

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

Sitzung vom 30. Mai 2012

576. Agglomerationsprogramme Zürich 2. Generation (Einreichung beim Bund und Ermächtigung)

1. Ausgangslage

2004 verabschiedete der Regierungsrat des Kantons Zürich die «Strategie für den Agglomerationsverkehr» (RRB Nr. 1638/2004). Sie wurde in den regionalen Gesamtverkehrskonzepten (rGVK) weiterentwickelt. Mit den rGVK wurde der Grundstein für eine einheitliche und auf die wesentlichen Mobilitäts- und Siedlungs- bzw. Stadtentwicklungsbedürfnisse abgestimmte Massnahmenentwicklung für Regionen mit grossem Handlungsbedarf gelegt. Die rGVK dienen als Grundlage für die Verkehrs- und Siedlungsplanung auf kommunaler, regionaler und kantonaler Ebene. Überarbeitete rGVK bildeten auch die Grundlagen für die Erarbeitung der nun vorliegenden Agglomerationsprogramme der 2. Generation.

Das Agglomerationsprogramm ist ein Planungsinstrument, das die Koordination bereichsübergreifender Themen innerhalb einer Agglomeration ermöglicht. Es stützt sich auf die horizontale (zwischen Partnern innerhalb der Agglomeration) und die vertikale Zusammenarbeit (Bund – Kanton – Agglomeration). Damit soll die Koordination der Projekte und ihre Umsetzung in den Agglomerationen sichergestellt werden. Ein Agglomerationsprogramm ist ein langfristiges Planungsinstrument, das periodisch erneuert wird. Es umfasst inhaltlich und zeitlich koordinierte und priorisierte Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung, der Landschaft sowie infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen der verschiedenen Verkehrsträger eines ganzen Agglomerationsraums. Die Erstellung der Agglomerationsprogramme liegt in der Verantwortung der Kantone, Gemeinden oder anderer, allenfalls neu zu schaffender Körperschaften. Diese übernehmen damit die Trägerschaft für die Programme.

Die Agglomerationsprogramme bilden die Grundlage für Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen des Agglomerationsverkehrs. 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 die 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. Dafür stehen vom Gesamtkredit von 20,8 Mrd. Franken für den Infrastrukturfonds (BBl 2007, 8553) 6 Mrd. Franken zur Verfügung. Gemäss Art. 7 Abs. 4 IFG berichtet der Bundesrat der Bundesversammlung alle vier Jahre über den Stand der Realisierung des Programms Agglomerationsverkehr und beantragt dem Parlament die Freigabe der Mittel für die nächste vierjährige Finanzierungsetappe. Die Ende 2007 eingereichten Agglomerationsprogramme der 1. Generation bildeten die Grundlage für die erste Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr (BBl 2010, 6901). Die zweite Phase der Mittelfreigabe wird auf der Grundlage von weiter entwickelten und aktualisierten Agglomerationsprogrammen (Agglomerationsprogramme 2. Generation) vorgenommen und ist für die Jahre 2015 bis 2018 vorgesehen. Insgesamt sind vier Generationen an Agglomerationsprogrammen geplant.

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

Der Bund macht seine Beiträge von einer integrierten Planung in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft abhängig. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat am 14. Dezember 2010 eine Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation erlassen (nachfolgend Weisung), in der die Vorgaben konkretisiert werden. Der Kanton Zürich reicht nun dem Bund im Rahmen der 2. Generation vier Agglomerationsprogramme und ein Dachkonzept zur Prüfung ein, die diesen Vorgaben entsprechen. Mit der Einreichung der Programme beim Bund wird die Mitfinanzierung der als vorrangig eingestuften Massnahmen beantragt. Die Agglomerationsprogramme sind bis am 30. Juni 2012 dem Bund zur Prüfung einzureichen.

2. Die Agglomerationsprogramme der 2. Generation

2.1 Perimeter

Im Unterschied zur 1. Generation setzt sich die 2. Generation aus vier Agglomerationsprogrammen (Agglomerationsprogramme Zürcher Oberland, Stadt Zürich – Glattal, Limmattal und Winterthur und Umgebung) sowie einem Dachkonzept zusammen. Die Perimeter der vier Agglomerationsprogramme entsprechen mit Ausnahme des Zürcher Oberlands und des Raums Bülach den geografischen Schwerpunkten des Agglomerationsprogramms der 1. Generation. Durch die Aufteilung in vier Programmregionen konnten die Programminhalte besser auf die besonderen Bedürfnisse der einzelnen Regionen angepasst und eine stärkere Verankerung der Programminhalte in den einzelnen Regionen erzielt werden. Die Aufteilung ermöglichte zudem die Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau für das Agglomerationsprogramm Limmattal. Das Agglomerationsprogramm Limmattal wurde von beiden Kantonen gemeinsam ausgearbeitet und wird als gemeinsames Programm dem Bund eingereicht.

2.2 Trägerschaften für die vier Agglomerationsprogramme

Für die einzelnen Agglomerationsprogramme ist die Trägerschaft zu bestimmen. Diese ist nach Art. 17b Abs. 1 MinVG für die Bundesbeiträge beitragsberechtigt. Die Trägerschaft zeichnet für die Erarbeitung und die Umsetzung verantwortlich. Für die drei Agglomerationsprogramme Stadt Zürich – Glattal, Zürcher Oberland sowie Winterthur und Umgebung übernimmt aus Gründen der Zweckmässigkeit und zur Sicherstellung einer ausreichenden Koordination der Programme der Kanton Zürich die Trägerschaft. Zu gegebener Zeit sind hierzu mit den von A-Massnahmen betroffenen Städten und Gemeinden Trägerschaftsvereinbarungen abzuschliessen. Für die Umsetzung und die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms Limmattal ist mit dem Kanton Aargau eine gemeinsame Trägerschaft zu bilden (nachfolgend Ziff. 5.1).

2.3 Erarbeitung und Inhalte der Agglomerationsprogramme und des Dachkonzepts

Die Agglomerationsprogramme müssen die folgenden sechs Grundanforderungen erfüllen, um vom Bund geprüft werden zu können (Weisung Ziff. 3.4):

- Einbezug der betroffenen Gebietskörperschaften,
- Organisation der Trägerschaft,
- Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends,

- Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen in Übereinstimmung zum Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden),
- Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen,
- Sicherung von Umsetzung und Controlling.

Aufgrund dieser Vorgaben wurde für jede Programmregion zunächst ein Zukunftsbild erstellt. Dieses stellt in bildhafter und textlich erläuternder Form den in der Programmregion für 2030 angestrebten Zustand der Siedlung, der Landschaft und des Verkehrssystems dar. Die Zukunftsbilder wurden in enger Abstimmung mit den gleichzeitig in Erarbeitung befindlichen regionalen Raumordnungskonzepten entwickelt, die Teil der regionalen Richtpläne werden sollen. Ferner wurden die Programme mit der Überarbeitung des kantonalen Richtplans abgestimmt (Vorlage 4882). Neben dem Zukunftsbild ist eine Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken der Programmregionen wesentlicher Bestandteil jedes Agglomerationsprogramms. Aufgrund des festgestellten Handlungsbedarfs und des Zukunftsbildes wurden die Teilstrategien Verkehr, Siedlung und Landschaft bestimmt und daraus die notwendigen Massnahmen abgeleitet. Es wird nach Vorgabe des Bundes unterschieden in A-Massnahmen (Umsetzung 2015–2018), B-Massnahmen (noch nicht baureif bzw. noch ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis, Umsetzung voraussichtlich zwischen 2019 und 2022), C-Massnahmen (Massnahmen auf tiefem Planungsstand) sowie Eigenleistungen (Ae-Massnahmen). Letztere werden vom Bund zwar nicht mitfinanziert, ihre Umsetzung wird aber bei der Beurteilung nachfolgender Programme berücksichtigt.

Die Erarbeitung der vier Agglomerationsprogramme erfolgte unter der Federführung des Amtes für Verkehr (AFV). Das Agglomerationsprogramm Limmattal wurde unter gemeinsamer Federführung mit dem Departement für Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau erstellt. Die Vertreter der von den Agglomerationsprogrammen betroffenen Städte, Gemeinden und regionalen Planungsgruppen sowie kantonalen Amtsstellen wurden in die Arbeiten eng einbezogen.

2.4 Dachkonzept

Das Dachkonzept zeigt die übergeordneten Zusammenhänge aller Agglomerationsprogramme auf und gibt einen Überblick über die Massnahmen von besonderer Bedeutung. Es beschreibt die vielfältigen Verflechtungen und funktionalen Abhängigkeiten zwischen den Perimetern der einzelnen Agglomerationsprogramme in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft. Ebenso behandelt es die Wechselwirkungen mit den benachbarten Agglomerationsprogrammen, insbesondere den

Agglomerationsprogrammen Schaffhausen und Obersee. Die Einreichung dieser Programme ist Gegenstand gesonderter Regierungsratsbeschlüsse. Das Dachkonzept zeigt weiter die übergeordneten Sachverhalte (Entwicklungen, Strategien, Massnahmen usw.) auf, die nicht auf den Perimeter eines einzelnen Agglomerationsprogramms begrenzt sind, sondern für den gesamten Kanton oder Teile davon Bedeutung haben. Zweck des in Absprache mit dem ARE entwickelten Dachkonzepts ist es somit, einen konzeptionellen Rahmen um die vier Agglomerationsprogramme zu bilden und den Bezug zu den Nachbar-Agglomerationsprogrammen herzustellen. Das Dachkonzept bildet keine Grundlage für eine Bundesfinanzierung.

Nationalstrassen und dem Fernverkehr dienende Schienenwege sind von der Mitfinanzierung im Rahmen des Agglomerationsprogramms grundsätzlich ausgeschlossen, weil sie in der alleinigen Zuständigkeit des Bundes bzw. der SBB liegen. Teilweise weisen solche Massnahmen jedoch grosse Auswirkungen auf den Agglomerationsverkehr auf, weshalb sie im Dachkonzept erwähnt werden.

Die Grossprojekte Dritte Ausbaustufe der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich und die Limmattalbahn dienen ausschliesslich dem Agglomerationsverkehr und werden aufgrund ihres übergeordneten Charakters sowohl ins Dachkonzept als auch in ein Agglomerationsprogramm aufgenommen. Zur Bemessung des Bundesbeitrags für diese Massnahmen wird der Bund den Beitragssatz jenes Agglomerationsprogramms heranziehen, in dessen Perimeter die Massnahme die grösste Wirkung erzielt. Für die 4. Teilergänzung ist dies das Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung, für die Limmattalbahn das Agglomerationsprogramm Limmattal.

3. Einbezug der Städte und Gemeinden und betroffener Amtsstellen

3.1 Mitwirkungsverfahren

Zahlreiche der in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Massnahmen fallen in die Zuständigkeit von Städten und Gemeinden. Diese waren daher von Anfang an eng in die Erarbeitung der Programme einbezogen. Über den Einbezug der kommunalen Behörden und Planungsregionen hinaus wurde eine Partizipation der Bevölkerung angestrebt. Mit Beschluss Nr. 1077/2011 beauftragte der Regierungsrat die Volkswirtschaftsdirektion mit der Durchführung eines Mitwirkungsverfahrens. In mehreren Veranstaltungen wurden die Programmentwürfe der interessierten Öffentlichkeit, Behördenmitgliedern und Medienschaffenden vorgestellt. Zudem wurden die Programme in den Gemeinden

aufgelegt. Ziel dieses Einbezugs war es, das Verständnis der Bevölkerung für die besonderen Probleme der Agglomerationen sowie für die vorgeschlagenen Massnahmen zu verbessern.

Auch die Umsetzung und die Überarbeitung der Programme werden in enger Absprache mit den Städten und Gemeinden erfolgen. Die Agglomerationsprogramme müssen zudem nach Vorgabe des Bundes von den Exekutivorganen der für die Massnahmen zuständigen Gemeinwesen genehmigt werden. Mit diesen Beschlüssen bestätigen die Exekutiven, dass sie die Massnahmen zur Umsetzung bringen wollen und dass diese finanzierbar sind. Die entsprechenden Beschlüsse sämtlicher betroffenen Stadt- und Gemeinderäte liegen vor.

3.2 Ergebnisse aus den Mitwirkungsverfahren für die vier Agglomerationsprogramme und der Vernehmlassung für das Dachkonzept

Aus dem Mitwirkungsverfahren gingen zahlreiche, mehrheitlich positive Rückmeldungen zu den Programmen hervor. Sehr positiv bewertet wurde der dadurch ermöglichte Dialog zwischen den kantonalen Stellen einerseits sowie den Gemeinden, Planungsregionen und der Bevölkerung anderseits. Teils verzichteten die Gemeinden auf eine Stellungnahme, da sie entweder nicht von Massnahmen betroffen sind oder sich der Stellungnahme ihrer Planungsregion angeschlossen hatten. Sämtliche eingegangenen Stellungnahmen sind pro Programm in einem Mitwirkungsbericht zusammengefasst. Zahlreiche Vorbringen konnten berücksichtigt werden und führten zu Anpassungen der Programme. Unter den einzelnen Programmen werden nachfolgend gegebenenfalls Änderungsanträge von besonderer Bedeutung aufgeführt, die nicht übernommen werden konnten.

3.2.1 Agglomerationsprogramm Limmattal

Die überwiegende Mehrzahl der eingeladenen Städte und Gemeinden äusserte sich zum Programm. Die zusätzlich beantragten Massnahmen konnten grösstenteils aufgenommen werden, da sie mit dem Gesamtkonzept übereinstimmen (z. B. zusätzliche Umgestaltungen von Ortsdurchfahrten, zusätzliche Langsamverkehrsanbindungen). Zudem sind vereinzelte Stellungnahmen von politischen Parteien oder Interessengruppierungen eingegangen. Auf wesentliche Änderungen gegenüber dem in Vernehmlassung gegebenen Entwurf ist nachfolgend einzugehen.

3.2.2 Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal

Auch in der Agglomeration Stadt Zürich–Glattal äusserte sich die überwiegende Mehrzahl der eingeladenen Gemeinwesen zum Programm. Unterschiedliche Haltungen wurden zur Priorisierung zukünftiger Stadtbahnkorridore im Glattal geäussert:

Verlängerung Stadtbahn Flughafen–Kloten–Bassersdorf

Die Verlängerung der Stadtbahn Flughafen–Kloten–Bassersdorf wird in ihrer Priorisierung unterschiedlich beurteilt. Die Planungsgruppe Glattal (ZPG), die Stadt Kloten sowie die Gemeinden Bassersdorf und Wallisellen beantragen eine Priorisierung als B-Massnahme. Für die Priorisierung des gesamten Abschnitts als B-Massnahme spricht aus ihrer Sicht das grosse städtebauliche Potenzial des Umfelds der vorgesehenen Verlängerung und die gute Netzwirkung mit der Anbindung an die S-Bahn am Bahnhof Bassersdorf, insbesondere auch deshalb, da in Kloten die Linienführung durch das Zentrum vorgesehen ist ohne Verknüpfung am Bahnhof Kloten.

Aus Sicht des Regierungsrates drängt sich indessen eine differenzierte Beurteilung des gesamten Abschnitts auf. Von besonderer Bedeutung ist die räumliche Aufwertung zwischen Flughafen und dem Zentrum von Kloten. Dafür kann die Stadtbahn einen wichtigen Beitrag leisten. Für die Fortsetzung bis Bassersdorf ist eine vertiefte Nachfragebeurteilung erforderlich. Aus diesem Grund ist der Abschnitt Flughafen bis Kloten Industrie mit Priorität B, die Weiterführung bis Bassersdorf indessen mit Priorität C ins Programm aufzunehmen.

Dübendorf/Dietlikon – Ergänzung Stadtbahn Giessen–Bahnhof Dübendorf–Flugplatz Dübendorf–Bahnhof Dietlikon

Ein analoges Vorgehen ist auch für die Ergänzung der Stadtbahn Giessen–Bahnhof Dübendorf–Flugplatz Dübendorf–Bahnhof Dietlikon angezeigt. Ungeachtet der Weiterentwicklung des Flugplatzareals in Dübendorf weist das Umfeld der vorgesehenen Verlängerung ein grosses städtebauliches Potenzial auf. Dieses besteht gerade auch im planerisch weiter fortgeschrittenen Abschnitt der Stadtbahn zwischen Giessen und dem Flugplatz. Somit ist dieser Abschnitt als B-Massnahme aufzunehmen, die Weiterführung bis Dietlikon – wo die Siedlungsentwicklung später erwartet wird – hingegen als C-Massnahme.

Trolleybusstrategie der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens beantragte die Stadt Zürich die Aufnahme der Umstellung der Dieselbuslinien 80 und 69 zu Trolleybuslinien als A-Massnahmen mit Investitionen von 44 Mio. Franken ins Programm. Die Anträge entstammen der Trolleybusstrategie der Stadt Zürich. Die Prüfung des Antrags durch den ZVV ergab, dass mit dem vermehrten Einsatz von Hybridbussen ein deutlich besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis als bei der vorgeschlagenen Umstellung von Dieselbuslinien auf den Trolleybusbetrieb erreicht werden kann. Auf die Aufnahme der beiden Buslinien 69 und 80 ist demzufolge zu verzichten.

Neue Verkehrsorganisation Uraniastrasse, Stadt Zürich

Die Uraniastrasse ist eine Strasse von überkommunaler Bedeutung (§ 43 Strassengesetz). Die Verantwortung für Bau, Ausbau, Betrieb und Unterhalt liegt bei der Stadt Zürich. Die Stadt beabsichtigt, in der Uraniastrasse den Gegenverkehr wieder einzuführen, mit dem Ziel, die Sihlstrasse und streckenweise die Bahnhofstrasse zu entlasten und aufzuwerten. Sie beantragt die Aufnahme ins Programm als A-Massnahme. Weiterführende Planungen liegen dem Regierungsrat nicht vor. Aufgrund der bestehenden erheblichen Verkehrsbelastungen auf den fraglichen Achsen ist eine vertiefte Beurteilung der geplanten Änderungen der Verkehrsflüsse unabdingbar. Das Funktionieren der vorgesehenen Verkehrsorganisation und deren Auswirkung auf die Kapazitäten sind zunächst in einer Machbarkeitsstudie aufzuzeigen. Aus diesen Gründen ist die Massnahme mit Priorität B ins Programm aufzunehmen.

Umfahrung Fällanden

Die Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach ist im kantonalen Richtplan mit einem langfristigen Realisierungshorizont (Trasseesicherung) eingetragen (kantonaler Richtplan, Kapitel Verkehr, Eintrag Nr. 25). Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens beantragte die Zürcher Planungsgruppe Glattal, die Umfahrung Fällanden–Schwerzenbach als Gesamtprojekt ohne Etappierung und als A-Massnahme ins Programm aufzunehmen. Als flankierende Massnahmen seien die Ortsdurchfahrten Fällanden (Zürich–Dübendorfer-/Schwerzenbacherstrasse) in das Massnahmenpaket «Glattal-Aufwertung Ortsdurchfahrten» mit Priorität A aufzunehmen. Der Gemeinderat Fällanden beantragt demgegenüber, die Umfahrung überhaupt nicht aufzunehmen.

Mit Beschluss Nr. 69/2010 entschied der Regierungsrat, die Umsetzung des erwähnten Richtplaneintrags zu etappieren und in erster Priorität eine Lösung für die Umfahrung des Ortszentrums von Fällanden zu suchen. An diesem Vorgehen ist festzuhalten. Die Verkehrssituation im Raum Fällanden erfordert eine Lösung, die weiterhin mit der Gemeinde zu suchen ist. Die Umfahrung Fällanden und die mit der Umfahrung Fällanden verbundene Aufwertung des Ortszentrums Fällanden (Zürich–Dübendorfer-/Schwerzenbacherstrasse) sind nun als B-Massnahmen im Programm enthalten. Die Strecke Fällanden–Maur-/Dübendorferstrasse wird ins Massnahmenpaket «Glattal-Aufwertung Ortsdurchfahrten» mit der Priorität A aufgenommen.

3.2.3 Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung

Im Perimeter des Agglomerationsprogramms Winterthur äusserte sich rund die Hälfte der Gemeinden, einschliesslich der Stadt Winterthur, die Regionalplanung Winterthur und Umgebung (RWU) und die

kantonalen Ämter. Zudem gingen vereinzelte Stellungnahmen von politischen Parteien oder Interessengruppierungen ein. Grundsätzlich wurde dem Agglomerationsprogramm zugestimmt.

3.2.4 Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

In der Agglomeration Oberland äusserten sich alle von Massnahmen betroffenen Gemeinden sowie weitere Gemeinden der Region. Es gingen zudem Stellungnahmen von politischen Parteien oder Interessengruppierungen ein.

Grundsätzlich wurde dem vorgelegten Bericht zugestimmt. Die Stellungnahmen waren Anmerkungen zu konkreten Abschnitten und betrafen mehrheitlich den Bereich Verkehr sowie die Siedlungsausdehnung. Das verschiedentlich vorgebrachte Anliegen, es solle offener mit einer Erweiterung des Siedlungsgebietes umgegangen werden, wurde nicht berücksichtigt, da es Gegenstand der Richtplanung bildet (Vorlage 4882).

3.3 Vernehmlassung zum Dachkonzept

Für das Dachkonzept wurde aufgrund seines übergeordneten Charakters kein Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Es wurde aber unter der betroffenen Direktion und den Amtsstellen sowie dem ZVV eine Vernehmlassung durchgeführt. Weiter wurde den regionalen Planungsgruppen, der Regionalplanung Zürich und Umgebung (RZU), den Städten Zürich und Winterthur sowie dem Kanton Aargau die Möglichkeit eingeräumt, zum Dachkonzept Stellung zu nehmen. Verschiedene Vorbringen führten zu Anpassungen im Dachkonzept.

4. Übersicht über die wichtigsten A-Massnahmen

Die gesamte Investitionssumme aller in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen A-Massnahmen beträgt rund 1,9 Mrd. Franken. Zusätzlich werden B-Massnahmen mit einem Volumen von 1,1 Mrd. Franken eingegeben. Diese Massnahmen werden in Hinblick auf die 3. Generation der Agglomerationsprogramme planerisch weiter ausarbeiten sein.

Folgende A-Massnahmen sind in den vier Agglomerationsprogrammen enthalten:

4.1 Agglomerationsprogramm Limmattal

Massnahme/Massnahmenpaket	Kosten (Stand Mai 2012, in Mio. Franken)
Limmattalbahn	670
Limmattal – Schliessung Netzlücken Langsamverkehr, Priorität A	8,1
Limmattal – Verbesserung Sicherheit Fussgängerquerungen	3
Limmattal – Optimierung Verkehrssteuerung und -management	41,8
Limmattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten, Priorität A	35,5
Dietikon – Doppelspur-Ausbau BDWM	34,6
Limmattal – Busbeschleunigung/Umsteigeoptimierung	6

4.2 Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal

Massnahme/Massnahmenpaket	Kosten (Stand Mai 2012, in Mio. Franken)
Zürich – Realisierung Tramverbindung Hardbrücke	102
Zürich – Realisierung Tramnetzergänzung Altstetterstrasse / Anbindung Bahnhof Altstetten	33
Zürich – Realisierung Quartieranbindung Ost Bahnhof Oerlikon (Etappe 3b)	40
Zürich – Anpassungen Bahnhof Hardbrücke (Sofortmassnahmen)	30
Zürich – Realisierung neue Linienführung Trolleybus Nr. 31 (via Neufrankengasse)	60
Dübendorf – Neugestaltung öV-Umsteigebereiche zur multimodalen Drehscheibe	10
Dübendorf – Aufwertung Zugang Bahnhof Stettbach Nordseite	2,3
Dietlikon – Eigentassierung Bus Dietlikon Süd	9,5
Zürich – Neugestaltung Strassenraum Badenerstrasse (Farbhof–Altstetterstrasse)	43
Zürich – Realisierung QUARZ-Gestaltungsprojekte, Priorität A	20
Glattal – Aufwertung Ortsdurchfahrten, Priorität A	26,7
Wallisellen – Umgestaltung/Entflechtung Vorfahrt Glattzentrum	30
Zürich – Gleisquerung Negrellisteg (Netzlückenschliessung Haupttrouten Velo)	30
Zürich – Verbindung Sihlstieg/Giesshübel (Netzlückenschliessung Haupttrouten Velo)	5
Zürich – Neugestaltung/Ergänzung Velo-Komfortroute Sihl–HB–Limmat	11,8
Glattal – «Fil Bleu» Langsamverkehrsverbindung entlang der Glatt	12
Wangen-Brüttisellen – Aufwertung Dorfplatz	1,5
Bülach – Realisierung Aufwertung Langsamverkehr	2
Opfikon – Realisierung Fussgängerbrücke über die Autobahn A1	2,3
Glattal – Verbesserung Sicherheit Fussgängerquerungen	7
Bassersdorf – Aufwertung Bahnhofsumfeld	22,5

4.3 Agglomerationsprogramm Winterthur und Umgebung

Massnahme/Massnahmenpaket	Kosten (Stand Mai 2012, in Mio. Franken)
4. Teilergänzungen S-Bahn 3. Etappe	173,5
Winterthur – öV-Hochleistungskorridor und Urban Boulevards, 1. Priorität	45
Winterthur und Umgebung – Sanierung/Aufwertung Ortsdurchfahrten, 1. Etappe	9
Winterthur und Umgebung – Regionale Verkehrssteuerung (RVS), 2. Etappe	6
Winterthur – Umgestaltung Zentrum Wülflingen	4
Effretikon – Aufwertung Umsteigepunkt	5
Winterthur – Neue Querung und Aufwertung Umsteigepunkt Grüze	50
Winterthur – Optimierung städtisches Busnetz	14
Winterthur – Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze	45
Winterthur – Langsamverkehrsmassnahmen Masterplan Stadtraum Bahnhof	34
Winterthur und Umgebung – Ausbau Veloparkierung	16
Winterthur – Veloschnellrouten und Ausbau städtisches Velonetz	15
Winterthur und Umgebung – Optimierung regionales Velonetz und Anbindung an städtische Veloschnellrouten	15
Winterthur – Verbesserung Zugang / Aufwertung Bahnhöfe beim urbanen Zentrum Neuhegi-Grüze	12
Winterthur und Umgebung – Sichere Fussgängerquerungen	6

4.4 Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Massnahme/Massnahmenpaket	Kosten (Stand Mai 2012, in Mio. Franken)
Wetzikon – Ausbau Bushof	58
Pfäffikon – Mobilität, Umwelt und Freizeit Pfäffikersee	17
Uster – Öffnung der ortstrennenden Verkehrsachse für den Langsamverkehr (zwischen Winterthurer- und Zürcherstrasse)	3
Oberland – Netzerergänzungen gem. kant. Radwegstrategie, 1. Priorität	6
Uster – Umsetzung Velostrategie	15,9
Oberland – Verbesserung Sicherheit Fussgängerquerungen	13,2
Oberland – Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung, 1. Priorität	2,5
Wetzikon – Umgestaltung Bahnhofstrasse	14
Oberland – Umgestaltung Ortsdurchfahrten, 1. Priorität	14,6

5. Vertragliche Regelungen für die Agglomerationsprogramme

2. Generation

Entsprechend der Umsetzung der ersten Programmgeneration ist auch für die Umsetzung der 2. Generation der Agglomerationsprogramme eine Reihe vertraglicher Regelungen notwendig. Einerseits ist im Rahmen der Trägerschaft das «Innenverhältnis» der beteiligten Massnahmeträger zu regeln, andererseits ist nach Vorliegen des Bundesbeschlusses über die Mittelfreigabe mit dem Bund eine Leistungsvereinbarung für jedes

Programm abzuschliessen. Schliesslich erfolgt die Bundesfinanzierung für die einzelnen Massnahmen auf der Grundlage von Finanzierungsvereinbarungen, die mit dem für die Massnahme zuständigen Bundesamt abzuschliessen sind.

5.1 Trägerschaftsvereinbarungen

In den Trägerschaftsvereinbarungen verpflichten sich die Vertragsparteien, alle erforderlichen Handlungen zur Umsetzung der in den Agglomerationsprogrammen Zürich 2. Generation enthaltenen A-Massnahmen vorzunehmen. Vorbehalten sind die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der jeweils zuständigen Organe. Ferner verpflichten sich die Vertragsparteien zur Mitwirkung bei der Umsetzungs- und Wirkungskontrolle sowie beim Berichtswesen. Die Parteien verpflichten sich weiter zu einer unverzüglichen, umfassenden und gegenseitigen Informationspflicht über Umstände und Veränderungen, welche die Umsetzung der einzelnen Massnahmen sowie das Kontroll- und Berichtswesen erschweren, beeinträchtigen oder verhindern könnten. Die Trägerschaftsvereinbarungen für die Programme Stadt Zürich – Glattal, Limmattal sowie Zürcher Oberland enthalten weiter die Ermächtigung des Kantons zur Unterzeichnung der Leistungsvereinbarungen und der Finanzierungsvereinbarungen mit dem Bund sowie zur weiteren Vertretung der Projektträger gegenüber dem Bund im Zusammenhang mit den einzelnen Massnahmen der Agglomerationsprogramme. Mit Abschluss der Trägerschaftsvereinbarungen wird der vom Bund verlangte Nachweis, dass sich alle Projektträger zur Umsetzung der Massnahmen verpflichten, geleistet und somit eine Voraussetzung zum Abschluss der Leistungsvereinbarungen erfüllt. Diese Vereinbarungen können eng an die Trägerschaftsvereinbarungen aus der ersten Programmgeneration angelehnt werden. Die Trägerschaftsvereinbarungen können abgeschlossen werden, sobald Klarheit über die Priorisierung der Massnahmen durch den Bund besteht. Dies wird 2013 und 2014 der Fall sein.

Für das Agglomerationsprogramm Limmattal wird zusätzlich eine Trägerschaftsvereinbarung zwischen den Kantonen Zürich und Aargau abgeschlossen. Eine entsprechende Vereinbarung liegt im Entwurf vor. Sie beruht auf der am 7. Januar 2010 zwischen der Volkswirtschaftsdirektion und dem Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau abgeschlossenen Vereinbarung über die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Limmattal. Die Volkswirtschaftsdirektion ist zu ermächtigen, die Trägerschaftsvereinbarung mit dem Kanton Aargau zu unterzeichnen. Sie regelt die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen und die Vertretung der Trägerschaft gegenüber dem Bund.

5.2 Leistungsvereinbarungen

Nach Vorliegen des Bundesbeschlusses werden in den Leistungsvereinbarungen die Beteiligung des Bundes an der Umsetzung der Massnahmen der Agglomerationsprogramme sowie die umzusetzenden Massnahmen gemäss Bundesbeschluss geregelt. Die Leistungsvereinbarungen enthalten daher den Massnahmenkatalog des jeweiligen Agglomerationsprogramms und die Pflichten der Parteien im Zusammenhang mit der Umsetzung der Vereinbarung. Sie werden zwischen dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und der Trägerschaft für das jeweilige Agglomerationsprogramm abgeschlossen.

5.3 Finanzierungsvereinbarungen

Ist eine A-Massnahme bzw. ein A-Massnahmenpaket bau- und finanzreif, wird hierfür zusätzlich eine Finanzierungsvereinbarung zwischen der Trägerschaft des Programms und dem zuständigen Bundesamt abgeschlossen. Sie regeln die Umsetzung der Finanzierung im Einzelnen.

5.4 Ermächtigung der Volkswirtschaftsdirektion

Die Volkswirtschaftsdirektion ist zu ermächtigen, zu gegebener Zeit mit den für die Massnahmen zuständigen Städten, Gemeinden und weiteren Massnahmenträgern im Kanton Zürich die Trägerschaftsvereinbarungen abzuschliessen.

Die Volkswirtschaftsdirektion ist zu ermächtigen, auf der Grundlage des vorliegenden Entwurfs die Trägerschaftsvereinbarung über das Agglomerationsprogramm Limmattal mit dem Kanton Aargau zu unterzeichnen. Ferner ist die Volkswirtschaftsdirektion zu ermächtigen, zu gegebener Zeit für sämtliche Agglomerationsprogramme der 2. Generation die Leistungsvereinbarungen und gestützt darauf die Finanzierungsvereinbarungen abzuschliessen. Sollten sich aus diesen Vereinbarungen für den Kanton zum heutigen Zeitpunkt nicht vorhersehbare Verpflichtungen für den Kanton oder die übrigen Projektträger ergeben, so holt die Volkswirtschaftsdirektion eine erneute Ermächtigung ein.

6. Vorbehalt für Entscheide der zuständigen Stellen

Verschiedene Massnahmen sind zum Zeitpunkt der Einreichung der Programme in ihren Auswirkungen noch nicht abschliessend zu beurteilen. Zudem stehen die für die Umsetzung der Massnahmen erforderlichen Beschlüsse zum Zeitpunkt der Programmeinreichung noch aus. Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt auf der Grundlage des für die einzelnen Massnahmen anwendbaren Rechts, namentlich des Strassen-

gesetzes und des Eisenbahngesetzes. Damit bleiben die dort vorgesehenen Entscheide der zuständigen kommunalen, kantonalen bzw. Bundesbehörden in jedem Fall vorbehalten.

7. Organisation der Umsetzung und Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme

Um die Umsetzung der in den Programmen enthaltenen Massnahmen und Massnahmenpakete sicherzustellen, ist eine direktionsübergreifende Organisation zu bilden. Die kantonsexternen Planungsträger und die Planungsregionen sind in geeigneter Form beizuziehen. Die Organisation soll insbesondere die Umsetzung der A-Massnahmen und die weiteren Planungen für die B- und C-Massnahmen beobachten, begleiten und damit darauf hinwirken, dass die Vorgaben und Ziele der Agglomerationsprogramme (Zukunftsbilder, Modalsplit-Ziele usw.) erfüllt werden. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Koordination mit den anstehenden Gesamtüberarbeitungen der regionalen Richtpläne zu richten. Mit der Umsetzung einher geht die Weiterentwicklung der Programme im Hinblick auf die Erarbeitung der 3. Generation. Ferner soll die Organisation das vom Bund vorgeschriebene Controlling sicherstellen. Die Federführung liegt beim AFV. Die Volkswirtschaftsdirektion ist zu beauftragen, die erforderliche Organisation zu bilden.

8. Bericht zur Umsetzung des Agglomerationsprogramms

1. Generation

Zusammen mit den Programmen der 2. Generation ist dem Bund ein Umsetzungsbericht zur 1. Programmgeneration einzureichen. Dieser fliesst in die Beurteilung der neuen Programme ein. Der Bericht liegt vor. Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass für die beiden grossen Bahnprojekte der 1. Generation, die Durchmesserlinie und die 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, die Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen werden konnten. Alle Arbeiten laufen gemäss Terminplanung. Verschiedene Strassen- und Langsamverkehrsprojekte in Zürich, in Winterthur und im Glattal wurden beim Bund angemeldet und die entsprechenden Finanzierungsvereinbarungen sind in Ausarbeitung. Beim Radweg Volketswil konnten die Arbeiten bereits abgeschlossen werden. An der Birmensdorferstrasse in Zürich sind die Bauarbeiten bereits weit fortgeschritten und in mehreren Langsamverkehrsprojekten in Winterthur konnte mit den Bauarbeiten begonnen werden. Weitere Projekte stehen kurz vor der Anmeldung bei den Bundesstellen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, die vier Agglomerationsprogramme (Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland, Limmattal, Zürich Winterthur und Umgebung und Stadt Zürich – Glattal sowie das Dachkonzept) des Kantons Zürich dem Bund einzureichen.

II. Die Volkswirtschaftsdirektion wird ermächtigt, für das Agglomerationsprogramm Limmattal die Trägerschaftsvereinbarung mit dem Kanton Aargau, für alle vier Agglomerationsprogramme die Trägerschaftsvereinbarungen mit den Projektträgern sowie die Leistungsvereinbarungen und die Finanzierungsvereinbarungen mit dem Bund abzuschliessen.

III. Die Volkswirtschaftsdirektion wird beauftragt, zur Begleitung der Umsetzung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation und zu deren Weiterentwicklung eine zweckmässige Organisation zu bilden.

IV. Dieser Beschluss ist durch die Volkswirtschaftsdirektion den regionalen Planungsverbänden und den betroffenen Städten und Gemeinden des Kantons Zürich mitzuteilen.

V. Mitteilung an die Direktion der Justiz und des Innern, die Bau- und die Volkswirtschaftsdirektion sowie durch die Volkswirtschaftsdirektion an das Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 3003 Bern, und den Regierungsrat des Kantons Aargau, 5001 Aarau.



Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:

Husi