



Ein Beispiel, das auf verschiedenen Ebenen Wirkung zeigt: Die Limmattalbahn am neuen Stadtplatz Schlieren – mit dem markanten roten Flügeldach.
Quelle: Amt für Mobilität

Verkehr und Siedlung gemeinsam entwickeln

Für Gemeinden sind Agglomerationsprogramme Chance und Herausforderung zugleich: Sie erhalten Bundesmittel für eine abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung, müssen aber verschiedene Vorgaben erfüllen.

Isabell Hofe, Projektleiterin Gesamtverkehrsplanung
Abteilung Gesamtmobilität
Amt für Mobilität (AFM)
Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich
Telefon 043 259 54 95
isabell.hofe@vd.zh.ch
www.zh.ch/agglomerationsprogramme
www.zh.ch/ap-umsetzung

→ Dieser Artikel richtet sich an die Zürcher Gemeinden in den Perimetern der Agglomerationsprogramme und zeigt anhand konkreter Beispiele gelungene Projekte, typische Stolpersteine und Erfolgsfaktoren.

Die Agglomerationsprogramme sind ein zentrales Instrument der Schweizer Raumplanung, um die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung besser aufeinander abzustimmen. Sie basieren auf den Vorgaben des Bundes, konkret des Bundesamts für Raumentwicklung, und bündeln Projekte aus den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft.

Chancen für Gemeinden, aber auch Verpflichtungen

Für Gemeinden in einem Agglomerationsprogramm eröffnen sich dadurch grosse Chancen: Der Bund beteiligt sich finanziell an der Umsetzung kommunaler (und kantonaler) Verkehrsinfrastrukturen und ermöglicht damit die Realisierung wichtiger Projekte vor Ort.

Mit dieser Mitfinanzierung sind jedoch auch Erwartungen verbunden: Gemeinden, die Verkehrsmassnahmen zur Mitfinanzierung ins Agglomerationsprogramm einbringen, verpflichten sich, diese bis zur Bau- und Finanzierungsreife voranzutreiben und die Umsetzung in einem bestimmten Zeitrahmen sicherzustellen. Darüber hinaus müssen die kommunalen Strategien mit jenen des Agglomerationsprogramms konform sein.

Zugleich entsteht zusätzlicher Aufwand im Rahmen der Erarbeitung. Und es bleibt nach der Antragstellung über einen längeren Zeitraum unsicher, ob und in welchem Umfang überhaupt eine Mitfinanzierung durch den Bund erfolgt.

Bereits fünf Generationen erfolgreich beim Bund eingereicht

Die Zürcher Agglomerationsprogramme werden unter der Federführung des Amtes für Mobilität in sogenannten Generationen alle vier Jahre erarbeitet und kontinuierlich weiterentwickelt. Dabei entsteht jedes Programm in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Planungsregionen und weiteren kantonalen Fachstellen.

Es handelt sich um eine Erfolgsgeschichte: Die bisher vom Bund genehmigten vier Generationen umfassen rund 610 Massnahmen.

Programm Agglomerationsverkehr des Bundes

Das Verkehrssystem und die Siedlungsentwicklung sind eng miteinander verknüpft. Mit dem Programm Agglomerationsverkehr fördert der Bund in den Agglomerationen eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg.

Voraussetzung für die Förderung durch den Bund ist ein durch eine Träger-schaft erarbeitetes Agglomerationsprogramm. Es legt die Strategien zur Entwicklung der Agglomeration fest, koordiniert die beteiligten Akteure und definiert konkrete Massnahmen in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft zur Umsetzung der Strategien.

men aus den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft – davon sind etwa 400 Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, für die der Bund rund 1,5 Milliarden Franken an Beiträgen zugesichert hat. Die 5. Generation befindet sich derzeit in der Prüfung durch den Bund.

Erfolgreich umgesetzte Projekte: Beispiel Limmattalbahnhof

Die Limmattalbahnhof, hier am neuen Stadtplatz Schlieren (Foto Seite 19), ist eines der Vorzeigeprojekte, die im Rahmen der Agglomerationsprogramme realisiert wurden. Sie schafft eine leistungsfähige ÖV-Achse quer durch das Limmattal, ergänzt das bestehende Tram- und Busnetz und verbessert die Erreichbarkeit der Quartiere. Damit leistet sie einen entscheidenden Beitrag zur Bewältigung des weiter erwarteten Wachstums in der Region.

Der Bau der Limmattalbahnhof hat auch in den betroffenen Gemeinden Impulse ausgelöst und Projekte ermöglicht, welche ebenfalls zur Mitfinanzierung im Agglomerationsprogramm aufgenommen wurden. Ein Beispiel dafür ist die Umgestaltung des Stadtplatzes in Schlieren. Mit dem Bau der Limmattalbahnhof wurde die Badenerstrasse verlegt und der Platz als Grosskreisel gestaltet. Der motorisierte Individualverkehr verläuft

am Rand, während die Limmattalbahnhof diagonal über den Platz führt. Im partizipativen Planungsprozess entstand der Wunsch nach einem markanten Erkennungsmerkmal – daraus entwickelte sich das identitätsstiftende rote Flügeldach.

Beispiel Begegnungszone Pfäffikon

Die Umgestaltung der Seestrasse in Pfäffikon ist ein weiteres gelungenes Projekt, das mit Unterstützung der Agglomerationsprogramme umgesetzt wurde. Aus einer von Autos normal befahrenen Strasse ist eine Begegnungszone entstanden, in der der Fussverkehr klar Vorrang hat.

Die neue Gestaltung ist einheitlich und freundlich, schafft eine angenehme Atmosphäre und lädt zum Verweilen ein. Die Seestrasse bietet heute vielfältige Nutzungsmöglichkeiten: spazieren und flanieren, einkaufen, sich treffen oder an Marktständen stöbern (Foto unten). So wurde aus einer Verkehrsfläche ein lebendiger Ort für Begegnung und Aufenthalt.

Beispiel Fil Bleu – Fuss- und Radweg entlang der Glatt

Das Projekt Fil Bleu ist ein zentrales Vorhaben im Agglomerationsprogramm Stadt Zürich-Glattal. Zwischen Dübendorf und Opfikon entsteht ein durchgehender,

attraktiver Fuss- und Radweg entlang der Glatt, der eine sichere und komfortable Verbindung im aufgewerteten Uferbereich schafft. Bereits realisiert wurden erste Etappen mit ökologischer Revitalisierung und einer deutlich höheren Aufenthaltsqualität – etwa durch Sitzstufen am Wasser, die zum Verweilen einladen und den Fluss erlebbar machen (Foto Seite 21).

Der Bund beteiligt sich im Rahmen des Agglomerationsprogramms ausschliesslich an der Erstellung des Fuss- und Velowegs. Dennoch ist es entscheidend, dass auch siedlungs- und landschaftsbezogene Elemente in die Programme aufgenommen werden. Sie sorgen dafür, dass die verkehrlichen Verbesserungen in eine attraktive und funktionale Umgebung eingebettet sind. Erst das Zusammenspiel von Verkehr, Siedlung und Landschaft macht die Agglomerationsprogramme zu einem wirksamen Instrument für eine abgestimmte Entwicklung.

Damit Projekte Realität werden: Zentrale Erfolgsfaktoren

Die Umsetzung der Agglomerationsprogramme gelingt vor allem dort, wo Gemeinden frühzeitig planen, koordinieren und Synergien nutzen. Die folgenden Punkte sind zentral für den Erfolg.



Begegnungszone statt Durchgangsstrasse: Mehr Raum für Aufenthalt und Begegnung auf der Seestrasse in Pfäffikon.
Quelle: Amt für Mobilität



Fil Bleu: Ein grünes Band entlang der Glatt – Erholung am Wasser und sichere Wege für alle.
Quelle: Amt für Mobilität

Konzeptionelle Grundlage

Massnahmen im Agglomerationsprogramm müssen in Konzepte (wie die regionalen Gesamtverkehrskonzepte oder kommunale Konzepte, zum Beispiel in der Fuss- und Velonetzplanung) eingebettet sein. So kann sichergestellt werden, dass sich Verkehr und Siedlung abgestimmt entwickeln.

Der Bund prüft die eingereichten Programme auf ihre Gesamtwirkung und bewertet sie nur dann positiv, wenn diese Zusammenhänge klar erkennbar sind. Für Gemeinden heisst das: Frühzeitig klären, wie eine Massnahme in die Gegebenheiten und sonstigen Planungen passt – und nach Möglichkeit Synergien nutzen.

Politische Legitimation

Langfristige und kostenintensive Projekte brauchen eine klare politische Rücken- deckung – sonst drohen Verzögerungen oder gar das Scheitern. Gemeinden können hier entscheidend Einfluss nehmen, indem sie Massnahmen frühzeitig in Legisla- turzielen oder kommunalen Strategien verankern. Und sie sollten möglichst früh politische Entscheidungsträger sowie die Bevölkerung transparent über die Vorteile der Umsetzung der geplanten Projekte im Rahmen der Agglomerationsprogram- me informieren.

Ein Beispiel ist der Stadtplatz Schlieren: Er entstand aus einem partizipativen Pro- zess, bei dem die Bevölkerung die heutige Gestaltung mit dem markanten roten

Flügeldach angeregt hat. Frühzeitige Ein- bindung und transparente Kommunikation schaffen Verbindlichkeit, erhöhen die Ak- zeptanz und erleichtern die Umsetzung.

Personelle Ressourcen und klare Zuständigkeiten

Agglomerationsprogramme sind komplex und betreffen mehrere Ebenen. Vor allem kleinere Gemeinden stossen oft an ihre Grenzen, weil personelle Ressourcen feh- len. Es kann hilfreich sein, Verantwortlichkeiten früh festzulegen und alle relevanten Akteure in eine Projektorganisation einzu- binden. Das vermeidet Doppelspurigkeiten und sorgt für effiziente Abläufe.

Ein Beispiel dafür ist die Umgestaltung der Seestrasse in Pfäffikon: Sie wurde in einem breit abgestützten Prozess ent- wickelt, bei dem eine Arbeitsgruppe die Planung koordinierte – ein Vorgehen, das sich bewährt hat.

Realistische Termin- und Ressourcenplanung

Der Bund macht klare Vorgaben zum er- forderlichen Planungsstand von Mass- nahmen zum Zeitpunkt der Einreichung. Diese bilden die Mindestanforderungen, die zu erfüllen sind. In der Praxis tauchen während der Planung jedoch oft neue Ide- en oder weitere Anforderungen auf, die zusätzliche Abklärungen und Verzögerun- gen auslösen können.

Damit Projekte fristgerecht bis zur Bau- und Finanzierungsreife gelangen, sollten

Gemeinden bereits in der frühen Studien- phase genügend Zeit für eine gründliche Planung einberechnen und zeitliche Res- erven vorsehen. Realistische Planung erhöht die Planungssicherheit und ver- meidet Engpässe innerhalb der Fristen der Agglomerationsprogramme.

Finanzierung sichern (Bruttoprinzip)

Bundesbeiträge sind wertvoll, aber nicht garantiert. Damit Projekte nicht ins Sto- cken geraten, sollten Gemeinden diese frühzeitig in den Finanzplan aufnehmen und ausreichend Budget einplanen. Ein Projekt muss auch unabhängig vom Bun- desbeitrag finanzierbar sein.

Was die Umsetzung bremst: Herausforderungen und Stolpersteine

Bei der Umsetzung von Projekten im Ag- glomerationsprogramm gibt es Heraus- forderungen und Stolpersteine, die zwar oft ausserhalb des direkten Einfluss- bereichs der Gemeinden liegen, aber dennoch entscheidend sind und frühzei- tig berücksichtigt werden sollten.

Einsprachen und Beschwerden

Einsprachen und Beschwerden von der Bevölkerung oder von Interessengruppen können Projekte erheblich verzögern oder sogar blockieren. Um Konflikte zu vermei- den, empfiehlt es sich, partizipative Pro- zesse bereits in der Terminplanung zu berücksichtigen – besonders dann, wenn

absehbar ist, dass bestimmte Gruppen Projekte kritisch sehen. In manchen Fällen kann es sinnvoll sein, notwendige Entscheide vorzeitig einzuholen, um den Projektfortschritt zu sichern.

Lange Vorlaufzeiten gemäss Bundesvorgaben

Die Fristen des Bundes für die Umsetzung der Agglomerationsprogramme sind verbindlich – andernfalls entfällt die Mitfinanzierung. Ausnahmen werden auf der Webseite des Amt für Mobilität (AFM) beschrieben (www.zh.ch/ap-umsetzung). In der Praxis zeigt sich, dass manche Projekte schneller realisiert werden können als ursprünglich bei der Eingabe ins Programm geplant, während andere mehr Zeit benötigen als die Bundesfristen zulassen. Darum ist es wichtig, den Projektzeitplan zu Beginn möglichst eng mit dem Zeitplan des Bundes abzustimmen. Bei absehbaren Schwierigkeiten empfiehlt sich eine frühzeitige Kontaktaufnahme mit den zuständigen Ansprechpersonen beim Kanton.

Abhängigkeiten von Drittprojekten

Massnahmen im Agglomerationsprogramm können von Drittprojekten abhängen – ein Faktor, der sich nicht immer steuern lässt. Deshalb sollten Gemeinden genügend zeitliche Reserven einplanen. Gleichzeitig kann eine solche Abhängigkeit auch Vorteile bringen: Sie eröffnet Chancen für Synergien und beschleunigt die Umsetzung. Ein Beispiel dafür ist das Projekt Fil Bleu, welches gemeinsam mit der Gewässerrevitalisierung der Glatt und im Bereich von Dübendorf parallel mit der angrenzenden Überbauung des Zwicky-Areals realisiert wurde.

Gemeinsam zum Ziel: Amt für Mobilität unterstützt Gemeinden

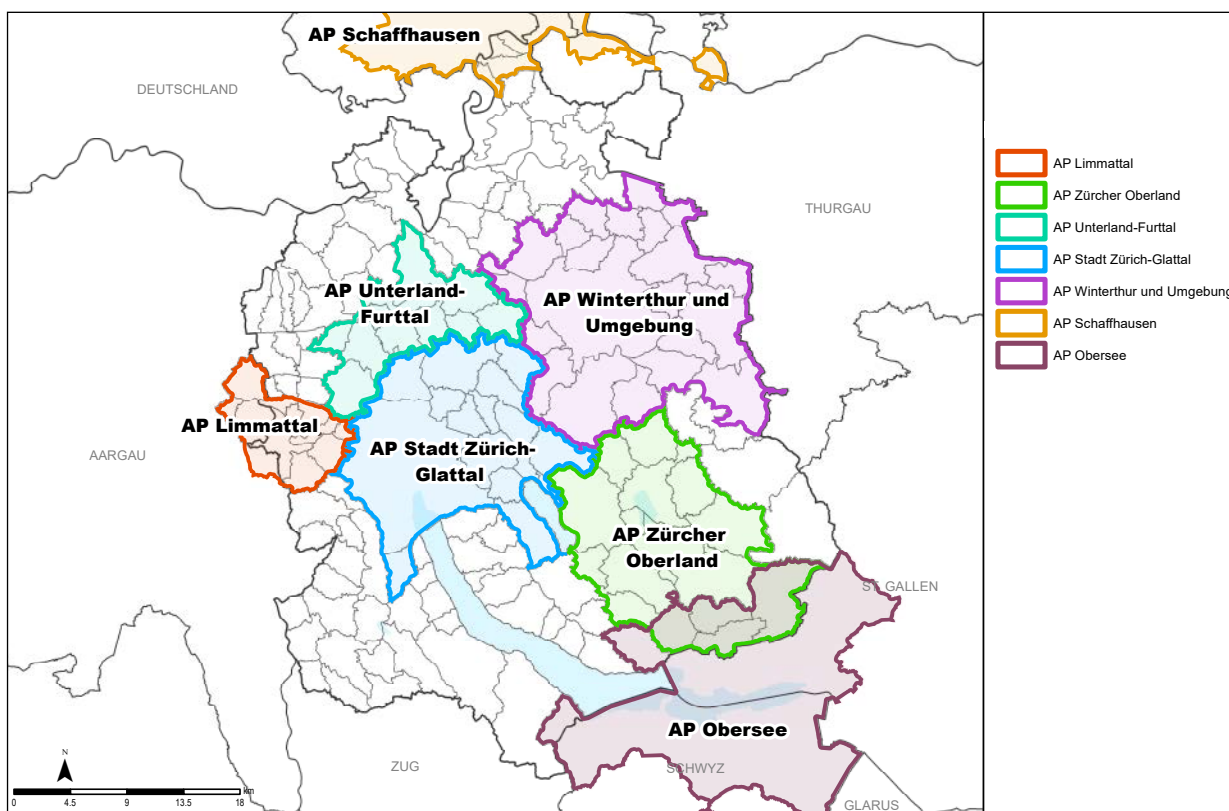
Die Umsetzung von Projekten im Rahmen der Agglomerationsprogramme ist für Gemeinden Chance und Herausforderung zugleich: Einerseits profitieren sie von Bundesmitteln, andererseits müssen gewisse Vorgaben erfüllt werden. Das erfordert, kommunale Projekte mit den Agglomerationsprogrammen und Zeit

plänen des Bundes in Einklang zu bringen. Entscheidend sind eine frühzeitige, vorausschauende Planung sowie eine enge Kommunikation. Nur so lassen sich Synergien zwischen kommunaler Planung und Agglomerationsprogrammen optimal nutzen.

Einreichung von Massnahmenvorschlägen für 6. Generation ab 2027

Die Erarbeitung der 6. Generation startet im Sommer 2027 – ein geeigneter Grund, die hier genannten Punkte bewusst bereits jetzt in die eigene Planung einzubeziehen. Die Gemeinden in den Zürcher Agglomerationsprogramm-Perimetern werden rechtzeitig vom AFM kontaktiert und in den Prozess eingebunden, um eine gute Abstimmung und Koordination sicherzustellen. Fachliche Unterstützung bietet das AFM jederzeit: Bei Fragen oder Unsicherheiten stehen die zuständigen Ansprechpersonen zur Verfügung. Die Kontaktdaten sowie weitere Informationen zur Eingabe und Umsetzung von Massnahmen liefert die Webseite des AFM: www.zh.ch/ap-umsetzung.

Übersicht der Perimeter des Agglomerationsprogramms der 5. Generation



Die Zürcher Agglomerationsprogramme erfassen die Gebiete mit grosser Entwicklungsdynamik und folglich hohem Abstimmungsbedarf von Siedlung und Verkehr. Der Kanton Zürich ist Träger für die fünf Programme Stadt Zürich – Glattal, Winterthur und Umgebung, Zürcher Oberland, Unterland – Furttal und Limmattal. Für das Limmattal besteht eine gemeinsame Trägerschaft mit dem Kanton Aargau. Der Kanton Zürich ist ebenso Mitträger der benachbarten Agglomerationsprogramme Obersee bzw. Schaffhausen.

Quelle: Amt für Mobilität