

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 8. April 2009

548. Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011–2014 für das Programm Agglomerationsverkehr (Vernehmlassung)

Mit Schreiben vom 19. Dezember 2008 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Regierungsrat eingeladen, zum Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011–2014 für das Programm Agglomerationsverkehr Stellung zu nehmen.

Das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG; SR 725.13) ist am 1. Januar 2008 in Kraft getreten. Der Infrastrukturfonds stellt während 20 Jahren 20,8 Mrd. Franken für folgende vier Bereiche bereit (Preisstand 2005, ohne Berücksichtigung der Teuerung und MWSt):

- a) Fertigstellung des Nationalstrassennetzes: 8,5 Mrd. Franken
- b) Engpassbeseitigung im bestehenden Nationalstrassennetz: 5,5 Mrd. Franken
- c) Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen: 6 Mrd. Franken
- d) Beiträge an die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen: 0,8 Mrd. Franken

Die Mittel des Infrastrukturfonds dienen der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der Mobilität, die für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlich ist (Art. 4 Abs. 1 IFG). Der Einsatz der Mittel beruht auf einer Gesamtschau des Verkehrs, die alle Verkehrsträger und -mittel mit ihren Vor- und Nachteilen einbezieht, wirksame Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen vorzieht, die langfristige Finanzierbarkeit und die Finanzlage der öffentlichen Hand berücksichtigt, die Koordination mit der Siedlungsentwicklung und den Schutz der Umwelt beachtet sowie eine angemessene Berücksichtigung der Landesteile anstrebt (Art. 4 Abs. 2 IFG).

In den Städten und Agglomerationen besteht ein dringender Bedarf an Strassen und Schieneninfrastrukturen zur Verbesserung des Verkehrssystems. Ein gut funktionierender Agglomerationsverkehr dient der Lebensqualität der Bevölkerung und der Stärkung des Wirtschaftsstandortes. Mit Inkraftsetzung des Infrastrukturfondsgesetzes hat die Bundesversammlung 2,559 Mrd. Franken für dringende und baureife Projekte zur Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und

Agglomerationen freigegeben. Im Kanton Zürich wurden das Tram Zürich-West sowie die 2. und 3. Etappe der Glattalbahn vom Infrastrukturfonds unterstützt. Gemäss Art. 7 Abs. 3 IFG legt nun der Bundesrat das Programm zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen (Programm Agglomerationsverkehr) vor. Er berichtet darin über den Stand der dringenden Projekte, deren Mitfinanzierung seit 1. Januar 2008 im Gange ist, und zeigt in einer Gesamtschau auf, wie er die verbleibenden 3,441 Mrd. Franken für Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen in den nächsten zwei Jahrzehnten nutzen will. Das Programm Agglomerationsverkehr ist auf die Verbesserung des Verkehrssystems in den Agglomerationen ausgerichtet. Dabei sollen Fortschritte sowohl bezüglich Verkehrsqualität, Verkehrssicherheit also auch bezüglich Raumentwicklung und Umweltqualität erzielt werden. Kernanliegen der Agglomerationsprogramme sind die Siedlungsentwicklung nach innen, die Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr sowie eine möglichst verträgliche Abwicklung des verbleibenden motorisierten Individualverkehrs.

Die grossen Agglomerationen der Schweiz sehen sich einerseits mit den grössten Herausforderungen im Agglomerationsverkehr konfrontiert, andererseits sind sie aber auch von Engpässen auf den Nationalstrassen besonders betroffen. Aus diesen Gründen erfolgte die Erarbeitung des Programms Agglomerationsverkehr beim Bund parallel zum Programm zur Engpassbeseitigung auf Nationalstrassen, das zeitgleich in Vernehmlassung gegeben wurde.

Der Bund hat die von den Kantonen eingereichten Agglomerationsprogramme in drei Schritten geprüft, aus denen sich die Finanzierungsbeiträge ergeben. In einem ersten Schritt wurde geprüft, ob das Agglomerationsprogramm die Grundanforderungen erfüllt. In einem zweiten Schritt überprüft der Bund die Priorisierung der Massnahmen. Neben der Bau- und Finanzreife war auch hier das Kosten-Nutzen-Verhältnis der einzelnen Massnahme von Bedeutung. Die Einteilung erfolgt in drei Kategorien: A-Massnahmen weisen ein sehr gutes oder gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und sind zwischen 2011 und 2014 bau- und finanzreif. B-Massnahmen weisen entweder ein sehr gutes oder gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf, sind aber erst zwischen 2015 und 2018 bau- und finanzreif oder sie weisen ein lediglich genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Sie werden für die 2. Mittelfreigabe nochmals auf ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis geprüft. C-Massnahmen weisen ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf oder sie haben einen zu geringen Reifegrad, um das Kosten-Nutzen-Verhältnis überhaupt beurteilen zu können. In einem dritten Schritt wurde die Wirksamkeit des Programmes beurteilt und seinen Kosten gegenübergestellt. Ebenfalls wurden in diesem Schritt die Vorleistungen berücksichtigt. Je besser das

Kosten-Nutzen-Verhältnis des Programmes ausfiel, desto höher fiel der Beitragssatz des Bundes aus. Je nach Programmwirkung beträgt der Beitragssatz des Bundes zwischen 30 und 50%.

Der für die Vorhaben im Kanton Zürich vorgeschlagene Beitragssatz von 35% ist sehr enttäuschend. Insbesondere sind die Argumente und die Beurteilung hinsichtlich der Programmwirkung und der Vorleistungen, die letztlich für die Höhe des Beitragssatzes ausschlaggebend sind, nicht nachvollziehbar. Der Kanton Zürich erzielt gemäss dem Bericht eine Programmwirkung von fünf Punkten (von höchstens zwölf). Damit ist die Programmwirkung im Vergleich zu anderen Agglomerationen unterdurchschnittlich. Es ist unverständlich, weshalb der Bund die Potenziale der Agglomeration Zürich derart niedrig einschätzt.

Der Bund teilt den Kantonen in seiner Vorlage mit, dass für die Agglomerationsprogramme der ersten Finanzierungsetappe voraussichtlich erst ab 2015 Geld zur Verfügung stehe, da die Mittel des Infrastrukturfonds bis dahin für die dringlichen und baureifen Vorhaben verwendet würden. Sofern die Agglomerationen dennoch einen früheren Baubeginn anstrebten, könnten sie selber die Vorfinanzierung der mit dem Bundesbeschluss freigegebenen Vorhaben übernehmen. Schliesslich wird darauf hingewiesen, dass der für den Agglomerationsverkehr vorgesehene Durchschnittswert von 300 Mio. Franken pro Jahr 2008 und 2009 mit 430 bzw. 470 Mio. Franken deutlich übertroffen worden sei, weshalb in späteren Jahren hierzu ein Ausgleich zugunsten der anderen Aufgaben des Fonds herzustellen sei. Im Falle einer Vorfinanzierung der im Agglomerationsprogramm enthaltenen Vorhaben kann somit auch nach 2015 nicht ohne Weiteres mit der Auszahlung der Beiträge aus dem Infrastrukturfonds gerechnet werden, zumal dann ja bereits die nächste Programmperiode ansteht. Gleichzeitig anerkennt der Bund aber den Problemdruck der Agglomerationen und den Nutzen der Vorhaben. Die Kantone werden somit dazu angehalten, ihre dringendsten Verkehrsprobleme einstweilen zinslos vorzufinanzieren, ohne eine verbindliche Zusage über den Zeitpunkt der Beitragsleistung des Bundes zu erhalten. Diese faktische Verschiebung der Finanzierung von Bundesaufgaben an die Kantone ist nicht hinzunehmen. Der Bund ist anzuhalten, seine im IFG vorgesehenen Finanzierungspflichten wahrzunehmen.

In die Erarbeitung der Stellungnahme wurden die regionalen Planungsgruppen und die Städte Zürich und Winterthur einbezogen. Die Stellungnahmen der Planungsgruppen konnten im Wesentlichen übernommen werden. Die Stadt Zürich fordert – neben den auch vom Kanton vertretenen Anliegen – die Prüfung eines Vollanschlusses Leutschenbach/Glattpark an die A1. Dieses Anliegen steht in Zusammenhang mit der Aufhebung der Einfahrt Wallisellenstrasse (Einhausung Schwamendingen) und kann nicht im Rahmen dieser Stellungnahme vertreten

werden. Das Bundesamt für Strassen prüft jedoch derzeit Ersatzmassnahmen für die Aufhebung der zu schliessenden Einfahrt. Für den Stadtrat von Winterthur sind die Rückstufungen der wichtigsten Projekte in die Kategorie C nachvollziehbar. Der Handlungsbedarf sei aber gross, weshalb die Stadt Winterthur erwartet, dass sie in der nächsten Etappe entsprechend berücksichtigt wird. Das Amt für Verkehr hat zwischenzeitlich mit der Stadt Winterthur die Erarbeitung eines städtischen Gesamtverkehrskonzeptes eingeleitet, um die Grundlagen für die zweite Finanzierungsetappe rechtzeitig zu erarbeiten.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (Zustelladresse: Bundesamt für Raumentwicklung, Sektion Verkehrspolitik, 3003 Bern):

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zur Vernehmlassungsvorlage für einen Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011–2014 für das Programm Agglomerationsverkehr Stellung nehmen zu können.

Die Agglomeration Zürich ist mit 1,08 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern die grösste Agglomeration der Schweiz und das Herzstück des Metropolitanraums. In den letzten Jahren durchlief sie eine sehr dynamische Entwicklung. Entsprechend gross sind die Verkehrsprobleme und der Handlungsbedarf. Die Entwicklung im Einzugsgebiet der S-Bahn wie auch der Glattalbahn zeigen, dass im Siedlungsbereich grosse Potenziale zur inneren Verdichtung vorhanden sind und diese seit Jahre zunehmend ausgenutzt werden. Die Entwicklungsdynamik umfasst grosse Teile des Kantons. Der Kanton Zürich hat sich bei seinem Agglomerationsprogramm bewusst auf die zentralen Regionen (Stadt Zürich, Glattal, Limmattal, Winterthur und Umgebung) konzentriert, wo auch die grösste Wirkung erzielt werden kann. Das weitere Agglomerationsgebiet (insbesondere das Oberland und das Flughafengebiet) wird in einer weiteren Etappe angegangen. Wir begrüssen daher die Stossrichtung der Vorlage ausdrücklich, die Mittel dort einzusetzen, wo die grössten Verkehrsprobleme bestehen bzw. wo mit der Verbesserung der Infrastruktur das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erreichen ist.

Der Kanton Zürich hat sich über seine Grenzen hinweg an den Agglomerationsprogrammen Obersee und Schaffhausen beteiligt. Das Limmattal wurde in Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm Aargau Ost erarbeitet.

Das eigentliche Agglomerationsprogramm kann nicht losgelöst von der übergeordneten Infrastrukturplanung des Bundes betrachtet werden. Wichtige Bestandteile des Agglomerationsprogramms Zürich bilden die übergeordneten Massnahmen (ZEB, Ergänzungen des Nationalstrassennetzes), für deren Finanzierung noch Lösungen gefunden werden müssen. Hierzu verweisen wir auf unsere Stellungnahmen im Rahmen der Vernehmlassungen zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassengesetz und zum Bundesbeschluss über das Programm zur Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz.

In die Erarbeitung der Stellungnahme hat der Kanton Zürich als Trägerschaft die regionalen Planungsgruppen und die Städte Zürich und Winterthur miteinbezogen.

1. Allgemeine Bemerkungen

Der Vernehmlassungsbericht hält die Entstehung und Einbettung sowie die Ergebnisse der Bewertung der Agglomerationsprogramme fest (Prioritätensetzung, Beitragssätze) und erläutert das weitere Vorgehen. Der Prüfbericht zeigt die konkreten Beurteilungen für das Agglomerationsprogramm Zürich. Die Methodik für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme richtet sich nach der Weisung des UVEK vom 12. Dezember 2007. Vorgehen und gewählte Methodik sind aus Sicht des Kantons Zürich grundsätzlich zweckmässig. Die zwei Beurteilungsstufen (Einschätzung der Prioritätensetzung und die Beurteilung der Programmwirkung und der Vorleistungen) sind pragmatisch und zielführend. Positiv zu erwähnen sind auch die speditive Prozessleitung des Bundes und die Einhaltung der vorgegebenen Termine. Dazu gehört die Freigabe der dringenden und baureifen Eisenbahninfrastruktur-Projekte.

Es erwies sich als notwendig, dass der Bund die Prioritätenreihung korrigieren und die Projektanträge optimieren musste, da die Kosten der eingegebenen Vorhaben die zur Verfügung stehenden Mittel um ein Mehrfaches überstiegen. Die dazu gewählten Schritte (zeitliche Verschiebung der Prioritäten, Quervergleiche, Benchmarking) sind sinnvoll. Entsprechend kann der Kanton Zürich auch die Massnahmenpriorisierung für die eingegebenen Vorhaben im Grundsatz akzeptieren. Präzisierungen und Anmerkungen zu einzelnen Vorhaben halten wir in einem getrennten Abschnitt fest.

Hingegen ist der vorgeschlagene Beitragssatz von 35% für den Kanton Zürich unverständlich. Insbesondere sind die Argumente und die Beurteilung hinsichtlich der Programmwirkung und der Vorleistungen, die letztlich für die Höhe des Beitragssatzes massgeblich sind, aus Sicht des Kantons Zürich nicht nachvollziehbar. Der Kanton Zürich erzielt gemäss Bericht eine Programmwirkung von fünf Punkten (von höchst-

tens zwölf). Damit ist die Programmwirkung im Vergleich zu anderen Agglomerationen unterdurchschnittlich. Es ist für den Kanton Zürich unverständlich, dass der Bund die Potenziale der Agglomeration Zürich derart niedrig einschätzt. Eine solch tiefe Einschätzung der Wirkung von Massnahmen in der grössten Agglomeration der Schweiz könnte nur damit begründet werden, dass die Vorleistungen bereits ausserordentlich hoch sind. Dies ist allerdings gemäss der Bewertung des Bundes nicht der Fall, erhält doch der Kanton Zürich nur zwei (von höchstens vier) Vorleistungspunkten. Gerade die Vorleistungen werden unseres Erachtens zu wenig honoriert. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Bund auf die nach den Zwischenbesprechungen im Sommer 2008 eingebrachten Argumente zur Abstimmung zwischen Raum und Siedlung und zur Wirkung auf Sicherheit und Umwelt nicht eingetreten ist. Dies hat offensichtlich auch damit zu tun, dass die Methodik zur Beurteilung der Vorleistungen den Spielraum einschränkt. Dieser methodische Mangel wurde auch von den vom Bund beigezogenen Experten im Erläuterungsbericht erwähnt und führt zu einer systematischen Benachteiligung von grossen Agglomerationen mit einem herausragenden Potenzial. Bezüglich der Punktegebung und der Einschätzung des Beitragsatzes erwartet der Kanton Zürich deshalb, dass der Bund die bereits eingebrachten und an dieser Stelle wiederholten Argumente berücksichtigt und ihnen in nachvollziehbarer Weise Rechnung trägt.

Ein weiteres wichtiges Anliegen des Kantons Zürich ist der Einbezug übergeordneter Vorhaben. Während im Schienennetz mit der Erstellung der Durchmesserlinie die Investitionen für die vierte Teilergänzung der S-Bahn ermöglicht werden können, ist in Bezug auf das Strassennetz darauf hinzuweisen, dass die Verdichtung des strassengebundenen öV-Angebots im Glattal längerfristig nur möglich ist, wenn die übergeordneten Investitionen zur Entlastung des Hauptstrassennetzes (insbesondere die Erstellung der Glattalautobahn) rechtzeitig getätigt werden. Der Kanton Zürich erwartet deshalb, dass der Bund die entsprechenden Grundsatzentscheide fällt und die Planungs- und Projektierungsarbeiten zeitgerecht an die Hand nimmt.

2. Bemerkungen zu einzelnen Massnahmen und Vorhaben

Zu nachfolgenden Vorhaben hat der Kanton Zürich zur Beurteilung und Klassierung noch Anmerkungen und Anträge. Die Massnahmen RVS des Limmattals werden den Eigenleistungen zugeschrieben. Es handelt sich dabei um Infrastrukturmassnahmen, die den Grundsätzen des Agglomerationsprogramms entsprechen. Wir beantragen, diese Massnahmen als A-Massnahme aufzunehmen. Die derzeitige Entwicklung zeigt, dass es zweckmässig ist, die Limmattalbahn über die gesamte Strecke Altstetten–Killwangen gleichzeitig zu bearbeiten. Wir beantra-

gen, die Limmattalbahn über die ganze Strecke in die Priorität B einzuordnen. Dieser Antrag wird auch vom Kanton Aargau unterstützt. Die Quarzprojekte der Stadt Zürich werden durch externe Faktoren stark beeinflusst, beispielsweise dringenden Handlungsbedarf bei Werkleitungserneuerungen. Diese können die Prioritäten verändern. Wir beantragen, dass im Rahmen der Leistungsvereinbarung die Quarzprojekte konkret zu benennen sind und zum heutigen Zeitpunkt lediglich den Kostenrahmen für Quarzprojekte im Sinne eines Globalbudgets festzulegen. Die S-Bahn-Stationen Marthalen, Schloss Laufen und Ober- und Niederurnen sind integrale Bestandteile der 4. Teilergänzung der S-Bahn und sollen wieder in das Agglomerationsprogramm aufgenommen werden. Wir können nicht nachvollziehen, weshalb diese Stationen über das ordentliche Budget der SBB finanziert werden sollen.

Allgemein vermissen wir verschiedene Vorhaben auf der C-Liste (beispielsweise die Ringbahn Hardwald, Abschnitt Kloten–Bassersdorf). Da die Agglomerationsprogramme für die zweite Periode grundsätzlich zu überarbeiten sind, ist generell davon auszugehen, dass neue Erkenntnisse zu neuen oder überarbeiteten Vorhaben führen können. Wir denken dabei besonders auch an die Überarbeitung des Agglomerationsprojekts Winterthur. Wir beantragen konkret, dass die Möglichkeit zugestanden wird, im Rahmen der Überarbeitung der Agglomerationsprojekte neue oder geänderte Projekte mit hoher Priorität eingeben zu können.

3. Finanzierung

Gemäss Vernehmlassungsbericht kann die Finanzierung der Agglomerationsprogramme erst nach Abschluss der dringlichen Projekte ab etwa 2015 gewährleistet werden. Wir nehmen somit mit Befremden zur Kenntnis, dass die Finanzierung des Programms für die «Finanzierungs- etappe 2011–2014» seitens des Bundes nicht gesichert ist. Dies bedeutet, dass die Kantone gezwungen sind, Projekte aus dem Agglomerationsprogramm zinslos vorzufinanzieren, wenn sie einen Baubeginn vor 2015 anstreben. Der Aufschub der Verwirklichung ist bei den Vorhaben in unserem Kanton aufgrund des vom Bund anerkannten hohen Problemdrucks keine Option.

Eine Vorfinanzierung durch den Kanton bedeutet eine Verschiebung der Lasten vom Bund auf den Kanton Zürich, die dieser so nicht hinnehmen kann. Die Haltung des Bundes in dieser Frage wirkt auch deshalb stossend, weil der Kanton Zürich bereits den Anteil des Bundes an der Durchmesserlinie aus dem Infrastrukturfonds im Umfang von 455 Mio. Franken unter Inkaufnahme einer beträchtlichen Zinslast von etwa 65 Mio. Franken bereits vorfinanzieren wird. Der Kanton Zürich erwartet, dass die Finanzierung des Agglomerationsprogramms gemäss

der heutigen gesetzlichen Aufgaben- und Lastenverteilung zwischen Bund und Kanton sichergestellt wird. Nur so ist eine genügende Planungssicherheit gewährleistet.

In seiner Vernehmlassungsvorlage für ein Programm zur Engpassbeseitigung auf Nationalstrassen stellt der Bund die künftige Sicherstellung der Spezialfinanzierung Strassenverkehr und somit auch die Öffnung des Infrastrukturfonds zur Diskussion. In diesem Zusammenhang erachten wir den von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz in ihrer Stellungnahme vom 26. März 2009 gemachten Vorschlag als prüfenswert, den Infrastrukturfonds mit einer befristeten und zweckgebundenen Spezialfinanzierung ausserhalb der SFSV zu finanzieren und somit die Zweckbindung der Mittel für einzelne Massnahmenpakete zu verstärken.

Die im Vernehmlassungsbericht zugrunde liegenden Kostenangaben entsprechen dem Preisstand Oktober 2005. Die Bearbeitungsstände der Projekte sind sehr unterschiedlich und reichen von Grundlagenstudien bis zu Bauprojekten, entsprechend unterschiedlich ist auch die Genauigkeit der Kostenangaben. Der Preisstand ist daher für die Objekte einzeln und verbindlich festzulegen. Wir gehen davon aus, dass der Preisstand zum Zeitpunkt des Abschlusses der vorgesehenen Leistungsvereinbarungen massgebend sein wird, zuzüglich eine allfällige Teuerung.

4. Umsetzung

Die Vorhaben, die für die erste Finanzierungsperiode 2011–2014 vorgesehen sind, stehen in verschiedenen Abhängigkeiten. Insbesondere die Finanzierung der Durchmesserlinie sowie die 4. Teilergänzung der S-Bahn dürfen nicht verzögert werden. Es ist deshalb zentral, dass der vorgegebene Terminplan für die Behandlung im Parlament eingehalten werden kann.

5. Zusammenfassung

Der Kanton Zürich fordert einen Beitragssatz von 40% für die im Agglomerationsprogramm Zürich enthaltenen Vorhaben. Mit einem solchen Beitragssatz würde den Vorleistungen und den grossen Anstrengungen zur Siedlungsverdichtung nach Innen angemessen Rechnung getragen.

Der Kanton Zürich erwartet, dass der Bund die zur Finanzierung seiner Aufgaben erforderlichen Mittel rechtzeitig zur Verfügung stellt. Die Erwartung des Bundes, dass die Kantone die Vorhaben vorfinanzieren, bedeutet eine Verlagerung der Lasten vom Bund an die Kantone, die der Kanton Zürich nicht bereit ist hinzunehmen, insbesondere da der Kanton bereits für die Durchmesserlinie eine Vorfinanzierung in der Höhe von 455 Mio. Franken leistet. Schliesslich beantragen wir Änderungen zu einzelnen Vorhaben (Ziffer 2).

II. Mitteilung an die Geschäftsleitung des Kantonsrates, die Mitglieder des Regierungsrates, den Stadtrat von Zürich, Stadtkanzlei, Stadthaus, Postfach, 8022 Zürich, den Stadtrat Winterthur, Stadtkanzlei, Postfach, 8402 Winterthur, an die Regionalplanung Zürich und Umgebung, RZU, Seefeldstrasse 329, 8008 Zürich, Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg, Sekretariat ZPZ, Dorfstrasse 10, 8800 Thalwil, Zürcher Planungsgruppe Knonaueramt, Sekretariat ZPK, c/o Hochbauabteilung, Marktplatz 1, 8910 Affoltern am Albis, Zürcher Planungsgruppe Limmattal, Sekretariat ZPL, c/o SWR AG, Wagistrasse 6, 8952 Schlieren, Zürcher Planungsgruppe Glattal, Sekretariat ZPG, Neuhofstrasse 34, Postfach, 8600 Dübendorf 1, Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil, Sekretariat ZPP, c/o Jauch Zumsteg AG, Binzstrasse 39, 8045 Zürich, Planungsgruppe Zürcher Oberland, Sekretariat PZO, c/o Marti Architekten und Planer AG, Postfach, 8032 Zürich, Regionalplanung Winterthur und Umgebung, Sekretariat RWU, c/o Amt für Städtebau, Technikumstrasse 81, 8402 Winterthur, Zürcher Planungsgruppe Weinland, Sekretariat ZPW, c/o Gemeindeverwaltung Dorf, 8458 Dorf, Zürcher Planungsgruppe Furtal, Sekretariat ZPF, c/o Gemeindeverwaltung Dällikon, Schulstrasse 4, 8108 Dällikon, Planungsgruppe Zürcher Unterland, Sekretariat PZU, c/o Gemeindeverwaltung Eglisau, 8193 Eglisau, sowie an die Sicherheitsdirektion, die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi