

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

Sitzung vom 6. September 2011

### **1077. Agglomerationsprogramme Zürich 2. Generation (Mitwirkungsverfahren)**

#### **1. Vorbemerkung**

Gestützt auf das Infrastrukturfondsgesetz vom 6. Oktober 2006 (IFG; SR 725.13) und das Bundesgesetz über die Verwendung der Mineralölsteuer vom 22. März 1985 (MinVG; SR 725.116.2) beteiligt sich der Bund an der Finanzierung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen. Voraussetzung und Grundlage für die Ausrichtung der Beiträge sind sogenannte Agglomerationsprogramme. Der Kanton Zürich hat 2007 dem Bund ein erstes Agglomerationsprogramm eingereicht, das nun umgesetzt wird. Anfang 2010 begann bei den Kantonen die Planung der zweiten Generation der Agglomerationsprogramme. Der Bund legte in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation des Bundes vom 14. Dezember 2010 (nachfolgend Weisung) das Vorgehen für die Erarbeitung und Einreichung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation fest. Bei der 2. Generation handelt es sich um Programme, die dem Bund im Hinblick auf eine Freigabe der Mittel ab 2015 zur Beurteilung eingereicht werden. Teilweise wurden von den Kantonen die bereits 2007 eingereichten Agglomerationsprogramme grundlegend überarbeitet, teilweise wurden neue Programme ausgearbeitet. Diese beiden Kategorien (überarbeitete Agglomerationsprogramme und neue Agglomerationsprogramme) bilden zusammen die 2. Generation der Agglomerationsprogramme. Die Agglomerationsprogramme Zürich 2. Generation stellen eine Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms Zürich 1. Generation dar und gelten somit als überarbeitete Agglomerationsprogramme im Sinne der Weisung. Sie sind bis 30. Juni 2012 beim Bund einzureichen.

Die Ausarbeitung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme liegt in der Verantwortung der Kantone und Regionen. Der Bund legt gemäss Weisung Wert auf einen starken Einbezug der Gemeinden und betroffenen Regionen mit dem Ziel, eine möglichst gute Abstützung des Programms in den betroffenen Regionen zu erreichen. Den betroffenen Gebietskörperschaften und der Bevölkerung soll es ermöglicht werden, in angemessener Weise an der Ausarbeitung, Überarbeitung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme 2. Generation mitzu-

wirken. Vorgängig zur Einreichung der Agglomerationsprogramme Zürich der 2. Generation ist daher ein Mitwirkungsverfahren durchzuführen.

## **2. Die Agglomerationsprogramme der 2. Generation**

Der Bund setzt in der Weisung sechs Grundanforderungen fest, welche die Agglomerationsprogramme erfüllen müssen, damit sie vom Bund überhaupt geprüft werden können (Weisung, Ziff. 3.4). Diese sind der Einbezug der betroffenen Gebietskörperschaften, die Bestimmung der Trägerschaft, die Analyse von Istzustand und Entwicklungstrends, die Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen in Übereinstimmung zum Zukunftsbild, die Beschreibung und die Begründung der prioritären Massnahmen sowie die Sicherung von Umsetzung und Controlling.

### *2.1 Perimeter und Grundlagen*

Während das Agglomerationsprogramm Kanton Zürich 1. Generation ein Programm mit verschiedenen Schwerpunkten umfasste, enthält die 2. Generation in Absprache mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) vier einzelne Agglomerationsprogramme: die Programme Limmattal, Stadt Zürich-Glattal, Winterthur und Umgebung sowie Zürcher Oberland und ein übergeordnetes Gesamtprogramm.

Die Programme der 2. Generation entsprechen mit Ausnahme des Zürcher Oberlands im Wesentlichen den geografischen Schwerpunkten des Agglomerationsprogramms der 1. Generation. Durch die Aufteilung in vier Agglomerationsprogramme wird eine stärkere Verankerung in den einzelnen Regionen sichergestellt. Damit kann auch für das Limmattal zusammen mit dem Kanton Aargau ein gemeinsames Agglomerationsprogramm erarbeitet werden. Die enge Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau wurde vom ARE ausdrücklich gewünscht. Gänzlich neu gegenüber der 1. Generation ist das Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland. Im Rahmen des 2009 und 2010 erstellten regionalen Gesamtverkehrskonzepts Oberland (rGVK Oberland) wurde bereits Handlungsbedarf in der Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung festgestellt, sodass nach Absprache mit dem ARE und unter Einbezug des Zweckverbandes Region Zürcher Oberland (RZO) ein eigenes Agglomerationsprogramm erarbeitet wurde.

Für jedes Agglomerationsprogramm wurde ein Zukunftsbild erstellt. Dieses stellt in bildhafter und textlich erläuternder Form den in der Programmregion für 2030 angestrebten Zustand der Siedlung, der Landschaft und des Verkehrssystems dar. Die Zukunftsbilder wurden eng mit den regionalen Raumordnungskonzepten (Regio-ROK) abgestimmt. Die Regio-ROK werden derzeit im Rahmen der Gesamtüberarbeitung

der regionalen Richtpläne von den regionalen Planungsgruppen entwickelt. Neben dem Zukunftsbild ist die Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Programmregionen ein wesentlicher Baustein jedes Agglomerationsprogramms. Aufgrund des festgestellten Handlungsbedarfs und des Zukunftsbildes werden die Teilstrategien Verkehr, Siedlung und Landschaft bestimmt und daraus die notwendigen Massnahmen abgeleitet.

Die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme erfolgt unter der Federführung des Amts für Verkehr. Eng einbezogen sind die Vertretungen der inhaltlich betroffenen Stellen des Kantons, der Städte Zürich und Winterthur und der regionalen Planungsgruppen.

### *2.2 Trägerschaft der Agglomerationsprogramme*

Der Bund verlangt gemäss Anhang 4 der Verordnung zur Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer vom 7. November 2007 (MinVV; SR 725.116.21) pro Agglomeration eine Trägerschaft. Unter der Trägerschaft versteht der Bund die Bezeichnung eines Hauptansprechpartners und von Verantwortlichen für das Agglomerationsprogramm gegenüber dem Bund. Es kann sich um einen Kanton oder um eine interkommunale, interkantonale oder internationale Zusammenarbeitsstruktur handeln. Aufgabe der Trägerschaften ist es, die horizontale und vertikale Zusammenarbeit in der Agglomeration sicherzustellen. Für die Agglomerationsprogramme Stadt Zürich-Glattal, Zürcher Oberland und Winterthur und Umgebung und das Gesamtprogramm übernimmt der Kanton Zürich aus Gründen der Zweckmässigkeit und zur Sicherstellung einer ausreichenden Koordination die Trägerschaft. Für das Agglomerationsprogramm Limmattal wird eine überkantonale Trägerschaft zwischen dem Kanton Zürich und dem Kanton Aargau errichtet. Die beiden Kantone beabsichtigen, sich zum Zweck der Ausarbeitung, Einreichung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms Limmattal mittels einer Vereinbarung zu einer Trägerschaft gemäss Anhang 4 MinVV zusammenzuschliessen.

### *2.3 Massnahmen (A-, B-, C-, Ae-Massnahmen)*

Die vier Agglomerationsprogramme enthalten je einen Katalog von Einzelmassnahmen und Massnahmenpaketen. Massnahmenpakete werden dann gebildet, wenn sie möglich und sinnvoll sind. Es wird nach Vorgabe des Bundes unterschieden in A-, B-, und C-Massnahmen sowie Eigenleistungen (Ae-Massnahmen).

A-Massnahmen weisen eine hohe Wirkung und eine fortgeschrittene Planung (Umsetzung ab 2015) auf, weshalb sie als dringlich einzustufen sind. Sie dienen der Umsetzung der Zukunftsbilder und der daraus abgeleiteten Teilstrategien. Mit der Einreichung der Programme wird

beim Bund die Mitfinanzierung der A-Massnahmen beantragt. Die Ausrichtung der Bundesbeiträge wird ab 2015, nach Freigabe der Mittel mittels Bundesbeschluss, erfolgen.

Ae-Massnahmen sind Eigenleistungen der Agglomerationen, die bei der Wirksamkeitsbeurteilung der Agglomerationsprogramme zwar berücksichtigt werden, für die jedoch keine Mitfinanzierung durch den Bund beantragt werden kann. Die Trägerschaften haben die Umsetzung dieser Massnahmen dennoch sicherzustellen, da sie für die Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme von Bedeutung sind.

B-Massnahmen weisen entweder ein gutes bis sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf, werden aber erst im Zeitraum ab 2019 bau- und finanzreif sein, oder sie weisen ein nur genügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf, können aber aufgrund ihres Optimierungspotenzials bei der nächsten Beurteilung ein gutes bis sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis erreichen. Sie sind deshalb nicht dringlich und wurden im Planungshorizont zurückgesetzt. Die Trägerschaften gehen keine ausdrückliche Verpflichtung ein, diese Massnahmen tatsächlich umzusetzen. Der Bund erwartet aber von den Trägerschaften, dass sie sich in den Agglomerationsprogrammen der folgenden Generation damit auseinandersetzen. Eine Änderung einer Massnahme oder der Verzicht auf eine Massnahme der B-Liste ist durch die Trägerschaft zu begründen.

C-Massnahmen weisen entweder ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis oder einen ungenügenden Reifegrad auf, sodass eine eingehendere Überprüfung der Wirkung gar nicht möglich ist. Sie bedürfen weiterer Abklärungen und Konkretisierungen.

#### *2.4 Kosten und Finanzierung*

Die im nachfolgenden Abschnitt aufgeführten A-Massnahmen oder Massnahmenpakete liegen je nach Zuständigkeit in der Verantwortung des Kantons, der Städte Zürich und Winterthur, einzelner Gemeinden oder Verkehrsunternehmen.

Die zu den einzelnen Massnahmen ausgewiesenen Kosten beruhen auf Schätzungen, deren Genauigkeit je nach Planungsstand unterschiedlich ist. Fallweise sind daher erhebliche Änderungen der angegebenen Kosten möglich. Zudem liegen für einige Massnahmen, deren Planungen in einer Frühphase sind, auch noch keine Angaben vor. Alle Planungen werden bis zur Einreichung der Programme im Juni 2012 weiter vorangetrieben.

Die Mitfinanzierung der in den Agglomerationsprogrammen angeführten Massnahmen durch den Bund setzt die grundsätzliche Finanzierung durch die Massnahmen- und Kostenträger voraus. Dabei bleiben die später gesondert zu treffenden Finanzierungsentscheide jedoch vorbehalten. Der Beitragssatz des Bundes beträgt höchstens 50% der

anrechenbaren Kosten (gemäss Art. 21 MinVV) und wird von der Bundesversammlung auf der Grundlage eines Prüfberichts für jedes Agglomerationsprogramm einzeln beschlossen. Die Beurteilung der Agglomerationsprogramme erfolgt aufgrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses der einzelnen Massnahmen anhand der gesetzlichen Kriterien (Art. 7 Abs. 2 IFG, Art. 17a-d MinVG). Entscheidend für die Beitragsfestsetzung ist die Gesamtwirkung jedes Agglomerationsprogramms. Die mit den Agglomerationsprogrammen eingereichten Kostenangaben ergeben zusammen mit dem Beitragssatz eine Obergrenze der Beteiligung des Bundes. Sie können nachträglich nicht mehr angepasst werden, ausser zur Berücksichtigung der Teuerung. Das Controlling wird gemäss den Vorgaben und Richtlinien des Bundes durchgeführt werden.

### **3. Die einzelnen Programme im Überblick**

#### *3.1 Gesamtprogramm*

Das Gesamtprogramm enthält eine Synthese der vier Agglomerationsprogramme sowie eine Gesamtwirkungsbeurteilung über alle Agglomerationsprogramme. Das Gesamtprogramm bildet somit den konzeptionellen Rahmen für die vier Agglomerationsprogramme. Es führt überregionale Planungen des Kantons und die Massnahmen von überregionaler Wirkung auf. Solche Massnahmen können aus Mitteln des Infrastrukturfonds vom Bund nur dann mitfinanziert werden, wenn es sich um Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur handelt, die nicht in der alleinigen Zuständigkeit des Bundes liegen. Damit sind Nationalstrassen und dem Fernverkehr dienende Schienenwege von der Mitfinanzierung im Rahmen des Agglomerationsprogramms grundsätzlich ausgeschlossen. Sie sind aber Bestandteil des Gesamtprogramms, da sie ebenso Auswirkungen auf den Agglomerationsverkehr haben. Das Gesamtprogramm selbst wird vom Bund nur indirekt bewertet. Zur Bemessung des Bundesbeitrags für beitragsberechtigte Massnahmen wird nach Absprache mit dem ARE der Beitragssatz jenes Agglomerationsprogramms herangezogen, in dessen Perimeter die Massnahme die grösste Wirkung erzielt. Nach dem derzeitigen Planungsstand ist die dritte Ausbauetappe der 4. Teilergänzungen der S-Bahn Zürich die einzige überregionale, aus Mitteln des Infrastrukturfonds mitfinanzierbare Massnahme. Massgeblich wird der Beitragssatz des Agglomerationsprogramms Winterthur und Umgebung sein, da die Massnahme in diesem Perimeter die grösste Wirkung erzielt.

Massnahme/Massnahmenpaket	Kostenschätzung (Stand August 2011)	Genauigkeit (Stand August 2011)
4. Teilergänzungen S-Bahn Zürich, 3. Etappe	198 Mio. Franken	+/-30%

*Nicht mitfinanzierbare Massnahmen/Massnahmenpakete*

- Oberlandautobahn
- Glattalautobahn
- Stadttunnel, Seetunnel Zürich
- Ausbau A1 Umfahrung Winterthur
- Ausbau A1/A4 Winterthur–Andelfingen
- Brüttener Tunnel
- Honeret Tunnel
- Zimmerberg-Basistunnel II
- Gateway Limmattal

---

*3.2 Agglomerationsprogramm Limmattal*

Der Perimeter des Agglomerationsprogramms Limmattal umfasst acht Gemeinden des Kantons Zürich (Schlieren, Dietikon, Urdorf, Oberengstringen, Unterengstringen, Weiningen, Geroldswil, Oetwil an der Limmat) und vier Gemeinden des Kantons Aargau (Bergdietikon, Spreitenbach, Killwangen, Würenlos). Alle Gemeinden gehören der Agglomeration Zürich gemäss Anhang 4 zur MinVV an. Im Westen grenzt der Perimeter an die Stadt Zürich (Stadtbezirke 9 und 10), im Westen an den Raum Baden-Wettingen. Der Agglomerationsraum besteht aus unterschiedlichen Raumabfolgen und einer vielfältigen Nutzungsstruktur, die in sehr unterschiedlicher Ausprägung erlebbar sind. Neben den Grossanlagen des Limmattals (Rangierbahnhof, Shoppingcenter, Autobahnkreuz usw.) finden sich kleine Ortskerne, Einfamilienhausquartiere, Freizeitangebote und die Flusslandschaft der Limmat. Als Kernelemente im Bereich Verkehr wurden unter anderen das S-Bahn-Netz als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs (ÖV), die Limmattalbahn, die Bahnhöfe Schlieren, Glanzenberg, Dietikon und Killwangen-Spreitenbach als multimodale Verkehrsdrehscheiben, das Bus- und Langsamverkehrsnetz und die Autobahnen A 1 und A 3 bestimmt. Die bedeutendsten dringlichen Massnahmen sind:

Massnahme/Massnahmenpaket	Kostenschätzung (Stand August 2011)	Genauigkeit (Stand August 2011)
– Limmattalbahn einschliesslich flankierende Massnahmen im Verkehrs- und Siedlungsbereich	700 Mio. Franken	+/-30%
– Doppelspurausbau BDWM in Dietikon	34,6 Mio Franken	+/-30%
– Verlängerung Personenunterführung S-Bahn-Station Glanzenberg	0,9 Mio. Franken	+/-30%
– Langsamverkehr Prio A (Schliessung Netzlücken Radwegnetz)	8,5 Mio. Franken	offen
– Massnahmen aus der Studie MIV-Limmattal	34,8 Mio. Franken	+/-50%
– Buspriorisierung (Gesamtpaket, Anteil A-Massnahmen noch offen)	17 Mio. Franken	offen
– Aufwertung Ortsdurchfahrten Prio A	28 Mio. Franken	+/-50%

### 3.3 Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal

Das Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal umfasst einen höchst vielfältigen Raum mit der grössten Stadt der Schweiz als Kernstadt und einem dynamischen Siedlungsraum im Glattal (Netzstadt Glattal). Der Hauptbahnhof Zürich und der Flughafen Zürich-Kloten prägen das Gebiet als nationale Verkehrsknotenpunkte. Nördlich des Flughafens liegt der Siedlungsraum Unterland mit dem Regionalzentrum Bülach. Im Süden der Netzstadt Glattal ist der Raum durch den Greifensee und dessen ländliche Struktur geprägt. Der Raum umfasst insgesamt 17 Gemeinden mit 547 000 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie 487 000 Arbeitsplätzen. Die bedeutendsten dringlichen Massnahmen sind:

Massnahme/Massnahmenpaket	Kostenschätzung (Stand August 2011)	Genauigkeit (Stand August 2011)
– Tramverbindung Hardbrücke, Stadt Zürich	102 Mio. Franken	+/-10%
– Tramnetzergänzung Verbindung Altstetterstrasse (Anbindung Bahnhof Altstetten), Stadt Zürich	28 Mio. Franken	+/-30%
– Ausbau Bahnhof Zürich-Hardbrücke, Stadt Zürich	150 Mio. Franken	+/-40%
– Neue Quartieranbindung Bahnhof Oerlikon Ost (Etappe 3b), Stadt Zürich	40 Mio. Franken	+/-10%
– Neugestaltung Strassenraum Badenerstrasse, Stadt Zürich	43 Mio. Franken	+/-30%
– Aufwertung Quartierzentren Zürich Prio A (QUARZ), Stadt Zürich	20 Mio. Franken	+/-30%
– Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse, Stadt Zürich	6 Mio. Franken	+/-30%
– Aufwertung Ortsdurchfahrten Prio A, Glattal	13,1 Mio. Franken	+/-40%
– Neue Linienführung Trolleybus Nr. 31, Stadt Zürich	60 Mio. Franken	+/-40%
– Bus Eigentrassierung Dietlikon Süd, Glattal	9,5 Mio. Franken	+/-40%
– Umgestaltung/Entflechtung Vorfahrt Glattzentrum Wallisellen, Glattal	offen	offen
– Velonetzergänzung Verbindung Sihlsteig/Giesshübel, Stadt Zürich	5 Mio. Franken	+/-30%
– Neugestaltung/Ergänzung Velo-Komfortroute Sihl– HB-Limmat, Veloquerung HB Zürich, Stadt Zürich	2 Mio. Franken	+/-30%
– Verbessern LV-Erschliessung Flughafen (Fussgängerbrücke), Glattal	15,5 Mio. Franken	+/-50%
– Aufwertung Langsamverkehr Bülach	2 Mio. Franken	+/-40%
– Fussgängerbrücke A1 Opfikon	1,5 Mio. Franken	+/-20%

### 3.4 Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung

Das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung umfasst die Stadt Winterthur und die 25 Gemeinden im Perimeter der regionalen Planungsgruppe Winterthur und Umgebung (RWU). Das Gebiet der

RWU wird unterteilt in die Kernstadt Winterthur, in zwei Agglomerationsgürtel (Ortschaften innerhalb einer Agglomeration, die nicht selber bereits Grossstadt sind) und die übrigen Gemeinden. Das erstellte Zukunftsbild und die Analyse umfassen das ganze RWU-Gebiet. Die Massnahmen des Programms konzentrieren sich auf die Kernstadt und den ersten Agglomerationsgürtel. Zentrale Massnahmen des Agglomerationsprogramms Winterthur und Umgebung sind die Umsetzung von ÖV-Hochleistungskorridoren und der städtebaulich hochwertig gestalteten Flanierzonen (Urban Boulevards) auf dem Stadtgebiet von Winterthur. Sie sollen die beiden städtischen Zentren Winterthur Mitte und Neuhegi-Grüze miteinander verbinden, die Quartierzentren anbinden und so eine dynamische und nachhaltige Entwicklung der gesamten Region ermöglichen. Damit verbunden sind verschiedene unterstützende Massnahmen wie eine neue Busquerung beim Bahnhof Grüze oder eine neue Erschliessungsstrasse für das kantonale Zentrumsgebiet Neuhegi-Grüze. Ausserhalb der Kernstadt sollen das ÖV-Angebot in Abstimmung mit den ÖV-Hochleistungskorridoren verbessert und die Ortsdurchfahrten siedlungsverträglich gestaltet werden. Im ganzen Perimeter des Agglomerationsprogramms Winterthur und Umgebung soll das Netz für den Langsamverkehr verdichtet und die Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrende erhöht werden. Die bedeutendsten dringlichen Massnahmen sind:

Massnahme/Massnahmenpaket	Kostenschätzung (Stand August 2011)	Genauigkeit (Stand August 2011)
– ÖV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevard 1. Etappe	30 Mio. Franken	+/-50%
– Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe	offen	offen
– Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe	3,0 Mio. Franken	+/-50%
– Winterthur, Bahnhofzugang West (Rudolfstrasse)	9,8 Mio. Franken	+/-50%
– Umsteigepunkt Effretikon	5 Mio. Franken	+/-30%
– Querung und Umsteigepunkt Grüze	40 Mio. Franken	+/-50%
– Zentrumerschliessung Neuhegi-Grüze	120 Mio. Franken	+/-50%
– Veloparkierung	10 Mio. Franken	+/-50%
– Veloschnellrouten und Ausbau Velonetz	8 Mio. Franken	+/-50%
– Optimierung regionales Veloroutennetz und Anbindung an Schnellrouten	offen	offen
– Veloquerung Nord	18 Mio. Franken	+/-30%
– Personenunterführung Nord (Anteil Stadt Winterthur)	6 Mio. Franken	+/-10%
– Optimierung städtisches Busnetz	19 Mio. Franken	+/-30%

### 3.5 Agglomerationsprogramm Zürich Oberland

Das Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland umfasst zwölf Gemeinden. Als grösste Herausforderung bei der Programmentwicklung galt es, die noch vorhandenen Landschaftsräume zu erhalten und die Zersiedelung zu bremsen. Aufgrund der grossen Gegensätze zwischen den verschiedenen Städten und Gemeinden wurde Wert gelegt auf eine regional verschiedene Siedlungsentwicklung. Als verkehrliche Schwerpunkte wurden die Veränderung des Modalsplits zugunsten eines höheren ÖV-Anteils, die siedlungsverträgliche Abwicklung des MIV und die schonende Erschliessung der überregional bedeutenden Erholungsgebiete festgelegt. Infrastrukturelle Schlüsselprojekte sind der Ausbau des ÖV-Angebots (Buskonzepte), Netzergänzungen Velo und die Gestaltung der Ortsdurchfahrten. Die bedeutendsten dringlichen Massnahmen sind:

Massnahme/Massnahmenpaket	Kostenschätzung (Stand August 2011)	Genauigkeit (Stand August 2011)
– Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung (Prio A)	5 Mio. Franken	+/-50%
– Bushof Wetzikon	offen	offen
– Zentrumsentlastung Wetzikon	12 Mio. Franken	+/-50%
– Umgestaltung Ortsdurchfahrten (Prio A)	5 Mio. Franken	+/-50%
– Siedlungsrandweg Uster	3 Mio. Franken	+/-30%
– Mobilitätskonzept Pfäffikersee	offen	offen
– Velonetzergänzungen (Kantonale Radwegstrategie, Prio A)	4 Mio. Franken	+/-30%
– Velostrategie Uster mit Velostation, Prio A	16 Mio. Franken	+/-30%

### 4. Abstimmung mit den Agglomerationsprogrammen Obersee und Schaffhausen

Die Agglomerationsprogramme der 2. Generation sind mit den ebenfalls in Erarbeitung befindlichen kantonsübergreifenden Agglomerationsprogrammen Schaffhausen und Obersee abgestimmt worden oder werden bis zur Einreichung an den Bund noch abgestimmt. Der grösste Abstimmungsbedarf besteht bei den übergeordneten Massnahmen des Gesamtprogramms und im Zürcher Oberland. Die Zürcher Gemeinden Rüti, Bubikon und Dürnten sind gleichzeitig Bestandteile der Agglomerationsprogramme Zürcher Oberland und Obersee. Die in den drei Gemeinden vorgeschlagenen Massnahmen werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms Obersee dem Bund eingereicht.

## **5. Mitwirkungsverfahren**

Um bei der Bevölkerung und den Gemeinden der betreffenden Regionen eine möglichst hohe Anerkennung der mit den Agglomerationsprogrammen der 2. Generation verfolgten Ziele und der darin enthaltenen Massnahmen zu erreichen, wird zwischen dem 3. Oktober 2011 und dem 30. November 2011 in sämtlichen Programmregionen ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Die Gemeinden, die Planungsregionen und die Bevölkerung werden eingeladen, zu den Programmen Stellung zu nehmen. Es sind zudem Informationsveranstaltungen unter der Federführung der Volkswirtschaftsdirektion vorgesehen. Da das Gesamtprogramm keine von den Gemeinden mitfinanzierten Massnahmen umfasst, ist es nicht Gegenstand des Mitwirkungsverfahrens.

Die Volkswirtschaftsdirektion ist zu beauftragen, das Mitwirkungsverfahren durchzuführen und den Regierungsrat über das Ergebnis zu informieren.

## **6. Weiteres Vorgehen**

Im Zeitraum Dezember 2011 bis März 2012 werden die Stellungnahmen aus dem Mitwirkungsverfahren ausgewertet und gegebenenfalls in die Programme eingearbeitet. Daneben werden die einzelnen Massnahmen der Agglomerationsprogramme weiterentwickelt und die Programme dem Planungsstand laufend angepasst. Bis zur Einreichung der Programme beim Bund sind die Programme zudem von den Exekutiven der betroffenen Gebietskörperschaften zu verabschieden. Der Regierungsrat wird die Agglomerationsprogramme bis 30. Juni 2012 einreichen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

- I. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, für die vier Agglomerationsprogramme (Zürich Oberland, Limmattal, Winterthur und Umgebung und Stadt Zürich–Glattal) ein Mitwirkungsverfahren durchzuführen.
- II. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion und die Baudirektion.



Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:

**Husi**