

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 31. August 2022

1150. Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (Vernehmlassung)

Mit Schreiben vom 10. Juni 2022 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) das Vernehmlassungsverfahren betreffend den Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr eröffnet.

Mit Beschluss Nr. 544/2021 hat der Regierungsrat den Agglomerationsprogrammen der 4. Generation für die Räume Stadt Zürich – Glattal, Zürcher Oberland und Limmattal zugestimmt und die Volkswirtschaftsdirektion beauftragt, die Programme dem Bund einzureichen.

Agglomerationsprogramme sind langfristig ausgelegte Planungen (Horizont 2030 oder 2040) zur Abstimmung in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft. Sie sind Voraussetzung für die Mitfinanzierung von Infrastrukturvorhaben durch den Bund. Der Bund leistet Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Strassen-, Schienen- und Langsamverkehrs, soweit sie zu einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem führen und eine Finanzierung durch andere Bundesmittel ausgeschlossen ist (vgl. Art. 17a Abs. 1 und 2 Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel [MinVG, SR 725.116.2]). Mit dem Bundesbeschluss vom 30. September 2016 schufen die eidgenössischen Räte den unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF). Mit dem gleichzeitigen Erlass des Bundesgesetzes vom 30. September 2016 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (SR 725.13) war die Aufhebung des Infrastrukturfondsgesetzes vom 6. Oktober 2006 verbunden. Die Finanzierung des Programms Agglomerationsverkehr ist seitdem zeitlich unbefristet gesichert.

Schweizweit wurden beim Bund 32 Agglomerationsprogramme eingereicht, mit denen die verschiedenen Trägerschaften alle mitzufinanzierenden Projekte aufführen sowie die verkehrs- und siedlungsplanerische Abstimmung dieser Massnahmen nachweisen. Gemäss dem in die Vernehmlassung geschickten Bundesbeschluss lösen die in den Programmen der 4. Generation enthaltenen Massnahmen Bundesbeiträge von 1,3 Mrd. Franken aus. Damit übersteigen die Beitragsgesuche aller Kantone die zur Verfügung stehenden Mittel deutlich. Der Bund nimmt

im Rahmen der Prüfung der Agglomerationsprogramme daher Kürzungen bei anrechenbaren Projektkosten oder Umpriorisierungen der angemeldeten Vorhaben vor. Bei der Priorisierung wird unterschieden in A-Massnahmen (Umsetzungsbeginn 2024 bis 2028), B-Massnahmen (noch nicht baureif, Umsetzungsbeginn voraussichtlich 2028 bis 2032), C-Massnahmen (Massnahmen auf tiefem Planungsstand, Umsetzungsbeginn nach 2032) sowie Eigenleistungen. Für Letztere ist eine Mitfinanzierung durch den Bund ausgeschlossen. Sie sind für die Wirkung und die Bewertung eines Programms aber von Bedeutung.

Vernehmlassungsverfahren und fachliche Bereinigung

Am 14. Juni 2022 wurde den Kantonen vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) vertraulich der Erläuterungsbericht (Entwurf Stand 14. Juni 2022) zur Prüfung der Agglomerationsprogramme zugestellt. Ebenfalls mit Schreiben vom 14. Juni 2022 übermittelte das ARE dem Kanton die Prüfberichte zu den Agglomerationsprogrammen der Kantone Zürich – Glattal, Zürcher Oberland sowie Limmattal (Entwürfe Stand 14. Juni 2022). Die Prüfberichte sind formell nicht Gegenstand der Vernehmlassung des Bundes. Sie bilden jedoch die Grundlage für die vorgenommene Bewertung der Programme und die Beitragssätze. Im Juni 2022 lud das Amt für Mobilität die Massnahmenträger (Städte und Gemeinden, Planungsregionen, Transportunternehmungen sowie kantonale Amtsstellen), deren Massnahmen gemäss Prüfberichten von Umpriorisierungen und Kürzungen betroffen sind, ein, Stellung zu nehmen und Änderungsanträge zu den Prüfberichten einzubringen. Im Rahmen eines Fachgesprächs mit Vertretenden der Bundesämter am 2. August 2022 konnten die beteiligten kantonalen Stellen Änderungsanträge zu den Prüfberichten einbringen. In den erläuternden Bericht zum Bundesbeschluss konnten diese Ergebnisse nicht mehr einfließen, da das Vernehmlassungsverfahren hierzu bereits am 10. Juni 2022 eröffnet wurde und die Prüfberichte bis zur Überweisung der Botschaft an die eidgenössischen Räte vom Bund vertraulich behandelt werden.

Bewertung der Zürcher Programme

Für die vom Kanton Zürich eingereichten Programme werden gemäss Vernehmlassungsvorlage folgende Beitragssätze zuerkannt und damit folgende Bundesbeiträge (Preisstand Oktober 2020) in Aussicht gestellt:

Agglomerationsprogramm	Beitragssatz	A-Liste in Mio. Franken	B-Liste in Mio. Franken	Total in Mio. Franken
Zürcher Oberland	35%	15,78	19,85	35,63
Stadt Zürich – Glattal	40%	243,77	230,09	473,86
Limmattal	35%	33,71*	7,52**	41,23
Total Kanton Zürich		293,26	257,46	550,72

* davon 4,87 Mio. Franken im Kanton Aargau ** davon 0,92 Mio. Franken im Kanton Aargau

Die vom Bund zuerkannten Beitragssätze von 35% bzw. 40% sind zufriedenstellend. Es wurden keine Abzüge wegen mangelnder Umsetzung der früheren Agglomerationsprogramme vorgenommen. Keines der 32 schweizweit eingereichten Programme erreichte indessen den gemäss Art. 17d Abs. 1 MinVG höchstmöglichen Beitragssatz von 50%. Im Vergleich mit der Gesamtschweiz beträgt der Anteil des Kantons Zürich an der vorgesehenen Gesamtsumme der Bundesbeiträge bei den A-Projekten 22,6% und bei den B-Projekten 27,9%. Dies entspricht etwa den Anteilen der vorangegangenen Generationen.

Zu den grössten A-Projekten der Zürcher Agglomerationsprogramme gehören das Tram Affoltern mit einem voraussichtlichen Bundesbeitrag von 106 Mio. Franken, die Velohauptverbindung Baltenswil–Dietlikon, Teil West (voraussichtlicher Bundesbeitrag 20 Mio. Franken), die Veloschnellroute Limmattal, Abschnitt Schlieren–Dietikon (18 Mio. Franken), verschiedene Verkehrsvorhaben im Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung Regensdorf Nord (34 Mio. Franken), die Langsamverkehrsverbindung «Fil Bleu Glatt» (5 Mio. Franken), die Veloschnellroute Wallisellen – Stadtgrenze Zürich (8 Mio. Franken) und die Groberschliessung des Innovationsparks Dübendorf (6 Mio. Franken). Hinzu kommen zu Paketen zusammengefasste kleinere Vorhaben des Langsamverkehrs (27 Mio. Franken) und zur Aufwertung und Sicherheitssteigerung des Strassenverkehrs (17 Mio. Franken). Den Rest bilden kleinere Einzelmassnahmen.

Einige Massnahmen wurden vom Bund nicht in der eingegebenen Priorität anerkannt. Zu den grössten von Priorität A in B rückgestuften Massnahmen gehören insbesondere die Verlängerung der Glattalbahn (Flughafen bis Kloten Industrie) und damit verbunden die Velohauptverbindung Kloten–Bassersdorf mit erwarteten Bundesbeiträgen von insgesamt 133 Mio. Franken, die Erschliessung des Hochschulgebiets Zürich Zentrum, die Seilbahn Stettbach – Zoo Zürich, die Veloverbindung der Stadtkreise 4 und 5 in Zürich, die Umgestaltung der Hardturmstrasse in Zürich, die Unterführung Bahnhof Ost in Kloten und der Umbau des Bushofs Uster. Das UVEK begründet diese Rückpriorisierungen in der Regel mit zu wenig weit fortgeschrittenem Planungsstand oder ungenügendem Kosten-Nutzen-Verhältnis. Dies gilt insbe-

sondere für die Mitfinanzierung der Verlängerung der Glattalbahn, die trotz dem vom Bund anerkannten sehr hohen Nutzen rückgestuft worden ist. Dieses Vorhaben, zusammen mit der Velohauptverbindung Kloten–Bassersdorf, weist entgegen der Einschätzung des Bundes ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Zudem haben beide Projekte zum Zeitpunkt der Eingabe des Agglomerationsprogramms den vom Bund verlangten Planungsstand erreicht. Somit sind die Voraussetzungen für eine Höherstufung in Priorität A gegeben.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

I. Schreiben an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Zustelladresse: Bundesamt für Raumentwicklung, Sektion Verkehrspolitik, 3003 Bern; auch per E-Mail als PDF- und Word-Version an info@are.admin.ch):

Die Kantonsregierungen wurden mit Schreiben vom 10. Juni 2022 zur Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr eingeladen. Als Trägerschaft der Agglomerationsprogramme Stadt Zürich – Glattal, Limmattal und Zürcher Oberland der 4. Generation danken wir Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Die Stellungnahmen betreffend Frage 8 sind, soweit sie das Agglomerationsprogramm Limmattal betreffen, mit dem Kanton Aargau als Mitträger des Agglomerationsprogramms abgestimmt und lauten gleich.

Die Beiträge des Bundes, die über die Agglomerationsprogramme geleistet werden, sind für die Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen von zentraler Bedeutung. Um die Massnahmen in Abstimmung mit der Siedlungsplanung zu entwickeln, hat der Kanton Zürich für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme seit der Eingabe der Programme der 3. Generation einen grossen Aufwand betrieben, insbesondere zur Erreichung der geforderten Baureife der Grossprojekte. Wir stellen positiv fest, dass der Bundesrat in seinem erläuternden Bericht zu den Agglomerationsprogrammen der 4. Generation die Bedeutung der drei Zürcher Programme wiederum anerkennt. Mit diesen Programmen kann das Verkehrssystem in unseren Städten und Agglomerationen bestmöglich weiterentwickelt werden. Die vorgesehenen Beitragssätze der einzelnen Programme sind nachvollziehbar. Wir anerkennen, dass etwas mehr als die Hälfte der eingereichten Investitionskosten für Massnahmen auf die vier grossen Agglomerationen Basel, Bern, Genf und Zürich entfallen. Wie der Bund in seinem erläuternden Bericht selbst

festhält, widerspiegelt dies die Probleme der Verkehrssysteme in diesen Regionen wie auch die Komplexität der zur Behebung nötigen Massnahmen. Wird jedoch das Verhältnis der Investitionskosten zur Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahl berücksichtigt, zeigt sich, dass die kleineren Agglomerationen zum Teil signifikant höhere Bundesbeiträge erhalten. Wir erwarten deshalb, dass sich bei zukünftigen Generationen die Verteilung der Bundesbeiträge noch verstärkter an den Problemstellungen und der Anzahl der aus der Massnahme nutzniehenden Personen orientiert.

Nicht einverstanden sind wir mit verschiedenen Rückpriorisierungen von Schlüsselmassnahmen. So ist insbesondere die Rückstufung der Glattalbahn-Verlängerung auf Stadtgebiet Kloten und der mit dieser baulich zusammenhängenden Velohauptverbindung auf Priorität B für uns in keiner Weise nachvollziehbar. Das Projekt hat den vom Bund geforderten Planungsstand erreicht, und der Kanton Zürich sieht sich auch in der Lage, seinen Anteil an diesem Projekt im geplanten Zeithorizont zu leisten. Zudem anerkennt der Bund den sehr hohen Nutzen des Vorhabens. Eine Rückpriorisierung hätte einschneidende Konsequenzen nicht nur für das Vorhaben selbst, sondern auch für den dringend herzustellen Hochwasserschutz von Kloten und dem Flughafen Zürich. In diesem Zusammenhang bestehen unsererseits grundsätzliche Vorbehalte gegenüber der Methodik der Bewertung der Grossprojekte und der Praxis der Mitfinanzierung der Programme durch den Bund.

In unserer Stellungnahme folgen wir der Gliederung des zur Verfügung gestellten Fragenkatalogs. Die nachfolgend unter Ziff. 8 aufgeführten Anträge wurden bereits anlässlich der Fachgespräche mit dem Bund vom 2. August 2022 zu den Prüfberichten vorgestellt und schriftlich eingebracht.

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage (insbes. Höhe des Bundesbeitrags) einverstanden?

Mit den Grundzügen der Vorlage sind wir einverstanden.

2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Es wurden alle Aspekte angemessen berücksichtigt.

3. Haben Sie Bemerkungen zur dargelegten Ausgangslage (Kapitel 1 des erläuternden Berichts)?

In Kapitel 1.3.2 wird die Abstimmung der Bundesplanungen (STEP-Ausbauschritte, Sachpläne Verkehr) untereinander und mit den Agglomerationsprogrammen beschrieben. Der Abstimmungsprozess auf Bundeseite, insbesondere zwischen dem Sachplan Verkehr, Teil Programm, und den STEP-Planungen hat sich in den letzten Jahren spürbar intensiviert. Bei der Abstimmung zwischen den Bundesplanungen

und den Agglomerationsprogrammen orten wir im Hinblick auf die 5. Generation jedoch Verbesserungspotenzial. Während bereits beschlossene STEP-Ausbau Schritte naturgemäss für die Agglomerationsprogramme eine Rahmenbedingung darstellen, müssen sich die in Arbeit befindenden STEP-Planungen des Bundes vermehrt auch an den Zukunftsbildern und Strategien der beschlossenen und dem Bund eingereichten Agglomerationsprogramme orientieren und auf diese Grundlagen ausdrücklich Bezug nehmen. Dasselbe gilt für bedeutende Massnahmen der Agglomerationsprogramme aus den Bereichen Siedlung und Verkehr, soweit diese in den Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und Trägerschaft enthalten sind und Einfluss auf die Bundesplanungen haben oder haben könnten.

4. Sind Sie mit dem Vorgehen und den Ergebnissen der Prüfung der Agglomerationsprogramme des Programms Agglomerationsverkehr der vierten Generation einverstanden (Kapitel 2 des erläuternden Berichts)? Falls nein, wo sehen Sie Anpassungsbedarf?

Prüfprozess und politischer Prozess

Wie schon im Rahmen der früheren Programmgenerationen bemängelt, erachten wir die Gleichzeitigkeit der fachtechnischen Prüfung der Programme und des politischen Entscheidungsprozesses betreffend die Verpflichtungskredite als problematisch. Die Ergebnisse der fachtechnischen Prüfung durch das ARE (federführend) werden den Trägerschaften erst zur Verfügung gestellt, wenn die Vorlage zum Bundesbeschluss in die Vernehmlassung gegeben wurde. Dies widerspricht einer langjährigen Forderung der Kantone, dass zuerst die fachliche Prüfung unter Einbezug der Trägerschaften abzuschliessen ist, bevor der Entwurf des Bundesbeschlusses in die Vernehmlassung geht. Mit dem heute unbefriedigenden Ablauf ist es für die Trägerschaften nicht möglich, Ergebnisse und Sachverhalte aus der Prüfung des ARE in die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss einfliessen zu lassen.

Antrag: Ab der 5. Generation soll der Bund ein ausreichendes, dem politischen Prozess zeitlich vorgelagertes Zeitfenster für eine fachliche Stellungnahme der Trägerschaften zu den Prüfergebnissen vorsehen.

Stellenwert grosser Agglomerationen

Der grösste Handlungsbedarf betreffend den Agglomerationsverkehr besteht in den grossen Agglomerationen. Als grosse Agglomerationen sind die Agglomerationen Zürich–Glattal, Basel, Bern, Grand Genève, Lausanne–Morges klassifiziert (Kapitel 2.3.2.3 des erläuternden Berichts). Etwas mehr als die Hälfte der eingereichten Investitionskosten ist für Massnahmen in diesen Agglomerationen vorgesehen. Wird jedoch das Verhältnis der Investitionskosten zur Bevölkerungs- und Beschäftigten-

zahl berücksichtigt, zeigt sich, dass die kleineren Agglomerationen zum Teil signifikant höhere Bundesbeiträge erhalten (Abbildung 3 im erwähnten Kapitel und Abbildung A3-1 im Anhang). In den grossen Agglomerationen mit ihren hohen Einwohner- und Arbeitsplatzdichten sind die zu lösenden Verkehrsprobleme am stärksten ausgeprägt. Trotzdem werden gerade dort pro Kopf signifikant weniger Bundesbeiträge als bei mittleren und kleineren Agglomerationen eingesetzt. Berücksichtigt man neben der Wohnbevölkerung auch die in der Regel hohen Anteile an Zupendelnden sowie die vielfach wegen der hohen Siedlungsdichten und der Vielzahl an bestehenden Infrastrukturen aufwendigeren Bautechnik, akzentuiert sich das Missverhältnis weiter. Die Effizienz der eingesetzten Bundesmittel ist damit aus unserer Sicht mangelhaft und muss verbessert werden.

Antrag: Im Rahmen der 5. und nachfolgender Generationen von Agglomerationsprogrammen sind die Bundesbeiträge verstärkt entsprechend den Problemlagen und der Anzahl der aus der Massnahme nutzenziehenden Personen zu verteilen.

Zusammenhang Beitragszusicherung und Fondsentnahmen

Zur Ausrichtung der Bundesbeiträge für die Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 4. Generation werden zwei Verpflichtungskredite von insgesamt 1296,17 Mrd. Franken beantragt. Die Mittel werden dem NAF entnommen. Gemäss Art. 17f MinVG orientieren sich die im Bundesvoranschlag eingestellten Beiträge an Massnahmen der Agglomerationsprogramme an den entsprechenden Verpflichtungskrediten und betragen in der Regel zwischen 9% und 12% der im NAF geplanten Ausgaben. In Abschnitt 4.1.1 des erläuternden Berichts zum Bundesbeschluss sind die erwarteten Entnahmen aus dem NAF für den Agglomerationsverkehr bis 2030 zusammengestellt (Tabelle 3). Durch die Einführung der Umsetzungsfristen für die ersten drei Generationen der Agglomerationsprogramme wird mit einem erhöhten Mittelbedarf in den kommenden Jahren gerechnet. Ab 2027 wird von einem abnehmenden Mittelbedarf ausgegangen.

Antrag: Der Bund soll aufgrund seiner Erfahrungen aus der Umsetzung der bisherigen Generationen seine Ausgaben so budgetieren, dass die verfügbaren Mittel auch tatsächlich ausgeschöpft werden können. Die Prognose der tatsächlichen Ausgaben (Fondsentnahmen) soll aufgrund der Erfahrungen der Vergangenheit realistischer erfolgen. Damit entsteht ein grösserer Spielraum bei der Beitragszusicherung im Rahmen der Prüfung der Agglomerationsprogramme. Solange die Mittel mutmasslich nicht ausgeschöpft werden, soll auf eine Rückpriorisierung grosser Massnahmen nur aus Budgetgründen verzichtet werden. Dies betrifft insbesondere die gemäss Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm

Stadt Zürich – Glattal zurückgestuften Massnahmen GV1a: Kloten – Verlängerung Stadtbahn (Flughafen – Kloten Industrie) sowie GV1b: Kloten/Bassersdorf – Velohauptverbindung Kloten–Bassersdorf (vgl. Antwort zu Frage 8). Beide Massnahmen würden erst ab 2027 Mittel aus dem NAF beanspruchen.

Beurteilung von schwer finanzierbaren Massnahmen

In den teuren Massnahmenkategorien «Kernentlastungs- und Umfahrungsstrassen» und «Tram/Stadtbahnen» erlaubt die Massnahmenbeurteilung allein gestützt auf die Kosten und den Nutzen (basierend auf den vier Wirkungskriterien) keine genügend klare Prioritätenzuordnung. Daher werden Zusatzkriterien angewendet und ein Quervergleich über alle eingereichten Massnahmen angestellt. Die Quervergleiche tragen wesentlich zur Gesamtkonsistenz der Beurteilung der Agglomerationsprogramme bei. Ihre Ergebnisse werden dazu verwendet, die Priorisierung der Massnahmen zu überprüfen und sehr gute und als sinnvoll beurteilte Massnahmen mitfinanzieren zu können, auch wenn sie sehr hohe Kosten verursachen. Der im Rahmen der 4. Generation für die Massnahmenkategorie Tram/Stadtbahnen durchgeführte Quervergleich ist im erläuternden Bericht zur Prüfung beschrieben (Kapitel 3.2.2 bis 3.2.4 sowie Anhang 3). In Kapitel 3.2.4 werden drei Schritte der Überprüfung der Massnahmenpriorisierung genannt. Schritt 2 anerkennt, dass Massnahmen mit sehr hohem Nutzen, die aufgrund besonderer Umstände, z. B. der städtebaulichen oder topografischen Situation, sehr teuer sind, kein gutes oder sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis erreichen. Da es jedoch unter anderem Ziel des Programms Agglomerationsverkehr sei, schwer finanzierbare Vorhaben zu unterstützen, sollen solche Massnahmen nicht a priori von einer Mitfinanzierung durch den Bund ausgeschlossen werden. Deshalb können als vom Bund sinnvoll beurteilte Massnahmen trotz nur ungenügendem oder genügendem Kosten-Nutzen-Verhältnis aufpriorisiert werden, wenn sie einen hohen bis sehr hohen absoluten Nutzen aufweisen (8–12 Punkte).

Antrag: Die Aufpriorisierung ist insbesondere für die gemäss Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal zurückgestuften Massnahmen GV1a: Kloten – Verlängerung Stadtbahn (Flughafen – Kloten Industrie) sowie GV1b: Kloten/Bassersdorf – Velohauptverbindung Kloten–Bassersdorf, vorzunehmen (vgl. Antwort zu Frage 8). Die Verlängerung der Stadtbahn weist gemäss erläuterndem Bericht zum Bundesbeschluss mit 11 von 12 Punkten einen sehr hohen Nutzen auf.

Anerkennung der Vorleistungen der Trägerschaften

Der Bund hatte bereits in früheren Agglomerationsprogrammen für grosse Tramprojekte abgeschlossene Vorprojekte verlangt, um sie zur Finanzierung im entsprechenden Agglomerationsprogramm vorschlagen zu können. Die aktuellen Richtlinien des Bundes verlangen allgemeine Vorprojekte für Massnahmen mit Investitionskosten von über 50 Mio. Franken für deren A-Priorisierung (vgl. Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr vom 13. Februar 2020). Diese Vorgabe erhöht die Planungssicherheit für die spätere Finanzierung im entsprechenden Umsetzungshorizont. Dank umfangreicher Vorleistungen hat der Kanton Zürich in den vergangenen vier Jahren seit der Eingabe des Agglomerationsprogramms der 3. Generation sicherstellen können, dass der verlangte Planungsstand insbesondere bei der Verlängerung der Glattalbahn erreicht wurde (vgl. Antwort zu Frage 8). Solche Anstrengungen sollten ebenfalls in die Beurteilung einfließen.

5. Haben Sie Bemerkungen zu den Erläuterungen der Bestimmungen des Bundesbeschlusses (Kapitel 3 des erläuternden Berichts)?

Wir haben keine Bemerkungen.

6. Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten Auswirkungen (Kapitel 4 des erläuternden Berichts)?

Wir haben keine Bemerkungen.

7. Haben Sie Bemerkungen zu den dargelegten rechtlichen Aspekten (Kapitel 5 des erläuternden Berichts)?

Wir haben keine Bemerkungen.

8. Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

Grundlage der folgenden Bemerkungen und Anträge bilden neben den Unterlagen zum Bundesbeschluss auch die uns am 14. Juni 2022 übermittelten Entwürfe der Prüfberichte und die zugehörigen Erläuterungsberichte.

*Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, Massnahmen
GV1a: Kloten – Verlängerung Stadtbahn (Flughafen – Kloten
Industrie), GV1b: Kloten/Bassersdorf – Velohauptverbindung Kloten–
Bassersdorf, Teil Kloten, ÖV10: Kloten – Umfeld Glattalbahnhaltestelle Stadthaus*

Nicht nachvollziehbar ist die Rückstufung der Verlängerung der Stadtbahn (Flughafen – Kloten Industrie) zu einer Massnahme der Priorität B mit der Begründung, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht gut genug

sei bzw. zu wenig klar aufgezeigt werde, wie sich die hohen Kosten für die Nachfrage rechtfertigen liessen und dass der Zusatznutzen einer Tramlösung gegenüber einem ausgebauten (Elektro-)Busangebot nicht klar genug dargestellt sei.

Der Kanton Zürich und die Stadt Kloten wollen im Gebiet Steinacker 50 ha Gewerbegebiet zu Mischgebiet transformieren und Wohnraum für bis zu 7000 Personen schaffen. Das Gebiet soll in erster Linie mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie Fuss- und Veloverkehr erschlossen werden, weil sich insbesondere die kurzen Distanzen von rund 3 km zur Verkehrsdrehscheibe und zum grossen Arbeitsplatzzentrum am Flughafen besonders für diese Verkehrsträger eignen.

Diese Entwicklung ist auch mit der Planung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) zur Glattalautobahn abgestimmt. Im Rahmen einer 2011 und 2012 unter Federführung des ASTRA und unter Einbezug des Kantons, der Planungsregion und der betroffenen Städte und Gemeinden durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilung wurde auf einen früher geplanten und im kantonalen Richtplan festgesetzten Anschluss der Glattalautobahn im Raum Kloten-Bassersdorf (Gebiet Steinacker) verzichtet und eine direktere, weiter südliche Linienführung gewählt. Der Verzicht auf diesen Anschluss wurde vor allem damit begründet, dass das Gebiet transformiert und damit eine ÖV- (Verlängerung Glattalbahn) und Langsamverkehrs-, nicht aber eine MIV-affine Nutzung priorisiert werden soll. Im kantonalen Richtplan wurde diese Änderung mit Beschluss des Kantonsrates vom 27. März 2017 festgesetzt und vom Bundesrat am 15. Juni 2018 genehmigt.

Projektierung und Bau der Verlängerung der Glattalbahn sowie der Velohauptverbindung sind eng auf die Agglomerationsprogramme abgestimmt: Das Vorhaben wurde bereits im Ende 2016 eingereichten Agglomerationsprogramm der 3. Generation als später mitzufinanzierendes Projekt angemeldet. Der Bund hatte das Vorhaben im Prüfbericht vom 14. September 2018 entgegen dem Antrag des Kantons Zürich in Priorität C* eingestuft, d. h., er hat den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkannt, das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Massnahme aufgrund der noch zu wenig konkreten Planungen zur Siedlungsentwicklung (Arbeitsplatzgebiet) als noch nicht genügend erachtet. Seither unternahmen der Kanton Zürich und die Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG) grosse Anstrengungen, das Vorprojekt rechtzeitig fertigzustellen, sodass die Verlängerung der Glattalbahn entsprechend den Bundesvorgaben im Umsetzungshorizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation als baureif beurteilt und daher als A-Massnahme aufgenommen werden kann. Durch die Mitfinanzierung des Bundes soll gewährleistet sein, dass das Vorhaben entsprechend dem aktuellen Projektierungsprogramm ab 2026 realisiert werden kann.

Daneben wurden bzw. werden die übrigen relevanten Rahmenbedingungen sichergestellt. Der Regierungsrat hat bisher rund 32 Mio. Franken Projektierungsmittel bewilligt mit dem Ziel des raschen Baubeginns 2026 (RRB Nr. 1251/2020). Die Arbeiten für das Bau- und Auflageprojekt verlaufen intensiv und sind terminlich auf Kurs. Die Kosten des Vorhabens werden laufend optimiert. Die Stadt Kloten sorgt für die zeitgerechte Umzonung des Steinackergebiets. Damit wird aufgezeigt, dass die wichtige Voraussetzung des Zusammenspiels von Siedlung und Verkehr rechtzeitig und koordiniert abgeschlossen werden kann. Die Umzonung des Steinackerquartiers von einer Gewerbezone in eine Mischzone (Arbeiten und Wohnen) soll rechtzeitig für den kantonalen Kreditbewilligungsprozess abgeschlossen sein. Es besteht hoher Konsens zwischen allen Beteiligten (Kanton: Wasserbau, Strassenbau, ÖV; Flughafen Zürich AG; Stadt Kloten; Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer). Der Bundesrat hat zudem am 6. April 2022 die Infrastrukturkonzession Nr. 5144 (Glattalbahn) der VBG um den Abschnitt Zürich Flughafen, Fracht – Steinacker (Grubenstrasse), Stadt Kloten, ausgedehnt.

Die beiden Vorhaben weisen einen sehr hohen Nutzen auf. Das Gebiet gilt als eines der bedeutendsten Entwicklungsgebiete im Kanton Zürich. Auch liegt es abseits des Fluglärmkorridors und bildet damit eines der wenigen Entwicklungspotenziale für die Stadt Kloten. Die Gebietsentwicklung ist nur möglich, wenn die Erschliessung (insbesondere die Anbindung an die Verkehrsdrehscheibe Flughafen) durch ein neues, effizientes und zuverlässiges ÖV-Angebot und als Ergänzung dazu durch eine Veloschnellroute abseits der heute bestehenden Hauptachse sichergestellt wird. Ein derartiges neues Angebot ist nötig, weil das heutige Strassennetz rund um den Flughafen in den Verkehrsstosszeiten überlastet ist. Aus diesem Grund wurden die Verkehrs-Infrastrukturprojekte und die Siedlungsentwicklung in einem iterativen Prozess optimal aufeinander abgestimmt. So soll eine sehr geringe Parkplatzzahl im Gebiet für Wohnnutzung eingeführt werden (zurzeit sind zwei Parkplätze pro zehn Wohnungen vorgesehen), um einen hohen Anteil von ÖV und Velo am Modal Split zu erreichen. Der Bund anerkennt in Anhang 3 des erläuternden Berichts zum Bundesbeschluss den sehr hohen Nutzen des Vorhabens mit 11 von 12 möglichen Punkten.

Die Erschliessungslösung des Gebiets mit einem erweiterten Busangebot auf dem bestehenden Strassensystem ist nicht zielführend, da die Busse am Knoten «Zum Wilden Mann» grosse Verzögerungen erfahren würden. Der Knoten ist der Taktgeber für den Strassenverkehr im gesamten Raum Kloten-Bassersdorf und dessen Leistungsfähigkeit ist in den Spitzenzeiten bereits heute überschritten. Ein Ausbau des Knotens «Zum Wilden Mann» beispielsweise mit einer Unterführung (o. Ä.) würde

eine städtebaulich unverträgliche Situation schaffen (Notwendigkeit von Gebäudeabbrüchen, Einpassung der Portalbauwerke in das Siedlungsgebiet usw.). Zudem würde ein Ausbau lediglich zu einer Problemverlagerung führen, da auch weitere Knoten auf der Achse Kloten–Bassersdorf bereits heute stark ausgelastet sind. Auch das schrittweise umgesetzte regionale Verkehrssteuerungskonzept im Raum Kloten führt zwar zu einer Verbesserung des Strassenverkehrs, löst jedoch das Problem am Knoten «Zum Wilden Mann» nicht und führt somit auch nicht zu einer nachhaltigen Steigerung der Attraktivität des strassengebundenen ÖV. Schliesslich ist auch eine Buspriorisierung am Knoten nicht zielführend, da der Knoten in allen Richtungen befahren wird. 9 von 16 Buslinien vom und zum Flughafen fahren bereits über den Knoten. Das Busangebot auf dem bestehenden Strassennetz wäre weder leistungsfähig noch zuverlässig und somit nicht attraktiv. Die Qualität des ÖV-Angebots würde demnach künftig deutlich abnehmen, was den verkehrs-, klima- und umweltpolitischen Zielsetzungen des Kantons zuwiderläuft.

Eine Erhöhung der Kapazitäten im Verkehrssystem ist unter den gegebenen Umständen in Kloten folglich nur über einen neuen, separaten Korridor möglich. Das heisst, es muss in jedem Fall neue Infrastruktur (einschliesslich Querung A51) gebaut werden, unabhängig vom Systementscheid Stadtbahn oder Bus. Nur dieser neue Korridor ermöglicht eine attraktive und zuverlässige Erschliessung des Gebiets Steinacker mit dem ÖV. Mit einer Reisezeit von nur sieben Minuten aus dem Entwicklungsgebiet Steinacker zum Flughafenkopf kann die gewünschte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung optimal unterstützt werden. Auch ermöglicht dieser Korridor die sichere und schnelle Mobilität für Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger. Das wiederum deckt sich mit der kantonalen Strategie, Velohauptverbindungen möglichst abseits der Hauptverkehrsachsen zu führen.

Ein schienengebundener, eigentrassierter ÖV weist gegenüber einer Buslösung klare Vorteile auf, insbesondere wegen der damit verbundenen Zuverlässigkeit und hohen Reisegeschwindigkeit. Dabei muss vorab offengelassen werden, ob die Umsetzung eines separaten Buskorridors auf der vorgesehenen Route überhaupt mehrheits-, bewilligungs- und umsetzungsfähig wäre. Die Verlängerung der bestehenden Glattalbahn resultiert in tieferen Betriebskosten dank der Verlegung der bestehenden Wendeschlaufe und die dadurch mögliche Einsparungen im Fahrzeug-einsatz der Linie 10. Die zusätzlichen jährlichen Betriebskosten einer verlängerten Stadtbahn betragen etwa 1,4 Mio. Franken, jene eines verdichteten Bustaktes hingegen 2,5 Mio. Franken. Zudem besteht kein Systembruch am Flughafen und es besteht Aufwärtskompatibilität mit der

später geplanten Verlängerung nach Bassersdorf. Ein Busvorlaufbetrieb würde einerseits zu den erwähnten Mehrkosten führen und andererseits auch die Transformation des Gebiets Steinacker weniger stark unterstützen.

Es ist korrekt, dass die Investitionskosten des neuen Korridors höher liegen als bei Tram- oder Stadtbahnvorhaben vergleichbarer Länge. Dies lässt sich aber u. a. durch die bestehende hohe Infrastrukturdichte und die anspruchsvollen Rahmenbedingungen erklären. So muss das über die A51 führende neue Viadukt auch künftige Ausbauprojekte berücksichtigen. Dazu gehören insbesondere der geplante 6-Spur-Ausbau (gemäss Sachplan Infrastruktur Nationalstrasse) und die Ausbauprojekte des Flughafens (gemäss Sachplan Infrastruktur Luftfahrt). Daneben führt auch die vorgegebene Streckenführung entlang des Altbachs zur Erstellung bzw. Erneuerung zahlreicher Infrastrukturbauten (Stützmauern, Brücken). Auch die zuständigen zürcherischen politischen Gremien haben die absehbaren Kosten der Verlängerung bei der Festlegung des Trassees im kantonalen Richtplan intensiv diskutiert. Letztlich gaben aber in der Interessenabwägung die zahlreichen klaren Vorteile hinsichtlich der Erreichung der siedlungs-, verkehrs- und umweltpolitischen Ziele einen deutlichen Ausschlag zu dieser Lösung. Ins Gewicht fielen dabei u. a. die Kriterien Sicherheit, Zuverlässigkeit, Qualität des ÖV-Angebots, Führung abseits Hauptachsen und die leistungsfähige Erschliessung der Entwicklungsgebiete. Daneben ergeben sich aber auch Vorteile für andere Verkehrsvorhaben: So wäre beispielsweise ein Viadukt über die A51 für den Velo- und Fussverkehr alleine zu teuer. Ebenso profitiert das ASTRA bei einem künftigen Ausbau der A51 von einer mittelstützenfreien Querung der Autobahn.

Eine wichtige Rahmenbedingung, die grosse Auswirkungen auf sämtliche Planungen und Umsetzungen in diesem Perimeter hat, ist sodann der Hochwasserschutz. Auch wenn diese Massnahmen nicht über die Agglomerationsprogramme finanziert werden, müssen sie aufgrund der engen räumlichen Verflechtung und der zeitlichen Dringlichkeit zwingend mitberücksichtigt werden. In Kloten besteht sehr grosses Schadenspotenzial aufgrund eines möglichen, vom Altbach ausgehenden Hochwassers. Gefährdet sind neben der Stadt selbst insbesondere die nationalen Verkehrsinfrastrukturen am Flughafen Zürich (Gepäcksortieranlage, SBB-Bahnhof usw.). Das Schadenspotenzial wird auf über 1 Mrd. Franken geschätzt, wobei die zusätzlichen Betriebskosten noch nicht eingerechnet sind. Es müssen mit hoher Dringlichkeit neue Hochwasserschutzmassnahmen ergriffen werden. Alle geplanten Massnahmen (Hochwasserschutz, Glattalbahn-Verlängerung und Velohauptverbindung) lassen sich bedeutend kostengünstiger umsetzen, wenn sie gemeinsam geplant und aufeinander abgestimmt umgesetzt werden.

Dabei können Bauzeiten und Emissionen reduziert, Einsparungen erzielt und Ressourcen geschont werden. All diese Synergien würden bei einer zeitlich gestaffelten Umsetzung dahinfallen. Zudem bliebe das Hochwasserrisiko bei einer Verzögerung der Glattalbahn und Velohauptverbindung länger bestehen als in der ursprünglichen Planung. Dieser besondere Umstand aufgrund des Hochwasserschutzes und die daraus entstehenden einmaligen Chancen für das Projekt wurden beim bisherigen Prüfergebnis nicht gebührend mitberücksichtigt.

Zusammenfassend ist zu betonen, dass die Verlängerung der Stadtbahn vom Flughafen nach Kloten Industrie in Kombination mit der neuen Velohauptverbindung und dem Hochwasserschutz ein Vorzeigeprojekt des Agglomerationsprogramms Stadt Zürich – Glattal ist. Es berücksichtigt alle wichtigen Einflussfaktoren aus den unterschiedlichsten Blickwinkeln (Raumplanung, Verkehr, Hochwasserschutz). Es bietet sich eine einmalige Chance, alle relevanten Interessen und Vorhaben sinnvoll sowie zeit- und ressourcenschonend gemeinsam umzusetzen. Die Kosten sind aufgrund dieser engen Abstimmung optimiert. Die Vorhaben haben grossen direkten verkehrlichen und raumplanerischen Nutzen, aber auch darüber hinausgehenden Zusatznutzen, welche die Kosten rechtfertigen. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis ist damit weit positiver einzuschätzen, als dem Entwurf des Prüfberichts des UVEK zu entnehmen ist. Eine Rückstufung in Priorität B würde das Kosten-Nutzen-Verhältnis sodann auch in keiner Weise verbessern. Im Gegenteil: Wie dargelegt, müsste mit zusätzlichen Kosten gerechnet werden, wobei sehr unsicher ist, dass einzelne Projektteile (wie z. B. die Velohauptverbindung) alleine in der heute vorliegenden Ausprägung je umgesetzt würden. Anzumerken ist, dass der Kanton Zürich im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 5. Generation keine Stadtbahn- und Tramprojekte vorsieht.

Die politische Unterstützung vom Kanton, von der Stadt Kloten und der Flughafenbetreiberin ist sehr gross. Insbesondere hat der Kanton Zürich seit dem letzten Agglomerationsprogramm 32 Mio. Franken bewilligt, damit dieses Projekt innerhalb der Frist die geforderte Baureife erlangt. Der Kanton Zürich und die Stadt Kloten nehmen somit auch ihre Verantwortung in Bezug auf den Bestand und die Entwicklung des Flughafens und dessen Erschliessung wahr. Aber auch der Bund trägt hier eine Mitverantwortung, die er mit dem vorliegenden Projekt wahrnehmen kann. Neben den Mehrkosten würde eine Verzögerung auch mit einem Verlust der Glaubwürdigkeit in Bezug auf den angestossenen Transformationsprozess des Gebiets Steinacker in Kloten einhergehen.

Antrag: Die beiden inhaltlich und im Baubewilligungsverfahren eng verknüpften Massnahmen GV1a: Kloten – Verlängerung Stadtbahn (Flughafen – Kloten Industrie), GV1b: Kloten/Bassersdorf – Velohauptverbindung Kloten–Bassersdorf, Teil Kloten, sowie die mit der Glattal-

bahn zusammenhängende Massnahme ÖV10: Kloten – Umfeld Glattalbahnhaltestelle Stadthaus sind der Priorität A zuzuweisen und vom Bund im Rahmen der 4. Generation der Agglomerationsprogramme mitzufinanzieren.

Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, Massnahme ÖV3 Zürich – Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr

Die Massnahme wurde in Priorität B rückgestuft mit dem Hinweis: «Die Kosten sind noch zu wenig klar begründet. Die Kostenschätzungen liegen auf Stufe Vorstudie nur für die neue dreiteilige Haltestelle «Universität» vor; die Kostenaufschlüsselung für weitere Teilmassnahmen fehlt.»

Der mit Einreichung des Agglomerationsprogramms dem Bund abgegebene Vorstudien-Bericht enthält hingegen eine Kostenschätzung für die gesamten Massnahmen (S. 46), einschliesslich Haltestelle Platte, Haltestelle Rämistrasse und sämtlichen Strassenbaus auch zugunsten Fuss- und Veloverkehr, aber ohne die Parkschale. Die Umsetzung der Massnahme muss 2026/2027 starten, damit die zeitgleiche Fertigstellung zur Eröffnung des Neubaus Universitätsspital Mitte 1|2 und des Forums UZH sichergestellt ist (vertragliche Verpflichtung zwischen Kanton, Stadt und Institutionen: «Vertrag über die kooperative Umsetzung der 1. Entwicklungssachse des HGZZ» vom 22. April 2020). Das Vorprojekt (Fertigstellung Anfang August 2022) enthält detailliertere Kostenschätzungen, die bei Bedarf abgegeben werden können.

Antrag: Die Massnahme ÖV3 Zürich – Zürich – Erschliessung Hochschulgebiet: Erschliessung öffentlicher Verkehr ist der Priorität A zuzuweisen und vom Bund im Rahmen der 4. Generation der Agglomerationsprogramme mitzufinanzieren.

Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, Massnahme FVV15: Bachenbülach/Winkel – Velohauptverbindung Bachenbülach–Kloten (Teilabschnitt)

Die Massnahme wurde als A-Massnahme anerkannt, beantragt wird hingegen eine Umstufung von Priorität A zu B. Die weiteren Arbeiten seit der Einreichung des Agglomerationsprogramms haben gezeigt, dass die Massnahme noch keinen ausreichenden Planungsstand erreicht hat. Es muss nochmal eine Gesamtbetrachtung über die Velowegführung vorgenommen werden.

Antrag: Die Massnahme FVV15: Bachenbülach/Winkel – Velohauptverbindung Bachenbülach–Kloten (Teilabschnitt) ist der Priorität B zuzuweisen.

Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal, Massnahme FVV-P1w: Bülach – Verbesserung Sicherheit Veloverkehr beim Knoten Hochfelder-/Badenerstrasse

Die Massnahme wurde als A-Massnahme anerkannt, beantragt wird hingegen eine Umstufung von Priorität A zu B. Der Knoten ist ein Unfallschwerpunkt. Es muss deshalb eine umfangreiche Studie erstellt werden. Ein Baubeginn vor 2028 ist aus heutiger Sicht unrealistisch.

Antrag: Die Massnahme FVV-P1w: Bülach – Verbesserung Sicherheit Veloverkehr beim Knoten Hochfelder-/Badenerstrasse ist der Priorität B zuzuweisen.

Agglomerationsprogramm Limmattal, Massnahme FVV 1c: Schlieren/Dietikon – Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren–Dietikon

Die Planung und Projektierung der Veloschnellroute Limmattal zwischen Schlieren und Dietikon ist komplex und von zahlreichen Randbedingungen abhängig. Nach der Einreichung des Agglomerationsprogramms der 4. Generation haben sich abschnittsweise unterschiedliche Projektfortschritte ergeben:

- Für den Teilabschnitt Limmatbrücke bis Neue Niederholzstrasse liegt ein Beschluss des Kantonsrates für die Bewilligung des Objektkredits vor. Der Teilabschnitt wird im Rahmen von zwei Massnahmen in der 1. bzw. 3. Generation des Agglomerationsprogramms umgesetzt. Die Gesuche für die Finanzierungsvereinbarung sind beim Bund eingereicht und hängig.
- Für den Teilabschnitt Hallerknoten – Neue Niederholzstrasse ist eine Vorstudie (2021) vorhanden. Die Strasse wird mit Lichtsignalanlagen versehen und mit der Veloschnellroute ausgebaut. Die Kostenschätzung beträgt 15 Mio. Franken, wobei ein Baubeginn bis 2027 möglich ist.
- Für den Teilabschnitt Goldschlägstrasse–Überlandstrasse liegt eine Studie (2020) vor. Die Grobkostenschätzung liegt bei 35 Mio. Franken. Ein Baubeginn bis 2027 ist nicht realistisch. Die Planung der Veloschnellroute führt beim Pontonierweg über privates Industriegebiet und dauert länger. Es ist zudem eine alternative Linienführung über die Goldschlägstrasse zu prüfen. Der Bau der neuen Hochbrücke über der bestehenden Eisenbahnbrücke ist technisch anspruchsvoll und erfordert einen längeren Prozess. Deshalb kann der Teilabschnitt erst im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation als A-Massnahme eingebracht werden.

Antrag: Die Massnahme FVV 1c: Schlieren/Dietikon – Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren–Dietikon wird auf den Teilabschnitt Hallerknoten – Neue Niederholzstrasse beschränkt und das Investitionsvolu-

men von 50 Mio. Franken auf 15 Mio. Franken reduziert. Der Teilabschnitt Goldschlängistrasse–Überlandstrasse soll im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation als A-Massnahme eingereicht werden.

*Agglomerationsprogramm Limmattal, Massnahme FVV3:
Dietikon/Urdorf – Veloverbindung Bhf. Glanzenberg – Urdorf Herweg*

Der Umsetzungshorizont bis 2028 wird nach neuesten Erkenntnissen als kritisch beurteilt, da der Planungsprozess in Dietikon länger als angenommen dauert. Die Massnahme soll als A-Massnahme in das Agglomerationsprogramm Limmattal der 5. Generation aufgenommen werden.

Antrag: Die Massnahme FVV3: Dietikon/Urdorf – Veloverbindung Bhf. Glanzenberg – Urdorf Herweg ist neu der Priorität B zuzuweisen.

*Agglomerationsprogramm Limmattal, Massnahme FVV6:
Weiningen – Südliche Fuss-/Veloverbindung Unterengstringen–
Weiningen*

Der Teilabschnitt im Bereich der vom ASTRA errichteten Autobahnüberdeckung Weiningen (Abschnitt «Überdeckung») muss entsprechend dem Baufortschritt des ASTRA noch vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung über das Agglomerationsprogramm der 4. Generation (voraussichtlich Frühjahr 2023) begonnen werden. Gemäss Aussagen des Bundes am Fachgespräch vom 2. August 2022 kann ein Antrag auf vorzeitigen Baubeginn gestellt werden.

*Agglomerationsprogramm Limmattal, Massnahme GV3:
Oberengstringen – Zürcherstrasse Aufwertung Zentrum, BGK*

Die Planung der Massnahme ist fortgeschritten, jedoch wird das bestehende Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) aufgrund der im Juli 2022 festgelegten neuen «Standards Strassen» des Tiefbauamtes des Kantons Zürich überarbeitet. Der Handlungsbedarf ist ausgewiesen, da die Siedlungsverträglichkeit des Zentrums nicht gegeben ist. Ein Realisierungsbeginn vor 2032 ist sehr wahrscheinlich, sodass die Massnahmenpriorität B realistisch ist.

Antrag: Die Massnahme ist der Priorität B und nicht der Priorität C zuzuweisen.

*Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland, Massnahme FVV5:
Fuss- und Radwegbrücke Aathal*

Die Rückstufung von Priorität A zu B mit der Begründung, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht gut genug sei, die Kosten zu wenig klar hergeleitet seien und die Abstimmung mit der Veloschnellroute noch nicht abschliessend erfolgt sei, ist nicht nachvollziehbar. Die Planung des Projekts zielt auf einen Realisationszeitpunkt 2025 ab. Die Abstimmung

mit der Veloschnellroute wurde vorgenommen, eine Anbindung ist vorgesehen, erfolgt jedoch auf dem bestehenden Strassennetz. Somit bestehen keine direkte Schnittstelle und auch keine Abhängigkeit zwischen den beiden Projekten. Die bestehende Radwegverbindung Wetzikon–Uster ist bereits genügend angebunden, zudem erfordert die baldige Umsetzung des Gestaltungsplans Talwis (neben dem Bahnhof Aathal) einen definitiven Standort des Liftturms, der wiederum ein Bestandteil des Gesamtprojekts der Rad-/Gehwegbrücke ist. Auch aus wirtschaftlichen Gründen überzeugt das Vorhaben die Dorfbevölkerung derart, dass die baldige Realisierung erwünscht wird. Eine separate Kostenaufstellung jeweils für Brücke und Lift ist ebenso vorhanden.

Antrag: Die Massnahme FVV5: Fuss- und Radwegbrücke Aathal ist der Priorität A zuzuweisen.

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland, Massnahme ÖV2b: Bahnhofplatz Süd/Bankstrasse

Die Massnahme ÖV2b: Bahnhofplatz Süd/Bankstrasse ist eine Teilmassnahme des Massnahmenpakets ÖV2: Uster – Bahnhofzentrum. Das Paket wurde im Agglomerationsprogramm mit der Priorität A eingereicht. Die Teilmassnahme ÖV2b wurde im Entwurf des Prüfberichts mit A-Priorität bestätigt. Die anderen beiden Teilmassnahmen wurden hingegen umpriorisiert (ÖV2a: A zu B; ÖV2c: A zu C). Diese Rückstufungen erscheinen aufgrund der noch bestehenden Unsicherheiten gerechtfertigt. Alle Teilmassnahmen des Pakets ÖV2 sind funktional, zeitlich und räumlich eng verknüpft und müssen daher gleichzeitig umgesetzt werden. Eine Staffelung der Umsetzung kommt nicht infrage. Somit soll nun auch die Massnahme ÖV2b in den B-Horizont verschoben werden. Die Teilmassnahme ÖV2c: Bahnhofplatz Nord/Industriestrasse kann im C-Horizont belassen werden. Die Massnahmenträgerin (Stadt Uster) wird zwischenzeitlich das Projekt weiter vorantreiben, sodass es bis zur Einreichung der 5. Generation die nötige Reife und den Planungsstand hat für eine Massnahme der A-Priorität.

Antrag: Die Massnahme ÖV2b: Bahnhofplatz Süd/Bankstrasse ist von der Priorität A neu der Priorität B zuzuweisen.

Alle Agglomerationsprogramme: Kostenkategorien für die Berechnung des pauschalen Bundesbeitrags bei Massnahmenpaketen Aufwertung und Sicherheit Strassenraum

Bei den Massnahmen, die im Rahmen dieses Pakettyps umgesetzt werden sollen, besteht eine sehr grosse Spannweite betreffend die Kosten pro Leistungseinheit. Somit resultiert für gewisse Massnahmen ein sehr tiefer Beitragssatz (<10%), wohingegen andere Massnahmen überfinanziert werden (bis 250%). Das stösst bei den Massnahmenträgern auf

Unverständnis. Eine interne Umverteilung durch die Trägerschaft sehen wir aufgrund des grossen administrativen Aufwands als unverhältnismässig an. Gemäss Erläuterungsbericht zum Prüfbericht (S. 17) soll mit der Unterteilung der Kostenkategorien in Unterkategorien eben gerade verhindert werden, dass solch starke Kürzungen bzw. zu hohe Bundesbeiträge ausfallen. Das Paket Aufwertung und Sicherheit Strassenraum ist das einzige, wo keine Unterteilung der Kostenkategorie in Unterkategorien vorgenommen wird.

Antrag: Für die Berechnung des pauschalen Bundesbeitrags im Paket Aufwertung und Sicherheit Strassenraum ist die Kostenkategorie in Unterkategorien aufzuteilen.

9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir haben keine weiteren Bemerkungen.

II. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, diesen Beschluss den an den Agglomerationsprogrammen beteiligten bzw. den davon betroffenen Stellen (Massnahmenträger) mitzuteilen. Zusätzlich sind die beteiligten Stellen über deren berücksichtigte und nicht berücksichtigte Anträge in Kenntnis zu setzen.

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



Vor dem Regierungsrat
Die Staatsschreiberin:

Kathrin Arioli