

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 23. Oktober 2013

1185. Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (Vernehmlassung)

Ausgangslage

Mit Beschluss Nr. 576/2012 verabschiedete der Regierungsrat die Agglomerationsprogramme der 2. Generation für die Räume Stadt Zürich–Glattal, Winterthur und Umgebung, Zürcher Oberland sowie Limmattal und beauftragte die Volkswirtschaftsdirektion, sie beim Bund zur Mitfinanzierung einzureichen. Das die Kantonsgrenze überschreitende Agglomerationsprogramm Limmattal wurde gemeinsam mit dem Kanton Aargau eingereicht.

Agglomerationsprogramme bezwecken eine planerische Abstimmung der Handlungsfelder Siedlung, Verkehr und Landschaft innerhalb einer Agglomeration. Jedes Programm stützt sich auf die horizontale (zwischen Partnern innerhalb der Agglomeration) und die vertikale Zusammenarbeit (Bund–Kanton–Agglomeration). Gestützt auf das Infrastrukturfondsgesetz vom 6. Oktober 2006 (IFG; SR 725.13) und die Mineralölsteuergesetzgebung (Bundesgesetz über die Verwendung der Mineralölsteuer vom 22. März 1985 [MinVG; SR 725.116.2] und Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer vom 7. November 2007 [MinVV; SR 725.116.21]), beteiligt sich der Bund an der Finanzierung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen. Die Agglomerationsprogramme bilden die Grundlage für diese Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs.

Gemäss Bericht für die Vernehmlassung übersteigen die Beitragsgesuche aller Kantone die zur Verfügung stehenden Mittel deutlich. Daher nimmt der Bund eine Priorisierung aller angemeldeten Vorhaben vor. Für die Massnahmen der Priorität A sollen rund 1,56 Mrd. Franken für Bundesbeiträge freigegeben werden. Danach verbleiben im Infrastrukturfonds noch 370 Mio. Franken für den Agglomerationsverkehr. Für die in der B-Liste aufgeführten Massnahmen geht der Bundesrat heute von Bundesbeiträgen im Umfang von 1,4 Mrd. Franken aus. Somit besteht für die nächste Programmgeneration immer noch eine Lücke von über 1 Mrd. Franken. Zudem ist die künftige Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund nicht sichergestellt. Der Bund be-

absichtigt, hierfür einen Fonds für die Finanzierung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs zu schaffen. Die Botschaft soll in den nächsten Monaten in Vernehmlassung gegeben werden.

Prüfberichte und fachliche Bereinigung

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) als federführende Stelle beim Bund hat die Programme geprüft und die Ergebnisse in Prüfberichten und einem Erläuterungsbericht zusammengestellt. Im Rahmen eines Fachgesprächs mit Vertretungen der Bundesämter nahmen am 3. Juni 2013 Vertretungen der beteiligten kantonalen Stellen zu den Prüfberichten Stellung. Im Nachgang brachte das federführende Amt für Verkehr mit Schreiben vom 25. Juni 2013 verschiedene Änderungsanträge ein. Von besonderer Bedeutung sind die beiden folgenden: Im Prüfbericht wurden die raumplanerischen Anstrengungen des Kantons Zürich für eine Siedlungsentwicklung nach innen vom Bund nicht gewürdigt. Hier wurde eine bessere, der wirksamen Raumordnungspolitik des Kantons entsprechende Bewertung der bestehenden formellen Planungsinstrumente auf kantonaler, regionaler und kommunaler Stufe im Kanton Zürich verlangt. Ferner wurde die vom Bund vorgesehene Etappierung der Limmattalbahn in drei unterschiedlich priorisierte Abschnitte kritisiert und der Bund angehalten, darauf zu verzichten. Während das erste Anliegen vom Bund in den Prüfbericht grösstenteils aufgenommen wurde, sieht der vorliegende Botschaftsentwurf unverändert die für das Vorhaben äusserst nachteilige Dreiteilung der Limmattalbahn vor. Aus diesem Grund sprachen der Volkswirtschaftsdirektor und der Vorsteher des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau am 20. August 2013 bei der Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) vor.

Aufgrund der zeitgleichen Bereinigung der Prüfberichte und der Verabschiedung der Botschaft zuhanden der Vernehmlassung konnten die Ergebnisse der Fachgespräche nicht in den Botschaftsentwurf zum Bundesbeschluss einfließen. Das ARE stellte in Aussicht, die offenen Punkte aus den Fachgesprächen im Nachgang zur Vernehmlassung zu bearbeiten.

Vernehmlassungsverfahren

Mit Schreiben vom 26. Juni 2013 hat das UVEK das Vernehmlassungsverfahren betreffend den Bundesbeschluss über die Mittelfreigabe ab 2015 für die Agglomerationsprogramme eröffnet und die Kantonsregierungen eingeladen, zum Entwurf des Bundesbeschlusses bis zum 31. Oktober 2013 Stellung zu nehmen.

Mit Schreiben vom 19. Juli 2013 lud die Volkswirtschaftsdirektion (für das Agglomerationsprogramm Limmattal zusammen mit dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau) die von den Programmen betroffenen Städte und Gemeinden, Planungsregionen, Transportunternehmungen sowie kantonalen Amtsstellen ein, zum Entwurf des Bundesbeschlusses Stellung zu nehmen. Die eingegangenen Anträge wurden ausgewertet und wo möglich berücksichtigt. Der tabellarische Bericht über die berücksichtigten und nicht berücksichtigten Anträge ist den beteiligten Behörden und Stellen mitzuteilen.

Aufgrund der gemeinsamen Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm Limmattal ist dazu gesondert und gemeinsam mit dem Kanton Aargau Stellung zu nehmen. Die Volkswirtschaftsdirektion ist dazu zu ermächtigen.

Der Kanton Zürich ist auch an den Agglomerationsprogrammen Schaffhausen und Obersee beteiligt. Für diese Agglomerationsprogramme drängen sich aus Sicht des Kantons Zürich keine Anträge zum Botschaftsentwurf auf. Die Volkswirtschaftsdirektion sieht daher vor, über die für diese Programme bestehenden Trägerschaftsvereine entsprechend Stellung zu nehmen.

Bewertung der Zürcher Programme

Im Berichtsteil zum Bundesbeschluss ist aufgeführt, welche in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Massnahmen in den Genuss von Bundesbeiträgen kommen können (Massnahmen der Priorität A), sofern deren Baubeginn in den Zeitraum von 2015 bis 2018 fällt. Weiter sind die Massnahmen der Priorität B aufgeführt, die für die Folgeperiode 2019–2022 grundsätzlich als beitragswürdig vorgemerkt sind.

Die Prüfberichte sind formell nicht Gegenstand der Vernehmlassung des Bundes, bilden jedoch Grundlage für die in der Botschaft vorgenommene Bewertung der Programme und die Beitragssätze. Die Prüfberichte bezeichnen ferner sogenannte Eigenleistungen der Trägerschaften, also Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft, die zwar keine Bundesbeiträge erhalten, deren Umsetzung aber dennoch vom Bund erwartet wird. Wo diese Zuteilung nicht unterstützt werden kann, ist in der Stellungnahme auch auf die Prüfberichte Bezug zu nehmen.

Keines der schweizweit eingereichten Programme erreichte den gemäss Art. 17d Abs. 1 MinVG höchsten Beitragssatz von 50%. Für die vom Kanton Zürich eingereichten Programme werden gemäss Botschaftsentwurf folgende Bundesbeiträge in Aussicht gestellt:

Agglomerationsprogramm	Beitragssatz	A-Liste in Mio. Franken	B-Liste in Mio. Franken	Total in Mio. Franken
Zürcher Oberland	40%	28,00	11,83	39,83
Winterthur	40%	124,53	3,39	127,92
Zürich–Glattal	35%	92,33	102,64	185,56
Limmattal*	35%	82,91*	102,64**	185,55
Total Kanton Zürich		327,77	220,84	549,19

* davon 1,57 Mio. Franken im Kanton Aargau

** davon 4,61 Mio. Franken im Kanton Aargau

Im Vergleich mit der Gesamtschweiz beträgt der Anteil des Kantons Zürich bei den A-Projekten 21% und bei den B-Projekten 16% an der vorgesehenen Gesamtsumme der Bundesbeiträge.

Die grössten A-Projekte im Kanton Zürich sind die 3. Etappe der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich mit einem voraussichtlichen Bundesbeitrag von 57 Mio. Franken, das Tram Hardbrücke mit einem voraussichtlichen Bundesbeitrag von 32 Mio. Franken und die erste Etappe der Limmatbahn mit einem voraussichtlichen Bundesbeitrag von 57 Mio. Franken. Die Botschaft sieht vor, verschiedene Projekte gegenüber den eingereichten Programmen zurückzustellen. Davon insbesondere betroffen sind die Etappen zwei und drei der Limmatbahn, die Verlängerung der Glattalbahn nach Kloten Industrie sowie die neue Erschliessungsstrasse Neuhegi-Grüze in Winterthur.

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):

Mit Schreiben vom 26. Juni 2013 haben Sie uns zur Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Wir werten den Dialog zwischen Bund und Agglomerationen als positiv und begrüssen den Einbezug der Agglomerationen bei der Weiterentwicklung der Programme.

Die Agglomerationsprogramme sind für die urbanen Räumen des Kantons und darüber hinaus des gesamten Metropolitanraums Zürich ein sehr wichtiges Instrument der koordinierten Planung von Siedlung, Verkehr und Landschaft. In den Agglomerationen dieses Raums gilt es, den öffentlichen Verkehr (öV), den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie den Fuss- und Veloverkehr aufeinander abzustimmen und mit der gewünschten Raumentwicklung in Einklang zu bringen. Die Erfahrungen mit der Umsetzung des Agglomerationsprogramms der ersten Generation (AP 1) sind im Hinblick auf diese Ziele positiv. Zahlreiche wichtige Massnahmen befinden sich bereits in Umsetzung durch die zuständigen Städte, Gemeinden, Transportunternehmen oder den Kanton selbst. Die Agglomerationsprogramme bewähren sich in der täglichen Planungs- und Umsetzungspraxis. Mit Wohlwollen nehmen wir daher die Absicht des Bundes zur Kenntnis, die Agglomerationsprogramme zeitlich unbegrenzt weiterzuführen und durch Mittel des vorgesehenen Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds zu unterstützen. Wenn es gelingt, die Mitfinanzierung durch den Bund langfristig und ausreichend sicherzustellen und den administrativen Aufwand für die Programme zu begrenzen, wird das Instrument noch weiter an Akzeptanz und Wirkung gewinnen.

Im Rahmen der fachlichen Bereinigung der Prüfberichte wurden seitens der Programmträgerschaft verschiedene Anträge eingebracht, die wegen der gleichzeitig eröffneten Vernehmlassung nicht in die Botschaft einfließen konnten. Wir gehen davon aus, dass diese Anträge und Einwände bei der Überarbeitung der Botschaft im Nachgang zur Vernehmlassung berücksichtigt werden.

Die von den Programmen betroffenen Städte und Gemeinden sowie die regionalen Planungsgruppen wurden unsererseits eingeladen, zum Botschaftsentwurf Stellung zu nehmen. Verschiedene vom Bund vorgenommene Änderungen von Priorisierungen konnten von den betroffenen Massnahmeträgern nur schwer nachvollzogen werden, weil die bereinigten Prüfberichte nicht zur Verfügung standen. Hingegen sind die Botschaft und der Bericht zur Vernehmlassung verständlich und nachvollziehbar.

Wir bedauern, dass keine Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen geleistet werden, die vorwiegend dem Freizeitverkehr dienen. Aus Sicht des Kantons Zürich fördern diese die Naherholung und verkleinern damit das Verkehrsaufkommen auf längeren Strecken. Wir ersuchen Sie, dieses Anliegen für künftige Programmgenerationen zu prüfen.

Nachfolgend nehmen wir in Bezug auf die einzelnen Programme und Massnahmen ergänzend Stellung.

Agglomerationsprogramm Zürich–Glattal

Massnahme G_MIV4/0261-1.2.03, Fällanden – Umfahrung

Der Kreisel im Ortszentrum von Fällanden ist heute stark überlastet und kann infolge des bestehenden Gebäudebestands – unter anderem der geschützten Kirche direkt an der Strasse – nicht weiter ausgebaut werden. Die Aufenthaltsqualität im Ortszentrum von Fällanden ist dadurch stark beeinträchtigt. Fünf regionale Buslinien verkehren über das Ortszentrum. Infolge Überlastung des Kreisels ist die Fahrplanstabilität der Busse sehr stark beeinträchtigt. Eine Busbevorzugung im Zulauf zum Kreisel ist wegen des Gebäudebestands nur eingeschränkt möglich. Im Quervergleich «Neue Strassen» des Erläuterungsberichts liegt die Strasse mit 36 Punkten im oberen Feld eines genügenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses. Die Priorität C ist für diese Massnahme daher nicht gerechtfertigt.

Antrag: Die Umfahrung Fällanden wird der B-Liste zugewiesen.

Massnahme G_ÖV1/0261-1.2.011, Verlängerung Stadtbahn Flughafen–Kloten Industrie–Bassersdorf

Das in der dynamischen Region Glattal auch in Zukunft zu erwartende grosse Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum muss in einem überdurchschnittlichen Masse entlang der bestehenden und der künftig vorgesehenen, verlängerten Achse der Glattalbahn (GlattalbahnPLUS) erfolgen. Die Gemeinden Bassersdorf und Kloten unternehmen grosse Anstrengungen, um das Trassee für die Verlängerung der Glattalbahn zu sichern, und richten ihre Ortsplanung auf die Stadtbahn aus. Der zuständige regionale Planungsverband und der Kanton sind gewillt, die Planungen weiter voranzutreiben und 2014 das Vorprojekt zu beginnen. Die Vorstudie wurde im Frühjahr 2013 abgeschlossen. Bis Ende dieses Jahrzehnts soll die Baureife erreicht werden.

Eine erste Etappe umfasst den Abschnitt vom Flughafen bis Kloten Industrie. Die vorgesehene Etappierung des Vorhabens trägt auch den begrenzten Bundesmitteln für den Agglomerationsverkehr Rechnung.

Mit der Verlängerung der Glattalbahn werden das Zentrum Kloten mit dem Flughafenbahnhof verbunden und bedeutende Potenziale erschlossen, so z. B. der Hauptsitz der Swiss. Gemäss den Analysen in Zusammenhang mit der kantonalen Stadtbahnstrategie wurde im Einzugsbereich des Korridors Flughafen bis Kloten Industrie ein erhebliches Entwicklungs- und Umnutzungspotenzial festgestellt. Bereits die geltende Bau- und Zonenordnung lässt eine Entwicklung von 15 600 Einwohnerinnen und Einwohnern/Arbeitsplätzen (Stand 2008) bis zur vollen Ausnützung von rund 29 300 Einwohnerinnen und Einwohnern/Arbeitsplätzen zu.

In diesem Zusammenhang weisen wir auf die Zweckmässigkeitsbeurteilung des Bundesamts für Strassen (ASTRA) zur Glattalautobahn hin, in deren Rahmen sich die Region entschieden gegen einen neuen Autobahnanschluss in der Industrie Kloten und für die Verlängerung der Glattalbahn ausgesprochen hat. Damit hat sie Hand geboten für eine direkte Linienführung zwischen der Verzweigung Zürich-Nord und dem Raum Baltenswil (geplanter Zusammenschluss mit der A1). Die Region hat damit klar die Weichen zugunsten einer auf den öV ausgerichteten Entwicklung gestellt und Abstand genommen von MIV-bevorzugenden Nutzungsmöglichkeiten.

Antrag: Der Abschnitt Flughafen bis Kloten Industrie der Stadtbahnverlängerung wird der B-Liste zugewiesen.

*Massnahme G_ÖV2/0261-1.2.012 Ergänzung Stadtbahn
Dübendorf/Dietlikon*

Diese Massnahme wurde unter Hinweis auf ihren Reifegrad in die Priorität C zurückgestuft. Wir geben zu bedenken, dass die vom Bund auf dem Areal des Flugplatzes Dübendorf vorgesehene Entwicklung mit einem Innovationspark und allenfalls einer zivilaviatischen Nutzung eine deutliche Verbesserung der landseitigen Verkehrserschliessung erfordert. Wir behalten uns vor, unter Berücksichtigung dieser Planungen und der anderweitigen Siedlungsentwicklung in diesem Raum das Vorhaben mit der nächsten Programmgeneration mit der Priorität A anzumelden.

*Massnahme G_ÖV10/0261-1.2.020, Eigentrassierung
Bus Dietlikon Süd*

Dietlikon hat im Rahmen der Zustimmung zur Endfassung des Agglomerationsprogramms im März 2012 gegenüber dem Kanton angegeben, die Kosten der Massnahme erhöhten sich von 9,5 Mio. auf 11,1 Mio. Franken. Für die Einreichung beim Bund im Juni 2012 wurde diese Kostenanpassung nicht vorgenommen, da zu dem Zeitpunkt seitens des Kantons von Sanierungskosten mindestens im Umfang von 1,6 Mio. Franken ausgegangen wurde, die nicht beitragsberechtigt gewesen wären. Die Planungen zeigen jedoch, dass auch ohne die Sanierungen mit Kosten von mindestens 11,1 Mio. Franken zu rechnen ist.

Antrag: Die Kosten der Massnahme «Eigentrassierung Bus Dietlikon Süd» sind mit 11,1 Mio. Franken in der A-Liste zu berücksichtigen.

*Massnahme G_MIV2/0261-1.2.072, Aufwertung Ortsdurchfahrt
Prio A – Bülach (Zentrumsdurchfahrt)*

Die im Rahmen der Prüfung der Programme angegebene, auf Modelldaten beruhende Verkehrsmenge (durchschnittlicher Tagesverkehr; DTV) von 7900 Fahrzeugen erwies sich als zu tief. Nach neuen Messungen liegt der DTV bereits heute bei 12 100 Fahrten (Quelle: Swisstraffic, 2013). Bis 2025/2030 wird dieser Wert noch weiter steigen. Somit ist die Massnahme beitragsberechtigt.

Antrag: Die Massnahme «Aufwertung Ortsdurchfahrt Prio A – Bülach» wird der A-Liste zugewiesen.

*Massnahme G_MIV2/0261-1.2.081, Aufwertung Ortsdurchfahrt
Prio B – Bülach (Schaffhauserstr.)*

Die im Rahmen der Prüfung der Programme angegebene Verkehrsmenge von 8700 Fahrzeugen (DTV) ist zu tief und berücksichtigt noch nicht das Gesamtverkehrskonzept Bülach. Mit dessen Umsetzung wird auf der Schaffhauserstrasse mit einem DTV von mindestens 11 000 Fahrzeugen bis 2030 gerechnet. Somit ist die Massnahme beitragsberechtigt.

Antrag: Die Massnahme «Aufwertung Ortsdurchfahrt Prio B – Bülach» wird der B-Liste zugewiesen.

Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung

*Massnahme LV1/0230.2.020, Winterthur, Langsamverkehrs-
massnahmen Masterplan Stadtraum Bahnhof*

Der Bahnhof Winterthur ist der viertgrösste Bahnhof der Schweiz. Die Personenanlagen genügen den heutigen Anforderungen nicht. Zudem zerschneidet die Gleisanlage die Stadt in zwei Teile. Mit dem Masterplan soll die Funktionsfähigkeit der Publikumsanlagen gesichert und die städtebauliche Trennwirkung der Gleisanlage verminder werden. Die Umsetzung des Masterplans erfolgt in fünf Teilprojekten. Für die ersten zwei Teilprojekte wurden im Agglomerationsprogramm der 1. Generation Mittel gesprochen. Im Prüfbericht wurden einzelne Teilmassnahmen als Eigenleistungen qualifiziert. Wir erachten diese Aufteilung als nicht sachgerecht. Die SBB machen darauf aufmerksam, dass das Teilprojekt Veloquerung Nord in Abhängigkeit steht mit dem Ausbau der Personenunterführung Nord (Projektbestandteil ZEB). Aufgrund der angespannten finanziellen Lage der Stadt Winterthur ist die Ausführung der weiteren Etappen des Masterplans ohne Bundesbeitrag gefährdet. Ein späterer Bau der Veloquerung wäre infolge der Zunahme des Bahn-

verkehrs ab 2019 deutlich erschwert. Die Planungsregion Winterthur und Umgebung bestätigt die regionale Bedeutung des Masterplans für die Aufwertung dieses für die Region wichtigsten Umsteigebahnhofs. Die Massnahmen des Masterplans sind gesamthaft zu bewerten und der Priorität A zuzuweisen.

Antrag: Die Langsamverkehrsmassnahmen Masterplan Stadtraum Bahnhof werden integral der A-Liste zugewiesen.

*Massnahme ÖV4/0230.2.013, Winterthur – Optimierung
städtisches Busnetz*

Mit der Verlängerung der Linie 1 bis Ruchwiesen wird ein Wachstumsquartier erschlossen und damit eine gewünschte Siedlungsentwicklung unterstützt. Die Wendeschlaufe der Linie 2 beim Schloss Wülflingen ist Voraussetzung für die Taktverdichtung dieser Hauptlinie. Diese Teile der Massnahme sind daher für die Leistungsfähigkeit des Busnetzes in Winterthur von grosser Bedeutung.

Antrag: Folgende Teile der Massnahme Optimierung städtisches Busnetz werden der A-Liste zugewiesen: Verlängerung Buslinie 1 (Ruchwiesen) und Wendeschlaufe Schloss Wülflingen der Linie 2.

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

*Massnahme ÖV 4/0121.2.044 Wetzikon – Ausbau Bahnhof,
Teil Personenunterführung Ost*

Die Frequenzen im Bahnhof Wetzikon haben stark zugenommen und betragen heute 26 000 Reisende pro Tag. Bis 2025 wird eine weitere Zunahme um rund 30% prognostiziert. Mit der neuen Lage des Bushofs wird die bestehende Personenunterführung den künftigen Umsteigeströmen kaum mehr gewachsen sein. Die Erstellung der zweiten Unterführung gleichzeitig mit dem neuen Bushof ist daher eine zwingende Voraussetzung für einen funktionierenden öV-Umsteigeknoten Wetzikon.

Antrag: Die Personenunterführung Ost wird der A-Liste zugewiesen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und Anträge.

In Bezug auf das Agglomerationsprogramm Limmattal verweisen wir auf die gesonderte Stellungnahme zusammen mit dem Kanton Aargau.

II. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, in einer gemeinsamen Stellungnahme mit dem zuständigen Mitglied des Regierungsrates des Kantons Aargau in Bezug auf das Agglomerationsprogramm Limmattal folgende Änderungsanträge zur Botschaft über den Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr zu stellen:

Massnahme 0261-2.2.060-062/ÖV_1 Limmatbahn

Die Limmatbahn (LTB) wurde integral geplant und projektiert. Entsprechend wird das Vorhaben als Ganzes zur Plangenehmigung eingereicht und den zuständigen kantonalen Stellen zur Finanzierung vorgelegt. Die Massnahme ist planerisch sehr weit fortgeschritten. Die Infrastrukturkonzession ist am 9. Oktober 2013 vom Bundesrat erteilt worden. Das Plangenehmigungsverfahren für das gesamte Vorhaben wurde bereits eingeleitet und die Landerwerbsverhandlungen im gesamten Projektperimeter sind im Gang.

Das Stadtbahnprojekt und die Siedlungsentwicklung bedingen sich gegenseitig. Eine nachhaltige, qualitativ hochstehende Siedlungsentwicklung ist auf die Umsetzung der Limmatbahn angewiesen. Umgekehrt löst diese eine wirklich urbane Entwicklung einzelner hervorragend gelegener Standorte erst aus und wirkt in diesem Sinn als Treiber für die innere Siedlungsentwicklung gemäss Raumkonzept Schweiz sowie gemäss den kantonalen Richtplänen und Entwicklungsvorstellungen der betroffenen Gemeinden. Eine Etappierung, insbesondere bis Dietikon Niderfeld, ist aus Kundensicht und betrieblich nicht sinnvoll. Auch der Depotstandort im Grenzgebiet zwischen Dietikon und Spreitenbach erfordert eine gleichzeitige Inbetriebnahme der gesamten Strecke bis Killwangen.

Die Aufteilung des Vorhabens in unterschiedliche Prioritäten widerspricht daher sowohl dem Planungsstand wie auch dem Handlungsbedarf, wie wir auch im Gespräch mit Bundesrätin Doris Leuthard am 20. August 2013 dargelegt haben. Um dem Vorhaben gerecht zu werden, ist es jetzt und als Ganzes zu beurteilen. Die Kosten der Limmatbahn pro Kilometer bewegen sich in vergleichbarem Rahmen mit anderen Tram-/Stadtbahnprojekten mit hohem Anteil an Eigentrassee wie die Glattalbahn, Tram Zürich West und Tram Region Bern. Wir sind deshalb davon überzeugt, dass das Projekt Limmatbahn als Ganzes die Voraussetzungen für die Priorität A erfüllt.

Zur Entlastung des finanziellen Engpasses im Infrastrukturfonds können sich die Kantone Aargau und Zürich vorstellen, dass der Bundesbeitrag entsprechend den Bauphasen geleistet wird. Die Finanzierung der zweiten Bauphase würde somit erst zulasten der Agglomerations-

programme der 3. Generation wirksam. Jedenfalls darf ein Finanzierungsgpass beim Bund nicht zu einer sachlich nicht vertretbaren Aufteilung und Bewertung des Vorhabens führen.

Antrag: Die Limmattalbahn wird als Ganzes der A-Liste zugewiesen. Die Finanzierung kann gemäss den zwei Bauphasen erfolgen (ab 2015 Zürich bis Schlieren, ab 2019 Schlieren bis Killwangen).

Massnahme 0261-2.2.039/MIV_1 Dietikon, Optimierung der Leistungsfähigkeit Mutschellenstr.

Kern der Massnahme ist der Ausbau des Knotens Mutschellen-/Silbernstrasse. Die Planung ist weit fortgeschritten. Zudem sind wir wie der Bund der Meinung, dass eine Koordination mit den Anpassungen am Autobahnanschluss Dietikon durch das ASTRA notwendig ist.

Die Massnahme muss umgesetzt sein, bevor mit dem Bau der Limmattalbahn im Bereich des Knotens Mutschellen-/Industriestrasse in Dietikon begonnen wird. Während der Bauphase muss der Knoten Mutschellen-/Industriestrasse als Teil der Ausweichroute zwischen Dietikon Zentrum und A 1-Autobahnanschluss Dietikon dienen.

Antrag: Die Massnahme «Optimierung der Leistungsfähigkeit der Mutschellenstr.» wird der A-Liste zugewiesen.

Massnahme 0261-2.2.040/MIV_1 Dietikon, Ausbau Mutschellen-/Industriestr.

Die Massnahme ist im Programm versehentlich zweimal genannt, einmal separat mit der erwähnten Bezeichnung und einmal als Teil der Massnahme 0261-2.2.060-062/ÖV_1 Limmattalbahn.

Antrag: Die Massnahme «Ausbau Mutschellen-/Industriestr.» ist in der Massnahme 0261-2.2.060-062/ÖV_1 Limmattalbahn enthalten. Die Massnahme 0261-2.2.040 IV_1 Dietikon, Ausbau Mutschellen-/Industriestr. wird gestrichen.

Massnahme 0261-2.2.041/MIV_1 Dietikon, Ausbau Überlandstr.

Der Ausbau ist nötig, um den Transitverkehr aus den Zentren von Dietikon (Badener- und Zürcherstrasse) und Schlieren (Zürcher- und Badenerstrasse) auf die nördlich gelegene Achse Überlandstrasse–Bernstrasse zu verlagern. Dies geschieht auch im Hinblick auf die Linienführung der Limmattalbahn durch die Ortszentren.

Die Kapazität auf der Achse Überland-/Bernstrasse muss erhöht werden, bevor in der Bauphase der Limmattalbahn die Durchgangsachse durch die Ortszentren stark beeinträchtigt wird. Nur so ist eine geordnete Abwicklung des Strassenverkehrs möglich.

Antrag: Die Massnahme «Ausbau Überlandstr.» wird der A-Liste zugewiesen.

III. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, diesen Beschluss den an den Agglomerationsprogrammen beteiligten Behörden zusammen mit dem Bericht über die berücksichtigten und nicht berücksichtigten Anträge mitzuteilen.

IV. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Bau-direktion und die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:



Husi