



Kanton Zürich

Mobilität im Zürcher Unterland

**Erfahrungsaustausch zu verschiedenen Verkehrsthemen
im Rahmen der DV PZU vom 26. Mai 2026**

Carolin Benz, Projektentwicklung TBA ZH

Stephan Betschart, Präsident RVK Unterland

Guido Hirzel, Leiter Projektentwicklung TBA ZH

Sarah Hug, Gesamtmobilität AFM ZH

Raphael Knuser, Fachstelle Veloverkehr AFM ZH

Stefan Zemp, Gesamtmobilität AFM ZH



Gemeinsam für die Mobilität

- Ausgangslage
- Mobilitätskonzeption
- ÖV und Verkehrsdrehscheiben
- Veloförderung
- Diskussion und Austausch an Tischen

Informationen zu

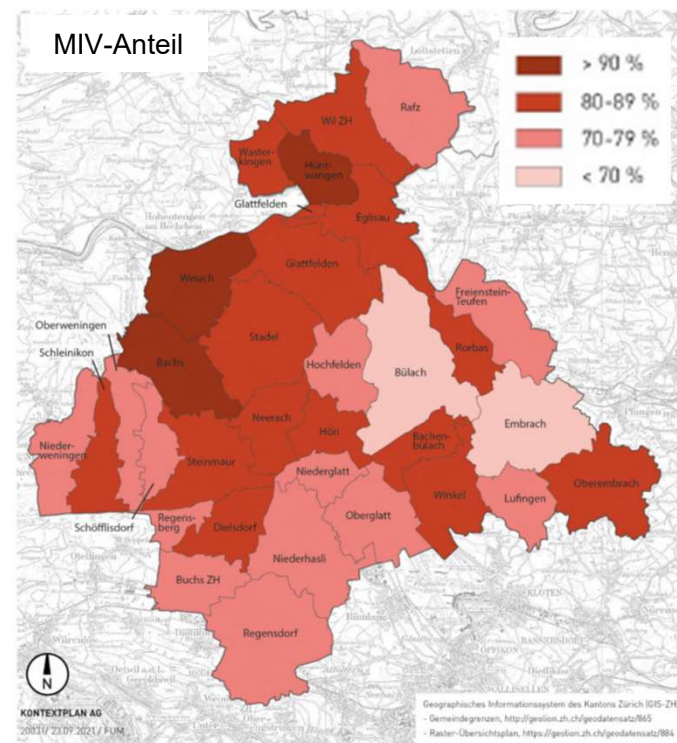
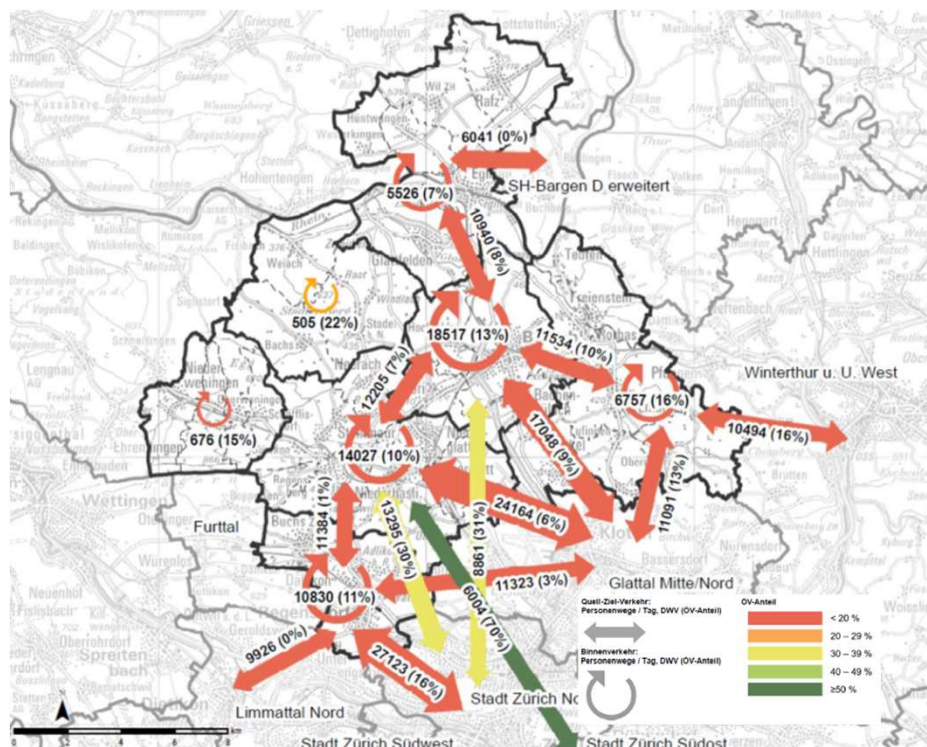
- Investitionspriorisierung Kanton
- Aggloprogramm

Ausgangs- lage



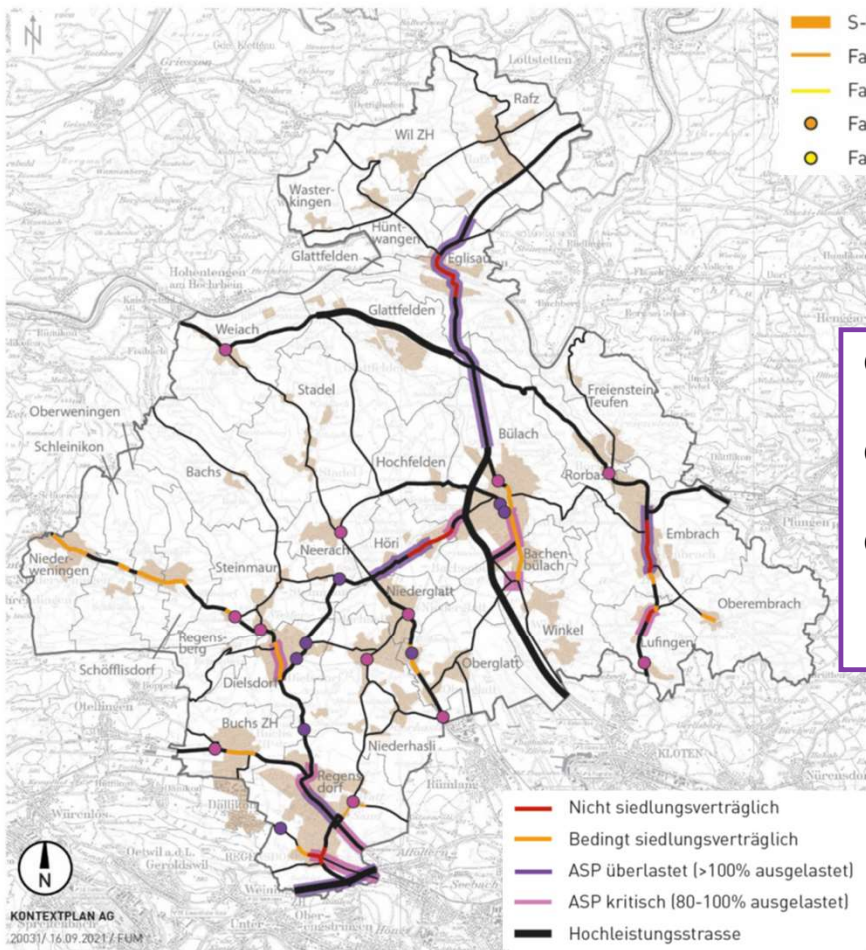


rGVK Unterland plus: Modalsplit



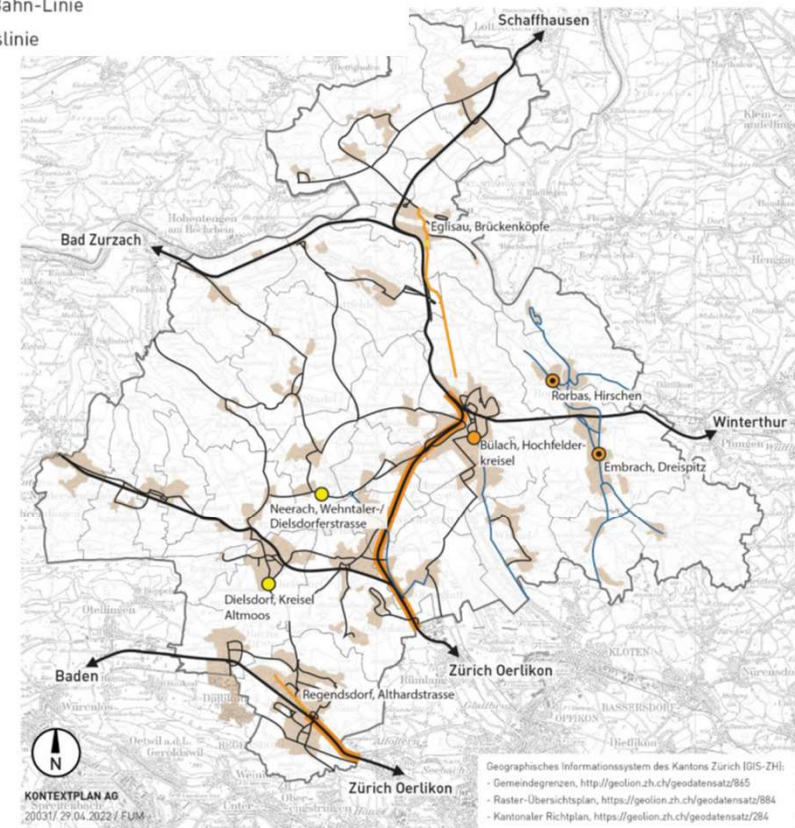


rGVK Unterland plus: Schwachstellen



☹ Bedingte Siedlungsverträglichkeit
 ☹ Diverse Knoten- / Streckenüberlastungen
 ☹ Teilweise Fahrzeitverluste im ÖV aufgrund Knoten- / Streckenüberlastung

- Fahrzeitenverlust ÖV an Haltestelle hoch
- Fahrzeitenverlust ÖV an Haltestelle mittel
- Kapazitätsengpass Bus
- S-Bahn-Linie
- Buslinie





rGVK Unterland plus: Zielsetzung

2030: Verteilung Wegetappen

- + 50% ÖV (mind. 20%)
- + 100% Velo (Verdoppelung)
- + leichte Erhöhung Fussverkehr
- > MIV-Anteil max. 80%

D.h. bis 2030 werden

- 50% mehr Wege mit dem ÖV zurückgelegt
- das Velo vermehrt als Zubringer zum ÖV dienen
- der Fussverkehr stärker als Zubringer zum ÖV dienen
- Wege vom MIV zum ÖV hin verlagert

→ **Mehr Wege müssen mit ÖV und Velo zurückgelegt werden.**

Mobilitäts- konzeption





Zusammenspiel Planungsinstrumente

RRP / rGVK

Kommunaler Richtplan Verkehr

- Behördenverbindlich
- Strategie der Gemeinde
- Massnahmen in der Zuständigkeit der öffentlichen Hand
- Zusammenspiel Gmd. – Kt. – Bund

Nutzungsplanung

- Grundeigentümerverbindlich
- Beitrag Privater im Baulichen Zusammenhang
- Zusammenspiel Gmd. – Bauwillige

Projekte

- Verträge / Freiwillig
- Beitrag Privater im Betrieb
- Zusammenspiel Gmd. – Bauwillige



Zusammenspiel Planungsinstrumente





Merkblatt kommunaler Richtplan Verkehr

Bedeutung

Inhalte

- Gesamtstrategie mit entspr. Festsetzungen
- Strategien und Festsetzungen je Verkehrsträger inkl. Parkierung
- Ergänzung Logistik/Wirtschaftsverkehr geplant
- Gesamtverkehrskonzept als Basis
> Bitte AFM einbeziehen



Mobilitätskonzepte für Bauvorhaben – so profitieren alle

1
Das Mobilitätskonzept als Planungsinstrument

2
So profitiert die Gemeinde

Gemeinde

- Energie
- Modaleilt
- Klima, Mensch/Umwelt Nachhaltigkeit
- Vorkaufhaus

3
So profitiert die Bauherrschaft

- senkt Risiken
- Planungssicherheit
- Wirtschaftlichkeit
- Rechtssicherheit
- eröffnet Spielräume

4
Erarbeitung und Umsetzung

5
Inhalte eines Mobilitätskonzepts

Analyse

Ziele

Massnahmen

Wirkungskontrolle

6
Arbeitshilfen



Kontakte und Unterstützung

Anlaufstellen

- [Impuls Mobilität](#): Webinare, Seminare, Beratung für Mobilitätskonzepte und Elektromobilität, Networking, ERFA
- Gebietsbetreuende AFM: Beratung in strategischen Themen
Ansprechperson PZU Sarah Hug, sarah.hug@vd.zh.ch

Merkblätter, Wegleitungen, Umsetzungshilfen

- [Merkblatt Mobilitätskonzepte](#)
- [Merkblatt Kommunaler Richtplan Verkehr](#)
- [Wegleitungen Regelung Parkplatzbedarf](#)
- [Umsetzungshilfe PBG-Änderungen Parkierung \(Ab Juni\)](#)

ÖV und Verkehrsdreh- scheiben



Bild: Bahnhof Bülach (stellwerke.info)



ÖV und Verkehrsdrehscheiben

3 Elemente der Förderung von ÖV

Angebot

Zugang

Qualität



Angebot

Takt, Linienführung, Gefäss

Regionale Verkehrskonferenz

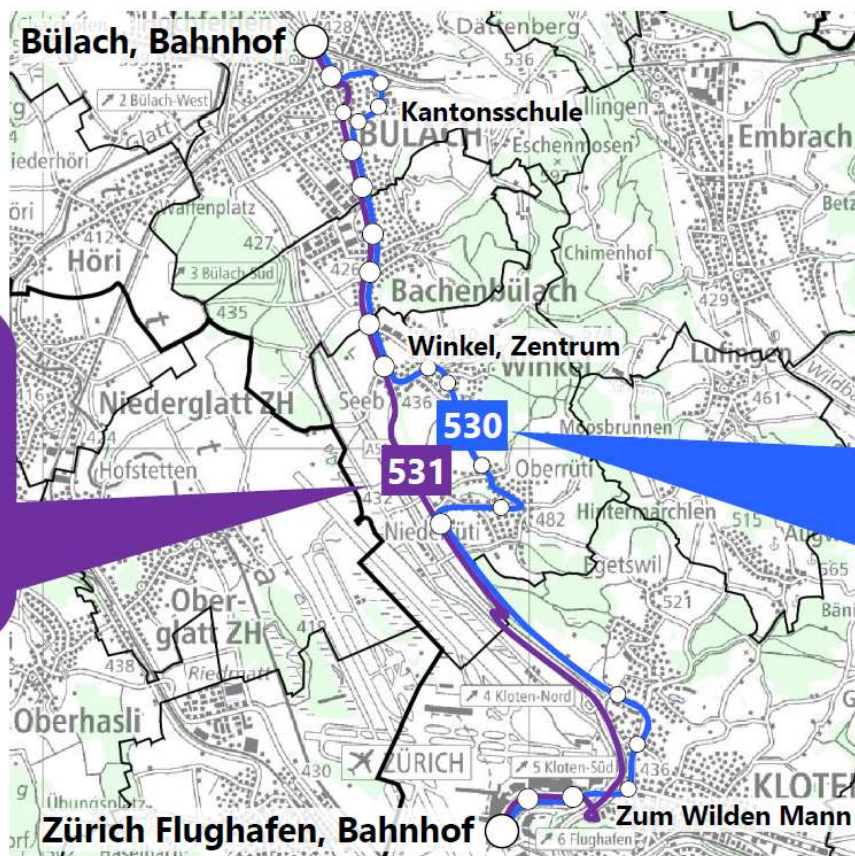
- Koordiniert Anliegen der Gemeinden
- Marktverantwortliche Unternehmen planen Angebot

Angebot wird bei ZVV beantragt

- Bestellt auf Basis Angebotsverordnung



Systematisierung und Weiterausbau Postautolinien 530 und 531



Linie 531

- Weiterausbau: Neu soll die Li. 531 auch **sonntags** und **abends bis 24 Uhr** durchgehend **halbstündlich** verkehren.
- Die Li. 531 wird stark genutzt. Der Flughafen als wichtiger regionaler Umsteigeknoten, Arbeitsort und Einkaufszentrum sorgt auch in Randzeiten für eine hohe Nachfrage.

Linie 530

- Fährt innerhalb der Stadt Bülach neu **via Kantonsschule**.
- Ermöglicht eine deutlich bessere Anbindung der hoch frequentierten Kantons- und Berufsschule.
- Umweg von 2-3 Min. je Richtung ist vertretbar
- Durchreisende von/ab Flughafen bevorzugen i.d.R. sowieso die schnellere Linie 531.



Zugang

Wie kommen ÖV-Nutzende zum ÖV?

– Fusswege, Velowege, Strassen

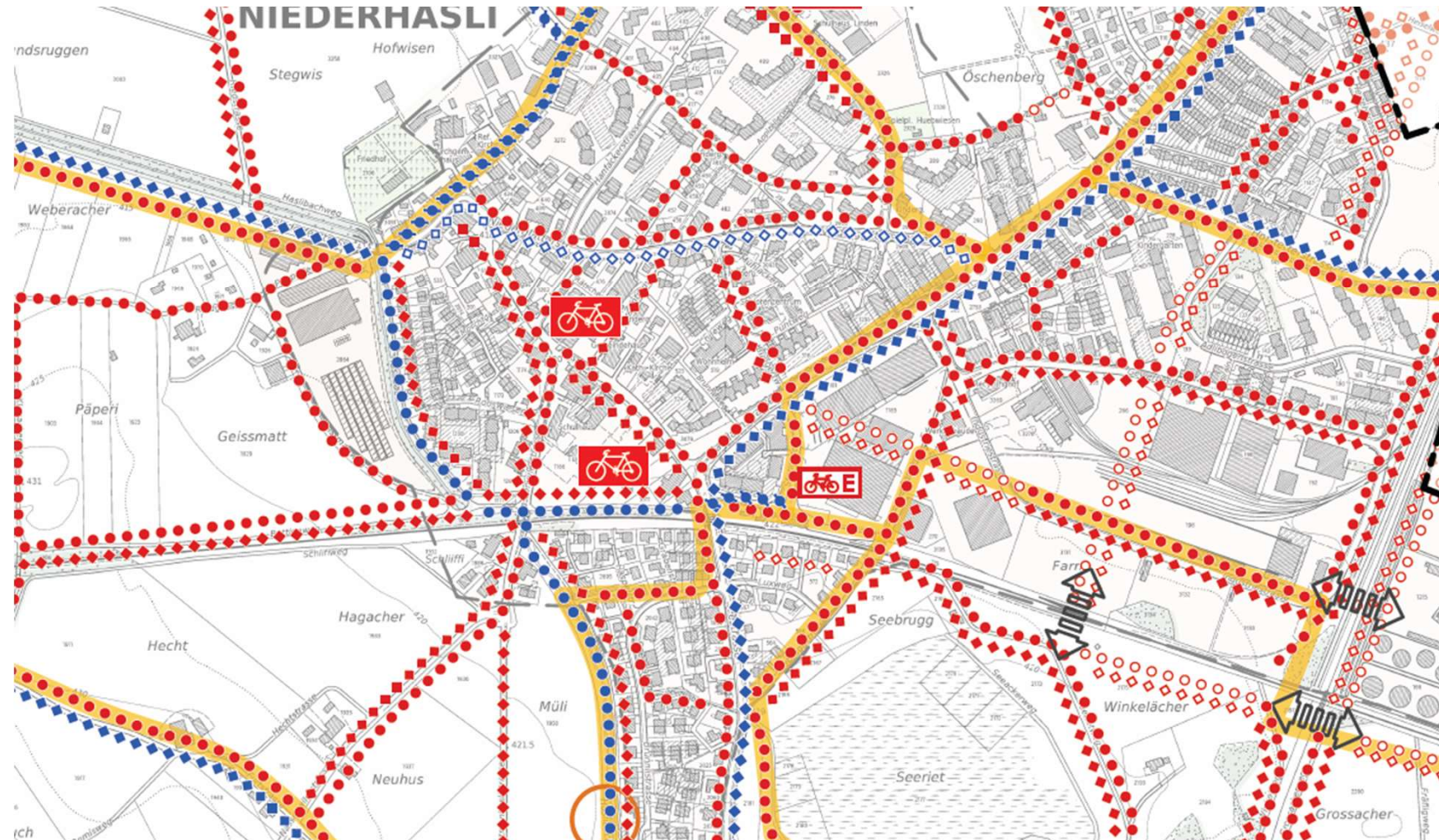
→ **Basis im KRP, RRP und kRPv**

– Bring- & Abhol-Zonen

– Abstellplätze (Velo, Mofa, PW)

– Umsteigemöglichkeiten

→ **Interessenvertretung im Projekt**



Verkehr

überkommunal

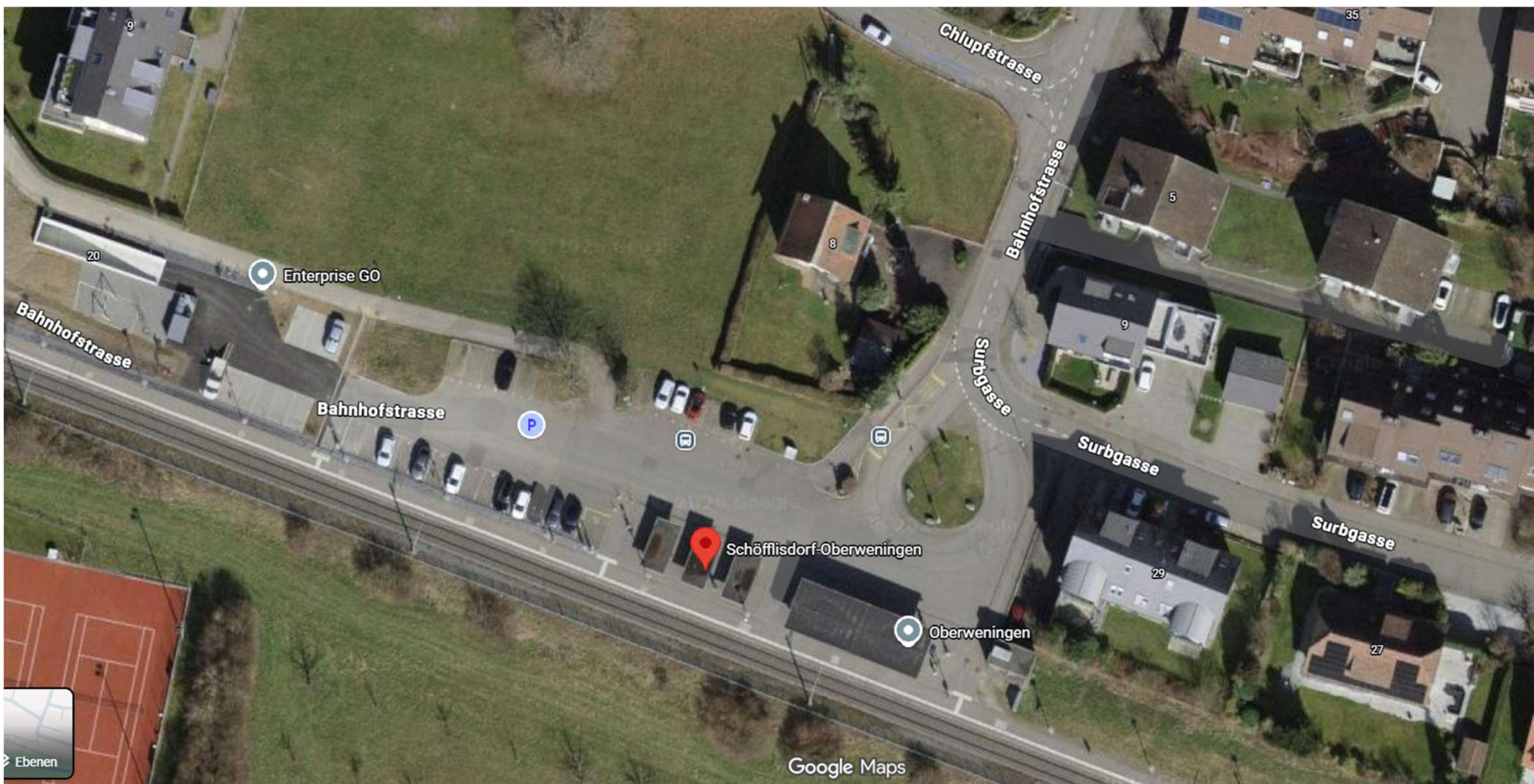
bestehend	geplant	
••••••••	○•••••••	Radweg
••••••••		Fussweg ohne Hartbelag
▤▤▤▤▤▤		Fussweg mit Hartbelag

kommunal

bestehend	geplant	
••••••••	○•••••••	Radweg
🚲		Veloparkierungsanlage
🚲E		E-Bikestation
••••••••	○•••••••	Fussweg
◁▤▤▤▤▷		Unter-/Überführung

Information

bestehend	geplant	
	—	Parkweg
	○	Lieblingsorte
■		Wald





Qualität

Aufenthaltsqualität

- Sitzgelegenheiten, Witterungsschutz, Klima (Schatten, Versiegelung...), Informationen, Trinkbrunnen,...

Subjektive Sicherheit

- Einsehbarkeit, keine Dunklen Ecken, Belichtung, Fluchtwege, Natürliche Belebung Umgebung

→ Interessenvertretung im Projekt





Kontakte und Unterstützung: ÖV-Förderung

Anlaufstellen

- ZVV
Ansprechperson PZU
.....
Lars Keller, lars.keller@zvv.ch
- RVK
Präsident PZU
Koordination Gemeinden Angebotsplanung ÖV
Stephan Betschart, stephan.betschart@.....ch
- Gesamtmobilität AFM
Ansprechperson allg.
Verkehrsdrehscheiben
Stefan Zemp, stefan.zemp@vd.zh.ch

Velo- förderung





Planung: Velogesetz – Erwartungen an die Gemeinden



Übergeordnet

bestehend geplant



Kommunal

bestehend geplant

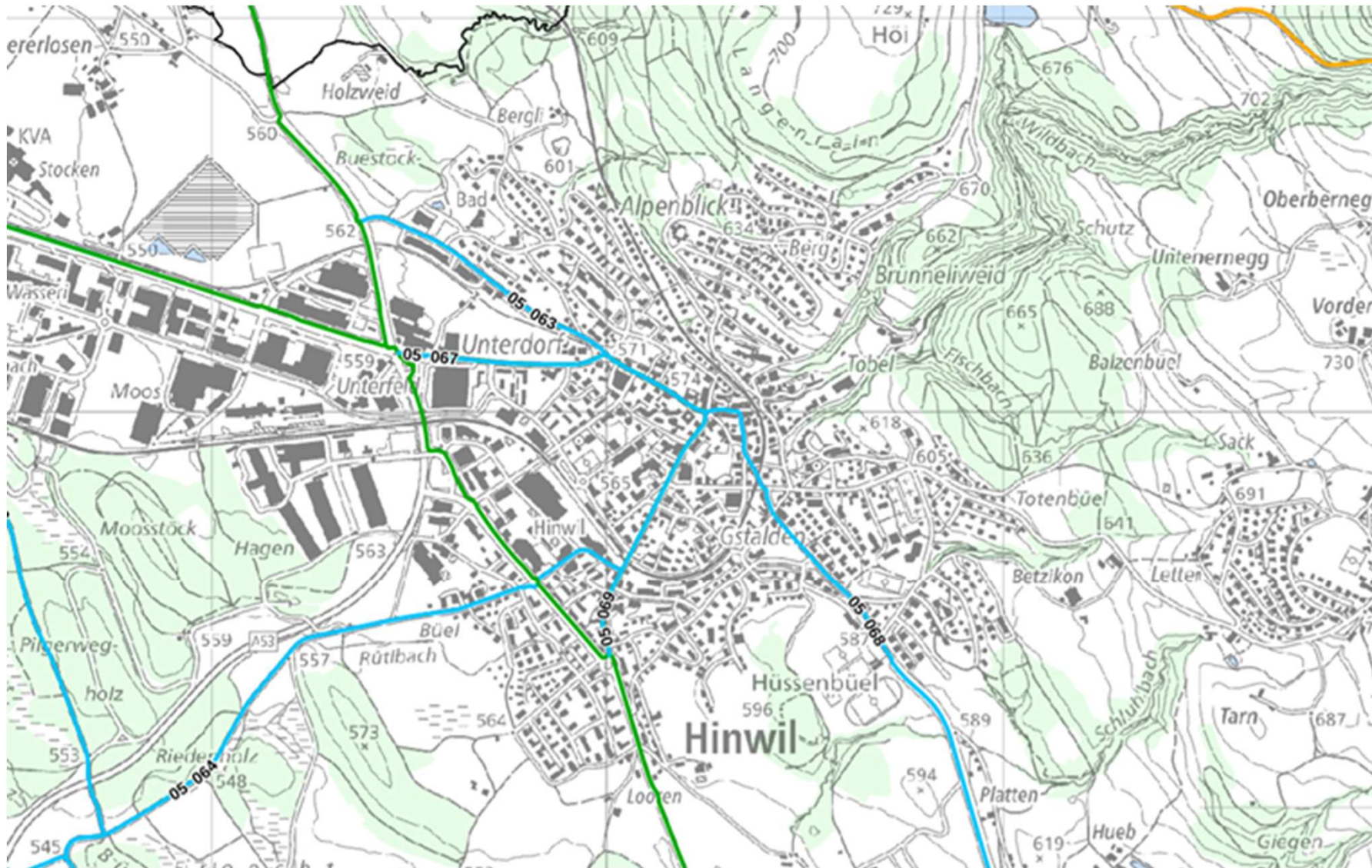




Lokalziele

Netzergänzung

Gesetzesumsetzung







Infrastruktur: Regionale Veloverbindungen auf kommunalen Strassen



Wo stehen wir aktuell gemäss Veloweggesetz



**Velonetzplan
und
Richtpläne**

**Planungs-
grundsätze**

**Fachstelle,
Fachexperten /
-innen**

**Umsetzungsprogramm:
Stossrichtung und
Handlungsfelder**

**Umgesetzte
Veloinfrastruktur**

ZUSAMMENHÄNGENDES VELOWEGNETZ

Umsetzungsplanung Velonetz – Anteil Kantonale / Kommunale Strassen



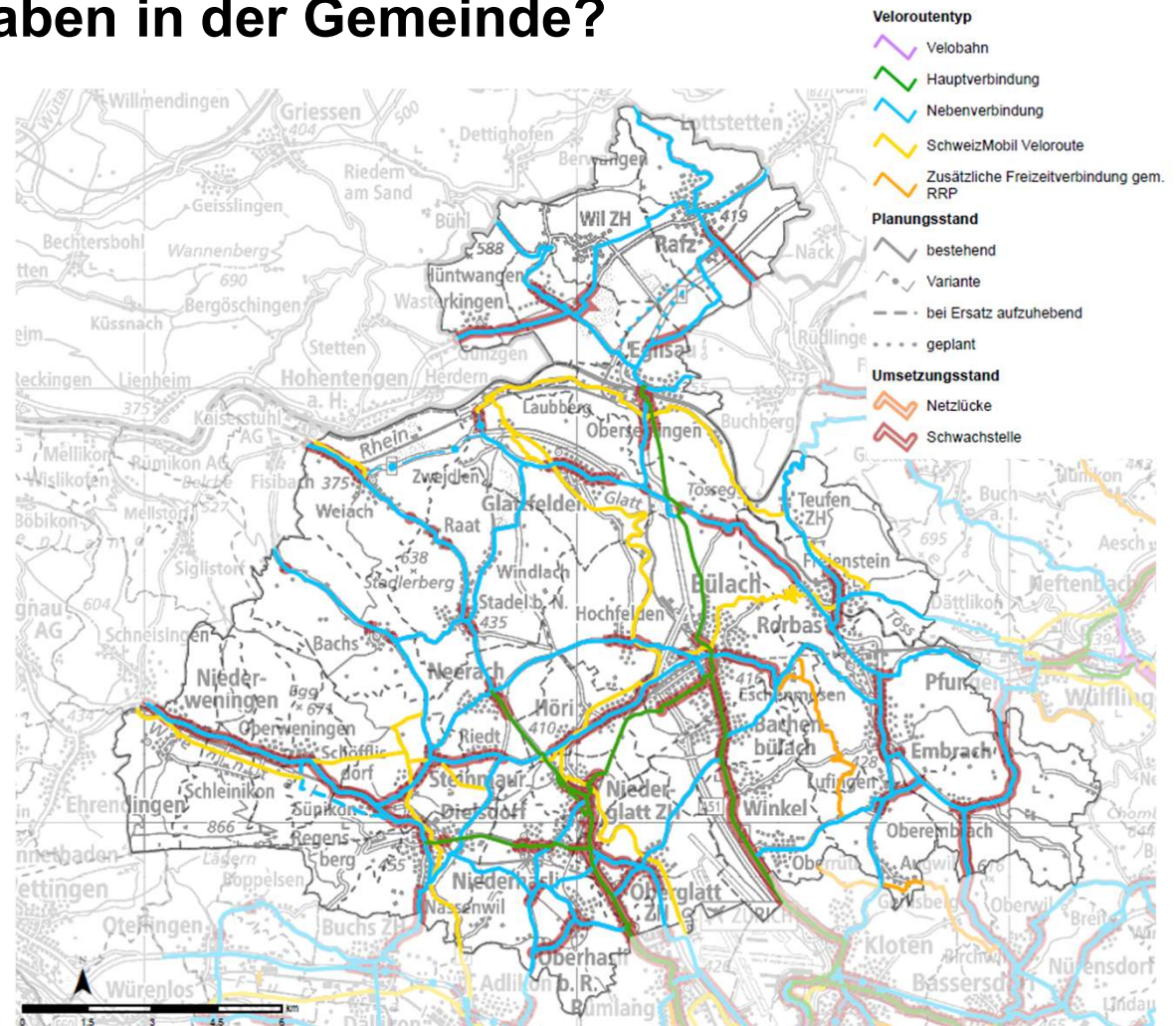
Kommunale und private Bauvorhaben in der Gemeinde?

Abgleich kantonalen Velonetzplan machen ob kantonale Veloroute betroffen ist.

Kontaktaufnahme mit Kanton ...

... bei kommunalen Sanierungsprojekten / Gemeinde vorliegenden privaten Bauvorhaben

... Fragen zu Ausführung, möglichen Varianten, kantonalen Standards, Kostenteiler* etc.



* Zur Klärung der Rechten und Pflichten im Bezug zu den Kosten wird aktuell ein Gutachten erarbeitet. Bis zur Fertigstellung werden Einzelfallbeurteilungen vorgenommen.



Kontakte und Unterstützung: Veloförderung

Anlaufstellen

- Fachstelle Veloverkehr
Ansprechperson PZU Beratung in strategischen Themen
Raphael Knuser, raphael.knuser@vd.zh.ch
- Projektentwicklung TBA
Ansprechperson PZU Umsetzung von Veloinfrastruktur
Carolin Benz, carolin.benz@bd.zh.ch

Merkblätter, Wegleitungen, Umsetzungshilfen

- [Beratungsangebot Fachstelle Veloverkehr](#)
- [Planungsgrundlagen für den Veloverkehr](#)
- [Standards Veloverkehr](#)



Plenum in Kleingruppen

- Fragen
- Anliegen
- Erfahrungsaustausch

... zu den vorgestellten Themen.





Investitions- priorisierung Kanton, Bauprogramm Strassen: Überblick



Investitionspriorisierung

Wieso Priorisierung ?

- Die Investitionen des Kantons Zürich über eine KEF-Periode (4 Jahre) betragen CHF 4.8 Mia und somit rund CHF 1.2 Mia p.a. (KEF: Konsolidierter Entwicklungs- und Finanzplan)
- Falls der Kanton mehr investieren wollte, müssten zusätzliche Schulden aufgenommen werden und das AAA-Rating wäre womöglich gefährdet.
- Eine Analyse der Finanzdirektion FD im Jahr 2023 hat ergeben, dass die geplanten Investitionsprojekte die vorgesehenen Budgets massiv überschreiten (v.a. Bildungsbauten). Die vorgesehenen Budgets werden um rund 60% überschritten.
- Im Jahr 2024 wurden die Investitionsprojekte erstmals priorisiert.
- In den KEF 2026 - 2029 aufgenommen wurden nur Projekte, welche 8 oder weniger Punkte aufwiesen.
- Analoges Verfahren beim ASTRA: Verkehr '45, Projektüberprüfung durch Prof. U. Weidmann



Investitionspriorisierung

Priorisierungskriterien (RBB 28-2025 vom 15.01.2025)

2.1 Verzicht auf Priorisierung

- | | |
|---|---|
| a. Objektkredit ist bewilligt durch zuständige Stelle bis Regierungsrat (einschliesslich Überweisung an Kantonsrat); bei selbstständig den Objektkredit beschliessenden («eingeladenen») Einheiten: Objektkredit ist bewilligt durch zuständige Stelle bis Kantonsrat bzw. Stimmberechtigte | Investitionsvorhaben werden in KEF aufgenommen und nicht priorisiert. |
| b. Investitionen sind im Zeitraum der KEF-Planung nötig zur Minimierung von Sicherheitsrisiken bezüglich Eigentümerhaftung Infrastruktur | Investitionsvorhaben werden in KEF aufgenommen und nicht priorisiert. |
| c. Vorhaben mit Nettoinvestition < 4 Mio. Franken | Investitionsvorhaben werden in KEF aufgenommen und nicht priorisiert. |
-



Investitionspriorisierung

Priorisierungskriterien (RBB 28-2025 vom 15.01.2025)

2.2 Priorisierungskriterien

(für jene Vorhaben, die nicht unter Ziff. 2.1 fallen)

K1

Priorität für Direktion
(Bedeutung und
Dringlichkeit)

- (1) Hoch: max. 30% der Nettoinvestitionen pro Direktion
(in der jeweiligen KEF-Periode)
- (2) Mittel: max. 30% der Nettoinvestitionen pro Direktion
(in der jeweiligen KEF-Periode)
- (3) Tief: mind. 30% der Nettoinvestitionen pro Direktion
(in der jeweiligen KEF-Periode)

K2

Notwendigkeit zur Erfüllung
der öffentlichen Aufgabe

- Erfüllung der öffentlichen Aufgabe ist ohne die Investition
- (1) nicht möglich
 - (2) mit Einschränkungen möglich
 - (3) weiterhin möglich

K3

Getätigte Ausgaben

- (1) grösser 10 Mio. Franken
- (2) 1–10 Mio. Franken
- (3) kleiner 1 Mio. Franken



Investitionspriorisierung

Priorisierungskriterien (RBB 28-2025 vom 15.01.2025)

K4

Fortschritt des Vorhabens

- (1) Projektierungskredit ist bewilligt
- (2) Vorstudienkredit ist bewilligt
- (3) noch kein bewilligter Kredit / keine Ausgabebewilligung

K5

Art des Vorhabens
(Werterhalt oder Neubau)

- (1) Grossteil Instandsetzung/Werterhalt
- (2) Mind. zur Hälfte Instandsetzung/Werterhalt
- (3) Überwiegend Neubau/Wertvermehrung

K6

Synergien (anwendbar auf
Vorhaben mit > 50 Mio. Fran-
ken Nettoinvestitionen)

- (-1) Mehr als 50% Kostensteigerung bei separater Realisierung



Investitionspriorisierung

Beispiel BGK					
Kriterium		Punkte			Bemerkungen
		Min.	Realistisch	Max.	
K1	Priorität der Direktion	1	2	3	1: max. 30% / 2: max. 30% / 3: min 30%
K2	Notwendigkeit zur Erfüllung der öffentlichen Aufgabe	2	2	3	Sanierungsarbeiten müssen zwingend ausgeführt werden
K3	Getätigte Ausgaben	2	3	3	in den meisten Fällen < CHF 1 Mio.
K4	Fortschritt des Vorhabens	1	1	2	in den meisten Fällen liegt ein bewilligter Projektierungskredit vor
K5	Art des Vorhabens (Werterhalt oder Neubau)	2	2	2	Sanierung (min 50%) und Neubau
K6	Synergien	0	0	0	Projektkosten < CHF 50 Mio.
		8	10	13	

Schwelle zur Aufnahme in den KEF (Annahme TBA): 8 Punkte



Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität

Agglomerations- programm Unterland-Furttal 5. Generation

Teil 1: Bericht



Agglo- programm





Aggloprogramm 5. Generation

27.03.2026 Aggloprogramm beim Bund eingereicht
und Vorge stellt
Juni 2026 Prüfbericht erwartet
06.08.2026 Prüfungsgespräch Bund

- Rückfragen an Gemeinden Juni/Juli
- Korrekturen zu Projektständen seitens Gemeinden?



Aggloprogramm 6. Generation

Q3/Q4 2026	Gemeindegespräche
Sommer 2027	Startveranstaltung
28.06.2029	Einreichung AP 6

- Bitte Kontaktpersonen für Gespräche melden

Massnahmen:

Anmelden bis Oktober 2027

Planungsstand bis Feb. 2028 vorliegen



Erforderlicher Planungsstand A

< 10 Mio. CHF, Realisierung 2032-2036:

- Variantenentscheid
- Vorstudie / ZMB & Machbarkeitsnachweis
- **Kostengenauigkeit +/- 50%**

< 50 Mio. CHF, Realisierung 2032-2036:

- Variantenentscheid
- Vorstudie / ZMB & Machbarkeitsnachweis
- **Flankierende Massnahmen**
- **Kostengenauigkeit +/- 30%**



Erforderlicher Planungsstand B

< 10 Mio. CHF, Realisierung 2036-2040:

- Stossrichtung und Zielsetzung
- Verortung
- **erste Kostenschätzung**

< 50 Mio. CHF, Realisierung 2036-2040:

- Variantenentscheid
- Vorstudie / ZMB & Machbarkeitsnachweis
- **Flankierende Massnahmen**
- **Kostenschätzung +/- 50%**



**Vielen Dank fürs Zuhören und
Diskutieren!**

Gibt es noch offene Fragen?



Kanton Zürich