Affoltern		As		-	Stadt Zürich	
ZH-GT		G_L1	0261-1.2.055	Landschaft	Glattal - Masterplanung Fil Vert (Erholungsringe)		As		-	Kanton Zürich	
ZH-GT	G_L1			Siedlung	Glattal - Gebietsplanung Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttsellen			As	-	Kanton Zürich	Bassersdorf, Dietlikon, Wangen-Brüttsellen, ZPG
ZH-GT			261.201	Siedlung	Ausschöpfung der Potentiale der Siedlungsentwicklung nach innen und Steigerung der städtebaulichen Qualität: Sulzerareal Winterthur, Bahnhof Grütze Winterthur, Schlieren, SLS Dietikon, Zwicky Areal Wallisellen , Industrie Dietlikon Süd	As			-	Kanton Zürich	
ZH-GT			261.201	Siedlung	Ausschöpfung der Potentiale der Siedlungsentwicklung nach innen und Steigerung der städtebaulichen Qualität: Sulzerareal Winterthur, Bahnhof Grütze Winterthur, Schlieren, SLS Dietikon, Zwicky Areal Wallisellen, Industrie Dietlikon Süd	As			-	Kanton Zürich	
ZH-GT			261.202	Siedlung	Konkretisierung der erwünschten räumlichen Entwicklung durch neue regionale Raumordnungskonzepte (Regio-ROKs): Regio-ROK Winterthur/Umgebung, Glattal , Stadt Zürich, Limmattal	As			-	Kanton Zürich	
ZH-GT			261.202	Siedlung	Konkretisierung der erwünschten räumlichen Entwicklung durch neue regionale Raumordnungskonzepte (Regio-ROKs): Regio-ROK Winterthur/Umgebung, Glattal, Stadt Zürich , Limmattal	As			-	Kanton Zürich	
ZH-GT		S_1	0261-1.2.056	Siedlung	Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan (Kapitel Siedlung)		As		-	Stadt Zürich, ZPG, PZU	
ZH-GT		S_2	0261-1.2.057	Siedlung	Überprüfung und Anpassung kommunale Richt- und Nutzungsplanungen		As		-	Stadt Zürich, Bülach, Bachenbülach, alle ZPG-Gemeinden	
ZH-GT		Z_S1	0261-1.2.058	Siedlung	Zürich - Entwicklung des Wohn-, Wirtschafts- und Wissensstandortes innerhalb der heutigen Siedlungsgrenze		As		-	Stadt Zürich	

AP	ID AP3	ID AP2	ARE-Code (1)	Massnahmen-kategorie	Massnahme / Teilmassnahme / Massnahmenpaket	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmen-träger (4)	Weitere Beteiligte (5)
						AP 1	AP 2	AP 3			
ZH-GT		Z_S2	0261-1.2.059	Siedlung	Zürich - Quartierspezifische bauliche Entwicklung und Entwicklungsachsen fördern		As	-		Stadt Zürich	
ZH-GT		Z_S3	0261-1.2.060	Siedlung	Zürich - Stadtteil- und Quartierzentren stärken		As	-		Stadt Zürich	
ZH-GT		Z_S4	0261-1.2.061	Siedlung	Zürich - Masterplanung Hochschulquartier Zürich Zentrum		As	-		Kanton Zürich	
ZH-GT	Z_S1			Siedlung	Zürich - Umsetzung Masterplanung Hochschulquartier Zürich-Zentrum			As	-	Kanton Zürich	Bund, Stiftung Kunsthhaus, Stadt Zürich
ZH-GT		Z_S5	0261-1.2.062	Siedlung	Zürich - Masterplanung Sihlquai		As	-		Kanton Zürich	
ZH-GT	Z_S2			Siedlung	Zürich - Weiterentwicklung Zentrumsgebiete Hochbord/Stettbach und Zürich-Nord/Opfikon			As	-	Stadt Zürich, Dübendorf	Kanton Zürich
ZH-GT	Z_S3			Siedlung	Zürich - Erarbeitung kommunaler Richtplan Siedlung, Landschaft, öffentl. Bauten & Anlagen			As	-	Stadt Zürich	
ZH-GT		G_S1	0261-1.2.063	Siedlung	Glattal - Entwicklung der Siedlung gemäss Regio-ROK			As	-	ZPG, Alle ZPG-Gemeinden	
ZH-GT		G_S2	0261-1.2.064	Siedlung	Glattal - Masterplanung Bahnhof Dietlikon - Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dübendorf - Giessen			As	-	Kanton Zürich, Dübendorf	
ZH-GT		G_S3	0261-1.2.065	Siedlung	Glattal - Masterplanung Kloten/Bassersdorf			As	-	Kanton Zürich	
ZH-GT	G_S1			Siedlung	Glattal - Gebietsmanagement Airport-Region			As	-	Kanton Zürich, ZPG, Kloten, Opfikon, Rümlang, Stadt Zürich	Regionalplanung Zürich und Umgebung, Verkehrsbetriebe Glattal, Flughafen Zürich AG
ZH-GT	G_S2			Siedlung	Glattal - Innovationspark Zürich / Wangenstrasse / Bahnhof Nord Dübendorf			As	-	Kanton Zürich, Dübendorf	ZPG, Wangen-Brüttisellen
ZH-GT	G_S3			Siedlung	Glattal - Gebietsmanagement Raum Uster-Volketswil			As	-	Schwerzenbach, Volketswil	Kanton Zürich, Nachbargemeinden, RZO, ZPG
ZH-GT			261.204	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Mobilitätsmanagement Zürich	Av			-	Kanton Zürich	
ZH-GT			261.067	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Mobilitätsmanagement Glattal	Av			-	Kanton Zürich	
ZH-GT		GV1	0261-1.2.046	Sonstige - Allgemein	Etablierung der Mikrosimulation des Verkehrs in der Stadt Zürich		Av		-	Stadt Zürich	
ZH-GT		GV2	0261-1.2.047	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Einführung Mobilitätsmanagement in Unternehmen (MIU)		Av		-	Gemeinden	
ZH-GT		GV3	0261-1.2.048	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Einführung Mobilitätsmanagement in Schulen (MIS)		Av		-	Stadt Zürich	
ZH-GT		GV4	0261-1.2.049	Langsamverkehr - Velo	Erarbeitung und Umsetzung Masterplan Velo		Av		-	Stadt Zürich	
ZH-GT		GV5	0261-1.2.050	Sonstige - Allgemein	Umsetzung kantonale Parkplatzwegleitung		Av		-	Gemeinden	
ZH-GT	Z_GV1				Zürich - Rosengartentram/Rosengartentunnel		C	B	1048.00		
ZH-GT	Z_GV1a	Z_ÖV4		Tram/Strasse	Rosengartentram / Strasse (Tramnetzergänzung)		C	B	300.00	Stadt Zürich, Kanton Zürich	
ZH-GT	Z_GV1b	Z_MIV1		Kapazität Strasse	Rosengartentunnel		C	B	731.00	Stadt Zürich, Kanton Zürich	
ZH-GT	Z_GV1c			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Aufwertung Stadtraum		C	B	17.00	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_GV2a			Tram/Strasse	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 1. Etappe			A	23.00	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_GV2b			Tram/Strasse	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr, 2. Etappe			B	5.00	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_GV2c			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- und Veloverkehr, 1. Etappe			A	7.00	Stadt Zürich	ETH, Universität Zürich
ZH-GT	Z_GV2d			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Zürich - Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung Fuss- und Veloverkehr, 2. Etappe			B	30.00	Stadt Zürich	ETH, Universität Zürich
ZH-GT	Z_GV3			Tram/Strasse	Zürich - Bahnhofbrücke, Gleisusbau und Optimierung für Fuss- und Veloverkehr			C	-	Stadt Zürich	
ZH-GT	G_GV1				Bülach - Optimierung Verkehrssystem Bülach Nord			A	16.40		
ZH-GT	G_GV1a			Verkehrsmanagement	Ausbau Knoten Fangleten-/Schützenmattstr. inkl. LSA und Anschlüsse Schaffhauserstr.			A	6.40	Kanton Zürich	Bülach, Dritte
ZH-GT	G_GV1b			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Gleisquerung Bülach Nord			A	10.00	Bülach	SBB, Dritte
ZH-GT	G_GV2			Multimodale Drehscheiben	Bülach - Aufwertung ÖV-Drehscheibe			A	4.50	Bülach	Nachbargemeinden, ZVV, Postauto; SBB, Anstösser
ZH-GT	G_GV2a	G_ÖV6	0261-1.2.016	Multimodale Drehscheiben	Neugestaltung ÖV-Umsteigebereich beim Bahnhof Bülach		C*	A	4.00	Bülach	
ZH-GT	G_GV2b			Multimodale Drehscheiben	Umgestaltung Bahnhofring			A	0.50	Bülach	
ZH-GT	G_GV3a	G_ÖV8		Multimodale Drehscheiben	Kloten - Neugestaltung Busbahnhof		C	A	2.00	Kloten, VBG, Kanton Zürich	
ZH-GT	G_GV3b			Langsamverkehr - Fuss	Kloten - Unterführung Bhf. West			A	3.00	Kloten	SBB
ZH-GT	G_GV3c			Langsamverkehr - Fuss	Kloten - Unterführung Bhf. Ost			B	15.00	Kloten	SBB
ZH-GT	G_GV4			Multimodale Drehscheiben	Dübendorf - Aufwertung ÖV-Drehscheibe			B	7.20	Dübendorf	VBG, Kanton Zürich, SBB
ZH-GT	G_GV5a	G_ÖV3	0261-1.2.085	Multimodale Drehscheiben	Dietlikon - Bushof beim Bhf. Dietlikon		C	A	3.00	Dietlikon	
ZH-GT	G_GV5b	G_ÖV3	0261-1.2.085	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Dietlikon - Personenunterführung Bhf. Dietlikon		C	B	11.00	Dietlikon	
ZH-GT	G_GV5c	G_ÖV3	0261-1.2.085	Kapazität Strasse	Dietlikon - West-Ost-Verbindung (MIV) beim Bhf. Dietlikon		C	B	15.00	Dietlikon	
ZH-GT	G_GV6			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Glattal - Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität A		B	A	23.20	Kanton Zürich	Gemeinden
ZH-GT	G_GV6a	G_MIV2	0261-1.2.075	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Bassersdorf - Klotenerstrasse		B	A	3.50	Kanton Zürich	Bassersdorf
ZH-GT	G_GV6b	G_MIV2	0261-1.2.081	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Bülach - Schaffhauserstrasse		B	A	1.70	Kanton Zürich	Bülach

AP	ID AP3	ID AP2	ARE-Code (1)	Massnahmen-kategorie	Massnahme / Teilmassnahme / Massnahmenpaket	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmen-träger (4)	Weitere Beteiligte (5)
						AP 1	AP 2	AP 3			
ZH-GT	G_GV6c			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Dübendorf - Überlandstrasse			A	9.40	Kanton Zürich	Dübendorf
ZH-GT	G_GV6d			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Greifensee - Stationsstrasse			A	4.60	Kanton Zürich	Greifensee
ZH-GT	G_GV6e			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Volketswil - Zürcherstrasse			A	4.00	Kanton Zürich	Volketswil
ZH-GT	G_GV7			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Glattal - Betriebs- und Gestaltungskonzepte Priorität B		B	B	13.0	Kanton Zürich	Gemeinden
ZH-GT	G_GV7a	G_MIV2	0261-1.2.076	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Bassersdorf - Winterthurerstrasse		B	B	3.00	Kanton Zürich	Bassersdorf
ZH-GT	G_GV7b	G_MIV2	0261-1.2.080	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Kloten - Dorfstrasse		B	B	3.00	Kanton Zürich	Kloten
ZH-GT	G_GV7c			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Volketswil - Kindhauserstrasse			B	4.00	Kanton Zürich	Volketswil
ZH-GT	G_GV7d			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Opfikon - Wallisellerstrasse			B	3.00	Kanton Zürich	Opfikon
ZH-GT			261.032	Multimodale Drehscheiben	Erschliessung Bahnhof Löwenstrasse: Zugänge DML	Ae			-	Stadt Zürich	
ZH-GT			261.058	Multimodale Drehscheiben	Ausbau Zugänge Bahnhof Wallisellen	Ae			-	Wallisellen	
ZH-GT			261.059	Multimodale Drehscheiben	Anbindung Haltestelle Glattalbahn an Glattzentrum	Ae			-	Wallisellen	
ZH-GT			261.060	Multimodale Drehscheiben	Ausbau Zugänge Bahnhof Glattbrugg	Ae			-	Opfikon	
ZH-GT			261.061	Eisenbahn	Optimierung Perronanlagen Balsberg	Ae			-	Kloten, Opfikon	
ZH-GT			261.062	Multimodale Drehscheiben	Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche Bahnhof Dietlikon	Ae			-	Dietlikon	
ZH-GT			261.063	Multimodale Drehscheiben	Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche Bahnhof Dübendorf	Ae			-	Dübendorf	
ZH-GT		Z_ÖV1	0261-1.2.001	Tram/Strasse	Zürich - Realisierung Tramverbindung Hardbrücke	B	A		91.41	Stadt Zürich	
ZH-GT		Z_ÖV2	0261-1.2.002	Tram/Strasse	Zürich - Realisierung Tramnetzergänzung Altstetterstrasse / Anbindung Bahnhof Altstetten		A		29.57	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_ÖV1	Z_ÖV3	0261-1.2.003	Tram/Strasse	Zürich - Tramnetzergänzung Affoltern		B	B	300.0	Stadt Zürich	Kanton Zürich
ZH-GT		Z_ÖV7	0261-1.2.007	Eisenbahn	Zürich - Realisierung Quartieranbindung Ost Bahnhof Oerlikon (Etappe 3b)	B	A		35.85	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_ÖV2	Z_ÖV8	0261-1.2.090	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Zürich - Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten West		B	A	10.00	Stadt Zürich	SBB
ZH-GT		Z_ÖV9	0261-1.2.009	Eisenbahn	Zürich - Anpassungen Bahnhof Hardbrücke (Sofortmassnahmen)	B	A		26.88	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_ÖV3			Bus/Strasse	Zürich - Elektrifizierung Buslinien 69 und 80			A	47.00	Stadt Zürich	Kanton Zürich
ZH-GT	Z_ÖV3a			Bus/Strasse	Elektrifizierung Linie 69			A	10.00	Stadt Zürich	Kanton Zürich
ZH-GT	Z_ÖV3b			Bus/Strasse	Elektrifizierung Linie 80			A	37.00	Stadt Zürich	Kanton Zürich
ZH-GT	Z_ÖV4			Tram/Strasse	Zürich - Tramtangente Nord			C	180.00	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_ÖV5	Z_ÖV5		Tram/Strasse	Zürich - Tramtangente Süd		C	C	200.00	Stadt Zürich	
ZH-GT	G_ÖV1			Bus/Strasse	Glattal - Busspur Fällanden - Dübendorf			A	3.00	Kanton Zürich	Dübendorf, Fällanden
ZH-GT	G_ÖV2	G_ÖV1	0261-1.2.098 0261-1 2 099	Tram/Strasse	Kloten/Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn	C	B/C	B/C	280.00	Kanton Zürich	Kloten, Bassersdorf
ZH-GT	G_ÖV2a	G_ÖV1	0261-1.2.098	Tram/Strasse	Kloten/Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf, Etappe 1	C	B	B	166.00	Kanton Zürich	Kloten, Bassersdorf
ZH-GT	G_ÖV2b	G_ÖV1	0261-1.2.099	Tram/Strasse	Kloten/Bassersdorf - Verlängerung Stadtbahn Flughafen - Kloten Industrie - Bassersdorf, Etappe 2 (Kloten Industrie - Bassersdorf Bahnhof)	C	C	C	114.00	Kanton Zürich	Kloten, Bassersdorf
ZH-GT	G_ÖV3	G_ÖV2	0261-1.2.012	Tram/Strasse	Dübendorf/Dietlikon - Ergänzung Stadtbahn		C	B/C	237.00	Kanton Zürich	Dietlikon, Dübendorf
ZH-GT	G_ÖV3a	G_ÖV2	0261-1.2.012	Tram/Strasse	Dübendorf/Dietlikon - Ergänzung Stadtbahn Giessen - Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dietlikon (Giessen - Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf)		C	B	128.00	Kanton Zürich	Dietlikon, Dübendorf
ZH-GT	G_ÖV3b	G_ÖV2	0261-1.2.012	Tram/Strasse	Dübendorf/Dietlikon - Ergänzung Stadtbahn Giessen - Bahnhof Dübendorf - Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dietlikon (Flugplatz Dübendorf - Bahnhof Dietlikon)		C	C	109.00	Kanton Zürich	Dietlikon, Dübendorf
ZH-GT		G_ÖV4	0261-1.2.014	Multimodale Drehscheiben	Dübendorf - Neugestaltung ÖV-Umsteigebereiche zur multimodalen Drehscheibe		Ae		-	Dübendorf	
ZH-GT		G_ÖV5	0261-1.2.015	Eisenbahn	Dübendorf - Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite		A		2.06	Dübendorf	
ZH-GT		G_ÖV9	0261-1.2.019	Bus/Strasse	Glattal - Direktbusverbindungen			Av	-	Kanton Zürich	
ZH-GT		G_ÖV10	0261-1.2.020	Bus/Strasse	Dietlikon - Eigentrossierung Bus Dietlikon Süd	B	A		8.06	Kanton Zürich	
ZH-GT			261.034	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Parkplatz freier Münsterhof: gestalterische Massnahmen	Ae			-	Stadt Zürich	
ZH-GT			261.036	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Umgestaltung der Forchstrasse (Hegibachstrasse, Hedwigsteig, Burgwies) im Zusammenhang mit Gleisbauten	A			4.45	Stadt Zürich	
ZH-GT			261.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Quarz Prio A: Birmensdorferstrasse, Albisriederplatz, Kreuzplatz, Vorderberg, Bellevueplatz, Oerliker Bahnhofplatz, Max-Frisch-Platz, Schaffhauserstrasse (ehem. Schaffhauserplatz), Witikonstrasse	A			24.03	Stadt Zürich	
ZH-GT			261.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Quarz Prio A - Birmensdorferstrasse 1. Teil	A			-	Stadt Zürich	
ZH-GT			261.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Quarz Prio A - Birmensdorferstrasse 2. Teil	A			-	Stadt Zürich	
ZH-GT			261.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Quarz Prio A - Albisriederplatz	A			-	Stadt Zürich	

AP	ID AP3	ID AP2	ARE-Code (1)	Massnahmen-kategorie	Massnahme / Teilmassnahme / Massnahmenpaket	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmen-träger (4)	Weitere Beteiligte (5)
						AP 1	AP 2	AP 3			
ZH-GT			261.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Quarz Prio A - Kreuzplatz	A			-	Stadt Zürich	
ZH-GT			261.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Quarz Prio A - Vorderberg	A			-	Stadt Zürich	
ZH-GT			261.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Quarz Prio A - Bellevue	A			-	Stadt Zürich	
ZH-GT			261.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Quarz Prio A - Oerliker Bahnhofplatz	A			-	Stadt Zürich	
ZH-GT			261.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Quarz Prio A - Max-Frisch Platz	A			-	Stadt Zürich	
ZH-GT			261.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Quarz Prio A - Schaffhauserstrasse	A			-	Stadt Zürich	
ZH-GT			261.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Quarz Prio A - Witikonstrasse	A			-	Stadt Zürich	
ZH-GT			261.056	Verkehrsmanagement	Regionale Verkehrssteuerung Glattal	A			32.53	Kanton Zürich, Wallisellen	
ZH-GT			261.064	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Aufwertung von Ortszentren, Verbesserung Aufenthaltsqualität für Fussgänger und Zugänge zum OeV	A			19.90		
ZH-GT			261.064	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Schwerzenbach - Erweiterung regionaler Busbahnhof	A			-	Schwerzenbach	
ZH-GT			261.064	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Rümlang - Gestaltung Glattalstrasse	A			-	Kanton Zürich	
ZH-GT			261.064	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Wallisellen - Ortsverbindende PU unter den Bahngleisen	A			-	Wallisellen	
ZH-GT			261.064	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Kloten - Wilder Mann, Schaffhauserstrasse, öffentlicher Raum Zentrum	A			-	Kanton Zürich	
ZH-GT		Z_MIV3	0261-1.2.023	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Zürich - Neugestaltung Strassenraum Badenerstrasse (Farbhof - Altsteterstrasse)		A		7.20	Stadt Zürich	
ZH-GT		Z_MIV4	0261-1.2.091	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Zürich - Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität A - Albisrieden		Ae		-	Stadt Zürich	
ZH-GT		Z_MIV4	0261-1.2.092	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Zürich - Realisierung QUARZ- Gestaltungsprojekte Priorität A - Morgental		A		1.32	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_MIV1	Z_MIV6	0261-1.2.026	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Zürich - Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse		B	A	11.00	Stadt Zürich	Kanton Zürich
ZH-GT		Z_MIV7	0261-1.2.027	Sonstige - Allgemein	Zürich - Strassenlärmsanierung (Massnahmen an der Quelle)		Av		-	Stadt Zürich	
ZH-GT		G_MIV1	0261-1.2.068	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Bassersdorf		A		3.38	Kanton Zürich	
ZH-GT		G_MIV1	0261-1.2.069	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Schwerzenbach		A		2.97	Kanton Zürich	
ZH-GT		G_MIV1	0261-1.2.070	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Greifensee		Ae		-	Kanton Zürich	
ZH-GT		G_MIV1	0261-1.2.071	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Wangen-Brüttisellen		A		2.97	Kanton Zürich	
ZH-GT		G_MIV1	0261-1.2.072	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Bülach		A		1.70	Bülach	
ZH-GT		G_MIV1	0261-1.2.073	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Fällanden		A		1.80	Kanton Zürich	
ZH-GT		G_MIV1	0261-1.2.074	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Glattal - Aufwertung Ortsdurchfahrten Priorität A - Opfikon-Glattbrugg		A		2.70	Kanton Zürich	
ZH-GT		G_MIV3	0261-1.2.030	Kapazität Strasse	Wallisellen - Umgestaltung/Entflechtung Vorfahrt Glattzentrum		A		12.38	Kanton Zürich	
ZH-GT			261.033	Multimodale Drehscheiben	Velostation HB	A			23.23	Stadt Zürich	
ZH-GT			261.033	Multimodale Drehscheiben	Velostation Süd	A			-	Stadt Zürich	
ZH-GT			261.033	Multimodale Drehscheiben	Velostation Stadttunnel	A			-	Stadt Zürich	
ZH-GT			261.065	Langsamverkehr - Velo	Ausbau Radwegnetz im Glattal (Paket)	A			9.48	Kanton Zürich	
ZH-GT	Z_LV1			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Zürich - Ausbau Unterführung Langstrasse			A	10.00	Stadt Zürich	SBB, Kanton Zürich
ZH-GT		Z_LV2	0261-1.2.033	Langsamverkehr - Velo	Zürich - Verbindung Sihlsteg / Giesshübel (Netzlückenschliessung Hauptstrassen)	B	A		4.24	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_LV2	Z_LV3	0261-1.2.034	Langsamverkehr - Velo	Zürich - Verbindung Stadtkreise 4 und 5 (Netzlückenschliessung Hauptstrassen)		B	A	23.00	Stadt Zürich	SBB, Kanton Zürich
ZH-GT		Z_LV5	0261-1.2.036	Langsamverkehr - Velo	Zürich - Neugestaltung/Ergänzung Velo-Komfortroute Sihl - HB - Limmat		A		10.01	Stadt Zürich	
ZH-GT		Z_LV5	0261-1.2.036	Langsamverkehr - Velo	Zürich - Neugestaltung/Ergänzung Velo-Komfortroute Sihl - HB - Limmat , Abschnitt Sihl		A		4.24	Stadt Zürich	
ZH-GT		Z_LV5	0261-1.2.036	Langsamverkehr - Velo	Zürich - Neugestaltung/Ergänzung Velo-Komfortroute Sihl - HB - Limmat , Abschnitt Veloquerung HB		A		1.70	Stadt Zürich	
ZH-GT		Z_LV5	0261-1.2.036	Langsamverkehr - Velo	Zürich - Neugestaltung/Ergänzung Velo-Komfortroute Sihl - HB - Limmat , Abschnitt Limmat		A		4.07	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_LV3			Langsamverkehr - Velo	Zürich - Zentrumsverbindung Velo			A	10.00	Stadt Zürich	Kanton Zürich

AP	ID AP3	ID AP2	ARE-Code (1)	Massnahmen-kategorie	Massnahme / Teilmassnahme / Massnahmenpaket	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmen-träger (4)	Weitere Beteiligte (5)
						AP 1	AP 2	AP 3			
ZH-GT	Z_LV3a			Langsamverkehr - Velo	Stampfenbachstrasse/Schaffhauserstrasse und weitere Kleinmassnahmen auf der gesamten Strecke			A	5.00	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_LV3b			Langsamverkehr - Velo	Unterführung Quaibrücke			A	5.00	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_LV4			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Zürich - Fuss- und Veloverbindung Europaallee-Limmat			A/C	5.00	Stadt Zürich	Kanton Zürich
ZH-GT	Z_LV4a			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Querung Sihl			A	2.00	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_LV4b			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Verbesserung Schweizer- und Beatengasse			A	1.00	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_LV4c			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Querung Limmat im Bereich Globus Provisorium			C	2.00	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_LV5			Langsamverkehr - Velo	Zürich - Veloroute Seebecken			A	10.00	Stadt Zürich	Kanton Zürich
ZH-GT	Z_LV6			Langsamverkehr - Velo	Zürich - Ausbau Veloabstellanlagen			A	20.00	Stadt Zürich	Dritte
ZH-GT	Z_LV6a			Langsamverkehr - Velo	Veloabstellanlage Bahnhof Altstetten			A	10.00	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_LV6b			Langsamverkehr - Velo	Veloabstellanlage Bahnhof Stadelhofen			A	10.00	Stadt Zürich	
ZH-GT	Z_LV7			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Zürich - Fuss- und Veloverbindung Grubenackerweg			A	10.00	Stadt Zürich	SBB
ZH-GT		G_LV1	0261-1.2.038	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Glattal - „Fil Bleu“ Langsamverkehrsverbindung entlang der Glatt		A		10.18	Kanton Zürich, Gemeinden	
ZH-GT		G_LV1	0261-1.2.038	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Abschnitt Dübendorf - Eishalle bis Usterstrasse		A		1.70	Dübendorf	
ZH-GT		G_LV1	0261-1.2.038	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Abschnitt Dübendorf - Usterstrasse bis Bahnhofstrasse		A		0.85	Dübendorf	
ZH-GT		G_LV1	0261-1.2.038	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Abschnitt Dübendorf - Bahnhofstrasse bis Gemeindegrenze		A		2.55	Dübendorf	
ZH-GT		G_LV1	0261-1.2.038	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Abschnitt Stettbach - Wallisellen - Zürich - Opfikon		A		5.09	Kanton Zürich	
ZH-GT	G_LV1			Langsamverkehr - Velo	Glattal - Netzlückenschliessung und Ausbau Velorouten Priorität A			A	6.50	Kanton Zürich	
ZH-GT	G_LV1a			Langsamverkehr - Velo	Fällanden / Schwerzenbach - Schliessung Netzlücke Fällanden - Schwerzenbach			A	3.00	Kanton Zürich	Fällanden, Schwerzenbach
ZH-GT	G_LV1b			Langsamverkehr - Velo	Volketswil - Schliessung Netzlücke Pfäffikerstrasse			A	1.00	Kanton Zürich	Volketswil
ZH-GT	G_LV1c			Langsamverkehr - Velo	Dietlikon - Schliessung Netzlücke Loorenstrasse			A	2.50	Kanton Zürich	Dietlikon
ZH-GT	G_LV2			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Bülach - Verlängerung SBB-Unterführung Mitte			A	2.00	Bülach	SBB
ZH-GT	G_LV3			Langsamverkehr - Velo	Glattal - Netzlückenschliessung und Ausbau Velorouten Priorität B			B	42.00	Kanton Zürich	
ZH-GT	G_LV3a			Langsamverkehr - Velo	Dübendorf / Greifensee - Schliessung Netzlücke, Veloschnellroute Dübendorf - Greifensee (- Uster)			B	22.00	Kanton Zürich	Dübendorf, Greifensee
ZH-GT	G_LV3b			Langsamverkehr - Velo	Kloten / Zürich - Schliessung Netzlücke, Veloschnellroute Flughafen - Glattpark			B	10.00	Kanton Zürich	Kloten
ZH-GT	G_LV3c			Langsamverkehr - Velo	Div. Gemeinden - Schliessung Netzlücke Opfikon - Wallisellen - Brütisellen - Tagelswangen			B	10.00	Kanton Zürich	Opfikon, Wallisellen, Brütisellen, Lindau
ZH-GT	G_LV4			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Glattal - "Fil Vert" Verbinden der Erholungsräume Greifensee, Flugplatz Dübendorf, Hardwald, Flughafen Zürich			C	-	Kanton Zürich	
ZH-GT	G_LV4a	G_LV2		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Erholungsring Flugplatz Dübendorf			C	-	Kanton Zürich	
ZH-GT	G_LV4b	G_LV2		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Verbindung Erholungsräume Hardwald - Flugplatz Dübendorf			C	-	Kanton Zürich	
ZH-GT	G_LV4c	G_LV2		Langsamverkehr - Fuss/Velo	Fusswegverbindung Waldpark Hardwald - Milandia - Greifensee			C	-	Kanton Zürich	
ZH-GT		G_LV3	0261-1.2.040	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Wangen-Brütisellen - Aufwertung Dorfplatz		A		1.27	Wangen-Brütisellen	
ZH-GT		G_LV4	0261-1.2.041	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Bülach - Realisierung Aufwertung Langsamverkehr		A		1.70	Bülach	
ZH-GT		G_LV5	0261-1.2.042	Langsamverkehr - Fuss	Opfikon - Realisierung Fussgängerbrücke über die Autobahn A1		A		1.95	Opfikon	
ZH-GT		G_LV6	0261-1.2.043	Langsamverkehr - Fuss	Glattal - Verbesserung Sicherheit Fussgängerquerungen		A		5.94	Kanton Zürich	
ZH-GT		G_LV7	0261-1.2.067	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Bassersdorf - Aufwertung Bahnhofsumfeld - Aufwertung Bahnhofsumfeld		Ae		-	Bassersdorf	
ZH-GT	G_LV5a			Langsamverkehr - Fuss	Kloten - Behebung Konfliktstrecken Fussverkehr in Querverbindungen			A	3.00	Kloten	
ZH-GT	G_LV5b			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Opfikon - Umgestaltung Kreuzung Schaffhauser-/Oberhauserstr.			A	2.50	Kanton Zürich	Opfikon
ZH-GT	G_LV5c			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Dübendorf - Bahnhofstrasse			A	6.00	Dübendorf	Kanton Zürich, VBG
ZH-GT	G_LV5d			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Dübendorf - Ausbau Bahnstreckensunterführung Fuss- und Veloverkehr			A	10.00	Dübendorf	SBB
ZH-GT	G_LV5e			Langsamverkehr - Fuss	Dübendorf - Fussverbindung Verlängerung Casinostrasse			A	6.60	Dübendorf	SBB
WU		NL1	0230.2.035	Landschaft	Gesamtüberarbeitung regionaler Richtplan RWU (Kapitel Landschaft)		As		-	RWU	
WU	NL2	NL2	0230.2.036	Landschaft	Winterthur - Stadträumliche und naturräumliche Aufwertung der Töss und der Eulach		As	As	-	Winterthur, RWU, Kanton Zürich	
WU	NL1			Siedlung	Winterthur und Umgebung - Entwicklungskonzept Töss			As	-	Kanton Zürich	Gemeinden
WU			261.201	Siedlung	Ausschöpfung der Potentiale der Siedlungsentwicklung nach innen und Steigerung der städtebaulichen Qualität: Sulzerareal Winterthur , Bahnhof Grütze Winterthur, Schlieren, SLS Dietikon, Zwicky Areal Wallisellen, Industrie Dietlikon Süd	As			-	Kanton Zürich	
WU			261.201	Siedlung	Ausschöpfung der Potentiale der Siedlungsentwicklung nach innen und Steigerung der städtebaulichen Qualität: Sulzerareal Winterthur , Bahnhof Grütze Winterthur , Schlieren, SLS Dietikon, Zwicky Areal Wallisellen, Industrie Dietlikon Süd	As			-	Kanton Zürich	
WU			261.202	Siedlung	Konkretisierung der erwünschten räumlichen Entwicklung durch neue regionale Raumordnungskonzepte (Regio-ROKs): Regio-ROK Winterthur/Umgebung , Glattal, Stadt Zürich, Limmattal	As			-	Kanton Zürich	
WU		S1	0230.2.029	Siedlung	Gesamtüberarbeitung regionaler Richtplan RWU (Kapitel Siedlung)		As		-	RWU	
WU		S2a	0230.2.030	Siedlung	Winterthur - Masterplanung Stadtraum Bahnhof Winterthur		As		-	Winterthur	
WU	S2	S2b	0230.2.031	Siedlung	Winterthur - Masterplanung urbanes Zentrum Neuhegi-Grütze		As	As	-	Winterthur	

AP	ID AP3	ID AP2	ARE-Code (1)	Massnahmen-kategorie	Massnahme / Teilmassnahme / Massnahmenpaket	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmen-träger (4)	Weitere Beteiligte (5)
						AP 1	AP 2	AP 3			
WU	S4	S2c	0230.2.032	Siedlung	Illnau-Effretikon – Masterplanung urbanes Zentrum Effretikon West		As	As	-	Illnau-Effretikon	
WU	S3	S2d	0230.2.033	Siedlung	Winterthur - Masterplanung Hochschulstandort Winterthur		As	As	-	Kanton Zürich, Winterthur, ZHAW	
WU	S1	S3	0230.2.034	Siedlung	Winterthur und Umgebung – Überprüfung und Anpassung kommunale Richt- und Nutzungsplanungen		As	As	-	RWU-Gemeinden	Kanton Zürich
WU	S5			Siedlung	Illnau-Effretikon - Masterplanung urbanes Zentrum Effretikon Ost			As	-	Illnau-Effretikon	
WU			230.007	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Mobilitätsmanagement Winterthur	Av			-	Winterthur	
WU			230.008	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Mobilitätszentrale Winterthur	Av			-	Winterthur	
WU		GV1	0230.2.001	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Winterthur - öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards 1. Priorität		A		30.88	Winterthur	
WU		GV2	0230.2.037	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Winterthur und Umgebung - Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe - Effretikon Bahnhofstrasse-Rikonstrasse (2. Teil)		A		3.38	Kanton Zürich	
WU		GV2	0230.2.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Winterthur und Umgebung - Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe - Pfungen Dorfstrasse		Ae		-	Pfungen	
WU		GV2	0230.2.039	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Winterthur und Umgebung - Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe - Zell, Ortsdurchfahrt Kollbrunn		Ae		-	Kanton Zürich	
WU		GV3	0230.2.040	Verkehrsmanagement	Winterthur und Umgebung - Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe - Winterthur		A		4.24	Winterthur	
WU		GV3	0230.2.041	Verkehrsmanagement	Winterthur und Umgebung - Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe - Region		A		0.85	Winterthur	
WU		GV4	0230.2.004	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Winterthur - Umgestaltung Zentrum Wülflingen		A		1.95	Winterthur	
WU	GV8	GV5	0230.2.005	Bus/Strasse	Winterthur - ÖV-Hochleistungskorridor, 2. Priorität		B	B	5.00	Winterthur	ZVV, Kanton Zürich
WU		GV6	0230.2.006	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Winterthur und Umgebung - Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, Eigenleistungen		Av		-	Kanton Zürich	
WU		GV6	0230.2.006	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Illnau-Effretikon, Umgestaltung/Sanierung erster Abschnitt Bahnhof-/Rikonstrasse Effretikon		Av		-	Kanton Zürich	
WU		GV6	0230.2.006	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Kyburg, Umgestaltung/Sanierung Allmendstrasse, v.a. Verbesserungen für den Fussgängerschutz		Av		-	Kanton Zürich	
WU		GV6	0230.2.006	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Turbenthal, Umgestaltung zentraler Abschnitt Tösstalstrasse zur Aufwertung Zentrum		Av		-	Kanton Zürich	
WU		GV6	0230.2.006	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Weisslingen, Umgestaltung/Sanierung Theilingenstrasse Theilingen		Av		-	Kanton Zürich	
WU	GV5			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Winterthur - Beruhigung Quartierstrassen			Av	-	Winterthur	
WU		GV7	0230.2.007	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Winterthur - Beruhigung Quartierstrassen		Av		-	Winterthur	
WU		GV7	0230.2.007	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Schützenstrasse: Einrichtung von Tempo 30-Zonen und Umsetzung von Teilmassnahmen Verkehrskonzept Neuwiesen		Av		-	Winterthur	
WU		GV7	0230.2.007	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Flüeli-/Wartstrasse: Einrichtung von Tempo 30-Zonen und Umsetzung von Teilmassnahmen Verkehrskonzept Neuwiesen		Av		-	Winterthur	
WU		GV7	0230.2.007	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Talackerstrasse – Hegistrasse: Verkehrsberuhigende Massnahmen		Av		-	Winterthur	
WU		GV7	0230.2.007	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Ausserdorfstrasse Veltheim: Einrichtung einer Begegnungszone		Av		-	Winterthur	
WU		GV7	0230.2.007	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Eisweiherstrasse: Einrichtung einer Begegnungszone		Av		-	Winterthur	
WU		GV7	0230.2.007	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Ortszentrum Oberwinterthur: Einrichtung einer Begegnungszone		Av		-	Winterthur	
WU		GV7	0230.2.007	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Im Grafenstein; Dättnauerstrasse (inkl. Julie-Bikle- und Hedy-Hahnloser-Strasse); Else-Züblin-/Ida-Sträuli- Strasse; Binzhof-/Ruchwiesenstrasse; Wieshofstrasse		Av		-	Winterthur	
WU		GV7	0230.2.007	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Weitere Beruhigungen von Quartierstrassen		Av		-	Winterthur	
WU	GV6	GV8	0230.2.008	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Winterthur - Mobilitätsmanagement		Av	Av	-	Winterthur, Kanton Zürich	
WU	GV6a	GV8	0230.2.008	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Mobilitätskonzepte für Areale		Av	Av	-	Winterthur	
WU	GV6b	GV8	0230.2.008	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Mobilitätsberatung in Unternehmen (Partnerschaft im Programm Mobilität im Unternehmen - MIU)		Av	Av	-	Winterthur	
WU		GV8	0230.2.008	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Fördern von MM in der Verwaltung		Av		-	Winterthur	
WU	GV6c	GV8	0230.2.008	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Mobilitätszentrale und -information		Av	Av	-	Winterthur	
WU	GV6d	GV8	0230.2.008	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Förderung von Innovationsprojekten		Av	Av	-	Winterthur	
WU	GV1			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Winterthur - Verkehrssicherheit			A	1.00	Winterthur	evt. Kanton Zürich
WU	GV2	LV5	0230.2.053	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Ausbau Bahnhofplatz Nord beim Bahnhof Hegi (urbanes Zentrum Neuhegi-Grüze)		B	A	0.50	Winterthur	
WU	GV3			Multimodale Drehscheiben	Illnau-Effretikon - Erschliessung urbanes Zentrum Ost			A	13.40	Illnau-Effretikon	
WU	GV4			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Elsau - Sanierung/Aufwertung St. Gallerstrasse			Av	-	Kanton Zürich, Elsau	
WU	GV7			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Illnau-Effretikon – Sanierung/Aufwertung Kempptalerstrasse			B	5.00	Kanton Zürich, Illnau-Effretikon	RWU

AP	ID AP3	ID AP2	ARE-Code (1)	Massnahmen-kategorie	Massnahme / Teilmassnahme / Massnahmenpaket	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmen-träger (4)	Weitere Beteiligte (5)
						AP 1	AP 2	AP 3			
WU	GV9	LV5	0230.2.051/052	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Winterthur - Verbesserung Zugang und Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze - Bahnhöfe Oberwinterthur, Hegi und Grüze		B	B	12.50	Winterthur	SBB
WU	GV9a	LV5a	0230.2.052	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Bahnhof Oberwinterthur		B	B	6.00	Winterthur	SBB
WU	GV9b	LV5b	0230.2.051	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Bahnhof Grüze Winterthur		B	B	1.00	Winterthur	SBB
WU	GV9c			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Aufwertung Umfeld Bahnhof Hegi		B	B	5.50	Winterthur	SBB
WU	GV10	MIV1	0230.2.017	Kapazität Strasse	Winterthur - Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze		C*	B	200.00	Winterthur, Kanton Zürich	Wiesendangen
WU	GV11			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Winterthur - Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrt Stadel			C	-	Kanton Zürich, Winterthur	RWU
WU			230.003	Verkehrsmanagement	RVS W'thur: Ausbau Busspuren Stadt Winterthur	A			2.05	Winterthur	
WU			230.003	Verkehrsmanagement	Frauenfelderstrasse (Pappelweg - Ruediweg)	A			-	Winterthur	
WU			230.003	Verkehrsmanagement	Frauenfelderstrasse (Rietstrasse - Ruediweg)	A			-	Winterthur	
WU			230.003	Verkehrsmanagement	Seenerstrasse (Kreisel Ohrbühl - Hegifeldstrasse)	A			-	Winterthur	
WU			230.003	Verkehrsmanagement	Schaffhauserstrasse (Anschluss A1 Ohringen - Feldwiesenstrasse)	A			-	Winterthur	
WU			230.003	Verkehrsmanagement	Wülflingerstrasse (Bachtelstrasse - Schützenstrasse)	A			-	Winterthur	
WU			230.003	Verkehrsmanagement	Grünenfeldstrasse (Ausfahrt Busdepot - Industriestrasse); Busspur und Signalisation	A			-	Winterthur	
WU			230.004	Verkehrsmanagement	RVS W'thur: Sanierung / Umgestaltung Verlustpunkte öV	A			12.02	Winterthur, Kanton Zürich	
WU			230.004	Verkehrsmanagement	Stadthaus-/General Guisanstrasse, Busein-/ausfahrt	A			-	Winterthur	
WU			230.004	Verkehrsmanagement	Wülflinger-/Salomon-Hirzelstrasse (Schloss Wülflingen); neue LSA	A			-	Winterthur	
WU			230.004	Verkehrsmanagement	Tösstal-/Eidbergstrasse; neue LSA	A			-	Winterthur	
WU			230.004	Verkehrsmanagement	Frauenfelder-/Rieterstrasse; neue LSA	A			-	Kanton Zürich	
WU			230.004	Verkehrsmanagement	Archstrasse, Linienführung 4/11	A			-	Winterthur	
WU			230.004	Verkehrsmanagement	Schlosstal-/Zürcherstrasse; Busspur und Signalisation Zufahrt Knoten Zürcherstrasse	A			-	Winterthur	
WU			230.004	Verkehrsmanagement	Neue LSA Hegifeldstrasse, Seenerstrasse (RVS)	A			-	Winterthur	
WU			230.004	Verkehrsmanagement	Zürcher- / Auwiesenstrasse, neue LSA und Busspur	A			-	Winterthur	
WU			230.004	Verkehrsmanagement	Stadler - / Reutlingerstrasse, neue LSA	A			-	Winterthur	
WU			230.004	Verkehrsmanagement	Dättnauer- / Steigstrasse, Busbevorzugung	A			-	Winterthur	
WU			230.004	Verkehrsmanagement	Auwiesen- / Rosenaustrasse, Busbevorzugung	A			-	Winterthur	
WU			230.004	Verkehrsmanagement	Optimierung Lage und Zugänglichkeit von Bushaltestellen; z.B. Rychenbergstrasse, Zentrum Wülflingen	A			-	Winterthur	
WU			230.004	Verkehrsmanagement	Tösstalstrasse (Seener-Oberseenerstrasse)	A			-	Winterthur	
WU		ÖV1	0230.2.010	Eisenbahn	4. Teilergänzungen S-Bahn 3. Etappe	B	A		116.58	SBB	
WU		ÖV1	0230.2.010	Eisenbahn	Bauliche Anpassungen im Korridor Oerlikon - Winterthur		A		-		
WU		ÖV1	0230.2.010	Eisenbahn	Bauliche Anpassungen im Korridor Winterthur - Stein a. Rhein		A		-		
WU		ÖV1	0230.2.010	Eisenbahn	Bauliche Anpassungen im Korridor Winterthur - Bauma		A		-		
WU		ÖV1	0230.2.010	Eisenbahn	Diverse Lärmschutzmassnahmen		A		-		
WU		ÖV2	0230.2.011	Bus/Strasse	Effretikon - Aufwertung Umsteigepunkt		A		4.24	Illnau-Effretikon	
WU		ÖV2	0230.2.011	Bus/Strasse	Neuer Bushof (MITTIM)		A		-	Illnau-Effretikon	
WU		ÖV2	0230.2.011	Bus/Strasse	Hindernisfreie Perronerschiessung (Rampe Rosenweg Unterführung zum Bushof/Gleis 1)		A		-	Illnau-Effretikon	
WU		ÖV2	0230.2.011	Bus/Strasse	Perrondachverlängerungen		A		-	Illnau-Effretikon	
WU		ÖV3	0230.2.012	Multimodale Drehscheiben	Winterthur - Neue Querung und Aufwertung Umsteigepunkt Grüze		A		42.41	Winterthur	
WU		ÖV3	0230.2.012	Multimodale Drehscheiben	Brückenbauwerk und Anpassungen Strasse und Umgebung		A		-	Winterthur	
WU		ÖV3	0230.2.012	Multimodale Drehscheiben	Anpassungen Bahntechnik SBB		A		-	Winterthur	
WU		ÖV4	0230.2.061	Bus/Strasse	Winterthur - Optimierung städtisches Busnetz - Buslinie 1 Ruchwiesen und Buslinie 2 Wülflingen		A		5.09	Winterthur	
WU		ÖV4	0230.2.062	Bus/Strasse	Winterthur - Optimierung städtisches Busnetz - Kleinmassnahmen		Ae		-	Winterthur	
WU	ÖV2	ÖV5	0230.2.014	Bus/Strasse	Winterthur und Umgebung - Optimierung regionales Busnetz (inkl. Illnau-Effretikon)		Av	Av	-	Postauto, Verkehrsbetriebe Glattal od. Stadtbus Winterthur	Kanton Zürich, RWU
WU		ÖV5	0230.2.014	Bus/Strasse	Entwicklung eines Angebotskonzeptes für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der 4. Teilergänzungen S- Bahn		Av		-	Kanton Zürich	
WU		ÖV5	0230.2.014	Bus/Strasse	Anpassung des Busangebotes in der Umgebung im Rahmen des ordentlichen Fahrplanverfahrens		Av		-	Kanton Zürich	
WU		ÖV6	0230.2.015	Bus/Strasse	Effretikon - Optimierung regionales Busnetz		Av		-	Kanton Zürich	
WU		ÖV6	0230.2.015	Bus/Strasse	Entwicklung eines Angebotskonzeptes für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der 4TE		Av		-	Kanton Zürich	
WU		ÖV6	0230.2.015	Bus/Strasse	Anpassung des Busangebotes in der Umgebung im Rahmen des ordentlichen Fahrplanverfahrens		Av		-	Kanton Zürich	
WU	ÖV1			Bus/Strasse	Winterthur - Neues Bustrasse (Fortsetzung Querung Grüze)			A	4.00	Winterthur	Kanton Zürich, ZVV
WU	ÖV3			Bus/Strasse	Winterthur - Elektrifizierung städtisches Busnetz			A	8.00	Winterthur, Stadtbus Winterthur	Kanton Zürich (Verkehrsfonds)
WU	ÖV3a			Bus/Strasse	Elektrifizierung Buslinie 7 Abschnitt Zürcher-/Schlosstalstrasse bis Bahnhof Wülflingen			A	4.50	Winterthur, Stadtbus Winterthur	
WU	ÖV3b			Bus/Strasse	Elektrifizierung Buslinie 6/7 Abschnitt Grüzefeld-/St. Gallerstrasse via Querung Grüze bis Stadtgrenze			A	3.50	Winterthur, Stadtbus Winterthur	
WU			230.009	Verkehrsmanagement	Parkleitsystem	A			1.60	Winterthur	
WU			230.009	Verkehrsmanagement	Massnahmen im kantonalen Zentrumsgebiet Stadtmitte	A			-	Winterthur	

AP	ID AP3	ID AP2	ARE-Code (1)	Massnahmen-kategorie	Massnahme / Teilmassnahme / Massnahmenpaket	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmen-träger (4)	Weitere Beteiligte (5)
						AP 1	AP 2	AP 3			
WU			230.009	Verkehrsmanagement	Massnahmen im kantonalen Zentrumsgebiet Oberwinterthur	A			-	Winterthur	
WU			230.009	Verkehrsmanagement	Umsetzung PLS Bruderhaus	A			-	Winterthur	
WU			230.013	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Beruhigung Quartiertangenten Stadt Winterthur	A			14.33	Winterthur	
WU			230.013	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Breitestrasse - Teil Fahrbahn-Bushalte + Strassenraumgestaltung	A			-	Winterthur	
WU			230.013	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Schlosstalstrasse, Knoten Wieshofstr. - Verbesserung Verkehrsfluss, u.a. Busbetrieb	A			-	Winterthur	
WU			230.013	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Rychenbergstrasse (Umsetzung in 3 Etappen, zeitlich gestaffelt)	A			-	Winterthur	
WU			230.013	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Flankierende Massnahmen bei Ausbau A1 (1. Etappe)	A			-	Winterthur	
WU			230.017	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Beruhigung Quartierstrassen Stadt Winterthur	Ae			-	Winterthur	
WU			230.017	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Schützenstrasse; Massnahmen aus Verkehrskonzept Neuwiesen	Ae			-	Winterthur	
WU			230.017	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Flüeli-/Wartstrasse, Tempo 30 Zonen	Ae			-	Winterthur	
WU			230.017	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Ausserdorfstrasse Veltheim, Begegnungszone	Ae			-	Winterthur	
WU			230.017	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Eisweiherstrasse, Begegnungszone	Ae			-	Winterthur	
WU			230.017	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Römerstrasse, Ortszentrum Oberwinterthur, Begegnungszone	Ae			-	Winterthur	
WU			230.017	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Verkehrsberuhigung Talackerstrasse - Hegistrasse	Ae			-	Winterthur	
WU			230.017	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Zentrumszonen Stadtmitte und Oberwinterthur; FlaMa's aus Betriebs- und Gestaltungskonzepten	Ae			-	Winterthur	
WU			230.002	Verkehrsmanagement	RVS W'thur: Prioritätenverschiebungen (LSA Programme)	Av			-	Winterthur	
WU			230.014	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Neugestaltung Usterstrasse in Unterillnau	Ae			-	Kanton Zürich	
WU			230.015	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Ortsdurchfahrt Kollbrunn	Ae			-	Kanton Zürich	
WU			230.016	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Ortsdurchfahrten Ober- und Unterohringen	Ae			-	Kanton Zürich	
WU	MIV1	MIV2	0230.2.018	Verkehrsmanagement	Winterthur - Parkraumplanung und -bewirtschaftung		Av	Av	-	Winterthur	Kanton Zürich
WU	MIV1a		0230.2.018	Verkehrsmanagement	Revision Abstellplatzverordnung vom 27. Oktober 1986		Av	Av	-	Winterthur	
WU	MIV1b		0230.2.018	Verkehrsmanagement	Harmonisierung Parkgebühren		Av	Av	-	Winterthur	
WU	MIV1c		0230.2.018	Verkehrsmanagement	Flächendeckende Einführung Blaue Zone		Av	Av	-	Winterthur	
WU	MIV1d		0230.2.018	Verkehrsmanagement	Erweiterung Parkleitsystem auf alle öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen		Av	Av	-	Winterthur	
WU	MIV1e		0230.2.018	Verkehrsmanagement	Standortoptimierung und Dimensionierung von grösseren, öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen		Av	Av	-	Winterthur	
WU	MIV2			Verkehrsmanagement	Winterthur - Knotenumbau Ohrbühl			A	10.00	Kanton Zürich, Winterthur	
WU	MIV2a			Verkehrsmanagement	Umbau heutiger Kreisel zu lichtsignalgesteuertem Knoten (LSA)			A	6.00	Kanton Zürich, Winterthur	
WU	MIV2b			Verkehrsmanagement	Flankierende Massnahmen zum Knotenumbau			A	4.00	Kanton Zürich, Winterthur	
WU			230.006	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Fuss- und Veloverkehr Winterthur allgemein	A			1.72	Winterthur	
WU			230.006	Langsamverkehr - Velo	Radweg Turmhalden-/Frohbergstrasse	A			-	Winterthur	
WU			230.006	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Unterführung Wydenweg	A			-	Winterthur	
WU			230.006	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Rund um Winterthur (Velo- und Fussweg)	A			-	Winterthur	
WU			230.006	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Oberwinterthur, Aufwertung Langsamverkehr (PU Schoren)	A			-	Winterthur	
WU			230.006	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Fuss- und Radweg längs der Töss	A			-	Winterthur	
WU			230.006	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Oberwinterthur, Aufwertung Langsamverkehr (Frauenfelderstrasse)	A			-	Winterthur	
WU			230.019	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Netzergänzungen LV Oberwinterthur	A			4.31	Winterthur	
WU			230.019	Langsamverkehr - Velo	Velounterführung Hegistrasse - Sulzerareal (gem. Richtplan)	A			-	Winterthur	
WU			230.019	Langsamverkehr - Velo	St.Gallerstrasse - Strassenraum-Neuaufteilung, Radwegsicherung	A			-	Winterthur	
WU			230.019	Langsamverkehr - Fuss	Sulzer Allee West - Neugestaltung, Fussgängerführung	A			-	Winterthur	
WU			230.021	Langsamverkehr - Fuss/Velo	LV Stadtmitte (alle Masterplan Stadtraum Bahnhof)	A			18.87	Winterthur	
WU			230.021	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Bahnhofplatz Süd, Anteil LV	A			-	Winterthur	

AP	ID AP3	ID AP2	ARE-Code (1)	Massnahmen-kategorie	Massnahme / Teilmassnahme / Massnahmenpaket	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmen-träger (4)	Weitere Beteiligte (5)
						AP 1	AP 2	AP 3			
WU			230.021	Langsamverkehr - Fuss	Neuwiesenstrasse (Fussgängerquerungen)	A			-	Winterthur	
WU			230.021	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Gleisquerungen, 2. Etappe, Anteil LV	A			-	Winterthur	
WU		LV1	0230.2.042	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Winterthur - Langsamverkehrsmassnahmen Masterplan Stadtraum Bahnhof - Umgestaltung Rudolfstrasse		Ae		-	Winterthur	
WU		LV1	0230.2.043	Eisenbahn	Winterthur - Langsamverkehrsmassnahmen Masterplan Stadtraum Bahnhof - Verbreiterung PU Nord		Ae		-	Winterthur	
WU		LV1	0230.2.044	Langsamverkehr - Velo	Winterthur - Langsamverkehrsmassnahmen Masterplan Stadtraum Bahnhof - Veloquerung Nord		A		15.27	Kanton Zürich	
WU		LV2	0230.2.045	Multimodale Drehscheiben	Winterthur und Umgebung - Ausbau Veloparkierung - Stadtraum Bahnhof Winterthur		A		9.33	Winterthur	
WU		LV2	0230.2.046	Langsamverkehr - Velo	Ausbau Veloparkierung - verbleibende Haltestellen		A		4.24		
WU		LV2	0230.2.046	Langsamverkehr - Velo	Bike+Ride Bahnhof Effretikon: Realisierung 450 gedeckter Veloparkplätze		A		-	Illnau-Effretikon	
WU		LV2	0230.2.046	Langsamverkehr - Velo	Bau Veloparkierungsanlagen an den Bahnhöfen und wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in Winterthur		A		-	Winterthur	
WU		LV2	0230.2.046	Langsamverkehr - Velo	Bau Veloparkierungsanlagen am Bahnhof Illnau		A		-	Illnau-Effretikon	
WU		LV2	0230.2.046	Langsamverkehr - Velo	Bau Veloparkierungsanlagen am Bahnhof Wiesendangen		A		-	Wiesendangen	
WU		LV2	0230.2.046	Langsamverkehr - Velo	Bau Veloparkierungsanlagen am Bahnhof Kollbrunn		A		-	Zell (Kollbrunn)	
WU		LV2	0230.2.046	Langsamverkehr - Velo	Bau Veloparkierungsanlagen am Bahnhof Seuzach		A		-	Seuzach	
WU		LV3	0230.2.047	Langsamverkehr - Velo	Winterthur - Veloschnellrouten und Ausbau städtisches Velonetz - Hegistrasse und/oder Wartstrasse		Av		-	Winterthur	
WU		LV3	0230.2.048	Langsamverkehr - Velo	Veloschnellrouten und Ausbau städtisches Velonetz - Ausbau Velonetz 1. Prio		A		5.09	Winterthur	
WU		LV3	0230.2.049	Langsamverkehr - Velo	Winterthur - Veloschnellrouten und Ausbau städtisches Velonetz - Bau Achsen 1. Priorität (Neuhegi- Grütze und Winterthur Mitte)		A		7.63	Winterthur	
WU		LV4	0230.2.057	Langsamverkehr - Velo	Winterthur und Umgebung - Optimierung regionales Velonetz und Anbindung an städtische Veloschnellrouten: Anbindung Seuzach		A		5.09	Kanton Zürich	
WU		LV4	0230.2.058	Langsamverkehr - Velo	Optimierung regionales Velonetz und Anbindung an städtische Veloschnellrouten: Anbindung übrige Gemeinden		A		13.15	Kanton Zürich, Gemeinden	
WU		LV4	0230.2.058	Langsamverkehr - Velo	Illnau, Effretikerstrasse-Usterstrasse (Velo- und Gehweg hinter Bahnhof)		A		-	Illnau-Effretikon	
WU		LV4	0230.2.058	Langsamverkehr - Velo	Effretikon, Str.Nr. 45, km 28883-28959		A		-	Kanton Zürich	
WU		LV4	0230.2.058	Langsamverkehr - Velo	Effretikon, Str.Nr.1140, km 6802-7085		A		-	Kanton Zürich	
WU		LV4	0230.2.058	Langsamverkehr - Velo	Effretikon, Str.Nr.1086, km 1408-1770		A		-	Kanton Zürich	
WU		LV4	0230.2.058	Langsamverkehr - Velo	Effretikon, Str.Nr.1086, km 2103-2482		A		-	Kanton Zürich	
WU		LV4	0230.2.058	Langsamverkehr - Velo	Pfungen, Str.Nr. 1624, km 2172-2797		A		-	Kanton Zürich	
WU		LV4	0230.2.058	Langsamverkehr - Velo	Bertschikon, Str.Nr. 1054, km 3492-4105		A		-	Kanton Zürich	
WU		LV4		Langsamverkehr - Velo	Bertschikon, Str.Nr.1054, km 2414-2841		Av		-	Kanton Zürich	
WU		LV4		Langsamverkehr - Velo	Bertschikon, Str.Nr. 60, km 2641-2850		Av		-	Kanton Zürich	
WU		LV4	0230.2.058	Langsamverkehr - Velo	Anbindung an Veloschnellrouten: Elsau		A		-	Kanton Zürich	
WU		LV4	0230.2.058	Langsamverkehr - Velo	Anbindung an Veloschnellrouten: Pfungen (im Bereich Wülflingen)		A		-	Kanton Zürich	
WU		LV4	0230.2.058	Langsamverkehr - Velo	Anbindung an Veloschnellrouten: Hettlingen (Schaffhauserstrasse)		A		-	Kanton Zürich	
WU		LV4	0230.2.058	Langsamverkehr - Velo	Anbindung an Veloschnellrouten: Wiesendangen/Bertschikon (Dorfstrasse – Stadt-Weg)		A		-	Kanton Zürich	
WU		LV6	0230.2.025	Langsamverkehr - Fuss	Sichere Fussgängerquerungen		A		5.09	Kanton Zürich	
WU		LV7	0230.2.026	Langsamverkehr - Velo	Winterthur - Aufbau städtisches Veloverleih-System		Av		-	Winterthur	
WU		LV8	0230.2.027	Langsamverkehr - Velo	Winterthur - Optimierung städtisches Velonetz		Av		-	Winterthur	
WU		LV8	0230.2.027	Langsamverkehr - Velo	Behebung bekannte/aktuelle Schwachstellen im Netz		Av		-	Winterthur	
WU		LV8	0230.2.027	Langsamverkehr - Velo	Umsetzung Wegweisung und Kartierung gem. bestehendem Konzept		Av		-	Winterthur	
WU		LV8	0230.2.027	Langsamverkehr - Velo	Prüfung Realisierung Schräglifte		Av		-	Winterthur	
WU		LV8	0230.2.027	Langsamverkehr - Velo	Optimierung / Ausbau Anlagen Veloparkierung (nicht an Bahnhöfen)		Av		-	Winterthur	
WU		LV9	0230.2.028	Langsamverkehr - Fuss	Winterthur - Optimierung und Ausbau städtisches Fusswegnetz		Av		-	Winterthur	
WU	LV1			Langsamverkehr - Velo	Winterthur und Umgebung - Umsetzung Velonetzplan, 1. Etappe		A		18.00	Kanton Zürich	Gemeinden
WU	LV1a			Langsamverkehr - Velo	Schliessung Netzlücke Velo, Nebenverbindung, Turbenthal - Wila		A		6.00	Kanton Zürich	Turbenthal, Wila
WU	LV1b			Langsamverkehr - Velo	Schliessung Netzlücke Velo, Nebenverbindung, Rickenbach, Stationsstrasse		A		3.00	Kanton Zürich	Rickenbach
WU	LV1c			Langsamverkehr - Velo	Schliessung Netzlücke Velo, Hauptverbindung, Effretikon – Wangen (Verbindung Zürich – Winterthur)		A		1.00	Kanton Zürich	Illnau-Effretikon, Wangen-Brüttisellen
WU	LV1d			Langsamverkehr - Velo	Schliessung Netzlücke Velo, Hauptverbindung, Rickenbach - Oberwinterthur (Anbindung an Schnellroute Oberwinterthur)		A		2.00	Kanton Zürich	Rickenbach, Winterthur
WU	LV1e			Langsamverkehr - Velo	Schliessung Netzlücke Velo, Hauptverbindung, Wiesendangen - Oberwinterthur (Anbindung an Schnellroute Oberwinterthur)		A		6.00	Kanton Zürich	Wiesendangen, Winterthur
WU	LV2			Langsamverkehr - Velo	Winterthur und Umgebung – Ausbau Veloparkierung (Bahnhof Hettlingen, Bahnhof Rikon, Bahnhöfe Rämismühle-Zell)		A		1.00	Hettlingen, Zell	
WU	LV2a			Langsamverkehr - Velo	Ausbau Veloparkierung Bahnhof Hettlingen		A		0.40	Hettlingen	
WU	LV2b			Langsamverkehr - Velo	Ausbau Veloparkierung Bahnhof Rikon-Zell		A		0.20	Zell	

AP	ID AP3	ID AP2	ARE-Code (1)	Massnahmen-kategorie	Massnahme / Teilmassnahme / Massnahmenpaket	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmen-träger (4)	Weitere Beteiligte (5)
						AP 1	AP 2	AP 3			
WU	LV2c			Langsamverkehr - Velo	Ausbau Veloparkierung Bahnhof Rämismühle-Zell			A	0.20	Zell	
WU	LV2d			Langsamverkehr - Velo	Ausbau Veloparkierung Bahnhof Kollbrunn-Zell			A	0.20	Zell	
WU	LV3			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Winterthur - Velo- und Fussgängerunterführung im Link			A	8.30		Kanton Zürich od. Winterthur
WU	LV4			Langsamverkehr - Velo	Veloquerung Grüze (Teil der Veloschnellroute (Stadtmitte – Neuhegi/Grüze))			A	24.00	Winterthur	Kanton Zürich
WU	LV5			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Illnau Effretikon - Fuss- und Velobrücke Girhalden			A	2.00	Illnau-Effretikon	SBB
WU	LV6			Langsamverkehr - Fuss	Illnau-Effretikon – Fussweg entlang Bahndamm			Av	-	Illnau-Effretikon	
WU	LV7			Langsamverkehr - Velo	Winterthur und Umgebung - Umsetzung Velonetzplan, 2. Etappe			B	22.00	Kanton Zürich	
WU	LV7a			Langsamverkehr - Velo	Schliessung Netzlücke Velo, Hauptverbindung, Grafstal - Effretikon, Pfäffikerstrasse/Mannenbergstrasse			B	4.00	Kanton Zürich	Kanton Zürich
WU	LV7b			Langsamverkehr - Velo	Illnau-Effretikon - Erstellung Veloverbindung Illnau-Weisslingen			B	10.00	Illnau-Effretikon	Kanton Zürich
WU	LV7c			Langsamverkehr - Velo	Illnau-Effretikon - Erstellung kommunaler Radweg Bisikon-Illnau (Lückenschliessung)			B	4.00	Illnau-Effretikon	Kanton Zürich
WU	LV7d			Langsamverkehr - Velo	Schliessung Netzlücke Velo, Nebenverbindung, Winterthur – Henggart			B	1.00	Kanton Zürich	Winterthur
WU	LV7e			Langsamverkehr - Velo	Schliessung Netzlücke Velo, Nebenverbindung, Rutschwil Hettlingen			B	1.00	Kanton Zürich	Dägerlen, Hettlingen
WU	LV7f			Langsamverkehr - Velo	Schliessung Netzlücke Velo, Hauptverbindung, Elsau – Elgg St. Gallerstrasse			B	2.00	Kanton Zürich	Elsau, Elgg
WU	LV8			Langsamverkehr - Velo	Winterthur und Umgebung - Umsetzung Velonetzplan, 3. Etappe			C	4.00		Kanton Zürich
OL		S1	0121.2.023	Siedlung	Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan Oberland (Kapitel Siedlung)		As	-		RZO	
OL		S2a	0121.2.024	Siedlung	Wetzikon - Masterplanung Zentrumsentwicklung		As	-		Wetzikon	
OL		S2b	0121.2.025	Siedlung	Uster - Masterplanung Zentrumsentwicklung		As	-		Uster	
OL		S2c	0121.2.026	Siedlung	Hinwil - Masterplanung Zentrumsentwicklung		As	-		Hinwil	
OL		S2d	0121.2.027	Siedlung	Pfäffikon - Masterplanung Zentrumsentwicklung		As	-		Pfäffikon	
OL		S2e	0121.2.028	Siedlung	Uster und Volketswil - Masterplanung		As	-		Uster, Volketswil	
OL		S3	0121.2.029	Siedlung	Überprüfung und Anpassung kommunale Richt- und Nutzungsplanungen Oberland		As	-		RZO-Gemeinden	
OL	S1			Siedlung	Hinwil - Gebietsentwicklung Fadwis		As	-		Hinwil	SBB
OL	S2			Siedlung	Uster - Umsetzung Zentrumsplanung in Gestaltungsplänen		As	-		Uster	
OL	S3			Siedlung	Uster - Gebietsentwicklung Nänikon / Grossriet		As	-		Uster	Kanton Zürich, Nachbargemeinden, RZO, ZPG
OL	S4			Siedlung	Wetzikon - Gestaltungspläne und Testplanungen Zentrum		As	-		Wetzikon	
OL		L1	0121.2.030	Landschaft	Oberland - Stadträumliche und naturräumliche Aufwertung des Aabachs		As	-		Kanton Zürich	
OL		L2	0121.2.031	Landschaft	Gesamtüberprüfung regionaler Richtplan Oberland (Kapitel Landschaft)		As	-		RZO	
OL	L1			Landschaft	Uster - Park am Aabach		As	-		Uster	
OL	L2			Landschaft	Freiraumentwicklung Wetzikon - Landschaftsförde		As	-		Wetzikon	
OL	L3			Landschaft	Zukunftswerkstatt Seegräben		As	-		Gemeinde Seegräben, Juckerfarm, Kanton Zürich	
OL		NM1	0121.2.021	Sonstige - Allgemein	Oberland - Parkraummanagement		Av	-		Gemeinden (RZO)	
OL		NM1	0121.2.021	Sonstige - Allgemein	Analyse der bestehenden Situation		Av	-			
OL		NM1	0121.2.021	Sonstige - Allgemein	Konzept zur Bedarfsermittlung (Basis PBG-Revision)		Av	-			
OL		NM1	0121.2.021	Sonstige - Allgemein	Bewirtschaftungskonzept		Av	-			
OL		NM2	0121.2.022	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Oberland - Mobilitätsmanagement und Mobilitätsberatung		Av	-		Gemeinden, RZO	
OL		NM2	0121.2.022	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Uster: Partnerschaft im Programm Mobilität im Unternehmen (MIU)		Av	-		Uster	
OL		NM2	0121.2.022	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Wetzikon: Partnerschaft im Programm Mobilität im Unternehmen (MIU)		Av	-		Wetzikon	
OL		NM2	0121.2.022	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Konzept zur Mobilitätsberatung seitens der Region		Av	-		RZO	
OL		NM2	0121.2.022	Sonstige - Mobilitätsmanagement	Schaffung von Anlaufstellen in den Gemeinden – insbesondere zur Förderung des Langsamverkehrs		Av	-		Uster, Wetzikon	
OL	GV1			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrt (BGK) - Uster, Riedikerstrasse			A	3.00	Kanton Zürich	Uster
OL	GV2			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten (BGK) - 2. Priorität			B	19.00	Kanton Zürich	
OL	GV2a		0121.2.039	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Pfäffikon - Hochstrasse / Kemtalstrasse			B	4.00	Kanton Zürich	Pfäffikon
OL	GV2b			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Wetzikon - Zürcherstrasse			B	6.00	Kanton Zürich	Wetzikon
OL	GV2c			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Wetzikon - Bahnhofstrasse Ochsenkreisel			B	4.00	Kanton Zürich	Wetzikon
OL	GV2d			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Wetzikon - Hinwilerstrasse			B	3.00	Kanton Zürich	Wetzikon
OL	GV2e			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Wetzikon - Pfäffikerstrasse			B	2.00	Kanton Zürich	Wetzikon
OL	GV3			Multimodale Drehscheiben	Ausbau Bushof Pfäffikon ZH			B	4.50	Pfäffikon	Kanton Zürich, ZVV, Nachbargemeinden, SBB, PostAuto AG
OL		ÖV1	0121.2.001	Bus/Strasse	Oberland - Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung - 1. Priorität			A	2.12	Kanton Zürich	
OL		ÖV1	0121.2.001	Bus/Strasse	Uster - Umbau Nüsslikreisel/Bahnhofstrasse (Busspur)			A	0.85	Kanton Zürich	
OL		ÖV1	0121.2.001	Bus/Strasse	Wetzikon - Busspur Rapperswilerstr. (Bossikon-Eishalle)			A	1.27	Kanton Zürich	
OL		ÖV3	0121.2.003	Bus/Strasse	Oberland - Infrastrukturergänzungen Busnetz			Av	-		
OL		ÖV3	0121.2.003	Bus/Strasse	Buskonzept Uster: neue Wendeschlaufen für Durchmesserlinien (Herracher, Seepark)			Av	-	Uster	

AP	ID AP3	ID AP2	ARE-Code (1)	Massnahmen-kategorie	Massnahme / Teilmassnahme / Massnahmenpaket	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmen-träger (4)	Weitere Beteiligte (5)
						AP 1	AP 2	AP 3			
OL		ÖV3	0121.2.003	Bus/Strasse	Buskonzept Pfäffikon – Wetzikon: neue Haltestellen in Pfäffikon, Auslikon und Kempten (Wetzikon)		Av	-		Pfäffikon, Wetzikon	
OL		ÖV3	0121.2.003	Bus/Strasse	Buskonzept Hittnau – Wetzikon: neue Haltestellen in Hittnau, Balm und Kempten (Wetzikon)		Av	-		Wetzikon	
OL		ÖV3	0121.2.003	Bus/Strasse	Gemeinde Russikon: 4 neue Haltestellen im Rahmen der Neugestaltung des Dorfcentrums		Av	-		Russikon	
OL		ÖV4	0121.2.043	Multimodale Drehscheiben	Wetzikon - Ausbau Bushof Teil Bushof und Velostation		A	29.09		Wetzikon	
OL		ÖV4	0121.2.044	Eisenbahn	Wetzikon - Ausbau Bushof: Teil Personenunterführung Ost		A	12.55		Wetzikon	
OL		ÖV4	0121.2.045	Multimodale Drehscheiben	Wetzikon - Ausbau Bushof: Teil Platzgestaltung und Parkierung		Ae	-		Wetzikon	
OL	ÖV1			Bus/Strasse	Oberland - Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung - 1. Priorität, Uster - Knoten Aatal- /Sulzbacherstrasse		A	2.00		Kanton Zürich	
OL	ÖV2			Bus/Strasse	Oberland - Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung - 2. Priorität		B	7.00		Uster	Kanton Zürich, ZVV
OL	ÖV2a			Bus/Strasse	Uster - Bahnhofstrasse - Nüsslikreisel		B	2.00		Uster	Kanton Zürich, ZVV
OL	ÖV2b			Bus/Strasse	Uster - Knoten Damm-/Bankstrasse		B	3.00		Uster	Kanton Zürich, ZVV
OL	ÖV2c			Bus/Strasse	Uster - Knoten Bank-/Poststrasse		B	2.00		Uster	Kanton Zürich, ZVV
OL		MIV1	0121.2.007	Kapazität Strasse	Wetzikon - Lückenschluss Weststrasse (zwischen Industrie- und Pfäffikerstrasse)		Av	-		Kanton Zürich	
OL		MIV2	0121.2.008	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Wetzikon - Umgestaltung Bahnhofstrasse		A	2.70		Kanton Zürich	
OL		MIV3	0121.2.034	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Gossau - Grüningerstrasse		A	2.46		Kanton Zürich	
OL		MIV3	0121.2.035	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Gossau Unterhofen		Ae	-		Kanton Zürich	
OL		MIV3	0121.2.036	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Pfäffikon - Seestrasse/Kirchplatz		Ae	-		Kanton Zürich	
OL		MIV3	0121.2.037	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Fehraltorf		A	2.70		Kanton Zürich	
OL		MIV3	0121.2.038	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Oberland - Umgestaltung Ortsdurchfahrten - 1. Priorität - Hinwil Zürcherstrasse / Dümtnerstrasse		A	3.00		Kanton Zürich	
OL		MIV6	0121.2.012	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Oberland - Entschärfung von Unfallschwerpunkten		Av	-		Kanton Zürich	
OL		MIV6	0121.2.012	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Unfallmonitoring KaPo		Av	-		Kanton Zürich	
OL		MIV6	0121.2.012	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Unfallsanierungsprojekte		Av	-		Kanton Zürich	
OL		LV1	0121.2.048/049/050/051	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Pfäffikon - Mobilität, Umwelt und Freizeit Pfäffikersee		Av	-		Kanton Zürich	
OL		LV1	0121.2.048	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Verlegung Ruetschbergstrasse		Av	-			
OL		LV1	0121.2.049	Langsamverkehr - Velo	Neubau Radweg		Av	-			
OL		LV1	0121.2.050	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Zentrale Parkierungsanlage Ruetschberg		Av	-			
OL		LV1	0121.2.051	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Zentrale Parkierungsanlage Auslikon		Av	-			
OL		LV2	0121.2.014	Langsamverkehr - Fuss/Velo	Uster - Öffnung der ortstrennenden Verkehrsachse für den Langsamverkehr		A	2.54		Uster	
OL		LV3	0121.2.015	Langsamverkehr - Velo	Oberland - Netzergänzungen gem. kant. Radwegstrategie - 1. Priorität		A	-		Kanton Zürich	
OL		LV3	0121.2.015	Langsamverkehr - Velo	Grüningen/Hombrechtikon - Ergänzung O 225		A	0.85		Kanton Zürich	
OL		LV3	0121.2.015	Langsamverkehr - Velo	Wetzikon - Ergänzung O 230		A	0.85		Kanton Zürich	
OL		LV3	0121.2.015	Langsamverkehr - Velo	Mönchaltorf - Ergänzung O 218		A	0.85		Kanton Zürich	
OL		LV3	0121.2.015	Langsamverkehr - Velo	Fehraltorf - Ergänzung O 201		A	0.85		Kanton Zürich	
OL		LV3	0121.2.015	Langsamverkehr - Velo	Gossau - Wetzikon - Ergänzung O 222		A	1.70		Kanton Zürich	
OL		LV6	0121.2.032	Langsamverkehr - Velo	Uster - Umsetzung Velostrategie - Schwachstellenbehebung Velonetz Priorität A		A	4.41		Uster	
OL		LV6	0121.2.033	Multimodale Drehscheiben	Uster - Umsetzung Velostrategie - Veloparkhaus		A	4.66		Uster	
OL		LV7	0121.2.019	Langsamverkehr - Velo	Oberland - Aufbau eines einheitlichen Veloverleihsystem		Av	-		Uster, Wetzikon, RZO	
OL		LV7	0121.2.019	Langsamverkehr - Velo	Standortevaluation und Erstellung der erforderlichen Infrastruktur für erste Phase (Wetzikon/Uster)		Av	-		Uster, Wetzikon, RZO	
OL		LV7	0121.2.019	Langsamverkehr - Velo	(Versuchs-)Betrieb / Jahr		Av	-		Uster, Wetzikon, RZO	
OL		LV7	0121.2.019	Langsamverkehr - Velo	Ausbau auf weitere Standorte		Av	-		Uster, Wetzikon, RZO	
OL		LV8	0121.2.020	Langsamverkehr - Fuss	Oberland - Verbesserung Sicherheit Fussgängerquerungen		A	11.20		Kanton Zürich	
OL	LV1			Langsamverkehr - Velo	Netzergänzungen Velo - 1. Priorität		A	9.50		Kanton Zürich	Gemeinden
OL	LV1a			Langsamverkehr - Velo	Bergstrasse Gossau		A	2.50		Kanton Zürich	Gossau ZH
OL	LV1b			Langsamverkehr - Velo	Hinwil - Wetzikon		A	2.00		Kanton Zürich	Hinwil, Wetzikon
OL	LV1c			Langsamverkehr - Velo	Uster, Seestrasse		A	1.50		Kanton Zürich	Uster

AP	ID AP3	ID AP2	ARE-Code (1)	Massnahmen-kategorie	Massnahme / Teilmassnahme / Massnahmenpaket	Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2)			Kosten (3) in Mio. CHF	Massnahmenträger (4)	Weitere Beteiligte (5)
						AP 1	AP 2	AP 3			
OL	LV1d			Langsamverkehr - Velo	Wetzikon, Usterstrasse			A	2.50	Kanton Zürich	Wetzikon
OL	LV1e			Langsamverkehr - Velo	Wetzikon, Spitalstrasse			A	1.00	Kanton Zürich	Wetzikon
OL	LV2			Langsamverkehr - Velo	Netzergänzungen Velo - 2. Priorität			B	6.50	Kanton Zürich	Gemeinden
OL	LV2a			Langsamverkehr - Velo	Bertschikon (Gossau)			B	2.00	Kanton Zürich	Gossau ZH
OL	LV2b			Langsamverkehr - Velo	Hinwil - Dürnten			B	0.50	Kanton Zürich	Hinwil, Dürnten
OL	LV2c			Langsamverkehr - Velo	Uster, Pfäffikerstrasse			B	1.00	Kanton Zürich	Uster
OL	LV2d			Langsamverkehr - Velo	Uster, Gschwaderstrasse (Zubringer Schnellroute)			B	0.50	Kanton Zürich	Uster
OL	LV2e			Langsamverkehr - Velo	Mönchaltorf - Gossau			B	2.00	Kanton Zürich	Gossau ZH, Mönchaltorf
OL	LV2f			Langsamverkehr - Velo	Wetzikon, Rapperswiler-/Zürcherstr. (Zubringer Schnellroute)			B	0.50	Kanton Zürich	Wetzikon
OL	LV3			Langsamverkehr - Velo	Netzergängung Velo - Veloschnellroute Wetzikon-Uster-Zürich			C	17.00	Kanton Zürich	Gemeinden
OL	LV3a			Langsamverkehr - Velo	Abschnitt Uster Zentrum - Greifensee			C	5.50	Kanton Zürich	Uster
OL	LV3b			Langsamverkehr - Velo	Abschnitt Uster-Zentrum - Riedikon			C	1.50	Kanton Zürich	Uster
OL	LV3c			Langsamverkehr - Velo	Abschnitt Wetzikon Bahnhof - Aathal			C	10.00	Kanton Zürich	Wetzikon
OL	LV4			Langsamverkehr - Fuss	Hinwil - Fussverkehrsmassnahmen Bahnhof			B	3.50	Hinwil	SBB, ev. Dritte
OL	LV4a			Langsamverkehr - Fuss	Begegnungszone Bahnhofplatz / Bahnhofstrasse			B	2.50	Hinwil, ev. Private	
OL	LV4b			Langsamverkehr - Fuss	Personenpasserelle Bahnhof Hinwil			B	1.00	Hinwil	SBB
OL	LV5			Langsamverkehr - Fuss	Hinwil - Fussweg Wildbach			A	2.50	Hinwil	Kanton Zürich
OL	LV5a			Langsamverkehr - Fuss	Querungsstelle Winterthurerstrasse			A	0.20	Hinwil	Kanton Zürich
OL	LV5b			Langsamverkehr - Fuss	Fussweg Wildbach			A	2.30	Hinwil	Kanton Zürich
OL	LV6			Multimodale Drehscheiben	Pfäffikon - Personenunterführung Bahnhof			B	20.00	Pfäffikon	ev. SBB
OL	LV6a			Multimodale Drehscheiben	Unterführung Ost			B	15.00	Pfäffikon	ev. SBB
OL	LV6b			Multimodale Drehscheiben	Verlängerung Unterführung West			B	5.00	Pfäffikon	ev. SBB
OL	LV7			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Pfäffikon - Sicherheitserhöhende Fussverkehrsmassnahmen Seestrasse			A	1.50	Pfäffikon	
OL	LV8			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Uster - Betriebs- und Gestaltungskonzept Berchtoldstrasse			A	6.00	Uster, Kanton Zürich	
OL	LV8a			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Strassenraumgestaltung Berchtoldstrasse			A	2.00	Uster, Kanton Zürich	
OL	LV8b			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Knotenumbau Nashornkreisel			A	2.00	Uster, Kanton Zürich	
OL	LV8c			Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Knotenumbau Berchtold-/Bankstrasse			A	2.00	Uster, Kanton Zürich	
OL	LV9			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Wetzikon - Fuss-/Radunterführung und Wegverbindung Bahnhof Kempton			A	7.00	Wetzikon	ev. SBB
OL	LV9a			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Fuss- und Radweg			A	4.50	Wetzikon	
OL	LV9b			Langsamverkehr - Fuss/Velo	Fuss- und Radwegunterführung			A	2.50	Wetzikon	ev. SBB
OL	LV10			Langsamverkehr - Fuss	Wetzikon - Personenunterführung Bahnhof Kempton			B	4.50	Wetzikon	ev. SBB

Legende Massnahmenliste AP1-3:

- (1) ARE-Code** Code gemäss Prüfbericht bzw. Leistungsvereinbarungen AP1/2
- (2) Priorität**
 A: Massnahme in AP1 (AP2, AP3) mit Realisierungsbeginn ab 2011 (2015, 2019)
 B: Massname in AP1 (AP2, AP3) mit Realisierungsbeginn ab 2015 (2019, 2023)
 C: Massname AP1 (AP2, AP3) mit Realisierungsbeginn ab 2019 (2023, 2027)
 C*: Massnahme AP2 mit vom Bund anerkanntem Handlungsbedarf (gemäss Prüfbericht AP2 des Bundes) mit Realisierungsbeginn 2023
- (2) Mitfinanzierbarkeit**
 A,B,C: Massnahme Verkehr, mitfinanziert über Infrastrukturfonds (AP1, AP2) oder zur Mitfinanzierung beantragt / vorgemerkt (AP3)
 Ae, Be: Massnahme Verkehr als Eigenleistung, d.h. nicht durch Infrastrukturfonds mitfinanziert (AP1, AP2)
 Av, Bv: Massnahme Verkehr, nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar
 As, Bs: Massnahme Siedlung/Landschaft, nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar
- (3) Kosten**
 Kosten A-Massnahmen AP1/AP2 mit Stand Okt. 2005 exkl. MWSt
 Kosten A- und B-Massnahmen AP3 mit Stand 2016
 Kosten Be-, Ae-, As-, Av-Massnahmen und nicht weitergeführte B-Massnahmen AP2: Keine Angaben
- (4) Massnahmenträger** Hauptverantwortung für Massnahme (Massnahmen AP1/AP2: gemäss Umsetzungsvereinbarung, Umsetzungsbestätigung)
- (5) Weitere Beteiligte** Beteiligung an Planung und/oder Finanzierung der Massnahme















Massnahmengesamtkarte

Agglomerationsprogramm Kanton Zürich





3. Generation,
alle Massnahmen

Stand 2016

Massnahmenkategorie

-  Aufwertung/Sicherheit Strassenraum
-  Bus/Strasse
-  Kapazität Strasse
-  Landschaft
-  Langsamverkehr - Fuss
-  Langsamverkehr - Fuss/Velo
-  Langsamverkehr - Velo
-  Multimodale Drehscheiben
-  Siedlung
-  Sonstige - Mobilitätsmanagement
-  Tram/Strasse
-  Verkehrsmanagement

Agglomerationsperimeter

-  Limmattal
-  Winterthur und Umgebung
-  Zürcher Oberland
-  Zürich-Glattal

