



## Gemeinderat Fällanden

### Auszug aus dem Protokoll der Sitzung vom 2. März 2021

6.0.3 Regionale Planung 58  
Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal 4. Generation; Massnahmen;  
Zustimmung

|             |            |   |
|-------------|------------|---|
| IDG-Status: | öffentlich | Medienmitteilung <input type="checkbox"/>   |
|             |            | Website <input checked="" type="checkbox"/> |

#### Ausgangslage

Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 4. Generation Stadt Zürich – Glattal hat das Amt für Mobilität mit Schreiben vom 7. September 2020 die Gemeinden, Städte, Planungsregionen, weitere Interessengruppen und die Bevölkerung eingeladen, an der öffentlichen Mitwirkung teilzunehmen und Stellung zum Programmwurf zu beziehen.

Fristgerecht wurde anfangs November 2020 die Stellungnahme der Gemeinde Fällanden zuhanden der Projektleitung des Agglomerationsprogramms Stadt Zürich – Glattal der 4. Generation eingereicht. Das Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal der 4. Generation wurde im Anschluss an das öffentliche Mitwirkungsverfahren und unter Einbezug weiterer kantonsinterner Stellungnahmen punktuell überarbeitet und ergänzt. Das Programm liegt nun in beschlussreifer Fassung vor und besteht aus folgenden Teilen:

- Teil 1 Bericht
- Teil 2 Massnahmenband
- Teil 3 Umsetzungstabellen
- Teil 4 Ergebnisbericht öffentliche Mitwirkung
- Teil 5 Geo- und Sachdaten
- Teil 6 Beilage Planungsdokumente

Der für den Beschluss massgebliche Bericht (Teil 1) und der Massnahmenband (Teil 2) sowie der Bericht zur öffentlichen Mitwirkung (Teil 4) liegen vor. Die weiteren Teile 3, 5 und 6 sind für die anstehenden Beschlüsse nicht relevant. Weitere einzelne redaktionelle und untergeordnete Anpassungen bei den Teilen 1 und 2 durch das Amt für Mobilität bleiben vorbehalten.

Aufgrund der vom Bund vorgegebenen Termine und der noch ausstehenden Beschlussfassung durch den Regierungsrat des Kantons Zürich müssen die Exekutivbeschlüsse der Gemeinden bis zum 5. März 2021 beim Amt für Mobilität vorliegen.

Die folgenden Städte und Gemeinden sind Massnahmenträger des Agglomerationsprogramms Stadt Zürich – Glattal der 4. Generation:

- Städte: Zürich, Bülach, Opfikon, Dübendorf und Kloten;
- Gemeinden: Rümlang, Bassersdorf, Dietlikon, Wallisellen, Schwerzenbach, Greifensee, Fällanden, Embrach und Regensdorf;
- Zoo Seilbahn AG.

Folgende weiteren Gemeinden und Planungsregionen sind Partner des Agglomerationsprogramms Stadt Zürich – Glattal, sie sind im Rahmen der 4. Generation jedoch mit keinen A- oder B-Massnahmen vertreten:

- Gemeinden Bachenbülach, Nürensdorf, Brüttisellen, Maur, Volketswil;
- Zürcher Planungsgruppe Glattal ZPG;
- Planungsgruppe Zürcher Unterland PZU;
- Zürcher Planungsgruppe Furttal ZPF;
- Stadt Zürich Planungsregion;
- Regionalplanung Zürich und Umgebung RZU.

### Erwägungen

Die beteiligten Exekutivbehörden sind eingeladen, dem Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal 4. Generation zuzustimmen und zu bestätigen, dass sie die in ihrer Verantwortung liegenden A-Massnahmen umsetzen bzw. bis zur Bau- und Finanzierungsreife vorantreiben. Für die Gemeinde Fällanden sind dies folgende Projekte:

- Bus-ÖV-/Infrastruktur: Bushaltestelle Feldhof
- Langsamverkehr Velo: VHV Pfaffhausen–Fällanden 02-101 Teil Süd
- Langsamverkehr Fuss: Zürich-Fussweg, Abschnitt Oberdorfstrasse bis Am Müllirain

Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt auf Grundlage des jeweils anwendbaren Rechts, namentlich der Strassen- und Eisenbahngesetzgebung. Vorbehalten bleiben die dort vorgesehenen Entscheide der zuständigen Entscheidungsträger (Exekutive, Parlament, Stimmvolk) auf Gemeinde-, Kantons- und Bundesebene sowie allfällige Gerichtsentscheide.

Die der Gemeinde Fällanden als Massnahmenträgerin zugeordneten A-Massnahmen sind aus der Übersichtstabelle in Kapitel 8.2.4 des Berichts im Teil 1 einzusehen (Ausschnitt Seiten 231 und 232):

| ID AP4  | Mn-ID (intern) | Massnahmenkategorie   | Massnahme / Teilmassnahme / Massnahmenpaket                            | Priorität / Mitfinanzierbarkeit (2) |     |     |     | Kosten (3) in Mio. CHF | Massnahmenträger (4) | weitere Beteiligte (5) |
|---------|----------------|-----------------------|--|-------------------------------------|-----|-----|-----|------------------------|----------------------|------------------------|
|         |                |                       |  | AP1                                 | AP2 | AP3 | AP4 |                        |                      |                        |
| ÖV-P1a  | 1067           | Bus-ÖV-Infrastruktur  | Fällanden - Feldhof Bushaltestelle                                     |                                     |     |     | A   | 0.29                   | Fällanden            |                        |
| FW-P1aa | 1124           | Langsamverkehr - Velo | Fällanden - VHV Pfaffhausen - Fällanden 02-101 Teil Süd                |                                     |     |     | A   | <del>0.70</del>        | Fällanden            | Kanton Zürich          |
| FW-P1ab | 1041           | Langsamverkehr - Fuss | Fällanden - Zürich-Fussweg, Abschnitt Oberdorfstrasse bis Am Müllirain |                                     |     |     | A   | 0.15                   | Fällanden            |                        |

Die Kostenschätzung mit 0.70 Mio. Franken wurde durch das Amt für Mobilität (AFM) nicht korrekt erfasst – diese Summe beträgt korrekterweise 0.26 Mio. Franken; eine entsprechende Rückmeldung an das AFM erfolgte am 12. Februar 2021 und wird in der nächsten Version aktualisiert.

Im Teil 2 sind folgende Details zu den Massnahmen in der Gemeinde Fällanden enthalten:

**Agglomerationsprogramm Stadt Zürich - Glattal, 4. Generation**

|                  |  |                  |                                  |
|------------------|--|------------------|----------------------------------|
| <b>Massnahme</b> | <b>Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge Aufwertung Bushaltestellen, A-Horizont</b> | <b>Art</b>       | Verkehr Massnahmenpaket pauschal |
|                  |  | <b>M-Nr.</b>     | ÖV-P1                            |
|                  |  | <b>Priorität</b> | A (2024-2028)                    |

**Kartografische Darstellung**



**Teilmassnahme**

| Nr.    | Bezeichnung                        | Bezug zur Vorgängergeneration | Federführung | Beteiligte | Kosten<br>(CHF exkl. MWSt.) |
|--------|------------------------------------|-------------------------------|--------------|------------|-----------------------------|
| ÖV-P1a | Fällanden – Feldhof Bushaltestelle |                               | Fällanden    |            | 290'000                     |

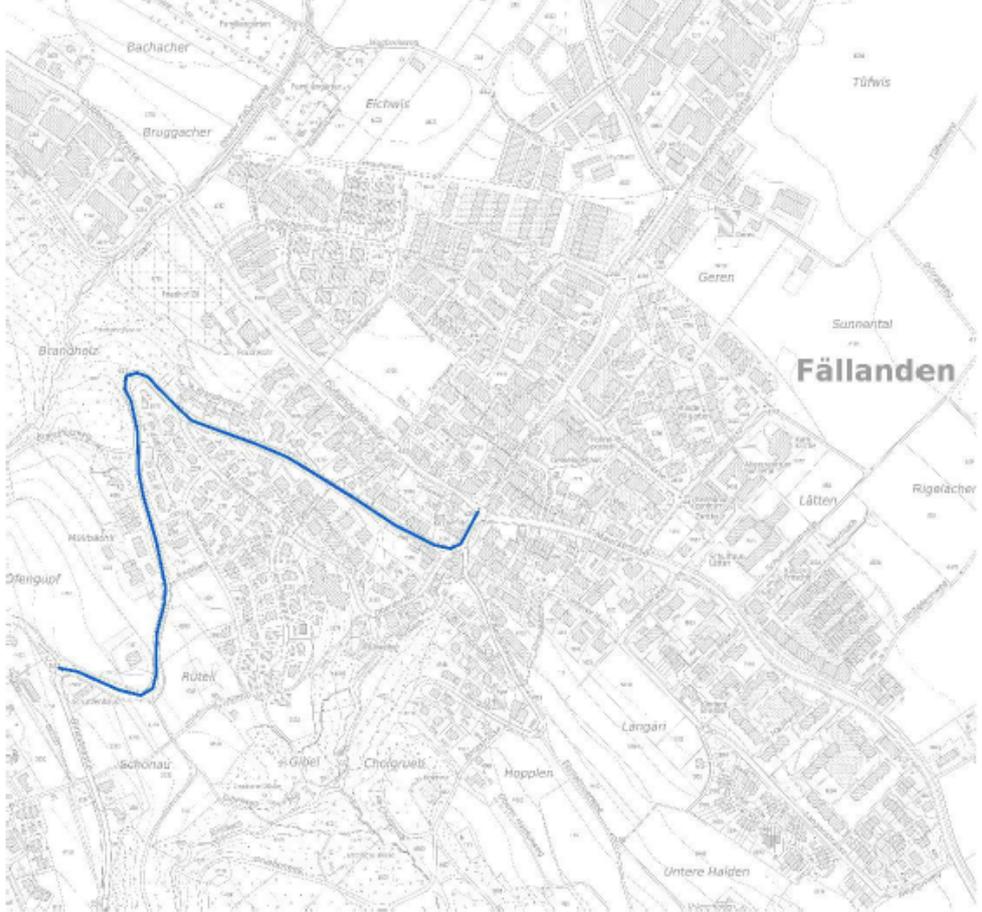
Die Massnahme beinhaltet die Umgestaltung und Attraktivierung der Haltestelle Feldhof (beide Fahrtrichtungen) im Ortszentrum von Pfaffhausen. Die Anordnung im Strassenraum wird angepasst, die Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr verbessert und damit zugleich die Verkehrssicherheit erhöht.

|                     |  |  |  |  |         |
|---------------------|--|--|--|--|---------|
| <b>Gesamtkosten</b> |  |  |  |  | 290'000 |
|---------------------|--|--|--|--|---------|

|                  |   |                  |                          |
|------------------|---|------------------|--------------------------|
| <b>Massnahme</b> | <b>Fällanden – Velohauptverbindung Pfaffhausen – Fällanden, 02-101, Teil Nord</b> | <b>Art</b>       | Verkehr Einzel-massnahme |
|                  |   | <b>M-Nr.</b>     | FVV11 (1040)             |
|                  |   | <b>Priorität</b> | A (2024-2028)            |

|                                       |   |                                |   |
|---------------------------------------|---|--------------------------------|---|
| <b>Bezug zu Vorgängergenerationen</b> |   | <b>Beteiligte</b>              | <u>Massnahmenträger:</u> Kanton Zürich<br><u>Weitere Akteure:</u> Fällanden |
| <b>Kosten</b><br>exkl. MWSt.          | <u>Investitions-/Planungskosten:</u><br>CHF 7.5 Mio.  | <b>Finanzierungs-schlüssel</b> | <u>Kanton:</u> 100%   |
| <b>Massnahmen-kategorie</b>           | <input type="checkbox"/> Kapazität Strasse<br><input type="checkbox"/> Verkehrsmanagement (VM)<br><input type="checkbox"/> Aufwertung/Sicherheit im Strassenraum<br><input type="checkbox"/> Multimodale Drehscheiben<br><input checked="" type="checkbox"/> Langsamverkehr (LV) <input type="checkbox"/> Tram/Stadtbahnen<br><input type="checkbox"/> Bus-/ÖV-Infrastruktur<br><input type="checkbox"/> Elektromobilität<br><input type="checkbox"/> City-Logistik |                                |   |
| <b>Massnahmen-unterkategorie</b>      | --  |                                |   |
| <b>Planungsstand</b>                  | <input checked="" type="checkbox"/> 1 Die Massnahme ergibt sich aus dem identifizierten Handlungsbedarf und die finanziellen Auswirkungen sind grob abgeschätzt. Ein Betriebskonzept bzw. eine Radwegstudie liegen vor.<br><input type="checkbox"/> 2<br><input type="checkbox"/> 3   |                                |   |
| <b>Weitere Planungsschritte</b>       | Projektierung starten   |                                |   |
| <b>Bau- und Finanzierungsreife</b>    | <u>Projektierung:</u> Vorprojekt, Bauprojekt, Ausführungsprojekt ab 2021 bis ca. 2026<br><u>Plangenehmigung/Baubewilligung:</u> Festsetzungsbeschluss durch den Regierungsrat<br><u>Finanzierung:</u> gesichert über Strassenfonds<br><u>Voraussichtlicher Baubeginn:</u> 2026<br><u>Voraussichtliche Inbetriebnahme:</u> 2026  |                                |   |

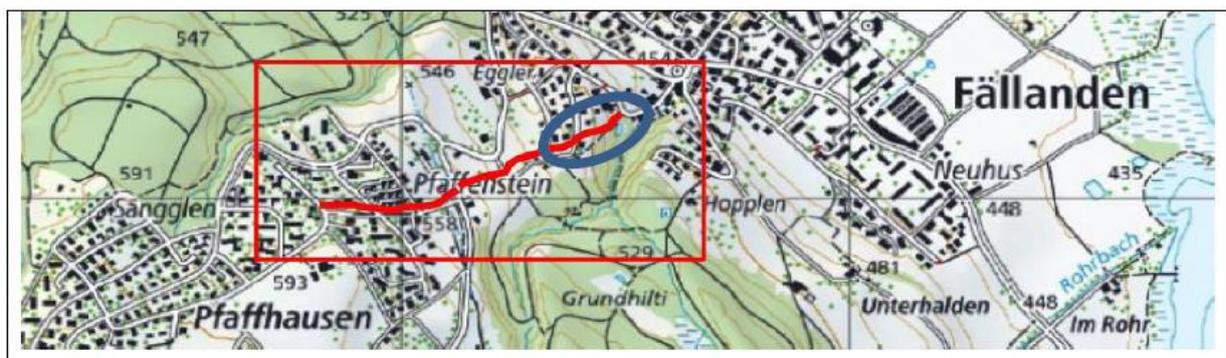
| <b>Inhalt der Massnahme</b>                |  |
|--|--|
| <b>Ausgangslage, Handlungsbedarf, Ziel</b> | Das Glattal eignet sich durch die topographischen Verhältnisse gut für den Veloverkehr. Auf der Achse Fällanden – Pfaffhausen (Teil Nord) besteht insbesondere mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes ein erhebliches Potenzial für den Veloverkehr zwischen Glattal und der Stadt Zürich. Die Zürichstrasse ist heute für den Veloverkehr wenig attraktiv, da sie trotz starker Steigung in Richtung Pfaffhausen keine Veloinfrastruktur aufweist. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 7.0 m. |

|  |   |
|--|---|
|  | <p>Um Sicherheit, Komfort und Attraktivität des Alltagsveloverkehrs über den ganzen Kanton zu erhöhen, hat der Kanton auf Basis des Velonetzplanes (siehe Dokumentation) ein systematisches Ausbauprogramm erarbeitet, das den Veloverkehr gleichberechtigt wie den MIV und den ÖV behandelt. Die beschriebene Schwachstelle ist in diesem Programm enthalten.</p>  |
| <p><b>Beschreibung der Massnahme</b></p> | <p><i>VHV Abschnitt Zürichstrasse (Fällanden) zwischen Maur- und Binzstrasse (VNP-Schwachstellencode 02-101, Teil Nord)</i></p> <p>Die Massnahme umfasst die Velohauptverbindung (VHV) im Abschnitt ab der Maur- bis zur Binzstrasse in Fällanden. Auf diesem potenzialstarken Korridor sieht der Kanton Zürich gemäss Velonetzplan die Einführung von Radstreifen sowie eine Verbreiterung der Fahrbahn der Zürichstrasse auf 9 m vor. Zudem wird eine neue Querungshilfe bei der Einmündung Binzstrasse erstellt. Durch den neuen Radstreifen bergwärts kann zwischen der Zürichstrasse Nr. 2 bis zum geplanten Fuss-/Radweg Binzstrasse eine durchgängige einseitige Radinfrastruktur realisiert werden. Der Radstreifen wirkt den Defiziten gemäss kantonalen Velonetzplan entgegen und bringt eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr. Auf diese Weise werden Sicherheit und Komfort der Velofahrenden stark erhöht.</p> |
| <p><b>Kartografische Darstellung</b></p> |    |
| <p><b>Zweckmässigkeit und Nutzen</b></p> | <p><u>Zukunftsbild:</u></p> <p>Die attraktive Veloinfrastruktur verbessert die Verkehrserschliessung in Fällanden und Richtung Zürich und verbessert dort die Möglichkeit für eine urbane Mobilität mit einem hohen Anteil des Fuss- und Veloverkehrs gemäss den Zukunftsbildern Siedlung und Verkehr. Damit wird das Potenzial für eine Verlagerung vom MIV auf den Fuss- und Veloverkehr genutzt, was zu einer Reduktion des MIV-Anteils gemäss MOCA-Zielen beiträgt.</p>   |

|  |  |  |  |
|--|--|--|--|
|  | <u>Handlungsbedarf:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• HB-GV1: Potenziale für ÖV ausserhalb der Kernstadt und für den FVV in der ganzen Agglomeration</li> <li>• HB-FVV1: Attraktivität der Siedlungszentren für den Fuss- und Veloverkehr</li> <li>• HB-FVV2: Durchgängiges Fuss- und Veloroutennetz</li> </ul>   |  |  |
|  | <u>Teilstrategien:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• TS-GV1: Mehrverkehr minimieren und nachhaltige Mobilitätsformen unterstützen</li> <li>• TS-GV3: Instrumente zur Erhöhung der Verkehrssicherheit konsequent anwenden</li> <li>• TS-FVV1: Sicheres, durchgehendes und attraktives Velonetz bereitstellen</li> </ul>  |  |  |
|  | <u>Hauptnutzen der Massnahme:</u><br>Die durchgehende Route erhöht die Qualität des Velonetzes beträchtlich. Damit leistet die Massnahme einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Modal-Split-Ziele (Förderung des Veloverkehrs) und hilft damit auch, die verkehrsbedingten Emissionen zu reduzieren. Schliesslich macht der durchgehend hohe Ausbaustandard die Beziehung für den Veloverkehr objektiv und subjektiv sicherer. |  |  |
| <b>Bezug / Abgrenzung zu weiteren Massnahmen</b> | Die Massnahme grenzt an den südlichen Massnahmenteil der VHV Pfaffhausen-Fällanden (FVV-P1x).  |  |  |
| <b>Richtplanrelevanz</b>                         | <input checked="" type="checkbox"/> ja<br><input type="checkbox"/> nein  | <b>Koordinationsstand</b><br>gemäss dem genehmigten kantonalen Richtplan (KRP) und/oder regionalen Richtplan (RRP) | <input type="checkbox"/> Festsetzung im KRP<br><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung im RRP<br><input type="checkbox"/> Kein Eintrag, Festsetzung in KRP/RRP vorgesehen<br><input type="checkbox"/> mögliche Konflikte mit USG |
|  | <u>Flächenbeanspruchung:</u> Erforderlicher Landerwerb ca. 850 m <sup>2</sup> , davon ca. 160m <sup>2</sup> Freihaltezone und maximal 80m <sup>2</sup> Fruchtfolgeflächen  |  |  |
| <b>Umweltverträglichkeit</b>                     | Die Massnahme liegt innerhalb des bebauten Gebietes. Relevante Konflikte wären nur mit Inventaren des Kulturgüter- bzw. Ortsbildschutzes denkbar. In den bisherigen Planungen wurde diese Thematik stufengerecht untersucht, es wurden keine Konflikte erkannt.  |  |  |

| Dokumentation                            |  |
|--|--|
| <b>Quantitative Angaben</b>              |  |
| <b>Zur Verfügung gestellte Dokumente</b> | Betriebskonzept Zürichstrasse Fällanden, AFV, Juni 2021<br>Velonetzplan Teilgebiet Glattal und Zürcher Unterland (Bülach), AFV, 2015 |
| <b>Weitere Dokumente</b>                 | Veloförderprogramm Kanton ZH (AFV, Dez. 2009)<br>Umsetzungskonzept Velonetzplan (AFV, 2016)  |

|   |  |  |           |               |               |
|---|--|--|-----------|---------------|---------------|
| FVV-P1aa (1124)   | Fällanden - Velohauptverbindung Pfaffhausen – Fällanden, 02-101 Teil Süd |  | Fällanden | Kanton Zürich | CHF 0.26 Mio. |
| <p>Die Massnahme beinhaltet die Umsetzung der Velohauptverbindung gemäss Velonetzplan zwischen Pfaffhausen und Fällanden in der Zürichstrasse auf dem Abschnitt zwischen Grossplatzstrasse und Binzstrasse. Dabei wird zugleich Tempo 30 auf der Strasse eingerichtet und damit u.a. die Verkehrssicherheit erhöht. Eine erste Etappe der Velohauptverbindung mit Tempo 30 wird vorgängig und in Eigenleistung auf der Zürichstrasse zwischen Kreisler Witikonstrasse und Grossplatzstrasse umgesetzt (mit Ausnahme des Bereichs um die Haltestelle Pfaffhausen, Feldhof, siehe Massnahme ÖV-P1).</p> <p>Länge 750m (neu)</p>   |  |  |           |               |               |
| FVV-P1ab (1041)   | Fällanden - Zürich-Fussweg, Abschnitt Oberdorfstrasse bis Am Müllrain    |  | Fällanden |               | CHF 0.15 Mio. |
| <p>Ausgangslage ist das Ziel des Aufbaus und der Aufwertung einer qualitativ hochwertigen Infrastruktur. Dabei soll zugleich die Sicherheit zugunsten des Fussverkehrs erhöht und das Zufussgehen gefördert werden. Der bereits heute vielfrequentierte Zürich-Fussweg ist die direkteste Innerortsverbindung zwischen Fällanden und dem Ortsteil Pfaffhausen und als Eintrag im kommunalen Richtplan enthalten. Dieser Fussweg ist aber teilweise nicht befestigt und in einem schlechten Zustand. Fällanden beabsichtigt, den gesamten, 800m langen Fussweg (rot im Plan) zu sanieren und aufzuwerten. Im unteren Abschnitt zwischen Oberdorfstrasse und Am Müllrain (blau im Plan) steht die Befestigung und die Erhöhung des Nutzerkomforts im Vordergrund. Zugleich werden alle bestehenden Gefahrensituationen entschärft. Dieser Teil entspricht der hier angemeldeten Massnahme.</p> <p>LV Länge in m: 160m</p> |  |  |           |               |               |



### Finanzielles

Die von der Gemeinde Fällanden beim Amt für Mobilität für das Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal der 4. Generation eingereichten Kostenbeteiligungen belaufen sich gesamthaft auf Fr. 700'000.–.

Das Amt für Mobilität macht darauf aufmerksam, dass bei einzelnen Massnahmen Kostenbeteiligungen von (privaten) Dritten, z. B. Investoren, an Gemeinden vorgesehen sind. Bei diesen Massnahmen sind in den Massnahmenblättern stets die Bruttoinvestitionskosten, d. h. die Gesamtkosten inklusive Drittbeiträge, angegeben. Aktuell ist noch offen, ob diese Kostenbeteiligungen bei der Bemessung der Beiträge des Bundes anerkannt werden oder ob das Nettoprinzip zur Anwendung kommt (Gesamtkosten minus Beteiligungen privater Dritter).

### **Rechtliches**

Das Programm soll mit Beschluss des Regierungsrats des Kantons Zürich Mitte Juni 2021 an den Bund eingereicht werden. Gemäss den Vorgaben des Bundes müssen die zuständigen Exekutiven der am Agglomerationsprogramm beteiligten Akteure (Gemeinden, Planungsregionen und Dritte, sofern diese Massnahmenträger sind) dem Programm vor der Einreichung zugestimmt haben. Zudem müssen sich alle Massnahmenträger im Rahmen ihrer Zuständigkeiten zur Umsetzung ihrer Massnahmen verpflichtet haben. Dies bedeutet, dass sie ihre Massnahmen bis zur Bau- und Finanzierungsreife vorantreiben, wobei selbstverständlich die Entscheide der gesetzlich zuständigen Entscheidungsträger vorbehalten bleiben. Der Exekutivbeschluss gilt damit als verbindliche Absichtserklärung.

### **Beschluss**

1. Den geplanten Massnahmen der Gemeinde Fällanden zum Agglomerationsprogramm Stadt Zürich – Glattal der 4. Generation wird im Sinne der Erwägungen zugestimmt.

### **Mitteilung durch Protokollauszug**

- Amt für Mobilität Kanton Zürich, Herr Michael Löchl, Neumühlequai 10, 8090 Zürich (A-Post)
- Akten

### **Mitteilung per E-Mail**

- Abteilungsleitung Tiefbau und Werke
- Abteilungsleitung Finanzen

Für richtigen Protokollauszug:

Brigit Frick, Stellvertreterin Gemeindeschreiberin

Versand: 4. März 2021