



Sitzung vom 3. Oktober 2023

BESCHLUSS NR. 403 / S4.05

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland Abmeldung geplanter Massnahmen Genehmigung

Ausgangslage und Geschichte

Seit 1960 hat sich der motorisierte Individualverkehr mehr als verfünffacht. Gemäss den Verkehrsperspektiven 2040 des Bundes wird er weiterwachsen. Dies überlastet die Infrastruktur, erhöht die Kosten für Betrieb und Unterhalt und führt zu Verkehrsproblemen - insbesondere in den Städten und Agglomerationen. Um die wachsende Mobilität zu bewältigen, sind weitere Investitionen nötig. Mit der Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) hat das Schweizer Stimmvolk am 12. Februar 2017 die dafür nötige Finanzierung langfristig gesichert. Analog zum Bahninfrastrukturfonds (BIF) wird in der Verfassung ein unbefristeter Fonds geschaffen.

Die Nationalstrassen wurden früher aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) - der sogenannten «Strassenkasse» - bezahlt. Diese wurde gefüllt aus der Hälfte des Ertrags aus der Mineralölsteuer, dem Mineralölzuschlag und dem Ertrag aus der Autobahnvignette. Aus der SFSV werden unter anderem auch die Bundesbeiträge für Kantonsstrassen bezahlt. Etwa 900 Millionen Franken fliessen jährlich ausserdem in den Infrastrukturfonds (IF). Aus dem IF werden Nationalstrassenprojekte zur Fertigstellung des Netzes oder zur Beseitigung von Engpässen bezahlt und Beiträge an Verkehrsprojekte in den Städten und Agglomerationen sowie an Hauptstrassen in den Berggebieten und Randregionen geleistet. Der IF war zeitlich befristet. Dank der Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) können Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen und Massnahmen aus den Agglomerationen finanziell unterstützt werden.

Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland

Das Agglomerationsprogramm Zürcher Oberland wird von der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich erarbeitet. Die Planungsgruppe Zürcher Oberland (RZO) und die einzelnen Städte und Gemeinden wirken bei der Bearbeitung mit und bringen ihre Massnahmen und Bedürfnisse ein. In der ersten Generation der Agglomerationsprogramme reichte das Zürcher Oberland noch kein Massnahmenpaket ein. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 2. Generation wurde ein entsprechendes Massnahmenpaket geschnürt und am 16. September 2014 von der Bundesversammlung genehmigt. Das Programm der 3. Generation wurde am 25. September 2019 genehmigt. Die Massnahmen in der 4. Generation hat die Volkswirtschaftsdirektion des Kanton Zürich gesammelt. Nach Beschluss des Regierungsrats des Kantons Zürich mit Beschluss Nr. 544/2021 wurde das Paket im Sommer 2021 beim Bund zur Genehmigung eingereicht. Auf Basis der eingereichten Programme entscheidet der Bund über eine Mitfinanzierung der geplanten Massnahmen, voraussichtlich Ende 2023. Zurzeit erarbeitet die Volkswirtschaftsdirektion des Kanton Zürichs bereits die Grundlage für das Agglomerationsprogramm der 5. Generation. Dank der unbefristeten Finanzierung aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fond wird rund alle vier Jahre ein neues Programm, resp. eine neue Generation erarbeitet.



Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der einzelnen Generationen und den vorgesehenen Umsetzungszeitraum.

Agglomerations-programm	Genehmigung durch Bundesversammlung	Umsetzung der Massnahmen im Jahr
1. Generation	21.9.2010	2011 - 2027
2. Generation	16.9.2014	2015 - 2027
3. Generation	25.9.2019	2019 - 2025
4. Generation	Noch offen	2024 - 2028
5. Generation	Noch offen	2028 - 2032

Kontrolle und Reporting des Kantons und des Bundes

Der Bund betreibt ein Kosten-, Termin- und Finanzcontrolling über alle mitfinanzierten Massnahmen sowie eine Umsetzungskontrolle über die nicht-mitfinanzierbaren Massnahmen und Eigenleistungen der einzelnen Massnahmenträger. Das kantonale Amt für Mobilität erhebt alle vier Jahre, jeweils rund ein halbes Jahr vor Einreichung der nächsten Generation der Agglomerationsprogramme an den Bund den detaillierten Stand und die Prognose von Planung und Realisierung aller vereinbarten Massnahmen. Fällt eine Massnahme aus einem Agglomerationsprogramm weg, so hat dies mit separatem Beschluss durch die Exekutivbehörde zu erfolgen. Für die Bewertung der Agglomerationsprogramme und die Unterstützungsbeiträge des Bundes ist es sehr wichtig, nicht mehr benötigte Massnahmen abzumelden respektive die ursprünglich geplanten Massnahmen zu sistieren.

Massnahmen der Stadt Uster

Die Stadt Uster ist Massnahmenträgerin von etlichen Massnahmen und hat im Rahmen der Agglomerationsprogramme der zweiten und dritten Generation Unterstützungsbeiträge vom Bund zugesichert erhalten. Mit Beschluss Nr. 96 vom 20. März 2012 hat der Stadtrat den Massnahmen in Agglomerationsprogramm der 2. Generation zugestimmt. An der Sitzung vom 27. September 2016 hat der Stadtrat die Massnahmen der 3. Generation unterstützt. Einige Massnahmen können aufgrund sich veränderten Gegebenheiten nicht mehr innerhalb der vorgesehenen Frist umgesetzt werden.

Eine sistierte Massnahme kann in einem Agglomerationsprogramm einer nachfolgenden Generation erneut eingegeben werden. Dies gilt insbesondere für Massnahmen, die aufgrund der ablaufenden Umsetzungsfrist wegfallen. Es besteht jedoch kein Anspruch darauf, dass der Bund die Massnahme auch in einer späteren Generation wieder mitfinanziert.



Folgende Massnahmen der Stadt Uster sind zu sistieren:

Agglomerationsprogramm «Zürcher Oberland», 2. Generation

Nr.	Massnahme	Massnahmen-träger	Kosten Fr.	Beitrag Bund Fr.	Projektstand
ÖV1	Oberland - Bauliche Massnahmen zur Busbeschleunigung - 1. Priorität	Stadt Uster	2,12 Mio.	0,85 Mio.	Planungsstudie Bahnhofstrasse vorhanden
LV2	Öffnung der ortstrennenden Verkehrsachsen für den Langsamverkehr	Stadt Uster	2,54 Mio.	1,02 Mio.	Planungsstudie LV Unterführung Uster West vorhanden

Agglomerationsprogramm «Zürcher Oberland», 3. Generation

Nr.	Massnahme	Massnahmen-träger	Kosten Fr.	Beitrag Bund Fr.	Projektstand
L1	Uster - Park am Aabach	Stadt Uster	Eigenleistungen		Entscheid Bundesgericht
S3	Uster - Gebietsentwicklung Nänikon / Grossriet	Stadt Uster	Eigenleistungen		Uster will Siedlungsgebiet aus dem Richtplan streichen

Die einzelnen Massnahmen im Detail

Busbeschleunigung Bahnhofstrasse - 1. Priorität

Die Absicht einer Busbevorzugungsanlage an der Bahnhofstrasse in Uster basiert auf einer Studie der Verkehrsbetriebe Zürcher Oberland (VZO), welche regelmässig die Schwachstellen in ihrem Betriebsnetz analysiert und diese Studie der Stadt Uster zur Verfügung stellt. Im Frühling 2012 war die geschlossene Bahnschranke an der Brunnenstrasse jeweils ein Grund für Verspätung des Busbetriebes, wie aber auch die Bahnschranke an der Wermatswilerstrasse und der daraus resultierende Rückstau auf die Aathalstrasse. Mit der Sanierung der Aathalstrasse hat sich die Situation für den Busbetrieb verbessert und eine Priorisierung des Busbetriebes an der Bahnhofstrasse ist aktuell nicht mehr notwendig. Deshalb kann auf diese Massnahme momentan verzichtet werden und im Agglomerationsprogramm der 2. Generation sistiert werden.

Öffnung der ortstrennenden Verkehrsachsen für den Langsamverkehr

Als ergänzende Massnahmen zur geplanten Strasse Uster West war im Westen von Uster eine Personenunterführung vorgesehen. Eine Personenunterführung an dieser Lage wird seitens des Kantons voraussichtlich nicht bewilligt, andererseits kann sie nicht mehr innerhalb der geforderten Umsetzungsfrist, bis Ende 2027 realisiert werden. Deshalb ist diese Massnahme zu sistieren.

Uster - Park am Aabach

Der Gestaltungsplan «Park am Aabach» ist noch nicht rechtskräftig und wurde vom Bundesgericht im Sommer 2023 mit neuen Aufgaben und zur weiteren Abklärung ans Verwaltungsgericht des Kantons Zürich zurückgewiesen. Eine Umsetzung dieses Gestaltungsplanes ist bis Ende 2025 nicht möglich. Diese Massnahme wird sistiert.

Uster - Gebietsentwicklung Nänikon / Grossriet

Am 7. März 2021 hat sich die Ustermer Stimmbevölkerung gegen die neue Greifenseestrasse ausgesprochen und den Gegenvorschlag des Stadtrates angenommen. Auch diese Gebietsentwicklung kann nicht bis Ende 2025 umgesetzt werden und wird deshalb sistiert.



Der Stadtrat beschliesst:

1. Die beschriebenen Massnahmen werden sistiert.
2. Mitteilung als Protokollauszug an
 - Kanton Zürich, Volkswirtschaftsdirektion, Amt für Mobilität, Isabell Hofe, Neumühlequai 10, 8090 Zürich
 - Region Zürcher Oberland RZO, c/o Marti Partner Architekten und Planer AG, Zweierstrasse 25, 8004 Zürich
 - Abteilungsvorsteher Bau, Stefan Feldmann
 - Abteilungsleiter Bau, Hans-Ueli Hohl
 - Abteilung Bau, Stadtgenieur, Marcel Kauer
 - Abteilung Bau, LG Infrastrukturmanagement
 - Abteilung Bau, LG Verkehrsplanung

öffentlich