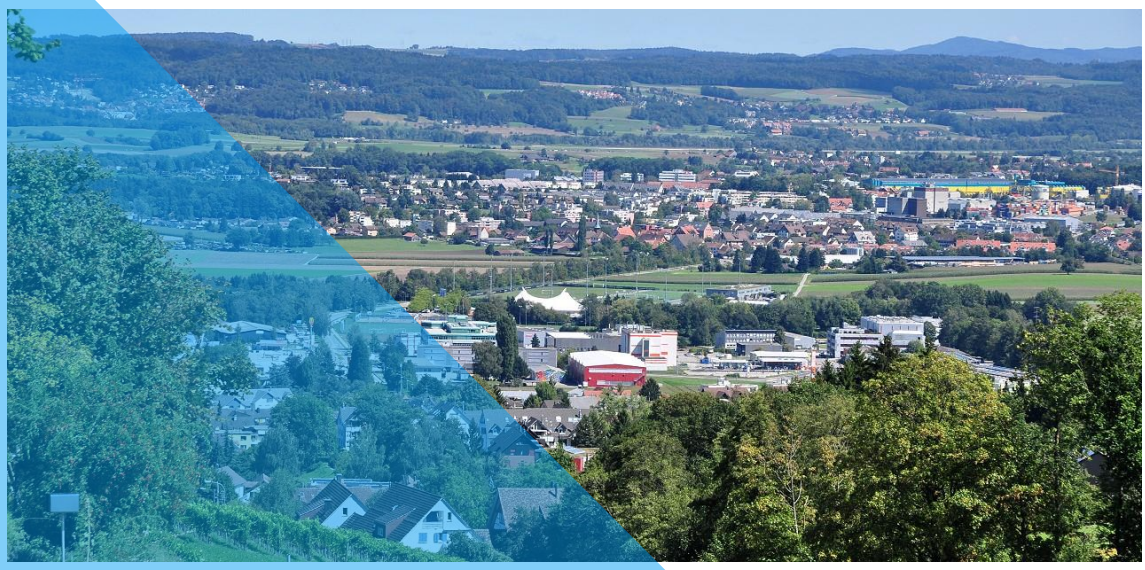
Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität

Agglomerations-programm Unterland-Furttal
5. Generation

Teil 4: Ergebnisbericht öffentliche Mitwirkung



Auftraggeber
Regierungsrat des Kantons Zürich

Gesamtverantwortung
Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich
Amt für Mobilität AFM
Abteilung Gesamtmobilität
Sarah Hug
Neumühlequai 10
8090 Zürich

Titelbild: Blick von Dielsdorf nach Niederhasli, GGBD – Gemeinnützige Gesellschaft Bezirk Dielsdorf

Zürich, 31. März 2025

1 Vorbemerkung

Gemäss den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 1. Februar 2023 des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ist die betroffene Bevölkerung angemessen über den Inhalt des Agglomerationsprogramms (AP) zu informieren. Sie muss nachweislich die Gelegenheit gehabt haben, sich zum Inhalt des AP in seiner Gesamtheit zu äussern. Der Partizipation der betroffenen Bevölkerung muss genügend Zeit eingeräumt und die Dokumente müssen allen Interessierten zugänglich gemacht werden. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat mit Beschluss Nr. 765/2024 den Entwurf des AP Unterland-Furttal der 5. Generation zur öffentlichen Mitwirkung freigegeben. Um eine möglichst breite Abstützung des Programms zu erreichen, wurden die berührten Städte und Gemeinden, die Planungsregionen und Transportunternehmungen direkt zur Stellungnahme eingeladen. Durch Publikation im kantonalen Amtsblatt und in kommunalen Amtsblättern waren auch alle weiteren Interessierten und die Bevölkerung eingeladen. Das Mitwirkungsverfahren dauerte vom 5. August bis zum 20. September 2024. Zum AP Unterland-Furttal gingen 43 Stellungnahmen von 19 Organisationen und Privatpersonen ein. Nachfolgend sind die kantonsexternen Stellungnahmen zum AP Unterland-Furttal sowie auch zum Rahmenbericht zuzüglich Umgang mit diesen aufgelistet.

2 Stellungnahmen

Nr.	Thema	Kapitel / Massnahmenblatt	Organisation	Stellungnahme	Begründung Stellungnahme	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
1	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	BirdLife Zürich	Modalsplit, Verkehrsreduzierung und -vermeidung	In den letzten 10 Jahren hat sich der Modal Split im Kanton Zürich nicht verändert und der Verkehr wächst. Um den Umstieg vom MIV auf öV voranzutreiben wie auch die Mobilität künftig sicherzustellen und möglichst nachhaltig abzuwickeln zu können, sind neben baulichen Massnahmen (wie z.B. unter Punkt 5 aufgeführt) v.a. auch nicht-bauliche Massnahmen zu ergreifen. Diesen wird in den Agglomerationsprogrammen zu wenig Gewicht verleiht. Auch wenn das von Seiten des Bundes nicht so verpflichtend ist, so könnte der Kanton Zürich hierzu selbst aktiv werden und mit wirksamen Instrumenten und Massnahmen eingreifen.	Kenntnisnahme	Die Agglomerationsprogramme enthalten Massnahmen aus den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft. Wenn auch der Grossteil der Verkehrsmassnahmen baulicher Art ist, so enthalten Programme auch nicht-bauliche Massnahmen, etwa vom Typ Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement (Daueraufgabe) und Förderung Elektromobilität.
2	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung (RZU)	Stärkerer Einbezug der Gemeinden im AP6	Die RZU begrüsst, dass bei der Erarbeitung der 5. Generation die Gemeinden in den jeweiligen Agglomerationsprogramm-Perimetern verstärkt einbezogen und jeweils Workshops durchgeführt worden sind. Jedoch ist es aus Sicht der RZU nötig, das Potenzial des Agglomerationsprogramms hinsichtlich der gemeindeübergreifenden Arbeit noch weiter zu nutzen und den Einbezug der Gemeinden zu verstetigen. Zur Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms und deren Verankerung in den kommunalen Planungen ist es zwingend, dass die Gemeinden gut in das Agglomerationsprogramm eingebunden werden. Neben einer Sammlung schon vorhandener Massnahmen auf Stufe Gemeinde, Region und Kanton sollten durch den Einbezug der Gemeinden verstärkt gemeinsame Herausforderungen und sich daraus ergebende eigene Lösungsansätze und überkommunale Massnahmen identifiziert und erarbeitet werden.	Kenntnisnahme	Das genannte Anliegen ist sehr berechtigt. - Die Gemeinden sind in die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme mehrfach eingebunden, z.B. wurden jeweils Gemeindeworkshops durchgeführt. Auch ausserhalb der Erarbeitung der Programme arbeiten die diversen kantonalen Stellen (insb. AFM, TBA, ZVV, ARE) eng mit den Gemeinden zusammen bzw. den Planungsregionen situativ und auch institutionalisiert zusammen. Dazu zählen Gemeinde- und Ortsplanungsgespräche, regionsspezifische Fachaustausche, die RVK, und gemeinsame Planungen wie regionalen Gesamtverkehrskonzepte und Gebietsplanungen. Diese vielfältige Zusammenarbeit soll aus Sicht des AFM beibehalten und in Absprache mit den Gemeinden/Regionen auch weiter ausgebaut werden.
3	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung (RZU)	Würdigung Perimeterdefinition	Die RZU begrüsst die Anpassungen am Perimeter des Agglomerationsprogramms Stadt Zürich-Glattal und die Ergänzung des Agglomerationsprogramms Unterland-Furttal, die zur Berücksichtigung weiterer funktionaler Verknüpfungen innerhalb des RZU-Gebiets führen (u.a. die Verkehrsdrehscheiben in der Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil und die Aufnahme von Adliswil). Gleichzeitig müssen aus Sicht der RZU die Perimeter der Agglomerationsprogramme grundlegend angepasst werden, um die funktionalen Verflechtungen im RZU-Gebiet und mit den angrenzenden Gebieten adäquat berücksichtigen zu können. Auch mit den überarbeiteten Perimetern der Zürcher Agglomerationsprogramme wird der funktional zusammenhängende Raum des RZU-Gebietes mit den Verflechtungen zwischen der Stadt Zürich und ihrem Umland, zwischen den umliegenden Regionen untereinander sowie zwischen den Umlandregionen und den angrenzenden Regionen und Kantonen noch nicht adäquat abgebildet. Zudem wird auch das Zusammenspiel zwischen den Agglomerationsprogrammen in den Berichten nicht ausreichend deutlich. Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE betont im Bericht «Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen» die Rolle des urbanen Gürtels mit dem dort laufenden Transformationsprozess und seinem Potenzial für die Optimierung des Gesamtverkehrssystems. Über die Veränderung der Perimeter bzw. die intensivere Arbeit über die bestehenden Grenzen der Perimeter hinaus, könnte dieser Schlüsselraum intensiver und kooperativer bearbeitet werden.	Kenntnisnahme	Die Überprüfung und Festlegung der Perimeter geschieht mit jeder Generation neu. Kriterien für die Perimeterfestlegung sind im Wesentlichen die jeweils gültigen Vorgaben des Bundes, der spezifische Handlungsbedarf (dieser ergibt sich aus der Dynamik und dem Abstimmungsbedarf der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und der Stärke der Verkehrsströme und -verflechtungen im kantonsweiten Quervergleich) sowie das Vorhandensein konzeptioneller Grundlagen und einer genügenden Anzahl bereits fortgeschrittener Projekte. Im Zuge der Erarbeitung der 6. Programmgeneration werden die Perimeter wiederum geprüft und entsprechend den genannten Kriterien angepasst. Dies erfolgt im Dialog mit den berührten Gebietskörperschaften.
4	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Pro Natura Zürich	Ausscheidung von Erholungsräumen	Da der Erholungsdruck mit zunehmender Verdichtung noch steigen wird, ist auf eine Naherholungsplanung im Siedlungsraum zu achten. Erholung ist daher bereits anzudenken bei der Quartierplanung, bei der Strassengestaltung für den Langsamverkehr, bei Freiräumen im Siedlungsraum. Zudem ist auch im übrigen Raum festzulegen, welche Gebiete eine zusätzliche Erholungsfunktion ¨übernehmen können.	Keine Anpassung	Eine eigentliche Naherholungsplanung ist nicht Gegenstand der Agglomerationsprogramme. Hingegen wird entsprechend den Vorgaben des Bundes der Naherholung in allen Programmen ein grosser Stellenwert beigemessen, indem etwa Landschaftskonzepte für Schwerpunktgebiete Erholung erarbeitet werden mit dem Ziel, die verschiedenen Nutzungsansprüche zu koordinieren.
5	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Pro Natura Zürich	Einbezug von Schutzgebieten	Um national und kantonal bedeutende Gebiete sind zwingend ökologisch ausreichende Pufferzonen einzuhalten (bis zu 200m breit), welche Nährstoffe und Störungen vom Schutzgebiet abhalten und den Wasserhaushalt und die Wasserqualität sichern müssen. Dies hat relevante Auswirkungen au die umgebenden Zonen. Kommunale Schutzgebiete sind meist gar nicht eingezeichnet und sollen ergänzt werden.	Keine Anpassung	Die Ausweisung kommunaler Schutzgebiete würde die Agglomerationsprogramme als regionale Planungselemente überladen und wäre nicht zweckmässig, da im Rahmen der Agglomerationsprogramme auch keine konkreten Massnahmen damit verbunden wären. Entsprechend ist dies in den Vorgaben des Bundes auch nicht vorgesehen. Schutzgebiete von nationaler und überkommunaler Bedeutung werden hingegen i.d.R. ausgewiesen.
6	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Pro Natura Zürich	Fuss- und Veloverkehr	Der Flächenverbrauch wie auch die Zersiedlung der Landschaft durch Strassen, Fuss- und Velowege nimmt stetig zu und damit der Druck auf Naturräume und Landwirtschaftsflächen. Um dem entgegenwirken zu können, ist der Neu- und Ausbau von FVV-Infrastruktur, insbesondere von Veloschnellrouten/Velobahnen auf bestehenden Verkehrsflächen umzusetzen bzw. zumindest flächenmässig zu kompensieren. Velorouten sind nicht durch Freihaltegebiete zu planen.	Keine Anpassung	Das Anliegen einer flächensparenden und landschaftsschonenden Entwicklung der Infrastrukturen (nicht nur für den FVV) ist berechtigt. Dies wird in den Agglomerationsprogrammen (Ziele, Handlungsbedarf und Massnahmen) wo relevant auch ausgewiesen. Die Konkretisierung ist jedoch nicht Gegensand der Agglomerationsprogramme, sie muss in den einzelnen Projekten geschehen.

Nr.	Thema	Kapitel / Massnahmenblatt	Organisation	Stellungnahme	Begründung Stellungnahme	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
7	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Pro Natura Zürich	Modalsplit, Verkehrsreduzierung und -vermeidung	In den letzten 10 Jahren hat sich der Modal Split im Kanton Zürich nicht verändert und der Verkehr wächst. Um den Umstieg vom MIV auf öV voranzutreiben wie auch die Mobilität künftig sicherzustellen und möglichst nachhaltig abzuwickeln zu können, sind neben baulichen Massnahmen (wie z.B. unter Punkt 5 aufgeführt) v.a. auch nicht-bauliche Massnahmen zu ergreifen. Diesen wird in den Agglomerationsprogrammen zu wenig Gewicht verleiht. Auch wenn das von Seiten des Bundes nicht so verpflichtend ist, so könnte der Kanton Zürich hierzu selbst aktiv werden und mit wirksamen Instrumenten und Massnahmen eingreifen.	Kenntnisnahme	Die Agglomerationsprogramme enthalten Massnahmen aus den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft. Wenn auch der Grossteil der Verkehrsmassnahmen baulicher Art ist, so enthalten Programme auch nicht-bauliche Massnahmen, etwa vom Typ Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement (Daueraufgabe) und Förderung Elektromobilität.
8	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Pro Natura Zürich	Einbezug Fachstelle Naturschutz	Der Einbezug der kantonalen Fachstelle Naturschutz fehlt in der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme offensichtlich und ist in diesem raumplanungsrelevanten Instrument sicherzustellen.	Teilanpassung	Die Belange des Naturschutzes sind durch die zuständigen kantonalen Stellen in die Agglomerationsprogramme eingebracht worden; sie werden in den Beschlussversionen der Programme nochmals überprüft und ggf. ergänzt.
9	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	WWF Zürich	Ausscheidung von Erholungsräumen	Da der Erholungsdruck mit zunehmender Verdichtung noch steigen wird, ist auf eine Naherholungsplanung im Siedlungsraum zu achten. Erholung ist daher bereits anzudenken bei der Quartierplanung, bei der Strassengestaltung für den Langsamverkehr, bei Freiräumen im Siedlungsraum. Zudem ist auch im übrigen Raum festzulegen, welche Gebiete eine zusätzliche Erholungsfunktion ¨übernehmen können.	Keine Anpassung	Eine eigentliche Naherholungsplanung ist nicht Gegenstand der Agglomerationsprogramme. Hingegen wird entsprechend den Vorgaben des Bundes der Naherholung in allen Programmen ein grosser Stellenwert beigemessen, indem etwa Landschaftskonzepte für Schwerpunktgebiete Erholung erarbeitet werden mit dem Ziel, die verschiedenen Nutzungsansprüche zu koordinieren.
10	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	WWF Zürich	Einbezug von Schutzgebieten	Um national und kantonal bedeutende Gebiete sind zwingend ökologisch ausreichende Pufferzonen einzuhalten (bis zu 200m breit), welche Nährstoffe und Störungen vom Schutzgebiet abhalten und den Wasserhaushalt und die Wasserqualität sichern müssen. Dies hat relevante Auswirkungen au die umgebenden Zonen. Kommunale Schutzgebiete sind meist gar nicht eingezeichnet und sollen ergänzt werden.	Keine Anpassung	Die Ausweisung kommunaler Schutzgebiete würde die Agglomerationsprogramme als regionale Planungselemente überladen und wäre nicht zweckmässig, da im Rahmen der Agglomerationsprogramme auch keine konkreten Massnahmen damit verbunden wären. Entsprechend ist dies in den Vorgaben des Bundes auch nicht vorgesehen. Schutzgebiete von nationaler und überkommunaler Bedeutung werden hingegen i.d.R. ausgewiesen.
11	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	WWF Zürich	Fuss- und Veloverkehr	Der Flächenverbrauch wie auch die Zersiedlung der Landschaft durch Strassen, Fuss- und Velowege nimmt stetig zu und damit der Druck auf Naturräume und Landwirtschaftsflächen. Um dem entgegenwirken zu können, ist der Neu- und Ausbau von FVV-Infrastruktur, insbesondere von Veloschnellrouten/Velobahnen auf bestehenden Verkehrsflächen umzusetzen bzw. zumindest flächenmässig zu kompensieren. Velorouten sind nicht durch Freihaltegebiete zu planen.	Keine Anpassung	Das Anliegen einer flächensparenden und landschaftsschonenden Entwicklung der Infrastrukturen (nicht nur für den FVV) ist berechtigt. Dies wird in den Agglomerationsprogrammen (Ziele, Handlungsbedarf und Massnahmen) wo relevant auch ausgewiesen. Die Konkretisierung ist jedoch nicht Gegensand der Agglomerationsprogramme, sie muss in den einzelnen Projekten geschehen.
12	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	WWF Zürich	Modalsplit, Verkehrsreduzierung und -vermeidung	In den letzten 10 Jahren hat sich der Modal Split im Kanton Zürich nicht verändert und der Verkehr wächst. Um den Umstieg vom MIV auf öV voranzutreiben wie auch die Mobilität künftig sicherzustellen und möglichst nachhaltig abzuwickeln zu können, sind neben baulichen Massnahmen (wie z.B. unter Punkt 5 aufgeführt) v.a. auch nicht-bauliche Massnahmen zu ergreifen. Diesen wird in den Agglomerationsprogrammen zu wenig Gewicht verleiht. Auch wenn das von Seiten des Bundes nicht so verpflichtend ist, so könnte der Kanton Zürich hierzu selbst aktiv werden und mit wirksamen Instrumenten und Massnahmen eingreifen.	Kenntnisnahme	Die Agglomerationsprogramme enthalten Massnahmen aus den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft. Wenn auch der Grossteil der Verkehrsmassnahmen baulicher Art ist, so enthalten Programme auch nicht-bauliche Massnahmen, etwa vom Typ Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement (Daueraufgabe) und Förderung Elektromobilität.
13	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	WWF Zürich	Einbezug Fachstelle Naturschutz	Der Einbezug der kantonalen Fachstelle Naturschutz fehlt in der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme offensichtlich und ist in diesem raumplanungsrelevanten Instrument sicherzustellen.	Teilanpassung	Die Belange des Naturschutzes sind durch die zuständigen kantonalen Stellen in die Agglomerationsprogramme eingebracht worden.; sie werden in den Beschlussversionen der Programme nochmals überprüft und ggf. ergänzt.
14	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Zürcher Bauernverband (ZBV)	Schutz der natürlichen Ressource "Boden"	Diesen Schutz der landwirtschaftlichen Nutzflächen vermissen wir in allen vorliegenden Berichten. Wir fordern eine angemessene Erwähnung. Das kann beispielsweise im Rahmenbericht unter Kapitel 2.4.1 als Ergänzung des 1. Abschnittes erfolgen: "Der Boden als beschränkte Ressource wird dabei soweit wie möglich geschützt."	Keine Anpassung	Entsprechend den Vorgaben des Bundes ist ein Agglomerationsprogramm ein Koordinations- und Führungsinstrument für eine gesamträumliche Planung und Abstimmung von Verkehr- und Siedlungsentwicklung, unter Berücksichtigung der Landschaft. Landschaftsthemen sind nur soweit zu behandeln, dass die Auswirkungen der Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr auf die Landschaft beurteilt werden können. Entsprechend ist der schonende Umgang mit der Landschaft ein Thema in den Agglomerationsprogrammen (Berichte und Massnahmenbänder) und nicht Teil des Rahmenberichts, der andere Zwecke verfolgt.
15	AP Unterland-Furttal	2.6 Organisation und Prozess	Zürcher Planungsgruppe Furttal	Die Namen der Vertreterinnen und Vertreter der einzelnen Ämter / Organisationseinheiten sind zu löschen.	Die Namen der Vertreterinnen und Vertreter sind nicht relevant.	Keine Anpassung	Die Organigramme werden über alle ZH APs gleich dargestellt.
16	AP Unterland-Furttal	4.1.6 Siedlungsplanerische Schutzgüter	Zürcher Planungsgruppe Furttal	Der Text ist um Aussagen zu den Gebieten mit Erhaltung der Siedlungsstruktur zu ergänzen.	In der Abbildung 20, siedlungsplanerische Schutzgüter, sind neben den schutzwürdigen Ortsbildern von kantonaler und von regionaler Bedeutung auch die Gebiete mit Erhaltung der Siedlungsstruktur verzeichnet. Im zugehörigen Text wird auf letztere nicht eingegangen.	Teilanpassung	Präzisierung.

Nr.	Thema	Kapitel / Massnahmenblatt	Organisation	Stellungnahme	Begründung Stellungnahme	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
17	AP Unterland-Furttal	4.2 Landschaft und Umwelt	BirdLife Zürich	Einbezug Biodiversitätsstrategie des Bundes und Ökologische Infrastruktur	Seit 2012 verfügt der Bund über eine behördenverbindliche Biodiversitätsstrategie, welche Auswirkungen auf die Raumplanung hat. Eines der Ziele ist der Aufbau einer ökologischen Infrastruktur mit Kerngebieten und Vernetzungsgebieten auf verschiedenen Teilebenen (...). Die Vernetzung muss auf für diese Lebensräume typische Zielarten ausgelegt sein und kann sich nicht nur auf Wildtierkorridore für grössere Säuger beschränken. Rund ein Drittel der Fläche müsste dafür angedacht werden. Somit ist es zentral, dass sich ein Agglomerationsprogramm nicht nur mit der Landschaft, sondern in hohem Ausmass auch mit der Biodiversität in der Region befasst. Die Kantone haben den Auftrag, dem Bund bis Ende 2024 die fachliche Planung der ökologischen Infrastruktur vorzulegen. Die politische und raumplanerische Verankerung dieser Planung soll ab 2025 angegangen werden. Die Fachplanung ökologische Infrastruktur ist in den Kapiteln Landschaft und Natur aufzuführen.	Anpassung	Gemäss Rücksprache mit dem ALN wird der Bericht im Kapitel «Natur- und Landschaftsschutz» um folgende Textpassage ergänzt: "2023 hat der Kanton Zürich die Erarbeitung der Fachgrundlagen für eine ökologische Infrastruktur gestartet. Diese erfolgt im Auftrag des Bundes und wird von allen Kantonen gegenwärtig erarbeitet. Ziel ist es, die vorhandenen Schutzobjekte besser mit einander zu vernetzen und dazu die festgestellten naturräumlichen Potenziale für ergänzende Flächen zu nutzen sowie den minimalen Flächenbedarf für die Stabilisierung des Biodiversitätsverlustes bzw. deren Förderung sicherzustellen."
18	AP Unterland-Furttal	4.2 Landschaft und Umwelt	WWF Zürich	Einbezug Biodiversitätsstrategie des Bundes und Ökologische Infrastruktur	Seit 2012 verfügt der Bund über eine behördenverbindliche Biodiversitätsstrategie, welche Auswirkungen auf die Raumplanung hat. Eines der Ziele ist der Aufbau einer ökologischen Infrastruktur mit Kerngebieten und Vernetzungsgebieten auf verschiedenen Teilebenen (...). Die Vernetzung muss auf für diese Lebensräume typische Zielarten ausgelegt sein und kann sich nicht nur auf Wildtierkorridore für grössere Säuger beschränken. Rund ein Drittel der Fläche müsste dafür angedacht werden. Somit ist es zentral, dass sich ein Agglomerationsprogramm nicht nur mit der Landschaft, sondern in hohem Ausmass auch mit der Biodiversität in der Region befasst. Die Kantone haben den Auftrag, dem Bund bis Ende 2024 die fachliche Planung der ökologischen Infrastruktur vorzulegen. Die politische und raumplanerische Verankerung dieser Planung soll ab 2025 angegangen werden. Die Fachplanung ökologische Infrastruktur ist in den Kapiteln Landschaft und Natur aufzuführen.	Anpassung	Gemäss Rücksprache mit dem ALN wird der Bericht im Kapitel «Natur- und Landschaftsschutz» um folgende Textpassage ergänzt: "2023 hat der Kanton Zürich die Erarbeitung der Fachgrundlagen für eine ökologische Infrastruktur gestartet. Diese erfolgt im Auftrag des Bundes und wird von allen Kantonen gegenwärtig erarbeitet. Ziel ist es, die vorhandenen Schutzobjekte besser mit einander zu vernetzen und dazu die festgestellten naturräumlichen Potenziale für ergänzende Flächen zu nutzen sowie den minimalen Flächenbedarf für die Stabilisierung des Biodiversitätsverlustes bzw. deren Förderung sicherzustellen."
19	AP Unterland-Furttal	4.2.2 Natur- und Landschaftsschutz	Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung (RZU)	Die RZU beantragt, dass beim Landschaftsraum Katzenseen die Passage zur Rolle der Gemeinden präzisiert wird.	Die RZU hat in der Anfangsphase die Projektleitung für das Projekt Landschaftsraum Katzenseen übernommen und die Gemeinden unterstützt. Zudem ist das Projekt in den Dialogprozess «Agenda Wachstum+» eingebettet. Die Initiative zum Projekt erfolgte jedoch durch die beteiligten Städten und Gemeinden Zürich, Regensdorf und Rümlang. Zudem wird das Projekt zukünftig ohne die operative Unterstützung der RZU-Geschäftsstelle im Rahmen des Dialogprozesses «Agenda Wachstum+» fortgeführt.	Anpassung	Präzisierung
20	AP Unterland-Furttal	4.2.4 Klimaziele des Kanton Zürichs	Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung (RZU)	Die RZU begrüsst, dass das Thema Klimaanpassung im neuen Agglomerationsprogramm einen deutlich höheren Stellenwert gegenüber der vorherigen Generation hat, insbesondere da das Bundesamt für Raumentwicklung ARE das Thema in seinen Richtlinien zur 5. Generation noch nicht aufgeführt hat.	Die RZU erachtet das Thema Klimaanpassung als eine wesentliche Aufgabe bei der Weiterentwicklung der Verkehrsräume. Gerade bei Verkehrsmassnahmen, die den öffentlichen Raum prägen, muss dies aus Sicht der RZU immer berücksichtigt werden.	Kenntnisnahme	-
21	AP Unterland-Furttal	4.3.8 Intermodale Angebote	Schweizerische Bundesbahnen (SBB) Immobilien	-	Die Förderung von Inter- und Multimodalität durch die Weiterentwicklung von Bahnhöfen und ihren Umgebungen als Verkehrsdrehscheiben ist auch aus Sicht der SBB ein wichtiger Schritt zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Massnahmen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur und der Fussgängerzugänglichkeit zu diesen sind zu begrüssen. Die Förderung von Veloparkierung, direkten Veloanfahrtswegen und sicheren Fusswegen zu den Bahnperrons wird die Erreichbarkeit und Attraktivität der Bahnhöfe erhöhen. Schliesslich fördert die Integration von Sharing-Angeboten wie Shared Bikes, E-Scooters und Carsharing die flexible Nutzung verschiedener Verkehrsmittel (Multimodalität) und leistet einen indirekten Beitrag zur Erhöhung des Modalsplits. Ein Grossteil unserer Kundinnen und Kunden kommen zu Fuss zum Bahnhof. Oft entsprechen aber die für den Fussverkehr zur Verfügung stehenden Flächen und die Anbindung der Bahnhöfe an das Fusswegnetz nicht diesem Fakt. Deshalb besteht hier grosses Verbesserungspotenzial, insbesondere bei der Optimierung von Schnittstellen. Hier stehen wir gerne zur Unterstützung zur Verfügung. Die SBB ist ebenfalls der Ansicht, dass Veloabstellanlagen an Bahnhöfen das Mobilitätsangebot auf eine nachhaltige und flächenschonende Weise ergänzt und dass bei der Integration des Veloverkehrs ins gesamte Verkehrssystem noch viel Potenzial für Verbesserungen besteht. Wir unterstützen das Erreichen der erforderlichen Anzahl an Veloabstellplätzen im Rahmen unserer Möglichkeiten bei der Dimensionierung und Ausgestaltung von Veloabstellanlagen unter Berücksichtigung des prognostizierten zukünftigen Bedarfs inklusive der Anforderungen verschiedener Velotypen wie Lastenvelos, Velos mit Anhängern und E-Bikes. Die SBB unterstützt grundsätzlich den Fokus von P+Rail-Anlagen auf ländlich geprägte Wohnräume und unterstützen hier gerne mit unserer Expertise sowie Ressourcen bei der konkreten Dimensionierung in Abstimmung mit den in Zukunft zu erwartenden Ein- und Aussteigerzahlen, dem Modalsplit und der aktuellen Auslastung an diesen Bahnhöfen. Die Förderung von Mikromobilität, wie z.B. E-Scooters und Shared Bikes, sollte nicht nur an grossen Verkehrsdrehscheiben, sondern auch an kleineren Bahnhöfen und Haltestellen intensiviert werden. Dies könnte durch gezielte Pilotprojekte, wie beispielsweise «Dein Velo am Bahnhof» und Kooperationen mit Anbietern solcher Dienstleistungen unterstützt werden. Die SBB unterstützt die Bestrebungen aus dem Agglomerationsprogramm Unterland-	Kenntnisnahme	Zur Förderung der Kombinierten Mobilität besteht ein Austausch zwischen AFM und SBB.

Nr.	Thema	Kapitel / Massnahmenblatt	Organisation	Stellungnahme	Begründung Stellungnahme	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
22	AP Unterland-Furttal	4.3.11 Güterverkehr	Schweizerische Bundesbahnen (SBB) Immobilien	Im Gegensatz zu Regensdorf werden im Embraport in Embrach keine Anschlussgleise genutzt. Die Darstellungen basieren auf veralteten und zum Teil auch falschen Grundlagen. Es gilt folgender Planungsstand: b. Der KV-Terminal in Niederglatt ist bestehend und in Betrieb. c. Die Anschlussgleise in der Industriezone Embraport sind nicht in Betrieb	-	Anpassung	Textpräzisierung. Die Karte wurde überprüft und auf die gültigen übergeordneten Planungen abgestützt (RRP, KRP)
23	AP Unterland-Furttal	6.2.2 Handlungsbedarf Landschaft und Umwelt	Privatperson 1	Die Erholungsnutzung darf nicht dazu führen, dass wichtige Natur- und Landschaftsschutzobjekte unzureichend oder gar nicht geschützt werden. Dies ist auch in den kommunalen Richtplänen zu gewährleisten.	Die Sicherung und Förderung der Biodiversität in der Gemeinde ist zentral. Einerseits braucht die Biodiversität für sich mehr Raum und mehr finanzielle Ressourcen, andererseits ist ihre Erhaltung auch aus Verantwortung gegenüber kommenden Generationen nötig, um die Lebensqualität der Bevölkerung und der Ökosystemdienstleistungen zu gewährleisten. Dazu ist eine entsprechende ökologische Infrastruktur notwendig. Die raumplanerischen Instrumente sollen die Grundlage dafür bereitstellen und langfristig sichern.	Kenntnisnahme	Das Anliegen wurde der Gemeinde zur Kenntnisnahme weitergeleitet.
24	AP Unterland-Furttal	7.3.1 Gesamtverkehrliche Einbettung	Zürcher Planungsgruppe Furttal	Der Text ist um die Aufzählung der Gemeinde Regensdorf zu ergänzen: "Bei den Verkehrsdrehscheiben bleibt der Handlungsbedarf zur Umsetzung eines Bike-Sharing-Angebots und punktuell zur Schaffung eines Mikromobilitätsangebots (Bahnhof Bülach, Regensdorf, ONN-Gemeinden) bestehen."	Der Bericht hält bezüglich Bike-Sharing Folgendes fest: «Bei den Verkehrsdrehscheiben bleibt der Handlungsbedarf zur Umsetzung eines Bike-Sharing-Angebots und punktuell zur Schaffung eines Mikromobilitätsangebots (Bahnhof Bülach, ONN-Gemeinden) bestehen.» Der Gemeinderat Regensdorf beabsichtigt, in Regensdorf ebenfalls ein Bike-Sharing-Angebot bereitzustellen.	Anpassung	Ergänzung vorgenommen.
25	AP Unterland-Furttal	8.1.1 Ausbau der Bahninfrastruktur	Schweizerische Bundesbahnen (SBB) Immobilien	Dieses Kapitel ist grundlegend zu überarbeiten. Es ist nicht das Ziel, einfach die Einträge des kantonalen Richtplans in Prosa zu zitieren. Richtplaneinträge dienen lediglich der vorsorglichen Raumsicherung auf Stufe Behörden und haben keinen Bezug zu konkreten Massnahmenpaketen innerhalb des Zeithorizonts des Agglomerationsprogramms der 5. Generation. In diesem Kapitel sind analog zu den übrigen vier Agglomerationsprogrammen nur die Ausbauten bis zum STEP AS 2035 zu beschreiben. Die Haltestelle Höri wird mit dem Abschluss der 4. Teilergänzungen abgeschrieben und wird nicht mehr weiterverfolgt.	-	Anpassung	Der Abschnitt wurde stark gekürzt.
26	AP Unterland-Furttal	8.1.2 Nationalstrasse	Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung (RZU)	Ich hatte bereits darauf hingewiesen und dies auch belegt, dass der Ausbau des Zubringers Wehntalerstrasse auf drei Fahrstreifen aufgrund des Moorschutzes nicht mehr weiterverfolgt wird.	In der Teilrevision 2022 des kantonalen Richtplans findet sich im erläuternden Bericht folgende Aussage: Gestrichene Vorhaben: Ausbau Wehntalerstrasse, Regensdorf–Anschluss Affoltern (Nr. 25). Die Strasse wurde 2016 saniert und ein Fahrstreifenausbau lässt sich nicht realisieren, weil die Strasse durch das Objekt Nr. 1407 des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler führt. Das Vorhaben wird daher aus dem kantonalen Richtplan gestrichen. Die Teilrevision 2022 des kantonalen Richtplans wurde vom 1. Dezember 2023 bis 15. März 2024 öffentlich aufgelegt. Momentan läuft die Auswertung der öffentlichen Auflage. Eine Überweisung an den Kantonsrat ist noch nicht erfolgt. Ich kann nicht beurteilen, ob das «Vorhaben», d.h. die Streichung des geplanten Ausbaus, aus diesem Grund bereits genügend weit konsolidiert ist, um so im AP festgehalten werden zu können. Meines Erachtens ist der Kanton allerdings zum Schluss gekommen, dass das BLN einen Ausbau nicht mehr realistisch erscheinen lässt, bzw. die erforderliche Rechtssicherheit in einem Rekurs fall nicht gegeben ist. In Uster und Wetzikon gab es ja auch Strassenbauvorhaben, die in Konflikt mit dem Naturschutz standen und inzwischen nicht mehr weiterverfolgt werden.	Anpassung	Präzisierung
27	AP Unterland-Furttal	8.2 Massnahmen Agglomerationsprogramm Unterland Furttal	Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung (RZU)	Die RZU beantragt, dass die Passagen zum Dialogprozess «Agenda Wachstum+» auf den Seiten 218 und 229 angepasst werden. Es muss präzisiert werden, dass die beteiligten Gemeinden die zu bearbeitenden Themen und Aufgaben sowie ihr jeweiliges Engagement bei deren Bearbeitung gemeinsam bestimmen.	Der Dialogprozess «Agenda Wachstum+» ist eine Austausch- und Diskussionsplattform für gemeinsame Themen und Herausforderungen in den Grenzräumen zwischen der Stadt Zürich und umliegenden Gemeinden. Im Dialogprozess werden die Themen behandelt, welche die beteiligten Städte und Gemeinden gemeinsam als relevant und dringlich einschätzen. Die Bearbeitung dieser Themen in konkreten Projekten hängt vom Engagement der beteiligten Städte und Gemeinden ab. Dies bedeutet explizit, dass im Agglomerationsprogramm keine konkreten Themen und Aufgaben, wie beispielsweise die überregionale Abstimmung der Siedlungsentwicklung oder wirtschaftliche Entwicklungen, aufgeführt werden können. Die oben genannten Passagen sollen darum dem Charakter des Dialogprozesses entsprechend angepasst werden.	Anpassung	Präzisierung in Absprache mit RZU

Nr.	Thema	Kapitel / Massnahmenblatt	Organisation	Stellungnahme	Begründung Stellungnahme	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
28	AP Unterland-Furttal	9.2 Beitrag zur Erreichung der Wirkungsziele	Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung (RZU)	Die RZU beantragt, dass die Passagen zum Dialogprozess «Agenda Wachstum+» auf den Seiten 218 und 229 angepasst werden. Es muss präzisiert werden, dass die beteiligten Gemeinden die zu bearbeitenden Themen und Aufgaben sowie ihr jeweiliges Engagement bei deren Bearbeitung gemeinsam bestimmen.	Der Dialogprozess «Agenda Wachstum+» ist eine Austausch- und Diskussionsplattform für gemeinsame Themen und Herausforderungen in den Grenzräumen zwischen der Stadt Zürich und umliegenden Gemeinden. Im Dialogprozess werden die Themen behandelt, welche die beteiligten Städte und Gemeinden gemeinsam als relevant und dringlich einschätzen. Die Bearbeitung dieser Themen in konkreten Projekten hängt vom Engagement der beteiligten Städte und Gemeinden ab. Dies bedeutet explizit, dass im Agglomerationsprogramm keine konkreten Themen und Aufgaben, wie beispielsweise die überregionale Abstimmung der Siedlungsentwicklung oder wirtschaftliche Entwicklungen, aufgeführt werden können. Die oben genannten Passagen sollen darum dem Charakter des Dialogprozesses entsprechend angepasst werden.	Anpassung	Textstelle mit Bezug zum Dialog wurde entfernt.
29	AP Unterland-Furttal	FVV-P1	Gemeinde Niederglatt	FVV-P1c. In den Unterlagen beschränkt sich das Gebiet auf die Gemeinde Niederhasli. Die Gemeindegebiete Oberglatt und Niederglatt sind miteinzubeziehen.	Das Fusswegnetz Parkweg und Weg meiner Lieblingsorte ist durch die ONN-Gemeinden erarbeitet worden. Daher wäre eine gemeinsame Umsetzung wünschbar.	Keine Anpassung	Die Weiterführung der Massnahme in den Gemeinden Niederglatt und Oberglatt ist im Rahmen des AP6 zu prüfen.
30	AP Unterland-Furttal	GV2 Embrach – BGK Dorf- und Zürcherstrasse	Gemeinde Embrach	Der Kostenteiler bei der Massnahme GV2 soll zu 100 % beim Kanton Zürich sein. Der Zeithorizont soll ergänzt werden.	Das BGK ist im AP5 Unterland Furttal als GV2 aufgeführt. Im Massnahmenblatt ist der Kostenteiler noch nicht festgehalten. Da es sich jedoch um eine Kantonsstrasse handelt, müsste der Finanzierungsschlüssel aus Sicht der Gemeinde bei 100 % beim Kanton sein und die Ge- meinde stellt einen entsprechenden Antrag. Die Massnahme GV2 hat für die für Embrach während dem Bau grössere Auswirkungen auf den Verkehr. Die Gemeinde hat sich aufgrund der mündlichen Aussagen und der schriftlichen Zusicherung der Verschiebung dieser Massnahme dem Terminplan des Kantons angepasst und ihre Investitionsplanung entsprechend abgeändert. Damit kein Verkehrskollaps entsteht, hat die Gemeinde entschieden, während dem Bau des BGK keine Gemeindestrassen zu sanieren. Zeithorizont ist gemäss Massnahmenblatt 2028 – 2031. Gemäss Projektkoordinationsliste des Tiefbauamts (Stand 06.08.2024) ist der Baustart der Massnahme GV2 per 1. März 2029 vorgesehen. Die Gemeinde beantragt eine entsprechende Anpassung des Massnahmenblattes.	Keine Anpassung	Das Massnahmenblatt wurde grundlegend überarbeitet. Kostenteiler und Realisierungszeitpunkt werden bei Pauschalmassnahmen nicht angegeben. Gemäss Realisierungsplanung des TBA wird die Massnahme 2029 umgesetzt.
31	AP Unterland-Furttal	GV3 Dielsdorf – BGK Wehntalerstrasse (innerorts)	Gemeinde Dielsdorf	Anmerkung	Die Aufnahme dieser Massnahme im Agglomerationsprogramm ist auch für die Gemeinde Dielsdorf ausserordentlich wichtig. Eine Umgestaltung der Wehntalerstrasse ist zentral für die Steigerung der Siedlungsqualität und damit Lebensqualität im Zentrum von Dielsdorf. Beim Gemeindegespräch vom Dezember 2021 wurde ein Termin für die Startbesprechung im 1. Quartal 2023 angekündigt. Bereits davor wurden bei einem Workshop erste Grundlagen geschaffen. Eine frühzeitige Ausarbeitung des BGK ist für die Umsetzung mit dem Agglomerationsprogramm 6. Generation unerlässlich. Die Gemeinde Dielsdorf geht davon aus, dass zeitnah eine Startbesprechung stattfindet und steht dafür gerne zur Verfügung.	Kenntnisnahme	Die Information wurden dem TBA zur Kenntnis weitergeleitet.
32	AP Unterland-Furttal	GV5 Regensdorf – BGK Wehntalerstrasse, 2. Teil	Zürcher Planungsgruppe Furttal (ZPF) / Privatpersonen 2, 3, 4, 5, 6	Die Wehntalerstrasse als Autobahnzubringer ist in einem Tunnel in Tieflage zu bauen	Beiliegend ein alternatives Projekt, wo der Dorfteil Watt nicht mit einer 4-Spurstrasse und 7 Strassenübergängen zugebaut wird. Der Zugang für Fussgänger, Velofahrer und PKW zum Bahnhof und zum Zentrum soll weiterhin Kreuzungsfrei über die Watterbrücke und über eine Quartierstrasse auf der Tunneldecke erfolgen. Watt und Regensdorf würde durch das alternative Projekt örtlich nicht noch mehr getrennt. Die Kosten der Tunnelvariante sind ohne Landzukauf geringer. Lohnende Investition in die Zukunft!	Keine Anpassung	Projektänderungen sind im Rahmen der gesetzlich vorgegebenen Verfahren einzubringen. Die entsprechenden Stellen wurden in Kenntnis gesetzt.
33	AP Unterland-Furttal	GV6 Niederglatt – BGK Kaiserstuhl- und Zürcherstrasse	Gemeinde Niederglatt	Ist die Bezeichnung Bülacherstrasse im Text korrekt?	In der Gemeinde Niederglatt gibt es keine Bülacherstrasse. Bitte prüfen.	Anpassung	Korrektur
34	AP Unterland-Furttal	GV-P1 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung/Sicherheit Strassenraum, A-Horizont	Gemeinde Dielsdorf	Neue Zuweisung als B-Massnahme. Anpassung der Projektkosten auf CHF 2.5 Mio.	Die Planung ist noch nicht so weit fortgeschritten, dass eine Umsetzung im A-Horizont möglich ist. Die ursprünglich gemeldeten Projektkosten beinhalten lediglich die Arbeiten für das BGK.	Anpassung	Massnahme wurde dem B-Horizont zugewiesen.
35	AP Unterland-Furttal	GV-P1 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung/Sicherheit Strassenraum, A-Horizont	Gemeinde Niederglatt	Der behindertengerechte Ausbau der Bushaltestellen ist durch den Kanton zu zahlen, da die Bushaltestellen an einer Kantonsstrasse liegen.	Die Kosten sind durch den Grundeigentümer, also den Kanton, zu tragen.	Anpassung	Korrektur
36	AP Unterland-Furttal	L4 RZU – Dialogprozess «Agenda Wachstum+», Landschaftsraum Katzenseen	Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung (RZU)	Das Massnahmenblatt L4 zum Dialogprozess «Agenda Wachstum+» muss auf die Formulierungen zum Dialogprozess (siehe Antrag 6 und Begründung) abgestimmt werden. Insbesondere betrifft dies die Abschnitte zum Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien und Nutzen.	Der Dialogprozess basiert auf dem gemeinsamem Erkennen von Themen und möglichen Projekten, die sich in diesem besonderen Rahmen umsetzen lassen. Aus Sicht der RZU ist es wichtig, den Charakter des Dialogprozesses angemessen darzustellen.	Anpassung	Die Massnahme wurde in Absprache mit der RZU überarbeitet.
37	AP Unterland-Furttal	MIV1 Dielsdorf – Betriebskonzept Schwenkelbergstrasse	Gemeinde Buchs ZH	Prüfung Verkehrsaufkommen Hand	Wir gehen davon aus, dass mit den geplanten Massnahmen eher weniger oder gleich viel Verkehr über die Hand fährt als bis anhin. Wir bitten die Situation in die Planung mit einzubeziehen.	Kenntnisnahme	Das Anliegen wurde an den Massnahmenträger weitergeleitet.
38	AP Unterland-Furttal	MIV1 Dielsdorf – Betriebskonzept Schwenkelbergstrasse	Gemeinde Dielsdorf	Anmerkung	Die Aufnahme als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme	-
39	AP Unterland-Furttal	MIV2 Regensdorf – Stichstrasse Neuhard und Althard	Privatpersonen 2, 3, 4, 5, 6	Die Stichstrassen mit Anschluss zur Wehntalerstrasse sind bei der Tunnelvariante, siehe GV5 aus dem Richtplan zu entfernen.	Bei der Tunnelvariante sind diese Stichstrassen nicht erforderlich und so können Bau- und Landkosten von ca. CHF 3 Mio. eingespart werden. Weniger Landverschleiss.	Kenntnisnahme	-

Nr.	Thema	Kapitel / Massnahmenblatt	Organisation	Stellungnahme	Begründung Stellungnahme	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
40	AP Unterland-Furttal	MIV-P1 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Verkehrsmanagement, A-Horizont	Gemeinde Dielsdorf	Anmerkung	Die Aufnahme dieser Massnahme im Agglomerationsprogramm ist auch für die Gemeinde Dielsdorf ausserordentlich wichtig. Die Möglichkeit zur Verkehrssteuerung und damit Verlagerung des Verkehrs aus dem Zentrum ist zentral für die Steigerung der Siedlungsqualität und damit Lebensqualität im Zentrum von Dielsdorf.	Kenntnisnahme	Die Bemerkung wurde an den Massnahmenträger weitergeleitet.
41	AP Unterland-Furttal	S3 Oberglatt – Entwicklung Bahnhofsgebiet	Schweizerische Bundesbahnen (SBB) Immobilien	Die SBB-Grundstücke sind hinsichtlich einer Zentrumsentwicklung eingeschränkt (kantonaler Richtplaneintrag: zusätzliche Spur zwischen Glattbrugg und Oberglatt mit langfristigem Realisierungshorizont (Trasseesicherung) und Baulinie betreffend Kantonsstrasse).	-	Kenntnisnahme	Der Hinweis wurde der Gemeinde zur Kenntnisnahme weitergleitet.
42	AP Unterland-Furttal	S4 PZU / ZPF – Überprüfung Regio-ROK Bahnhofsgebiet	Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU)	Der Punkt Umsetzungsschritte und Termine ist wie folgt zu präzisieren: – Beginn Vorbereitung: 2028 Vorbereitungsarbeiten – Beginn Umsetzung: 2029/2030 Erarbeitung Teilrevisionsvorlage RRP – Realisierung: Ab 2032 Inkraftsetzung Regio ROK 2050	Die PZU kommt dem Aufruf des AFM nach und ergänzt diese Angaben.	Anpassung	Die Angaben wurden dementsprechend ergänzt.
43	AP Unterland-Furttal	S4 PZU / ZPF – Überprüfung Regio-ROK Bahnhofsgebiet	Planungsgruppe Zürcher Unterland (PZU)	Bei den weiteren Beteiligten sind die Gemeinden zu ergänzen.	Das regionale Raumordnungskonzept legt die wesentlichen Stossrichtungen für die räumliche Entwicklung der Region fest. Diese werden nur in engem Einbezug mit den Gemeinden erarbeitet.	Anpassung	Die Gemeinden wurden als Beteiligte ergänzt.