



Spreitenbach

Kanton Aargau

---

## VK 025, Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV)

Bericht vom 06. April 2021



Beschlossen vom Gemeinderat am: 06. April 2021

Der Gemeindepräsident

Der Gemeindeschreiber

Markus Mötteli

Jürg Müller

---

**Auftraggeber:**

 Gemeinde Spreitenbach  
 Poststrasse 13  
 8957 Spreitenbach

Begleitung:

 Daniel Schluep  
 Lukas Nadig  
 Oliver Hager

**Projektverfasser:**

 SNZ Ingenieure und Planer AG  
 Siewerdstrasse 7  
 CH-8050 Zürich  
 Telefon +41 44 318 78 78  
 Fax +41 44 312 64 11  
 info@snz.ch  
 www.snz.ch

Projektleitung:

 Gerardo Ranieri  
 Roman Bühler  
 Simon Jakob

Mitarbeit:

Koreferat:

Albert Maierl

**Projektdaten:**

Auftragsnummer:

SNZ#4629

Ablagepfad:

R32\4629\_KGV\_Bericht V7\_20210412.docx

Version	Datum	Firma/Verfasser	Änderungen/Bemerkungen
1	19.10.2017	SNZ / GR, rb, AM	Erstfassung
2	03.10.2018	SNZ / GR, rb	Überarbeitung Erstfassung
3	28.11.2018	SNZ / GR, rb	Überarbeitung Version 2
4	28.08.2020	SNZ / GR, rb, sja	Überarbeitung nach Rückmeldung BVU
5	01.10.2020	SNZ / GR, rb, sja	Überarbeitung nach Rückmeldung Gemeinde Spreitenbach
6	16.11.2020	SNZ / GR, rb, sja	Überarbeitung nach Rückmeldung BGU und Gemeinderat Spreitenbach
6	06.04.2021	SNZ / GR, rb, sja	Schlussfassung nach öffentlicher Mitwirkung

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Der kommunale Gesamtplan Verkehr</b>	<b>7</b>
1.1	Anlass	7
1.2	Organisation	7
1.3	Ablauf und Aufbau	8
1.4	Rechtliche Grundlage und Verbindlichkeit des KGV	9
<b>2</b>	<b>Grundlagen</b>	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>Ausgangslage und Rahmenbedingungen</b>	<b>12</b>
3.1	Kantonale Planungen	12
3.1.1	Kantonaler Richtplan	12
3.1.2	Agglomerationsprogramm Limmattal	18
3.1.3	Radrouten	23
3.1.4	Wanderwegnetz	26
3.1.5	Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU	26
3.1.6	Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013 & 2020	28
3.2	Regionale Planungen	30
3.2.1	Regionales Entwicklungskonzept (REK) Baden Regio	30
3.3	Kommunale Planungen	31
3.3.1	Räumliche Entwicklungsstrategie 2030	31
3.3.2	Verkehrsstudie Masterplan RES (Aktualisierung 2020)	33
3.3.3	Bau- und Nutzungsordnung	34
3.3.4	Strassenlärm-Sanierungsprojekt Gemeinde Spreitenbach	34
3.3.5	Fussgängerkonzept Ebene +1 im Zentrum	35
3.4	Weitere Planungen	36
3.4.1	Limmattalbahn	36
3.4.2	Planungen VBZ	36
3.4.3	Planungen BVU / RVBW	37
3.4.4	Landschaftsspangen Hüttikerberg – Sandbüel und Rüsler – Sulpberg	38
<b>4</b>	<b>Analyse</b>	<b>40</b>
4.1	Ausgangslage	40
4.1.1	Wohnbevölkerung	40
4.1.2	Einwohnerdichte	41
4.1.3	Beschäftigte	42

---

4.2	Ruhender Verkehr (RuV)	44
4.2.1	Öffentliche Parkieranlagen	44
4.2.2	Berechnung Abstellplätze	45
4.2.3	Parkleitsystem	46
4.2.4	Stärken und Schwächen Ruhender Verkehr	47
4.3	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	48
4.3.1	Erschliessung MIV	48
4.3.2	Strassentypen gemäss VSS 40 040b	50
4.3.3	Verkehrsbelastungen	51
4.3.4	Potential Müslistrasse	54
4.3.5	Entwicklung zweiter Halbinschluss	54
4.3.6	Verkehrssicherheit	55
4.3.7	Stärken und Schwächen MIV	56
4.4	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	57
4.4.1	Erschliessung ÖV	57
4.4.2	Bahn	57
4.4.3	Bus	58
4.4.4	ÖV-Güteklasse	62
4.4.5	Stärken und Schwächen ÖV	64
4.5	Fussverkehr (FV)	65
4.5.1	Erschliessung Fussverkehr	65
4.5.2	Stärken und Schwächen des Fussverkehrs	67
4.6	Radverkehr (RV)	68
4.6.1	Erschliessung Radverkehr	68
4.6.2	Angebot öffentliche Veloabstellanlagen	69
4.6.3	Stärken und Schwächen des Radverkehrs	70
4.7	Modal Split und Mobilitätsmanagement	71
4.7.1	Modal Split	71
4.7.2	Mobilitätsmanagement	71
4.7.3	Stärken und Schwächen Modal Split und Mobilitätsmanagement	72
<b>5</b>	<b>Zielsetzungen</b>	<b>73</b>
5.1	Verkehrssicherheit (VS)	73
5.2	Ruhender Verkehr (RuV)	73
5.3	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	74

---

5.4	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	75
5.5	Fussverkehr (FV)	76
5.6	Radverkehr (RV)	77
5.7	Mobilitätsmanagement (MM)	78
<b>6</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>79</b>
6.1	Verkehrssicherheit (VS)	80
6.2	Ruhender Verkehr (RuV)	81
6.3	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	83
6.4	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	86
6.5	Fussverkehr (FV)	88
6.6	Radverkehr (RV)	94
6.7	Mobilitätsmanagement (MM)	97
<b>7</b>	<b>Umsetzung und Controlling</b>	<b>100</b>
7.1	Bestandteile	100
7.1.1	Umsetzung	100
7.1.2	Wirkungscontrolling	100
7.1.3	Richtigkeit der Ziele	100
7.2	Organisation	100
<b>8</b>	<b>Genehmigungsblatt Kanton</b>	<b>100</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>102</b>
	<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>104</b>
	<b>Anhang</b>	<b>106</b>

## Beilagen

- Teilplan motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Teilplan Fussverkehr (FV)
- Teilplan Radverkehr (RV)
- Teilplan öffentlicher Verkehr (ÖV)



# 1 Der kommunale Gesamtplan Verkehr

## 1.1 Anlass

Mit dem Bericht vom 2. Mai 2016 liegt die Räumliche Entwicklungsstrategie (RES 2030) der Gemeinde Spreitenbach vor. Sie ist eine behördenverbindliche Vorgabe für alle raumrelevanten Arbeiten, respektive Entscheide und somit Grundlage für die erwarteten Leistungen.

Als nächster Arbeitsschritt gilt es, die Erkenntnisse, respektive die strategischen Überlegungen der RES 2030 und die damit verbundenen, verschiedenen Aspekte der Mobilität und Siedlungsentwicklung in einem kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) zu koordinieren.

## 1.2 Organisation

Die Arbeiten des KGV wurden von der Bauverwaltung sowie vom Fachbüro SNZ durchgeführt. Die Bereinigung des KGV erfolgt 2019/2020 nach der vorläufigen Beurteilung des Kantons und der Vernehmlassung von Baden Regio. Die Organisationsstruktur ist in Abbildung 1 dargestellt.

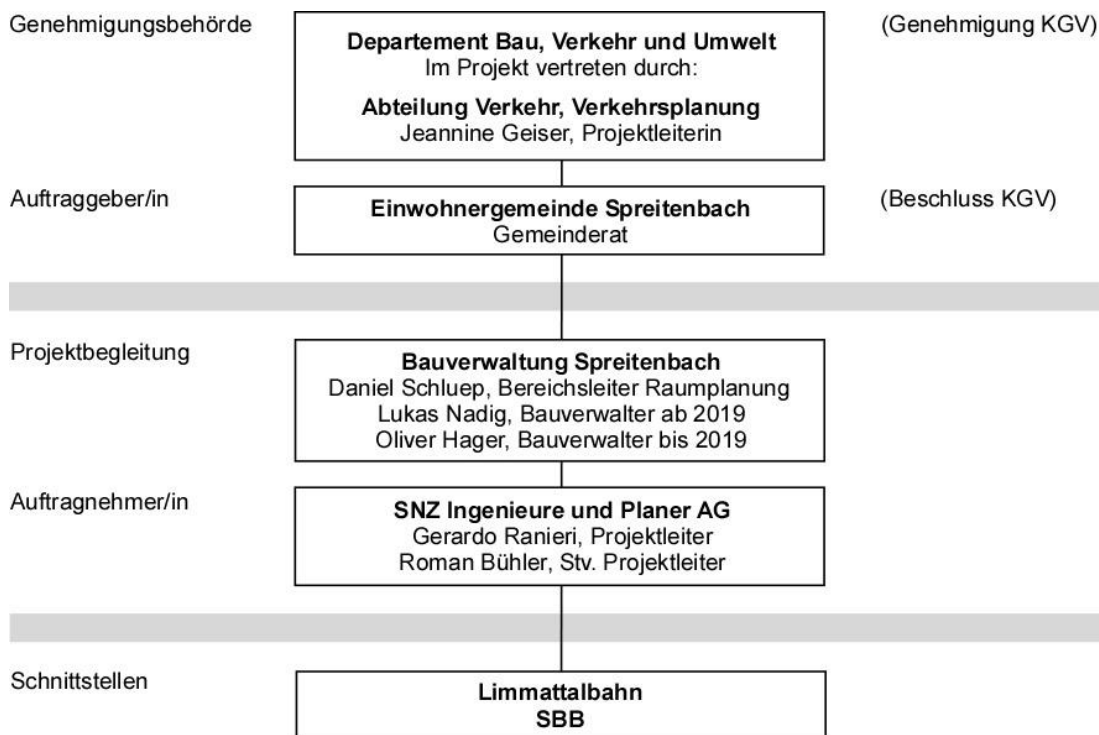


Abbildung 1: Organigramm KGV

### 1.3 Ablauf und Aufbau

Der KGV ist für die Gemeinden das wichtigste Instrument für eine umfassende und vorausschauende sowie mit der Siedlungsentwicklung abgestimmte Verkehrsplanung. Der besondere Fokus im KGV liegt auf der Abstimmung zwischen Verkehrsplanung und Siedlungsentwicklung. Der KGV wird gemäss Wegleitung Kanton idealerweise kurz vor der Revision der Nutzungsplanung zeitgleich mit dem Räumlichen Entwicklungsleitbild (REL<sup>1</sup>) erarbeitet, vom Gemeinderat beschlossen und vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) genehmigt (§ 54a Abs. 1 BauG). Er ist somit behördenverbindlich für Kanton und Gemeinde.

Im KGV erarbeitet die Gemeinde eine Übersicht über die bestehenden Aufgaben in der Verkehrsplanung, stimmt diese aufeinander ab, priorisiert und bereitet die Umsetzung vor. Die verkehrlichen Voraussetzungen und Konsequenzen der Siedlungsentwicklung werden berücksichtigt und in Massnahmen verarbeitet. Die Gemeinde betreibt dabei ganzheitliche Verkehrsplanung.

Die Analysen und Prognosen im KGV bilden planerische Grundlagen für die weitere Verkehrsplanung in Abstimmung mit der Siedlungsplanung (Strassenklassierung, Erschliessung durch öffentlichen Verkehr (ÖV), Netze des Fuss- und Radverkehrs (FRV)) sowie für die Entwicklung der zugehörigen planerischen Instrumente (z.B. BNO, Sondernutzungspläne (SNP), Parkierungsvorschriften).

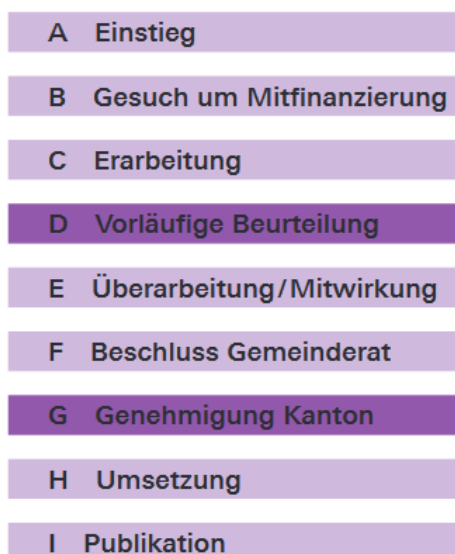


Abbildung 2: Verfahrensablauf KGV

Nachfolgend sind die zentralen Inhalte aus verkehrlicher Sicht aufgelistet, welche in jedem KGV behandelt werden müssen (Mindestinhalte gemäss Kanton):

- Öffentlicher Verkehr (ÖV):  
Angebot und Infrastrukturen<sup>2</sup> von Bus und Bahn → Teilplan ÖV
- Fuss- und Radverkehr (FRV):  
Netze FRV, Veloabstellanlagen an ÖV-Haltestellen → Teilpläne Fussverkehr und Radverkehr
- Motorisierter Individualverkehr (MIV):  
Strassennetz inkl. Klassierung und Strassenbelastung → Teilplan MIV
- Ruhender Verkehr:  
Öffentliche Parkplätze und private Parkplätze, die öffentlich nutzbar sind → Teilplan MIV

<sup>1</sup> In der Gemeinde Spreitenbach steht die Räumliche Entwicklungsstrategie RES 2030 für das REL.

<sup>2</sup> Bis 2023 haben sämtliche Haltestellen des ÖV den Anforderungen des BehiG sowie den Folgeerlassen zu entsprechen.



- **Mobilitätsmanagement (MM)<sup>3</sup>:**  
Massnahmen des Mobilitätsmanagements

Die **Mindestinhalte** können bei Bedarf in allen Bereichen mit vertiefenden Fragestellungen ausgebaut beziehungsweise ergänzt werden.

Beim KGV kann ein planerischer und ein operativer Teil unterschieden werden:

- Der planerische Teil umfasst die Zielvorstellungen und beschreibt die Randbedingungen sowie die Analyse. Daraus werden konkrete Ziele abgeleitet.
- Im operativen Teil werden Massnahmen im Sinne konzeptioneller Handlungsanweisungen entwickelt. Die Massnahmen bilden zudem die Grundlage für die Ausarbeitung der erforderlichen Reglemente (z.B. Parkierungsreglement) und Hinweise zu Anpassungen in der Bau- und Nutzungsordnung. Der KGV selbst ist nicht grundeigentümergebunden.

Die vorläufige Beurteilung des KGV Spreitenbach datiert vom 04.05.2019 und die öffentliche Mitwirkung fand vom 30.11.2020 bis 28.01.2021 statt.

Der KGV ist nicht statisch, sondern er soll im Rahmen des institutionalisierten Controllings periodisch überprüft und wenn nötig an die veränderten Bedürfnisse angepasst werden. Die Umsetzungsplanung, die begleitenden Anstrengungen hinsichtlich Kommunikation und Marketing, sowie die Durchführung des Controllings sind nicht mehr Gegenstand des KGV.

## 1.4 Rechtliche Grundlage und Verbindlichkeit des KGV

Kantonale, regionale sowie überkommunale Planungsinstrumente sind dem KGV übergeordnet. Dies hat zur Folge, dass Festlegungen und Zielsetzungen aus diesen Instrumenten für die jeweilige Gemeinde im KGV beachtet, konkretisiert und umgesetzt werden müssen.

Der KGV sowie die RES sind konzeptionell wiederum der BNO und den Nutzungsplänen vorgeschaltet. Der KGV und die RES müssen daher im Vorfeld der Revision der Nutzungsplanung gleichzeitig und iterativ aufeinander erarbeitet werden.

Da der KGV mit dem Beschluss des Gemeinderats behördenverbindlich für die Gemeinde wird, ist die angemessene Umsetzung der Vorhaben nicht freiwillig, sondern Pflicht. Dabei ist zu beachten, dass erst die Umsetzung in der Nutzungsplanung den Massnahmen im KGV zur Grundeigentümergebundenheit verhilft. Umso wichtiger ist folglich die realistische und praxisnahe Ausgestaltung der KGV-Massnahmen.

---

<sup>3</sup> Es wird empfohlen, das Handlungsfeld des MM im KGV bis auf Massnahmenebene zu bearbeiten und zu verankern. Alternativ kann sich die Gemeinde zur Erarbeitung eines MM-Konzepts verpflichten und dieses Konzept nach der Genehmigung des KGV erarbeiten.

## 2 Grundlagen

- Raumentwicklung Aargau, 05.09.2006 (Im Rahmen der 3. Generation Richtplanung verlangt der Bund ein kantonales Raumkonzept, das integraler Bestandteil des Richtplans ist)
- Spreitenbach P 046, Zentrumsplanung, Städtebauliche Leitlinien „Grabächer“, Dezember 2006
- Gemeinde Spreitenbach, Übersicht über alle Gehwege und Erschliessungsstrassen, Steinmann, 20.12.2006
- Gemeinde Spreitenbach, Verkehrsrichtplan 09, Strassenrichtplan, Bärlocher + Partner AG, 25.03.2010
- Gemeinde Spreitenbach, Verkehrsrichtplan 09, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr, Bärlocher + Partner AG, 04.03.2011
- Gemeinde Spreitenbach, Bau- und Nutzungsordnung (BNO) 2003, Stand 2012
- Baden Regio Bikesharing Masterplan, velopass, 2012
- Buskonzept Spreitenbach nach Inbetriebnahme LTB, SMA und Partner AG, 04.04.2013
- Baden Regio Regionales Entwicklungskonzept (REK), sapartners, 15.10.2013
- Velokonzept Baden Regio, metron, 28.11.2013
- Verkehrsstudie Masterplan RES, SNZ Ingenieure und Planer AG, 29.04.2014
- Baden Regio Umsetzung Regionales Parkraumkonzept, Planungsbüro Jud, 09.12.2014
- Richtplan Kanton Aargau, Stand März 2015
- Teilprojekt im Quartier Langäcker, Konzept Fuss- und Veloverkehr, irap, HSR, März 2015
- Schwachstellenerhebung Fussverkehr Kanton Zürich, metron, 23.04.2015
- Massnahmenplan Fussverkehr, Karte Schwachstellenanalyse Spreitenbach, SNZ Ingenieure und Planer AG, 04.05.2015
- Mobilität Kanton Aargau, BVU, Konzept Fuss- und Radverkehr, März 2015
- Arbeitsplatzzone Kreuzäcker A1K, Schlussbericht Arealentwicklungsprozess, Planpartner AG, 09.07.2015
- Mittlere Haltestellen- und Querschnittsbelastungen (Reisende) der Buslinien 2 und 4, RVBW, 2016
- Gemeinde Spreitenbach, Räumliche Entwicklungsstrategie 2030 (RES), Planpartner AG, 02.05.2016
- Bauprojekt Limmattalbahn, Heierli, Jauslin Stebler, Flückiger + Bosshard AG, 30.06.2016
- Entwicklungsrichtplan Neumatt (ERP), Planwerkstadt AG, 06.12.2018
- Veloschnellroute Limmattal, SNZ Ingenieure und Planer AG, 01.11.2016
- Agglomerationsprogramm Aargau Ost 3. Generation, BVU Kanton AG, metron, 30.11.2016

- Agglomerationsprogramm Limmattal 3. Generation, SNZ Ingenieure und Planer AG, Planpartner AG, 30.11.2016
- Mobilität Kanton Aargau, BVU, Strategie Kanton Aargau mobilitätAARGAU, 13.12.2016
- Parkplatzkonzept Spreitenbach, Parkplatzregime 2016, SNZ Ingenieure und Planer AG, 09.01.2017
- Liniennetz 2030 Limmattal, Angebot während der HVZ, VBZ, 18.04.2017
- Tram- und Busnetz VBZ, Verlangsamung 17 - 18 Uhr, VBZ, 09.05.2017
- Tram- und Busnetz VBZ, Anteil Störhalte 17 - 18 Uhr, VBZ, 16.05.2017
- OASE, Vertiefungsstudie Fuss- und Radverkehr, Netzentwicklung Velo, metron, 20.06.2017
- Ausführungsprojekt „VK 011, Parkleitsystem (PLS) passiv“, Sauber+Gisin, 21.06.2017
- Mobilität Kanton Aargau, BVU, Empfehlungen zum KGV, 2017
- KGV Killwangen, Ingenieurbüro Senn, Stand 21.03.2012
- Anhörungsbericht Anpassung des Richtplans betreffend LTB, BVU, 09.10.2019
- Vorstudie Velovorzugsroute Neuenhof – Killwangen – Spreitenbach, BVU, 24.01.2020
- Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020, Kanton Aargau, 03.12.2019
- Regionaler Sachplan Landschaftsspanne Sulpberg – Rüsler, 17.05.2012
- Agglomerationspark Limmattal, Kanton AG und ZH, Stadt Zürich, ZPL und Badenregio, 06.2009
- Aktualisierung Verkehrsstudie Masterplan RES, SNZ, 31.08.2020
- Lärmschutzprojekt Gemeindestrassen Spreitenbach, G+P AG, 25.03.2020

## **3 Ausgangslage und Rahmenbedingungen**

### **3.1 Kantonale Planungen**

#### **3.1.1 Kantonaler Richtplan**

Mit dem Raumkonzept werden die Ziele der aargauischen Raumordnungspolitik festgelegt. Der Richtplan zeigt die notwendigen Massnahmen zum Erreichen der Ziele auf. Die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU konkretisiert das Raumordnungskonzept und legt dar, welche Wege der Kanton Aargau zur Bewältigung der komplexen Herausforderungen im Verkehr beschreiten will.

#### **Raumkonzept Aargau**

Gemäss Raumkonzept Aargau gehört Spreitenbach zum urbanen Entwicklungsraum des Kantons und ist, was die Konzentration der Arbeitsplätze anbetrifft, ein wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt (ESP) von kantonaler Bedeutung (siehe Abbildung 3).

Wegen der zunehmend dichteren Besiedlung des Limmattals und seiner Stärkung als attraktiver Wohnstandort, namentlich auch auf der linken Limmattalseite, kommt der Sicherung und Gestaltung qualitätsvoller Frei- und Landschaftsräume ganz besondere Bedeutung zu. Spreitenbach gilt gemäss Raumkonzept Aargau auch als Wohnschwerpunkt (WSP).

Eine der grossen Herausforderungen wird darin bestehen, auch wegen der grossen bereits eingezonten Siedlungsflächenreserven und der in den nächsten Jahren zu erwartenden dynamischen Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung, die daraus folgende Siedlungsentwicklung mit der Verkehrsentwicklung bestmöglich in Einklang zu bringen.

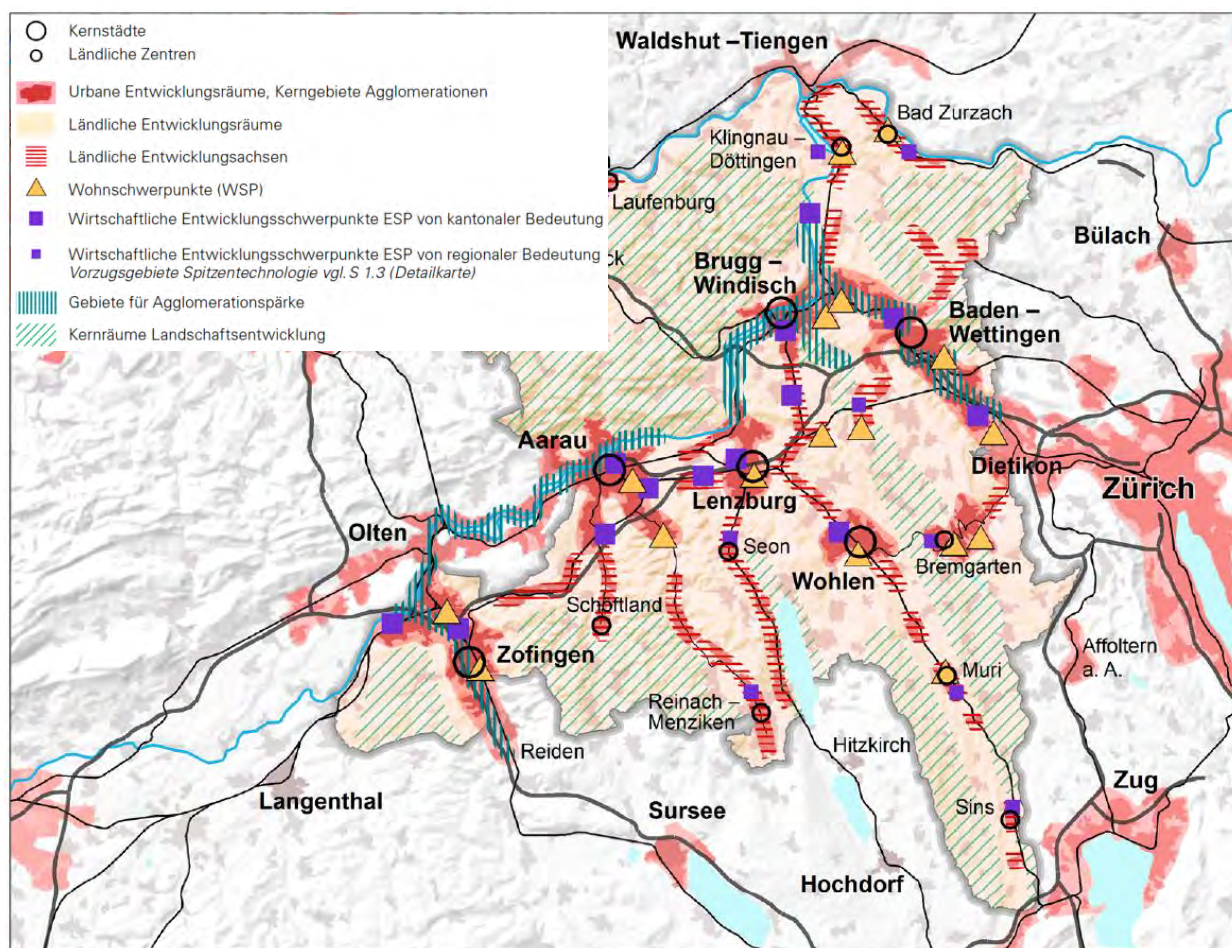


Abbildung 3: Raumkonzept Aargau (Quelle: Richtplan Kanton Aargau)

Mit den nachstehenden Auszügen werden die wesentlichen Inhalte des Richtplans zusammengefasst:

### Funktionsfähige Agglomerationen

- Die Agglomerationen werden aufgewertet und wirtschafts-, sozial- und umweltverträglich ausgestaltet.
- *In den Agglomerationen werden der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Radverkehr entsprechend ihrem Potenzial gleichwertig und raumverträglich entwickelt. Die Verkehrsträger ergänzen sich.*  
 Anm.: Zwischen der im Richtplan verankerten gleichwertigen Förderung der Verkehrsmittel und der in der Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAargau (vom Grossen Rat beschlossen am 13.12.2016) geforderten flächeneffizienten Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse durch die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs besteht ein Widerspruch. Die genannten Stossrichtungen aus der Gesamtverkehrsstrategie werden nach Aussage BVU bei einer künftigen Überarbeitung des kantonalen Richtplans in diesen einfließen.
- Siedlungsnahe Landschaftsräume in den Agglomerationen stehen für die Freizeit- und Erholungsbedürfnisse der Bevölkerung zur Verfügung und werden gleichzeitig vielfältig und naturnah aufgewertet. Gleiches gilt für offene Flächen im Siedlungsraum.

## National- und Kantonsstrassen

In Abbildung 4 werden die Kantonsstrassen aufgeführt (rot: Hauptverkehrsstrassen, orange: Verbindungsstrassen). Durch Spreitenbach verkehrt die Hauptverkehrsstrasse K274. Die K276 bindet Spreitenbach an die A1 in Richtung Bern / Basel (Halbanschluss) an.

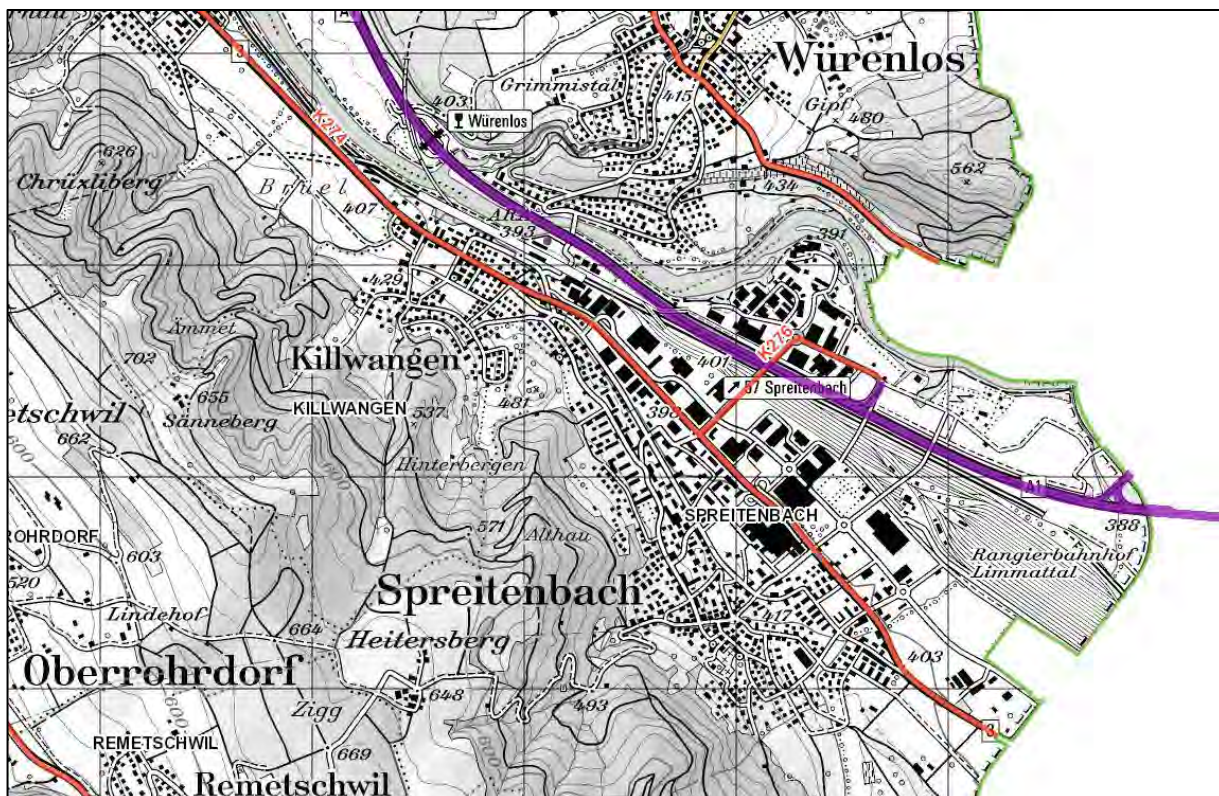


Abbildung 4: Ausschnitt aus dem Kantons- und Nationalstrassennetz (Quelle: AGIS)

Gemäss Richtplan richtet der Kanton den Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen auf folgende Ziele aus:

- Erhalt der Funktionsfähigkeit der Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen
- Aufwertung und Gestaltung der Ortsdurchfahrten nach dem Koexistenzprinzip
- Entlastung der historischen Ortskerne
- Werterhalt und Betriebssicherheit
- Optimales Ausnützen der Verkehrsinfrastruktur durch Massnahmen des Verkehrsmanagements
- Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Radverkehrs
- Abstimmen MIV, ÖV und Fuss- und Radverkehr zur Förderung der Kombination der verschiedenen Verkehrsträger
- Gewährleisten der Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV
- Erhöhen der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Beschränken der Umweltbelastungen (Lärm, Luft)
- Optimieren des Mitteleinsatzes

Im kantonalen Richtplante sind die Massnahmen gemäss nachfolgender Tabellen enthalten. Sie betreffen das Planungsgebiet direkt oder indirekt. Die Zuordnung erfolgt nach Stand der Koordination: Vororientierung (V), Zwischenergebnis (Z), Festsetzung (F).

Nationalstrasse	Massnahme	F	Z	V
A1	Ausbau respektive Neukonzeption des Anschlusses Dietikon/Kanton Zürich	x		
A1	Autobahn-Halbanschluss Spreitenbach Richtung Zürich			x

F = Festsetzung

Z = Zwischenergebnis

V = Vororientierung

Tabelle 1: Massnahmen Nationalstrassen im kantonalen Richtplan, Kapitel M 2.1

Der 2. Halbanschluss oder Vollanschluss an die Nationalstrasse ist für Spreitenbach von grosser Wichtigkeit. Durch die rasche Ableitung des Fernverkehrs können die kommunalen Verkehrsträger entlastet werden. Insbesondere für die Land- und Industriestrasse wird mit einer Verkehrsabnahme um 25 % gerechnet (Quelle: Zweckmässigkeitsbeurteilung Kapazitätserhöhung N1 im Kanton Aargau, Untersuchung 2. Halbanschluss Spreitenbach, d. 15. Oktober 2019).

## Öffentlicher Verkehr

Gemäss kantonalem Richtplan ist Spreitenbach nicht als Kernstadt definiert. Demzufolge ist ein Anschluss an das Personenfernverkehrsnetz nicht zwingend nötig.

Das Rückgrat der ÖV-Erschliessungen in den Verkehrskorridoren ist im Kanton Aargau vor allem der Regionalzugsverkehr. Das Angebot ist auf die grossen Verkehrsströme in die aargauischen Kernstädte und in Richtung der Agglomerationen Zürich, Basel, Luzern und Zug auszurichten. An der Realisierung der Ausbau- und Ergänzungsprojekte der Bahninfrastruktur besteht ein hohes kantonales Interesse. Im Planungsgebiet ist insbesondere der Bau der Limmattalbahn festgehalten.

Als schneller, schienengebundener ÖV-Mittelverteiler ermöglicht die Limmattalbahn eine leistungsfähige und attraktive Erschliessung der dynamischen Siedlungsgebiete im Limmattal. Sie bildet für die urbane Entwicklung des Limmattals eine zentrale Erschliessungsvoraussetzung und stellt eine attraktive Verbindung in die Stadt Zürich und gemäss weit fortgeschrittenen Planungen auch nach Baden her. Im Weiteren soll mit einem dichten, leistungsfähigen und zuverlässigen Busangebot, welches die ÖV-Erschliessung und damit die Limmattalbahn ergänzt, die Feinerschliessung garantiert werden.

Für den Regionalzugverkehr und Busverkehr sieht der Richtplan folgende Vorgaben vor:

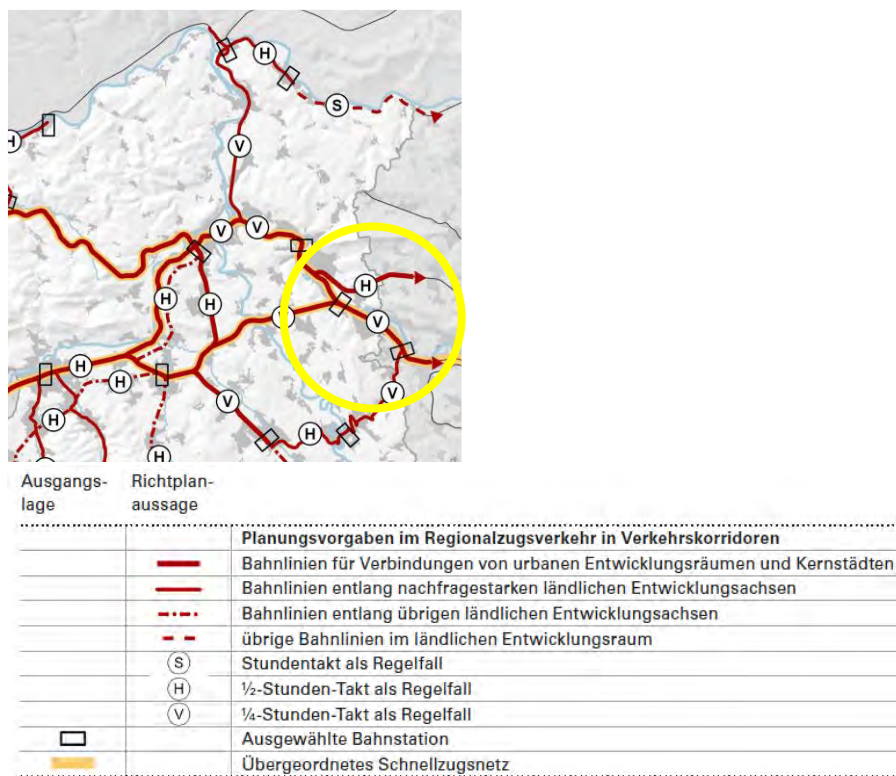


Abbildung 5: Ausschnitt Richtplan-Teilkarte M 3.3 Regionalzugsverkehr

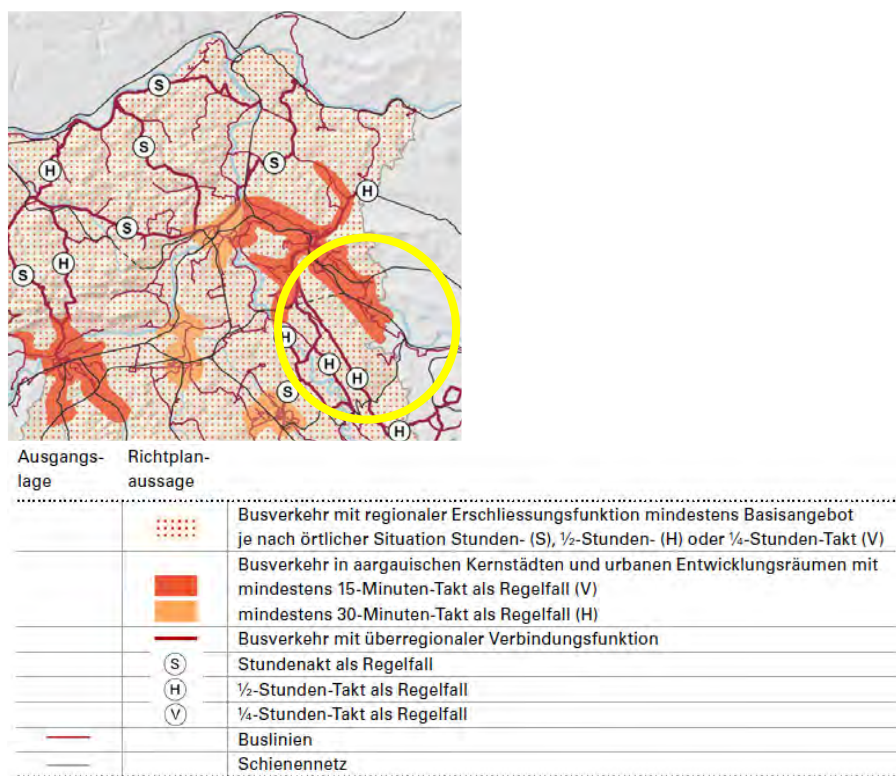


Abbildung 6: Ausschnitt Richtplan-Teilkarte M 3.4 Busverkehr



Im kantonalen Richtplan sind folgende Massnahmen für den Regionalzugverkehr enthalten:

Gemeinde(n)	Massnahme	F	Z	V
Spreitenbach, Killwangen	Limmattalbahn	x		
Killwangen - Baden	Weiterführung Limmattalbahn bis Baden			x

F = Festsetzung

Z = Zwischenergebnis

V = Vororientierung

Tabelle 2: Massnahmen Regionalzugverkehr im kantonalen Richtplan, Kapitel M 3.3

Das Richtplanverfahren, um die Weiterführung der Limmattalbahn nach Baden als Zwischenergebnis und später als Festsetzung aufzustufen, ist gemäss Anhörungsbericht des BVU (09.10.2019) in vollem Gange. In diesem Zusammenhang ist auch eine neue LTB-Haltstelle im Gebiet Asp vorgesehen.

## Siedlung

Im kantonalen Richtplantext sind die folgenden Standorte für Nutzungen mit hohem Verkehrsaufkommen und für mittelgrosse Verkaufsnutzungen festgesetzt:

Standort	Nettoladenfläche	F	Z	V
Spreitenbach, Wille	Fachmärkte: max. 25'000 m <sup>2</sup> Einkaufszentren: max. 2'000 m <sup>2</sup>	x		

F = Festsetzung

Z = Zwischenergebnis

V = Vororientierung

Tabelle 3: Massnahmen Siedlung im kantonalen Richtplan, Kapitel S 3.1

Zudem muss infolge der Richtplanfestsetzungen für Spreitenbach als wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt ESP (Richtplan Kapitel S 1.3) und Wohnschwerpunkt WSP (Richtplan Kapitel S 1.9) mit einer kontinuierlichen baulichen und verkehrlichen Entwicklung gerechnet werden.

### 3.1.2 Agglomerationsprogramm Limmattal

Das Agglomerationsprogramm Limmattal der 3. Generation wurde 2016 vom Aargauer Regierungsrat verabschiedet. 2017/2018 wurde das Agglomerationsprogramm durch den Bund geprüft und am 25. September 2019 wurden die Mittel durch das Parlament freigegeben.

#### Zielsetzungen in Bezug auf Verkehr

- Ausrichtung des Verkehrsangebotes auf angestrebte Wirtschaftsentwicklung, räumliche Strukturen, Siedlungsentwicklung und Erhaltung der Lebensraumqualitäten
- Ausrichtung der verkehrlichen Entwicklung auf benachbarte Agglomerationen und Zentren
- MIV, ÖV sowie FRV (Fuss- und Radverkehr) werden entsprechend ihrem Potenzial differenziert und raumverträglich entwickelt
- Lenkung der Nachfrage mit betrieblichen Massnahmen und umfassendem Mobilitätsmanagement
- Erhöhung Modal Split Anteil ÖV und FRV mit verbesserten Infrastrukturnetzen und Angeboten
- Verkehrsinfrastrukturen werden ökologisch und ökonomisch ausgewogen gebaut, betrieben und unterhalten
- Ansiedlung von zusätzlichen Einwohnern und Arbeitsplätzen orientiert sich an der Erschliessung mit dem ÖV und FRV; Zusätzlicher Verkehr soll in erster Priorität über den ÖV und FRV abgewickelt werden (Bremsen des MIV-Wachstums)
- Zentren werden gestärkt und an besonders gut erreichbaren Lagen werden regionale Entwicklungsschwerpunkte gefördert

Das Limmattal hat in den letzten 20 Jahren ein deutliches Wachstum erfahren. Die ausgezeichnete Lage und Erschliessung sowie die anhaltende wirtschaftliche Dynamik lassen auch künftig einen erheblichen Anstieg der Einwohner- und Beschäftigtenzahlen erwarten.

Die Festlegung des Perimeters für das Agglomerationsprogramm Limmattal erfolgte in Absprache zwischen dem Bundesamt für Raumentwicklung und den Kantonen Zürich und Aargau. Der Untersuchungsraum umfasst die Siedlungsbänder beidseits der Limmat mit insgesamt zwölf Gemeinden (Bergdietikon, Dietikon, Geroldswil, Killwangen, Oberengstringen, Oetwil an der Limmat, Schlieren, Spreitenbach, Unterengstringen, Urdorf, Weiningen, Würenlos).

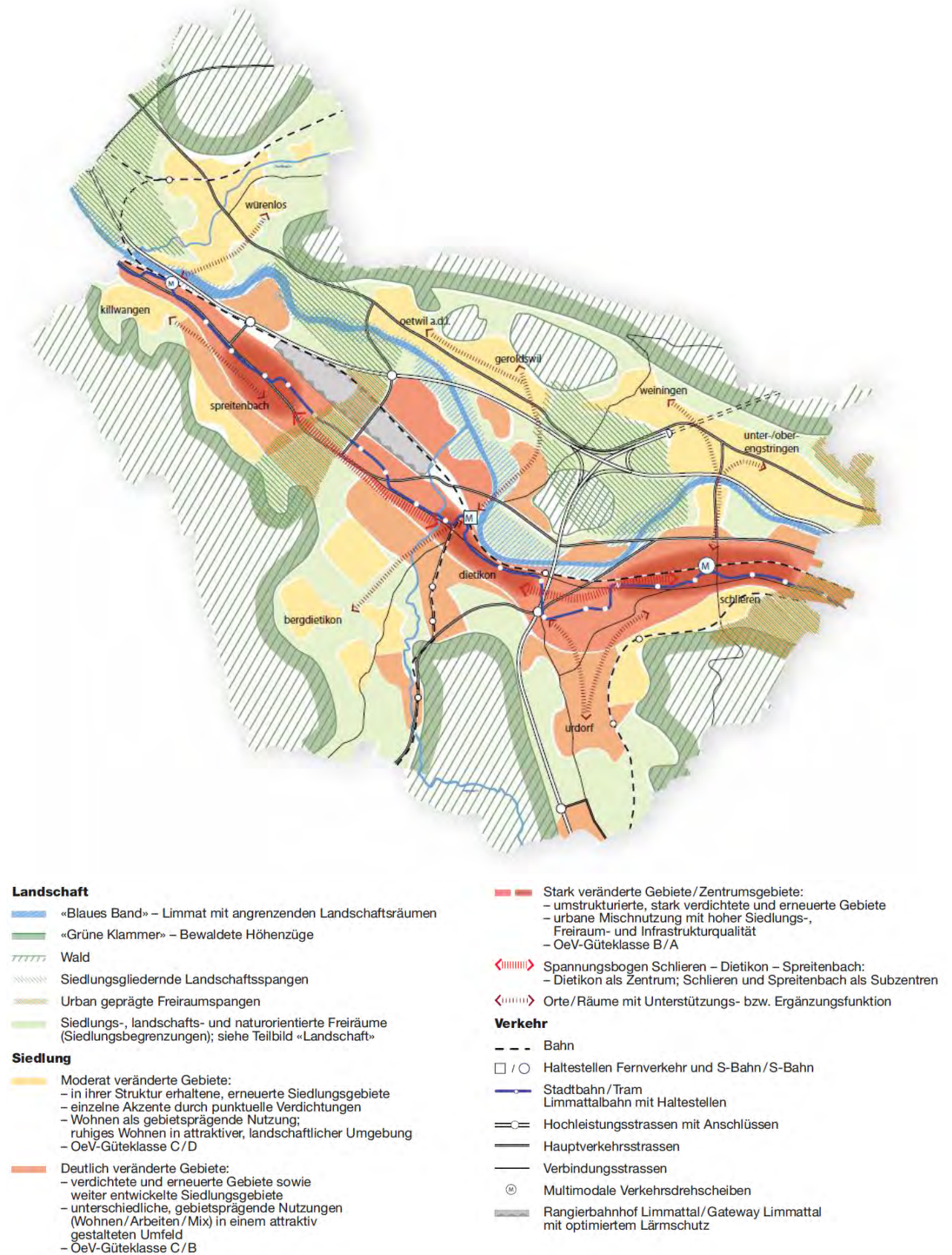


Abbildung 7: Zukunftsbild Agglomerationsprogramm Limmattal (Quelle: Agglomerationsprogramm Limmattal, 3. Generation)

### **Teilbild Landschaft**

Besondere Bedeutung im Limmattal haben die Limmat als «Blaues Band» und die Seitenbäche (Reppisch und Furtbach) als zentrale Landschafts-, Natur und Vernetzungselemente sowie als Erholungsraum. Dieses «Blaues Band» verbindet die Gemeinden wie eine Perlenschnur. Die Hügelzüge Alt- und Heitersberg mit den angrenzenden Wäldern bilden die fließende Grenze des Limmattals, prägen die Talform und dienen als ökologischer Ausgleichs- und Rückzugsraum. Die siedlungsgliedernden Landschafts- und Freiraumspangen mit städtisch geprägten Grün- und Freiräumen (bestehende Querbeziehungen zwischen den beiden Talflanken) gewährleisten die ökologische Vernetzung zu den Höhenzügen und Seitentälern; sie dienen nebst der Raumgliederung auch der Orientierung und Identifikation.

### **Teilbild Siedlung**

Das Siedlungsgebiet wird nach seiner Veränderungsdynamik (moderat, deutlich, stark) räumlich gegliedert. Das Limmattal ist durch die polyzentrische Struktur mit Spreitenbach, Dietikon und Schlieren, die einen «Spannungsbogen» bilden, geprägt. Die Orte weisen unterschiedliche funktionale Hot Spots auf und sind damit die treibenden Kräfte der wirtschaftlichen Dynamik des Limmattals. Gebiete mit Hochhäusern als urbane Bebauung prägen die Ortsbilder (Landmarks). Diese Gebiete weisen zudem eine starke innere (und vertikale) Verdichtung auf. Die Gemeinden an den Bergflanken und Hanglagen bieten attraktive und zusammenhängende Wohnnutzungen und haben weitere Komplementärfunktionen zu den Zentren.

### **Teilbild Verkehr**

Das S-Bahn-Netz bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs (Groberschliessung) im Limmattal. Die Bahnhöfe Schlieren, Dietikon und Killwangen-Spreitenbach bieten als multimodale Verkehrsdrehscheiben ein umfassendes Angebot an Verkehrsdienstleistungen an. Die Limmattalbahn (Stadtbahn / Tram) ermöglicht als schneller, schienengebundener ÖV-Mittelverteiler eine leistungsfähige und attraktive Erschliessung der dynamischen Siedlungsgebiete entlang des „Spannungsbogens“ südlich der Limmat. Ein dichtes, leistungsfähiges und zuverlässiges Busangebot ergänzt die schienengebundene Verkehrserschliessung. Dieses ist auf die S-Bahn-Stationen sowie auf die Haltestellen der Limmattalbahn ausgerichtet. Das dichte Langsamverkehrsnetz besteht aus attraktiven und sicheren Fuss- und Radwegen. Entlang der Talachse ermöglichen schnelle Radrouten eine stetige und sichere Befahrung.

Die beiden Autobahnen A1 und A3 haben insgesamt acht Anschlussstellen innerhalb des Perimeters. Sie dienen in erster Linie der Durchleitung des übergeordneten Verkehrs, übernehmen aber auch eine wichtige regionale Funktion, indem der grossräumige Quell- und Zielverkehr direkt auf die Hochleistungsstrassen-Achsen geleitet wird und die Siedlungsgebiete so von unnötigem Durchgangsverkehr geschützt werden. Die Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen, welche die einzelnen Gemeinden innerhalb des Perimeters miteinander verbinden, sind im Innerorts-Bereich sicher und siedlungsverträglich gestaltet. Dem strassengebundenen ÖV werden ausreichende Kapazitäten eingeräumt. Die Bus-Achsen verknüpfen das Limmattal gleichzeitig in Nord-Süd- und in West-Ost-Richtung mit den umliegenden Regionen.

Der Rangierbahnhof (RBL) und der geplante Regionalterminal Limmattal (Umladestation für Container, vorwiegend Bahn-Strasse) dienen als Drehscheiben für Güter und Logistik. Der RBL sammelt und verteilt als eines der nationalen Verteilzentren den Einzelwagenladungsverkehr.

Folgende Massnahmen wurden im Agglomerationsprogramm für Spreitenbach definiert:

Bez.	Massnahme	Beitragsberechtigt
ÖV1	Ein Grossteil des Mehrverkehrs soll ab 2022 mit einer leistungsfähigen Stadtbahn bewältigt werden. Die Limmattalbahn fährt als schneller Feinverteiler von Zürich-Altstetten nach Killwangen.	Ja
GV 2a	Die Müslistrasse soll etappiert ausgebaut werden. Die erste Etappe umfasst eine neue Spangenverbindung von der Industriestrasse an die Müslistrasse zur Erschliessung der Arbeitsplatzzone Kreuzäcker. Die Spange wird mit einem Kreisel an die Industriestrasse angeschlossen.	Ja
GV 2b	Die zweite Etappe umfasst den Ausbau der bestehenden Müslistrasse ab Höhe Sandäckerstrasse bis zur Pfadackerstrasse. In einer späteren dritten Etappe soll die Müslistrasse noch weiter in Richtung Nordwesten verlängert und wiederum an die Industriestrasse angeschlossen werden.	Nein
GV 3	Die Baumgartenstrasse ist eine wichtige Erschliessungsachse für die Quartiervernetzung und eine wichtige Transitachse für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Radverkehr. Es ist ein grosszügiges Strassenprofil, barrierefrei begehen- und befahrbar auf der gesamten Breite, mit Strassenbäumen zur räumlichen Gliederung und Fassung vorgesehen. Dazu soll ein abwechslungsreiches Erscheinungsbild durch unregelmässige Abstände und unterschiedliche Baumarten entstehen. In Abhängigkeit zur Entwicklung Neumatt und mit Entscheid der Gemeindeversammlung vom 14. Januar 2020 ist diese Massnahmen bis auf weiteres nicht umsetzbar.	Ja
GV 4	Ein Teilbereich des bestehenden Parkhauses Shoppi wird abgebrochen und die Parkflächen werden verschoben. Dadurch wird eine städtebau- und freiraumtechnisch wichtige Fläche für einen Platz geschaffen. Mittels eines Projektwettbewerbs werden die Anforderungen an diesen Platz bestmöglich planerisch umgesetzt. Der Ausbau hängt vom Realisierungshorizont der Innenverdichtung auf dem Shoppi-Areal ab. In Abhängigkeit zur Entwicklung Neumatt und mit Entscheid der Gemeindeversammlung vom 14. Januar 2020 ist diese Massnahmen bis auf weiteres nicht umsetzbar.	Nein
LV 11	Mit dem Vollausbau der Sandäckerstrasse soll die Lücke im Fuss- und Radverkehrsnetz adäquat geschlossen werden. Weiter wird entlang des Trassees der Limmattalbahn von der Sandäckerstrasse bis zur Haltestelle Grabäcker der Zugang für den Langsamverkehr mittels Weg im Zusammenhang mit dem Projekt von Mettler2Invest (Pathé) erstellt.	Ja
LV 12	Entlang der Zentrumsstrasse ist die Lücke im Fuss- und Radverkehrsnetz adäquat zu schliessen.	Nein

Tabelle 4: Massnahmen des Agglomerationsprogramms Limmattal 3. Generation in Spreitenbach

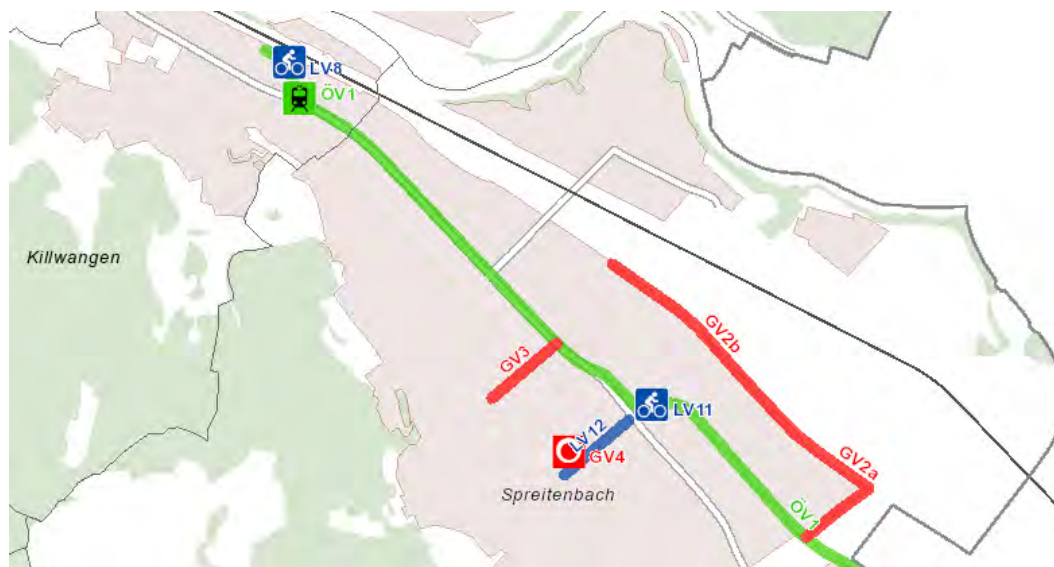


Abbildung 8: Massnahmen Agglomerationsprogramm 3. Generation (Quelle: AGIS, 2017)

#### Agglomerationsprogramm 4. Generation

Derzeit erarbeiten die Kantone Aargau und Zürich gemeinsam das Agglomerationsprogramm der 4. Generation für das Limmattal. Dieses gelangt in der 2. Hälfte 2020 in die Vernehmlassung. Als Umsetzungshorizont ist der Zeitraum von 2024 bis 2028 vorgesehen.

### 3.1.3 Radrouten

Im Jahr 2001 hat der Grosse Rat im Richtplan die Festlegung des kantonalen Radroutennetzes verabschiedet. Bis Ende 2003 hat die kantonale Arbeitsgruppe Zweiradverkehr (KAZ) in enger Abstimmung mit den Gemeinden und Regionalplanungsverbänden die Radtouren (Linienführung und Führungsart) verbindlich festgelegt. Das Netz ist bereits vollständig signalisiert und baulich umgesetzt.

Mit der kantonalen Radroute 521 weist Spreitenbach eine Verbindung mit Dietikon und Killwangen auf. Die Radroute wird via Bahnhofstrasse geführt.

Eine weitere kantonale Radroute (Nr. 714) verläuft via Fondlistrasse von Spreitenbach nach Dietikon.

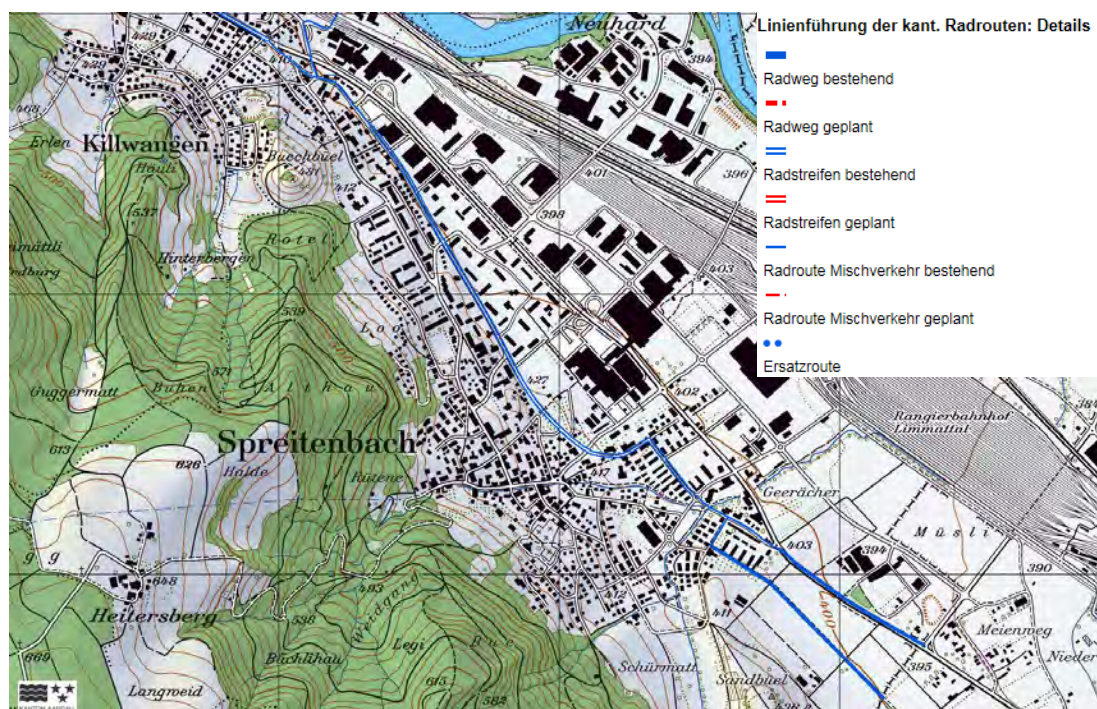


Abbildung 9: Kantonale Radrouten (Quelle: AGIS, 2017)

Die Förderung des Radverkehrs soll durch die Bereitstellung von Infrastruktur für attraktive und durchgehende Radrouten erfolgen.

Der kantonale Radnetzplan, der vom Amt für Verkehr (Kt. ZH) initiiert worden ist, sieht für das Limmattal eine Velovorzugsroute (Veloschnellroute) vor, welche die Stadt Zürich mit Baden verbinden soll. Die Fahrbahn als eigenständige Strecke soll im Idealfall 4 bis 5 Meter breit sein, wenn möglich nicht auf den Hauptverkehrsstrassen liegen und möglichst kreuzungs- sowie hindernisfrei sein. Der Abschnitt zwischen Zürich und Dietikon steht bereits fest. Für den Abschnitt von Dietikon nach Spreitenbach muss die genaue Führung noch definiert werden. In der Verkehrsstudie von metron (Stand 24. Januar 2020) wurden verschiedene Varianten geprüft. Zurzeit gilt die Variante B6 (Abbildung 11) als Bestvariante und die Variante B5 (Abbildung 13) als Untervariante. Betreffend Variante B6 wird derzeit innerhalb des Spreitenbacher Siedlungsgebiets ein teilweiser Verlauf auf dem SBB Areal angenommen (Quelle: Schreiben betreff. Velovorzugsroute, Abteilung Verkehr, 6. Februar

2020). Die Gemeinde Spreitenbach favorisierte stets einen kompletten Verlauf der Velovorzugsroute nördlich des Rangierbahnhofs, als logische Fortsetzung der Routenführung ab Dietikon-Silbern.

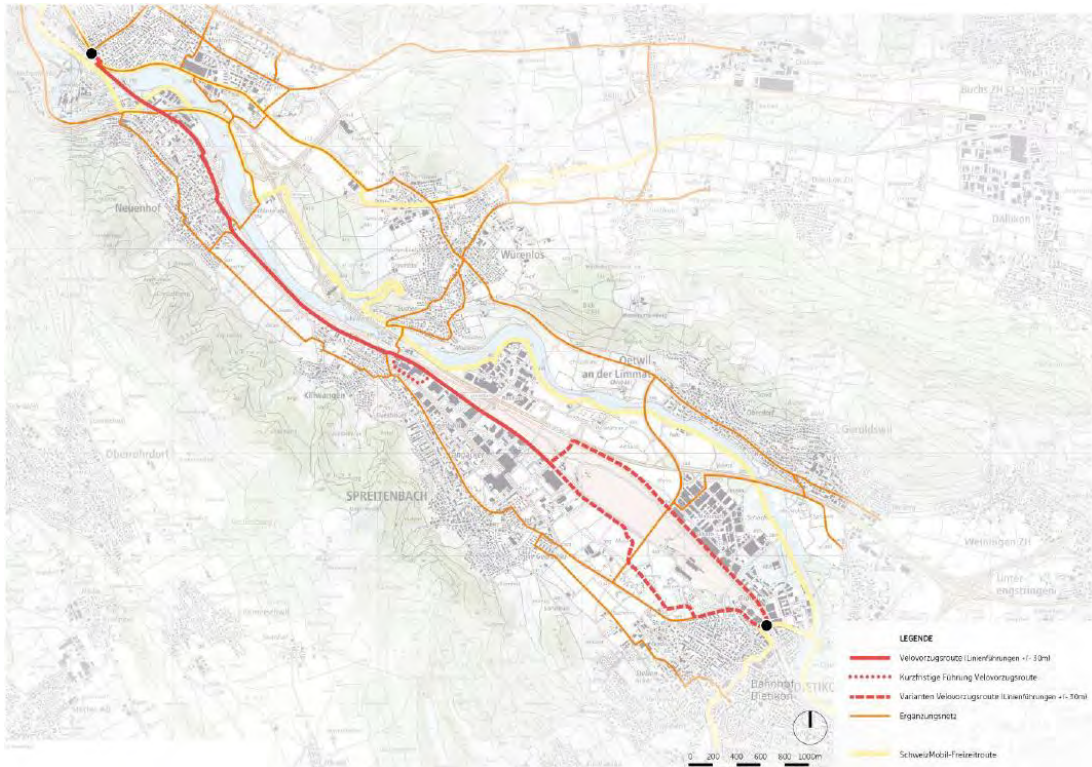


Abbildung 10: Übersicht Linienführung Velovorzugsroute gemäss Bestvariante (Quelle: BVU, 2020)

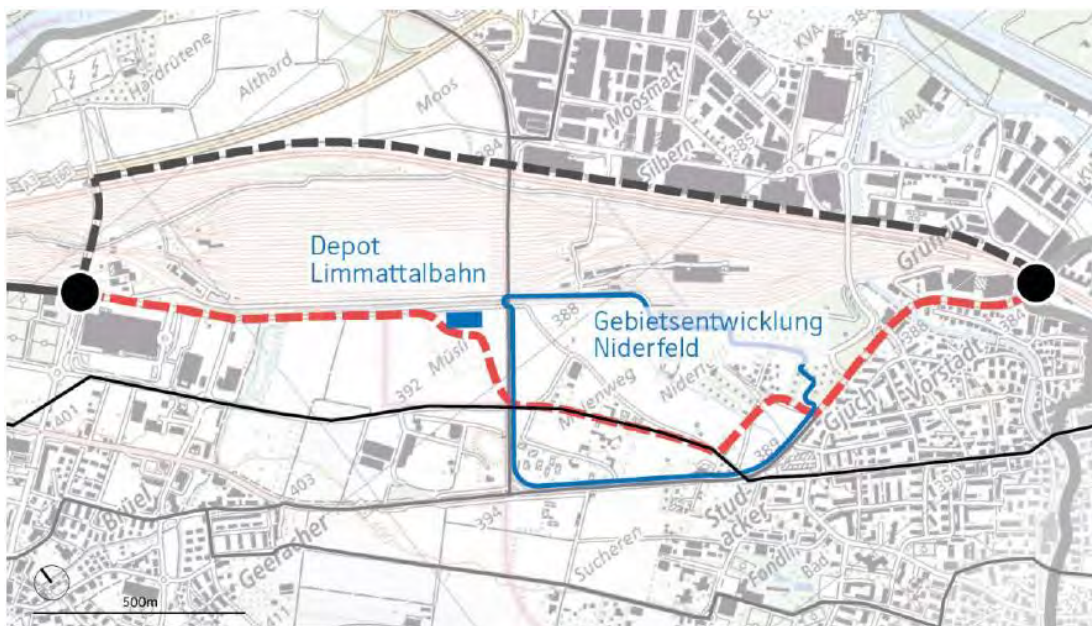


Abbildung 11: Vorstudie Veloschnellroute, Abschnitt Spreitenbach – Dietikon Variante 1, südlich der Geleise (Quelle: BVU, 2020)



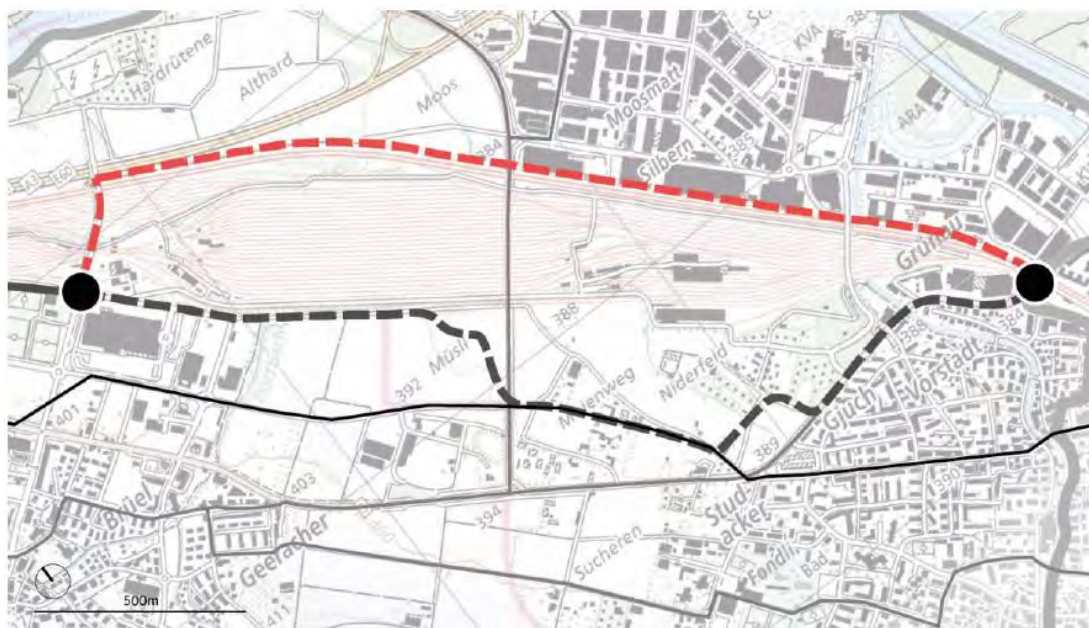


Abbildung 12: Vorstudie Veloschnellroute, Abschnitt Spreitenbach – Dietikon, Variante 2, nördlich der Geleise (Quelle: BVU, 2020)

### 3.1.4 Wanderwegnetz

In Spreitenbach sind gemäss Abbildung 13 zahlreiche Wanderwege vorhanden.

In Nord-Süd-Richtung führt ein Wanderweg vom Restaurant Heitersweg via Schulhaus Hasel zum Bahnhof Killwangen. Ein weiterer Wanderweg führt vom Egelsee zum Shoppi Tivoli. Im Weiteren wird ein Wanderweg längs durch Spreitenbach von Dietikon nach Killwangen entlang des Wohngebiets signalisiert.

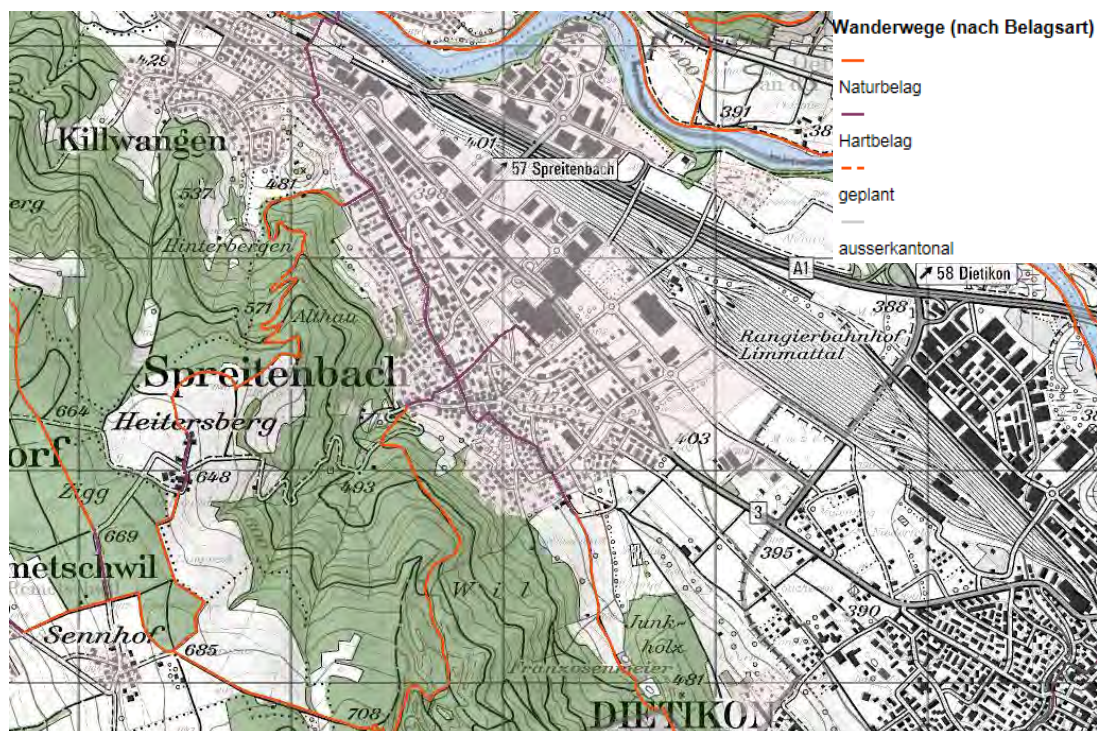


Abbildung 13: Wanderwege (Quelle: AGIS, 2017)

### 3.1.5 Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU

Die Gesamtverkehrsstrategie formuliert auf strategischer Ebene die zukünftigen Entwicklungsrichtungen für die Mobilität im Kanton Aargau. Die Strategie aus dem Jahr 2006 wurde 2016 aufgrund der vom Grossen Rat beschlossenen Festlegung des Siedlungsgebietes im Richtplan, der aktualisierten Siedlungs- und Verkehrsprognosen sowie der absehbaren technologischen Entwicklungen überarbeitet.

Die neue Strategie verfolgt, im Vergleich zur Version 2006, im Wesentlichen dieselben strategischen Ziele, ist aber in vielen Punkten konkreter (Beispiele: Güterverkehr, ökologische Aspekte, Orte mit hohem Publikumsaufkommen). Sie zeigt die Stossrichtung der kantonalen Verkehrspolitik für die nächsten zehn Jahre mit einem Planungshorizont bis 2040 auf.

Mit der Mobilitätsstrategie werden Stossrichtungen und Ziele definiert und es wird konkretisiert, wie diese erreicht werden sollen. Auf der Umsetzungsebene wird beschrieben, in welchen bestehenden oder noch zu schaffenden Mehrjahresprogrammen und Umsetzungskonzepten konkrete Massnahmen und zukünftige Handlungsmöglichkeiten aufgeführt werden. Die Massnahmenebene bildet die Grundlage für künftige Aufgaben- und Finanzpläne.

Die neue Mobilitätsstrategie basiert, im Unterschied zur alten Strategie, klar auf der Abstimmung zwischen Raumentwicklung und Verkehrsangebot. Sie setzt gezielt räumliche Akzente und verfolgt differenzierte Ziele für die einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen. Je besser diese Abstimmung gelingt, desto besser werden die raumplanerischen Ziele der inneren Siedlungsentwicklung unterstützt und umso nachhaltiger ist die Verkehrsentwicklung.

### **Stossrichtungen**

Insgesamt werden drei Stossrichtungen verfolgt:

- Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen
- Effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots fördern
- Verkehrsinfrastrukturen ökologisch und ökonomisch ausgewogen bauen, betreiben und erhalten

### **Ziele und Strategien**

Pro Stossrichtung werden Ziele und Strategien festgehalten. Dabei wird aufgrund der räumlichen Abstimmung unterschieden, welche Verkehrsmittel gefördert werden sollen.

Für Gemeinden in der Grösse von Spreitenbach ist der Platz für Verkehrsinfrastrukturen begrenzt. Gleichzeitig wird in diesen Raumtypen (urbane Entwicklungsräume gemäss Richtplan) der Grossteil des Bevölkerungszuwachses und des Wirtschaftswachstums stattfinden. Darum muss der Verkehr dort möglichst flächeneffizient abgewickelt werden: Es stehen daher die Förderung von Fuss- und Radverkehr (attraktives Netz) sowie ein attraktiver ÖV mit gutem Angebot (dichte Taktfolgen) zwischen und zu den Kernstädten im Vordergrund. Es sind attraktive Zugänge zu den ÖV-Haltestellen sicherzustellen. Die wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) wie Spreitenbach müssen auf den Hauptverkehrsstrassen (HVS) gut erreichbar sein. Der Zugang zu Orten mit hohem Publikumsaufkommen ist nach Möglichkeit zu verbessern.

### **Umsetzung**

Für die Umsetzung wird auf die jeweiligen Mehrjahresprogramme (MJP) und Umsetzungskonzepte (UK) verwiesen:

- Mehrjahresprogramme für ÖV und Strasse
- Umsetzungskonzept Mobilitätsmanagement
- Umsetzungskonzept Fuss- und Radverkehr
- Umsetzungskonzept kombinierte Mobilität
- Umsetzungskonzept Güterverkehr
- Umsetzungskonzept Verkehrssicherheit

### 3.1.6 Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013 & 2020

Das Mehrjahresprogramm (MJP) ist eine Gesamtplanung für den öffentlichen Verkehr im Kanton Aargau in den nächsten rund 10 Jahren. Es ist auf die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU abgestimmt, indem deren Zielsetzungen übernommen wurden. Wichtigste Grundlage für die koordinierte Planung im ÖV, MIV und LV ist insbesondere die Richtplanung. Das Mehrjahresprogramm stützt sich darauf ab und konkretisiert die anstehenden Entwicklungsschritte im ÖV.

#### Furttal und Limmattal

Der Hauptstrang des Korridors Limmattal liegt ausschliesslich im urbanen Entwicklungsraum mit wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten. In diesem Korridor stellt sich die Aufgabe, die Verkehrssysteme auf die erwartete markante Zunahme der Bevölkerung und Arbeitsplätze abzustimmen. Die geplante Entwicklung ist nur möglich, wenn die Kapazität des öffentlichen Verkehrs erhöht wird und der Modal Split zugunsten des ÖV verbessert werden kann. Im Raum Spreitenbach-Dietikon ist dies langfristig nur mit einem neuen Verkehrsträger, der Limmattalbahn, zu erreichen. Die Limmattalbahn kann verhindern, dass das Strassennetz im Limmattal, inkl. A1, weiter ausgebaut werden muss.

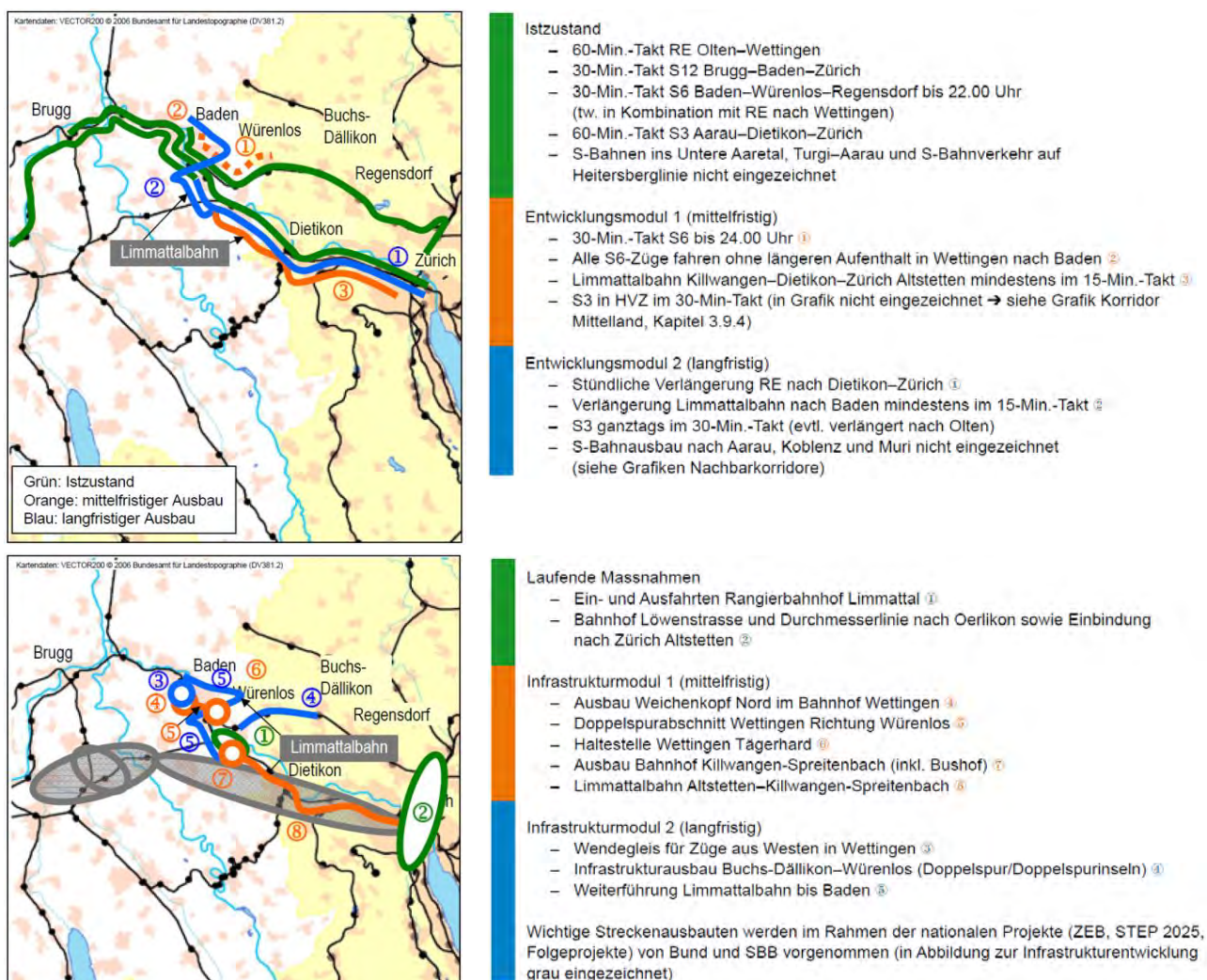


Abbildung 14: Beschrieb Angebots- und Infrastrukturoptimierung im Korridor Furttal und Limmattal (Quelle: MJP öv 2013)

Im MJP ÖV 2020 wird darüber hinaus die Anpassung der Buslinien in Spreitenbach im Zusammenhang mit der LTB thematisiert und der Bahnhof Killwangen Spreitenbach wird als ÖV-Drehscheibe von kantonaler Bedeutung festgehalten (Hindernisfreier Busterminal im Rahmen Realisierung Limmattalbahn, hindernisfreie Publikumsanlagen SBB).

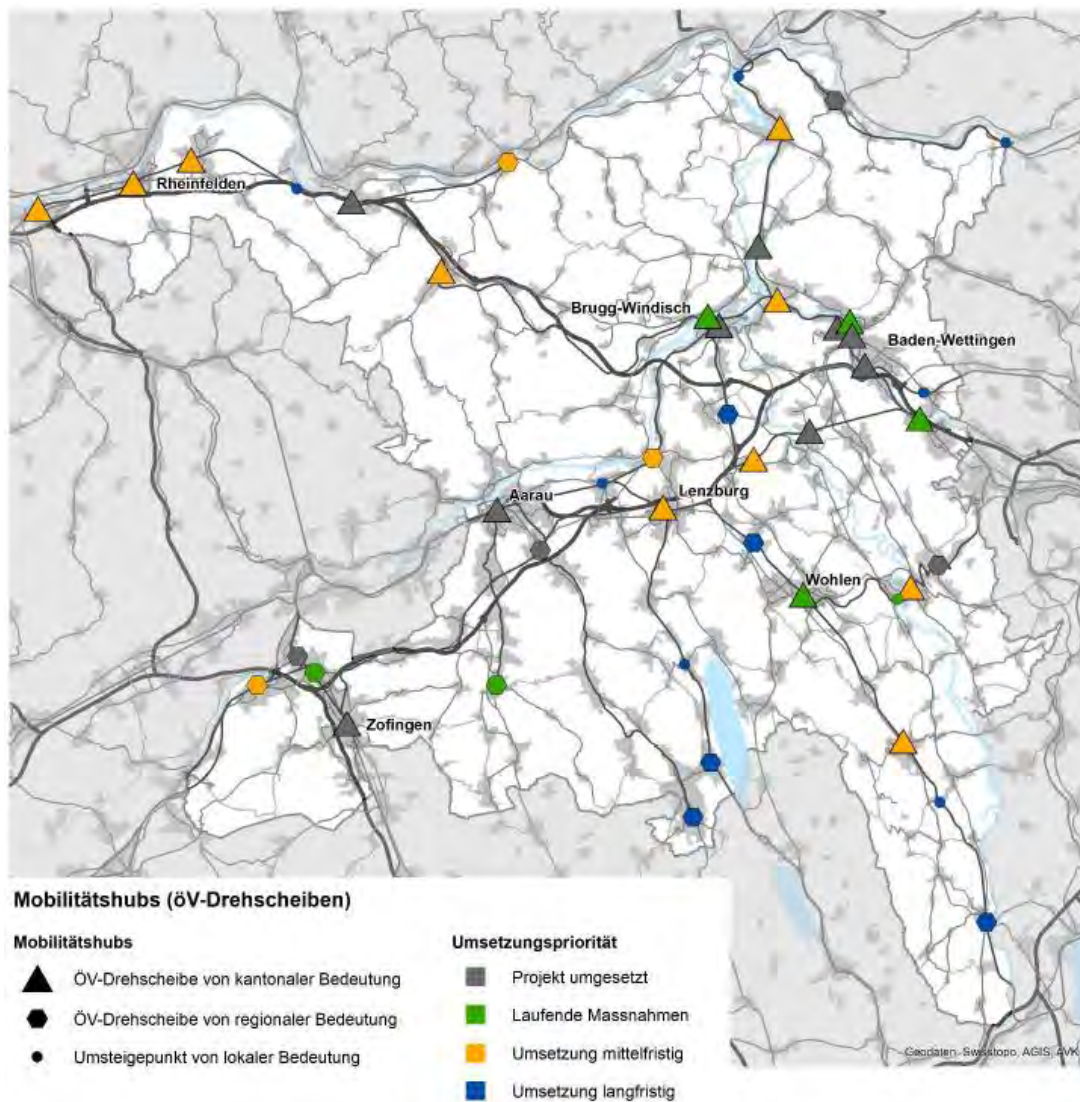


Abbildung 15: Priorisierung zur Umsetzung von Massnahmen bei öV-Drehscheiben (Quelle: MJP öV 2020)

## 3.2 Regionale Planungen

### 3.2.1 Regionales Entwicklungskonzept (REK) Baden Regio

Das Bevölkerungswachstum erfolgt vornehmlich durch Innenentwicklung, Umstrukturierung und hochwertige Verdichtung an zentralen und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen entsprechend der Vision Siedlungsentwicklung. Der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung liegt im Zentrumsgebiet (+14'000 EW). Für die gesamte Region wird ein Bevölkerungswachstum von rund 20'000 Einwohnern (2030) prognostiziert.

Die Kernelemente der Vision 2030 Siedlungsentwicklung sind:

- Imageträger, welche massgeblich zur Identitäts- + Imagebildung der Region beitragen;
- unterschiedlich stark veränderte und ausgeprägte Gebiete;
- Zentrenstruktur mit Regionalzentrum und regionalem Nebenzentrum, Subzentren sowie Dorfzentren;
- Nutzungsschwerpunkte in den Bereichen Freizeit, Versorgung, Arbeiten, Gesundheit, Bildung, Kultur;
- Gebiete mit ausgeprägter resp. moderater Innenentwicklung;
- Gebiete für regional bedeutsame Siedlungserweiterungen (kurz-/langfristig);
- Trassee Limmattalbahn mit angrenzendem gestalteten + aufgewerteten Strassenraum;
- Gebiete mit Hochhäusern als ortsbildprägende Bebauung (Landmarks).

Sämtliche Entwicklungen im Bereich Siedlung sind mit dem Verkehr abzustimmen.

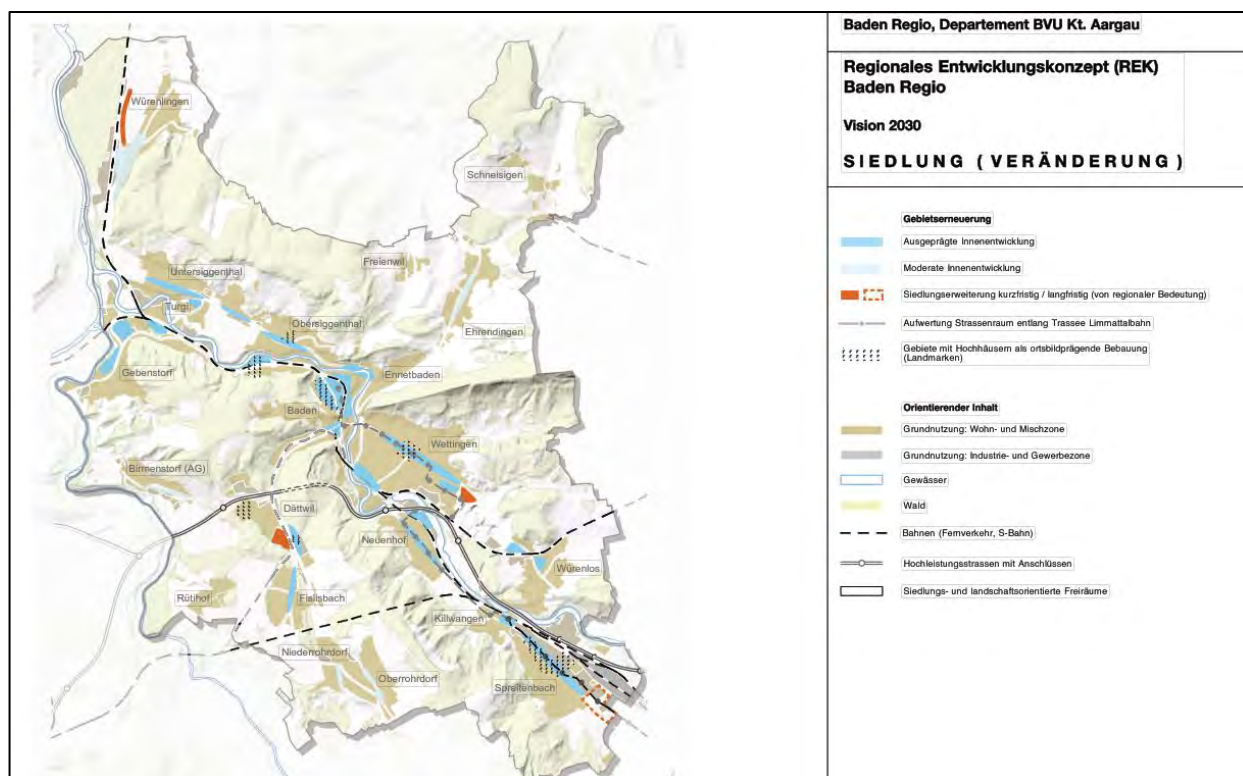


Abbildung 16: Regionales Entwicklungskonzept (REK) Baden Regio, Veränderung Siedlung (Quelle: Bericht sapartners, 2013)

## 3.3 Kommunale Planungen

### 3.3.1 Räumliche Entwicklungsstrategie 2030

Die Räumliche Entwicklungsstrategie 2030 (RES) zeigt die Perspektiven für einen Zeitraum von rund 15 Jahren auf. Schätzungen der zusätzlichen Kapazitäten zeigen, dass die Gemeinde Spreitenbach in diesem Zeitraum ohne Einbusse der Lebensqualität auf maximal 15'000 Einwohner anwachsen kann.

Aus der RES 2030 können folgende Zielsetzungen für die anstehenden Planungs- und Projektierungsarbeiten abgeleitet werden:

- Die Zentrumsachse (Dorfstrasse – Zentrumsstrasse – Sandackerstrasse) ist als attraktive Verbindung für den Fuss-, respektive Radverkehr und als prägnante Querachse mit platzartigen Aufweitungen weiter zu entwickeln.
- Um einen wirkungsvollen Modalsplit zu erreichen, ist im Zusammenhang mit der Limmattalbahn ein konkretes Buskonzept zu erarbeiten, wobei eine gleichbleibende oder bessere Erschliessungsgüte anzustreben ist.
- Zur Stärkung des Fuss- und Radverkehrs (FRV) ist dem Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ Rechnung zu tragen.
- Die Querachsen, welche die Verbindungen zu den Nutzungen und den Haltestellen der Limmattalbahn herstellen, sind für den Fuss- und Radverkehr aufzuwerten.
- Grundgerüst des Strassensystems sind die Längsachsen, insbesondere die Industriestrasse als zentrale verkehrsorientierte Achse.
- Die durchgehende Müslistrasse ist als wichtige Netzergänzung in das Strassensystem mit aufzunehmen.
- Es ist zu untersuchen, inwieweit die Müslistrasse mit Lärmschutzmassnahmen gegen den Rangierbahnhof kombiniert werden kann.
- Der Strassenverkehr ist insgesamt durch verkehrssteuernde Massnahmen zu optimieren.
- Flankierende Massnahmen, wie Kontingentierung, Fahrtenmodelle oder Ähnliches sind im Sinne eines Mobilitätsmanagements zu prüfen. Im Weiteren soll die bereits vorhandene Parkraumbewirtschaftung berücksichtigt resp. überprüft werden.
- Auf der Höhe der Furttalbrücke ist ein Ausbau des Autobahnanschlusses zu einem Vollanschluss anzustreben.
- Bei der Umgestaltung der Landstrasse K274 zum Spreiti-Boulevard ist dafür Sorge zu tragen, dass die Erschliessung der daran angrenzenden Grundstücke situationsgerecht erfolgen kann (von vorne und rückwärtig). Die neue Landstrasse soll auch als öffentlicher Raum wahrgenommen werden.
- Die Haltestelle SCS/Tivoli in Seitenlage ist auf der Strassenebene auf den Stadtplatz auszurichten.

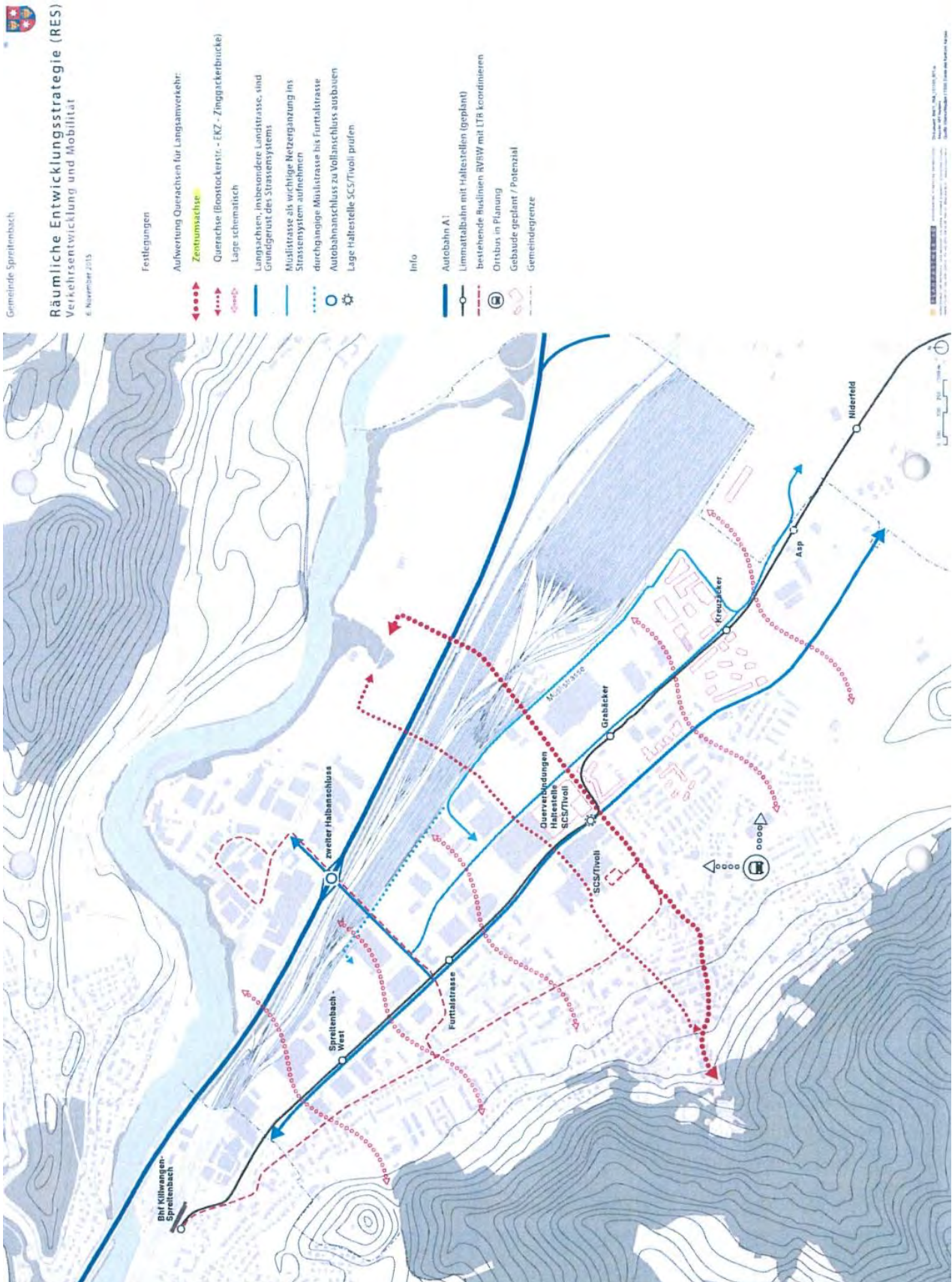


Abbildung 17: Räumliche Entwicklungsstrategie (RES), Verkehrsentwicklung und Mobilität (Quelle: Abbildung aus RES 2030, Planpartner AG 2016)



### 3.3.2 Verkehrsstudie Masterplan RES (Aktualisierung 2020)

Mit der zu erwartenden Entwicklung in der Gemeinde Spreitenbach muss mit einer Verkehrszunahme gerechnet werden. Die zukünftigen Entwicklungen wurden von der Gemeinde in Form von 19 «Objektblättern» fassbar gemacht und in die Zeithorizonte «bis 2025», «2025 – 2030» und «2030 +» eingeteilt.

Auf Basis dieser Objektblätter wird in der aktualisierten Verkehrsstudie Masterplan RES (2020) die zusätzliche zukünftige Verkehrserzeugung abgeschätzt. Die grösseren Entwicklungen sind entlang der Achsen Landstrasse und Industriestrasse zu erwarten. Dabei sind die Auswirkungen der Limmatalbahn schwierig zu prognostizieren. Durch den vermehrten Einsatz von Lichtsignalanlagen besteht ein Potenzial zur besseren Verkehrslenkung.

Insgesamt ist für den Prognosezustand 2030+ in der Abendspitze mit ca. 1'500 zusätzlichen Fahrten zu rechnen (ca. 550 Zufahrten und 950 Wegfahrten)

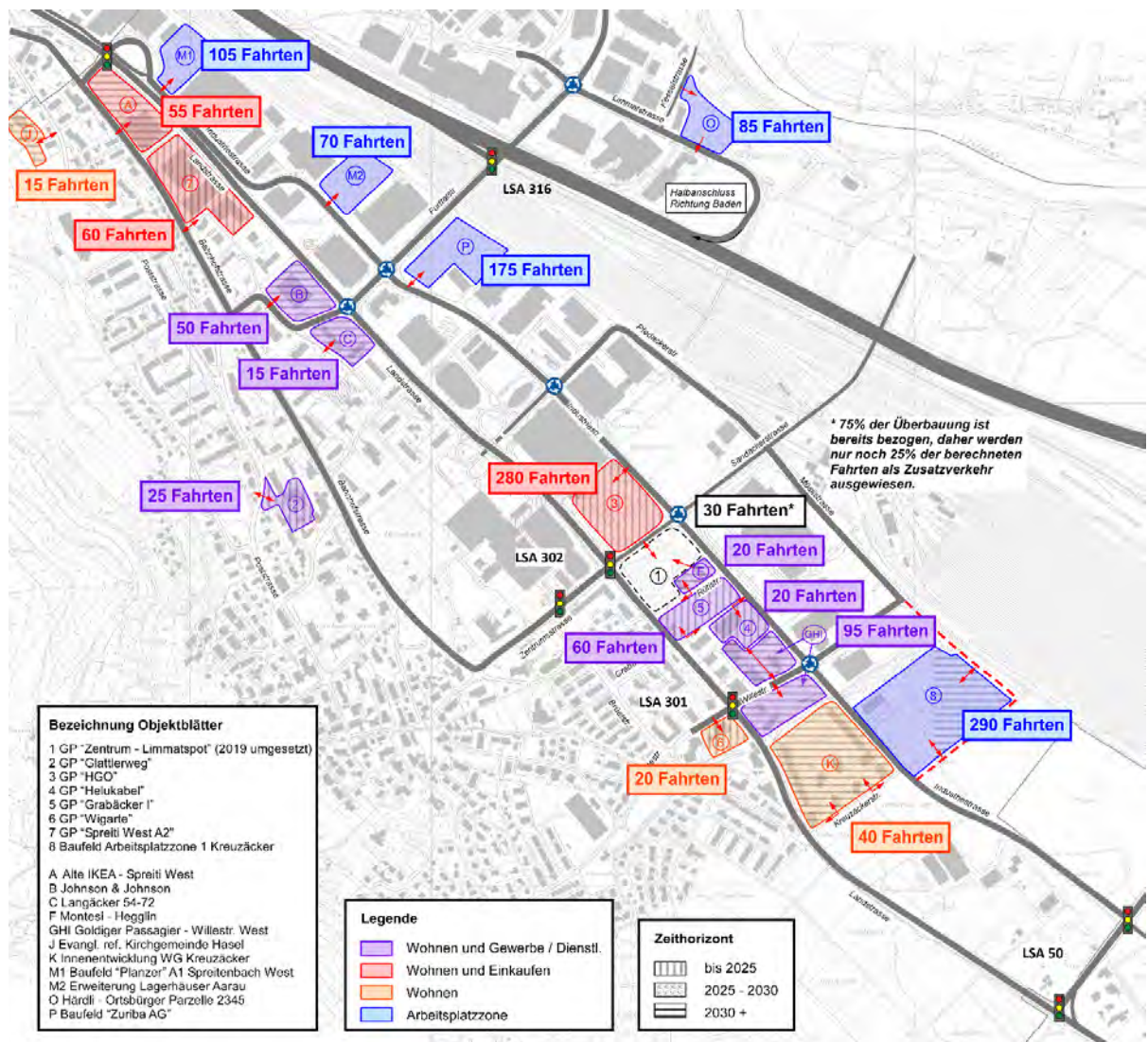


Abbildung 18: Mögliche zusätzlich generierte Fahrten, ASP

### 3.3.3 Bau- und Nutzungsordnung

Die Bau- und Nutzungsordnung (BNO) 2003 der Gemeinde Spreitenbach (Stand 2012) macht keine grundsätzlichen Aussagen zu Entwicklungszielen. Mit mehreren Teilrevisionen wurden die Regeln für verschiedene Gebiete angepasst und so deren Entwicklung ermöglicht. Für den Verkehr relevante Vorgaben erfolgen z.B. mittels Abminderungsfaktoren für den ruhenden Verkehr in Arbeitsplatz- und Mischzonen. Zudem werden bei grösseren Überbauungen und in dichten Gebieten unterirdische Sammelgaragen gefordert.

Die BNO der Gemeinde Spreitenbach wird ab 2020 einer Gesamtrevision unterzogen. Dies bietet die Möglichkeit, Erkenntnisse aus dem KGV über die BNO grundeigentümergebunden zu verankern. So können zum Beispiel die Verpflichtung für ein Parkleitsystem, die Begrenzung der Parkfelder über die gesetzlich vorgegebenen Normen hinaus und die Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkfelder auf privatem Grund nur auf Basis eines KGVs in der BNO verankert werden (vgl. § 54a BauG).

### 3.3.4 Strassenlärm-Sanierungsprojekt Gemeinde Spreitenbach

Die Gemeinde Spreitenbach liess im Frühjahr 2020 ein Strassenlärm-Sanierungsprojekt der Gemeindestrassen erarbeiten. Aus dem Gutachten resultiert, dass die Immissionswerte ohne Massnahmen bei 10 Liegenschaften und einer sanierungspflichtigen Parzelle überschritten werden. Insgesamt sind rund 207 Personen von Grenzwertüberschreitungen betroffen.

Das Sanierungsprojekt kommt zu den folgenden Schlussfolgerungen:

- Ein Ersatz von Belägen durch akustisch optimierte Deckbeläge rein aus Lärmschutzgründen ist wirtschaftlich nicht tragbar. Im Rahmen des regulären Strassenunterhalts ist der Einbau von lärmarmen Belägen geplant. Der Zeitpunkt ist jedoch noch unklar, weshalb keine Wirkung eingesetzt wird.
- Die Umsetzung von Tempo 30 auf der Poststrasse wurde mit dem Beschluss der Einwohnergemeindeversammlung vom 19.06.2018 abgelehnt. Auf den weiteren Strassenzügen sieht das Gesamtregionalverkehrskonzept keine Geschwindigkeitsreduktion vor.
- Der Bau von neuen Lärmschutzwänden ist aus Gründen der Erschliessung und Wohnhygiene, der Wirtschaftlichkeit oder einer unzureichenden Wirkung nicht möglich.
- Für die Objekte mit Immissionsgrenzwert-Überschreitungen liegen begründete Erleichterungsanträge vor. Ein Anspruch auf Schallschutzfenster besteht bei keinem Gebäude, da die dafür massgebenden Grenzwerte (Belastung > IGW ES III) nicht überschritten werden oder es sich um Neubauten ohne Anspruch auf Schallschutzfenster handelt.

Das Strassenlärm-Sanierungsprojekt wurde im Sommer 2020 öffentlich aufgelegt. Derzeit (Stand September 2020) sind noch Einsprachen hängig, welche im 2. Halbjahr 2020 behandelt werden.

### 3.3.5 Fussgängerkonzept Ebene +1 im Zentrum

Das Fussgängeretz im Bereich um das Shopping-Center wurde im Verkehrsrichtplan 2009 festgesetzt. Es ist geprägt vom Übergang von der à-Niveau-Fussgängerebene auf die Ebene +1 mittels Treppen, Lift, Rampen und Passarellen. Somit wird eine wichtige Verbindung zum zusammenhängenden Fussgängersystem der Einkaufszentren sowie der Umweltarena geschaffen. Mit der Überbauung Tivoli Garten wird die Ebene +1 konsequent weiterentwickelt. Weitere Übergänge auf der Ebene +1 sind in Richtung „Grabächer“ und IKEA vorgesehen.

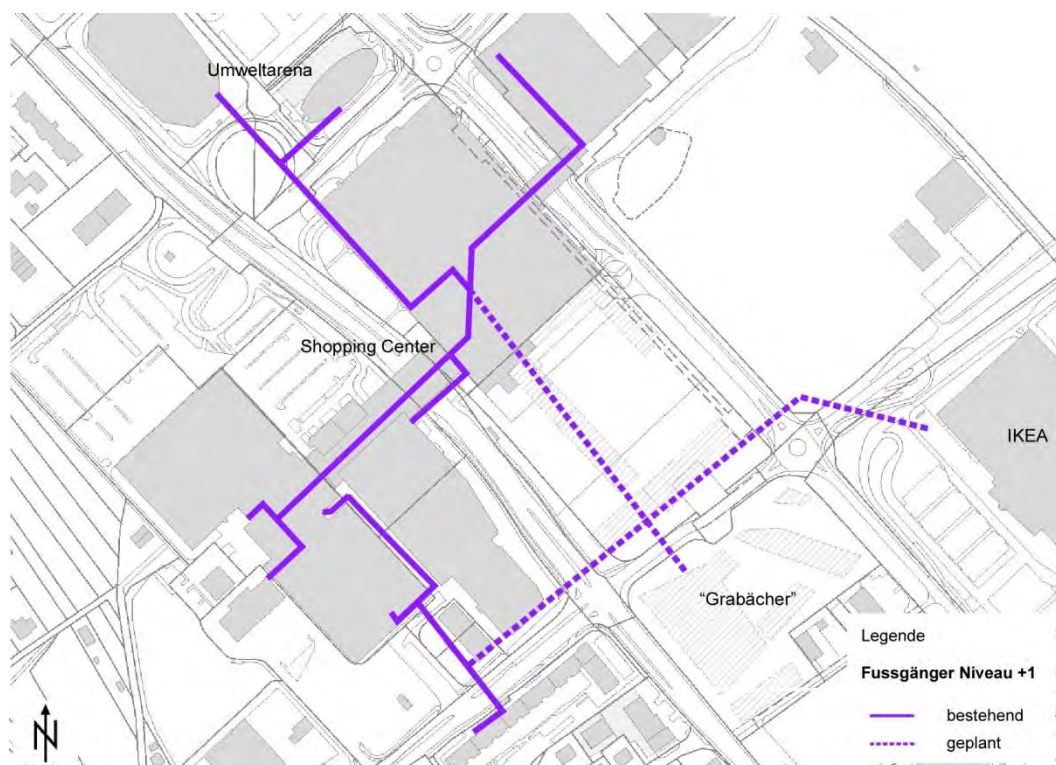


Abbildung 19: Fussgängerkonzept Ebene +1 gemäss Verkehrsrichtplan 2009

## 3.4 Weitere Planungen

### 3.4.1 Limmattalbahn

Das Limmattal gehört zu den dynamischsten Regionen der Schweiz. Damit sich die Städte und Gemeinden qualitativ weiterentwickeln können, ist ein weiterer Ausbau des öffentlichen Verkehrs notwendig. Bis ins Jahr 2022 soll die 2. Etappe der Limmattalbahn zwischen Schlieren und Killwangen-Spreitenbach in Betrieb genommen werden. Sie verbindet dann Zürich Altstetten mit Schlieren, Urdorf, Dietikon, Spreitenbach und Killwangen.

Auf dem Gemeindegebiet von Spreitenbach werden die Haltestellen Kreuzäcker, Grabäcker, SCS/Tivoli, Furttalstrasse und Spreitenbach-West bedient (Abbildung 20).<sup>4</sup> Die Haltestellen der Limmattalbahn werden behindertengerecht ausgeführt.

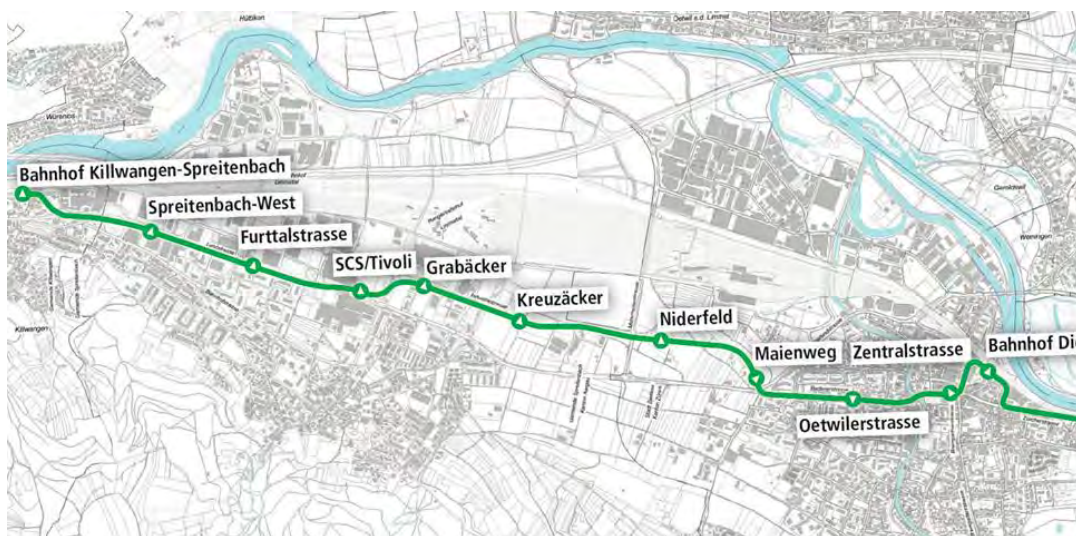


Abbildung 20: Streckenführung Limmattalbahn mit den provisorischen Haltestellenbezeichnungen

### 3.4.2 Planungen VBZ

Gemäss Planung VBZ für das Liniennetz 2030 im Limmattal ist eine Neuführung der Buslinie 303 von Dietikon via Silbernen nach Spreitenbach vorgesehen. Die Buslinie 303<sup>neu</sup> soll von Dietikon entlang der heutigen Buslinie 309 nach Silbernen geführt werden. Von dort verkehrt der Bus weiter durch die Mutschellenstrasse (Unterführung Rangierbahnhof) und die Industriestrasse bis zur zukünftigen Haltestelle Kreuzäcker der Limmattalbahn (LTB). Von dort soll in einer Schlaufenfahrt der südliche Ortsteil von Spreitenbach bedient werden (Abbildung 21). Damit kann der Ortsbus Spreitenbach in die Buslinie 303<sup>neu</sup> integriert werden. Eine Umsetzung dieser Massnahme ist nach Inbetriebnahme der LTB bis Killwangen vorgesehen. Die Abstimmung zwischen den Kantonen, Gemeinden und LTB ist noch nicht abgeschlossen.

<sup>4</sup> Bei den Bezeichnungen handelt es sich um Projektnamen aus dem Projekt LTB. Die definitiven Bezeichnungen der Haltestellen sind noch ausstehend.

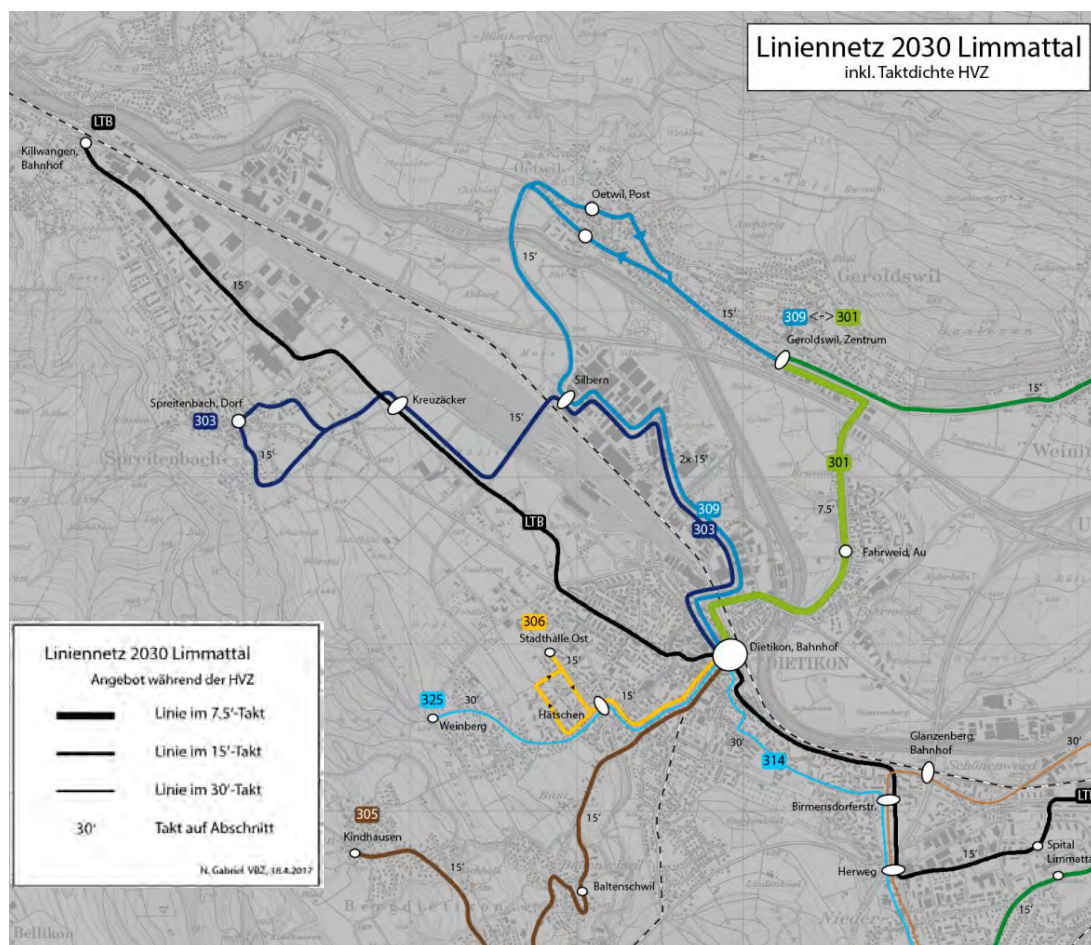


Abbildung 21: Planungen VBZ Liniennetz 2030 mit durchgehendem 303er von Spreitenbach nach Dietlikon

### 3.4.3 Planungen BVU / RVBW

Die Planungen der VBZ von einer umgelegten Linie 303<sup>neu</sup> werden vom Kanton Aargau grundsätzlich als Zielzustand unterstützt, die Planungshoheit auf Aargauer Boden liegt aber beim BVU. Die von den VBZ vorgesehene Busführung der Linie 303<sup>neu</sup> auf der Mutschellenstrasse wäre erst umsetzbar, wenn eine Busbevorzugung einen zuverlässigen und behinderungsfreien Busbetrieb auf der Mutschellenstrasse gewährleistet. Für die Busbevorzugung ist das kantonale Zürcher Amt für Verkehr zuständig.

Das Buskonzept des BVU im Zusammenhang mit der Limmattalbahn aus dem Jahr 2013 beruht auf den Linien 2, 4, 10 und einem neuen Ortsbus für den südöstlichen Teil von Spreitenbach. Es wird von einer Aufhebung der heutigen Buslinie 303 ausgegangen.

■ Variante «Lasso», bevorzugt von Kanton und RVBW:

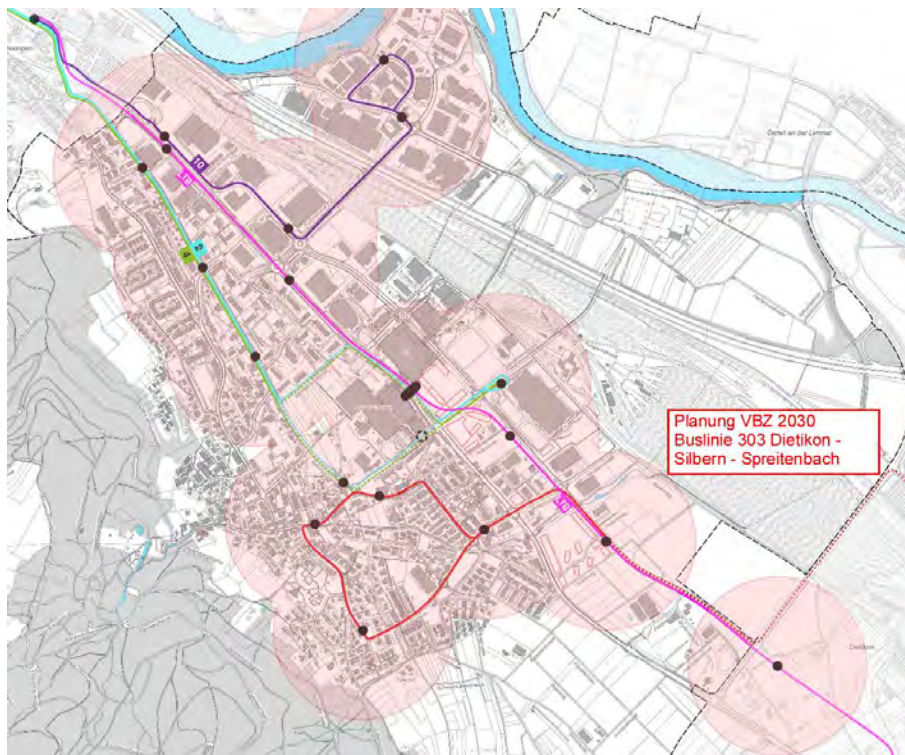


Abbildung 22: Ortsbusplanung des BVU / RVBW (Variante «Lasso»)

Es wurden verschiedene Linienführungsvarianten für den Ortsbus untersucht, welche aber nicht überzeugen konnten. Aufgrund von Kosten/Nutzen-Überlegungen hat der Gemeinderat entschieden, mit der Variante "Lasso" den Testbetrieb aufzunehmen. Der Testbetrieb dauert 3 Jahre und dient zur Erhebung der Auslastung. Nur wenn eine ausreichende Auslastung erreicht wird, ist die Finanzierung durch den Kanton sichergestellt.

### 3.4.4 Landschaftsspangen Hüttikerberg – Sandbühl und Rüsler – Sulpberg

Die beiden Landschaftsspangen sind Teil des Freiraumkonzepts «Agglomerationspark Limmattal». Dieses im Jahr 2009 lancierte Vorhaben will Freiräume im Limmattal schaffen und sichern.

Der Landschaftskorridor Hüttikerberg-Sandbühl liegt quer zur Limmat und verbindet die Gemeinde Würenlos und Oetwil an der Limmat auf der einen Talseite und Spreitenbach und Dietikon auf der anderen Talseite. Als Naherholungsgebiet von Spreitenbach soll es gut ins Fuss- und Radnetz eingebunden werden.



Abbildung 23: Landschaftsspange Hüttikerberg – Sandbühl (rechts) und Sulpberg – Rüsler (links)

Die Landschaftsspange Sulpberg – Rüsler stellt einen wichtigen Erholungsraum zwischen den Gemeinden Wettingen, Würenlos, Neuenhof und Killwangen dar. Diese Landschaftsspange tangiert Spreitenbach somit nur am Rande, ist aber als attraktives Fussverkehrsziel via Killwangen zu erreichen.

## 4 Analyse

### 4.1 Ausgangslage

#### 4.1.1 Wohnbevölkerung

Die Gemeinde Spreitenbach hat 12'055 Einwohner (Stand 31.12.2019), wobei 5'995 (49.7%) Schweizer und 6'060 (50.3%) Ausländer sind.

Die Einwohnerzahl von Spreitenbach ist von 1990 – 2019 um 47 % angestiegen. Im Vergleich zum Bezirk Baden (Zuwachs 39 %) ist dies ein überdurchschnittliches Wachstum.

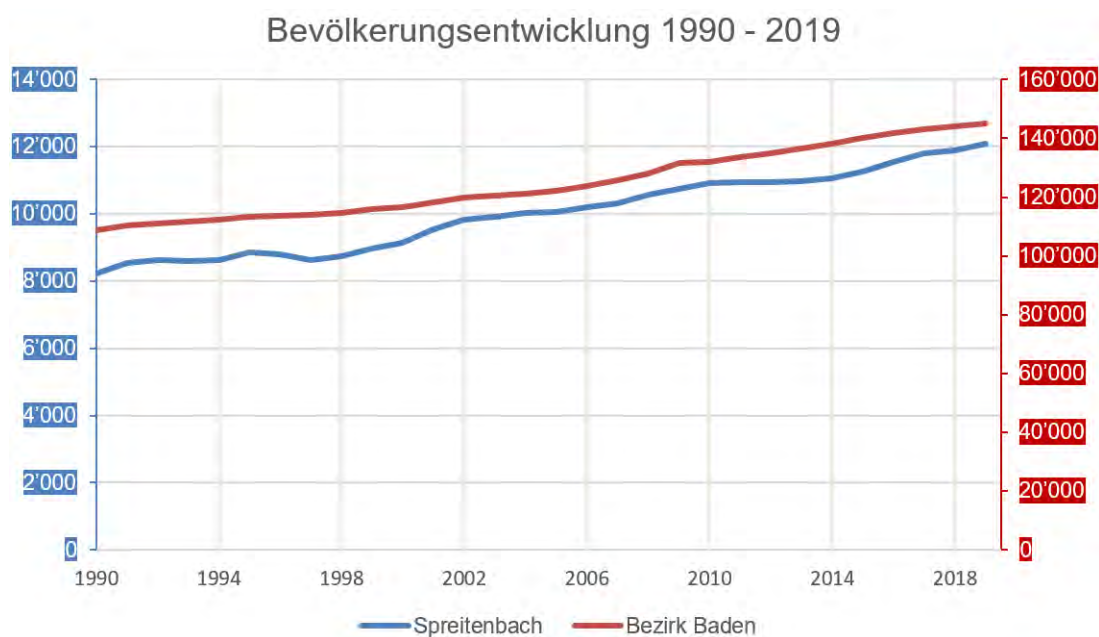


Abbildung 24: Wohnbevölkerung Spreitenbach und Bezirk Baden, 1990 – 2019 (Quelle: Kantonale Bevölkerungsstatistik)

#### Prognose

Der Kantonale Richtplan prognostiziert für die Gemeinde Spreitenbach eine Bevölkerungszunahme auf 15'780 Einwohner im Jahr 2040. Die Gemeinde postuliert mit der RES 2030 eine mögliche Zunahme auf 15'000 Einwohner.

Das Gebiet entlang der Limmattalbahn-Achse ist im Richtplan als Wohnungsschwerpunkt (WSP) festgesetzt. Damit soll sowohl eine hochstehende Siedlungserneuerung im überbauten Bestand als auch eine qualitätsvolle Entwicklung in den unbebauten Gebieten erreicht werden. Aufgrund der sich abzeichnenden Dynamik und der bereits bekannten zukünftigen Planungen muss mit bis zu 15'000 Einwohnern bis 2030 gerechnet werden.



### 4.1.2 Einwohnerdichte

Im Kanton Aargau ist die Einwohnerdichte in der Gemeinde Spreitenbach mit 111 Einw./ha am höchsten.<sup>5</sup> Die gesamte Region Baden weist einen Wert von 65.1 Einw./ha auf (Stand 31.12.2017).

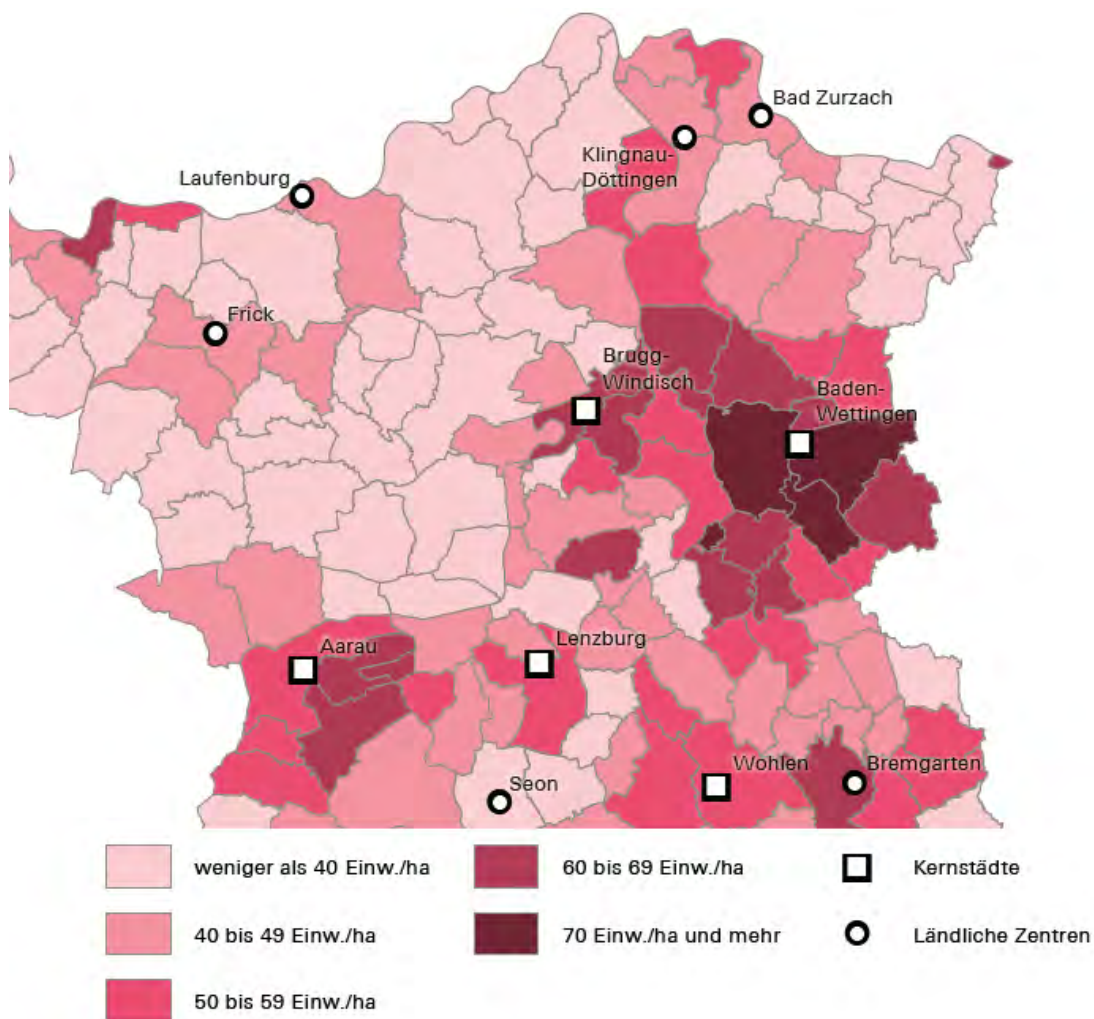


Abbildung 25: Einwohnerdichte pro ha, 2017 (Quelle: BFS, STATPOP 2017)

<sup>5</sup> Die Einwohnerdichte wird über die Wohnbevölkerung innerhalb überbauter Wohn- und Mischzonen definiert [E/ha]

### 4.1.3 Beschäftigte

Die höchste Beschäftigungsdichte (in Vollzeitäquivalenten) liegt beim Shoppi Tivoli mit 455 bis 570 Beschäftigten pro Hektare und beim Limmatpark und der IKEA mit 370 bis 400 Beschäftigten pro Hektare (Stand 2016). Entlang der Industriestrasse sowie im nördlichen Industriegebiet Händli liegen weitere Gebiete mit erhöhter Beschäftigungsdichte von 100 bis 400 Beschäftigten pro ha.

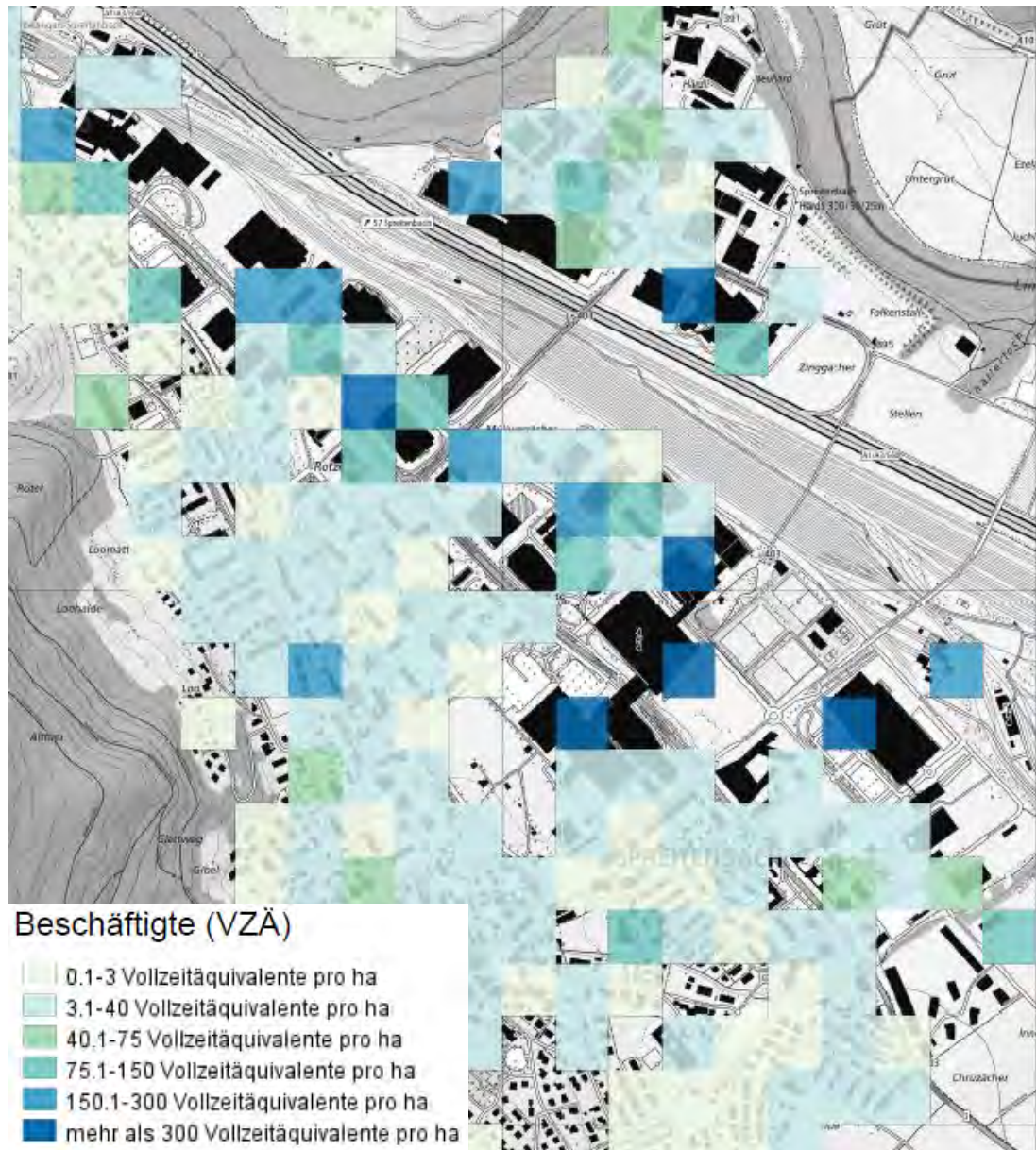


Abbildung 26: Beschäftigte pro ha, Stand 2016 (Quelle: BFS)

## Prognose

Aus dem Agglomerationsprogramm Limmattal geht für die Gemeinde Spreitenbach ein Beschäftigtenzuwachs von 13.7% (2013 – 2030) hervor. Für das Jahr 2030 werden demnach ca. 9'630 Beschäftigten erwartet. Bis zum Jahr 2040 wird ein Zuwachs auf ca. 10'000 Beschäftigte erwartet.

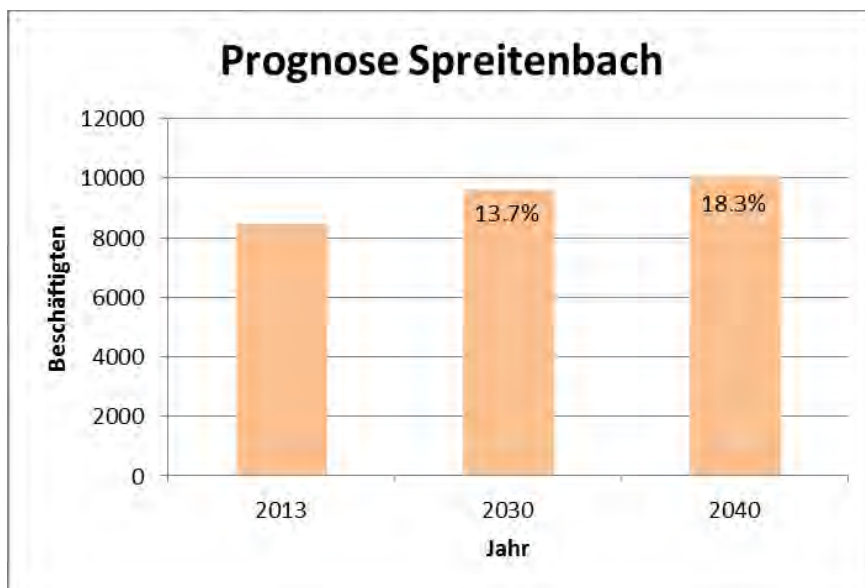


Abbildung 27: Beschäftigtenprognose Spreitenbach 2013 - 2040

## 4.2 Ruhender Verkehr (RuV)

### 4.2.1 Öffentliche Parkierungsanlagen

Die Gemeinde Spreitenbach verfügt über ein Parkierungsreglement, welches das Parkieren von Fahrzeugen aller Art und den Gebührenrahmen auf öffentlichem Grund regelt (neues Reglement gültig seit 01.08.2016).

Die Parkfelder sind mit Parkscheibe/Parkkarten bewirtschaftet. Je nach Örtlichkeit sind unterschiedliche Parkierungsdauern vorgesehen. Mit verschiedenen Parkkarten (Anwohner, Beschäftigte, Tageskarten) kann bei den entsprechend signalisierten Parkfeldern unbeschränkt parkiert werden.

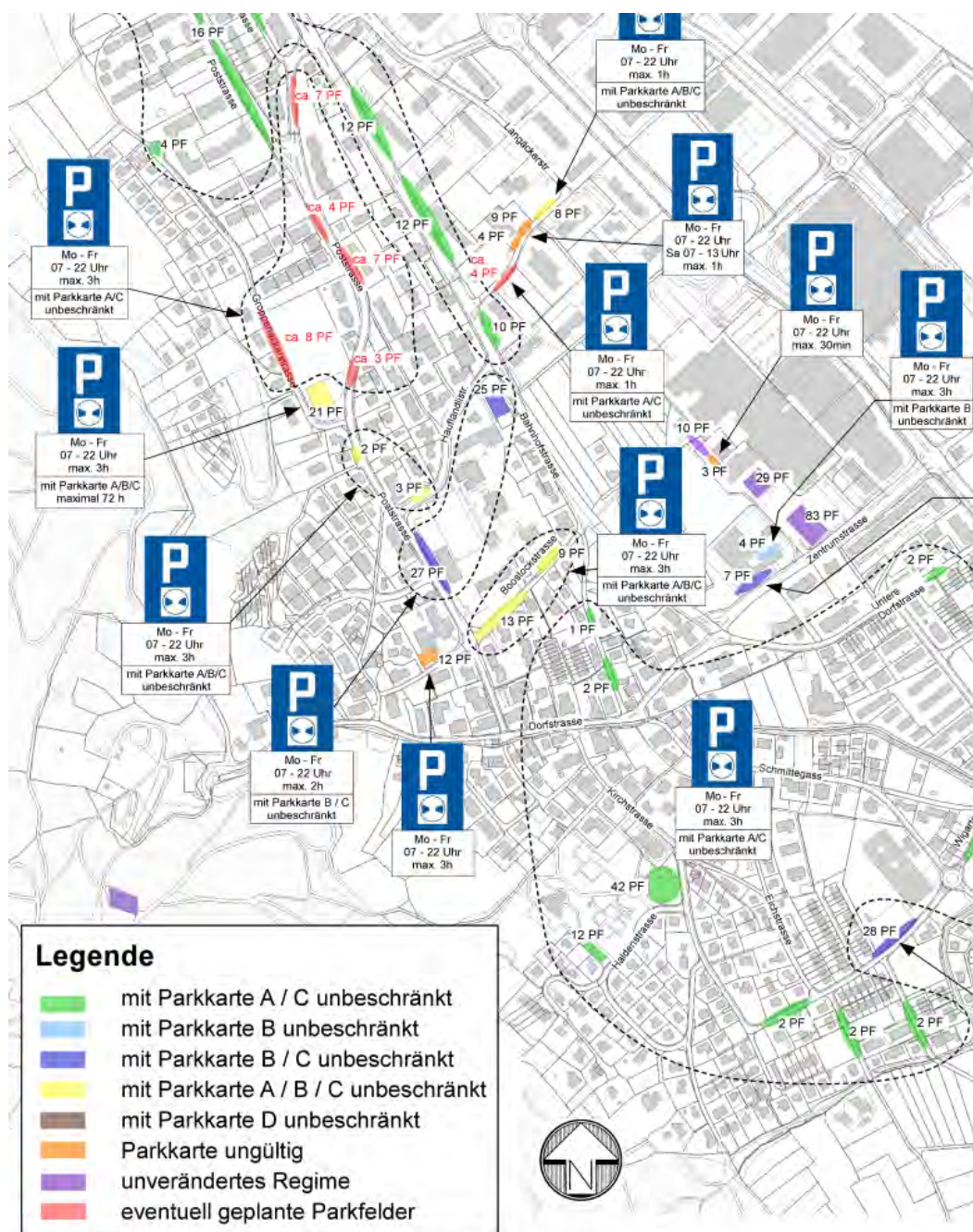


Abbildung 28: Ausschnitt Übersicht Parkplatzregime, Stand 09.01.17

Zusätzlich sind zahlreiche private Parkieranlagen vorhanden, welche im Zusammenhang mit der Nutzung (Einkaufen) öffentlich genutzt werden können.

- Shoppi Tivoli / Limmatpark, 3'500 Kunden-Parkfelder: Gemäss Sondernutzungsvorschriften beträgt die Parkierungsgebühr Fr. 2.00/h ab erster Minute für die 1. Stunde und Fr. 0.50 je angebrochene 30 Minuten in der 2. und 3. Stunde.
- IKEA (1.- CHF/h)
- Interio (gratis)
- Umwelt Arena, 500 Parkfelder (bis 45 min gratis, danach gebührenpflichtig)

#### 4.2.2 Berechnung Abstellplätze

Die Berechnung der Anzahl Abstellplätze für Fahrzeuge richtet sich gemäss Bau- und Nutzungsordnung (Stand 2012) nach der allgemeinen Verordnung zum Baugesetz, also grundsätzlich gemäss VSS-Norm 40 281. Für die Reduktion des Grenzbedarfs gemäss VSS-Norm kommen die Faktoren gemäss Parkierungsreglement 2003 (Stand 2008) zum Einsatz.

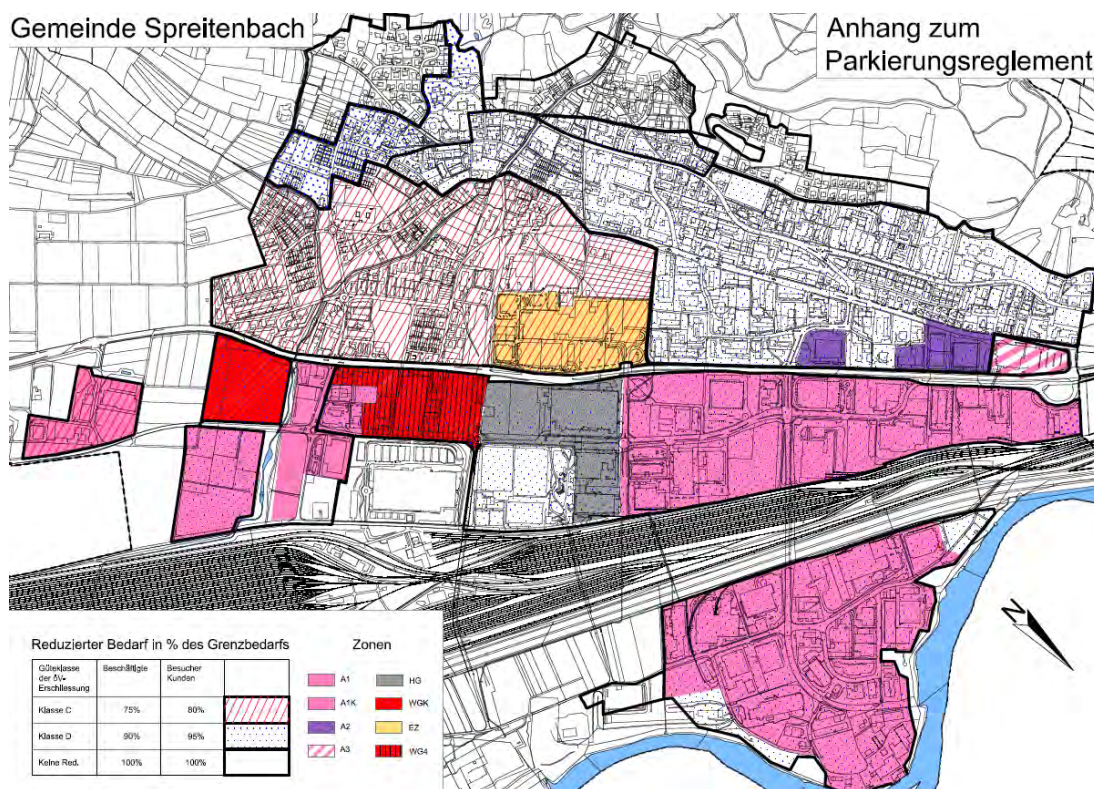


Abbildung 29: Reduktionsgebiete Parkfelder gemäss Parkierungsreglement 2003 (Stand 2008)

Zum Zweck der grösstmöglichen Verlagerung von Fahrten auf den öffentlichen Verkehr sowie zum Schutze vor den Auswirkungen des Verkehrs sind in der Bau- und Nutzungsordnung, zusätzlich zu den Reduktionen gemäss Parkierungsreglement, in Abhängigkeit der Zone, Abminderungen des Parkplatzbedarfs für Arbeitsnutzungen festgelegt. Eine Reduktion für Wohnnutzungen ist nicht vorgesehen.

		Typ	Personal		Kunden / Besucher	
			Min.	Max.	Min.	Max.
A1	Arbeitsplatzzone 1	1	80%	90%	85%	95%
A1K	Arbeitsplatzzone 1 Kreuzäcker	1	80%	90%	85%	95%
A2	Arbeitsplatzzone 2	1	80%	90%	85%	95%
HG	Handels- und Gewerbezone	1	80%	90%	85%	95%
HGO	Handels- und Gewerbezone für Einkaufszentren und Fachmärkte	2	60%	70%	60%	70%
EZ	Einkaufszone	3	90%	90%	85%	95%
WGK	Wohn und Gewerbezone Kreuzäcker	1	80%	90%	85%	95%

Tabelle 5: Abminderungsfaktoren zur Berechnung des Parkfeldangebots für Arbeitsnutzungen (BNO § 56)

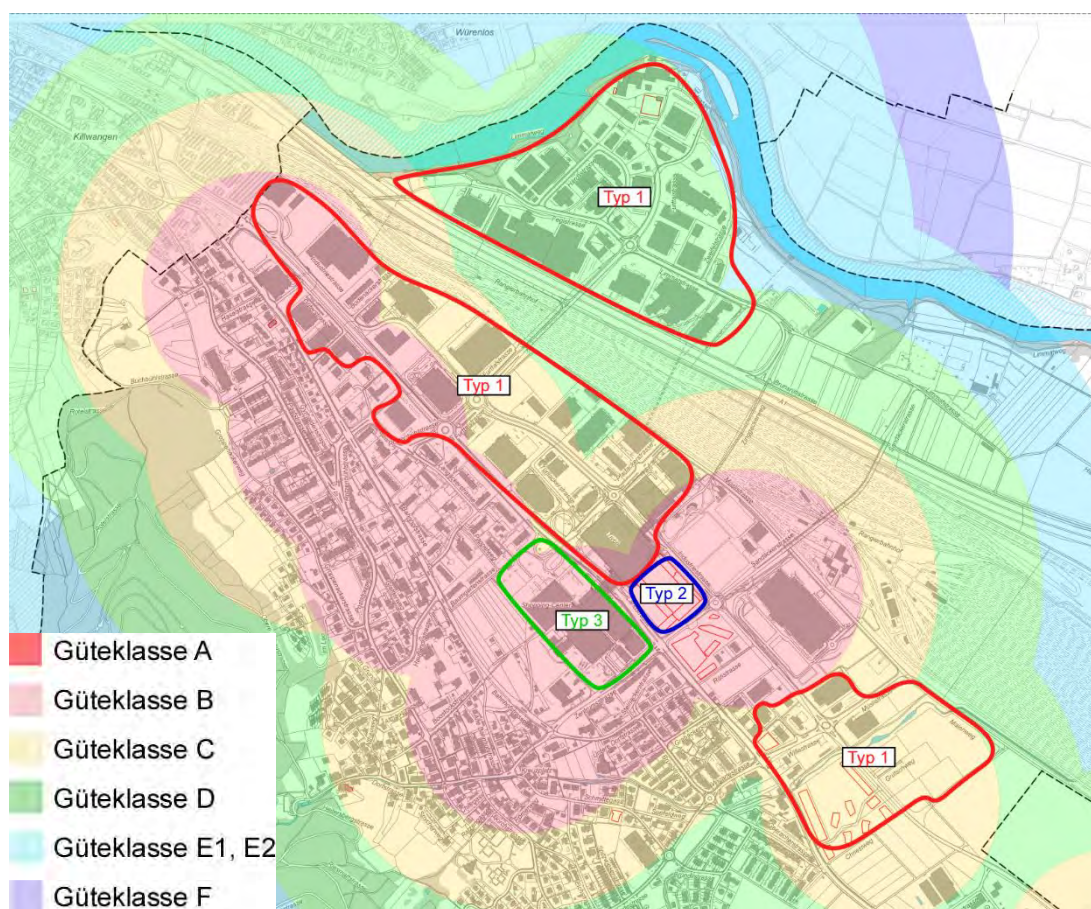


Abbildung 30: Vergleich Gebiete mit typisierten PP-Abminderungsfaktoren gemäss BNO §56 und ÖV-Erschliessungsgüteklassen

Die Gebiete mit Abminderungsfaktoren des Typs 1 liegen zu grossen Teilen in den ÖV-Güteklassen C und D. Die Gebiete mit Abminderungsfaktoren des Typs 2 & 3 liegen praktisch vollumfänglich in der ÖV-Güteklasse B.

### 4.2.3 Parkleitsystem

In Spreitenbach gibt es ein Parkleitsystem mit vereinzelt Informationsangeboten zur Parkplatzverfügbarkeit. Grundsätzlich zeigen die Anzeigen an, ob das Parkhaus frei oder besetzt ist. Vereinzelt weisen die Anzeigen auch die Anzahl freier Abstellplätze aus.

Das Parkleitsystem beinhaltet folgende Parkhäuser:

- Shoppi Tivoli
- Limmatpark
- IKEA
- Mömax
- Umwelt Arena

#### **4.2.4 Stärken und Schwächen Ruhender Verkehr**

##### ***Stärken Ruhender Verkehr***

- Die Gemeinde Spreitenbach beeinflusst mit dem Parkierungsreglement aktiv die Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichem Grund.
- Für Arbeitsplatzgebiete sind Abminderungsfaktoren für das Parkplatzangebot festgelegt.

##### ***Schwächen Ruhender Verkehr***

- ÖV-Erschliessung hat keine Auswirkung auf die Parkplatzerstellungspflicht für Wohnnutzung.
- Autoarmes oder autofreies Wohnen sind in der BNO resp. im Parkierungsreglement nicht vorgesehen.
- Die Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher Parkfelder auf privatem Grund ist unterschiedlich und im Rahmen von verschiedenen, untergeordneten Planungen geregelt.
- Die Reglemente betreffend Parkplatzerstellungspflicht sind kompliziert und basieren teilweise auf veralteten Grundlagen.
- Das Parkleitsystem verfügt nur vereinzelt über Anzeigen der verfügbaren Parkfelder. Es besteht keine Pflicht, um am Parkleitsystem zu partizipieren.

## 4.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

### 4.3.1 Erschliessung MIV

Die Gemeinde Spreitenbach ist von Norden her über die Zürcherstrasse (K274) und von Süden über die Landstrasse (K274) sowie die Industriestrasse erschlossen. Im Weiteren besteht ein Halbanschluss an die Autobahn A1/A3 (von und in Richtung Baden), welcher über die Furttalstrasse (K276) an die Industrie- bzw. Landstrasse angebunden ist. Der Vollanschluss Dietikon ist im östlichen Teil der Gemeinde und liegt mehrheitlich im Kanton Zürich. Der Autobahnanschluss Dietikon ist über die Mutschellenstrasse erreichbar.

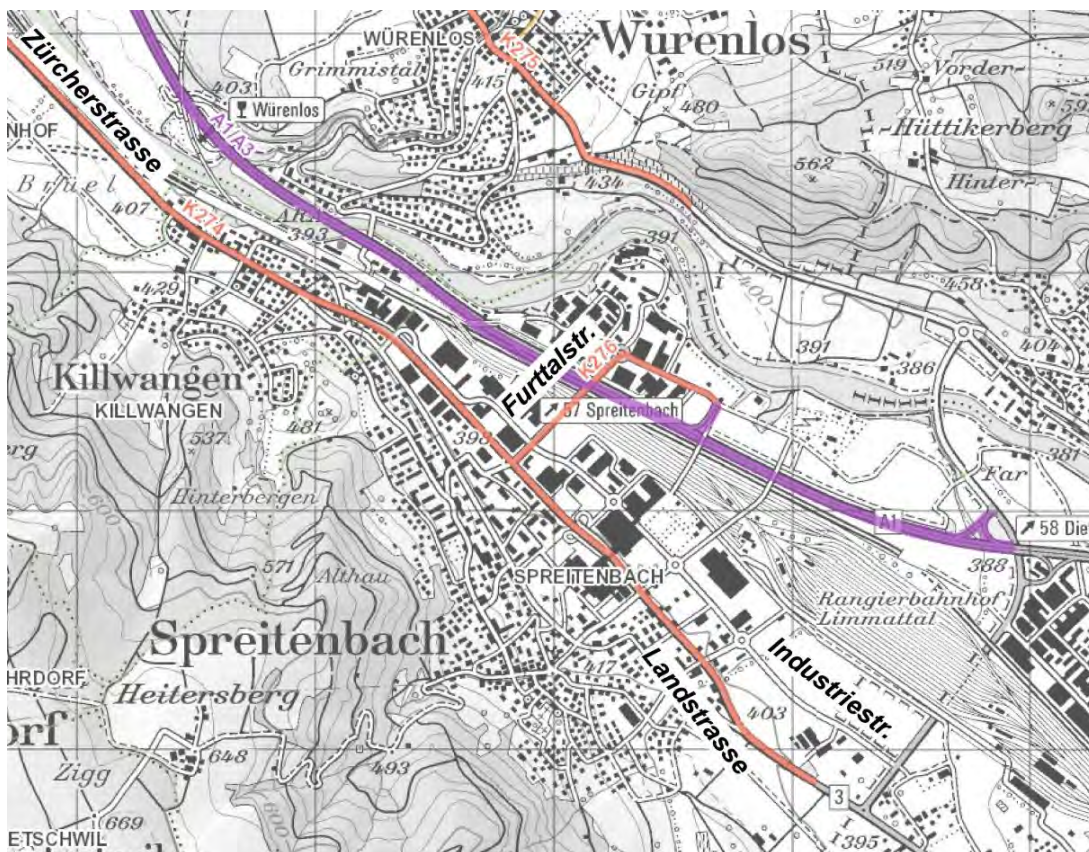


Abbildung 31: Ausschnitt aus dem Kantons- und Nationalstrassennetz (Quelle: AGIS)

Das vorwiegend südwestlich gelegene Wohngebiet ist weitgehend von Durchgangsverkehr geschützt (Zufahrtsbeschränkung Geeracherstrasse). Zudem besteht im südlichsten Dorfgebiet eine Tempo-30-Zone.



Durch Spreitenbach verläuft eine Versorgungsroute des Typs II für Transporte mit Übermassen und Übergewichten.

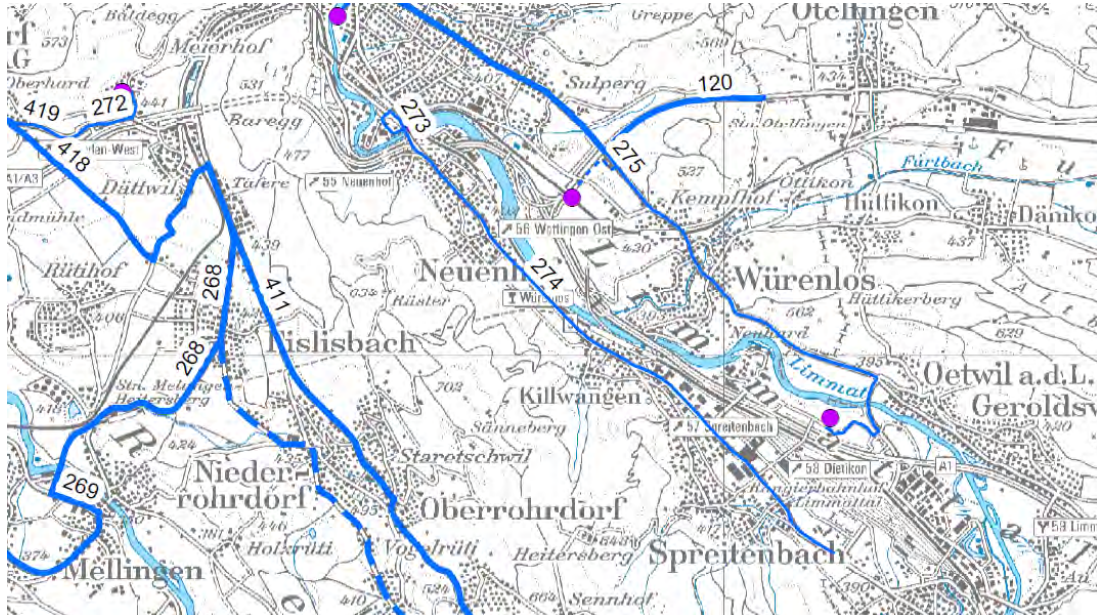


Abbildung 32: Versorgungsroute Typ II durch Spreitenbach (Quelle: Versorgungsroutes nach ATRV 22.12.2004 Ausnahmetransportroutenverordnung)

#### 4.3.2 Strassentypen gemäss VSS 40 040b

Die einzelnen Strassenzüge werden aufgrund ihrer Funktion unterschiedlich klassiert. Im Weiteren werden die Strassen nach Zuständigkeit (Bund, Kanton, Gemeinde und Private) differenziert. Es wird zwischen folgenden Strassentypen unterschieden:

- **Hochleistungsstrasse / Autobahn (HLS)**  
Zuständigkeit: Bund  
Funktion: hauptsächlich fürs Durchleiten des Verkehrs auf internationaler oder nationaler Ebene (verkehrsplanerische Funktion)
- **Hauptverkehrsstrasse (HVS)**  
Zuständigkeit: Kanton (Gemeinde beteiligt sich an Investitionskosten)  
Funktion: hauptsächlich zum Verbinden des Verkehrs auf regionaler Ebene (verkehrsplanerische Funktion)
- **Verbindungsstrasse (VS)**  
Zuständigkeit: Kanton (Gemeinde beteiligt sich an Investitionskosten)  
Funktion: hauptsächlich zum Verbinden des Verkehrs auf zwischenörtlicher Ebene (verkehrsplanerische Funktion)
- **Sammelstrasse (SS)**  
Zuständigkeit: Gemeinde  
Funktion: hauptsächlich zum Sammeln des Verkehrs auf lokaler Ebene (verkehrsplanerische Funktion)
- **Erschliessungstrasse (ES)**  
Zuständigkeit: Gemeinde oder Private  
Funktion: hauptsächlich zum Erschliessen der Nutzungen oder als Aufenthalts- und Begegnungsraum auf quartierinterner Ebene (verkehrsplanerische und städtebauliche Funktion)

### 4.3.3 Verkehrsbelastungen

Im Rahmen der RES 2030 wurde im Jahr 2014 eine Verkehrsstudie mit dem zugrundeliegenden Masterplan erstellt. Nachfolgende Erläuterungen basieren auf der im Jahr 2020 aktualisierten Verkehrsstudie (SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich).

#### Verkehrsbelastungen Abendspitze

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Querschnittsbelastungen in der Abendspitze im Ist-Zustand 2019 (Z0; blau/schwarz) und im Prognosezustand 2030+ (Z1; rot).

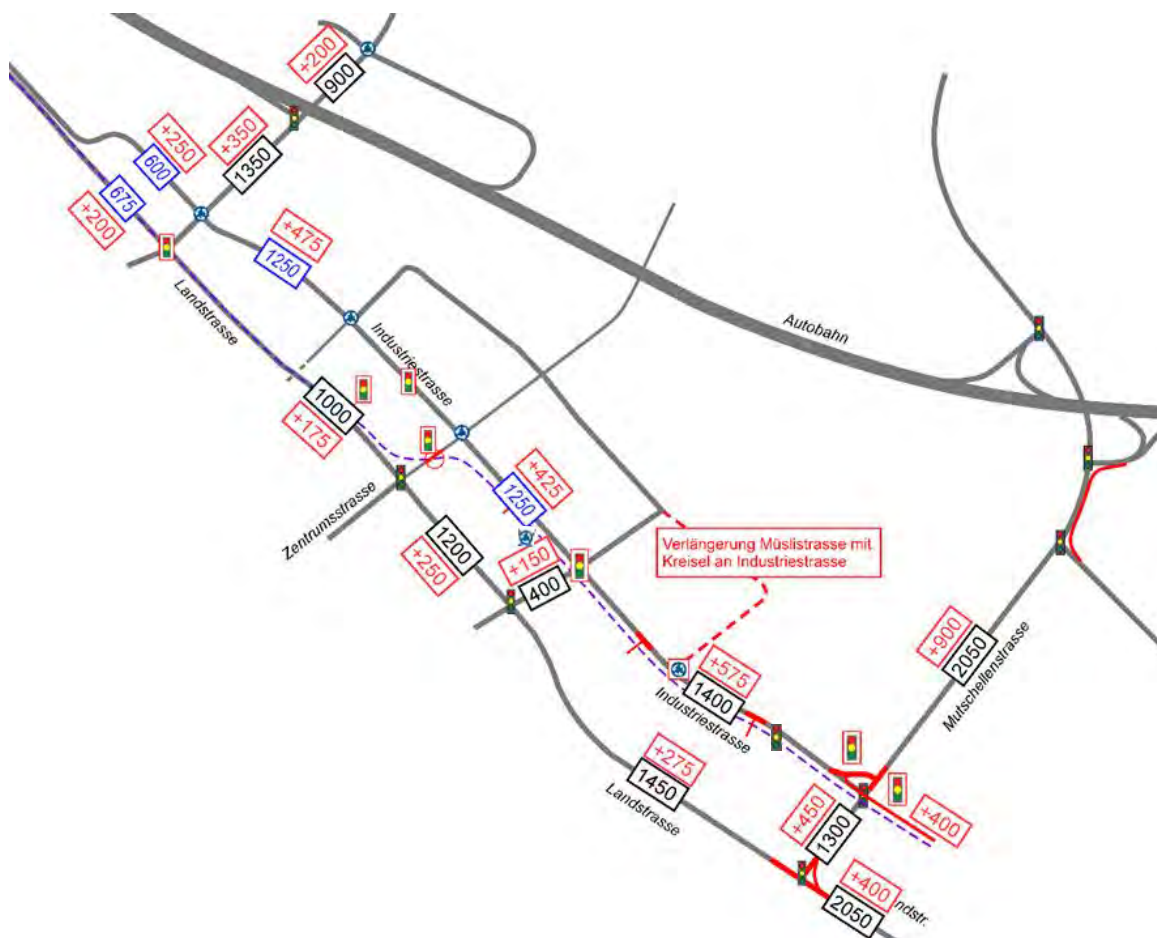


Abbildung 33: Querschnittsbelastungen, ASP Ist-Zustand und Prognosezustand 2030+ (Quelle: Aktualisierte Verkehrsstudie Masterplan RES, SNZ 2020)

Die nachfolgende Abbildung zeigt die zu erwartenden Knotenauslastungen.

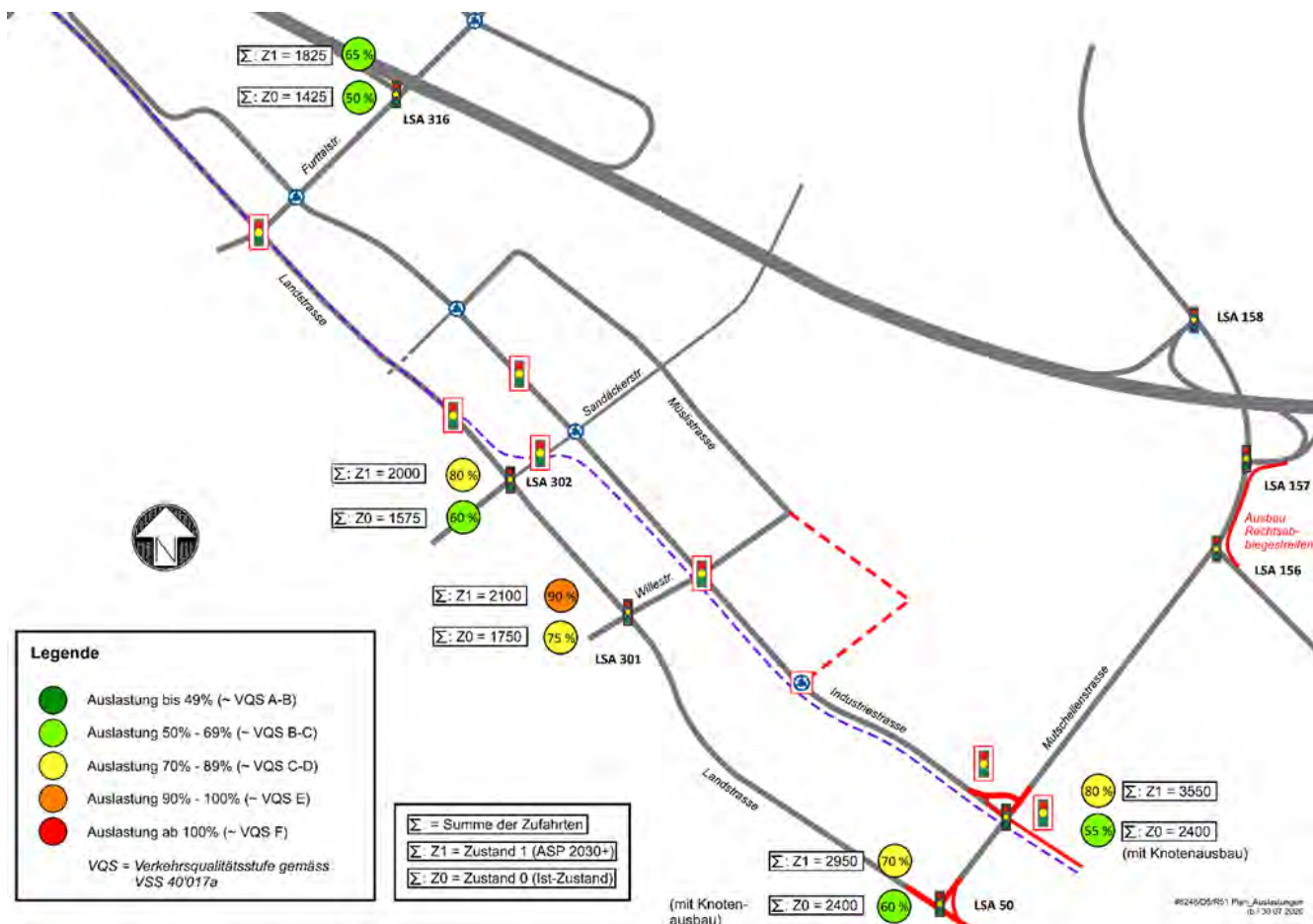


Abbildung 34: Veränderung der Knotenauslastungen Ist-Zustand / Prognosezustand 2030+, ASP (Quelle: Aktualisierte Verkehrsstudie Masterplan RES, 2020)

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen zeigen, dass durch den Ausbau der beiden Knoten entlang der Mutschellenstrasse genügend Kapazitätsreserven geschaffen wird, um auch die Belastungen im Prognosezustand 2030+ (Z1) zu verarbeiten.

Bei den beiden LSA (Nr. 301 + 302) entlang der Landstrasse, zeigen die Berechnungen für den Zustand Z1 Auslastungen zwischen 80 und 90% auf. Die LSA Nr. 316 beim Autobahnhalbinschluss hat sowohl im Ist-Zustand (Z0) wie auch im Prognosezustand 2030+ (Z1) eine verhältnismässige tiefe Auslastung.

Im westlichen Teil von Spreitenbach sind in beiden Zuständen die Auslastungen gering. Es wird auch in diesem Bereich mit einer Verkehrszunahme zu rechnen sein, der Verkehrszustand wird jedoch stabil bleiben.

### Verkehrsbelastungen Samstag

Die Samstagsspitze (SSP) ist von verschiedenen Faktoren abhängig. Da es sich um einen hohen Anteil an Einkaufsverkehr handelt, haben die Faktoren wie die Jahreszeit (z. B. vor Weihnachten), das Wetter oder auch der Zahltag in der Bevölkerung, einen starken Einfluss auf das effektive Verkehrsaufkommen an einem Samstag.

Um die starken Schwankungen im Einkaufsverkehr zu berücksichtigen, wurde in der nachstehenden Abbildung daher eine Spannweite der Belastungen dargestellt. Diese wurden aus verschiedenen Samstagen abgeleitet. Unbestritten ist, dass die Samstagsspitze (15:00 – 16:00 Uhr) entlang der Industriestrasse in der Regel ein höheres Verkehrsaufkommen aufweist, als in einer Abendspitze.

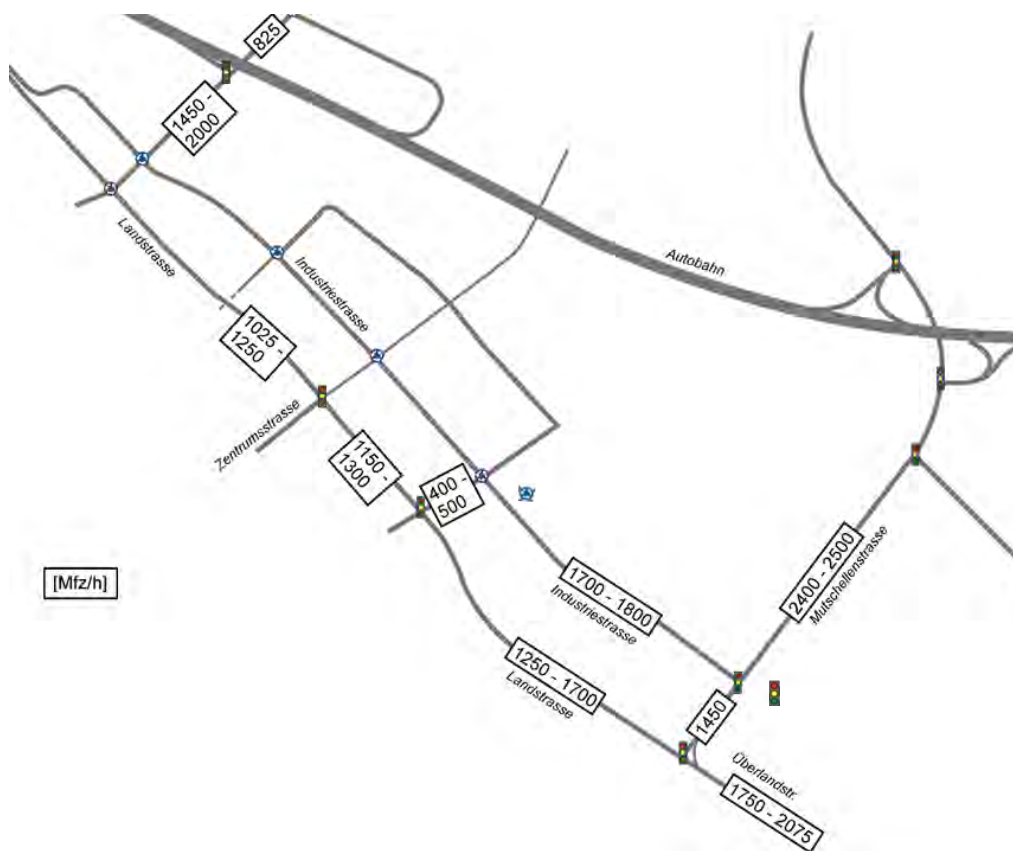


Abbildung 35: Querschnittsbelastungen, Samstag Ist-Zustand (Quelle: Aktualisierte Verkehrsstudie Masterplan RES)

### Fazit Verkehrsbelastungen

Mit dem Ausbau der Knoten Mutschellen- / Industriestrasse sowie Mutschellen- / Land- / Überlandstrasse werden leistungsfähige Lichtsignalanlagen erstellt, welche auch im Prognosezustand 2030+ (Z1) genügend Leistungsreserven aufweisen werden.

Die Knoten, welche im Zusammenhang mit dem Bau der LTB neu gebaut werden, wurden auf Basis des Berichtes aus dem Jahr 2013 dimensioniert (8-02 Bericht VTA und Leistungsfähigkeit Ernst Basler + Partner und tribus ag, 30.06.2013). Das heisst, es wird ein Angebot für die Abendspitzenstunde geschaffen, welches auf den damaligen Erkenntnissen beruht. Dies bedeutet, dass wenn das Verkehrsaufkommen auf der Industriestrasse stärker ansteigt und es zu Leistungsengpässen kommt, es Verlagerungen auf die Landstrasse geben wird. Dies wird zum Beispiel der Fall sein, wenn der geplante Kreisverkehr Industrie- / Müslistrasse in eine mangelhafte Verkehrsqualitätsstufe E fällt und sich dadurch längere Rückstaus bilden.

Wie sich das Ganze jedoch einpendeln wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt schwierig abzuschätzen und muss nach der Realisierung der LTB beobachtet werden. Ein Vorteil für die Verkehrssteuerung ist sicherlich, dass mit dem Bau der LTB vermehrt Lichtsignalanlagen eingesetzt werden. So kann der Verkehr zu einem bestimmten Mass gelenkt und mögliche Behinderungen / Rückstaus verhindert oder an jene Orte verlagert werden, wo es genügend Stauraum hat.

#### 4.3.4 Potential Müslistrasse

Im Prognosezustand 2030+ (mit LTB) zeigt sich vor allem auf der Industriestrasse eine starke Zunahme, was zu Überlastungen führen kann. Mit der Verlängerung der Müslistrasse (Erschliessungsplanung A1K) soll ein Teil des Verkehrs frühzeitig von der Industriestrasse abgeleitet werden.

Die heute bestehenden Längsachsen Landstrasse und Industriestrasse sind aufgrund der angestrebten städtebaulichen Aufwertung (Landstrasse als Stadtstrasse, Boulevard), der weiteren Entwicklung im Zentrum sowie der Linienführung der Limmattalbahn, welche ebenfalls die entsprechende Verkehrsleistung beansprucht soweit möglich zu entlasten. Mit der durchgehenden Müslistrasse entsteht ein „Gabelsystem“ mit erheblichem Handlungsspielraum für verkehrssteuernde und verkehrslenkende Massnahmen, um den Verkehr optimal zu verteilen und den Zentrumsbereich zu entlasten.

#### 4.3.5 Entwicklung zweiter Halbanschluss

Die Entwicklungen im Raum Dietikon und in der Silberen kompensieren zu grossen Teilen die Verkehrsleistungen, welche sich durch den Aus- und Umbau des Autobahnschlusses Dietikon ergeben. Der Knoten Mutschellenstrasse / Silberen (LSA 156) ist für das Strassennetz leistungsbestimmend und plafoniert die zu- und abfliessenden Verkehrsmengen zu den Hauptverkehrszeiten auf der Mutschellenstrasse, respektive von und nach Spreitenbach.

Um die weitere Entwicklung in Spreitenbach zu begünstigen (Entwicklungsschwerpunkt & Wohnschwerpunkt gemäss Richtplan) und die Erreichbarkeit aus verkehrlicher Sicht sicherstellen zu können, ist der zweite Halbanschluss Spreitenbach aus Sicht der Gemeinde dringend erforderlich.

Wie bereits aus der RES 2030 hervor geht, ist die Lage des zweiten Halbanschlusses Spreitenbach auf Höhe Brücke Sandäcker gemäss Richtplan zu hinterfragen. Der Halbanschluss gemäss Kantonalem Richtplan liegt sehr nahe an der Ausfahrt des Anschlusses Dietikon, so dass sich die Beschleunigungs- und Verzögerungsbereiche überschneiden. Aus kommunaler Sicht ist es nicht erwünscht, dass zwei Querverbindungen (Furttalstrasse und Sandäckerstrasse) als Autobahnzubringer ausgestaltet werden müssen. Im Falle der Sandäckerstrasse als weiteren Autobahnzubringer würde die Fuss- und Radverkehrsachse (Zentrumsachse, Anbindung Limmatraum für den Langsamverkehr) von Autobahnverkehr stark belastet.

Entgegen dem Richtplaneintrag soll der Halbanschluss weiter westlich (weiter vom Anschluss Dietikon entfernt) bei der Furttalbrücke angeordnet werden, um die Funktionsfähigkeit der Verflechtungsstrecken auf der Autobahn sicherstellen zu können. Mit dem bereits bestehenden Halbanschluss erhält Spreitenbach einen Vollanschluss bei der Furttalbrücke. Zudem kann der Verkehr mit einer Konzentration auf die Furttalstrasse besser gebündelt werden und es werden weniger empfindliche Gebiete (vorwiegend Arbeitsplazzonen) vom

2. Halbanschluss bzw. Vollanschluss belastet. Mit einem Verkehrsmanagement- und Steuerungsmassnahmen soll gewährleistet werden, dass die Verkehrsbelastung im Zentrum von Spreitenbach verträglich bleibt.

Mit einem zusätzlichen Halbanschluss bzw. Vollanschluss in Spreitenbach wird nicht nur die Verkehrssituation in Spreitenbach verbessert, es können auch Strassenabschnitte wie z.B. die Mutschellenstrasse entlastet werden. Insgesamt entstünden Potenziale für eine siedlungsverträglichere Verkehrsabwicklung sowie Reserven für die weitere Entwicklung Spreitenbachs als wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt und Wohnschwerpunkt.

#### 4.3.6 Verkehrssicherheit

Aufgrund der Unfallstatistik vom 01.01.2012 – 31.12.2016 wird die objektive Sicherheit beurteilt. Im Fokus stehen dabei vor allem Sicherheitsdefizite für schwächere Verkehrsteilnehmende wie Fussgänger oder Radfahrende.

In der Gemeinde Spreitenbach ereigneten sich im untersuchten Zeitraum total 186 **polizeilich registrierte** Unfälle (siehe auch im Anhang). Die Nationalstrasse wurde dabei nicht betrachtet. An folgenden Örtlichkeiten treten nachweislich Unfälle mit Beteiligung von Fussgängern und Radfahrenden auf:

- Knoten Zentrumsstrasse / Bahnhofstrasse / Dorfstrasse (7 Unfälle, davon 3 mit Radbeteiligung und 1 Fussgängerunfall)
- Kreisel Landstrasse / Rotzenbühlstrasse (20 Unfälle, davon 2 mit Radbeteiligung und 1 Fussgängerunfall)
- Bahnhofstrasse Höhe Bushaltestelle Langäcker (3 Fussgängerunfälle)

Mehrere Unfälle wurden zudem beim Kreisel Industriestrasse / Furttalstrasse (9 Unfälle) und bei der LSA Landstrasse / Willestrasse (8 Unfälle) registriert. In den verkehrsberuhigten Quartieren sind nur wenige Unfälle (Einzelfälle) registriert.

- Vereinzelt sind Stellen mit objektiven Sicherheitsmängeln für Fuss- und Radverkehr vorhanden.

Bei einigen Knoten ist eine erhöhte Anzahl MIV-Unfälle verzeichnet.

### 4.3.7 Stärken und Schwächen MIV

#### ***Stärken MIV***

- Das Wohngebiet ist von der Land- bzw. Industriestrasse relativ gut abgeschirmt. Die Quartiere im Süden sind bereits verkehrsberuhigt (T-30-Zone).
- Das nordwestliche Strassennetz verfügt über ausreichende Kapazitätsreserven.
- Wenige Unfälle in verkehrsberuhigten Quartieren.

#### ***Schwächen MIV***

- Der Halbanschluss Spreitenbach nimmt nur den Verkehr von und in Richtung Baden ab. Das heisst, der gesamte Verkehr von und in Richtung Zürich muss über die Industrie- bzw. Landstrasse geführt werden. Dadurch wird das kommunale Strassennetz durch übergeordneten Verkehr erheblich belastet.
- Der Knoten Industrie- / Wille- / Müslistrasse wird im Zustand 2030 (mit LTB) an die Leistungsgrenze stossen. Die Erreichbarkeit des Einkaufsgebietes über die Industriestrasse ist somit in den Hauptverkehrszeiten (vor allem auch am Samstag) beeinträchtigt.
- Vereinzelt sind Stellen mit objektiven Sicherheitsmängeln für Fuss- und Radverkehr vorhanden.
- Bei einigen Knoten ist eine erhöhte Anzahl MIV-Unfälle verzeichnet.
- Verschiedentlich sind Sammel- und Erschliessungsstrassen in der Gemeinde stark verkehrsorientiert ausgestaltet bzw. überdimensioniert.



## 4.4 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

### 4.4.1 Erschliessung ÖV

Die Gemeinde Spreitenbach ist nicht direkt ans Eisenbahnnetz angebunden, der Bahnhof Killwangen-Spreitenbach befindet sich auf dem Gemeindegebiet von Killwangen. Spreitenbach ist jedoch durch mehrere Buslinien mit Killwangen, Wettingen, Neuenhof und Baden sowie mit Dietikon und Schlieren verbunden. Da Spreitenbach keinen Bahnhof besitzt, bewegen sich die Pendlerströme Richtung Zürich primär via Dietikon mit der Buslinie 303, die Pendlerströme Richtung Baden mit den Buslinien 2 und 4 via Killwangen.

Zukünftig wird die Limmattalbahn von Zürich Altstetten via Schlieren und Dietikon nach Spreitenbach und weiter bis zum Bahnhof Killwangen-Spreitenbach geführt werden. Dabei wird gemäss aktueller Planung des BVU die Buslinie 303 aufgehoben bzw. durch einen Ortsbus ersetzt. Gemäss Planungen der VBZ bleibt die Linie 303 bestehen, wird aber umgelegt. Eine Zusammenführung des zukünftigen Ortsbus mit der Linie 303<sup>neu</sup> des VBZ muss zwischen den beiden Kantonen noch koordiniert werden. Die Linien 2 und 4 in Richtung Baden bleiben erhalten.

### 4.4.2 Bahn

Der Bahnhof Killwangen-Spreitenbach wird im Fahrplanjahr 2020 durch die S-Bahnlinien S11 und S12 bedient.

Ab ca. 2023 soll die S11 durchgehend im ½-h-Takt verkehren (Abhängigkeit Ausbau Bahnhof Killwangen-Spreitenbach inkl. Bushof mit dem Bau der Limmattalbahn). Damit kann zukünftig ungefähr ein ¼ h-Takt zwischen Killwangen-Spreitenbach und Zürich angeboten werden.

Linie	Fahrweg	Takt
S11	Aarau – <b>Killwangen-Spreitenbach</b> – Dietikon – Zürich HB – Winterthur – Seuzach / Sennhof-Kyburg	HVZ: ½ h NVZ: 1 h
S12	Brugg – Baden - <b>Killwangen-Spreitenbach</b> – Zürich HB – Winterthur – Will SG / Schaffhausen	½ h

Tabelle 6: Angebot Bahn Fahrplan 2020

Der Bahnhof Killwangen - Spreitenbach soll, gemäss dem Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2013 mittelfristig ausgebaut werden (inkl. Bushof).

### 4.4.3 Bus

#### Liniennetz

Spreitenbach wird durch die RVBW-Buslinien 2, 4, 10 und die VBZ-Buslinie 303 bedient. Die Buslinien 2 und 4 verkehren von Baden via Neuenhof und Killwangen bis zur IKEA in Spreitenbach. Die Buslinie 10 verbindet den Bahnhof Killwangen-Spreitenbach mit der Industrie Händli. Die Buslinie 303 verbindet Zürich Farbhof (HVZ) / Schlieren mit Dietikon, Spreitenbach und Killwangen. Die nachfolgende Tabelle listet die Buslinien und den Takt auf. Bei der Buslinie 315 handelt es sich um Schülerkurse, welche das Schulhaus Haufländi mit Kindhausen AG verbinden und nur vereinzelt während Schulbeginn und –ende verkehren. Sie werden deshalb im Rahmen des KGV nicht berücksichtigt.

Linie	Fahrweg	Takt
2	Untersiggenthal – Baden – Neuenhof – Killwangen - Spreitenbach IKEA	¼ h
4	Baden – Wettingen – Neuenhof – Killwangen – Spreitenbach IKEA	¼ h
10	Bahnhof Killwangen – Industrie Händli	¼ h (HVZ)
303	Zürich Farbhof – Schlieren – Urdorf – Dietikon – Spreitenbach – Killwangen Bahnhof	¼ h 10-Min-Takt (HVZ)

Tabelle 7: Angebot Bus Fahrplan 2019

Die nebenstehende Abbildung zeigt das Liniennetz von Spreitenbach. Abweichend vom vorliegenden Liniennetz des ZVV wird die Haltestelle Glattler durch die Buslinien 303 jedoch nicht bedient. Die Haltestelle Glattler wird durch die Schulbusse der Linie 315 nach Kindhausen bedient.

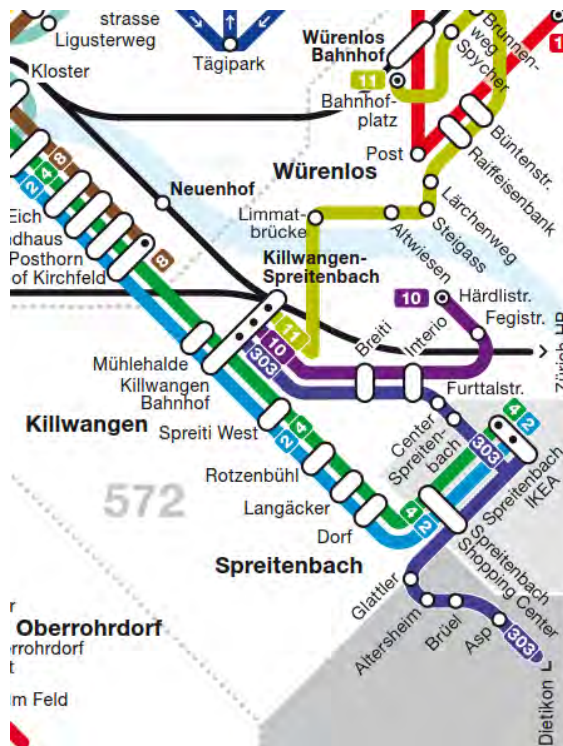


Abbildung 36: Buslinien und Haltestellen in Spreitenbach

Die Gemeinde Spreitenbach ist mit dem bestehenden Busliniennetz grundsätzlich gut erschlossen, auf den beiden Achsen Richtung Dietikon und Richtung Killwangen und Baden besteht ein Busangebot in einem dichten Takt. Das Industriegebiet Händli ist jedoch nur in der Hauptverkehrszeit an den öffentlichen Verkehr angebunden. Im Bereich Kreuzacker wurde auf der Landstrasse mit dem Fahrplanwechsel 2018 eine neue Bushaltestelle für die Linie 303 in Betrieb genommen (Spreitenbach Raiacker). Somit wird das Neubaugebiet besser erschlossen.

### Fahrgastzahlen 2016

Eine Auswertung der Passagierzahlen der Buslinie 303 aus dem Jahr 2016 zeigt, dass in beide Fahrrichtungen die meisten Einsteiger bei der Haltestelle Shopping-Center vorhanden sind. Aufgrund des Einkaufsverkehrs werden die höchsten Zahlen am Samstag erreicht. Die Haltestelle Center Spreitenbach ist nur schwach frequentiert. In Fahrtrichtung Dietikon steigen zudem viele Fahrgäste bei der Haltestelle Killwangen, Bahnhof und Brüel in den Bus ein. Bei den Haltestellen Breiti, Interio, Furtalstrasse und Asp werden nur wenige Einsteiger gezählt. In Fahrtrichtung Killwangen sind erwartungsgemäss deutlich weniger Einsteiger feststellbar. Die meisten Einsteiger werden ebenfalls beim Shopping-Center registriert. Bei der Haltestelle Interio steigen zudem noch viele Fahrgäste in Fahrtrichtung Killwangen ein.

Die Haltestelle Brüel zeigt vergleichsweise einen hohen Anteil an Einsteiger auf. Deshalb ist es wichtig, dass dieses Gebiet auch zukünftig attraktiv durch den ÖV erschlossen ist.

Die Hauptlastrichtung ist erwartungsgemäss in Fahrtrichtung Dietikon erkennbar. Dort besteht Anschluss an die S-Bahn in Richtung Zürich.

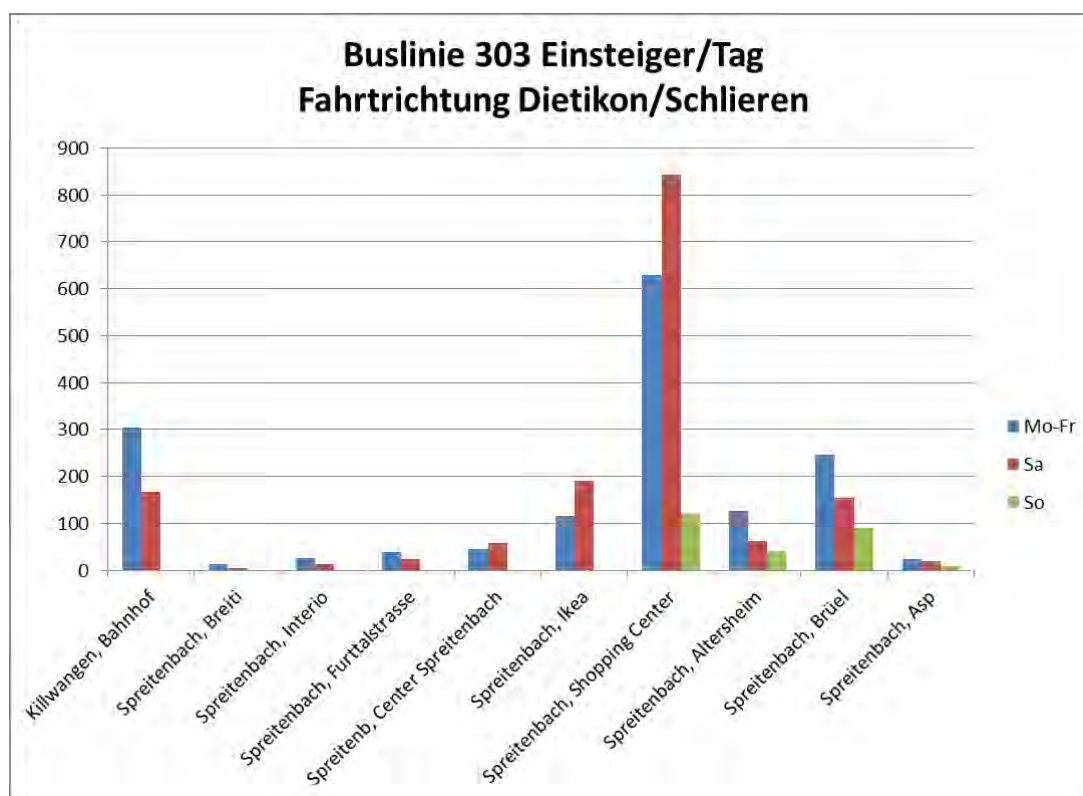


Abbildung 37: Einsteiger der Linie 303 in Richtung Dietikon 2016

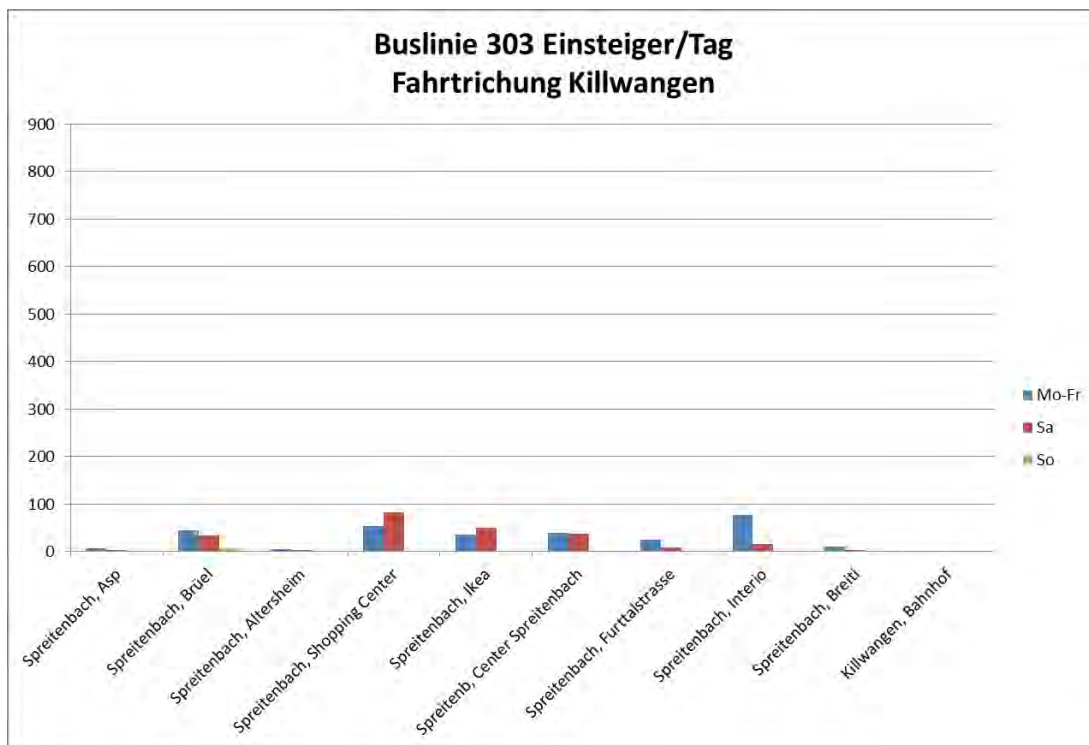


Abbildung 38: Einsteiger Linie 303 Richtung Killwangen 2016

Die Auswertung der Passagierzahlen aus dem Jahr 2016 für die Buslinien 2 und 4 der RVBW zeigen, dass in Fahrtrichtung IKEA die meisten Einsteiger bei der Haltestelle Killwangen Bahnhof registriert werden. Auf dem Gemeindegebiet von Spreitenbach ist die Haltestelle Rotzenbühl am meisten frequentiert. In der Fahrtrichtung Baden steigen die meisten Fahrgäste bei der Haltestelle Shopping-Center ein. Durch den starken Einkaufsverkehr werden am Samstag mehr Einsteiger registriert als an Werktagen. Weitere gut frequentierte Haltestelle bezüglich Einsteiger sind Langäcker und Rotzenbühl.

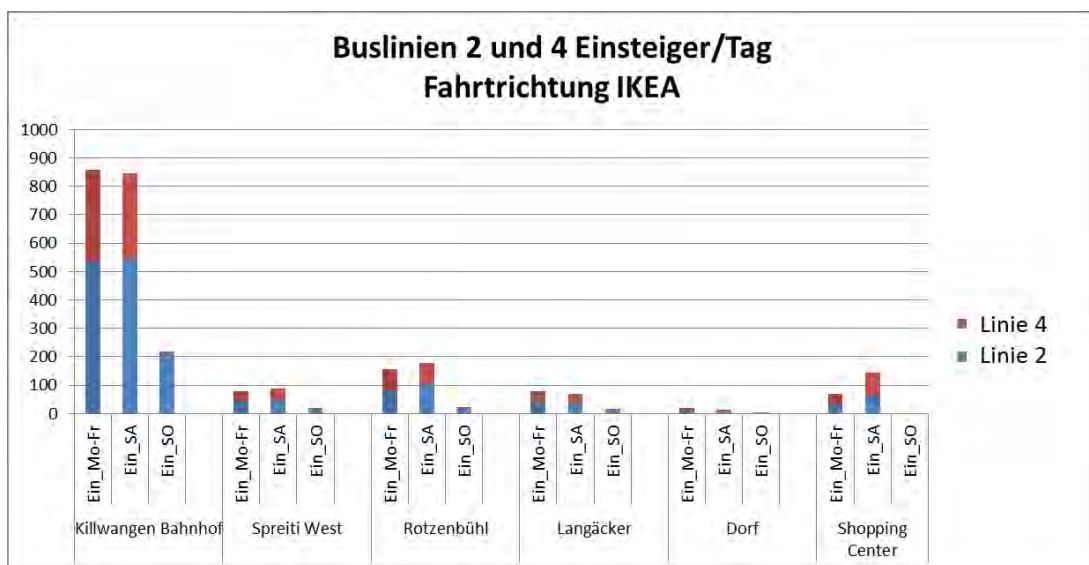


Abbildung 39: Einsteiger Linien 2 und 4 Richtung IKEA 2016

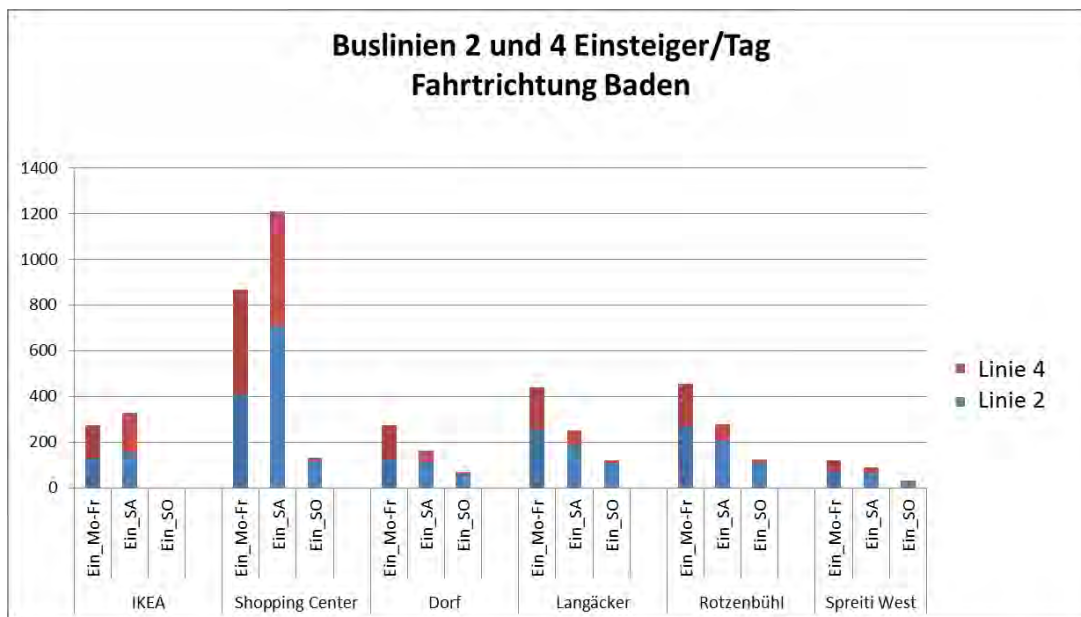


Abbildung 40: Einsteiger Linien 2 und 4 Richtung Baden 2016

## Betrieb

Der Betrieb der Buslinie 303 funktioniert grundsätzlich gut. Die grössten Probleme treten am Knoten Landstrasse/Wigartenstrasse auf, wo 70% der Busse Verlustzeit einfahren. Weitere Verlustzeiten treten während den Hauptverkehrszeiten auf der Überlandstrasse in Dietikon auf.

Eine weitere Problematik ist der Billetverkauf durch den Busfahrer, welcher bei grossem Andrang zu Verspätungen führen kann. Es soll deshalb an weiteren gut frequentierten Haltestellen das Aufstellen von Billetautomaten geprüft werden.

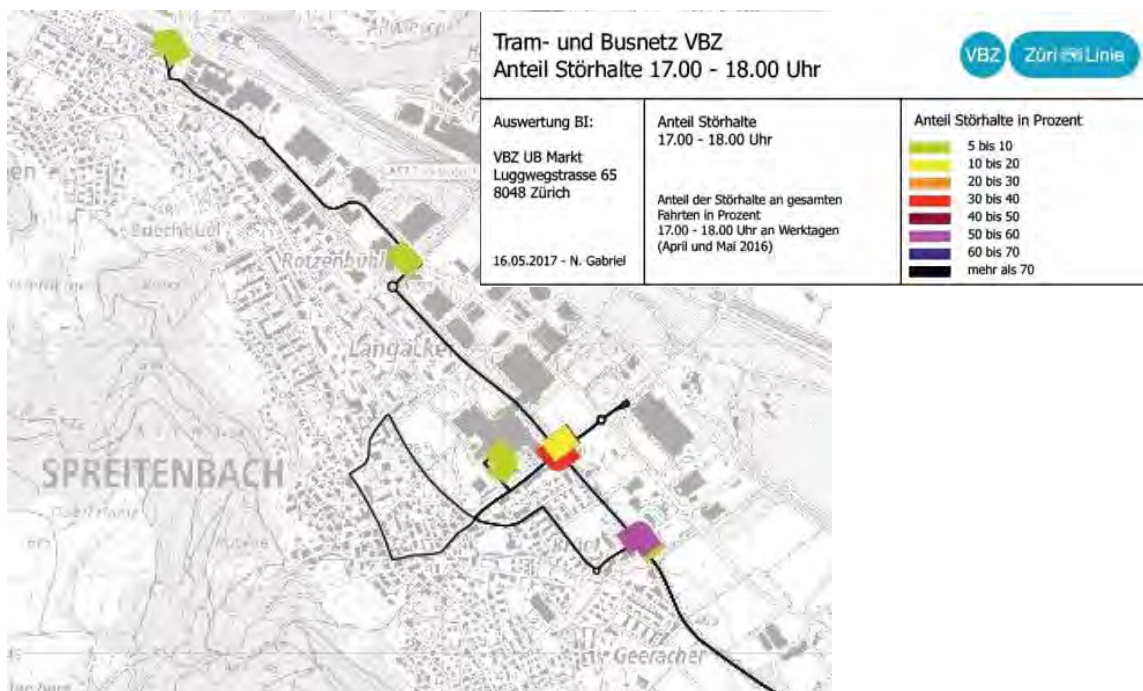


Abbildung 41: Auswertung Störhalte, Grundlagen VBZ

### ÖV-Bevorzugungsmassnahmen

Im erarbeiteten Verkehrsmanagement Spreitenbach / Dietikon / Schlieren aus dem Jahr 2010 (*Verkehrsstudie MIV Limmattal, Arbeitspaket 3: Verkehrsmanagement Spreitenbach / Dietikon / Schlieren, Rapp Trans*) sind auf Gemeindegebiet ÖV-Bevorzugungsmassnahmen an den Knoten Landstrasse / Wigartenstrasse, auf der Industriestrasse und am Kreisel Industriestrasse / Willestrasse vorgesehen. Mit dem Bau der Limmattalbahn und der geänderten Buslinienführung wurden an den geplanten ÖV-Bevorzugungsmassnahmen Änderungen notwendig.

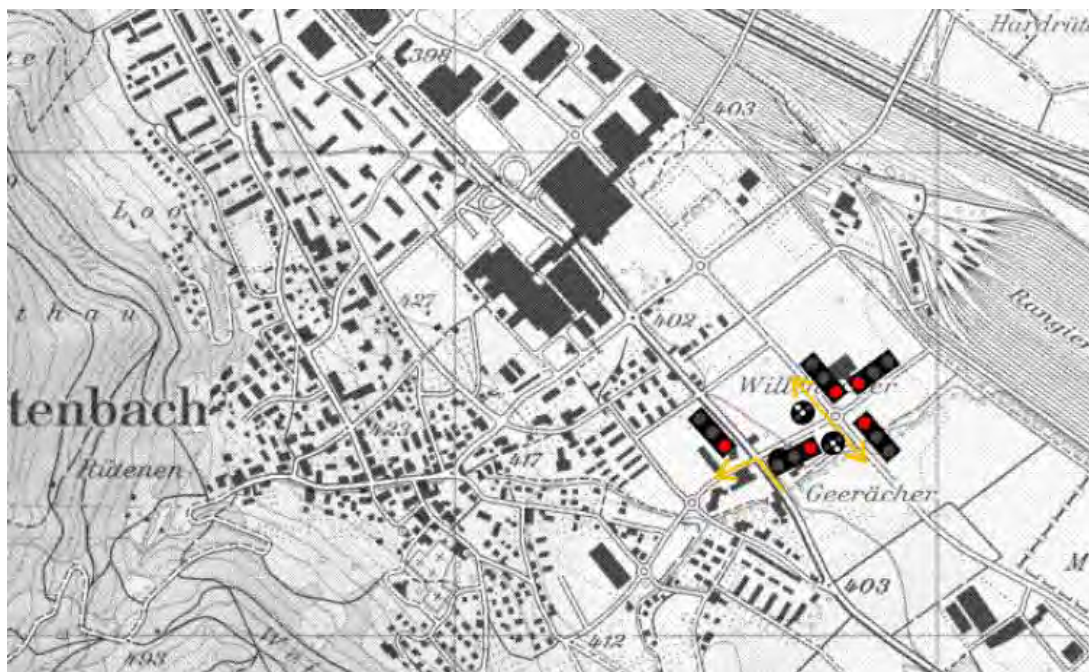


Abbildung 42: Verkehrsmanagementmassnahmen

### Gestaltung und Zugang zu den Bushaltestellen

Der Grossteil der bestehenden Haltestellen ist mit erhöhten Randsteinen, aber ohne taktile Elemente ausgestaltet. Sie gelten als teilweise behindertengerecht. Eine Übersicht zum jeweiligen Ausbaustand und der vorhandenen Infrastruktur je Haltestelle ist im Anhang 3 ersichtlich.

#### 4.4.4 ÖV-Güteklasse

Die Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs wird anhand der ÖV-Güteklassen bestimmt. Die ÖV-Güteklasse ist ein wichtiger Indikator für die Beurteilung der Erschliessung mit dem ÖV. Sie wird bestimmt aus der Haltestellenkategorie (Takt, Verkehrsmittel) und der Distanz (Luftlinie). Die ÖV-Güteklasse wird im Kanton Aargau weiterhin gemäss der für die Parkierung nicht mehr gültigen VSS-Norm 640 290 ermittelt: Im Kantonalen Richtplan wird mit den ÖV-Güteklassen {A, B, C, D} gearbeitet. Für das kantonale Geoinformationssystem (GIS) wurden zur Darstellung erweiterte ÖV-Güteklassen eingeführt. Neben den unveränderten Güteklassen A bis C gibt es zusätzlich die Güteklassen D, E und F, welche neu definiert wurden. Die für die Gemeinde Spreitenbach relevanten Güteklassen sind neu folgendermassen definiert:

ÖV-Güteklasse	Bushaltestelle	Kursintervall
B (Orange)	≤ 300m	5-10min
C (Gelb)	≤ 300m	10-20min
	301-500m	5-10min
D (Hellgrün)	301-500m	10-20min
	501-750m	5-10min
E (Türkis)	501-750m	10-20min
	751-1000m	5-10min

Tabelle 8: Definition ÖV-Güteklasse gemäss kantonalem GIS

Die folgende Abbildung 43 zeigt die ÖV-Güteklassen in der Gemeinde Spreitenbach. Grosse Teile der Gemeinde liegen in der ÖV-Güteklasse B oder C. Die meisten Gebiete liegen innerhalb einer Luftlinie von 500 m bis zur nächsten Haltestelle. Vereinzelt Wohngebiete am Siedlungsrand im Süden sowie das Industriegebiet Händli weisen nur die ÖV-Güteklasse D auf. Grundsätzlich ist die Gemeinde Spreitenbach durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen, es ergeben sich keine grundsätzlichen Erschliessungslücken.

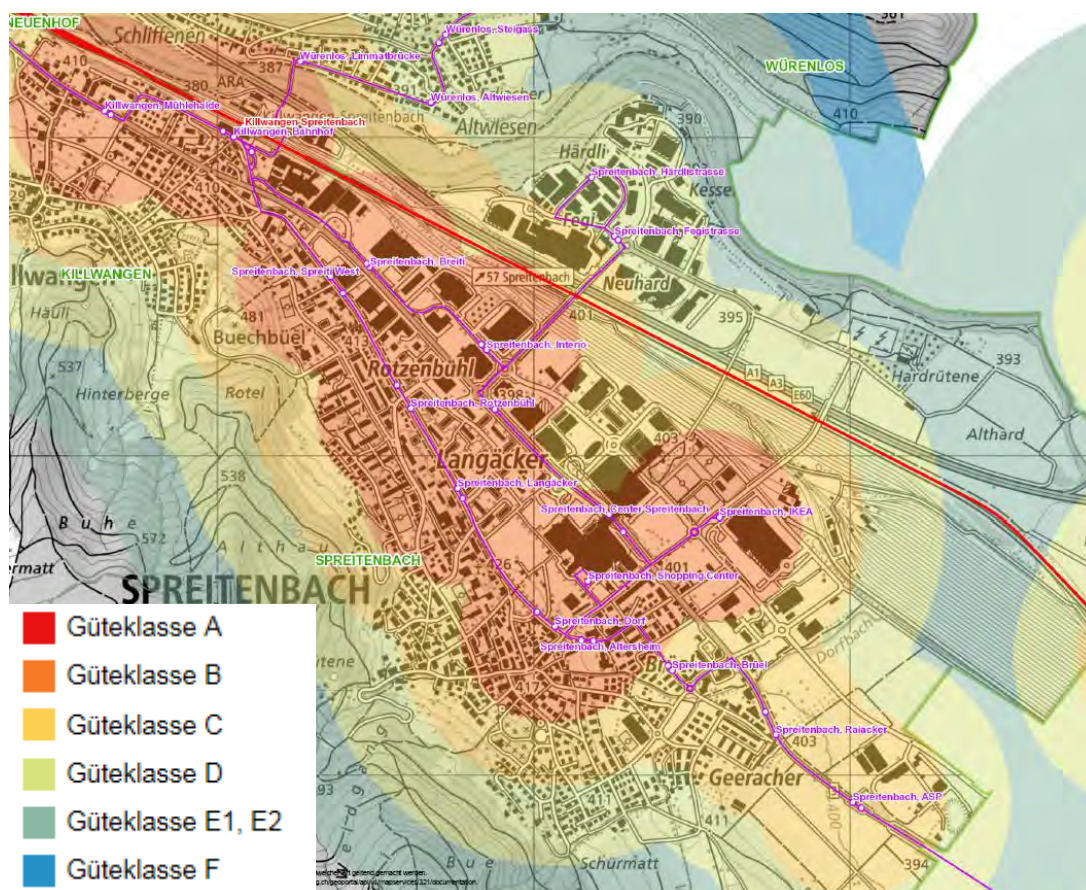


Abbildung 43: ÖV-Güteklassen (Quelle: AGIS)

Mit Inbetriebnahme der Limmattalbahn wird die Buslinie 303 aufgehoben. Dadurch wird der südliche Bereich von Spreitenbach schlechter erschlossen sein (schlechtere Güteklasse). Mit einem neuen Ortsbus soll dieser Verschlechterung entgegengetreten werden.

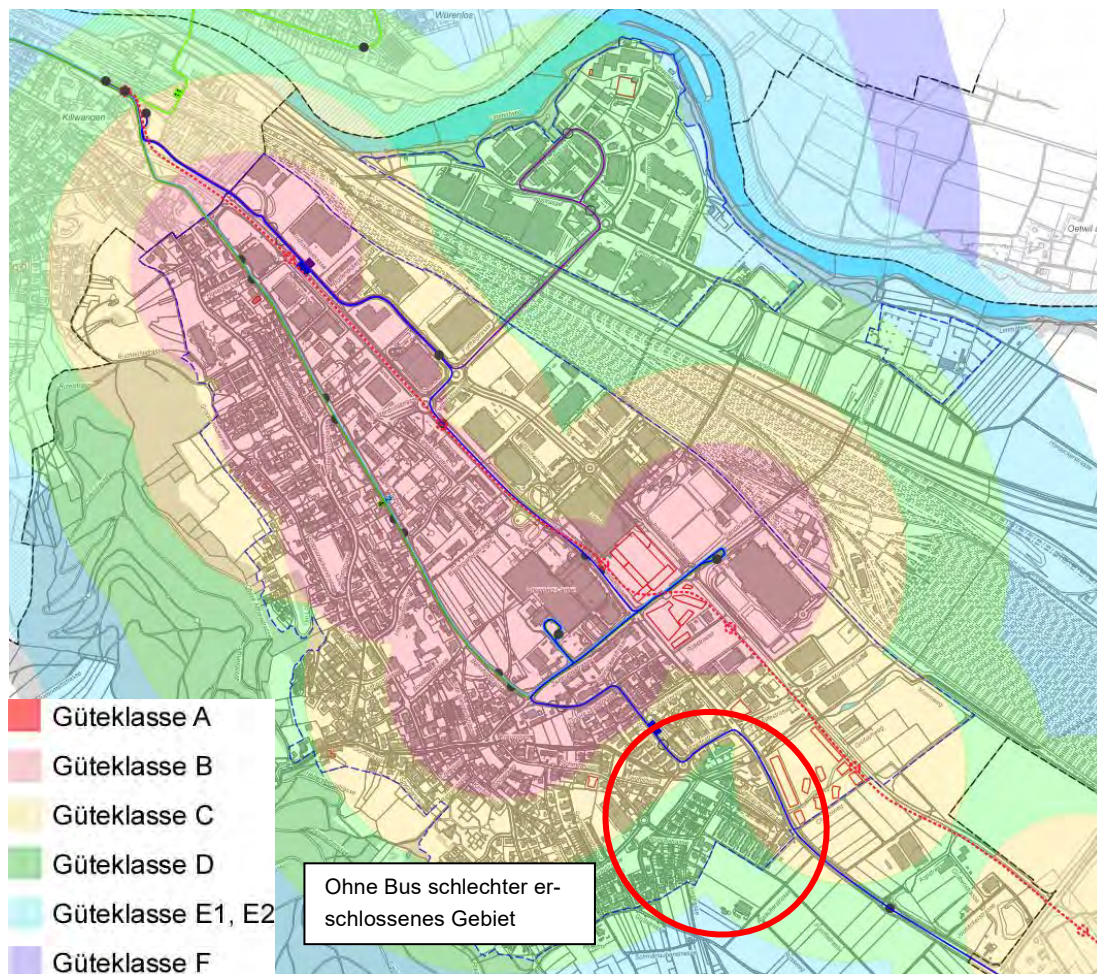


Abbildung 44: ÖV-Güteklassen mit LTB, ohne Bus 303 (Quelle: Eigene Darstellung)

#### 4.4.5 Stärken und Schwächen ÖV

##### **Stärken ÖV**

- Ein Grossteil des Siedlungsgebietes von Spreitenbach ist bereits heute mit dem ÖV gut erschlossen (ÖV-Güteklasse B & C), obschon kein Bahnhof auf dem Siedlungsgebiet liegt. Mit der LTB wird das ÖV-Angebot ausgebaut.

##### **Schwächen ÖV**

- Ein Teil der Haltestellen ist noch nicht behindertengerecht ausgebaut.
- Wird der Wegfall der Buslinie 303 nicht durch die Einführung eines Dorfbusses kompensiert, wären gewisse Gebiete im Süden der Gemeinde nur noch mit Güteklasse D erschlossen.
- Die Umsteigebeziehungen der Buslinien und der LTB beim Shopping Center weisen Optimierungspotential auf.



## 4.5 Fussverkehr (FV)

### 4.5.1 Erschliessung Fussverkehr

Mit den bereits vorhandenen Tempo-30-Zonen bestehen im Wohngebiet gute Voraussetzungen für die Fusswegplanung. Andererseits weist insbesondere die Zentrumsstrasse im Siedlungsgebiet auf einigen Abschnitten keine fussgänger- resp. siedlungsverträgliche Gestaltung auf.

Gemäss der im Jahre 2015 vom Kanton durchgeführten Schwachstellenanalyse wurden beim Fussverkehr diverse Mängel festgestellt. Dabei handelt es sich insbesondere um punktuell fehlende Querungsmöglichkeiten, fehlende Querungshilfen oder mangelhafte Längsverbindungen (z.B. fehlendes Trottoir).

Die wichtigsten Resultate aus der Schwachstellenanalyse sind in der nachfolgenden Tabelle ersichtlich:

Gebiet	Netzelement	Defizit	Vorschlag Massnahme
Industriegebiet / Einkaufszentren	Wegnetz	Vernetzung in Nord-Süd-Richtung nur teilweise sichergestellt	Realisierung von Querungen und Vernetzung sicherstellen
Gemeindegebiet	Weg- und Strassennetz	Fusswegnetz in Ost-West-Richtung zumeist durchgehend aber mit linearen Schwachstellen (geringe Gehwegbreiten und fehlende Gehwegflächen) → z.B. eine durchgehende Verbindung entlang der Bahnhofstrasse beim Langäckerquartier	Realisierung Gehwege
Boostockstrasse	Passerelle	Grundsätzlich optimale Lage im Fusswegnetz da auf Wunschlinie (Wanderweg). Aufwertungspotential vorhanden	Sanierung
Gemeindegebiet	Strassennetz	Grosszügig dimensionierte Strassenräume, Fusswegnetz scheint eher untergeordnet (z.B. Schmittegass nur mit Längsstreifen markiert)	Ausbau von Gehwegen
Platanenweg	Gehweg nördlich Wiese	Gehweg mit erhaltenswerten Platanen	Attraktive Naherholung
Gemeindegebiet	Strasse (T30)	Strassenachsen in Wohngebieten (südlich Bahnhofstrasse) sind als Tempo-30-Zonen geplant und teilweise Ortsrand Ost/West bestehend	Verkehrsberuhigung zielführend

Tabelle 9: Resultate Schwachstellenanalyse

Im Weiteren soll gemäss den "Städtebaulichen Leitlinien Grabäcker" im Bereich Zentrum/Sandäckerstrasse das Fussgängernetz von der à Niveau-Fussgängerebene auf Seite Grabäcker auf die Ebene +1 auf Seite Shopping-Center übergehen. Der Übergang soll mit Treppen, Liften, Rampen und Passerellen sichergestellt werden. Mit diesem System wird eine wichtige Verbindung zum zusammenhängenden Fussgängersystem der Einkaufszentren geschaffen. Das bestehende System soll um weitere Wege ins Gebiet Sandäcker (Zentrumsplanung) und bis zur IKEA erweitert werden. Dadurch bestehen niveaufreie Fussgängerverbindungen zwischen den Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen (z. B. Kino) im Zentrum Spreitenbach (siehe Abbildung 19, Seite 35).

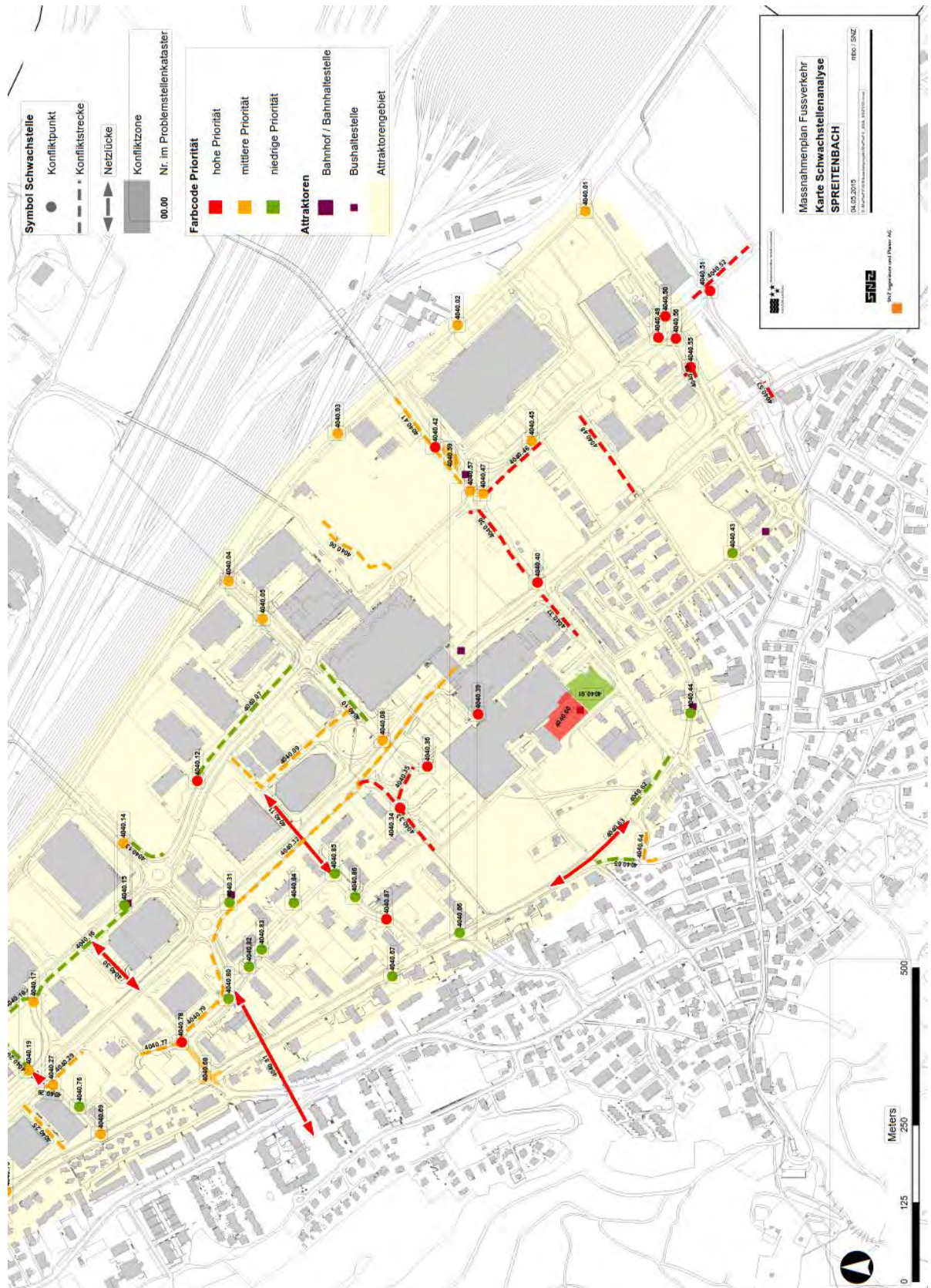


Abbildung 45: Plan Fussverkehr aus der Schwachstellenanalyse (Quelle: SNZ, Juni 2015, Plan grossformatig im Anhang 4)

Die Analyse des Fussverkehrsnetzes auf einer höheren Betrachtungsebene erlaubt zudem die Identifikation der folgenden Netzlücken:

- Fegistrasse – Industriestrasse und/oder Fegistrasse – Würenloserstrasse
- Limmatstrasse – Limmat
- Kreisel Rotzenbühlstrasse – Poststrasse
- Bahnhofstrasse südwestlich des Shopping-Zentrums
- Querung Rangierbahnhof Limmattal

#### **4.5.2 Stärken und Schwächen des Fussverkehrs**

##### ***Stärken Fussverkehr***

- Im Gemeindegebiet von Spreitenbach bestehen attraktive Fusswegverbindungen (z.T. Wanderwege) in die Naherholungsgebiete.
- In einigen Wohnquartieren wurden bereits Tempo-30-Zonen eingeführt.
- Im Gebiet der Einkaufsnutzungen (Shoppi Tivoli) bestehen bereits die vom MIV entkoppelte Fusswegverbindungen auf der Ebene +1.

##### ***Schwächen Fussverkehr***

- Das Fusswegnetz im Siedlungsgebiet weist einige Netzlücken auf, sowohl in Längsrichtung wie auch bezüglich der Querungen.
- Die trennende Wirkung des Rangierbahnhofs wird derzeit nur durch wenige Querungen entschärft.
- In einem Grossteil der Wohngebiete sind noch keine Tempo-30-Zonen signalisiert.
- Die Verbindungen im Gebiet der Einkaufsnutzungen auf der Ebene +1 sind lückenhaft oder teils in einer unbefriedigenden Qualität ausgeführt.

## 4.6 Radverkehr (RV)

### 4.6.1 Erschliessung Radverkehr

Das kantonale Radwegnetz führt von Dietikon nach Killwangen quer durch Spreitenbach. Im östlichen Teil von Spreitenbach werden die beiden kantonalen Routen parallel zueinander auf der Landstrasse und auf der Fondlistrasse geführt. Danach werden sie als eine gemeinsame Route auf der Landstrasse und Bahnhofstrasse durch das Wohnquartier geführt. Das kantonale Radwegnetz bildet das Rückgrat und wird durch zahlreiche kommunale Radrouten ergänzt. Mit diesem Wegnetz werden die Naherholungsgebiete, die öffentlichen Gebäude sowie die Einkaufszentren für den Radverkehr erschlossen.

Das Radwegnetz in Spreitenbach weist noch verschiedene Netzlücken auf. Insbesondere die Verbindungen in Nord-Süd-Richtung sind zu verbessern. Die Zentrumsachse ist als attraktive Verbindung für den Radverkehr weiter zu entwickeln. Im Weiteren sind die Querachsen, welche die Anbindungen an die Haltestellen der Limmattalbahn (LTB) herstellen, für den Radverkehr aufzuwerten. So ist bspw. eine Veloverbindung auf der Grabäckerstrasse zur LTB-Haltestelle erwünscht.

Eine weitere Verbesserung für den Radverkehr soll mit der Velovorzugsroute (Veloschnellroute) erreicht werden, welche die Stadt Zürich mit Baden verbinden soll. Die entsprechende Planung erfolgt durch den Kanton und muss zwischen den Kantonen Zürich und Aargau sowie den betroffenen Gemeinden abgestimmt werden. Nach wie vor bestehen unterschiedliche Auffassungen zur Routenführung und zur Ausgestaltung (vgl. Ziff. 3.1.3)

#### 4.6.2 Angebot öffentliche Veloabstellanlagen

In Spreitenbach stehen rund 800 öffentliche Veloabstellplätze zur Verfügung. Im Umfeld der geplanten Haltestellen der LTB sind weitere 60 Abstellplätze geplant. Eine Liste der bestehenden, öffentlich zugänglichen Veloabstellanlagen ist unter Anhang 2 ersichtlich.

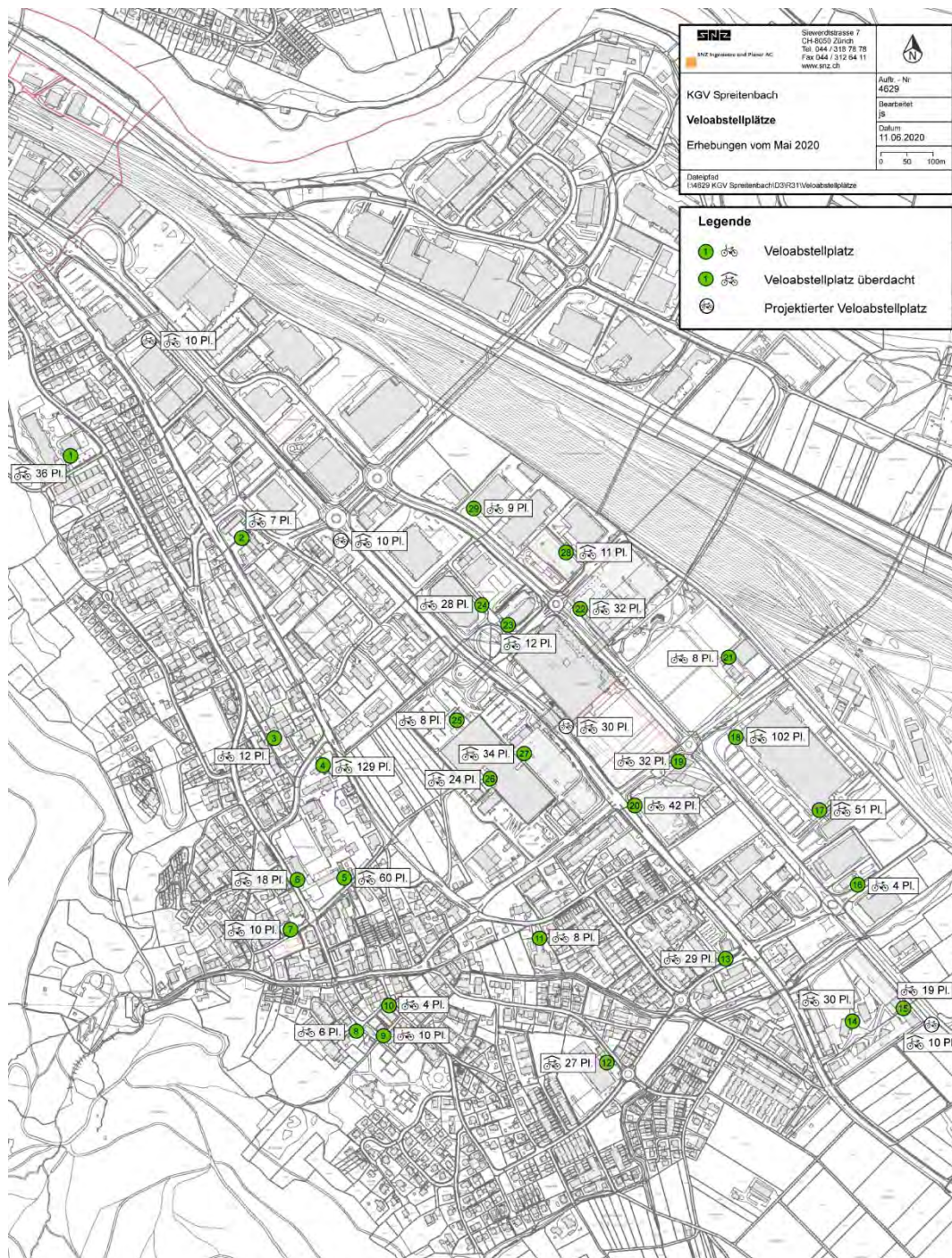


Abbildung 46: Bestehende und projektierte öffentliche Veloabstellanlagen

### 4.6.3 Stärken und Schwächen des Radverkehrs

#### ***Stärken Radverkehr***

- Das kantonale Radwegnetz verbindet das Planungsgebiet mit den umliegenden Gemeinden und bietet attraktive Verbindungen ins Naherholungsgebiet.
- Es werden über das gesamte Gemeindegebiet verteilt, öffentliche Abstellplätze angeboten. Mit der LTB werden in den Haltestellenbereichen neue Abstellplätze geschaffen.

#### ***Schwächen Radverkehr***

- Im kommunalen Radwegnetz sind wichtige Verbindungen nicht oder ungenügend abgedeckt (Netzlücken, insbesondere bei den Nord-Süd-Beziehungen).
- Es besteht keine durchgehende Radroute auf der Zentrumsachse (Potenzial für Attraktivitätssteigerung).
- Die Querachsen, welche die Verbindungen zu den Nutzungen und den Haltestellen der Limmattalbahn herstellen, sind aufzuwerten (Veloinfrastruktur wird im Zusammenhang mit der Limmattalbahn deutlich aufgewertet).

## 4.7 Modal Split und Mobilitätsmanagement

### 4.7.1 Modal Split

Gemäss Agglomerationsprogramm Limmattal liegt der MIV-Anteil der Tagesdistanz im Limmattal bei 69%. Als Ziel 2030 soll der MIV-Anteil auf 65% reduziert werden.

Perimeter	MIV-Anteil an Tagesdistanz [%] 2010	MIV-Anteil an Tagesdistanz [%] Trend 2030	MIV-Anteil an Tagesdistanz [%] Ziel 2030
Kanton Zürich	57.3	55	53
AP Limmattal	69.1	67	65

Quelle: GVM des Kantons Zürich 2014

Tabelle 10: Ist- / Trend- und Ziel-Werte für MIV-Tagedistanzen (Quelle: Agglomerationsprogramm Limmattal, 3. Generation)

Gemäss Motorfahrzeugstatistik 2017 des Kantons Aargau beträgt der Motorisierungsgrad in Spreitenbach 487 PW/ Einwohner, verglichen mit 588 PW/ Einwohner im Kanton Aargau.

### 4.7.2 Mobilitätsmanagement

#### Grundsätze

Gemäss Definition des BVU umfasst das Mobilitätsmanagement (MM): «Dienstleistungen für Verkehrsteilnehmende, die das Zufussgehen und das Radfahren fördern, zur vermehrten Benutzung von Bus, Bahn, Tram und Carsharing sowie zur effizienten Nutzung des Autos bewegen. Das MM unterstützt Verkehrsteilnehmende bei der Wahl des situativ besten und effizientesten Verkehrsmittels (oder einer Kombination davon), durch Massnahmen wie Information, Beratung, Anreize sowie der Koordination von Angeboten. Massnahmen des MM stellen eine Ergänzung zu den klassischen verkehrsplanerischen Massnahmen dar und tragen insgesamt zu einem funktionierenden Verkehrssystem bei gleichzeitiger Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse bei.»

Mit den kommunal umgesetzten Massnahmen des MM können – in Ergänzung zu anderen Massnahmen – Beiträge zur Erreichung der nachstehenden Ziele geleistet werden:

- Minimierung der Verkehrs-Emissionen und –Immissionen,
- Sicherung der getätigten beziehungsweise der zu tätigen Investitionen ins Verkehrssystem,
- Sicherung der zukünftigen Mobilität für Unternehmen und Bevölkerung,
- zweckspezifisch optimale Wahl der Mobilitätsformen durch die Bevölkerung.

Das MM der Gemeinde kann folgende Massnahmenbereiche bzw. Zielgruppen umfassen:

MM für Verkehrserzeuger (Massnahmenbereich A):

Das MM für Verkehrserzeuger befasst sich mit den durch die Aktivitäten und den Standort eines Verkehrserzeugers (zum Beispiel Unternehmen, Veranstalter von Anlässen, Shoppingcenter, grössere Wohnüberbauung etc.) generierten Verkehrsvorgängen. Mit einer optimierten Mobilitätsabwicklung können Verkehrserzeuger zudem Kosten reduzieren, ihr Image verbessern und ihre eigenen sowie die Belastungen Dritter verringern.

- MM für die Bevölkerung (Massnahmenbereich B):  
Mit dem MM für die Bevölkerung pflegt und baut die Gemeinde ihr Image als attraktive Wohngemeinde und Gemeinde mit einer modernen Mobilitätskultur aus, in dem die Bevölkerung mittels Information und Anreizen zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten angehalten wird.

#### **Aktuelles Mobilitätsmanagement Spreitenbach**

Wichtiger Pfeiler des Mobilitätsmanagements der Gemeinde Spreitenbach ist das Einfordern von Mobilitätskonzepten bei der Überbauung grösserer Areale (Massnahmenbereich A). Ergänzt wird diese Massnahme durch Soft-Massnahmen für die Bevölkerung wie das Auflisten von Mobilitätsinformationen auf der Gemeinde-Website oder das Abgeben von Gemeinde-Tageskarten für die SBB (Massnahmenbereich B).

#### **4.7.3 Stärken und Schwächen Modal Split und Mobilitätsmanagement**

##### ***Stärken***

- Spreitenbach weist einen tieferen Motorisierungsgrad auf wie der kantonale Durchschnitt.
- Bei grösseren Bauprojekten werden Mobilitätskonzepte eingefordert.

##### ***Schwächen***

- Der MIV-Anteil am Modal Split liegt in den Limmattaler Gemeinden generell relativ hoch.
- Die Gemeinde Spreitenbach verfügt nicht über ein umfassendes kommunales Mobilitätsmanagement.



## 5 Zielsetzungen

Die Ziele für die Handlungsfelder Ruhender Verkehr, Radverkehr, Fussverkehr, Motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Mobilitätsmanagement wurden aus den übergeordneten Zielen sowie den festgestellten Stärken und Schwächen aus der Analyse abgeleitet.

### 5.1 Verkehrssicherheit (VS)

#### **Erkenntnisse aus Analyse**

- Wenige Unfälle in verkehrsberuhigten Quartieren.
- Vereinzelt sind Stellen mit objektiven Sicherheitsmängeln für Fuss- und Radverkehr vorhanden.
- Bei einigen Knoten ist eine erhöhte Anzahl MIV-Unfälle verzeichnet.

#### **Ziele Verkehrssicherheit**

- VS\_A: Die Sicherheit für den Fuss- und Radverkehr soll an den Stellen mit objektiven Sicherheitsmängeln erhöht werden.
- VS\_B: Unfallstellen werden gezielt behoben.

### 5.2 Ruhender Verkehr (RuV)

#### **Erkenntnisse aus Analyse**

- Die Gemeinde Spreitenbach beeinflusst mit dem Parkierungsreglement aktiv die Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichem Grund.
- Hohe Parkplatzverfügbarkeit (Shoppi Tivoli) erhöht Attraktivität des MIV als Verkehrsmittel.
- ÖV-Erschliessung hat keine Auswirkung auf die Parkplatzerstellungspflicht für Wohnnutzung. Autoarmes oder autofreies Wohnen ist derzeit nicht vorgesehen.
- Die Reglemente betreffend Parkplatzerstellungspflicht sind unübersichtlich und basieren teilweise auf veralteten Grundlagen.
- Parkleitsystem ist ohne Anzeige der verfügbaren Parkfelder. Keine Verpflichtung zur Teilnahme am Parkleitsystem vorhanden.

#### **Ziele Ruhender Verkehr**

- RuV\_A: In den Zentrumsgebieten soll die Anzahl der neu erstellten Parkplätze möglichst tief gehalten werden.
- RuV\_B: Das Parkleitsystem soll weiter ausgebaut und mit mehr Informationen (Anzahl freie Parkfelder) ergänzt werden.
- RuV\_C: Die Anzahl Parkfelder für Wohnen und weitere Nutzungen soll den Pflichtbedarf gemäss § 56 BauG nicht überschreiten. In sehr gut mit dem öV und FVV

erschlossenen Lagen und bei Vorliegen von Massnahmen des Mobilitätsmanagements soll der Pflichtbedarf weiter reduziert werden (autoarme oder autofreie Nutzungen (Wohnen und weitere Nutzungen)).

- RuV\_D: Bei öffentlich zugänglichen PP ist eine Abstimmung der Gebühren zwischen PP auf privatem und öffentlichem Grund anzustreben. Insbesondere in Zentrumsbereichen und zentrumsnahen Bereichen soll die Bewirtschaftung aller öffentlich zugänglicher PP auf öffentlichem und privatem Grund, umgesetzt werden.

### 5.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

#### ***Erkenntnisse aus Analyse***

- Das Wohngebiet ist von der Land- bzw. Industriestrasse relativ gut abgeschirmt. Die Quartiere im Süden sind bereits verkehrsberuhigt.
- Das nordwestliche Strassennetz verfügt über ausreichende Kapazitätsreserven.
- Mit dem Ausbau der Knoten Mutschellen- / Industriestrasse sowie Mutschellen- / Land- / Überlandstrasse werden leistungsfähige LSA erstellt, welche auch im Prognosezustand 2030+ genügend Leistungsreserven aufweisen werden.
- Der Halbanchluss Spreitenbach nimmt nur den Verkehr von und in Richtung Baden ab. Das heisst, dass der gesamte Verkehr von und in Richtung Zürich über die Industrie- bzw. Landstrasse verkehren muss.
- Steigt das Verkehrsaufkommen auf der Industriestrasse stärker an als im Projekt LTB angenommen, kann es zu Leistungsengpässen entlang der Industriestrasse kommen, was zu Verlagerungen auf die Landstrasse führt. Die Erreichbarkeit des Einkaufsgebietes über die Industriestrasse kann somit in den Hauptverkehrszeiten (vor allem auch am Samstag) beeinträchtigt werden. Wie sich das Ganze jedoch einpendeln wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt schwierig abzuschätzen und muss nach der Realisierung der LTB beobachtet werden.

#### ***Ziele MIV***

- MIV\_A: Die Verlängerung der Müslistrasse nach Osten ist als wichtige Netzergänzung umzusetzen. Die Verlängerung nach Westen ist weiterzuverfolgen.
- MIV\_B: Der Ausbau des Anschlusses an die Nationalstrassen mit einem 2. Halbanchluss bzw. Vollanschluss Spreitenbach wird von der Gemeinde konsequent weiterverfolgt und muss vertieft untersucht werden.
- MIV\_C: Mit der Verkehrsbeobachtung und -steuerung soll der Verkehrsfluss (vor allem entlang der Hauptachsen) nach der Inbetriebnahme der LTB soweit gelenkt werden, dass es zu keinen grösseren Behinderungen / Rückstaus kommt. Negative Auswirkungen wie z. B. Ausweichverkehr durch Wohngebiete sind zu unterbinden.
- MIV\_D: Weitere Wohngebiete sollen verkehrsberuhigt werden (z. B. mit T-30-Zone). Sammel- und Erschliessungsstrassen sind im Rahmen der Erneuerungszyklen siedlungsverträglich zu dimensionieren und zu gestalten.

## 5.4 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

### ***Erkenntnisse aus Analyse***

- Mit der Inbetriebnahme der Limmattalbahn entstehen im südlichen Gemeindegebiet Erschliessungslücken, welche durch eine neue Ortsbuslinie zu beheben sind.
- Beim Shopping-Center entsteht keine zentrale ÖV-Drehscheibe, die RVBW-Buslinien 2 und 4 halten an einer separaten Haltestelle und bieten keine direkte Verknüpfung mit der Limmattalbahn.
- Gewisse bestehende Haltestellen verfügen über keine taktilen Elemente und sind daher nicht behindertengerecht.

### ***Ziele ÖV***

- ÖV\_A: Das Busnetz soll mit Inbetriebnahme der Limmattalbahn angepasst werden. Es wird eine neue Buslinie (Ortsbus) eingeführt, welche die östlichen und südlichen Siedlungsgebiete an die Limmattalbahn anbindet.
- ÖV\_B: Langfristig sind direktere Umsteigebeziehungen für die Buspassagiere mit einer möglichst zentralen Haltestelle für das Shopping-Center nahe der neuen LTB Haltestelle anzustreben.
- ÖV\_C: Der Anschluss der Buslinie an die LTB bei der Haltestelle Kreuzacker ist sicherzustellen.
- ÖV\_D: Alle Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden behindertengerecht ausgestaltet.

## 5.5 Fussverkehr (FV)

### **Erkenntnisse aus Analyse**

- Die Vernetzung in Nord-Süd-Richtung (Wohngebiet mit Industriegebiet / Einkaufszentren) ist lückenhaft.
- Aufwertungspotential bei der Passerelle Boostockstrasse über die Bahnhofstrasse für Fuss- und Radverkehr, da auf Wunschlinie (Wanderweg).
- Fusswegnetz in Ost-West-Richtung zumeist durchgehend aber mit linearen Schwachstellen (geringe Gehwegbreiten und fehlende Gehwegeflächen).
- Die Strassenräume sind oft sehr grosszügig dimensioniert, das Fusswegnetz scheint aber teilweise eher untergeordnet.
- Verkehrsberuhigung durch Tempo-30-Zonen sind zielführend (am Ortsrand Ost/West teilweise bestehend).
- Der Platanenweg und dessen Fortsetzung im Langäckerquartier soll als „Naherholungsrouten“ aufgewertet werden.
- Im Bereich Zentrum / Sandäckerstrasse soll das Fussgängernetz von der à Niveau-Fussgängerebene auf Seite Grabäcker auf die Ebene +1 auf Seite Shopping-Center übergehen.

### **Ziele Fussverkehr**

- FV\_A: Die Zentrumsachse (Dorf-/ Zentrums-/ Sandäckerstrasse) ist als attraktive Verbindung für den Fussverkehr und als prägnante Querachse (in Nord-Süd-Richtung) mit platzartigen Aufweitungen weiter zu entwickeln.
- FV\_B: Die Querachsen, welche die Verbindungen zu den öffentlichen Nutzungen, den Arbeitsplatzgebieten und den Haltestellen der Limmattalbahn herstellen, sind für den Fussverkehr aufzuwerten.
- FV\_C: Erstellung eines zusammenhängenden Fussgängersystems bei den Einkaufszentren. Das bestehende System soll um weitere Wege ins Gebiet Sandäcker (Zentrumsplanung / Limmatspot) und bis zur IKEA erweitert werden. Dadurch bestehen niveaufreie Fussgängerverbindungen zwischen den Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen im Zentrum Spreitenbach.
- FV\_D: Aufwertung der Passerelle Boostockstrasse über Bahnhofstrasse für den Fuss- und Radverkehr.
- FV\_E: Aufwertung des Platanenweg und dessen Fortsetzung als durchgehende Verbindung durchs Langäckerquartier.
- FV\_F: Weitere Wohngebiete sollen verkehrsberuhigt werden (z. B. mit T-30-Zone).
- FV\_G: Allgemein sind im Gemeindegebiet punktuelle Verbesserungen bei Konfliktpunkten resp. -strecken und Ergänzung des Schulwegnetzes vorzunehmen.

## 5.6 Radverkehr (RV)

### ***Erkenntnisse aus Analyse***

- Im kommunalen Radwegnetz sind wichtige Verbindungen nicht oder ungenügend abgedeckt.
- Keine durchgehende Radroute auf der Zentrumsachse vorhanden (Zentrumsstrasse / Sandäckerstrasse).
- Die Querachsen, welche die Verbindungen zu den Nutzungen und den Haltestellen der Limmattalbahn herstellen, haben Aufwertungspotenzial (z.B. Grabäckerstrasse).
- Das kantonale Radwegnetz verbindet das Planungsgebiet mit den umliegenden Gemeinden.

### ***Ziele Radverkehr***

- RV\_A: Die Zentrumsachse (Dorf-/ Zentrums-/ Sandäckerstrasse) ist als attraktive Verbindung für den Radverkehr und als prägnante Querachse (in Nord-Süd-Richtung) mit platzartigen Aufweitungen weiter zu entwickeln.
- RV\_B: Die Querachsen, welche die Verbindungen zu den Nutzungen und den Haltestellen der Limmattalbahn herstellen, sind für den Radverkehr aufzuwerten (insbesondere in Nord-Süd-Richtung).
- RV\_C: Bei den LTB-Haltestellen müssen genügend attraktive Veloabstellplätze realisiert werden.
- RV\_D: Die Führung und Realisierung der Velovorzugsroute ist mit dem Kanton auf die Bedürfnisse der Gemeinde abzustimmen.

## 5.7 Mobilitätsmanagement (MM)

### **Erkenntnisse aus Analyse**

- Mobilitätsmanagementmassnahmen sind geeignete Mittel, um die Verkehrsabläufe in einer Gemeinde nachhaltig zu beeinflussen und zu optimieren.
- In Spreitenbach sind erst wenige Mobilitätsmanagementmassnahmen umgesetzt (Mobilitätskonzeptpflicht bei grossen Überbauungen, Mobilitätsinformationen auf Gemeindewebsite, Gemeinde-GA).
- Die Massnahmen im Sinne eines Mobilitätsmanagements sollen in den beiden Massnahmenbereichen (für Verkehrserzeuger und für die Bevölkerung) kontinuierlich weiterentwickelt und verbessert werden.

### **Ziele Mobilitätsmanagement**

- MM\_A: MM für Verkehrserzeuger

Ziel ist es, die Verkehrsvorgänge möglichst effizient sowie umwelt- und sozialverträglich abzuwickeln. Dabei bedarf es einer aktiven Rolle des Verkehrserzeugers selbst, indem er Massnahmen in seinem eigenen Wirkungsbereich umsetzt, die

- idealtypisch auf die Verkehrsarten (Pendler-, Besucher-, Kunden- oder Geschäftsverkehr) mit grösstmöglichem Wirkungspotenzial ausgerichtet sind, und bei Bedarf.
- in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Spreitenbach und/oder mit Mobilitätsanbietern (zum Beispiel ÖV-Betriebe, Mobility Carsharing) sowie gegebenenfalls mit Unterstützung durch das kantonale Mobilitätsmanagement aargaumobil entwickelt und umgesetzt werden.

- MM\_B: MM für die Bevölkerung

Die Bevölkerung von Spreitenbach (Wohnbevölkerung gesamthaft sowie ausgewählte Zielgruppen wie Senioren, Jugendliche, Touristen etc.) wird mittels gezielter Information, Anreizen und Aktionen zur Sensibilisierung einerseits über die verschiedenen in der Gemeinde vorhandenen Mobilitätsangebote informiert und andererseits zu den Vorteilen einer bewussten Verkehrsmittelwahl aufgeklärt.

Das MM für die Bevölkerung unterstützt die geplanten Massnahmen zur Verbesserung des Umweltverbundes (ÖV, Velo, zu Fussgehen, Carsharing). Das verbesserte Angebot wird durch die Verkehrsteilnehmenden so vermehrt wahrgenommen und entsprechend mehr genutzt.

## 6 Massnahmen

Die Zusammenstellung der Massnahmen ist ein Arbeitsinstrument für die Verwaltung der Gemeinde Spreitenbach zur koordinierten Verkehrsentwicklung. Zudem wird aufgezeigt, welche Vorhaben gemeinsam mit dem Kanton angegangen werden müssen.

Die Massnahmen werden jeweils einem Themengebiet (bzw. Verkehrsträger) zugeordnet und bei Zielerfüllung in mehreren Themenfeldern referenziert.

Des Weiteren werden Planungsebene und Verweise auf bestehende Planungen angegeben. Die Priorität wird kategorisiert nach Realisierungshorizont „sofort“ (<1Jahr), „kurzfristig“ (1-3 Jahre), „mittelfristig“ (3-10 Jahre) und „langfristig“ (10-15 Jahre).

## 6.1 Verkehrssicherheit (VS)

<b>VS_A</b>	Sicherheit für den Fuss- und Radverkehr erhöhen
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Verkehrssicherheit erhöhen bei Stellen mit objektiven Sicherheitsmängeln, insbesondere für Fuss- und Radverkehr.
<b>Begründung</b>	In Spreitenbach wurden in den verkehrsberuhigten Quartieren nur wenige Unfälle registriert. Über die gesamte Gemeinde verteilt ereigneten sich im Zeitraum zwischen 01.01.2012 und 31.12.2016 186 polizeilich registrierte Unfälle. Vereinzelt sind Stellen mit objektiven Sicherheitsmängeln für Fuss- und Radverkehr vorhanden.
<b>Vorgehen</b>	Fortlaufende Überprüfung der Sicherheitslücken.
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	-
<b>Realisierungshorizont</b>	Kurzfristig (Unfallstellen müssen fortlaufend überprüft werden, spätestens mit der Auslösung von Strassenprojekten)
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach
<b>Beteiligte</b>	Kanton, je nach Klassierung der Strasse

<b>VS_B</b>	Unfallstellen werden gezielt behoben
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Verkehrssicherheit erhöhen bei Stellen mit objektiven Sicherheitsmängeln
<b>Begründung</b>	In Spreitenbach wurden in den verkehrsberuhigten Quartieren nur wenige Unfälle registriert. Über die gesamte Gemeinde verteilt ereigneten sich im Zeitraum zwischen 01.01.2012 und 31.12.2016 186 polizeilich registrierte Unfälle. Bei einigen Knoten ist eine erhöhte Anzahl MIV-Unfälle verzeichnet worden. Insbesondere beim Kreisel Land-/Rotzbühlstrasse mit 20 Unfälle im betrachteten Zeitabschnitt.
<b>Vorgehen</b>	Unfallschwerpunkte werden gezielt behoben.
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	-
<b>Realisierungshorizont</b>	Kurzfristig (Unfallstellen müssen fortlaufend überprüft werden, spätestens mit der Auslösung von Strassenprojekten)
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach
<b>Beteiligte</b>	Kanton, je nach Klassierung der Strasse



## 6.2 Ruhender Verkehr (RuV)

<b>RuV_A</b>	Parkplatzanzahl möglichst klein halten
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Die Anzahl der neuen Parkplätze an zentralen Lagen und im Zentrumsgebiet soll möglichst klein gehalten werden. Die Parkplatzerstellungspflicht für die Wohn- und Arbeitsnutzungen soll in Abhängigkeit der jeweils aktuellen Erschliessung durch ÖV, Fuss- und Radverkehr festgelegt werden. Darüber hinaus ist eine Reduktion der Pflichtparkplätze zu ermöglichen.
<b>Begründung</b>	Die ÖV-Erschliessung hat in den bisherigen Reglementen keine Auswirkung auf die Parkplatzerstellungspflicht für Wohnnutzung. Eine hohe Parkplatzverfügbarkeit erhöht die Attraktivität des MIV als Verkehrsmittel. Der steten Verbesserung der ÖV-Erschliessung, u.a. der Limmattalbahn, ist entsprechend Rechnung zu tragen.
<b>Vorgehen</b>	<p>Im Rahmen der Revision der Bau- und Nutzungsordnung resp. im Parkierungsreglement soll eine Reduktion der Anzahl Parkfelder bei Wohn- und Arbeitsnutzungen in Abhängigkeit der jeweils aktuellen Erschliessung durch ÖV, Fuss- und Radverkehr festgelegt werden. Im Weiteren soll die Möglichkeit festgehalten werden, dass die Anzahl Pflichtparkplätze bei besonders guter Erschliessung mittels Erarbeitung eines geeigneten Mobilitätskonzepts zusätzlich abgemindert werden können. Dies soll autoreduzierte oder autofreie Nutzungen in der Gemeinde ermöglichen, ohne dass teure nicht benötigte Parkfelder erstellt werden müssen. Davon profitieren auch die bisherigen Einwohner, da die Verkehrsbelastung durch neue Nutzungen im Verhältnis zum Bevölkerungswachstum weniger steigt. Die anzuwendenden Grundlagen und Berechnungsfaktoren sind in einem Konzept «Private Parkierung Spreitenbach» im Rahmen der BNO-Revision zu erarbeiten. Dies kann die folgenden Stossrichtungen beinhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Berechnung eines nutzungsspezifischen PP-Richtwertes gemäss REG-Norm VSS 40 281 (gemäss kantonalen Vorschriften).</li> <li>- Standortspezifische Berechnung von Parkplatz-Minimum und Parkplatz-Maximum durch geeignete Faktoren für die Standorttypen A, B und C (Standorttypen werden aufgrund der ÖV-Güteklassen parzellenscharf ausgewiesen, z.B. ÖV-Güteklasse A&amp;B -&gt; Standorttyp A, C -&gt; B, D&amp;E -&gt; C).</li> <li>- In Gebieten des Standorttyps A sind bei Vorliegen eines Mobilitätskonzepts autofreie Nutzungen möglich, in den übrigen Gebieten können mit Mobilitätskonzepten autoarme Nutzungen realisiert werden. Hierzu sind konkrete Abminderungsfaktoren zu definieren.</li> </ul>
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	Revision Bau- und Nutzungsordnung und Parkierungsreglement gemäss Massnahmen RuV_B und RuV_C.
<b>Realisierungshorizont</b>	Kurzfristig bis mittelfristig
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach
<b>Beteiligte</b>	Baden Regio, Kanton

<b>RuV_B</b>	<b>Parkleitsystem</b>
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Das bestehende Parkleitsystem soll möglichst flächendeckend mit detaillierten Anzeigen (Anzahl freie Parkfelder) ergänzt werden. Zudem sollen zukünftig Eigentümer öffentlich zugänglicher Parkieranlagen zur Teilnahme am Parkleitsystem verpflichtet werden können.
<b>Begründung</b>	In Spreitenbach gibt es ein Parkleitsystem mit vereinzelt Informationsangeboten zur Parkplatzverfügbarkeit. Die Anzeige zeigt an, ob das Parkhaus frei oder besetzt ist. Es wird nur vereinzelt angegeben, wie viele freie Parkfelder vorhanden sind. Mit der möglichst flächendeckenden Anzeige der „Anzahl freier Parkfelder“ soll der Parksuchverkehr reduziert werden.  In der Bau- und Nutzungsordnung soll eine Rechtsgrundlage geschaffen werden, dass Eigentümer (grösserer) öffentlich zugänglicher Parkieranlagen zur Teilnahme am Parkleitsystem verpflichtet werden können.
<b>Vorgehen</b>	Planungsstand der laufenden Planung von Mai 2017 (Signal AG und Gisin+Sauber) dient als Grundlage. Allenfalls braucht es weitere Bearbeitungsschritte und eine Überarbeitung des Parkierungsreglements (PAR).
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	Revision Bau- und Nutzungsordnung und Parkierungsreglement gemäss Massnahmen RuV_A und RuV_C.
<b>Realisierungshorizont</b>	Kurzfristig bis mittelfristig
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach
<b>Beteiligte</b>	-

<b>RuV_C</b>	<b>Abstimmung der Gebühren</b>
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Bei öffentlich zugänglichen Parkplätzen soll eine Abstimmung der Gebühren zwischen Parkplätzen auf privatem und öffentlichem Grund angestrebt werden. Insbesondere in Zentrumsbereichen und zentrumsnahen Bereichen soll die Bewirtschaftung aller öffentlichen Parkplätze umgesetzt werden.
<b>Begründung</b>	Die Gemeinde Spreitenbach beeinflusst bereits heute mit dem Parkierungsreglement aktiv die Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichem Grund. Bei den privaten Parkplätzen, welche öffentlich zugänglich sind, werden heute teilweise keine Gebühren erhoben (z.B. Interio). Zudem unterscheiden sich die Gebührenmodelle teils stark voneinander. Im Sinne der Gleichbehandlung soll die Rechtsgrundlage für eine Gleichbehandlung geschaffen werden.
<b>Vorgehen</b>	Für die Einführung und Anpassung der Gebührenpflicht für private Parkplätze, welche öffentlich zugänglich sind, soll in der Bau- und Nutzungsordnung oder im Parkierungsreglement die Rechtsgrundlage geschaffen werden.
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	Revision Bau- und Nutzungsordnung und Parkierungsreglement gemäss Massnahmen RuV_A und RuV_B.
<b>Realisierungshorizont</b>	Kurzfristig bis mittelfristig
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach
<b>Beteiligte</b>	Baden Regio, Kanton

### 6.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

<b>MIV_A</b>	Verlängerung Müslistrasse
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Die Müslistrasse soll etappiert ausgebaut werden. Die erste Etappe umfasst eine neue Spangenverbindung von der Industriestrasse an die Müslistrasse zur Erschliessung der Arbeitsplatzzone Kreuzäcker. Die Spange wird mit einem Kreisel an die Industriestrasse angeschlossen. Die zweite Etappe umfasst den Ausbau der bestehenden Müslistrasse ab Höhe Sandäckerstrasse bis zur Pfadackerstrasse. In einer späteren dritten Etappe soll die Müslistrasse noch weiter in Richtung Nordwesten verlängert und wiederum an die Industriestrasse angeschlossen werden.
<b>Begründung</b>	Die Erschliessungsspanne Müsli wird benötigt, damit der notwendige Spielraum für verkehrssteuernde und verkehrslenkende Massnahmen entsteht und die Land- sowie die Industriestrasse in Spreitenbach entlastet und zentrumsverträglich umgestaltet werden können (vgl. RES 2030 Stadtboulevard und Projekt der Limmattalbahn).
<b>Vorgehen</b>	Die Müslistrasse ist als Zielsetzung Bestandteil der räumlichen Entwicklungsstrategie 2030. Die 1. Etappe wird mit der Realisierung der Arbeitsplatzzone Kreuzäcker umgesetzt. Für die 2. Etappe wurden bereits Verkehrsmodellierungen durchgeführt, eine Koordination mit einer eventuellen Velovorzugsroute (Veloschnellroute) ist noch ausstehend und mit dem Kanton zu klären. Für die 3. Etappe werden noch detailliertere verkehrstechnische Untersuchungen benötigt. Die gemeinsam mit der Gemeinde Killwangen angegangene Grenzraumplanung kann diesbezüglich neue Erkenntnisse liefern. Etappe 2 und 3 wurden beim Kanton für das Agglomerationsprogramm der 4. Generation angemeldet, aufgrund der Terminierung von diesem aber für ein zukünftiges Programm vorgemerkt.
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	-
<b>Realisierungshorizont</b>	1. Etappe: kurzfristig 2. Etappe: mittelfristig 3. Etappe: langfristig
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach
<b>Beteiligte</b>	Grundeigentümer, SBB und Kanton

<b>MIV_B</b>	<b>Zweiter Halbanschluss Spreitenbach ans Nationalstrassennetz</b>
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Ausbau bestehender Halbanschluss zu einem „Vollanschluss“ Spreitenbach
<b>Begründung</b>	<p>Der Halbanschluss Spreitenbach nimmt nur den Verkehr von und in Richtung Baden ab. Das heisst, dass der gesamte Verkehr von und in Richtung Zürich über die Industrie- bzw. Landstrasse verkehren muss.</p> <p>Der zweite Halbanschluss bringt eine signifikante Verkehrsentslastung auf den Hauptachsen. Dies trägt zu einer siedlungsverträglicheren Verkehrsabwicklung bei und schafft Potenziale für die weitere Entwicklung von Spreitenbach und Umgebung (wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt und Wohnschwerpunkt gemäss Kantonalem Richtplan).</p>
<b>Vorgehen</b>	<p>Wie bereits aus der RES 2030 hervorgeht, ist die Lage des zweiten Halban schlusses Spreitenbach auf Höhe der Brücke Sandäcker gemäss Kantonalem Richtplan zu hinterfragen. Betreffend die Verkehrsabwicklung auf der Nationalstrasse ist der Halbanschluss gemäss Richtplan sehr nahe an der Ausfahrt des Anschlusses Dietikon, sodass sich die Beschleunigungs- und Verzögerungsbereiche überschneiden. Aus Sicht Spreitenbachs ist es nicht wünschbar, zwei kommunale Querverbindungen (Furttalstrasse und Sandäckerstrasse) als Autobahnzubringer ausgestalten zu müssen. Mit der Sandäckerstrasse als zusätzlichen Autobahnzubringer würde die Fuss- und Radverkehrsachse (zentrale Achse Heitersberg - Limmatraum) vom Autobahnverkehr schwer belastet. Gerade im Hinblick auf eine Aufwertung dieser für den Langsamverkehr wichtigen Achse, wäre ein Autobahnzubringer über die Sandäckerstrasse/-brücke kontraproduktiv.</p> <p>Kurz- bis mittelfristig setzt sich die Gemeinde dafür ein, dass der 2. Halban schluss bzw. der Vollanschluss im Kantonalen Richtplan festgesetzt und vom Bund in einem weiteren Ausbauschnitt (STEP) berücksichtigt wird.</p>
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	-
<b>Realisierungshorizont</b>	Mittelfristig bis langfristig
<b>Federführung</b>	ASTRA und Gemeinde Spreitenbach
<b>Beteiligte</b>	Gemeinde Spreitenbach, Kanton

<b>MIV_C</b>	<b>Beobachtung Verkehrsentwicklung</b>
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Beobachtung Verkehrsentwicklung nach Inbetriebnahme der LTB
<b>Begründung</b>	<p>Im Zusammenhang mit dem Bau der LTB werden verschiedene Verkehrsknoten umgebaut. Dabei wird ein Angebot für die Abendspitzenstunde geschaffen, welches auf den Erkenntnissen des Berichtes aus dem Jahr 2013 (8-02 Bericht VTA und Leistungsfähigkeit Ernst Basler + Partner und tribus ag, 30.06.2013) beruht.</p> <p>Wie die Auswirkungen der LTB auf das Verkehrssystem effektiv sind, ist zum jetzigen Zeitpunkt schwierig abzuschätzen und muss nach der Realisierung der LTB beobachtet werden.</p>
<b>Vorgehen</b>	<p>Die Verkehrsentwicklung soll stets beobachtet werden. Zeigen sich Problemstellen sind diese zu erfassen und situativ zu beurteilen, ob diese mit lokalen Massnahmen (Anpassung LSA-Steuerung, Knotenausbau etc.) entschärft werden können oder ob allenfalls grossräumigere Untersuchungen (z. B. in Form eines Verkehrsmanagements) angezeigt sind.</p> <p>Die Gemeinde soll für die betroffenen Strecken/Knoten fortlaufend verkehrstechnische Untersuchungen auslösen. Dabei ist grundsätzlich eine Verkehrsqualitätsstufe D (min. VQS E) anzustreben.</p>
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	MIV_A
<b>Realisierungshorizont</b>	Mittelfristig
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach
<b>Beteiligte</b>	Kanton, je nach Klassierung der Strasse

<b>MIV_D</b>	<b>Verkehrsberuhigung (Tempo-30-Zone)</b>
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Der Verkehr in den Wohngebieten soll siedlungsverträglich abgewickelt und verkehrsberuhigt werden (Tempo-30-Zone)
<b>Begründung</b>	Das Wohngebiet ist von der Land- bzw. Industriestrasse relativ gut abgeschirmt. Im südlichsten Dorfgebiet besteht bereits eine Tempo-30-Zone. In weiteren, ausgeprägten Wohngebieten um den alten Dorfkern und die Poststrasse / Bahnhofstrasse sollen künftig die Strassen siedlungsverträglicher gestaltet und allenfalls verkehrsberuhigt werden.
<b>Vorgehen</b>	Prüfung von Massnahmen zur siedlungsverträglicheren Strassenraumgestaltung und Verkehrsberuhigung (z. B. Tempo-30).
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	FV_F
<b>Realisierungshorizont</b>	Kurzfristig bis mittelfristig
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach
<b>Beteiligte</b>	Kanton

## 6.4 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

<b>ÖV_A</b>	Anpassung Busnetz
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Das Busnetz soll mit der Inbetriebnahme der LTB angepasst werden. Es wird eine neue Buslinie (Ortsbus) eingeführt, welche die südlichen Gebiete erschliessen und mit der LTB verbinden soll. Der Gemeinderat hat entschieden, dass mit der Linienführung "Lasso" der Testbetrieb aufgenommen wird (vgl. Ziff. 3.4.3). Der Anschluss zwischen Ortsbus und LTB wird bei der Haltestelle Kreuzäcker sichergestellt. Der Fahrplan des Ortsbusses wird auf den der LTB abgestimmt.
<b>Begründung</b>	Mit der Inbetriebnahme der LTB wird, zumindest vorübergehend, die Buslinie 303 aufgehoben. Dadurch entstehen im südlichen Gemeindegebiet Erschliessungslücken (schlechtere ÖV-Güteklasse). Mit der neuen Buslinienführung (Ortsbus) soll diese Verschlechterung verhindert werden.
<b>Vorgehen</b>	Die Planung für den Ortsbus erfolgt 2021 und die Realisierung der provisorischen Haltestellen mit dem Budgetjahr 2022. Ab Inbetriebnahme der LTB wird der Testbetrieb des Ortsbusses aufgenommen. Für den Testbetrieb werden provisorische Haltestellen erstellt. Erst wenn der Ortsbus in den regulären Betrieb übergeht, werden die Haltestellen definitiv und vollumfänglich behindertengerecht ausgestaltet. Mittelfristig soll in Abstimmung mit beiden Kantonen die Zusammenführung des Ortsbuses mit der von der VBZ geplanten Buslinie Dietikon – Silber – Spreitenbach geprüft und angestrebt werden.
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	ÖV_B
<b>Realisierungshorizont</b>	Kurzfristig bis mittelfristig (mit Realisierung der LTB)
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach, RVBW, Kanton
<b>Beteiligte</b>	VBZ

<b>ÖV_B</b>	Abstimmung der ÖV-Haltestellen beim Shopping-Center
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Beim Shopping-Center sind langfristig direktere Umsteigebeziehungen für die Buspassagiere mit einer möglichst zentralen Haltestelle für das Shopping-Center nahe der neuen LTB Haltestelle anzustreben.
<b>Begründung</b>	Die RVBW-Buslinien 2 und 4 halten südlich vom Shopping-Center an einer separaten Haltestelle und bieten keine direkte Anknüpfung zur LTB. Die Haltestelle „Shopping-Center“ soll zukünftig allenfalls mit dem Ortsbus erschlossen werden und/oder auf die LTB abgestimmt werden. Mit der räumlichen Zusammenführung der Bus- und LTB-Haltestellen kann die Attraktivität des ÖVs und die Nutzung der LTB als Mittelverteiler gesteigert werden.
<b>Vorgehen</b>	Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie oder im Zusammenhang mit einer zukünftigen Entwicklung im Bereich Shoppi Tivoli soll eine optimale Lösung gefunden werden (z.B. mit der Einführung eines umgelagerten Bus 303 <sup>neu</sup> , Planung gemäss VBZ, Abstimmung zwischen Kantonen).
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	ÖV_A
<b>Realisierungshorizont</b>	Mittelfristig bis langfristig
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach
<b>Beteiligte</b>	VBZ, RVBW, Kanton

<b>ÖV_C</b>	<b>Behindertengerechte Ausgestaltung aller ÖV-Haltestellen</b>
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Die bestehenden Bushaltestellen, welche die Anforderungen gemäss Behindertengesetz (BehiG) noch nicht erfüllen, werden entsprechend nachgerüstet.
<b>Begründung</b>	Es muss ein barrierefreier öffentlicher Verkehr angeboten werden.
<b>Vorgehen</b>	In Abstimmung mit der RVBW/VBZ soll ein Termin- und Massnahmenprogramm für die baulichen/markierungstechnischen Anpassungen an den noch nicht BehiG-konformen Haltestellen erarbeitet und in Abstimmung mit der Finanzplanung der Gemeinde schrittweise umgesetzt werden.
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	-
<b>Realisierungshorizont</b>	kurzfristig bis mittelfristig
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach
<b>Beteiligte</b>	RVBW

## 6.5 Fussverkehr (FV)

<b>FV_A</b>	Zentrumsachse (Limmatraum bis Heitersberg)
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Entlang der Zentrumsachse ist die Lücke im Fuss- und Radverkehrsnetz adäquat zu schliessen. Aus diesem Grund ist die Zentrumsachse als attraktive Verbindung für den Fussverkehr (in Nord-Süd-Richtung) weiter zu entwickeln. Bei zukünftigen Strassensanierungsmassnahmen sind die Strassenräume entsprechend zu prüfen und anzupassen.
<b>Begründung</b>	<p>Die Massnahme folgt aus der Problemanalyse und entspricht der räumlichen Entwicklungsstrategie (RES 2030) und dem Zukunftsbild und den Teilstrategien des Agglomerationsprogramms.</p> <p>Die attraktive Weiterführung der Querverbindung vom Waldrand kommend über das Dorf und das Shoppi bis über das Gleisfeld und hin zur ehemaligen Badi an der Limmat ist für die städtebauliche Integration der zentralen Neubaugebiete (Limmatspot, Tivoli Garten, Grabäcker, später evtl. Shoppi Tivoli) von grosser Bedeutung.</p> <p>Mit der angestrebten Verkehrsverlagerung auf die Müslistrasse sowie entsprechende Entlastung der Längsachsen und der Aufwertung der Zentrumsachse (Querachse) mit einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung kann Potential zu Gunsten des Fuss- und Radverkehrs realisiert werden.</p>
<b>Vorgehen</b>	<p>Im Rahmen der RES 2030 wurde festgehalten, dass zur Stärkung des Fuss- und Radverkehrs das Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ zur Anwendung kommen soll. Dafür soll mittels dichtem Fuss- und Radwegnetz die Distanz bzw. der Raumwiderstand zwischen Wohn- und Arbeitsort, Nahversorgung und Freizeitorten sowie den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs für den Langsamverkehr reduziert werden.</p> <p>Im Rahmen zukünftiger Strassensanierungen ist deshalb vermehrt darauf zu achten, wie die bestehenden Strassenräume und –querschnitte für eine siedlungsverträglichere Verkehrsabwicklung optimiert und die Attraktivität der Fusswegverbindungen gesteigert werden können.</p>
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	MIV_A, RV_A
<b>Realisierungshorizont</b>	Kurzfristig bis mittelfristig
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach
<b>Beteiligte</b>	Grundeigentümer



FV_B	Aufwertung der Querachsen
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Die Querachsen, welche die Verbindungen zu den Nutzungen und den Haltestellen der Limmattalbahn (LTB) herstellen, sind für den Fussverkehr aufzuwerten.
<b>Begründung</b>	Die LTB verbindet die wichtigen Entwicklungsgebiete in Spreitenbach. Nebst der ausgeprägten Zentrumsachse wurde in der räumlichen Entwicklungsstrategie (RES 2030) generell die Aufwertung der für den Langsamverkehr wichtigen Querachsen verankert. Dabei soll der Zugang zu den Haltestellen der LTB verbessert und attraktiver gestaltet werden. Mit einer verbesserten Durchlässigkeit auf den Querachsen (Nord-Süd-Verbindungen) soll die Attraktivität des Fussverkehrs generell gefördert werden.
<b>Vorgehen</b>	<p>Für die Verbindung zwischen Sandäckerstrasse und Haltestelle Grabäcker wurde bereits ein Vorprojekt ausgearbeitet. Die Realisierung ist zusammen mit der LTB vorgesehen.</p> <p>Weitere mögliche Erschliessungen zwischen den Wohnquartieren, einzelnen Nutzungen und den Haltestellen der LTB sollen untersucht werden. Diese Anliegen sind bei Strassensanierungen und Arealentwicklungen aber auch im Rahmen von Baubewilligungen stets mitzudenken. Dabei gelten die in der RES 2030 statuierten Prinzipien (Teilplan Verkehrsentwicklung und Mobilität) als begleitend.</p>
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	RV_B
<b>Realisierungshorizont</b>	Mittelfristig bis langfristig
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach
<b>Beteiligte</b>	Grundeigentümer

<b>FV_C</b>	<b>Zusammenhängendes Fussgängersystem der Einkaufszentren</b>
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Für die Nutzungen im Zentrumsbereich (Einkaufszentren, Limmatspot usw.) soll ein zusammenhängendes Fussgängersystem erstellt bzw. das Bestehende optimiert werden.
<b>Begründung</b>	Mit dem System der Ebene +1 wird ein zusammenhängendes Fussgängersystem zwischen den Einkaufszentren und verschiedenen publikumsorientierten Nutzungen geschaffen. Ergänzend sind kurze Anbindungen und Ergänzungen auf EG-Niveau zu schaffen und zu optimieren.
<b>Vorgehen</b>	Im Rahmen der Zentrumsplanung „Städtebauliche Leitlinien Grabäcker“ und dem Verkehrsrichtplan 2009 wurde bereits festgehalten, dass im Bereich Zentrum-/Sandäckerstrasse das Fussgängernetz von der à Niveau-Fussgängerebene auf Seite Grabäcker auf die Ebene +1 auf Seite Shopping-Center übergehen soll. Der Übergang soll mit Treppen, Liften, Rampen und Passerellen sichergestellt werden. Das bestehende System soll um weitere Wege ins Gebiet Shoppi Tivoli, Sandäcker und bis zur IKEA erweitert und optimiert werden. Dadurch bestehen niveaufreie Fussgängerverbindungen zwischen den Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen (Kino) im Zentrum Spreitenbach. Wenn immer möglich sind die Anliegen im Zusammenhang mit Bauprojekte einzubringen und Optimierungen – insbesondere auch in Abstimmung mit den ÖV-Haltestellen - zu erwirken.
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	FV-A, ÖV_B
<b>Realisierungshorizont</b>	Kurzfristig bis langfristig
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach
<b>Beteiligte</b>	Grundeigentümer

<b>FV_D</b>	Passerelle Boostockstrasse über Bahnhofstrasse
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Die bestehende Passerelle Boostockstrasse soll aufgewertet werden.
<b>Begründung</b>	<p>Die Passerelle Boostockstrasse hat eine optimale Lage im Fussgängernetz. Sie liegt auf der Wunschlinie zwischen Naherholung, Wohngebiet und Einkaufszentren und ist bereits heute als Wanderweg klassiert.</p> <p>Die Passerelle ist aber bereits in die Jahre gekommen, weist Sanierungsbedarf auf und ist derzeit relativ schmal ausgestaltet. Deshalb soll mit einem Ausbau oder einem Ersatz (BehiG überprüfen) diese wichtige Verbindung aufgewertet werden.</p>
<b>Vorgehen</b>	Die Sanierung des Boostockstegs ist im Investitionsplan der Gemeinde Spreitenbach als Pendeuz für 2024 enthalten. Im Entwurf zum Agglomerationsprogramm Limmattal der 4. Generation (AP4, Stand Sept. 2020) ist die Sanierung des Boostockstegs derzeit enthalten, sodass allenfalls mit Beiträgen aus dem AP 4 gerechnet werden kann. Im Jahr 2023 muss entsprechend ein Kredit für die Sanierung beantragt werden.
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	-
<b>Realisierungshorizont</b>	Mittelfristig
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach
<b>Beteiligte</b>	Grundeigentümer

<b>FV_E</b>	<b>Aufwertung der Verbindungen durchs Langäckerquartier und Platanenweg</b>
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Der Platanenweg soll als attraktiver Naherholungsweg aufgewertet werden. Im Weiteren sind die Netzlücken im Quartier Langäcker zu schliessen.
<b>Begründung</b>	Der Platanenweg ist ein attraktiver Gehweg mit erhaltenswerten Platanen. Dieser soll als Ost-West-Verbindung entlang der Einkaufszentren aufgewertet werden. Als dessen Fortsetzung weist das Fusswegnetz im Quartier Langäcker in Ost-West-Richtung diverse Netzlücken auf.
<b>Vorgehen</b>	<p>Im März 2015 wurde vom IRAP und der Hochschule Rapperswil für das Quartier Langäcker ein Konzept für den Fuss- und Radverkehr ausgearbeitet. Dieses zeigt auf, mit welchen Massnahmen Netzlücken und Schwachstellen im Quartier behoben werden können. Im Konzept wird empfohlen, dass für die gezielte Umsetzung des Fuss- und Radverkehrskonzepts der Gemeinderat eine Stelle in der Gemeindeverwaltung beauftragt. Investitionen durch die Gemeinde wurden allerdings aufgrund der finanziellen Situation mehrfach zurückgestellt.</p> <p>Derzeit werden bei Bau- und Planungsvorhaben (Gestaltungspläne) die Anliegen des Fuss-, Radverkehrs- und Freiraumkonzeptes durch die Bauverwaltung vertreten und wenn möglich eingebracht und durchgesetzt. Dies soll auch in Zukunft so praktiziert werden. Zudem sind die Anliegen in der Teiländerung der BNO entsprechend zu berücksichtigen, insbesondere wenn die Wohnzone Bestand (Langäckerquartier) näher untersucht und angepasst wird.</p>
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	-
<b>Realisierungshorizont</b>	Mittelfristig bis langfristig
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach
<b>Beteiligte</b>	Grundeigentümer

<b>FV_F</b>	<b>Verkehrsberuhigung (Tempo-30-Zone)</b>
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Der Verkehr in den Wohngebieten soll siedlungsverträglich abgewickelt und beruhigt werden. Weitere Tempo-30-Zonen sollen geprüft werden.
<b>Begründung</b>	Das Wohngebiet ist von der Land- bzw. Industriestrasse relativ gut abgeschirmt. Im südlichsten Dorfgebiet besteht bereits eine Tempo-30-Zone. In weiteren, ausgeprägten Wohngebieten um den alten Dorfkern und die Poststrasse / Bahnhofstrasse sollen künftig die Strassen siedlungsverträglicher gestaltet und allenfalls verkehrsberuhigt werden.
<b>Vorgehen</b>	Prüfung von Massnahmen zur Verkehrsberuhigung (z. B. Tempo-30)
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	MIV_D
<b>Realisierungshorizont</b>	Kurzfristig bis mittelfristig
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach
<b>Beteiligte</b>	Kanton

<b>FV_G</b>	<b>Allgemein im Gemeindegebiet</b>
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Das Schulwegnetz soll in Zusammenarbeit mit der Schulleitung in einem Plan festgehalten werden. Im Schulwegnetz enthaltene, punktuelle Konflikte sind zu beheben und Streckenabschnitte mit Sicherheitsmängel im Strassennetz zu verbessern.
<b>Begründung</b>	Das Schulwegnetz ist heute nicht explizit definiert und schriftlich festgehalten. In einem Plan ist ein durchgehendes mit sicheren Fussgängerverbindungen aufzuzeigen und durchzusetzen.  Die Strassenräume in Spreitenbach sind meistens sehr grosszügig dimensioniert. Das Fusswegnetz scheint aber oft eher untergeordnet. In Ost-West-Richtung ist das Fusswegnetz zumeist durchgehend, aber mit linearen Schwachstellen (geringe Gehwegbreiten und fehlende Gehwegflächen).
<b>Vorgehen</b>	Es ist ein Netzplan mit durchgängigen Schulwegen zu erstellen. Basierend auf der Schwachstellenanalyse für Fussverkehr vom April 2015 sollen Konflikte und Sicherheitsmängel gezielt untersucht und behoben werden.
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	FV_A, FV_B, FV_C, FV_D, FV_E
<b>Realisierungshorizont</b>	Mittelfristig
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach, Schulen
<b>Beteiligte</b>	-

## 6.6 Radverkehr (RV)

<b>RV_A</b>	Zentrumsachse (Limmatraum bis Heitersberg)
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Entlang der Zentrumsachse ist die Lücke im Fuss- und Radverkehrsnetz adäquat zu schliessen. Aus diesem Grund ist die Zentrumsachse als attraktive Verbindung für den Fussverkehr (in Nord-Süd-Richtung) weiter zu entwickeln. Bei zukünftigen Strassensanierungsmassnahmen sind die Strassenräume entsprechend zu prüfen und anzupassen.
<b>Begründung</b>	<p>Die Massnahme folgt aus der Problemanalyse und entspricht der räumlichen Entwicklungsstrategie (RES 2030) und dem Zukunftsbild sowie den Teilstrategien des Agglomerationsprogramms.</p> <p>Die attraktive Weiterführung der Querverbindung vom Waldrand kommend über das Dorf und das Shoppi bis über das Gleisfeld und hin zur ehemaligen Badi an der Limmat ist für die städtebauliche Integration der zentralen Neubaugebiete (Limmatspot, Tivoli Garten, Grabäcker, später evtl. Shoppi Center) von grosser Bedeutung.</p> <p>Mit der angestrebten Verkehrsverlagerung auf die Müslistrasse sowie entsprechende Entlastung der Längsachsen und der Aufwertung der Zentrumsachse (Querachse) mit einer siedlungsverträglichen Verkehrsabwicklung kann Potential zu Gunsten des Fuss- und Radverkehrs realisiert werden.</p>
<b>Vorgehen</b>	<p>Im Rahmen der RES 2030 wurde festgehalten, dass zur Stärkung des Fuss- und Radverkehrs das Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ zur Anwendung kommen soll. Dafür soll mittels dichtem Fuss- und Radwegnetz die Distanz bzw. der Raumwiderstand zwischen Wohn- und Arbeitsort, Nahversorgung und Freizeitorten sowie den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs für den Langsamverkehr reduziert werden.</p> <p>Im Rahmen zukünftiger Strassensanierungen ist deshalb vermehrt darauf zu achten, wie die bestehenden Strassenräume und –querschnitte für eine siedlungsverträglichere Verkehrsabwicklung optimiert und die Attraktivität der Fusswegverbindungen gesteigert werden können.</p>
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	MIV_A, FV_A
<b>Realisierungshorizont</b>	Kurzfristig bis mittelfristig
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach
<b>Beteiligte</b>	Grundeigentümer

RV_B	Aufwertung der Querachsen
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Die Querachsen, welche die Verbindungen zu den Nutzungen und den Haltestellen der Limmattalbahn (LTB) herstellen, sind für den Radverkehr aufzuwerten. Im Weiteren sind an der LTB attraktive Querungsstellen für den Veloverkehr vorzusehen und deren Anschluss an die Nord-Süd-Querachsen soll sichergestellt werden.
<b>Begründung</b>	Die geplante LTB verbindet die wichtigen Entwicklungsgebiete in Spreitenbach. Die Velos sollen einerseits direkt zu Haltestellen der LTB gelangen und andererseits die LTB sicher queren können. Letzteres sollte mit dem Projekt der Limmattalbahn gewährleistet werden. Bei der Entwicklung und/oder Transformation angrenzender Gebiete ist darauf zu achten, dass nebst dem Fussverkehr auch der Radverkehr möglichst direkt und konfliktfrei angebunden wird.
<b>Vorgehen</b>	Für die Verbindung zwischen Sandäckerstrasse und Haltestelle Grabäcker wurde bereits ein Vorprojekt ausgearbeitet und im Projekt der LTB sind die Veloquerungsstellen berücksichtigt. Die Realisierung ist zusammen mit der LTB vorgesehen.  Weitere mögliche Erschliessungen zwischen den Wohnquartieren, einzelnen Nutzungen und den Haltestellen der LTB sollen untersucht werden. Diese Anliegen sind bei Strassensanierungen und Arealentwicklungen, aber auch im Rahmen von Baubewilligungen stets mitzudenken. Dabei gelten die in der RES 2030 statuierten Prinzipien (Teilplan Verkehrsentwicklung und Mobilität) als wegleitend.
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	FV_B
<b>Realisierungshorizont</b>	Mittelfristig bis langfristig
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach
<b>Beteiligte</b>	Grundeigentümer

RV_C	Veloabstellplätze bei den LTB-Haltestellen
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Bei den LTB-Haltestellen müssen genügend attraktive Veloabstellplätze realisiert werden.
<b>Begründung</b>	Mit genügend Veloabstellplätzen bei den LTB-Haltestellen soll die Benützung des Radverkehrs und des ÖV gefördert werden. Die entsprechende Anzahl Veloabstellplätze bei den Haltestellen der LTB wurden im Vertrag über die "Kostenbeteiligung Eigentum und Unterhalt" am Projekt Limmattalbahn festgelegt.
<b>Vorgehen</b>	Umsetzung der vereinbarten Veloabstellplätze im Rahmen von Bauprojekten. Wo Haltestellen an Entwicklungsgebiete grenzen (z.B. Tivoli Garten, Grabäcker oder Spreiti West) sind die Veloabstellplätze bei Haltestellen mit den Entwicklungs- bzw. Bauvorhaben zu koordinieren.
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	-
<b>Realisierungshorizont</b>	Mittelfristig
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach
<b>Beteiligte</b>	LTB, Kanton, Grundeigentümer

<b>RV_D</b>	Velovorzugsroute
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Umsetzung einer Velovorzugsroute.
<b>Begründung</b>	<p>Die Förderung des Radverkehrs soll durch die Bereitstellung von Infrastruktur für attraktive und durchgehende Radrouten erfolgen.</p> <p>Der kantonale Radnetzplan, der vom Amt für Verkehr (Kt. ZH) initiiert worden ist, sieht für das Limmattal eine Velovorzugsroute (Veloschnellroute) vor, welche die Stadt Zürich mit Baden verbinden soll. Die Fahrbahn als eigenständige Strecke soll im Idealfall 4 bis 5 Meter breit sein, wenn möglich nicht auf den Hauptverkehrsstrassen liegen und möglichst kreuzungs- sowie hindernisfrei sein.</p>
<b>Vorgehen</b>	<p>Der Abschnitt zwischen Zürich und Dietikon steht bereits fest. Für den Abschnitt von Dietikon nach Spreitenbach muss die genaue Führung noch definiert werden. In der Verkehrsstudie der Metron (Stand 9. Februar 2018) wurden verschiedene Varianten geprüft. Zurzeit gilt eine Linienführung südlich des Rangierbahnhofes als Bestvariante. Der Kanton ist bestrebt, die Velovorzugsroute im Richtplan 2020 als Zwischenergebnis festzusetzen.</p> <p>Die Gemeinde will sich beim Kanton mit ihren kommunalen Anliegen einbringen. Vorerst wurde festgelegt, dass die Linienführung der Velovorzugsroute möglichst auf dem Gebiet der SBB zu erfolgen hat. Eine weitere Abstimmung zwischen Kanton, Gemeinde und Grundeigentümern ist unumgänglich.</p>
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	-
<b>Realisierungshorizont</b>	Mittelfristig bis langfristig
<b>Federführung</b>	Kanton
<b>Beteiligte</b>	Gemeinde Spreitenbach, Grundeigentümer



## 6.7 Mobilitätsmanagement (MM)

<b>MM_A</b>	MM in Arealentwicklungen, Sondernutzungsplanungen und Baubewilligungsverfahren	
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Für grössere Bauvorhaben und zusammenhängende Wohnsiedlungen wird die Pflicht zur Prüfung und Umsetzung von Massnahmen des MM mit einem Mobilitätskonzept im Rahmen von Planungen, Arealentwicklungen, Sondernutzungsplanungen oder des Baubewilligungsverfahrens verankert.	
<b>Begründung</b>	<p>Das Mobilitätsmanagement ist ein bewährtes Mittel, um die Verkehrserzeugung neuer Areale zu steuern. Die Pflicht, Massnahmen des MM in einem Mobilitätskonzept darzulegen, ist in der aktuellen Bau- und Nutzungsordnung (BNO) bereits für einzelne Gewerbezone verankert. Nun soll es auf das gesamte Gemeindegebiet und alle Nutzungen ausgeweitet werden. Die Pflicht zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts soll sich dabei in erster Linie nach der Verkehrserzeugung, nach der Anzahl Wohnungen oder nach der Anzahl Parkfelder richten. Entsprechende Kennwerte sind in der BNO festzulegen (bspw. ab 100 Wohnungen oder 200 Mitarbeiter).</p> <p>Im Rahmen der Prozesse zur Entwicklung eines Mobilitätskonzepts ist auf das Beratungsangebot von aargaumobil hinzuweisen.</p>	
<b>Vorgehen</b>	Das Mobilitätsmanagement wird mit einer Pflicht für ein Mobilitätskonzept für Bauvorhaben mit einer grösseren Verkehrserzeugung wird in der BNO verankert.	
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	-	
<b>Realisierungshorizont</b>	Kurzfristig bis mittelfristig	
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach	
<b>Beteiligte</b>	Grundeigentümer (in der Umsetzung)	

<b>MM_B</b>	Mobilitätsberatung in Unternehmen	
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Die Gemeinde bietet bestehenden, ansiedlungswilligen Unternehmen ab 100 Mitarbeitenden, die in einem Verfahrungsprozess mit der Gemeinde stehen, eine Impulsberatung an.	
<b>Begründung</b>	Die Unternehmen können mit nach ihren Bedürfnissen massgeschneiderten Mobilitätslösungen das Mobilitätsverhalten ihrer Mitarbeiter unmittelbar beeinflussen.	
<b>Vorgehen</b>	Im Rahmen eines Erstgesprächs zwischen den Unternehmensverantwortlichen und Fachexperten im Bereich des MM werden die Ausgangslage, Rahmenbedingungen und existierende Probleme analysiert. Die Fachexperten entwickeln im Nachgang Massnahmenvorschläge. Für die Fachberatung bei Unternehmen zieht die Gemeinde das Angebot von aargaumobil bei.	
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	-	
<b>Realisierungshorizont</b>	Kurzfristig bis langfristig	
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach	
<b>Beteiligte</b>	aargaumobil	

<b>MM_C</b>	<b>Mobilitätsmanagement in der Verwaltung</b>	
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Spreitenbach nimmt seine Vorbildfunktion gegenüber ansässigen Verkehrserzeugern wahr und setzt deshalb auch innerhalb der Verwaltung Massnahmen des MM um. Mit dem Neubau des Gemeindehauses besteht ein Potenzial, Massnahmen des Mobilitätsmanagements bei Mitarbeitern und Kunden zu etablieren.	
<b>Begründung</b>	Massnahmen des MM können direkt umgesetzt werden und die Glaubwürdigkeit der Gemeinde bei der Einforderung vergleichbarer Massnahmen bei Bauherren, Grundeigentümern, Planenden und Unternehmen wird erhöht.	
<b>Vorgehen</b>	Die Gemeinde analysiert die relevanten Verkehrsvorgänge beziehungsweise Handlungspotentiale und entwickelt ein zielführendes Massnahmenprogramm nach Umsetzungsprioritäten. So kann zum Beispiel die Zusammenarbeit der Gemeindeverwaltung mit Mobility geprüft (Mobility für Geschäftsfahrten), ein Parkplatz für ein Mobility-Fahrzeug zur Verfügung gestellt und damit auch das Angebot für die kombinierte Mobilität verbessert werden. Weitere Aspekte des MM sollen bei den Re-Audits zu Energiestadt geprüft werden, wo sich allenfalls Synergien ergeben. Mittels Controlling und periodischer Evaluation prüft sie die Wirkung der eingeführten Massnahmen und erweitert diese kontinuierlich.	
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	-	
<b>Realisierungshorizont</b>	Kurzfristig bis mittelfristig	
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach	
<b>Beteiligte</b>	-	

<b>MM_D</b>	<b>Ausbau der Mobilitätsinformationen auf der Website der Gemeinde</b>	
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Die bereits bestehenden Mobilitätsinformationen auf der Website der Gemeinde Spreitenbach werden kontinuierlich ergänzt und aktuell gehalten. Es wird zudem geprüft, ob gewisse Inhalte in den kommunalen Ortsplan integriert werden können.	
<b>Begründung</b>	Die Bevölkerung kann sich bequem über die verschiedenen Mobilitätsangebote informieren und so intelligente und nachhaltige Mobilitätsentscheidungen treffen.	
<b>Vorgehen</b>	Periodische Aktualisierung und Ergänzung der Mobilitätsinformationen auf der Gemeinde-Website	
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	-	
<b>Realisierungshorizont</b>	Kurzfristig bis mittelfristig	
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach	
<b>Beteiligte</b>	-	

<b>MM_E</b>	<b>Mobilitätsset für Neuzuzüger</b>	
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Die Neuzuzüger in Spreitenbach erhalten bei der Anmeldung auf der Gemeindeverwaltung als Bestandteil der Neuzuzügermappe ein Set mit aktuellen Mobilitätsinformationen.	
<b>Begründung</b>	Das Mobilitätsverhalten von Neuzuzügern ist noch nicht gefestigt und kann durch die Abgabe von geeigneten Informationen beeinflusst werden.	
<b>Vorgehen</b>	Die Gemeinde integriert, aktualisiert und erweitert in der bereits vorhandenen Neuzuzügermappe die Mobilitätsinformationen zum öffentlichen Verkehr, Carsharing, Velofahren und zu Freizeitangeboten und Ausflugsmöglichkeiten mit nicht-motorisierten und/oder öffentlichen Verkehrsmitteln usw. Die Gemeinde nutzt den mit Unterstützung von aargaumobil entwickelten und für die eigenen Bedürfnisse adaptierten "Mobilitätsfächer".	
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	-	
<b>Realisierungshorizont</b>	Kurzfristig bis mittelfristig	
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach	
<b>Beteiligte</b>	aargaumobil	

<b>MM_F</b>	<b>Mobilitätsaktionen zur Sensibilisierung der Bevölkerung und der Unternehmen</b>	
<b>Beschrieb der Massnahme</b>	Es werden Mobilitätsaktionen zur Sensibilisierung der Bevölkerung und ansässigen Unternehmen durchgeführt. Beispiele von Aktionen sind: <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Aktion "Velofahren in und rund um die Gemeinde"</li> <li>■ Teilnahme der Verwaltung an der Aktion «Bike to work» und Bewerbung der Aktion bei den ansässigen Betrieben</li> <li>■ Mobilitätsapéros</li> <li>■ Durchführung eines jährlichen Mobilitätstags (zum Beispiel anlässlich des europaweiten "Tag ohne Auto" vom 22.9.)</li> <li>■ weitere Aktionen im Zusammenhang mit geplanten Umsetzungen von verkehrsplanerischen Massnahmen, die im KGV definiert sind</li> </ul>	
<b>Begründung</b>	Durch Werbeaktionen kann das Thema Mobilität bei der Bevölkerung und ansässigen Unternehmen aktuell gehalten werden und ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten kann beworben werden.	
<b>Vorgehen</b>	Ein Aktionsprogramm wird entwickelt, in welchem beispielsweise für jedes Jahr eine oder mehrere Mobilitätsaktionen vorgesehen werden.	
<b>Bezug zu anderen KGV-Massnahmen</b>	-	
<b>Realisierungshorizont</b>	Kurzfristig	
<b>Federführung</b>	Gemeinde Spreitenbach	
<b>Beteiligte</b>	-	

## 7 Umsetzung und Controlling

### 7.1 Bestandteile

Die Wirkung des KGV ist periodisch zu überprüfen und wenn nötig ist der KGV an veränderte Bedürfnisse anzupassen.

#### 7.1.1 Umsetzung

Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt anhand der definierten Prioritäten (sofort, kurzfristig, mittelfristig, langfristig).

Für die Überprüfung der Umsetzung dient eine laufend zu aktualisierende Übersichtsliste.

#### 7.1.2 Wirkungscontrolling

Der Gemeinderat Spreitenbach beschreibt die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in regelmässigen Abständen. Ob die Massnahmen die gewünschte Wirkung zeigen, lässt sich mittels regelmässiger Auswertungen verschiedener Indikatoren erheben:

- Geschwindigkeitsmessungen
- Verkehrsunfalldaten
- Aktivitäten des Mobilitätsmanagements
- Verkehrszählungen
- Fahrgastfrequenzen Bus und Bahn
- Mikrozensus
- Mobilitätserhebungen
- Beobachtungen durch Behörde und Bevölkerung (laufend)

#### 7.1.3 Richtigkeit der Ziele

Die Überprüfung der Richtigkeit der Ziele ist eine verkehrspolitische Frage, die sich laufend stellt und daher nicht operativ organisiert werden muss.

### 7.2 Organisation

Für die Überprüfung der Umsetzung und der Wirkung des KGV ist der Gemeinderat zuständig. Er nimmt die Ziele und Massnahme in die Legislaturziele auf und delegiert die Aufgaben den zuständigen Stellen in der Verwaltung.

## 8 Genehmigungsblatt Kanton

Der kommunale Gesamtplan Verkehr Spreitenbach besteht aus dem Bericht inkl. Anhang.

Alle konkretisierten Ziele (siehe Kapitel 5) sind durch das kantonale Departement Bau, Verkehr und Umwelt zu genehmigen. Dadurch werden diese Inhalte auch für den Kanton behördenverbindlich. Sie sind bei weiteren Planungen als Grundlage zu berücksichtigen. Die Inhalte begründen jedoch keine Leistungsverpflichtung für den Kanton.

# Genehmigungsblatt

VK 025, Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV),  
8957 Spreitenbach

## Zielsetzungen

Spreitenbach beantragt dem Regierungsrat, folgende Inhalte im vorliegenden Kommunalen Gesamtplan Verkehr zu genehmigen:

### Kapitel 5 Zielsetzungen

- 5.1 Verkehrssicherheit (VS)
- 5.2 Ruhender Verkehr (RuV)
- 5.3 Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- 5.4 Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- 5.5 Fussverkehr (FV)
- 5.6 Radverkehr (RV)
- 5.7 Mobilitätsmanagement (MM)

### Genehmigungsvermerk:

Datum und Ort:

Unterschrift zuständige Behörde:

.....

.....

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Organigramm KGV .....	7
Abbildung 2:	Verfahrensablauf KGV .....	8
Abbildung 3:	Raumkonzept Aargau (Quelle: Richtplan Kanton Aargau) .....	13
Abbildung 4:	Ausschnitt aus dem Kantons- und Nationalstrassennetz (Quelle: AGIS) .	14
Abbildung 5:	Ausschnitt Richtplan-Teilkarte M 3.3 Regionalzugsverkehr .....	16
Abbildung 6:	Ausschnitt Richtplan-Teilkarte M 3.4 Busverkehr .....	16
Abbildung 7:	Zukunftsbild Agglomerationsprogramm Limmattal (Quelle: Agglomerationsprogramm Limmattal, 3. Generation) .....	19
Abbildung 8:	Massnahmen Agglomerationsprogramm 3. Generation (Quelle: AGIS, 2017) .....	22
Abbildung 9:	Kantonale Radrouten (Quelle: AGIS, 2017) .....	23
Abbildung 10:	Übersicht Linienführung Velovorzugsroute gemäss Bestvariante (Quelle: BVU, 2020) .....	24
Abbildung 11:	Vorstudie Veloschnellroute, Abschnitt Spreitenbach – Dietikon Variante 1, südlich der Geleise (Quelle: BVU, 2020) .....	24
Abbildung 12:	Vorstudie Veloschnellroute, Abschnitt Spreitenbach – Dietikon, Variante 2, nördlich der Geleise (Quelle: BVU, 2020) .....	25
Abbildung 13:	Wanderwege (Quelle: AGIS, 2017) .....	26
Abbildung 14:	Beschrieb Angebots- und Infrastrukturoptimierung im Korridor Furttal und Limmattal (Quelle: MJP öV 2013) .....	28
Abbildung 15:	Priorisierung zur Umsetzung von Massnahmen bei öV-Drehscheiben (Quelle: MJP öV 2020) .....	29
Abbildung 16:	Regionales Entwicklungskonzept (REK) Baden Regio, Veränderung Siedlung (Quelle: Bericht sapartners, 2013) .....	30
Abbildung 17:	Räumliche Entwicklungsstrategie (RES), Verkehrsentwicklung und Mobilität (Quelle: Abbildung aus RES 2030, Planpartner AG 2016) .....	32
Abbildung 18:	Mögliche zusätzlich generierte Fahrten, ASP .....	33
Abbildung 19:	Fussgängerkonzept Ebene +1 gemäss Verkehrsrichtplan 2009 .....	35
Abbildung 20:	Streckenführung Limmattalbahn mit den provisorischen Haltestellenbezeichnungen .....	36
Abbildung 21:	Planungen VBZ Liniennetz 2030 mit durchgehendem 303er von Spreitenbach nach Dietlikon .....	37
Abbildung 22:	Ortsbusplanung des BVU / RVBW (Variante «Lasso») .....	38
Abbildung 23:	Landschaftsspanne Hüttikerberg – Sandbühl (rechts) und Sulpberg – Rüsler (links) .....	39
Abbildung 24:	Wohnbevölkerung Spreitenbach und Bezirk Baden, 1990 – 2019 (Quelle: Kantonale Bevölkerungsstatistik) .....	40
Abbildung 25:	Einwohnerdichte pro ha, 2017 (Quelle: BFS, STATPOP 2017) .....	41
Abbildung 26:	Beschäftigte pro ha, Stand 2016 (Quelle: BFS) .....	42
Abbildung 27:	Beschäftigtenprognose Spreitenbach 2013 - 2040 .....	43
Abbildung 28:	Ausschnitt Übersicht Parkplatzregime, Stand 09.01.17 .....	44

Abbildung 29: Reduktionsgebiete Parkfelder gemäss Parkierungsreglement 2003 (Stand 2008) .....	45
Abbildung 30: Vergleich Gebiete mit typisierten PP-Abminderungsfaktoren gemäss BNO §56 und ÖV-Erschliessungsgüteklassen.....	46
Abbildung 31: Ausschnitt aus dem Kantons- und Nationalstrassennetz (Quelle: AGIS) .	48
Abbildung 32: Versorgungsrouten Typ II durch Spreitenbach (Quelle: Versorgungsrouten nach ATRV 22.12.2004 Ausnahmetransportroutenverordnung).....	49
Abbildung 33: Querschnittsbelastungen, ASP Ist-Zustand und Prognosezustand 2030+ (Quelle: Aktualisierte Verkehrsstudie Masterplan RES, SNZ 2020) .....	51
Abbildung 34: Veränderung der Knotenauslastungen Ist-Zustand / Prognosezustand 2030+, ASP (Quelle: Aktualisierte Verkehrsstudie Masterplan RES, 2020) .....	52
Abbildung 35: Querschnittsbelastungen, Samstag Ist-Zustand (Quelle: Aktualisierte Verkehrsstudie Masterplan RES).....	53
Abbildung 36: Buslinien und Haltestellen in Spreitenbach .....	58
Abbildung 37: Einsteiger der Linie 303 in Richtung Dietikon 2016.....	59
Abbildung 38: Einsteiger Linie 303 Richtung Killwangen 2016 .....	60
Abbildung 39: Einsteiger Linien 2 und 4 Richtung IKEA 2016 .....	60
Abbildung 40: Einsteiger Linien 2 und 4 Richtung Baden 2016 .....	61
Abbildung 41: Auswertung Störhalte, Grundlagen VBZ .....	61
Abbildung 42: Verkehrsmanagementmassnahmen .....	62
Abbildung 43: ÖV-Güteklassen (Quelle: AGIS) .....	63
Abbildung 44: ÖV-Güteklassen mit LTB, ohne Bus 303 (Quelle: Eigene Darstellung) ....	64
Abbildung 45: Plan Fussverkehr aus der Schwachstellenanalyse (Quelle: SNZ, Juni 2015, Plan grossformatig im Anhang 4) .....	66
Abbildung 46: Bestehende und projektierte öffentliche Veloabstellanlagen .....	69

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Massnahmen Nationalstrassen im kantonalen Richtplan, Kapitel M 2.1 ..	15
Tabelle 2:	Massnahmen Regionalzugverkehr im kantonalen Richtplan, Kapitel M 3.3 .....	17
Tabelle 3:	Massnahmen Siedlung im kantonalen Richtplan, Kapitel S 3.1 .....	17
Tabelle 4:	Massnahmen des Agglomerationsprogramms Limmattal 3. Generation in Spreitenbach.....	21
Tabelle 5:	Abminderungsfaktoren zur Berechnung des Parkfeldangebots für Arbeitsnutzungen (BNO § 56) .....	46
Tabelle 6:	Angebot Bahn Fahrplan 2020 .....	57
Tabelle 7:	Angebot Bus Fahrplan 2019 .....	58
Tabelle 8:	Definition ÖV-Gütekategorie gemäss kantonaem GIS .....	63
Tabelle 9:	Resultate Schwachstellenanalyse.....	65
Tabelle 10:	Ist- / Trend- und Ziel-Werte für MIV-Tagedistanzen (Quelle: Agglomerationsprogramm Limmattal, 3. Generation).....	71



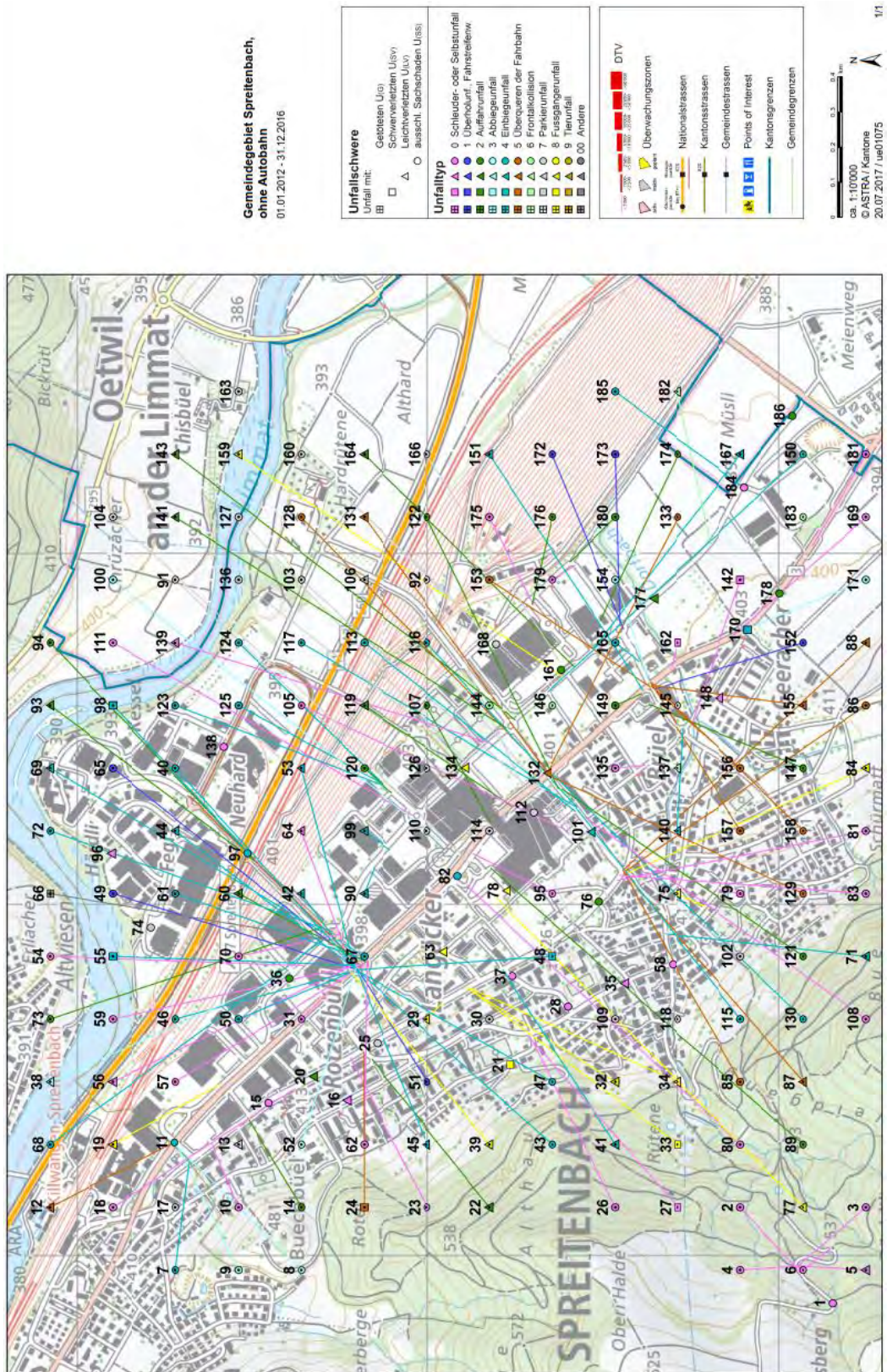


## Anhang

- Anhang 1 Unfallstatistik
- Anhang 2 Übersicht der öffentlich zugänglichen Veloabstellanlagen
- Anhang 3 Inventar Bushaltstellen Spreitenbach
- Anhang 4 Schwachstellenanalyse Fussverkehr

# Anhang 1 Unfallstatistik

Unfallstatistik aller polizeilich registrierten Unfälle zwischen 01.01.2012 – 31.12.2016





## Anhang 2 Übersicht der öffentlich zugänglichen Veloabstellanlagen

Nr.	Standort	Menge			Ausstattung
		Ständer	Laufm.	Total	
1	Schulanlage Hasel	36		<b>36</b>	Ständer, Dach, Sicherungsmöglichkeit
2	Spar	7		<b>7</b>	Ständer, Dach
3	Glatterpark	12		<b>12</b>	Ständer
4	Schulanlage Zentrum Haufländlistrasse	114	12	<b>129</b>	Ständer, Dach, Licht
5	Schulanlage Zentrum Boostosstrasse	60		<b>60</b>	Ständer, Dach
6	Schulanlage Zentrum Poststrasse	13	4	<b>18</b>	Ständer, Dach, Sicherungsmöglichkeit
7	Gemeindehaus	6	3	<b>10</b>	Ständer, Dach, Sicherungsmöglichkeit
8	Reformierte Kirchgemeinde (Chilegass)	6		<b>6</b>	Ständer
9	Jubla	10		<b>10</b>	Ständer
10	Kirchstrasse 12/14	3	1	<b>4</b>	Ständer
11	Altersheim	5	2	<b>8</b>	Ständer
12	Schulanlage Seefeld	27		<b>27</b>	Ständer, Dach
13	McDonalds	29		<b>29</b>	Ständer
14	Kreuzäckerstrasse 1	30		<b>30</b>	Ständer, Dach
15	Kreuzäcker/ Industriestrasse 109		15	<b>19</b>	Sicherungsmöglichkeit
16	Burger King	4		<b>4</b>	Ständer
17	Ikea Ost	51		<b>51</b>	Ständer, Dach
18	Ikea West	102		<b>102</b>	Ständer, Dach
19	LTB Haltestelle Grabäcker	32		<b>32</b>	Ständer
20	Pathé	42		<b>42</b>	Ständer
21	Tennisclub	8		<b>8</b>	Ständer
22	Limmatpark	32		<b>32</b>	Ständer, Dach, Sicherungsmöglichkeit
23	Senevita Lindenbaum	12		<b>12</b>	Ständer, Dach, Sicherungsmöglichkeit
24	Umweltarena	28		<b>28</b>	Ständer, Ladestation E-Bikes
25	Shoppi Westeingang		6	<b>8</b>	
26	Shoppi Hallenbad	15	7	<b>24</b>	Ständer, Dach, Sicherungsmöglichkeit
27	Shoppi Parkhaus	34		<b>34</b>	Ständer, Dach
28	Pfadackerstrasse 7 (fashion order mall)	11		<b>11</b>	Ständer, Dach, Sicherungsmöglichkeit
29	Kartbahn	9		<b>9</b>	Ständer
<b>Tot.</b>				<b>801</b>	

## **Anhang 3 Inventar Bushaltestellen Spreitenbach**

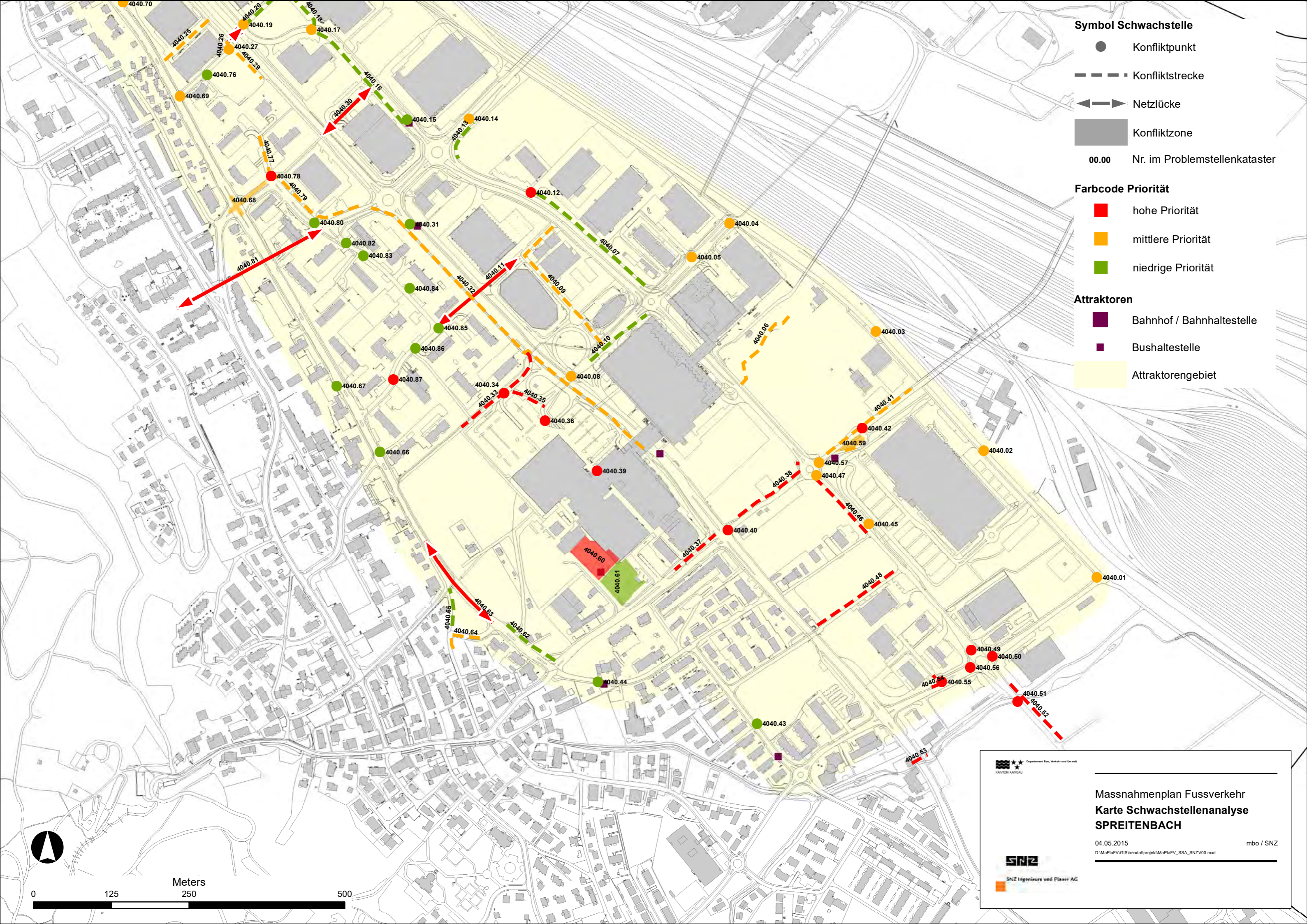
Inventar Bushaltstellen Spreitenbach

Stand 3. März 2021

Bezeichnung Offiziell (DiDok)	UIC Nummer	DiDok Code	Fahrtrichtung	E_LV95	N_LV95	Z_LV95	Betreiber	Fahrbahnhaltstelle	Busbuch	Haltestelle einseitig	Haltestelle zweiseitig	Haltekante 16 cm	Haltekante 22 cm	Taktile Führung	Unterstand	Abfalleimer	Sitzgelegenheit	Signalement	Ticketautomat	Fahrbahnmarkierung	Besondere Ausstattung	
Spreitenbach, Brüel	90270	85902700	ZH	2670441	1252323	403	VBZ	x			x	x			x	x	x	norm	x	nein		
			Baden						x			x	x				x		norm		nein	
Spreitenbach, Fegistrasse	90272	85902726	Baden					x		x								norm		ja		
Spreitenbach, Shopping Center	90279	85902791	Wende	2670188	1252594	405	VBZ		x						x	x	x	elektronisch	x			
			Baden						x		x					x	x	x	norm		ja	
Spreitenbach, Glattler	95708	85957084	ZH	2669752	1252634	419	VBZ	x		x								norm		ja		
Spreitenbach, ASP	90268	85902684	ZH	2671007	1251914	398	VBZ		x		x				x	x	x	norm				
			Baden							x		x				x	x	x	norm			
Spreitenbach, Händlistrasse	90274	85902742	Baden					x		x								norm		ja		
Spreitenbach, IKEA	90275	85902759	Wende	2670548	1252782	398	VBZ		x			x			x	x	x	norm			WC	
Spreitenbach, Langäcker	90277	85902775	ZH	2669757	1252897	406	RVBW		x		x					x		norm				
			Baden							x		x				x	x	x	norm			
Spreitenbach, Altersheim	91891	85918912	ZH	2670176	1252419	418	VBZ	x			x	x				x		norm		ja		
			Baden						x			x	x						norm		ja	
Spreitenbach, Breiti	90269	85902692	ZH	2669480	1253593	395	VBZ	x			x							norm		ja		
			Baden						x			x					x		norm		ja	
Spreitenbach, Center Spreitenbach	90397	85903971	ZH	2670267	1252789	401	RVBW	Wird mit Limmattalbahn aufgehoben/neu erstellt														
Spreitenbach, Interio	90276	85902767	ZH	2669849	1253332	395	VBZ		x		x							norm				
			Baden							x		x							norm			
Spreitenbach, Rotzenbühl	90278	85902783	ZH	2669585	1253186	400	RVBW		x		x				x	x	x	norm				
			Baden							x		x				x	x	x	elektronisch	x		
Spreitenbach, Raiacker	2508	85025080	ZH	2670752	1252154	403	VBZ	x			x	x				x		norm		ja		
			Baden						x			x	x				x		norm		ja	
Spreitenbach, Furttalstrasse	90273	85902734	ZH	2669871	1253152	398	VBZ	Wird mit Limmattalbahn aufgehoben/neu erstellt														
Spreitenbach, Spreiti West	90396	85903963	ZH	2669355	1253562	396	RVBW		x		x					x		norm				
			Baden							x		x				x	x	x	norm			
Spreitenbach, Dorf	90271	85902718	ZH	2670034	1252492	411	RVBW		x		x				x	x	x	norm				
			Baden							x		x				x	x	x	norm			

## **Anhang 4 Schwachstellenanalyse Fussverkehr**





**Symbol Schwachstelle**

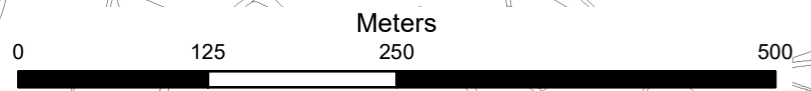
- Konfliktpunkt
- Konfliktstrecke
- Netzlücke
- Konfliktzone
- 00.00 Nr. im Problemstellenkataster

**Farbcode Priorität**

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- niedrige Priorität

**Attraktoren**

- Bahnhof / Bahnhaltestelle
- Bushaltestelle
- Attraktorengbiet



Department Bau, Verkehr und Umwelt  
KANTON AARGAU

Massnahmenplan Fussverkehr  
 Karte Schwachstellenanalyse  
 SPREITENBACH

04.05.2015 mbo / SNZ  
 D:\MaPla\FV\GIS\beadat\projekt\MaPlaFV\_SSA\_SNZV00.mxd

SNZ Ingenieure und Planer AG