

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 13. April 2016

350. Agglomerationsprogramme Zürich 3. Generation (Mitwirkungsverfahren)

1. Grundlagen

Programm Agglomerationsverkehr des Bundes

Gestützt auf das Infrastrukturfondsgesetz vom 6. Oktober 2006 (IFG; SR 725.13) und die Mineralölsteuergesetzgebung (Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe [MinVG; SR 725.116.2] sowie Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr [MinVV; SR 725.116.21]) beteiligt sich der Bund im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr an der Finanzierung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen. Für das Programm stehen aus dem Gesamtkredit von 20,8 Mrd. Franken für den Infrastrukturfonds (BBI 2007, 8553) 6 Mrd. Franken (Preisbasis 2005, ohne MWSt) zur Verfügung.

Agglomerationsprogramme

Agglomerationsprogramme sind längerfristig ausgelegte (Horizont 2030 oder 2040) Planungen zur Abstimmung in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft. Sie sind Voraussetzung für die Mitfinanzierung von Infrastrukturvorhaben durch den Bund. Der Bund stellt folgende Grundanforderungen an ein Agglomerationsprogramm: den Einbezug der betroffenen Gebietskörperschaften, die Bestimmung einer Trägerschaft, die Erarbeitung von Ist- und Trendanalysen in den genannten Bereichen und die Entwicklung sowie Begründung von Massnahmen in Abstimmung mit einem Zukunftsbild und Teilstrategien. Daneben sind die Massnahmen des Agglomerationsprogramms nach unterschiedlicher Priorität zu ordnen: A-Massnahmen sind vom Bund grundsätzlich mitfinanzierbare Massnahmen mit grosser erwarteter Wirkung und fortgeschrittener Planungsreife, mit deren Umsetzung innerhalb von sechs Jahren ab Einreichen des Programms begonnen werden kann. Eigenleistungen sind Massnahmen, die bei der Wirksamkeitsbeurteilung der Agglomerationsprogramme zwar berücksichtigt werden, für die jedoch keine Mitfinanzierung durch den Bund beantragt werden kann (Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft sowie kleinere Massnahmen im Bereich Verkehr). Die Trägerschaften haben die Umsetzung dieser Massnah-

men dennoch sicherzustellen, da sie für die Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme von Bedeutung sind. Massnahmen, die erst mittelfristig bau- und finanzreif sein werden, d. h. später als sechs Jahre nach Einreichung des Programms, oder deren Kosten-Nutzen-Verhältnis bis zur nächsten Beurteilung von «genügend» auf «gut» oder «sehr gut» verbessert werden kann, werden als B-Massnahmen aufgenommen. Der Bund erwartet, dass die Trägerschaften sich in den Agglomerationsprogrammen der folgenden Generation damit auseinandersetzen und eine Änderung oder einen Verzicht 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.

Die Erstellung der Agglomerationsprogramme liegt in der Verantwortung von eigens dazu bestimmten Trägerschaften. Der Bund verlangt pro Agglomeration eine Trägerschaft. Diese hat eine effiziente und koordinierte Erarbeitung des Agglomerationsprogramms sicherzustellen und gegenüber dem Bund den Nachweis zu erbringen, dass die zuständigen Organe aller beteiligten Gemeinwesen dem Agglomerationsprogramm zugestimmt und sich im Rahmen ihrer Zuständigkeiten zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms verpflichtet haben.

Prüfung und Mitfinanzierung

Beitragsberechtigt sind gemäss Art. 17a und 17b MinVG Verkehrsinfrastrukturmassnahmen der Kantone und Gemeinden, soweit diese nicht durch andere Bundesquellen finanziert werden. Die Mitfinanzierung der in den Agglomerationsprogrammen aufgeführten Massnahmen durch den Bund setzt die grundsätzliche Finanzierung durch die Massnahmen- und Kostenträger (in der Regel Kantone und Gemeinden) voraus. Entscheidend für die Beitragsfestsetzung ist die aufgrund der Prüfung des Bundes festgestellte Gesamtwirkung jedes Agglomerationsprogramms. Die Beurteilung erfolgt aufgrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses der einzelnen Massnahmen anhand der gesetzlichen Kriterien (Art. 7 Abs. 2 IFG in Verbindung mit Art. 17a–17d MinVG).

Die mit den Agglomerationsprogrammen eingereichten Kostenangaben ergeben zusammen mit dem Beitragssatz die Obergrenze der Beteiligung des Bundes. Sie können nachträglich nicht mehr angepasst werden, ausser zur Berücksichtigung der Teuerung. Der Bundesanteil beträgt höchstens 50% der anrechenbaren Kosten (Art. 17d Abs. 1 MinVG) und wird von der Bundesversammlung auf der Grundlage der Prüfung des Bundes für jedes Agglomerationsprogramm einzeln beschlossen.

Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation

Gemäss Art. 7 Abs. 4 IFG berichtet der Bundesrat der Bundesversammlung alle vier Jahre über den Stand der Umsetzung des Programms Agglomerationsverkehr und beantragt dem Parlament die Freigabe der Mittel für die nächste vierjährige Finanzierungsetappe. Die Ende 2007 eingereichten Agglomerationsprogramme der 1. Generation waren Grundlage für die erste Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds von 1510,62 Mio. Franken (Preisbasis 2005, ohne MWSt) 2011 (BBI 2010, 6901). Die Mitte 2012 eingereichten Agglomerationsprogramme der 2. Generation waren Grundlage für die erste Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds von 1699,34 Mio. Franken (Preisbasis 2005, ohne MWSt) 2014 (BBI 2014, 7853). Der Bund schliesst mit den Trägerschaften entsprechende Leistungsvereinbarungen ab. Die Agglomerationsprogramme befinden sich seit 2011 (1. Generation) bzw. 2015 (2. Generation) in Umsetzung. Die Umsetzung muss bis Ende der Laufzeit des Infrastrukturfonds (2027) abgeschlossen sein.

Einschliesslich der ausserhalb der Agglomerationsprogramme mitfinanzierten sogenannten dringlichen Projekte hat der Bund bis 2015 knapp 5,7 Mrd. Franken (Preisstand 2005, ohne MWSt) freigegeben. Damit verbleiben innerhalb des bestehenden Verpflichtungskredits noch etwa 300 Mio. Franken für weitere Generationen der Agglomerationsprogramme, was dem zu erwartenden Finanzbedarf nicht gerecht wird.

Rahmenbedingungen für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation

In der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom 16. Februar 2015 (Weisung des UVEK) legte das UVEK die Rahmenbedingungen für die Erarbeitung der 3. Generation der Agglomerationsprogramme fest. Die Programme sind bis Ende 2016 dem Bund einzureichen.

Bei der Beurteilung der Programmwirkung wird auch der Umsetzungsstand der in den Leistungsvereinbarungen zu den Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation enthaltenen Massnahmen berücksichtigt. Der Bund erwartet daher einen Bericht zum Umsetzungsstand dieser Massnahmen als integralen Bestandteil des Agglomerationsprogramms der 3. Generation. Eine ausbleibende oder nur teilweise Umsetzung hat zur Folge, dass die Gesamtbeurteilung des Agglomerationsprogramms der 3. Generation schlechter ausfällt, da der Wirkungsbeitrag dieser Massnahmen nicht mehr angerechnet werden kann. Entsprechend kann dies zu einem tieferen Beitragssatz führen.

Am 1. Mai 2014 ist das revidierte Raumplanungsgesetz (RPG) zusammen mit der angepassten Raumplanungsverordnung, den dazugehörigen technischen Richtlinien zu den Bauzonen sowie einer Ergänzung des Leitfadens für die kantonale Richtplanung in Kraft getreten. Daher enthalten die kantonalen Richtpläne zukünftig weiter gehende Festlegungen zur Siedlungsbegrenzung, zur Siedlungsentwicklung nach innen sowie zu Neueinzonungen. Dies muss bei der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation erstmals berücksichtigt werden.

Künftige Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme

Der Bundesrat hat im Rahmen der Botschaft zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (NAF-Botschaft) vom 18. Februar 2015 beantragt, die Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme lückenlos und unbefristet fortzuführen und über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) abzuwickeln. Aufgrund der laufenden politischen Diskussionen ist davon auszugehen, dass die entsprechenden Gesetze zum NAF frühestens Anfang 2018 in Kraft gesetzt werden können und der Bundesbeschluss über die Mittelfreigabe für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation frühestens im Lauf des Jahres 2019 oder später gefasst wird. Damit besteht die Gefahr einer Finanzierungslücke für jene Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 3. Generation, die bereits 2019 ausführungsfähig sind. Ein Baubeginn vor Freigabe der Bundesmittel bzw. vor Unterzeichnung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung würde gemäss dem Subventionsrecht des Bundes zu einer Verwirkung des Anspruchs auf die Bundesmittel führen. Insbesondere die 2. Etappe der Limmattalbahn, deren Baubeginn 2019 vorgesehen ist, wäre davon betroffen. Der Bund hat gegenüber den Trägerschaften indessen seine Bereitschaft bekundet, eine Lösung zur Überbrückung einer Finanzierungslücke zu suchen.

2. Bisherige Agglomerationsprogramme Zürich

Agglomerationsprogramm Zürich der 1. Generation

Mit RRB Nr. 1697/2007 wurde das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Kanton Zürich beschlossen und dem Bund zur Mitfinanzierung der darin enthaltenen Massnahmen eingereicht. Aufgrund der Programmwirkung hat der Bund einen Beitragsatz von 35% (bei der Durchmesserlinie als dringliche Massnahme sogar 50%) an die mitfinanzierten Massnahmen(pakete) festgelegt. Damit besteht der Anspruch, für die 13 Massnahmen bzw. Massnahmenpakete des Agglomerationsprogramms 1. Generation Bundesbeiträge von bis zu 403 Mio. Franken zu beantragen. Der Kanton Zürich schloss mit dem Bund hierüber eine Leistungsvereinbarung ab.

Agglomerationsprogramme Zürich der 2. Generation

Für die 2. Generation wurde das Agglomerationsprogramm der 1. Generation weiterentwickelt und aktualisiert. Während das Agglomerationsprogramm Kanton Zürich 1. Generation ein Programm mit verschiedenen Schwerpunkten umfasste, betraf die 2. Generation in Absprache mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) vier einzelne Agglomerationsprogramme: die Programme Zürcher Oberland (westlicher Teil), Stadt Zürich – Glattal (einschliesslich Raum Bülach), Limmattal sowie Winterthur und Umgebung. Zusätzlicher Bestandteil ist ein Dachkonzept. Durch die 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 Agglomerationsprogramms Limmattal. Das Dachkonzept zeigt die übergeordneten Zusammenhänge aller Agglomerationsprogramme auf und gibt einen Überblick über die Massnahmen von besonderer Bedeutung. Ebenso behandelt es die Wechselwirkungen mit den benachbarten Agglomerationsprogrammen, insbesondere den Agglomerationsprogrammen 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 Agglomerationsprogramme 2. Generation können somit Bundesbeiträge von bis zu 319 Mio. Franken beantragt werden. Wichtige Ausbauprojekte für neue Tramlinien (z. B. Tramverbindung Hardbrücke), Stadtbahnlinien (z. B. Limmattalbahn) und S-Bahn (3. Etappe der 4. Teilergänzungen S-Bahn) sind in der 2. Generation enthalten. Das Programm sieht u. a. 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). Die Agglomerationsprogramme 2. Generation enthalten 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.

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 Agglomerationsprogrammen der 1. und 2. Generation enthaltenen Massnahmen verantwortlich. Die Planung und Umsetzung erfolgen auf der Grundlage der bestehenden Strassen- und Eisenbahngesetzgebung. Der Kanton als Trägerschaft schloss mit jedem der Massnahmenträger eine Umsetzungsvereinbarung (A-Massnahmen) ab oder holte von diesen Umsetzungsbestätigungen (Eigenleistungen) ein. Damit wird die vom Bund verlangte Verbindlichkeit der Programme gegenüber den Massnahmenträgern geschaffen.

Für die Umsetzungskontrolle erhebt das Amt für Verkehr nach den Vorgaben des Bundes bei den Massnahmenträgern periodisch den Stand und die Prognose von Planung und Realisierung aller Massnahmen (mitfinanzierte Massnahmen und Eigenleistungen), einschliesslich Projektänderungen.

In den Agglomerationsprogrammen 1. und 2. Generation wurden knapp 500 Massnahmen (einschliesslich Teilmassnahmen aus Massnahmenpaketen) eingegeben. Rund 80 von diesen Massnahmen befanden sich im B- und C-Horizont und werden im Rahmen der Agglomerationsprogramme 3. Generation überprüft. Die verbleibenden rund 400 A-Massnahmen sind zu rund 20% umgesetzt. Für die 1. Generation konnten über 25 Finanzierungsvereinbarungen mit dem Bund abgeschlossen werden. Auch für die 2. Generation wurden erste Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen, darunter für das Tram Hardbrücke und die 3. Etappe der 4. Teilergänzungen der Zürcher S-Bahn. Bisher (bis 31. Dezember 2015) wurden im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation 363,1 Mio. Franken an den Kanton Zürich gezahlt. Darin enthalten sind knapp 310 Mio. Franken für die Massnahme zur Ausfinanzierung der Durchmesserlinie. Neben den 20% umgesetzten Massnahmen sind weitere 40% vom Planungsstand her so weit fortgeschritten, dass eine Umsetzung in den nächsten drei Jahren realistisch ist. Bei verschiedenen Massnahmen führen vielfältige Gründe zu Verzögerungen in der Umsetzung. Teilweise wird auch aufgrund veränderter Rahmenbedingungen von einer Umsetzung abgesehen.

3. Agglomerationsprogramme Zürich der 3. Generation

3.1 Allgemeines

Anfang 2015 begann die Erarbeitung der 3. Generation der Agglomerationsprogramme. Die Erarbeitung erfolgt unter der Federführung des Amtes für Verkehr. Eng einbezogen sind die Vertretungen der inhaltlich betroffenen Stellen des Kantons, der Städte Zürich und Winterthur sowie der regionalen Planungsgruppen.

Perimeter und Inhalt

Die Programmperimeter bleiben gegenüber der 2. Generation unverändert. Die 3. Generation besteht erneut aus den Programmen Zürcher Oberland (westlicher Teil), Stadt Zürich – Glattal (einschliesslich Raum Bülach), Limmattal sowie Winterthur und Umgebung. Die Programme stellen im Wesentlichen eine Aktualisierung der 2. Generation dar. Einerseits wurden die Grundlagendaten, namentlich die Verkehrs- und Siedlungsprognosen, angepasst.

Zudem wurden die bestehenden gesetzlichen und planerischen Rahmenbedingungen berücksichtigt. Dazu gehört der vom Kantonsrat im März 2014 festgesetzte und vom Bund im April 2015 genehmigte kantonale Richtplan. Ebenso wurde mit der laufenden Gesamtüberprüfung der regionalen Richtpläne Limmattal, Zürich, Glattal, Unterland, Winterthur und Umgebung sowie Oberland eine bestmögliche Abstimmung angestrebt. Zudem wurden neue kantonale Planungen aufgenommen, wie etwa der Velonetzplan, der Massnahmenplan Fussverkehr, verschiedene Strassenplanungen sowie Tram- und Stadtbahnplanungen. Auf übergeordneter Ebene wurden insbesondere die Planungen des Bundes im Bereich Nationalstrassen sowie im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP, S-Bahn Zürich 2. Generation) als Rahmenbedingung berücksichtigt.

Aufbau

Der Aufbau der Agglomerationsprogramme orientiert sich an den Vorgaben der Weisung des UVEK und entspricht ebenfalls weitgehend der 2. Generation. Das Zukunftsbild 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.

Trägerschaft

Das bisherige Trägerschaftsmodell hat sich bewährt und wird beibehalten. Für die Agglomerationsprogramme Stadt Zürich – Glattal, Zürcher Oberland sowie Winterthur und Umgebung übernimmt wiederum der Kanton Zürich die Trägerschaft. Für das Agglomerationsprogramm Limmattal besteht weiterhin die interkantonale Trägerschaft der Kantone Zürich und Aargau.

Kosten

Die zu den einzelnen Massnahmen ausgewiesenen Kosten beruhen auf Schätzungen, deren Genauigkeit je nach Planungsstand unterschiedlich ist. Zudem liegen für einige Massnahmen noch keine Kostenangaben vor. Die Kostenangaben werden somit bis zur Schlussfassung der Programme allenfalls noch anzupassen sein.

3.2 Dachkonzept

Das Dachkonzept als Gesamtprogramm enthält eine Synthese der vier Agglomerationsprogramme der 3. Generation sowie deren Gesamtwirkungsbeurteilung. Das Dachkonzept bildet somit den konzeptionellen Rahmen für diese vier Agglomerationsprogramme. Es führt überregionale Planungen des Kantons und die Massnahmen von überregionaler Wirkung auf. Solche Massnahmen können aus Mitteln des Infrastrukturfonds nur dann vom Bund 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 Fern- und Regionalverkehr dienende Schieneninfrastrukturen von der Mitfinanzierung im Rahmen des Agglomerationsprogramms grundsätzlich ausgeschlossen.

Folgende übergeordnete Massnahmen sind im Dachkonzept enthalten:

Massnahme/Massnahmenpaket	zuständig
Oberlandautobahn (Lückenschluss Uster–Hinwil)	Kanton/Bund*
Ausbau Hardwald, Kreisel Chrüzstrass	Kanton
Glattalautobahn	Bund
Stadttunnel, Seetunnel Zürich	Bund
Ausbau A1 Umfahrung Winterthur	Bund
Ausbau A1/A4 Winterthur–Andelfingen	Bund
Pannestreifenumnutzung A1	Bund
Brüttener Tunnel	Bund
Ausbau Bahnhof Stadelhofen	Bund

* nach Inkrafttreten NEB

3.3 Agglomerationsprogramm Limmattal

Der Perimeter des Agglomerationsprogramms Limmattal umfasst acht Gemeinden des Kantons Zürich (Schlieren, Dietikon, Urdorf, Oberengstringen, Unterengstringen, Weiningen, Geroldswil, Oetwil a. d. L.) und vier Gemeinden des Kantons Aargau (Bergdietikon, Spreitenbach, Killwangen, Würenlos). Alle Gemeinden gehören der Agglomeration Zürich an (Anhang 4 zur MinVV). Im Osten grenzt der Perimeter an die Stadt Zürich (Stadtkreise 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. Die Kosten der rund 30 Massnahmen belaufen sich auf rund 808 Mio. Franken, wobei knapp 700 Mio. auf Massnahmen der Priorität A entfallen, knapp 25 Mio. Franken auf solche mit Priorität B und knapp 84 Mio. Franken auf solche mit Priorität C. Die Gesamtkosten teilen sich etwa im Verhältnis 70% zu 30% auf die Kantone Zürich und Aargau auf.

Die 2. Etappe der Limmattalbahn ist das Schlüsselprojekt. Zu den weiteren wichtigen Massnahmen zählen die Veloschnellroute in den Abschnitten Altstetten–Schlieren (Priorität A) und Schlieren–Dietikon (Priorität B), die Optimierung der Leistungsfähigkeit der Strassen und das Verkehrsmanagement Schlieren–Dietikon zur Entlastung der Zentren vom Durchgangsverkehr (Priorität A), der Ausbau der Fuss- und Velounterführung in Dietikon (Priorität A) sowie der Neubau des Zentrumsplatzes in Spreitenbach (Priorität B).

Die kostenmässig bedeutendsten dringlichen Massnahmen (Priorität A) sind:

Massnahme/Massnahmenpaket	Kostenschätzung (Stand März 2016) in Mio. Franken	Genauigkeit (Stand März 2016)
Limmattalbahn 2. Etappe, einschliesslich Abstellanlagen und Strassenanpassungen	546	±10%
Schlieren – Ausbau Engstringerkreuzung	45	±30%
Dietikon – Optimierung der Leistungsfähigkeit Mutschellenstrasse	12,1	±30%
Dietikon – Ausbau Ueberlandstrasse	10	±30%
Dietikon – Busspur Weiningerstrasse	5	±30%
Schlieren – Schliessung Velonetzlücke, Gleisfeldquerung Höhe Wagistrasse	20	±30%
Schlieren – Gleisquerung Reitmenweg für LV	5,5	±30%
Dietikon – Ausbau Fuss- und Velounterführung	8	±30%
Kanton Zürich – Veloschnellroute, Abschnitt Altstetten–Schlieren	6	±30%
Geroldswil/Dietikon – Velozubringer Moosmatt	5,5	±50%
Oberengstringen–Schlieren, Schliessung Velonetzlücke	5	±50%

3.4 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 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 rund 566 000 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie über 600 000 Beschäftigten.

Die Massnahmen mit Priorität A umfassen 34 Teilmassnahmen mit Gesamtkosten von 235,9 Mio. Franken (davon rund 76% in der Stadt Zürich). Darin enthalten sind mehrere Massnahmen zur Aufwertung von Bahnhöfen (z. B. Bülach und Kloten) und von Ortsdurchfahrten (z. B. Kloten, Bassersdorf, Bülach, Dübendorf, Greifensee, Volketswil). Die A-Liste umfasst keine Tram- oder Stadtbahnnetzweiterungen. Für den öV sind in der Stadt Zürich zwei Massnahmen vorgesehen (Ausbau des Trolleybusnetzes und Kapazitätssteigerung einer Personenunterführung am Bahnhof Altstetten). Zur Aufwertung des innerstädtischen Fussgängerbereichs plant die Stadt Zürich eine neue Verkehrsorganisation der Uraniastrasse. Im Programm der 2. Generation war das Vorhaben als B-Massnahme enthalten. Aufgrund des mittlerweile fortgeschrittenen Planungsstands ist das Vorhaben nun eine A-Massnahme. Ein Grossteil der A-Massnahmen betrifft den Langsamverkehr, insbesondere für die Schliessung von Netzlücken und die Verbesserung von Querungen sowohl in der Stadt Zürich als auch im Glattal.

Die B-Liste umfasst insgesamt 20 Teilmassnahmen mit Gesamtkosten von 1759,5 Mio. Franken (davon rund 78% in der Stadt Zürich). Darin sind grosse Netzerweiterungen enthalten, insbesondere die Vorhaben Rosengartentram/Rosengartentunnel, die Tramnetzergänzung Affoltern und die Erweiterungen der Glattalbahn vom Flughafen via Kloten nach Kloten Industrie sowie von Dübendorf Hochbord via Bahnhof Dübendorf zum Flugplatz Dübendorf (Innovationspark).

Die kostenmässig bedeutendsten dringlichen Massnahmen (Priorität A) sind:

Massnahme/Massnahmenpaket	Kostenschätzung (Stand März 2016) in Mio. Franken	Genauigkeit (Stand März 2016)
Zürich – Elektrifizierung der Buslinien 69 und 80	44	±10%
Zürich – Kapazitätssteigerung Personenunterführung Bahnhof Altstetten West	20	±30%
Zürich – Erschliessung Hochschulquartier	30	±30%
Zürich – Verbindung Stadtkreise 4 und 5 (Netzlückenschliessung Haupttrouten Velo)	17	±40%
Zürich – Zentrumsverbindung Velo	10	±30%
Zürich – Fuss- und Veloverbindung Europaallee–Limmat	5	±50%
Zürich – Ausbau Veloabstellanlagen	20	±50%
Zürich – Fusswegverbindung Grubenackerweg	10	±50%
Zürich – Veloroute Seebecken	5	±30%
Zürich – Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse	8,6	±30%
Glattal – Fussverkehr Priorität A	20	±30%
Glattal – Netzlückenschliessung und Ausbau Komforttrouten Velo	4,5	±40%
Glattal – Betriebs- und Gestaltungskonzepte	26	±30%
Kloten – Aufwertung öV-Drehscheibe	5	±30%
Bülach – Aufwertung öV-Drehscheibe	4,5	±30%
Bülach – Ausbau Knoten Fangleten-/Schützenmattstrasse	6,4	±30%

3.5 Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung

Das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung umfasst den Perimeter der regionalen Planungsgruppe Winterthur und Umgebung (RWU). Neun der insgesamt 25 Gemeinden gelten gemäss der Definition des Bundes nicht als Agglomerationsgemeinden und sind damit im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr nicht beitragsberechtig. Die Region zählt rund 185 000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie 92 000 Beschäftigte. Winterthur ist die zweitgrösste Stadt im Kanton Zürich und liegt bezüglich Dichte des urbanen Gebiets im Kanton an zweiter Stelle. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms konzentrieren sich demnach in Winterthur. Aufgrund finanzieller Restriktionen konnten einige Massnahmen aus der 2. Generation durch die Stadt Winterthur nicht erwartungsgemäss vorangetrieben werden. Das Schwergewicht der 3. Generation liegt damit auf wenigen und kleineren Massnahmen. Besonderes Augenmerk gilt weiter der koordinierten Entwicklung von Verkehr und Siedlung in urbanen Zentren. Der öV, der Veloverkehr und die Qualität der öffentlichen Räume stehen hier im Vordergrund,

um die weitere Entwicklung mit zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Arbeitsplätzen verträglich auszugestalten. Es wird sowohl die Gesamtleistungsfähigkeit (gemessen in Personenbewegungen) des Verkehrssystems optimiert als auch eine Siedlungsentwicklung nach innen gefördert. Wesentlich dafür sind ein Massnahmenpaket zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der ganzen Agglomeration, zahlreiche Aufwertungen von Ortsdurchfahrten und Massnahmen zur Beruhigung von städtischen Quartierstrassen. An der Schlüsselmassnahme öV-Hochleistungskorridor wird grundsätzlich festgehalten, wobei zunächst die Umsetzung des in der 2. Generation als A-Massnahme anerkannten Abschnitts weiterverfolgt wird. Mit der Umsetzung von Massnahmen aus dem kantonalen Velonetzplan werden Lücken geschlossen und Schwachstellen behoben, um einen höheren Qualitätsstandard zu erreichen. Die Massnahmen mit Priorität A umfassen 23 Teilmassnahmen mit Gesamtkosten von 80,3 Mio. Franken. Die B-Liste umfasst insgesamt neun Teilmassnahmen mit Gesamtkosten von 231,5 Mio. Franken.

Die kostenmässig bedeutendsten dringlichen Massnahmen (Priorität A) sind:

Massnahme/Massnahmenpaket	Kostenschätzung (Stand März 2016) in Mio. Franken	Genauigkeit (Stand März 2016)
Winterthur – Aufwertung Umfeld Bahnhof Hegi	5,5	±30%
Winterthur – Neues Bustrasse (Fortsetzung Querung Grüze)	4	±30%
Winterthur – Elektrifizierung städtisches Busnetz	8	±30%
Winterthur – Velo- und Fussgängerunterführung im Link	8,3	±30%
Effretikon – Fuss- und Velobrücke Girhalden	2	±30%

3.6 Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Das Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland umfasst 15 Gemeinden mit insgesamt rund 141 000 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie 65 000 Beschäftigten. Als grösste Herausforderung bei der Programmentwicklung gilt es weiterhin, die noch vorhandenen Landschaftsräume zu erhalten und die Zersiedelung zu bremsen. Bei den in der 2. Generation enthaltenen Verkehrsmassnahmen ist es teilweise zu Verzögerungen gegenüber der ursprünglichen Planung gekommen. Dies betrifft auch umfangreiche Infrastrukturmassnahmen mit guter Wirkung (z. B. Bushof Wetzikon). Im Rahmen der 3. Generation wird der Schwerpunkt auf kleinere Massnahmen gelegt. Dazu gehören die Umgestaltungen der Ortsdurchfahrten (Betriebs- und Gestaltungskonzepte), die Aufwertung der öV-Drehscheiben, das Massnahmenpaket Verkehrssicherheit und bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung, Massnahmen zur Verbesserung

des Fuss- und Veloverkehrs haben einen besonders hohen Stellenwert. Die Massnahmen mit Priorität A umfassen 15 Teilmassnahmen mit Gesamtkosten von 29 Mio. Franken. Die B-Liste umfasst insgesamt 19 Teilmassnahmen mit Gesamtkosten von 53 Mio. Franken.

Die kostenmässig bedeutendsten dringlichen Massnahmen (Priorität A) sind:

Massnahme/Massnahmenpaket	Kostenschätzung (Stand März 2016) in Mio. Franken	Genauigkeit (Stand März 2016)
Uster – Riedikerstrasse, Umgestaltung Ortsdurchfahrten (BGK)	3	±50%
Oberland, Netzergänzungen Velo	11,5	±50%
Uster – Betriebs- und Gestaltungskonzept Berchtoldstrasse	6	±30%
Wetzikon – Fuss-/Velounterführung und Wegverbindung Bahnhof Kempten	7	±30%
Pfäffikon – Sicherheitserhöhende Fussverkehrs-massnahmen Seestrasse	1,5	±30%

4. Abstimmung mit den Agglomerationsprogrammen Obersee und Schaffhausen

Das Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland der 3. Generation ist mit dem ebenfalls in Erarbeitung befindlichen kantonsübergreifenden Agglomerationsprogramm Obersee abgestimmt. Die Gemeinden Bubikon, Dürnten und Rüti nehmen gleichzeitig an den Agglomerationsprogrammen Zürcher Oberland und Obersee teil. Die in den drei Gemeinden vorgeschlagenen Massnahmen werden im Rahmen des Agglomerationsprogramms Obersee dem Bund eingereicht.

Für das Agglomerationsprogramm Schaffhausen wurde kein Programm der 3. Generation erarbeitet, sodass kein Abstimmungsbedarf besteht.

5. Mitwirkungsverfahren

Gemäss der Weisung des UVEK ist den betroffenen kantonalen Stellen, den Gebietskörperschaften, den Interessensgruppen und der Bevölkerung die Möglichkeit einzuräumen, an der Erarbeitung der Programme mitzuwirken. Vom 9. Mai bis zum 22. Juni 2016 wird daher in sämtlichen Programmregionen ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Die Gemeinden, die Planungsregionen und die Bevölkerung werden eingeladen, zu den Programmen Stellung zu nehmen. Die Volkswirtschaftsdirektion ist zu beauftragen, das Mitwirkungsverfahren durchzuführen und den Regierungsrat über das Ergebnis zu informieren.

6. Weiteres Vorgehen

Bis August 2016 werden die Stellungnahmen aus dem Mitwirkungsverfahren ausgewertet und gegebenenfalls in die Programme eingearbeitet. Daneben werden die Massnahmen der Agglomerationsprogramme weiterentwickelt und die Programme dem Planungsstand entsprechend angepasst. Vor der Einreichung beim Bund sind die Programme im Zeitraum August bis September 2016 von den Exekutiven der betroffenen Gebietskörperschaften zu verabschieden. Der Regierungsrat wird voraussichtlich im November oder Dezember 2016 die Einreichung der Schlussfassungen der Programme bis Ende 2016 beschliessen können.

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. Dieser Beschluss ist bis zum Beginn der öffentlichen Mitwirkung am 9. Mai 2016 nicht öffentlich.

III. Mitteilung an die Mitglieder des Regierungsrates sowie an die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi