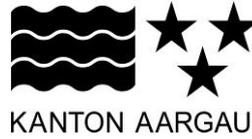




Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität



Departement
Bau, Verkehr und Umwelt
Abteilung Verkehr

Agglomerations- programm Limmattal 5. Generation

Teil 4: Ergebnisbericht öffentliche Mitwirkung



Auftraggeber

Regierungsrat des Kantons Zürich

Regierungsrat des Kantons Aargau

Gesamtverantwortung

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich
Amt für Mobilität AFM
Abteilung Gesamtmobilität
Sarah Hug
Neumühlequai 10
8090 Zürich

Kanton Aargau
Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Abteilung Verkehr
Silvan Christen
Entfelderstrasse 22
5001 Aarau

1 Vorbemerkung

Gemäss den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV) vom 1. Februar 2023 des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ist die betroffene Bevölkerung angemessen über den Inhalt des Agglomerationsprogramms (AP) zu informieren. Sie muss nachweislich die Gelegenheit gehabt haben, sich zum Inhalt des AP in seiner Gesamtheit zu äussern. Der Partizipation der betroffenen Bevölkerung muss genügend Zeit eingeräumt und die Dokumente müssen allen Interessierten zugänglich gemacht werden. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat mit Beschluss Nr. 765/2024 den Entwurf des AP Limmattal der 5. Generation zur öffentlichen Mitwirkung freigegeben. Um eine möglichst breite Abstützung des Programms zu erreichen, wurden die berührten Städte und Gemeinden, die Planungsregionen und Transportunternehmungen direkt zur Stellungnahme eingeladen. Durch Publikation in den kantonalen und kommunalen Amtsblättern waren auch alle weiteren Interessierten und die Bevölkerung eingeladen. Das Mitwirkungsverfahren dauerte vom 5. August bis zum 20. September 2024. Zum AP Limmattal gingen 96 Stellungnahmen von 19 Organisationen und Privatpersonen ein. Nachfolgend sind die kantonsexternen Stellungnahmen zum AP Limmattal sowie auch zum Rahmenbericht zuzüglich Umgang mit diesen aufgelistet.

2 **Stellungnahmen**

Nr.	Thema	Kapitel / Massnahmenblatt	Organisation	Stellungnahme	Begründung Stellungnahme	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
1	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	BirdLife Zürich	Modalsplit, Verkehrsreduzierung und -vermeidung	In den letzten 10 Jahren hat sich der Modal Split im Kanton Zürich nicht verändert und der Verkehr wächst. Um den Umstieg vom MIV auf öV voranzutreiben wie auch die Mobilität künftig sicherzustellen und möglichst nachhaltig abzuwickeln zu können, sind neben baulichen Massnahmen (wie z.B. unter Punkt 5 aufgeführt) v.a. auch nicht-bauliche Massnahmen zu ergreifen. Diesen wird in den Agglomerationsprogrammen zu wenig Gewicht verlieht. Auch wenn das von Seiten des Bundes nicht so verpflichtend ist, so könnte der Kanton Zürich hierzu selbst aktiv werden und mit wirksamen Instrumenten und Massnahmen eingreifen.	Kenntnisnahme	Die Agglomerationsprogramme enthalten Massnahmen aus den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft. Wenn auch der Grossteil der Verkehrsmassnahmen baulicher Art ist, so enthalten Programme auch nicht-bauliche Massnahmen, etwa vom Typ Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement (Daueraufgabe) und Förderung Elektromobilität.
2	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung (RZU)	Stärkerer Einbezug der Gemeinden im AP6	Die RZU begrüsst, dass bei der Erarbeitung der 5. Generation die Gemeinden in den jeweiligen Agglomerationsprogramm-Perimetern verstärkt einbezogen und jeweils Workshops durchgeführt worden sind. Jedoch ist es aus Sicht der RZU nötig, das Potenzial des Agglomerationsprogramms hinsichtlich der gemeindeübergreifenden Arbeit noch weiter zu nutzen und den Einbezug der Gemeinden zu verstetigen. Zur Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms und deren Verankerung in den kommunalen Planungen ist es zwingend, dass die Gemeinden gut in das Agglomerationsprogramm eingebunden werden. Neben einer Sammlung schon vorhandener Massnahmen auf Stufe Gemeinde, Region und Kanton sollten durch den Einbezug der Gemeinden verstärkt gemeinsame Herausforderungen und sich daraus ergebende eigene Lösungsansätze und überkommunale Massnahmen identifiziert und erarbeitet werden.	Kenntnisnahme	Das genannte Anliegen ist sehr berechtigt. Die Gemeinden sind in die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme mehrfach eingebunden, z.B. wurden jeweils Gemeindeforen durchgeführt. Auch ausserhalb der Erarbeitung der Programme arbeiten die diversen kantonalen Stellen (insb. AFM, TBA, ZVV, ARE) eng mit den Gemeinden zusammen bzw. den Planungsregionen situativ und auch institutionalisiert zusammen. Dazu zählen Gemeinde- und Ortsplanungsgespräche, regionsspezifische Fachausstausche, die RVK und gemeinsame Planungen wie regionalen Gesamtverkehrskonzepte und Gebietsplanungen. Diese vielfältige Zusammenarbeit soll aus Sicht des AFM beibehalten und in Absprache mit den Gemeinden/Regionen auch weiter ausgebaut werden.
3	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung (RZU)	Würdigung Perimeterdefinition und Umgebung (RZU)	Die RZU begrüsst die Anpassungen am Perimeter des Agglomerationsprogramms Stadt Zürich-Glattal und die Ergänzung des Agglomerationsprogramms Unterland-Furttal, die zur Berücksichtigung weiterer funktionaler Verknüpfungen innerhalb des RZU-Gebiets führen (u.a. die Verkehrsdrehscheiben in der Zürcher Planungsgruppe Pfannenstil und die Aufnahme von Adliswil). Gleichzeitig müssen aus Sicht der RZU die Perimeter der Agglomerationsprogramme grundlegend angepasst werden, um die funktionalen Verflechtungen im RZU-Gebiet und mit den angrenzenden Gebieten adäquat berücksichtigen zu können. Auch mit den überarbeiteten Perimetern der Zürcher Agglomerationsprogramme wird der funktional zusammenhängende Raum des RZU-Gebietes mit den Verflechtungen zwischen der Stadt Zürich und ihrem Umland, zwischen den umliegenden Regionen untereinander sowie zwischen den Umlandregionen und den angrenzenden Regionen und Kantonen noch nicht adäquat abgebildet. Zudem wird auch das Zusammenspiel zwischen den Agglomerationsprogrammen in den Berichten nicht ausreichend deutlich. Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE betont im Bericht «Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen» die Rolle des urbanen Gürtels mit dem dort laufenden Transformationsprozess und seinem Potenzial für die Optimierung des Gesamtverkehrssystems. Über die Veränderung der Perimeter bzw. die intensivere Arbeit über die bestehenden Grenzen der Perimeter hinaus, könnte dieser Schlüsselraum intensiver und kooperativer bearbeitet werden.	Kenntnisnahme	Die Überprüfung und Festlegung der Perimeter geschieht mit jeder Generation neu. Kriterien für die Perimeterfestlegung sind im Wesentlichen die jeweils gültigen Vorgaben des Bundes, der spezifische Handlungsbedarf (dieser ergibt sich aus der Dynamik und dem Abstimmungsbedarf der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und die Stärke der Verkehrsströme und -verflechtungen im kantonsweiten Quervergleich) sowie das Vorhandensein konzeptioneller Grundlagen und einer genügenden Anzahl bereits fortgeschrittener Projekte. Im Zuge der Erarbeitung der 6. Programmgeneration werden die Perimeter wiederum geprüft und entsprechend den genannten Kriterien angepasst. Dies erfolgt im Dialog mit den betroffenen Gebietskörperschaften.
4	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Pro Natura Zürich	Ausscheidung von Erholungsräumen	Da der Erholungsdruck mit zunehmender Verdichtung noch steigen wird, ist auf eine Naherholungsplanung im Siedlungsraum zu achten. Erholung ist daher bereits anzudenken bei der Quartierplanung, bei der Strassengestaltung für den Langsamverkehr, bei Freiräumen im Siedlungsraum. Zudem ist auch im übrigen Raum festzulegen, welche Gebiete eine zusätzliche Erholungsfunktion übernehmen können.	Keine Anpassung	Eine eigentliche Naherholungsplanung ist nicht Gegenstand der Agglomerationsprogramme. Hingegen wird entsprechend den Vorgaben des Bundes der Naherholung in allen Programmen ein grosser Stellenwert beigemessen, indem etwa Landschaftskonzepte für Schwerpunktgebiete Erholung erarbeitet werden mit dem Ziel, die verschiedenen Nutzungsansprüche zu koordinieren.
5	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Pro Natura Zürich	Einbezug von Schutzgebieten	Um national und kantonal bedeutende Gebiete sind zwingend ökologisch ausreichende Pufferzonen einzuhalten (bis zu 200m breit), welche Nährstoffe und Störungen vom Schutzgebiet abhalten und den Wasserhaushalt und die Wasserqualität sichern müssen. Dies hat relevante Auswirkungen auf die umgebenden Zonen. Kommunale Schutzgebiete sind meist gar nicht eingezeichnet und sollen ergänzt werden.	Keine Anpassung	Die Ausweisung kommunaler Schutzgebiete würde die Agglomerationsprogramme als regionale Planungselemente überladen und wäre nicht zweckmässig, da im Rahmen der Agglomerationsprogramme auch keine konkreten Massnahmen damit verbunden wären. Entsprechend ist dies in den Vorgaben des Bundes auch nicht vorgesehen. Schutzgebiete von nationaler und überkommunaler Bedeutung werden hingegen i.d.R. ausgewiesen.
6	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Pro Natura Zürich	Fuss- und Veloverkehr	Der Flächenverbrauch wie auch die Zersiedlung der Landschaft durch Strassen, Fuss- und Velowege nimmt stetig zu und damit der Druck auf Naturräume und Landwirtschaftsflächen. Um dem entgegenwirken zu können, ist der Neu- und Ausbau von FVV-Infrastruktur, insbesondere von Veloschnellrouten/Velobahnen auf bestehenden Verkehrsflächen umzusetzen bzw. zumindest flächenmässig zu kompensieren. Velorouten sind nicht durch Freihaltegebiete zu planen.	Keine Anpassung	Das Anliegen einer flächensparenden und landschaftsschonenden Entwicklung der Infrastrukturen (nicht nur für den FVV) ist berechtigt. Dies wird in den Agglomerationsprogrammen (Ziele, Handlungsbedarf und Massnahmen) wo relevant auch ausgewiesen. Die Konkretisierung ist jedoch nicht Gegenstand der Agglomerationsprogramme, sie muss in den einzelnen Projekten geschehen.
7	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Pro Natura Zürich	Modalsplit, Verkehrsreduzierung und -vermeidung	In den letzten 10 Jahren hat sich der Modal Split im Kanton Zürich nicht verändert und der Verkehr wächst. Um den Umstieg vom MIV auf öV voranzutreiben wie auch die Mobilität künftig sicherzustellen und möglichst nachhaltig abzuwickeln zu können, sind neben baulichen Massnahmen (wie z.B. unter Punkt 5 aufgeführt) v.a. auch nicht-bauliche Massnahmen zu ergreifen. Diesen wird in den Agglomerationsprogrammen zu wenig Gewicht verlieht. Auch wenn das von Seiten des Bundes nicht so verpflichtend ist, so könnte der Kanton Zürich hierzu selbst aktiv werden und mit wirksamen Instrumenten und Massnahmen eingreifen.	Kenntnisnahme	Die Agglomerationsprogramme enthalten Massnahmen aus den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft. Wenn auch der Grossteil der Verkehrsmassnahmen baulicher Art ist, so enthalten Programme auch nicht-bauliche Massnahmen, etwa vom Typ Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement (Daueraufgabe) und Förderung Elektromobilität.

Nr.	Thema	Kapitel / Massnahmenblatt	Organisation	Stellungnahme	Begründung Stellungnahme	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
8	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Pro Natura Zürich	Einbezug Fachstelle Naturschutz	Der Einbezug der kantonalen Fachstelle Naturschutz fehlt in der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme offensichtlich und ist in diesem raumplanungsrelevanten Instrument sicherzustellen.	Teilanpassung	Die Belange des Naturschutzes sind durch die zuständigen kantonalen Stellen in die Agglomerationsprogramme eingebracht worden; sie werden in den Beschlussversionen der Programme nochmals überprüft und ggf. ergänzt.
9	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	WWF Zürich	Ausscheidung von Erholungsräumen	Da der Erholungsdruck mit zunehmender Verdichtung noch steigen wird, ist auf eine Naherholungsplanung im Siedlungsraum zu achten. Erholung ist daher bereits anzudenken bei der Quartierplanung, bei der Strassengestaltung für den Langsamverkehr, bei Freiräumen im Siedlungsraum. Zudem ist auch im übrigen Raum festzulegen, welche Gebiete eine zusätzliche Erholungsfunktion übernehmen können.	Keine Anpassung	Eine eigentliche Naherholungsplanung ist nicht Gegenstand der Agglomerationsprogramme. Hingegen wird entsprechend den Vorgaben des Bundes der Naherholung in allen Programmen ein grosser Stellenwert beigemessen, indem etwa Landschaftskonzepte für Schwerpunktbereiche Erholung erarbeitet werden mit dem Ziel, die verschiedenen Nutzungsansprüche zu koordinieren.
10	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	WWF Zürich	Einbezug von Schutzgebieten	Um national und kantonal bedeutende Gebiete sind zwingend ökologisch ausreichende Pufferzonen einzuhalten (bis zu 200m breit), welche Nährstoffe und Störungen vom Schutzgebiet abhalten und den Wasserhaushalt und die Wasserqualität sichern müssen. Dies hat relevante Auswirkungen auf die umgebenden Zonen. Kommunale Schutzgebiete sind meist gar nicht eingezeichnet und sollen ergänzt werden.	Keine Anpassung	Die Ausweisung kommunaler Schutzgebiete würde die Agglomerationsprogramme als regionale Planungselemente überladen und wäre nicht zweckmässig, da im Rahmen der Agglomerationsprogramme auch keine konkreten Massnahmen damit verbunden wären. Entsprechend ist dies in den Vorgaben des Bundes auch nicht vorgesehen. Schutzgebiete von nationaler und überkommunaler Bedeutung werden hingegen i.d.R. ausgewiesen.
11	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	WWF Zürich	Fuss- und Veloverkehr	Der Flächenverbrauch wie auch die Zersiedlung der Landschaft durch Strassen, Fuss- und Velowege nimmt stetig zu und damit der Druck auf Naturräume und Landwirtschaftsflächen. Um dem entgegenwirken zu können, ist der Neu- und Ausbau von FVV-Infrastruktur, insbesondere von Veloschnellrouten/Velobahnen auf bestehenden Verkehrsflächen umzusetzen bzw. zumindest flächenmässig zu kompensieren. Velorouten sind nicht durch Freihaltegebiete zu planen.	Keine Anpassung	Das Anliegen einer flächensparenden und landschaftsschonenden Entwicklung der Infrastrukturen (nicht nur für den FVV) ist berechtigt. Dies wird in den Agglomerationsprogrammen (Ziele, Handlungsbedarf und Massnahmen) wo relevant auch ausgewiesen. Die Konkretisierung ist jedoch nicht Gegenstand der Agglomerationsprogramme, sie muss in den einzelnen Projekten geschehen.
12	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	WWF Zürich	Modalsplit, Verkehrsreduzierung und -vermeidung	In den letzten 10 Jahren hat sich der Modal Split im Kanton Zürich nicht verändert und der Verkehr wächst. Um den Umstieg vom MIV auf öV voranzutreiben wie auch die Mobilität künftig sicherzustellen und möglichst nachhaltig abzuwickeln zu können, sind neben baulichen Massnahmen (wie z.B. unter Punkt 5 aufgeführt) v.a. auch nicht-bauliche Massnahmen zu ergreifen. Diesen wird in den Agglomerationsprogrammen zu wenig Gewicht verliehen. Auch wenn das von Seiten des Bundes nicht so verpflichtend ist, so könnte der Kanton Zürich hierzu selbst aktiv werden und mit wirksamen Instrumenten und Massnahmen eingreifen.	Kenntnisnahme	Die Agglomerationsprogramme enthalten Massnahmen aus den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft. Wenn auch der Grossteil der Verkehrsmassnahmen baulicher Art ist, so enthalten Programme auch nicht-bauliche Massnahmen, etwa vom Typ Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement (Daueraufgabe) und Förderung Elektromobilität.
13	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	WWF Zürich	Einbezug Fachstelle Naturschutz	Der Einbezug der kantonalen Fachstelle Naturschutz fehlt in der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme offensichtlich und ist in diesem raumplanungsrelevanten Instrument sicherzustellen.	Teilanpassung	Die Belange des Naturschutzes sind durch die zuständigen kantonalen Stellen in die Agglomerationsprogramme eingebracht worden.; sie werden in den Beschlussversionen der Programme nochmals überprüft und ggf. ergänzt.
14	Allgemein	Allgemeine Rückmeldung	Zürcher Bauernverband (ZBV)	Schutz der natürlichen Ressource "Boden"	Diesen Schutz der landwirtschaftlichen Nutzflächen vermissen wir in allen vorliegenden Berichten. Wir fordern eine angemessene Erwähnung. Das kann beispielsweise im Rahmenbericht unter Kapitel 2.4.1 als Ergänzung des 1. Abschnittes erfolgen: "Der Boden als beschränkte Ressource wird dabei soweit wie möglich geschützt."	Keine Anpassung	Entsprechend den Vorgaben des Bundes ist ein Agglomerationsprogramm ein Koordinations- und Führungsinstrument für eine gesamträumliche Planung und Abstimmung von Verkehr- und Siedlungsentwicklung, unter Berücksichtigung der Landschaft. Landschaftsthemen sind nur soweit zu behandeln, dass die Auswirkungen der Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr auf die Landschaft beurteilt werden können. Entsprechend ist der schonende Umgang mit der Landschaft ein Thema in den Agglomerationsprogrammen (Berichte und Massnahmenbänder) und nicht Teil des Rahmenberichts, der andere Zwecke verfolgt.
15	AP Limmattal	1 Das Agglomerationsprogramm	Privatperson 1	Die Unterlagen, welche Sie zum Studium und Rückmeldung vorlegen sind einfach toll und man erkennt, dass hier grosse Spezialisten mit viel Elan an der Arbeit waren.	Vielen Dank für Ihre Arbeiten.	Kenntnisnahme	Besten Dank.
16	AP Limmattal	1 Das Agglomerationsprogramm	Swissgrid AG	Die oben erwähnte öffentliche Mitwirkung betrifft mehrere Parzellen, die sich in der Nähe von Höchstspannungsleitungen befinden. Diese Leitungen stehen im Eigentum der Swissgrid AG. Im Namen und Auftrag der Swissgrid bearbeiten und überprüfen wir (die BKW Energie AG) die Baugesuche in der Region Nord-West-Schweiz hinsichtlich der Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften. Dies bezieht sich insbesondere auf die Leitungsverordnung (LeV) und die Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV). Hiermit reichen wir das folgende Informationsschreiben zur Mitwirkung ein.	siehe Informationsschreiben	Anpassung	Die Massnahmenträger wurden zusätzlich mit dem Schreiben bedient sowie die betroffenen Massnahmen wurden mit einem Koordinationshinweis ergänzt.

Nr.	Thema	Kapitel / Massnahmenblatt	Organisation	Stellungnahme	Begründung Stellungnahme	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
17	AP Limmattal	1.1 Planungsraum	Privatperson 1	Es seien die Bewegungen der Einwohner im Grossraum Kanton Zürich und Kanton Aargau so darzustellen, dass man erkennt, wo die Leute wohnen und wo sie arbeiten und zwar im Jahre 2000, 2024 mit alten Zahlen und voraussichtliche Zahlen im 2050. Dies betrifft in erster Linie den ÖV und den MIV. Es soll dargestellt werden, wie es sich betreffend ÖV/MIV zu den gleichen Zeiträumen verhält und zwar den ÖV/MIV um zur Arbeit gehen und wieder heimzufahren, sowie die gleiche Übersicht für den ÖV/MIV Freizeitverkehr. Ich meinte, dass ich die obige Darstellung von Planern vom Kanton Aargau vor ca. 20 Jahren gesehen habe, in der dargestellt wurde, wo die Leute 1950 gewohnt und gearbeitet haben und wie es damals als Vergleich mit jeweils Farben im ca. 2000 ausgesehen hat. Mit dieser Darstellung wurde uns Politikern aufgezeigt, warum wir so viel ÖV und MIV haben und warum unsere Strassen auch nach guten Ausbauten rasch wieder verstopft sind.	Man erkennt für den Grossraum Zürich und Aargau, dass es übergeordnet einen Innerer Ring z.B. auf der Höhe Altstätten und einen Mittlerer Ring z.B. auf der Höhe Dietikon/Killwangen (dies könnten ca. die Radien sein) braucht. Der Äussere Ring ggfs. auf dem Radius Lenzburg - Zug - St. Gallen sei mit der SBB zu planen und umzusetzen. Der Planungszeit von solchen grossen Vorhaben von 15 Jahren und die Bauzeit von weiteren 15 Jahren ist Rechnung zu tragen. Hinweise: Nun bin ich mit 70 Jahren ein Rentner. In der 6. Primarklasse (1966) habe ich einen Vortrag über das S-Bahn Konzept gehalten, welches 1999 schlussendlich eingeweiht wurde. Die Unterlagen und Pläne erhielt ich von meinem Vater, welcher im Planungsbüro der SBB arbeitete. Übrigens, die Durchmesserlinie war damals noch gestrichelt eingezeichnet. Die obigen Gedanken sind mir in den Sinn gekommen, als ich auf dem Bahnhof Dietikon auf einer Bank sitzend auf meine Zugverbindung wartete. Einer der Gedanken war, was alles passiert und welches u.a. auch die finanziellen Auswirkungen für die Kantone Zürich und Aargau sind, wenn die Gleise, gezählt habe ich deren vier, im Raum Limmattal z.B. über eine Woche gesperrt sind. Die gleichen Überlegungen erfuhr ich bei einem Besuch beim Stadtrat München, als diese politischen Kollegen die gleichen Überlegungen für den Grossraum München vor 15 Jahren machten und sie nun am Bauen von einer Parallelverbindung durch München sind.	Kenntnisnahme	Kapitel 4 ist der Situations- und Trendanalyse gewidmet. Im Kapitel 4.3 Mobilität und Verkehr gibt es verschiedene Darstellungen zum Verkehrsaufkommen von heute und im Jahr 2040.
18	AP Limmattal	2.1 Perimeter	Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL)	Die ZPL beantragt, dass für die nächste Generation die Teilnahme der Gemeinde Birmensdorf ins AP geprüft wird.	Die Gemeinde Birmensdorf ist funktional und verkehrstechnisch stark an die AP-Gemeinden des Limmattals angebunden. Als Drehkreuz zwischen Limmattal (Dietikon, Schlieren, Urdorf), der linken Zürichseeseite, dem Reusstal / Mutschellen sowie dem Knaueramt ist die Gemeinde Birmensdorf aus Sicht der ZPL unbedingt in den AP-Perimeter aufzunehmen.	Kenntnisnahme	Die AP-Perimeter werden vor jeder Generation überprüft.
19	AP Limmattal	2.6 Organisation und Prozess	Zürcher Planungsgruppe Limmattal (ZPL)	Die Planungsregion Limmattal beantragt für die nächste Generation, dass die Gemeinden stärker und öfter in den Erarbeitungsprozess eingebunden werden.	Die digitale Umfrage sowie ein einziger Workshop und eine Informationsveranstaltung reichen nicht. Die Umfrage an sich ist zielführend, oft braucht es aber gezielt Gespräche mit den Gemeindevertreter*innen, um gemeinsam geeignete Massnahmen zu identifizieren, die dann auch von den Gemeinden getragen und umgesetzt werden. Wir beantragen deshalb für die nächste Generation mehr als 2 Workshops mit den Gemeinden zur Identifizierung von Massnahmen und zur Klärung/Monitoring der Massnahmen aus den vorherigen Programmen.	Kenntnisnahme	Der Erarbeitungsprozess der 5. Generation wird nach Einreichung beim Bund im Hinblick auf die Erarbeitung der 6. Generation überprüft.
20	AP Limmattal	3.1.1 Teil Siedlung	Siegrist Ries & Partner	Für die Parzellen Spreitenbach 3248 und 3313 sowie entlang der Trasse der LTB seien hohe Bauten, 50m Höhe, vorzusehen.	UrbanBox AG ist Eigentümerin der Parzellen Spreitenbach 3248 und 3313. Beide Parzellen liegen in der Wohn- und Gewerbezone 4 und grenzen direkt an die Industriestrasse und damit an das Trasse der Limmattalbahn. Spreitenbach ist als Wohnschwerpunkt und wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt definiert (Bericht S. 37). Bis 2040 wird für Spreitenbach mit einer Bevölkerungszunahme von (Stand 2022) 12'380 Einwohner auf 15'780 Einwohner gerechnet (+ 3400 Einwohner, + 27.5 %). Die Beschäftigungsentwicklung sieht eine Zunahme von (Stand 2020) 8'339 auf 10'168 für das Jahr 2040 vor (+ 1'829, + 22%). Es ist damit erstellt, dass gerade in Spreitenbach zusätzliche Raum für Einwohner aber auch für Arbeitsplätze bereit zu stellen ist. Die Parzellen Spreitenbach 3248 und 3313 eignen sich auf Grund ihrer Lage, ihrer Grösse und ihrer Form hervorragend für eine verdichtete Überbauung. Es macht daher Sinn, für diese Parzellen und entlang der Trasse der LTB sehr hohe Bauten, 50m Höhe, zuzulassen. Damit können die erforderlichen Kapazitäten für Einwohner und Beschäftigte bereit gestellt werden. Gleichzeitig können solche Bauten auch als Lärmriegel zu Gunsten der südwestlich und westlich gelegenen Wohnzonen dienen. Die Eigentümerin behält sich entsprechende Begehren im Rahmen der Revision Nutzungsplanung Spreitenbach ausdrücklich vor.	Kenntnisnahme	Das Anliegen ist nachvollziehbar und soll im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung der Gemeinde Spreitenbach eingebracht werden. Diese ist momentan in der kantonalen Vorprüfung. Eine Behandlung des Anliegens im Rahmen des Agglomerationsprogrammes ist nicht stufengerecht.
21	AP Limmattal	3.1.3 Teil Verkehr	Privatperson 2	Ich beantrage eine direkte Busverbindung von Birmensdorf Zentrum zum Spital Limmattal.	Ich weiss, dass das ein grosses Bedürfnis ist im Dorf. Schon 3x wurde ich deswegen beim Gemeinderat vorstellig, wurde aber immer abgeblockt. Nun versuche ich es auf diese Weise.	Kenntnisnahme	Die Angebotsplanung des öffentlichen Verkehrs findet nicht im Rahmen des Agglomerationsprogrammes statt. Das Anliegen wurde an die zuständige Gemeinde weitergeleitet.
22	AP Limmattal	3.5 Fazit Umsetzungsstand der Massnahmen	Baden Regio	-	Der Umsetzungsstand der Massnahmen aus den vergangenen Agglomerationsprogrammen ist im Bericht noch nicht abgebildet. Es wird aber davon ausgegangen, dass die Umsetzung der einzelnen Massnahmen wie bereits in den vergangenen Agglomerationsprogrammen sehr unterschiedlich weit fortgeschritten ist. Gewisse Massnahmen sind verzögert und weisen teilweise langsame Umsetzungszeiten auf. Um die Umsetzungsrate zu erhöhen, sowie auch die Vernetzung zwischen den verschiedenen Massnahmen zu verdeutlichen und Synergien zu nutzen, wird begrüsst, dass im vorliegenden Agglomerationsprogramm verstärkt auf die Nutzung von Massnahmenpaketen gesetzt wird.	Kenntnisnahme	-
23	AP Limmattal	4 Massnahmenblätter	Baden Regio	-	Die zahlreich eingereichten Massnahmen in diesem Agglomerationsprogramm, auch in den Teilen Siedlung und Landschaft, werden als erfreulich erachtet. Darin zeigt sich, dass sich die Bemühungen lohnen und die Möglichkeiten des Programms genutzt werden.	Kenntnisnahme	-

Nr.	Thema	Kapitel / Massnahmenblatt	Organisation	Stellungnahme	Begründung Stellungnahme	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
24	AP Limmattal	4.1 Siedlung	Siegrist Ries & Partner	Für die Parzellen Spreitenbach 3248 und 3313 sowie entlang der Trasse der LTB seien hohe Bauten, 50m Höhe, vorzusehen.	UrbanBox AG ist Eigentümerin der Parzellen Spreitenbach 3248 und 3313. Beide Parzellen liegen in der Wohn- und Gewerbezone 4 und grenzen direkt an die Industriestrasse und damit an das Trasse der Limmattalbahn. Spreitenbach ist als Wohnschwerpunkt und wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt definiert (Bericht S. 37). Bis 2040 wird für Spreitenbach mit einer Bevölkerungszunahme von (Stand 2022) 12'380 Einwohner auf 15'780 Einwohner gerechnet (+ 3400 Einwohner, + 27.5 %). Die Beschäftigungsentwicklung sieht eine Zunahme von (Stand 2020) 8'339 auf 10'168 für das Jahr 2040 vor (+ 1'829, + 22%). Es ist damit erstellt, dass gerade in Spreitenbach zusätzlicher Raum für Einwohner aber auch für Arbeitsplätze bereit zu stellen ist. Die Parzellen Spreitenbach 3248 und 3313 eignen sich auf Grund ihrer Lage, ihrer Grösse und ihrer Form hervorragend für eine verdichtete Überbauung. Es macht daher Sinn, für diese Parzellen und entlang der Trasse der LTB sehr hohe Bauten, 50m Höhe, zuzulassen. Damit können die erforderlichen Kapazitäten für Einwohner und Beschäftigte bereit gestellt werden. Gleichzeitig können solche Bauten auch als Lärmriegel zu Gunsten der südwestlich und westlich gelegenen Wohnzonen dienen. Die Eigentümerin behält sich entsprechende Begehren im Rahmen der Revision Nutzungsplanung Spreitenbach ausdrücklich vor.	Kenntnisnahme	Das Anliegen ist nachvollziehbar und soll im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung der Gemeinde Spreitenbach eingebracht werden. Diese ist momentan in der kantonalen Vorprüfung. Eine Behandlung des Anliegens im Rahmen des Agglomerationsprogrammes ist nicht stufengerecht.
25	AP Limmattal	4.1.3 Siedlungsentwicklung	Gemeinde Spreitenbach	Im Zusammenhang mit der Überbauung Tivoli Garten wird ein OBI-Baufachmarkt genannt. Dieser ist aus der Aufzählung zu streichen.	Es wird kein OBI-Baufachmarkt im Tivoli Garten angesiedelt.	Anpassung	Die Textstelle wurde im Bericht entsprechend angepasst.
26	AP Limmattal	4.2 Landschaft	BirdLife Zürich	Einbezug Biodiversitätsstrategie des Bundes und Ökologische Infrastruktur	Seit 2012 verfügt der Bund über eine behördenverbindliche Biodiversitätsstrategie, welche Auswirkungen auf die Raumplanung hat. Eines der Ziele ist der Aufbau einer ökologischen Infrastruktur mit Kerngebieten und Vernetzungsgebieten auf verschiedenen Teilebenen (...). Die Vernetzung muss auf für diese Lebensräume typische Zielarten ausgelegt sein und kann sich nicht nur auf Wildtierkorridore für grössere Säuger beschränken. Rund ein Drittel der Fläche müsste dafür angedacht werden. Somit ist es zentral, dass sich ein Agglomerationsprogramm nicht nur mit der Landschaft, sondern in hohem Ausmass auch mit der Biodiversität in der Region befasst. Die Kantone haben den Auftrag, dem Bund bis Ende 2024 die fachliche Planung der ökologischen Infrastruktur vorzulegen. Die politische und raumplanerische Verankerung dieser Planung soll ab 2025 angegangen werden. Die Fachplanung ökologische Infrastruktur ist in den Kapiteln Landschaft und Natur aufzuführen.	Anpassung	Gemäss Rücksprache mit dem ALN wird der Bericht im Kapitel «Natur- und Landschaftsschutz» um folgende Textpassage ergänzt: "2023 hat der Kanton Zürich die Erarbeitung der Fachgrundlagen für eine ökologische Infrastruktur gestartet. Diese erfolgt im Auftrag des Bundes und wird von allen Kantonen gegenwärtig erarbeitet. Ziel ist es, die vorhandenen Schutzobjekte besser mit einander zu vernetzen und dazu die festgestellten naturräumlichen Potenziale für ergänzende Flächen zu nutzen sowie den minimalen Flächenbedarf für die Stabilisierung des Biodiversitätsverlustes bzw. deren Förderung sicherzustellen."
27	AP Limmattal	4.2 Landschaft	WWF Zürich	Einbezug Biodiversitätsstrategie des Bundes und Ökologische Infrastruktur	Seit 2012 verfügt der Bund über eine behördenverbindliche Biodiversitätsstrategie, welche Auswirkungen auf die Raumplanung hat. Eines der Ziele ist der Aufbau einer ökologischen Infrastruktur mit Kerngebieten und Vernetzungsgebieten auf verschiedenen Teilebenen (...). Die Vernetzung muss auf für diese Lebensräume typische Zielarten ausgelegt sein und kann sich nicht nur auf Wildtierkorridore für grössere Säuger beschränken. Rund ein Drittel der Fläche müsste dafür angedacht werden. Somit ist es zentral, dass sich ein Agglomerationsprogramm nicht nur mit der Landschaft, sondern in hohem Ausmass auch mit der Biodiversität in der Region befasst. Die Kantone haben den Auftrag, dem Bund bis Ende 2024 die fachliche Planung der ökologischen Infrastruktur vorzulegen. Die politische und raumplanerische Verankerung dieser Planung soll ab 2025 angegangen werden. Die Fachplanung ökologische Infrastruktur ist in den Kapiteln Landschaft und Natur aufzuführen.	Anpassung	Gemäss Rücksprache mit dem ALN wird der Bericht im Kapitel «Natur- und Landschaftsschutz» um folgende Textpassage ergänzt: "2023 hat der Kanton Zürich die Erarbeitung der Fachgrundlagen für eine ökologische Infrastruktur gestartet. Diese erfolgt im Auftrag des Bundes und wird von allen Kantonen gegenwärtig erarbeitet. Ziel ist es, die vorhandenen Schutzobjekte besser mit einander zu vernetzen und dazu die festgestellten naturräumlichen Potenziale für ergänzende Flächen zu nutzen sowie den minimalen Flächenbedarf für die Stabilisierung des Biodiversitätsverlustes bzw. deren Förderung sicherzustellen."
28	AP Limmattal	4.2.3 Klima	Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung (RZU)	Die RZU begrüsst, dass das Thema Klimaanpassung im neuen Agglomerationsprogramm einen deutlich höheren Stellenwert gegenüber der vorherigen Generation hat, insbesondere da das Bundesamt für Raumentwicklung ARE das Thema in seinen Richtlinien zur 5. Generation noch nicht aufgeführt hat.	Die RZU erachtet das Thema Klimaanpassung als eine wesentliche Aufgabe bei der Weiterentwicklung der Verkehrsräume. Gerade bei Verkehrsmassnahmen, die den öffentlichen Raum prägen, muss dies aus Sicht der RZU immer berücksichtigt werden.	Kenntnisnahme	-
29	AP Limmattal	4.2.5 Umwelt (Luft, Lärm)	Stadt Dietikon	Aufzählung der belasteten, kommunalen Strassen streichen.	Bitte einzelne Strassen nicht explizit benennen. Es wirkt als ob diese Strassen besonders vom Lärm belastet sind.	Anpassung	Es handelt sich um eine Beispielhafte und nicht um eine vollständige Aufzählung.
30	AP Limmattal	4.3.1 Gesamtverkehr	Gemeinde Spreitenbach	Zum besseren Verständnis kann aufgeführt werden, dass es sich beim Richtplanstandort «Spreitenbach, Wille» (Areal für Fachmärkte (max. 25'000 m2 Nettoladenfläche) oder Einkaufszentren (max. 2'000 m2 Nettoladenfläche) um die IKEA handelt.	Vielen LeserInnen dürfte nicht bekannt sein, dass es sich beim Standort Spreitenbach, Wille um die IKEA handelt.	Anpassung	Die Textstelle wurde im Bericht entsprechend angepasst.
31	AP Limmattal	4.3.5 Öffentlicher Verkehr	Stadt Dietikon	Nicht die Achse Überland-/Oetwilerstrasse, sondern die Achse Überland-/ Weingerstrasse ist für den Busverkehr präkar.	Auf der Oetwilerstrasse verkehrt keine Buslinie mehr.	Anpassung	Korrektur

Nr.	Thema	Kapitel / Massnahmenblatt	Organisation	Stellungnahme	Begründung Stellungnahme	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
32	AP Limmattal	4.3.5 Öffentlicher Verkehr	Stadt Dietikon	Die Aussagen zu den Fernverkehrshalten stimmen für Dietikon nicht mehr und müssen angepasst werden.	Gemäss Aussagen des BAV verliert der Bahnhof Dietikon mit dem STEP 2035 alle Fernverkehrshalte.	Keine Anpassung	Der AS 35 befindet sich zurzeit in der Konsolidierung. Die Analyse stützt sich auf den heute öffentlichen Stand ab und wird nicht angepasst.
33	AP Limmattal	4.3.6 Motorisierter Individualverkehr	Stadt Dietikon	Die Bergstrasse ist aus dem Strassennetzplan zu streichen.	Bergstrasse ist eine kommunale Zufahrtsstrasse. Sie dient nur der Erschliessung der angrenzenden Grundstücke.	Anpassung	Karte wurde angepasst.
34	AP Limmattal	4.3.6 Motorisierter Individualverkehr	Stadt Dietikon	Es ist bei der Streckenbelastung Auslastung 2040 anzumerken, dass die modellierte Strassenbelastung auf den kommunalen Strassen generell und tendenziell zu hoch prognostiziert wird.	Die Zahlen dürfen nicht ohne Plausibilisierung als Projektierungsgrundlagen verwendet werden.	Anpassung	Die Anmerkungen zu den Karten wurden entsprechend ergänzt.
35	AP Limmattal	4.3.6 Motorisierter Individualverkehr	Stadt Dietikon	Der Durchgangsverkehr ist umfangreicher zu beschreiben. Folgende Durchgangsverkehrsachsen sind zusätzlich zu beschreiben: zwischen Spreitenbach und Rudolfstetten-Friedlisberg, Spreitenbach und Bergdietikon und Rudolfstetten-Friedlisberg bis Autobahneinfahrt Weiningen beim Gubrist.	Aufgrund der Lage der Autobahneinfahrt Weiningen entsteht ein Sog, welcher den Verkehr durch das dietiker Zentrum in Richtung Weiningen anzieht.	Keine Anpassung	Das Thema Durchgangsverkehr wird im Rahmen der Analyse im regionalen Kontext betrachtet. Der Durchgangsverkehr auf kommunaler Ebene entspricht im AP demjenigen des Binnenverkehrs. Das Anliegen wird im Rahmen des rGVK thematisiert.
36	AP Limmattal	4.3.6 Motorisierter Individualverkehr	Stadt Dietikon	Die kommunalen Strassen, grösstenteils Sammelstrassen, dienen nur der Erschliessung und dienen nur dem Binnenverkehr. Sie sind aus der Karte zu entfernen und sollen nicht weiter als kommunale Verbindungsstrassen genannt werden.	Keine der angegebenen kommunalen Strassen hat eine Verbindungsfunktion. Sie dienen primär dem Binnenverkehr und sind deshalb nicht darzustellen.	Keine Anpassung	Die Karte wurde angepasst.
37	AP Limmattal	4.3.6 Motorisierter Individualverkehr	Stadt Dietikon	Es ist anzumerken, dass die modellierten Strassenbelastungen auf den kommunalen Strassen generell höher sind als die Messwerte.	Die Zahlen dürfen nicht ohne Plausibilisierung als Projektierungsgrundlage verwendet werden.	Teilanpassung	Die Anmerkungen zu den Karten wurden entsprechend ergänzt.
38	AP Limmattal	4.3.7 Verkehrsmanagement	Stadt Dietikon	Die Erwähnung des Steuerungs- und Betriebskonzepts Dietikon Oberdorf bei NBK4 ist zu streichen.	Das Steuerungs- und Betriebskonzept hat nicht zum Ziel den Verkehr auf der Mutschellenstrasse zu beeinflussen. Evtl. wurde "Mutschellen" und Mutschellenstrasse verwechselt. Aber auch die Verkehrsreduktion auf dem Mutschellen ist nicht das Ziel des SBKD.	Anpassung	Die Erwähnung wurde gelöscht.
39	AP Limmattal	4.3.7 Verkehrsmanagement	Stadt Dietikon	Es ist zu beschreiben, dass im Rahmen des Bahnprojekts Doppelspurausbau AVA-Bahn Verkehrsmanagement- Massnahmen erarbeitet wurden und mit dem Bahnbau umgesetzt werden. Ausserdem ist ein Betriebskonzept (Monitoringkonzept) geplant.	Die VM-Massnahmen und das Monitoringkonzept werden den Verkehrsfluss im Zentrum Dietikon und im Stadtgebiet Oberdorf beeinflussen.	Anpassung	Der Text wurde entsprechend ergänzt.
40	AP Limmattal	4.3.7 Verkehrsmanagement	Stadt Dietikon	Es ist zu beschreiben, dass das Steuerungs- und Betriebskonzept Dietikon Oberdorf abgeschlossen ist, jedoch die Massnahmen zurzeit nicht umgesetzt werden.	Wegen Diskrepanzen zwischen Kanton und Stadt und wegen des bevorstehenden Doppelspurausbau AVA werden die geplanten Massnahmen zurzeit noch nicht umgesetzt.	Anpassung	Der Text wurde entsprechend angepasst.
41	AP Limmattal	4.3.8 Veloverkehr	Stadt Schlieren	Linienverlauf Velobahn Limmattal anpassen	Die Verkehrsführung wurde angepasst und verläuft nicht mehr über die Industrieleise, sondern neu über die Goldschlägstrasse und Bernstrasse. Im regionalen Richtplan ist die Route entsprechend verzeichnet.	Keine Anpassung	Die Route bleibt im Velonetzplan bestehen, da diejenige über die Überlandstrasse die Standards Velobahn nicht erreichen wird. Der Velonetzplan wird bei der nächsten Überarbeitung dahingehend angepasst, als dass diese als "geplant" dargestellt wird.
42	AP Limmattal	4.3.9 Fussverkehr	Stadt Dietikon	Das Thema Fussverkehr ist weiter zu denken. Themen wie die Behindertengerechtigkeit bei Fussgängerstreifen oder die behindertengerechte Warte- und Querungszeiten bei LSA-gesteuerten Fussgängerstreifen sind zu behandeln.	Es wird festgestellt, dass viele Fussgängerstreifen immer noch nicht behindertengerecht sind und Warte- und Querungszeiten bei LSA-gesteuerten Fussgängerstreifen nicht optimiert werden.	Kenntnisnahme	Die Anmerkung wurde der Fachstelle Fussverkehr weitergeleitet.
43	AP Limmattal	4.3.9 Fussverkehr	Stadt Dietikon	Es ist anzugeben wie die Nachführung der 2020 erhobenen Schwachstellen sichergestellt wird.	Viele der 2020 erhobenen Massnahmen wurden bereits behoben und viele verworfen, weil sie auf privaten Grundstücken aufgenommen wurden.	Teilanpassung	Der Text wurde präzisiert.
44	AP Limmattal	4.3.10 Intermodale Angebote	Schweizerische Bundesbahnen (SBB)	Die SBB unterstützt die Bestrebungen aus dem Agglomerationsprogramm Limmattal zur Förderung der Inter- und Multimodalität und zur Verbesserung der Ersten und Letzten Meile. Wir stehen bereit, unsere Expertise und Ressourcen im Rahmen unserer Möglichkeiten einzubringen, um diese Ziele gemeinsam zu erreichen.	Massnahmen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur und der Fussgängerzugänglichkeit zu Verkehrsdrehscheiben sind zu begrüssen. Ein Grossteil unserer Kundinnen und Kunden kommen zu Fuss zum Bahnhof. Oft entsprechen aber die für den Fussverkehr zur Verfügung stehenden Flächen und die Anbindung der Bahnhöfe an das Fusswegnetz nicht diesem Fakt. Deshalb besteht hier grosses Verbesserungspotenzial, insbesondere bei der Optimierung von Schnittstellen. Hier stehen wir gerne zur Unterstützung zur Verfügung. Die SBB unterstützt grundsätzlich der Fokus von P+Rail-Anlagen auf ländlich geprägte Wohnräume und unterstützen hier gerne mit unserer Expertise sowie Ressourcen bei der konkreten Dimensionierung in Abstimmung mit den in Zukunft zu erwartenden Ein- und Aussteigerzahlen, dem Modalsplit und der aktuellen Auslastung an diesen Bahnhöfen. Die SBB stützt einen nachfragegerechten Ausbau von Veloabstellanlagen an Bahnhöfen. Beim im Bericht erwähnten Bahnhof Killwangen-Spreitenbach ist die momentane Auslastung eher tief (rund 30% am Stichtag am 19.05.22). Wir unterstützen gerne bei der Dimensionierung und Ausgestaltung von Veloabstellanlagen unter Berücksichtigung des prognostizierten zukünftigen Bedarfs inklusive der Anforderungen verschiedener Velotypen wie Lastenvelos, Velos mit Anhängern und E-Bikes. Die Förderung von Mikromobilität, wie z.B. E-Scooter und Shared Bikes, sollte nicht nur an grossen Verkehrsdrehscheiben, sondern auch an kleineren Bahnhöfen und Haltestellen intensiviert werden. Dies könnte durch gezielte Pilotprojekte, wie beispielsweise «Dein Velo am Bahnhof» und Kooperationen mit Anbietern solcher Dienstleistungen unterstützt werden.	Kenntnisnahme	Zur Förderung der Kombinierten Mobilität besteht ein Austausch zwischen AFM und SBB.

Nr.	Thema	Kapitel / Massnahmenblatt	Organisation	Stellungnahme	Begründung Stellungnahme	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
45	AP Limmattal	4.3.10 Intermodale Angebote	Stadt Dietikon	Angeben, dass die Park-And-Ride Anlage am Bahnhof Dietikon aufgehoben wird.	gemäss Gestaltungsplan Bahnhofsbereich Dietikon	Anpassung	Der Hinweis wurde in der Anmerkung zur Tabelle ergänzt.
46	AP Limmattal	4.3.10 Intermodale Angebote	Stadt Dietikon	Beim Übersichtsplan Veloparkierungsanlagen fehlen die Haltestellen der Limmattalbahn. Dies ist zu präzisieren.	Alle Haltestellen der LTB verfügen über Veloabstellplätze in der Nähe und hätten deshalb berücksichtigt werden müssen.	Anpassung	Vermerk wurde ergänzt.
47	AP Limmattal	4.3.10 Intermodale Angebote	Stadt Dietikon	Es ist zu ergänzen, dass Urdorf und Dietikon zusammen mit der Stadt Dietikon an der Ausschreibung des Veloverleihdienstes "Züri Velo" der Stadt Zürich teilgenommen haben. Der Stadtrat der Stadt Dietikon hat die Teilnahme bereits definitiv bestätigt. Ab April 2025 wird ein Veloverleihdienst mit Standorten am Bhf. Dietikon, Bhf. Glanzenberg, Silber, Limmattfeld, Schwimmbad und Stadthaus in Betrieb genommen.	Es ist zu ergänzen, dass Urdorf und Dietikon zusammen mit der Stadt Dietikon an der Ausschreibung des Veloverleihdienstes "Züri Velo" der Stadt Zürich teilgenommen haben. Der Stadtrat der Stadt Dietikon hat die Teilnahme bereits definitiv bestätigt. Ab April 2025 wird ein Veloverleihdienst mit Standorten am Bhf. Dietikon, Bhf. Glanzenberg, Silber, Limmattfeld, Schwimmbad und Stadthaus in Betrieb genommen.	Anpassung	Textstelle wurde entsprechend ergänzt.
48	AP Limmattal	4.3.10 Intermodale Angebote	Stadt Dietikon	Im Text sind die Bushaltestellen als "geprüfte Bushaltestellen" zu bezeichnen.	Es wurden nicht alle Bushaltestellen überprüft.	Keine Anpassung	Es wird bereits angemerkt, dass nicht alle Bushaltestellen geprüft worden sind.
49	AP Limmattal	4.3.11 Parkierung	Gemeinde Spreitenbach	Bezüglich der Parkierungsreglemente in Spreitenbach hat sich ein Fehler eingeschlichen (Ziff. 4.3.11 Parkierung; S. 116). Das «Parkierungsreglement» wurde 2008 revidiert und das «Reglement für das Parkieren von Fahrzeugen auf öffentlichem Grund» im Jahr 2016. Zudem ist in Spreitenbach kaum eine spürbare Abnahme der Belastung in den Quartieren bemerkbar.	Die Begründung ist eigentlich im Antrag enthalten. Die Reglemente sind im Bericht mit falschen Jahreszahlen benannt.	Anpassung	Die Textstelle wurde im Bericht entsprechend angepasst.
50	AP Limmattal	4.3.11 Parkierung	Stadt Dietikon	Das Datum der Inkraftsetzung der BZO-Revision ist noch nicht bekannt und soll nicht angegeben werden.	Die Inkraftsetzung ist von verschiedenen Faktoren abhängig und kann zurzeit nicht abgeschätzt werden.	Anpassung	Das Datum wurde entfernt.
51	AP Limmattal	4.3.11 Parkierung	Stadt Dietikon	Der Beschrieb der neuen Parkplatzverordnung der Stadt Dietikon ist wie folgt zu korrigieren: "Diese enthält eine detailliertere Regelung der Parkplatzerstellungspflicht (mit kantonalen Wegleitung als Grundlage), die Möglichkeit zur Erstellung autoarmer bzw. autofreier Nutzungen, höhere Anforderungen an die Parkierung für Velos sowie eine Verankerung der Bewirtschaftungspflicht von öffentlich zugänglichen Parkplätzen ab 20 Parkplätzen und bei Verkaufsgeschäften ab einer Verkaufsfläche von 100m ² ."	Die Bewirtschaftungspflicht gemäss neuer Parkplatzverordnung wurde nicht richtig wiedergegeben.	Anpassung	Der Text wurde entsprechend angepasst.
52	AP Limmattal	4.3.13 Güterverkehr	Schweizerische Bundesbahnen (SBB)	Die Darstellungen basieren auf veralteten und zum Teil auch falschen Grundlagen.	Es gilt folgender Planungsstand: - Es fehlt das Anschlussgleis in Killwangen-Spreitenbach bis zur Industriezone Händli. - Das Anschlussgleis in Schlieren Richtung Hardwald ist weder in Betrieb noch befahrbar. - Das Anschlussgleis in Schlieren Richtung Gaswerk ist nur bis zum Betonwerk der KIBAG in Betrieb und befahrbar. - In Urdorf ist kein Freiverlad geplant.	Teilanpassung	Die Darstellungen wurden überprüft und auf die gültigen, übergeordneten Instrumente abgestützt (RRP, KRP)
53	AP Limmattal	4.3.14 Neue Antriebsformen	Stadt Dietikon	Die öffentliche E-Ladestation beim Zelgliplatz in Dietikon ist hinzuzufügen.	Fehlt.	Keine Anpassung	Die Karte bildet den Stand 2023 ab.
54	AP Limmattal	5.1.1 Vision und Gesamtbild	Baden Regio	-	Das Agglomerationsprogramm bietet eine umfassende Übersicht über die Entwicklung im Planungsperimeter sowie klare Zukunftsperspektiven. Die Analysen im Bericht führen zu einem fundierten Zukunftsbild und identifizieren den Handlungsbedarf sowie Teilstrategien für die Umsetzung.	Kenntnisnahme	-
55	AP Limmattal	5.1.4 Kernelemente Verkehr	Stadt Schlieren	Linienvorlauf Velobahn Limmattal anpassen	Die Verkehrsführung wurde angepasst und verläuft nicht mehr über die Industrieleise, sondern neu über die Goldschlängstrasse und Bernstrasse. Im regionalen Richtplan ist die Route entsprechend verzeichnet.	Keine Anpassung	Die Route bleibt im Velonetzplan bestehen, da diejenige über die Überlandstrasse die Standards Velobahn nicht erreichen wird. Der Velonetzplan wird bei der nächsten Überarbeitung dahingehend angepasst, als dass diese als "geplant" dargestellt wird.
56	AP Limmattal	6.3 Handlungsbedarf Verkehr	Stadt Dietikon	Der Begriff "kommunale Verbindungsstrasse" ist nicht zu verwenden.	Die städtischen Strassen haben keine Verbindungsfunktion.	Anpassung	Text wurde umformuliert.
57	AP Limmattal	6.3 Handlungsbedarf Verkehr	Stadt Dietikon	Der konkrete Handlungsbedarf ist umzuformulieren.	Es ist nicht ganz verständlich was mit "Durchlässigkeit der Limmat, der Nationalstrasse und der Gleise für den Fussverkehr" gemeint ist.	Anpassung	Die Formulierung wurde angepasst.
58	AP Limmattal	6.3 Handlungsbedarf Verkehr	Stadt Dietikon	Die Sätze sind nochmals auf Verständlichkeit zu überprüfen.	Manche Sätze wurden nicht fertig formuliert.	Anpassung	Die Sätze wurden überprüft.
59	AP Limmattal	6.3 Handlungsbedarf Verkehr	Stadt Dietikon	Die Behindertengerechtigkeit der Fussgängerquerungen und LSA-gesteuerten Fussgängerstreifen ist zu thematisieren.	Das Thema ist in den Hintergrund geraten und es besteht bei vielen Anlagen Optimierungsbedarf.	Keine Anpassung	Der konkrete Handlungsbedarf ist im Rahmen der Erarbeitung des rGVK Limmattal zu prüfen.
60	AP Limmattal	6.3 Handlungsbedarf Verkehr	Stadt Dietikon	Die Nachführung der 2020 erhobenen Schwachstellen Fussverkehr ist sicherzustellen.	Viele Massnahmen wurden bereits umgesetzt und etliche Schwachstellen sind überholt.	Keine Anpassung	Die Einführung eines Monitoringkonzeptes wird aktuell geprüft.
61	AP Limmattal	6.3 Handlungsbedarf Verkehr	Stadt Dietikon	Es sind messbare Zielwerte zu erwähnen, welche noch zu erarbeiten sind.	Es sind messbare Zielwerte zu entwickeln und zu beschreiben um die Siedlungsverträglichkeit von Strassenabschnitten zu beurteilen. Im Steuerungs- und Betriebskonzept Dietikon Oberdorf wurden erste Schritte in diese Richtung getätigt.	Keine Anpassung	Das Anliegen ist im Rahmen des rGVK Limmattal zu betrachten.
62	AP Limmattal	6.3 Handlungsbedarf Verkehr	Stadt Dietikon	Es ist anzugeben wieviel Veloabstellplätze die sekundäre Verkehrsdrehscheibe Bhf. Dietikon hat und wieviel für eine ausreichende Abdeckung fehlt.	Die Aussage, dass beim Bahnhof Dietikon die Anzahl an Veloabstellplätzen nicht ausreichend ist, widerspricht vorhergehenden Aussagen beim Kapitel 4.3.10, Intermodale Angebote.	Teilanpassung	Eine entsprechende Quantifizierung liegt nicht vor. Der Widerspruch zur Analyse wurde aufgelöst. Der Hinweis zu den fehlenden Veloabstellanlagen gestrichen.

Nr.	Thema	Kapitel / Massnahmenblatt	Organisation	Stellungnahme	Begründung Stellungnahme	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
63	AP Limmattal	7.3.4 Fuss- und Veloverkehr	Stadt Schlieren	Linienverlauf Velobahn Limmattal anpassen	Die Verkehrsführung wurde angepasst und verläuft nicht mehr über die Industriegleise, sondern neu über die Goldschlängstrasse und Bernstrasse. Im regionalen Richtplan ist die Route entsprechend verzeichnet.	Keine Anpassung	Die Route bleibt im Velonetzplan bestehen, da diejenige über die Überlandstrasse die Standards Velobahn nicht erreichen wird. Der Velonetzplan wird bei der nächsten Überarbeitung dahingehend angepasst, als dass diese als "geplant" dargestellt wird.
64	AP Limmattal	8 Massnahmen und Programmwirkung	Stadt Dietikon: SP Dietikon	L3 Spreitenbach – Interventionen Aufwertung Landschaftskorridor Hüttikerberg-Sandbühl Im Text wird die Wichtigkeit der Kaltluft- und Durchlüftungsbahnen erwähnt. Dies soll auch bei der TS abgebildet werden.	Im Text wird die Wichtigkeit der Kaltluft- und Durchlüftungsbahnen erwähnt. Dies soll auch bei der TS abgebildet werden.	Anpassung	Die TS L1: "Kaltluftversorgung des Siedlungsraums fördern" wurde ergänzt.
65	AP Limmattal	8 Massnahmen und Programmwirkung	Stadt Dietikon: SP Dietikon	L3 Spreitenbach – Interventionen Aufwertung Landschaftskorridor Hüttikerberg-Sandbühl: Unter "Handlungsbedarf" soll ein zusätzlicher HB betr. Sicherstellung Kaltluft- und Durchlüftungsbahnen aufgeführt werden.	Im Text wird die Wichtigkeit der Kaltluft- und Durchlüftungsbahnen erwähnt. Dies soll auch beim HB abgebildet werden.	Anpassung	Der HB L2: "Ausrichtung Siedlungs- und Grünraumstruktur auf das Lokalklima" wurde ergänzt.
66	AP Limmattal	8 Massnahmen und Programmwirkung	Stadt Dietikon: SP Dietikon	ÖV2 Limmattal – Elektrifizierungsinfrastruktur Busgarage Limmattal Umweltverträglichkeit: Der Standort darf nicht in der Landschaftsspanne Hüttikerberg-Sandbühl liegen.	Die Ziele der Landschaftsspanne dürfen nicht durch zusätzliche Infrastrukturbauten beeinträchtigt werden.	Kenntnisnahme	Der Standort wird ausserhalb des Korridors zu liegen kommen. Die kartographische Darstellung wurde korrigiert.
67	AP Limmattal	8.2.3 Verkehr	Stadt Dietikon: SP Dietikon	Die weiteren Planungen und (Keine Vorschläge) einer Hochseilbahn von Niderfeld in die Silbernen sollen weitergeführt werden um eine mögliche Realisierung nicht auszuschliessen.	https://www.niderfeld.ch/der-planungsstand/hochbahn-silbern	Kenntnisnahme	Das Agglomerationsprogramm stützt sich auf übergeordnet bereits verankerte Projekte. Die geeignete Querung der Gleise im Bereich Silbernen ist im Rahmen des rVGK Limmattal, resp. in den nachgelagerten Vertiefungen zu klären.
68	AP Limmattal	8.3 Massnahmenliste AP5	Gemeinde Oberengstringen	Geschäft Nr. 0261-2.4.021 (Ersatzbau Limmattalbrücke zwischen Schlieren und Oberengstringen zu einer Brücke mit Veloweg). Kanton Zürich ist bei den Beteiligten zu ergänzen, zumal die Gemeinde Oberengstringen davon aus geht, dass die Kosten für den Ersatzbau vollumfänglich zu Lasten des Kantons Zürich gehen.	Bei der Veloverbindung Oberengstringen-Schlieren handelt es sich um eine überkommunale bzw. kantonale Veloverbindung gemäss Richtplanung. Der Unterhalt der neuen Brücke ist mit den Gemeinden Schlieren, Oberengstringen und dem Kanton Zürich zu klären.	Keine Anpassung	Die Federführung der Massnahme liegt beim TBA ZH. Die Beteiligung des Kantons ist somit bereits festgehalten.
69	AP Limmattal	FVV2 Schlieren – Velobahn, Abschnitt Altstetten - Schlieren	Schweizerische Bundesbahnen (SBB)	Überprüfung	Die Radwege führen teilweise direkt an den Bahnzugängen vorbei, was grosses Unfallpotential beinhaltet. Die Zugänglichkeit und Sicherheit der Fussgänger zu den Bahnzugängen muss sichergestellt sein und darf durch die Velobahn nicht eingeschränkt werden.	Kenntnisnahme	Der Hinweis wurde an das TBA ZH weitergeleitet.
70	AP Limmattal	FVV3 Schlieren – Velounterführung auf Höhe Waigstrasse	Stadt Schlieren	Verschiebung von Priorität C (nach 2035) in Priorität A (2028 -2032)	Bei der Velounterführung auf Höhe der Wagistrasse handelt es sich um eine Velo-Hauptverbindung und gleichzeitig dient sie als Zubringer zur Velobahn Limmattal. Der südöstliche Stadtteil von Schlieren, mit einer hohen Dichte an Arbeitsplätzen und Wohnungen, bedingt eine qualitativ gute und zeitnahe Anbindung an die Velobahn. Die Umsetzung dieser Unterführung ist dringend. Das Gleisfeld der SBB trennt das Limmattal in der Nord-Süd-Richtung. Sowohl die Areale entlang der Südseite als auch der Nordseite wurden oder werden aktuell weiterentwickelt und verdichtet. Spezifisch beim Bio-Technopark, von überregionaler Bedeutung und mit internationaler Ausstrahlung, bestehen, in Bezug der anstehenden Weiterentwicklung, bauliche Abhängigkeiten zur Unterführung. Entsprechend liegen denn auch bereits konkrete Planstudien zur Linienführung vor. Sowohl in diesem Kontext als auch als wichtige Vernetzungsmassnahme «Querverbindungen und Durchlässigkeit» hat die Velo- und Fussgängerunterführung für die Stadt Schlieren eine grosse Bedeutung und, als zentrale Tangentialverbindung, höchste Priorität. Die Querung ist entsprechend im Kommunalen Richtplan Veloverkehr von 2017 eingetragen. Falls Priorität A aus gewichtigen koordinativen oder zeitlichen Gründen nicht möglich ist, ist die Velounterführung zwingend in Priorität B (2032-2035) zu verschieben.	Anpassung	Die Massnahme wurde dem B-Horizont zugewiesen. Zwingende Voraussetzung ist die zeitnahe Revision des RRP.
71	AP Limmattal	FVV-P1 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, Velobahn und Velovorzugsrouten (Priorität A)	Schweizerische Bundesbahnen (SBB)	Anpassung	Der Radweg führt voraussichtlich zu Konflikten mit der SBB im Bereich Pfadackerstrasse. Die Linienführung/Routenwahl muss in der Ausführung angepasst werden.	Kenntnisnahme	Der Hinweis wurde an den Kompetenzbereich Fuss- und Veloverkehr und die Abteilung Tiefbau des Kantons Aargau weitergeleitet.
72	AP Limmattal	FVV-P2 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr (Priorität A)	Gemeinde Unterengstringen	Zustimmung	Die Dimensionierung der Brücke als Hauptverbindung gemäss Velostandards ist sinnvoll.	Kenntnisnahme	-
73	AP Limmattal	FVV-P2 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr (Priorität A)	Privatperson 3	Nebst der Schaffung einer Fussgängerinfrastruktur sollten gleichzeitig Verkehrsberuhigende Massnahmen ergriffen werden.	Es handelt sich zwar um eine 30er-Zone, jedoch fahren die Fahrzeuge oft deutlich zu schnell, was an der installierten Messvorrichtung abgelesen werden kann. Die erhöhten Geschwindigkeiten in einem Wohnquartier werden auch nach der Schaffung einer Fussgängerinfrastruktur ein Sicherheitsrisiko bleiben und die Aufenthaltsqualität im Strassenraum negativ beeinflussen. Ergänzend sollte wie auch dem bereits sanierten Abschnitt der Buechelglistrasse ein Flüsterbelag eingebaut werden.	Kenntnisnahme	Die Federführung liegt bei dieser Massnahme bei der Gemeinde Würenlos. Das Anliegen wurde an die Gemeinde weitergeleitet und ist im Rahmen des rVGK Limmattal zu betrachten.

Nr.	Thema	Kapitel / Massnahmenblatt	Organisation	Stellungnahme	Begründung Stellungnahme	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
74	AP Limmattal	FVV-P3 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr, Velobahn und Velovorzugsroute (Priorität B)	Stadt Dietikon	Es ist in den Massnahmen Velobahn zu ergänzen, dass die Velobahn nicht die Interessen der übrigen Verkehrsteilnehmer, vor allem den Fussgängern beschränken darf, Grünstrukturen möglichst zu erhalten oder zu ersetzen sind und die Velobahn möglichst direkt zu führen ist.	Die bis anhin erarbeiteten Veloprojekte hatten nur den Fokus auf den Bedarf des Veloverkehrs.	Keine Anpassung	Die Interessensabwägung ist im Rahmen der Projektierung vorzunehmen.
75	AP Limmattal	FVV-P4 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Fuss- und Veloverkehr (Priorität B)	Gemeinde Unterengstringen	Engstringerstrasse keine Hauptverbindung für den Veloverkehr und Tempo 50	Neben dem öffentlichen Verkehr muss auch der individuelle Verkehr in die Überlegungen einbezogen werden. Es ist entscheidend, die Verkehrsteilnehmer nicht gegeneinander auszuspielen. Eine ausgewogene Routenplanung, die über die Engstringerstrasse hinausgeht, sollte dabei berücksichtigt werden. Auf der Engstringerstrasse (Kantonsstrasse) gilt es für eine flüssige Verbindung (öV und MIV) zwingend Tempo 50 beizubehalten. Es soll ausserdem geprüft werden, ob die Engstringerstrasse (Kantonsstrasse) zwingend als Hauptverbindung für den Veloverkehr erforderlich ist. Mit den geplanten neuen Verbindungen, wie der Realisierung einer neuen Limmattbrücke von Schlieren nach Kloster Fahr und dem Ausbau der Brücke von Schlieren nach Oberengstringen, werden zwei Hauptverbindungen geschaffen, die den Velofahrern erheblichen Mehrwert bieten und verkehrssicherheitstechnisch weitaus sinnvoller sind als die stark befahrene Engstringerstrasse.	Keine Anpassung	Die Engstringerstrasse ist gem. Velonetzplan als Hauptverbindung definiert. Das Anliegen wurde der Fachstelle Veloverkehr sowie das TBA ZH weitergeleitet.
76	AP Limmattal	GV2 Erhöhung der Verkehrssicherheit	Gemeinde Unterengstringen	Temporeduktion nur auf Gemeindestrassen und NICHT auf Kantonsstrassen	Bei der Einführung von Tempo 30 sollen Kantonsstrassen ausgeklammert werden, sodass die Überlegungen zur Geschwindigkeitsreduktion sich ausschliesslich auf Gemeindestrassen beschränken. Es ist sicherzustellen, dass der Verkehrsfluss auf regional wichtigen Verbindungsachsen flüssig bleibt und Schleichverkehr in Wohngebieten vermieden wird. Zudem muss gewährleistet sein, dass die zeitlichen Anschlüsse des öffentlichen Verkehrs, insbesondere von Bus und Bahn, nicht beeinträchtigt werden.	Keine Anpassung	Ein kategorisches Ausschliessen von T30 auf Kantonsstrassen entspricht nicht der aktuellen Stossrichtung des Kantons.
77	AP Limmattal	GV-P1 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Stadt Dietikon	Bei der Massnahme GVP1A "BGK Glanzenberg" ist anzumerken, dass die Strassenraumgestaltung gemäss Gestaltungskonzept Limmattalbahn erfolgen soll.	Die Zürcherstrasse ist gemäss kantonalem Richtplan als Stadtboulevard definiert. Die Gestaltungsprinzipien des Stadtboulevards sind im Leitbild Stadtboulevard und verfeinert im Gestaltungskonzept Limmattalbahn definiert.	Anpassung	Die Beschreibung wurde entsprechend ergänzt.
78	AP Limmattal	GV-P1 Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kategorie Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Stadt Dietikon: Grüne Dietikon	Bezeichnung: Obere und Untere Reppischstrasse.	Gemäss Plan ist auch die Obere Reppischstrasse betroffen. Dies müsste noch konkretisiert werden.	Anpassung	Die Massnahmenbezeichnung wurde angepasst.
79	AP Limmattal	L3 Spreitenbach – Interventionen Aufwertung Landschaftskorridor Hüttikerberg-Sand-bühl	Stadt Dietikon: Grüne Dietikon	Unter "Handlungsbedarf" soll ein zusätzlicher HB betr. Sicherstellung Kaltluft- und Durchlüftungsbahnen aufgeführt werden.	Im Text wird die Wichtigkeit der Kaltluft- und Durchlüftungsbahnen erwähnt. Dies soll auch beim HB abgebildet werden.	Anpassung	Der HB L2: "Ausrichtung Siedlungs- und Grünraumstruktur auf das Lokalklima" wurde ergänzt.
80	AP Limmattal	L3 Spreitenbach – Interventionen Aufwertung Landschaftskorridor Hüttikerberg-Sand-bühl	Stadt Dietikon: Grüne Dietikon	Unter "Teilstrategie" soll eine zusätzliche TS betr. Sicherstellung Kaltluft- und Durchlüftungsbahnen aufgeführt werden, analog zu TS S6 Klimaangepasste Stadtplanung fördern.	Im Text wird die Wichtigkeit der Kaltluft- und Durchlüftungsbahnen erwähnt. Dies soll auch bei der TS abgebildet werden.	Anpassung	Die TS L1: "Kaltluftversorgung des Siedlungsraums fördern" wurde ergänzt.
81	AP Limmattal	L3 Spreitenbach – Interventionen Aufwertung Landschaftskorridor Hüttikerberg-Sand-bühl	Stadt Dietikon: Grüne Dietikon	Unter "Ausgangslage, Handlungsbedarf, Ziele" soll konkret erwähnt werden, dass Infrastrukturprojekte innerhalb der Landschaftsspanne deren Zielen nicht entgegenwirken dürfen.	Nimmt man die Ziele ernst, darf ein Bau à la Depot Limmattalbahn in Zukunft in der Landschaftsspanne nicht mehr möglich sein.	Teilanpassung	Die Massnahmen wurde mit einem Hinweis ergänzt.
82	AP Limmattal	L5.1 Teilmassnahme Dietikon – Pocket Parks und innere Freiräume	Stadt Dietikon: Grüne Dietikon	Unter "Öffentliche Spielplätze" soll ergänzt werden, dass diese auch integrativ sein sollen.	Inklusion soll auch auf Spielplätzen gelten. Beeinträchtigte Personen sollen die Spielplätze ebenfalls nutzen können.	Keine Anpassung	Die Massnahme basiert auf der Grundlage der Stadt Dietikon. Das Anliegen wurde der Stadt weitergeleitet.
83	AP Limmattal	L5.3 Teilmassnahme Schlieren – Pocket Parks und innere Freiräume	Stadt Schlieren	Verschiebung von Priorität As (2028-2031) in Priorität Daueraufgabe	Die Integration von Freiräumen und grünen Verbindungen sind in Strassen- und Freiräumen der öffentlichen Hand, aber auch als öffentliche Freiräume in privaten Arealen möglich. Die Umsetzungen der Massnahmen erfolgen prozessual und wenn immer möglich im Kontext von Entwicklungs- und Bauprozessen, mitunter in kooperativen Verfahren, eine zeitliche Planung ist daher erschwert.	Anpassung	Gesamtes Massnahmenpaket wird als Daueraufgabe definiert.
84	AP Limmattal	L6.1 Teilmassnahme Dietikon – Gewässerrevitalisierung	Stadt Dietikon: Grüne Dietikon	Vorantreiben der Gewässerrevitalisierung Schäflibach: Der Schäflibach wird ökologisch so aufgewertet, dass er seine Funktion als ökologisches Vernetzungselement (ökologische Infrastruktur) wahrnehmen kann.	Der Schäflibach wird im AP als naturnah beschrieben. Tatsächlich ist er aber als stark beeinträchtigt bis naturfremd taxiert (s. Geoportal Kanton Zürich - Gewässer Ökomorphologie). Daher ist eine umfassende Aufwertung dringend nötig.	Anpassung	Der Massnahmenbeschrieb wurde in Absprache mit Dietikon entsprechend ergänzt.
85	AP Limmattal	L6.2 Teilmassnahme Spreitenbach – Gewässerrevitalisierung	Gemeinde Spreitenbach	Die Teilmassnahme L6.2 für die Gemeinde Spreitenbach ist aus dem AP 5 zu entfernen.	Die Gemeinde Spreitenbach unterstützt das Massnahmenblatt L6.2 Teilmassnahme Spreitenbach – Gewässerrevitalisierung NICHT, da keine Objekte auf Gemeindegebiet liegen, welche in der kommenden Dekade für eine Revitalisierung in Frage kämen.	Anpassung	Die Massnahme wurde zurückgezogen.
86	AP Limmattal	MIV1 Verkehrsmanagement	Privatperson 3	Verkehrsmanagement-Konzept Würenlos: Es findet starker Ausweichverkehr durch das Buechquartier statt. Die Strecke von Würenlos via Killwangen und Neuenhof wird stark genutzt, um den Stau auf der A1 zu umfahren. Diesem Umstand ist mit geeigneten Massnahmen zu begegnen. Langfristig böte sich an, eine Umfahrung von Würenlos oder eine weitere Limmattbrücke zu planen (Verbindung Würenlos/Spreitenbach via Industriegebiet Spreitenbach) um die Quartiere vom Durchgangsverkehr zu entlasten.	Der Ausweichverkehr durch Würenlos wird aufgrund des Kapazitätsengpasses der A1 am Baregg künftig grösser, da die Bremswirkung des Gubrist und des Limmattalerkreuzes nach Fertigstellung wegfallen.	Kenntnisnahme	Das Anliegen ist im Rahmen des rGVK Limmattal zu betrachten.

Nr.	Thema	Kapitel / Massnahmenblatt	Organisation	Stellungnahme	Begründung Stellungnahme	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
87	AP Limmattal	MIV1 Verkehrsmanagement	Stadt Dietikon	Im Bahnprojekt Doppelspurusbau AVA sind Verkehrsmanagement-Massnahmen und das Monitoringkonzept geplant. Ziel der Massnahmen ist es für den öffentlichen Verkehr einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten und die Strecken der AVA-Bahn vor Verkehrsüberlastungen zu schützen. Die geplanten Massnahmen und das Monitoringkonzept sind zu erwähnen.	Die Verkehrsmanagement-Massnahmen und das Monitoringkonzept werden einen erheblichen Einfluss auf den Verkehrsfluss haben und den übrigen Steuerungs- und Betriebskonzepten gleichgestellt sein.	Anpassung	Der Massnahmenbeschrieb wurde entsprechend ergänzt.
88	AP Limmattal	MIV1 Verkehrsmanagement	Stadt Dietikon	Im Massnahmenblatt "Verkehrsmanagement" soll im Beschrieb der Zielbilds folgender Satz ergänzt werden: Es werden für siedlungsorientierte Strassen, welche vom Durchgangsverkehr beeinträchtigt sind, Zielwerte (max. Verkehrsbelastung, max. Fahrzeitverluste einzelner Buslinien) definiert, welche zu erreichen sind.	Es sind messbare Zielwerte zu definieren, welche überprüft werden können.	Keine Anpassung	Das Anliegen ist im Rahmen des rGVK Limmattal zu betrachten.
89	AP Limmattal	MIV1 Verkehrsmanagement	Stadt Dietikon	Der Beschrieb des Steuerungs- und Betriebskonzepts unter der Rubrik "Besondere Massnahmen in den Perimetern der Agglomerationsprogramme" soll folgendermassen lauten: Steuerungs- und Betriebskonzept Dietikon Oberdorf: Das AFM prüfte 2023/2024 gemeinsam mit der Stadt Dietikon Massnahmen wie der MIV richtplankonform auf die übergeordnete Strassen gelenkt werden kann. Eine zentrale Massnahme muss nebst der Anpassung der Lichtsignal-Steuerungen primär aber in der Dosierung des Verkehrs ausserhalb des Siedlungsgebietes liegen.	Anpassung des Jahres und Ergänzung des Massnahmenbeschriebs.	Teilanpassung	Die Formulierung wurde in Abstimmung mit dem AFM VP wie folgt angepasst: «Steuerungs- und Betriebskonzept Dietikon Oberdorf: Das AFM prüfte 2023/2024 gemeinsam mit der Stadt Dietikon Massnahmen wie der MIV richtplankonform auf die übergeordneten Strassen gelenkt werden kann. Als zentrale Massnahmen wurden in erster Linie die Dosierung des Verkehrs ausserhalb des Siedlungsgebietes sowie ein siedlungsverträglicher Betrieb und Gestaltung der Gemeindestrassen identifiziert.»
90	AP Limmattal	ÖV2 Limmattal – Elektrifizierungsinfrastruktur Busgarage Limmattal	Gemeinde Spreitenbach	Der Gemeinde Spreitenbach fehlt der aktuelle Stand der Machbarkeitsstudien, welche angeblich für zwei Standorte vorliegen. Die Gemeinde verlangt zeitnahe Gespräche und Informationen mit der Massnahmenträgerin über die beiden geplanten Standorte.	Die Erfahrung zeigt, dass Busgaragen in der angestrebten Dimension bezüglich städtebaulicher Integration verschiedene Herausforderungen stellen. Zudem müssten derartige Vorhaben im Sinne der Innenentwicklung mit anderweitigen Nutzungen kombiniert werden. Insgesamt verlangt die Realisierung einer neuen Busgarage nach einer gut abgestützten Planung mit einem frühzeitigen Einbezug der Standortgemeinde. Diese Anforderungen müssen auch in den Zielsetzungen des Massnahmenblattes widerspiegelt werden	Kenntnisnahme	Das Anliegen wurde an die VBZ weitergeleitet.
91	AP Limmattal	ÖV2 Limmattal – Elektrifizierungsinfrastruktur Busgarage Limmattal	Stadt Dietikon: Grüne Dietikon	Umweltverträglichkeit: Der Standort darf nicht in der Landschaftsspanne Hüttikerberg-Sandbühl liegen.	Die Ziele der Landschaftsspanne dürfen nicht durch zusätzliche Infrastrukturbauten beeinträchtigt werden.	Kenntnisnahme	Der mögliche Standort liegt ausserhalb des Landschaftskorridors.
92	AP Limmattal	ÖV2 Limmattal – Elektrifizierungsinfrastruktur Busgarage Limmattal	Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ)	Die Angaben müssen durch uns VBZ ergänzt werden.	Die Abklärungen sind noch am Laufen. Sobald die nötigen Informationen vorliegen, werden wir die Angaben im Massnahmenblatt ergänzen. Projektverantwortlicher ist Martin Odermatt.	Kenntnisnahme	-
93	AP Limmattal	ÖV4 Bund – STEP Eisenbahninfrastruktur	Stadt Dietikon	Gemäss dem aktuellen Wissensstand der Stadt Dietikon und Abklärungen beim BAV wird der Bahnhof Dietikon ab der Umsetzung STEP AS 2035 alle Fernverkehrshalte und somit auch die direkte ÖV-Verbindung zum Flughafen Zürich verlieren. Das ist sehr bedauerlich und widerspricht der Perspektive Bahn 2050 (Stärkung der Agglomeration) und erschwert zusätzlich den Modal-Shift. Der Beschrieb der Massnahme muss entsprechend umformuliert und der Entscheid des BAV kritisiert werden.	Das Zielbild der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Dietikon soll weiterhin erhalten bleiben. Die Agglomeration soll zukünftig durch ÖV-Ausbauten die primären Drehscheiben entlasten.	Keine Anpassung	Das Massnahmenblatt bildet den heute öffentlichen Stand ab und wird nicht angepasst. Im Massnahmenblatt wird darauf hingewiesen, dass der AS 35 aktuell konsolidiert wird.
94	AP Limmattal	S5 Dietikon – Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Dietikon	Schweizerische Bundesbahnen (SBB)	Anpassung	- Unter Umsetzungsschritte und Termine steht in der letzten Zeile "Nach 2034: Sanierung neues Aufnahmegebäude (Abhängigkeit mit Gleisarbeiten)" => Korrektur erforderlich: "Abhängigkeit mit Erneuerung/Ersatz bahntechnischer Anlagen" - Unter Entwicklung seit der letzten Generation, dritter Spiegelstrich steht "öffentliche Auflage und Festsetzung des Gestaltungsplans "Bahnhofareal Dietikon" 2023" => Korrektur erforderlich: "öffentliche Auflage 2023, Festsetzung 2024/2025"	Anpassung	Die Angaben wurden entsprechend korrigiert.
95	AP Limmattal	S8 Spreitenbach – Siedlungsintegration uGÜT-Standort	Schweizerische Bundesbahnen (SBB)	Für die Thematik CST im Massnahmenbericht muss Folgendes berücksichtigt werden:	Spreitenbach – Urdorf: Abstimmung mit der Linienführung der Güterumfahrungslinie Limmattal – Furtal muss erfolgen. Die Abstimmung mit der SBB ist sicherzustellen. Hub Spreitenbach: Sämtliche bestehenden und geplanten Bahnanlagen dürfen durch CST nicht tangiert werden. Die Abstimmung mit der SBB ist sicherzustellen.	Keine Anpassung	Die Massnahmen zum uGÜT wurden aufgrund der Bestehenden offenen Fragen zurückgezogen.



Nr.	Thema	Kapitel / Massnahmenblatt	Organisation	Stellungnahme	Begründung Stellungnahme	Umgang mit Stellungnahme	Begründung Umgang
96	AP Limmattal	S9 RZU – Dialogprozess «Agenda Wachstum+»	Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung (RZU)	Das Massnahmenblatt S9 zum Dialogprozess «Agenda Wachstum+» muss auf die Formulierungen zum Dialogprozess abgestimmt werden (siehe Antrag und Begründung zum AP UF unten). Insbesondere betrifft dies die Abschnitte zum Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien und Nutzen.	<p>Der Dialogprozess basiert auf dem gemeinsamen Erkennen von Themen und möglichen Projekten, die sich in diesem besonderen Rahmen umsetzen lassen. Aus Sicht der RZU ist es wichtig, den Charakter des Dialogprozesses angemessen darzustellen.</p> <p>--> Antrag zum AP UF: Die RZU beantragt, dass die Passagen zum Dialogprozess «Agenda Wachstum+» auf den Seiten 218 und 229 angepasst werden. Es muss präzisiert werden, dass die beteiligten Gemeinden die zu bearbeitenden Themen und Aufgaben sowie ihr jeweiliges Engagement bei deren Bearbeitung gemeinsam bestimmen.</p> <p>--> Begründung zum Antrag zum UF: Der Dialogprozess «Agenda Wachstum+» ist eine Austausch- und Diskussionsplattform für gemeinsame Themen und Herausforderungen in den Grenzräumen zwischen der Stadt Zürich und umliegenden Gemeinden. Im Dialogprozess werden die Themen behandelt, welche die beteiligten Städte und Gemeinden gemeinsam als relevant und dringlich einschätzen. Die Bearbeitung dieser Themen in konkreten Projekten hängt vom Engagement der beteiligten Städte und Gemeinden ab. Dies bedeutet explizit, dass im Agglomerationsprogramm keine konkreten Themen und Aufgaben, wie beispielsweise die überregionale Abstimmung der Siedlungsentwicklung oder wirtschaftliche Entwicklungen, aufgeführt werden können. Die oben genannten Passagen sollen darum dem Charakter des Dialogprozesses entsprechend angepasst werden.</p>	Anpassung	Die Massnahme wurde in Absprache mit der RZU bereinigt