

Sitzung vom 3. Februar 2021

**78. Anfrage (Agglomerationsprogramme im Kanton Zürich)**

Die Kantonsräte Thomas Schweizer, Hedingen, David John Galeuchet, Bülach, und Jonas Erni, Wädenswil, haben am 9. November 2020 folgende Anfrage eingereicht:

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr unterstützt der Bund seit 2007 kommunale, regionale und kantonale Verkehrsinfrastrukturprojekte. Voraussetzung ist, dass Agglomerationsprogramme eingereicht werden, mit denen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abgestimmt werden. Von diesen Beiträgen profitieren auch der Kanton Zürich bzw. die Gemeinden, welche kommunale Verkehrsinfrastrukturprojekte im Rahmen der Agglomerationsprogramme erarbeitet haben.

Der Kanton Zürich ist Träger der Agglomerationsprogramme Stadt Zürich – Glattal, Winterthur und Umgebung sowie Zürcher Oberland. Zudem ist der Kanton Zürich zusammen mit dem Kanton Aargau Träger des Agglomerationsprogramms Limmattal und nimmt als Mitträger an den Agglomerationsprogrammen Obersee und Schaffhausen teil. Die Programme der vierten Generation sind derzeit in Erarbeitung und werden Mitte 2021 an den Bund eingereicht.

Im Kanton Zürich bestehen aber weitere Gebiete, welche gemäss Bundesamt für Statistik als Agglomerationen gelten und daher Agglomerationsprogramme erarbeiten und von einer Unterstützung profitieren könnten.

Agglomerationsprogramme beinhalten eine Gesamtschau bzw. eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Die Agglomerationsgemeinden profitieren damit sowohl von dieser gemeindeüberschreitenden Gesamtschau als auch von der finanziellen Unterstützung bei Bau von entsprechenden Verkehrsinfrastrukturen.

Wir bitten den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie hoch sind die beantragten Unterstützungsbeiträge, die bei den bisherigen Agglomerationsprogrammen beim Bund der ersten bis dritten Generation beantragt wurden?
2. Wie hoch sind die vom Bund zugesicherten Beiträge?
3. Wie hoch sind die vom Bund bisher ausbezahlten Beiträge?
4. Wie hoch sind die Anteile zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Verkehrs?
5. Wie hoch sind die Beiträge, welche an den Kanton gehen, wie hoch diejenigen, welche an die Gemeinden gehen?

Wir bitten bei den obigen fünf Fragen um tabellarische Aufstellung nach Generation der Agglomerationsprogramme, nach Agglomerationsregion, nach Verkehrsmittel, sowie Unterscheidung, ob die Beiträge an den Kanton oder die Gemeinde geflossen sind.

6. Erachtet der Regierungsrat die Agglomerationsprogramme als sinnvoll und erfolgreich?
7. Warum wurden für die übrigen Agglomerationsgebiete, namentlich Unterland, Zimmerberg und Knonaueramt, noch keine Programme erstellt?
8. Ist der Regierungsrat bereit, sich für die Erstellung von Agglomerationsprogrammen in allen Agglomerationsregionen zu engagieren? In welchem Zeitraum?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Thomas Schweizer, Hedingen, David John Galeuchet, Bülach, und Jonas Erni, Wädenswil, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Der Kanton Zürich beantragt nicht direkt beim Bund Unterstützungsbeiträge. Er nimmt die aus seiner Sicht unterstützungswürdigen Verkehrsinfrastrukturvorhaben in die Agglomerationsprogramme (AP) auf und reicht diese dem Bund zur Prüfung ein. Der Bund legt sodann die Unterstützungsbeiträge fest. Er orientiert sich dabei an der Qualität der eingereichten Programme und an einem schweizweiten Quervergleich. Im Rahmen der Prüfung kann der Bund auch Änderungen in der Priorität der Massnahmen (z. B. Umsetzung auf eine Folgegeneration verschieben) vornehmen oder aber Bundesbeiträge grundsätzlich verweigern (d. h., Massnahmen werden aufgrund zu geringer Wirkung zu Eigenleistungen erklärt). Die Höhe der Investitionskosten der zur Mitfinanzierung eingereichten Massnahmen kann der folgenden Tabelle (alle Werte in Mio. Franken) entnommen werden:

	Limmatall	Zürcher Oberland	Winterthur und Umgebung	Zürich – Glattal	Gesamtkanton	<b>Total</b>
AP1	16,1		69,7	186,2	736,0	<b>1008,0</b>
AP2	808,5	131,4	423,0	540,9		<b>1903,8</b>
AP3	706,4	31,5	96,2	285,1		<b>1119,2</b>
<b>Total</b>	<b>1531,0</b>	<b>162,9</b>	<b>588,9</b>	<b>1012,2</b>	<b>736,0</b>	<b>4031,0</b>

Massnahmen, die nicht eindeutig einem Perimeter zugeordnet werden können, werden unter Gesamtkanton Zürich (Gesamtkanton) aufgeführt («Ausfinanzierung Durchmesserlinie» und «4. Teilergänzung S-Bahn, Prio I»). Die Beträge im Limmattal umfassen immer auch einen Anteil, der dem Kanton Aargau (bzw. den Aargauer Gemeinden im Perimeter Limmattal) zusteht.

Zu Frage 2:

Die vorgenannten Beträge bildeten die Grundlage für die Bemessung der Beiträge durch den Bund. Für die ersten drei Generationen der Agglomerationsprogramme sicherte der Bund Beiträge von insgesamt rund 1040 Mio. Franken (1. und 2. Generation mit Preisstand Oktober 2005, 3. Generation mit Preisstand April 2016, jeweils ohne MWSt) zu. Die Aufteilung der Bundesbeiträge auf Perimeter und Generation kann der folgenden Tabelle (alle Werte in Mio. Franken) entnommen werden:

	Limmattal	Zürcher Oberland	Winterthur und Umgebung	Zürich – Glattal	Gesamtkanton	<b>Total</b>
AP1	3,2		19,9	32,8	337,9	<b>393,8</b>
AP2	82,9	33,0	109,8	92,9		<b>318,6</b>
AP3	229,3	7,9	20,8	69,3		<b>327,3</b>
<b>Total</b>	<b>315,4</b>	<b>40,9</b>	<b>150,5</b>	<b>195,0</b>	<b>337,9</b>	<b>1039,7</b>

Zu Frage 3:

Die Auszahlung der Bundesbeiträge erfolgt entsprechend dem Baufortschritt. Von den zugesicherten Beiträgen von rund 1040 Mio. Franken gelangten bis Ende 2020 rund 522 Mio. Franken zur Auszahlung:

	Limmattal	Zürcher Oberland	Winterthur und Umgebung	Zürich – Glattal	Gesamtkanton	<b>Total</b>
AP1	2,1		7,7	19,4	316,2	<b>345,4</b>
AP2	43,7	0,7	42,8	34,1		<b>121,3</b>
AP3	54,4	0,3		0,8		<b>55,5</b>
<b>Total</b>	<b>100,2</b>	<b>1,0</b>	<b>50,5</b>	<b>54,3</b>	<b>316,2</b>	<b>522,2</b>

Zu Frage 4:

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Beiträge zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs auf. Alle aufgelisteten Beiträge für Massnahmen der 1. und 2. Generation sind mit Preisstand Oktober 2005 angegeben, jene der 3. Generation mit Preisstand April 2016 (alle Werte in Mio. Franken, ohne MWSt).

Für Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sind Beiträge von insgesamt rund 123 Mio. Franken bewilligt worden:

	Limmattal	Zürcher Oberland	Winterthur und Umgebung	Zürich – Glattal	Gesamtkanton	Total
AP1	3,2		8,7	3,3		<b>15,2</b>
AP2	3,3	9,3	22,2	11,9		<b>46,7</b>
AP3	12,4	5,0	16,3	27,2		<b>60,8</b>
<b>Total</b>	<b>18,9</b>	<b>14,3</b>	<b>47,3</b>	<b>42,4</b>		<b>122,8</b>

Für Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs sind Beiträge von insgesamt rund 740 Mio. Franken bewilligt worden:

	Limmattal	Zürcher Oberland	Winterthur und Umgebung	Zürich – Glattal	Gesamtkanton	Total
AP1					337,9	<b>337,9</b>
AP2	68,8	5,9	50,4	67,8		<b>192,9</b>
AP3	188,8	0,8	4,1	15,3		<b>209,0</b>
<b>Total</b>	<b>257,6</b>	<b>6,7</b>	<b>54,5</b>	<b>83,1</b>	<b>337,9</b>	<b>739,8</b>

Für Massnahmen zugunsten des motorisierten Individualverkehrs sind Beiträge von insgesamt rund 55 Mio. Franken bewilligt worden:

	Limmattal	Zürcher Oberland	Winterthur und Umgebung	Zürich – Glattal	Gesamtkanton	Total
AP1			6,2	11,4		<b>17,6</b>
AP2	4,2		2,0	4,3		<b>10,5</b>
AP3	24,6			2,5		<b>27,1</b>
<b>Total</b>	<b>28,8</b>		<b>8,2</b>	<b>18,2</b>		<b>55,2</b>

Für die weiteren Massnahmenkategorien «Aufwertung/Sicherheit Strassenraum» und «Multimodale Drehscheiben» sind Bundesbeiträge von rund 122 Mio. Franken bewilligt worden:

	Limmattal	Zürcher Oberland	Winterthur und Umgebung	Zürich – Glattal	Gesamtkanton	Total
AP1			5,0	18,1		<b>23,1</b>
AP2	6,6	17,8	35,2	8,9		<b>68,5</b>
AP3	3,5	2,2	0,3	24,2		<b>30,2</b>
<b>Total</b>	<b>10,1</b>	<b>20,0</b>	<b>40,5</b>	<b>51,2</b>		<b>121,8</b>

Zu Frage 5:

Die nachfolgenden Tabellen stellen die der jeweiligen Gruppe von Massnahmenträgern zugesprochenen Bundesbeiträge dar. Als Massnahmenträger werden diejenigen Akteure bezeichnet, die für die Projektierung und Umsetzung der Massnahmen verantwortlich sind. Neben dem Kanton (vertreten durch das Tiefbauamt) und den Gemeinden treten auch Transportunternehmen als Massnahmenträger auf. Insbesondere durch

die grossen Schienenmassnahmen (z. B. Teilergänzungen S-Bahn-Netz, Limmattalbahn) fallen die Beiträge an die Transportunternehmen besonders hoch aus. Die Spalte Gesamtkanton enthält die Massnahmen, die nicht eindeutig einem der Perimeter der Agglomerationsprogramme zugeordnet werden können. Für Massnahmen der 1. und 2. Generation gilt der Preisstand Oktober 2005, für Massnahmen der 3. Generation der Preisstand April 2016 (alle Werte in Mio. Franken, ohne MWSt).

Beiträge an den Kanton Zürich für Massnahmen in den verschiedenen Perimetern:

	Limmattal	Zürcher Oberland	Winterthur und Umgebung	Zürich – Glattal	Gesamtkanton	Total
AP1	3,2			14,7		<b>17,9</b>
AP2	11,2	11,7	10,7	13,3		<b>46,9</b>
AP3	35,1	5,6	4,1	16,4		<b>61,2</b>
<b>Total</b>	<b>49,5</b>	<b>17,3</b>	<b>14,8</b>	<b>44,4</b>		<b>126,0</b>

Beiträge an die Gemeinden für Massnahmen in den verschiedenen Perimetern:

	Limmattal	Zürcher Oberland	Winterthur und Umgebung	Zürich – Glattal	Gesamtkanton	Total
AP1			19,9	18,1		<b>38,0</b>
AP2	3,5	21,3	52,5	27,9		<b>105,2</b>
AP3	5,4	2,4	16,7	52,8		<b>77,3</b>
<b>Total</b>	<b>8,9</b>	<b>23,7</b>	<b>89,1</b>	<b>98,8</b>		<b>220,5</b>

Beiträge an die Transportunternehmen für Massnahmen in den verschiedenen Perimetern:

	Limmattal	Zürcher Oberland	Winterthur und Umgebung	Zürich – Glattal	Gesamtkanton	Total
AP1					337,9	<b>337,9</b>
AP2	68,3		46,6	51,8		<b>166,7</b>
AP3	188,8					<b>188,8</b>
<b>Total</b>	<b>257,1</b>		<b>46,6</b>	<b>51,8</b>	<b>337,9</b>	<b>693,4</b>

Bei Projekten, an denen verschiedene Massnahmenträger beteiligt sind, wird die genaue Aufteilung des Bundesbeitrags erst im Rahmen der Schlussrechnung vorgenommen. Teilweise beteiligen sich Gemeinden an kantonalen Projekten, sodass ihnen ebenfalls ein Anteil des Bundesbeitrags zusteht. Hingegen verbleibt der Bundesbeitrag beim Kanton, wenn Massnahmen der Städte Winterthur und Zürich über die Baupauschale des Kantons finanziert werden.

#### Zu Frage 6:

Die Agglomerationsprogramme legen die langfristigen, aufeinander abgestimmten Entwicklungsziele in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft fest und enthalten Massnahmen, um diese Ziele zu erreichen. Der Kanton Zürich kann auf eine langjährige Erfahrung mit den Programmen zurückblicken: 2007 reichte der Regierungsrat das Programm der 1. Generation ein, 2012 und 2016 folgten die 2. und die 3. Generation. Die Programme der 4. Generation sollen Mitte 2021 beim Bund eingereicht werden.

Die Agglomerationsprogramme sind ein wirksames Instrument, um die grössten und dringendsten Verkehrsprobleme im Kanton Zürich (und landesweit) gezielt anzugehen. Sie stimmen die Verkehrs- und die Siedlungsentwicklung langfristig aufeinander ab. Die Schweiz hat mit diesem Instrument eine international beachtete Pionierrolle eingenommen. Die Programme haben sich – auch im landesweiten Vergleich – als sehr erfolgreich erwiesen. Eine Vielzahl von Verkehrsvorhaben, die gemäss dem kantonalen Richtplan, der regionalen Richtpläne sowie dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept geplant und umgesetzt werden, erhält durch die Agglomerationsprogramme eine namhafte finanzielle Unterstützung durch den Bund. Zahlreiche Massnahmen wurden durch die zuständigen Städte, Gemeinden, Transportunternehmen oder den Kanton bereits umgesetzt oder befinden sich in Umsetzung. Die Agglomerationsprogramme bewähren sich in der täglichen Planungs- und Umsetzungspraxis. Die Zusammenarbeit unter den Gemeinden und Planungsregionen hat sich im Rahmen der Erarbeitung und Umsetzung der Programmgenerationen intensiviert. Die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen, insbesondere mit dem Kanton Aargau im Rahmen des Agglomerationsprogramms Limmattal, ist konstruktiv. Der Regierungsrat erachtet deshalb die Agglomerationsprogramme als sehr sinnvoll und erfolgreich.

#### Zu Frage 7:

Die Auswahl der Perimeter der Agglomerationsprogramme stützt sich auf die Vorgaben des Bundes, insbesondere auf die Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr. Darauf aufbauend werden die Entwicklungen insbesondere in den Bereichen Siedlung und Verkehr mit den Kriterien Zentrumsfunktionen und Arbeitsplatzkonzentration, Verkehrsaufkommen und Überlastsituationen sowie die Entwicklungsdynamik von Bevölkerung und Beschäftigten analysiert. Die grössten raum- und verkehrsplanerischen Herausforderungen bestehen in der Stadt Zürich, in Winterthur und Teilen seiner Umgebung, im Glattal, im Limmattal mit den angrenzenden Aargauer Gemeinden und in Teilen des Zürcher Oberlands. Daneben weist auch der Raum Bülach im Zürcher Unterland sowie

Regensdorf im Furttal eine ähnliche Charakteristik auf. Diese Räume sind funktional und damit auch verkehrlich stark miteinander verflochten, was hohe Ansprüche an die Koordination der Planungen stellt. Sie stehen deshalb für die Behandlung ihrer Herausforderungen im Rahmen der Agglomerationsprogramme im Vordergrund.

Aufgrund deutlich geringerer Entwicklungsdynamik und starker Orientierung auf die Wohnfunktion sind weitere Regionen wie Unterland, Zimmerberg und Knonaueramt bis und mit der 4. Generation nicht als Agglomerationsprogrammperimeter vorgesehen.

Zu Frage 8:

Im Rahmen der Erarbeitung der Programme der 5. Generation ab Mitte 2023 werden die Perimeter entsprechend den dargestellten Kriterien wiederum überprüft. Eine Erweiterung bzw. Neufestsetzung der Programmperimeter kann daraus resultieren. Ebenso werden die dann zumal geltenden Bundesvorgaben einzuhalten sein.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**