

Sachbearbeitung: Kaspar Fischer EBP
E-Mail: kaspar.fischer@ebp.ch

Michael Loechl
Amt für Verkehr
Neumühlequai 10
8090 Zürich

Datum: 28. Oktober 2020

Agglomerationsprogramm Limmattal der 4. Generation – öffentliche Mitwirkung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 7. September 2020 wurde die ZPL im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zur Stellungnahme eingeladen. Die Eingabefrist für die öffentliche Mitwirkung dauert bis zum 6. November 2020. Der Vorstand der ZPL hat das Geschäft an der Vorstandssitzung vom 28. Oktober 2020 behandelt und dankt für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Ausgangslage

In der 1. Generation erarbeitete der Kanton Zürich ein einziges AP mit verschiedenen geo-grafischen Schwerpunkten. Der Perimeter beinhaltete das Limmattal, die Stadt Zürich, das Glattal sowie Winterthur und Umgebung. Der Kanton Aargau erarbeitete in der 1. Generation das AP Aargau-Ost, das AP AareLand (mit Solothurn) und das AP Basel (mit verschiedenen Kantonen und deutschen und französischen Partnern). Die Aargauer Teile wurden im AP Aargau-Ost bearbeitet und mit dem AP Zürich koordiniert. Der Bund hat für die Massnahmen im A-Horizont des AP1 eine Mitfinanzierung von 35 % zugesagt.

Die 2. und 3. Generation wurde in Absprache mit dem ARE CH als ein kantonübergreifendes AP Limmattal auf dem Gebiet der Kantone Zürich und Aargau erarbeitet. Die ergänzenden Dachkonzepte bilden dabei den gemeinsamen Rahmen der AP mit Beteiligung des Kantons Zürichs, in welchem auch Grundlagen, Analysen, Strategien, Ziele sowie Massnahmen enthalten sind. Der Bund hat für die Massnahmen des AP2 und AP3 der beiden Kantone eine Mitfinanzierung von 35 % zugesagt. Hauptmassnahme und grösste Einzelmassnahme der beiden Generationen war die Limmattalbahn.

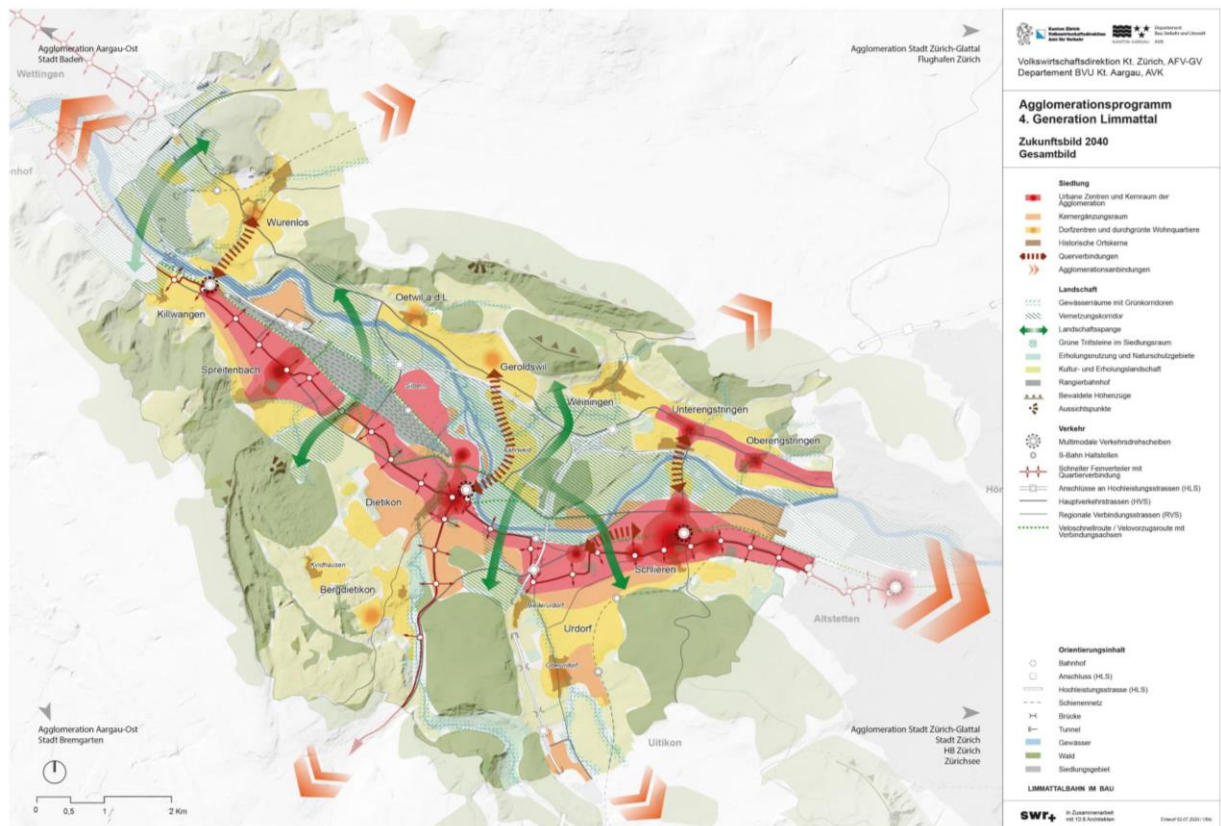
Auch das vorliegende AP 4 bildet ein gemeinsames Programm der Kantone Aargau und Zürich.

Inhalt des Agglomerationsprogrammes der 4. Generation

Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation steht unter dem Motto «die Limmattalbahn in Wert setzen». Das in Abstimmung mit kantonalen, regionalen und kommunalen Vertreterinnen und Vertreter entwickelte AP4 basiert auf den folgenden Grundsätzen:

- Konsequente Weiterentwicklung des AP3
- «Limmattalbahn in Wert setzen» heisst u.a. Wirkung in die Quartiere entfalten
- Aufnahme neuer Themen wie Güterlogistik, klimaangepasste Siedlungsentwicklung, Kultur- und Erholungslandschaften, grüne «Trittsteine» innerhalb der Siedlung
- Kontext zu angrenzenden Agglomerationen stärken
- Stärkung Fuss- und Veloverkehr, kaum Strassenausbauten
- Intensivierte Abstimmung mit den Gemeinden.

Im Rahmen der Erarbeitung des AP 4 Limmattal wurden die Zukunftsbilder aktualisiert. Darin zeigen sich die neuen Schwerpunkte gegenüber der 3. Generation:



Landschaft

- Aufnahme von Landschaftsbrücken (Hasleren-Niderholz und Niderholz-Chlosterwald) über die Autobahn
- Stärkung des Siedlungsgrüns im Rahmen der Innenentwicklung
- Berücksichtigung von Kaltluftleitbahnen
- Darstellung von LTB-Haltestellen als Ausgangspunkte für Naherholungsgebiete

Siedlung

- Stärkerer Fokus auf öffentliche Räume und Strukturen, insbesondere entlang der LTB
- Bildungszentrum Limmattal als Hot Spot aufgenommen

Verkehr

- Veloschnell-, bzw. Vorzugsroute als direkte Talverbindung und Rückgrat der bestehenden Infrastruktur ergänzt
- Weiterführung der LTB bis Baden
- Güterlogistikthemen räumlich verortet

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme müssen anhand von fünf quantitativen Indikatoren (Moca-Indikatoren) die Entwicklung und die angestrebten Ziele gegenüber dem Bund aufgezeigt werden. Im Folgenden sind die fünf Indikatoren aufgelistet:

Modalsplit

Perimeter	MIV-Anteil an Tagesdistanz [%] 2015	MIV-Anteil an Tagesdistanz [%] Trend 2030	MIV-Anteil an Tagesdistanz [%] Ziel 2040
Kanton Zürich	58.5	53	53
AP Limmattal	63.6	60	55

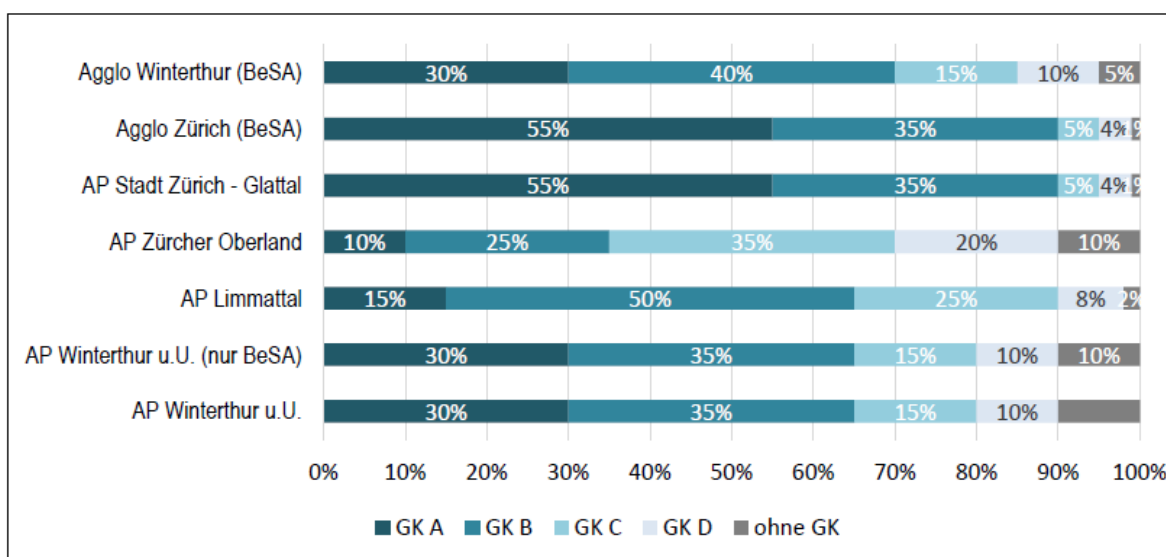
Quelle: GVM des Kantons Zürich 2016

Unfälle

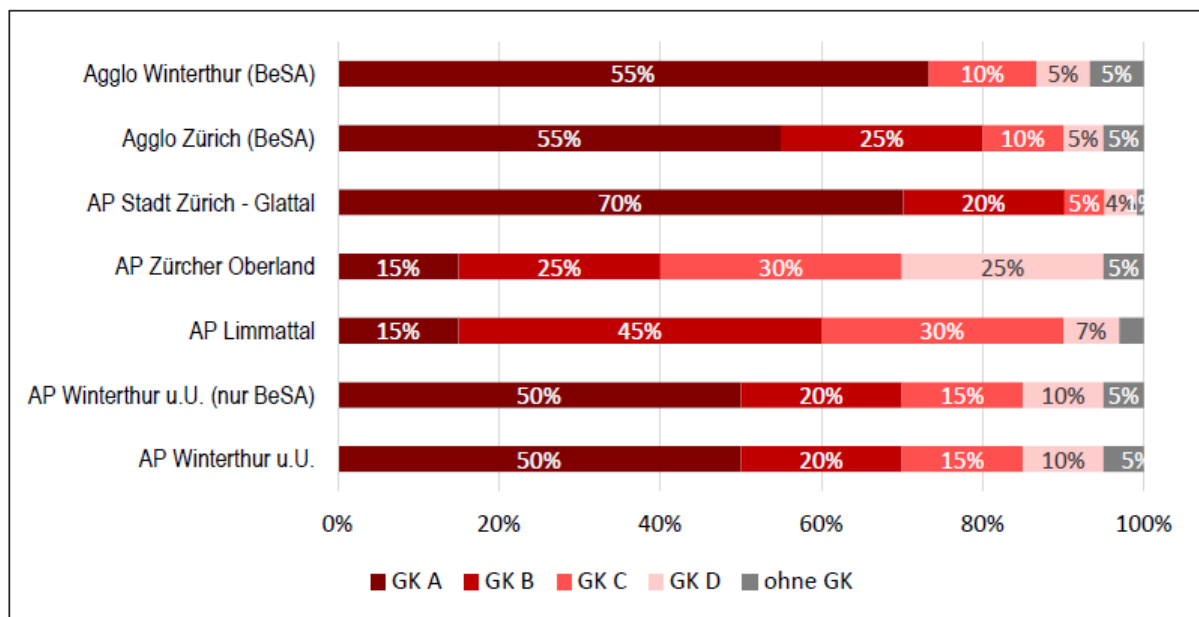
Perimeter	Verunfallte 2005-2013 [Diff. abs.]	Einwohnende 2005-2013 [Diff. rel.]	Verunfallte je 1000 Einwohnende			Ziel 2040
			2013	2018	2013-2018	
Kanton ZH	+768	5.8%	1.72	2.00	+0.28	1.75
AP Limmattal	+43	6.1%	1.57	1.81	+0.24	1.5

Quelle: STA 2013/2016; VUSTA 2013/2017/2018

Einwohnende nach ÖV-Güteklasse



Beschäftigte nach ÖV-Güteklasse



Dichte der überbauten Zonen

Perimeter	Einwohner u. Beschäftigte (VZÄ) pro ha		Entwicklung (absolut)	Ziel
	2017	2012		
Zürich (BeSA)	94.2	90.3	3.9	105
Winterthur (BeSA)	84.2	80.7	3.5	95
AP Stadt Zürich – Glattal	144.3	138.2	6.1	150
AP Winterthur u.U. (alle Gemeinden)	77.2	74.3	2.9	85
AP Winterthur u.U. (nur BeSA-Gemeinden)	80.1	76.9	3.2	85
AP Zürcher Oberland	69.1	66.9	2.2	80
AP Limmattal	94.5	88.9	5.6	105

Quellen: ARE-CH: Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA). Bern 2018; Bauzonenstatistik Schweiz 2012 und 2017; BFS: Statistik der Bevölkerung und der Haushalte STATPOP 2011 und 2016; BFS: Statistik der Unternehmensstruktur STATENT 2011 und 2016

Auf Basis der Zukunftsbilder und der beobachteten Entwicklung entlang der Moca-Indikatoren weist das AP 4 Handlungsbedarfe sowie Teilstrategien aus. Verbindlich und damit auch durch

den Bund messbar und mitfinanzierbar werden jedoch erst die den Teilstrategien zugewiesenen Massnahmen. Die Landschafts- und Siedlungsmassnahmen sind Eigenleistungen, zu denen sich die Agglomerationen verpflichten. Die Verkehrsmassnahmen können durch den Bund finanziell unterstützt werden. Folgende Massnahmen sind gegenüber dem AP 3 neu:

Landschaft

Es werden keine neuen Massnahmen im AP 4 aufgeführt.

Siedlung

Tabelle 21 Siedlungsmassnahmen AP4

Massnahmen AP4		Bedeutung und Wirkung		Priorität AP4
		Handlungsbedarf Teilstrategie	WK	
S1	Limmattal - Siedlungsmonitoring Limmattal, Fokussierung auf Qualitäten und künftige Nutzungskonzepte	diverse	2.1, 2.2	Daueraufgabe
S2	Limmattal - Regionale 2025, Wegweisende Projekte für ein vernetztes Limmattal. Eine Plattform für Menschen, die das Limmattal gestalten.	diverse	2.2, 4.1, 4.2, 4.3	Daueraufgabe
S3	Dietikon – Planungsrechtliche Umsetzung und Sicherstellung des Masterplans Niederfeld	diverse	2.1, 2.2	Daueraufgabe

Verkehr

Tabelle 22 Massnahmen Gesamtverkehrssystem und Intermodalität AP4

Massnahmen AP4		Bedeutung und Wirkung		Priorität AP4
		Handlungsbedarf Teilstrategie	WK	
GV4	Urdorf - Bahnhof Weihermatt: Optimierung Erschliessung und Zugänglichkeit	HB V6 / TS V2, V4	1.2, 1.3, 3.2	Prio A
GV9	Würenlos - Vernetzung Bahnhof - Grosszelg / Im Grund	HB V6 / TS V2, V4	1.2, 1.3, 3.2	Prio A
ÖV4	Dietikon - Neuorganisation Bahnhofplatz	HB V2 / TS V2, V4, V10	1.2, 1.3, 3.2	Prio C
GüV1	Urdorf - Polyvalente Güterumschlaganlage Bergermoos	HB V4 / TS V5	1.1	Prio C
GüV2	Birmensdorf - Aushub-Sortier- und Umschlaganlage Birmensdorf Ristet	HB V4 / TS V5	1.1	Prio C

Tabelle 23 Massnahmen Öffentliches Verkehrssystem AP4

Massnahmen AP4		Bedeutung und Wirkung		Priorität AP4
		Handlungsbedarf Teilstrategie	WK	
Nr.	Dietikon – Knotenerüchtigung Anschluss Silberm zur Busbeschleunigung	HB V5 / TS V7	1.3, 1.4	Prio A
Nr.	Bergdietikon - Anbindung Entwicklungsgebiet Rai (Föhret)	HB V5 / TS V4	1.2, 1.3	Prio A
Nr.	Dietikon - Ertüchtigung Bushof	HB V2 / TS V2, V4, V10	1.2, 1.3	Prio C

Tabelle 24 Massnahmen Strassennetz und Verkehrslenkung AP4

Massnahmen AP4		Bedeutung und Wirkung		Priorität AP4
		Handlungsbedarf Teilstrategie	WK	
Nr.	Umgestaltung alte Niederholzstrasse, Fahrweid Weiningen	HB V3 / TS V3, V7, V11, V12	1.4, 3.2, 4.1, 4.2	Prio. A
Nr.	Maien-Boulevard Niderfeld Dietikon	HB V3 / TS V3, V7, V11, V12	1.4, 2.3, 3.2, 4.1, 4.2	Prio. A
Nr.	Oberengstringen Zürcherstrasse im Zentrum, BGK	HB V3 / TS V3, V7, V11, V12	1.4, 2.3, 3.2, 4.1, 4.2	Prio. A
Nr.	Urdorf - Weihemattstrasse: Sanierung / Aufwertung, Sicherheit Strassenraum	HB V3 / TS V3, V7, V11, V12	1.4, 3.2, 4.1, 4.2	Prio. A
Nr.	Urdorf - Schlierenstrasse: Sanierung / Aufwertung, Sicherheit Strassenraum	HB V3 / TS V3, V7, V11, V12	1.4, 3.2, 4.1, 4.2	Prio. A
Nr.	Bergstrasse - Herrenbergstrasse IO, Bergdietikon	HB V3 / TS V3, V7, V11, V12	1.4, 3.2, 4.1, 4.2	Prio. A
Nr.	Müslistrasse / Industriestrasse 2. und 3. Etappe Spreitenbach	HB V3 / TS V3, V7, V11, V12	1.4, 3.2, 4.1, 4.2	Prio. C
Nr.	Verkehrerschliessung Stadtzentrum Dietikon	HB V3 / TS V3, V7, V11, V12	1.4, 3.2, 4.1, 4.2	Prio. C

Tabelle 25 Massnahmen Fuss- und Veloverkehr AP4

Massnahmen AP4		Bedeutung und Wirkung		Priorität AP4
		Handlungsbedarf Teilstrategie	WK	
Nr.	Verbindung Geroldswil/Dietikon gemäss Velonetzplan	HB V7 / TS V3, V11	1.5, 3.1	Prio. B
Nr.	Spreitenbach - Fussgängersteg Boostock	HB V8 / TS V3, V12	1.5, 3.1	Prio. A
Nr.	Dietikon - Velo/FG-Unterführung Poststrasse	HB V7, V8 / TS V3, V11, V12	1.5, 3.1	Prio. B
Nr.	Schlieren - Gleisquerung Reitmenweg für Fuss- und Veloverkehr Schlieren	HB V7, V8 / TS V3, V11, V12	1.5, 3.1	Prio. B
Nr.	Spreitenbach - Neubau Stadtplatz	HB V7, V8 / TS V3, V11, V12	1.5, 2.3, 3.1	Prio. C
Nr.	Weiningen - Südliche Fuss-/Veloverbindung Unterengstringen - Weiningen	HB V7, V8 / TS V3, V11, V12	1.5, 3.1	Prio. A
Nr.	Spreitenbach - Neubau Stadtpark	HB V7, V8 / TS V3, V11, V12	1.5, 2.3, 3.1	Prio. C
Nr.	Spreitenbach – Zentrumsachse mit Fuss-/Veloverkehr, Abschnitt Zentrumsstrasse	HB V7, V8 / TS V3, V11, V12	1.5, 3.1	Prio. B
Nr.	Dietikon – Veloschnellroute, Abschnitt Dietikon - Kantonsgrenze, 04-047	HB V7 / TS V3, V11	1.5, 3.1	Prio. A
Nr.	Schlieren/Dietikon - Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren - Dietikon	HB V7 / TS V3, V11	1.2, 1.5, 3.1	Prio. A
Nr.	Dietikon/Urdorf – Veloverbindung Bhf. Glanzenberg – Urdorf Herweg, 04-050, 04-042	HB V7 / TS V3, V11	1.5, 3.1	Prio. A
Nr.	Schlieren/Oberengstringen - Veloverbindung Bhf./Zentrum Schlieren – Zentrum Oberengstringen, 04-020	HB V7 / TS V3, V11	1.5, 3.1	Prio. B
Nr.	Spreitenbach – Veloschnellroute, Abschnitt Rangierbahnhof Limmattal (Spreitenbach)	HB V7 / TS V3, V11	1.5, 3.1	Prio. A

Beurteilung aus Sicht ZPL

Die ZPL prüfte das Agglomerationsprogramm Limmattal der 4. Generation unter dem Blickwinkel der regionalen Sichtweise, insbesondere der Kompatibilität mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung der Region gemäss regionalem Raumordnungskonzept und regionalem Richtplan.

Die ZPL begrüsst die Stossrichtung des Agglomerationsprogrammes der 4. Generation. Nachdem insbesondere die 3. Generation im Zeichen der Limmattalbahn gestanden hat, fokussiert sich nun die 4. Generation auf die Inwertsetzung der LTB sowie auf die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs.

Die gesteckten Moca-Ziele erscheinen der ZPL sinnvoll und zweckmässig. Das Modalsplit-Ziel ist ambitioniert gesteckt und zeigt zusammen mit den Velomassnahmen, dass die Agglomeration hier einen weiteren wichtigen Schritt gehen möchte.

Im Bereich der Siedlung erkennt die ZPL die formulierte Massnahme «Siedlungsmonitoring» als notwendige und wertvolle Aufgabe. Die ZPL anerkennt dabei den Lead in der Bearbeitung bei den beiden Regionen (ZPL und Baden Regio). Es stellen sich jedoch noch Fragen bezüglich Leistungsumfang, Organisation und Finanzierung des Vorhabens. Diese offenen Punkte gilt es zeitnah zwischen den beiden Regionen und dem Kanton Zürich zu klären.

Die ZPL bedauert, dass trotz den neuen und wichtigen Ziel- und Leitsatzformulierungen in Bezug auf die Landschaftsverbindungen und Klimafunktionen keine Landschaftsmassnahme formuliert werden konnte. Die ZPL erkennt aber auch die Herausforderung diese im Rahmen von Agglomerationsprogrammen zu finden und als Eigenleistung durch die Gemeinden zu finanzieren. Die ZPL hofft, dass dies bei der Beurteilung durch den Bund nicht zu einer tieferen Bewertung führt.

Weiter werden im Programm neben den vermerkten Güterumschlagsanlagen keine strategischen Aussagen zum gewünschten Güterumschlag in der Agglomeration gemacht. Wie wird der Güterumschlag organisiert? Welche Ziele sollen mit den neuen Güterumschlagsinfrastrukturen erreicht werden? Wie wird die Feinverteilung organisiert? Etc.

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und wünschen bei Ihrer Weiterbearbeitung gutes Gelingen.

Mit freundlichen Grüssen

**ZWECKVERBAND ZÜRCHER
PLANUNGSGRUPPE LIMMATTAL**



Der Präsident
Roger Bachmann



Der Sekretär
Matthias Räber