



Spreitenbach

Gemeinde Spreitenbach Räumliche Entwicklungsstrategie 2030 (RES 2030)

2. Mai 2016





IMPRESSUM

AuftraggeberIn

Gemeinde Spreitenbach, Bauverwaltung, Poststrasse 13, 8057 Spreitenbach

vertreten durch:

Valentin Schmid, Gemeindeammann

Oliver Hager, Bauverwalter

Auftragnehmerin

Planpartner AG, Obere Zäune 12, 8001 Zürich

Bearbeitung:

Lars Kundert, dipl. Architekt FH, MAS ETH in Raumplanung

Agnes Heller, dipl. Architektin ETH

Seraina Jenal, MSc ETH Architektur

Titelbild

Information der Bevölkerung anlässlich des Raummarkts vom 28.3.2015 (Quelle: limmatwelle.ch)

Ausschnitt Teilstrategie Siedlungsentwicklung und Städtebau [30401_05A_151103_RES_Siedlung.pdf](#)



INHALT

1	EINLEITUNG	4
1.1	Herausforderung Limmattal	4
1.2	Anlass der Planung	6
1.3	Planungsschritte und –ablauf	6
1.4	Räumliche Entwicklungsstrategie RES	7
2	Zukunftsbild Spreitenbach 2030	8
3	Räumliche Entwicklungsstrategie	10
3.1	Siedlungsentwicklung und Städtebau	10
3.2	Freiraum und Landschaftsentwicklung	13
3.3	Verkehrsentwicklung und Mobilität	15
4	Umsetzung	18
A	Anhang	19
A1	Plandarstellungen Teilstrategien	19
A1.1	Siedlungsentwicklung und Städtebau	19
A1.2	Freiraum und Landschaftsentwicklung	20
A1.3	Verkehrsentwicklung und Mobilität	21

1 EINLEITUNG

1.1 Herausforderung Limmattal

Dynamisch wachsender Raum	Die Gemeinde Spreitenbach befindet sich in einem der dynamisch wachsenden und dicht besiedelten Räume der Schweiz, dem Limmattal. Im knapp 30 km langen engen Talraum der Limmat, dem verbindenden „blauen“ Band, drängen sich Infrastrukturen von regionaler, kantonaler, nationaler und europäischer Bedeutung. Eine Infrastruktur von nationaler Bedeutung ist beispielsweise der Rangierbahnhof Limmattal. Auch wenn in den nächsten Jahrzehnten der Rangierbetrieb aufrechterhalten bleibt, können längerfristig Veränderungen eintreten. Die Herausforderung für die Siedlungsentwicklung, auch von Spreitenbach, besteht darin, solchen Veränderungen Rechnung tragen zu können und gemeinsam mit anderen Anrainergemeinden darauf einzuwirken, dass im mittelfristigen Zeitraum die Trennwirkung der Gleisanlagen gemildert und die Lärmbelastung reduziert werden kann.
Konzentration kantonaler Raumentwicklung	Das Limmattal ist auch Transitraum und zugleich der zentrale westliche Zugang des Metropolitanraums Zürich, einem der starken wirtschaftlichen Motoren der Schweiz, mit insgesamt etwa 1.7 Mio. Einwohnern. Wegen der an sich guten Erreichbarkeit des Limmattals im allgemeinen und einzelner Gemeinden im Besonderen, verfolgt die kantonale Raumentwicklung die Konzentration, der wahrscheinlich weiter zunehmenden Bevölkerung und Beschäftigten, auch in diesem Raum.
Integrierte Siedlung-, Landschafts- und Freiraumentwicklung	Spreitenbach gehört auch deshalb zum urbanen Wachstumsraum des Kantons und ist, was die Konzentration der Arbeitsplätze anbetrifft, ein Entwicklungsschwerpunkt (ESP) von kantonaler Bedeutung. Gemäss den Vorgaben des revidierten Bundesgesetzes über die Raumplanung und der kantonalen Richtplanung soll die damit verbundene räumliche Entwicklung vor allem durch Innenentwicklung und namentlich im Einzugsbereich leistungsfähiger Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, erfolgen. Wegen der zunehmend dichteren Besiedelung 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. Damit verbundene Entwicklungen eröffnen der Bevölkerung direkten Zugang zu naheliegenden Freizeit- und Erholungsflächen. Dies trägt auch zur Vermeidung übermässigen Freizeitverkehrs bei. Attraktive Freiraumgestaltungen werten darüber hinaus die Liegenschaften in den Siedlungsgebieten auf. Siedlung, Landschafts- und Freiraumentwicklung müssen deshalb, bei immer knapper werden-

	<p>den Flächenressourcen, integriert vorgenommen werden. Dies gilt auch für Spreitenbach.</p>
Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Einklang bringen	<p>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. Dies wurde 2013 auch in einer kantons- und gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit zu den «langfristigen Perspektiven der Raumentwicklung des Limmattals» als zentrale Herausforderung erkannt. Besondere Anstrengungen müssen deshalb für den gesamten Talraum in der Optimierung der hochrangigen Verkehrssysteme für den motorisierten Individualverkehr, besonders aber in der Verstärkung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehr unternommen werden. Ein wesentliches und unverzichtbares Element ist dabei die Limmattalbahn. Dieser verkehrlichen Ergänzung im Angebot des öffentlichen Verkehrs kommt auch deshalb besondere Bedeutung zu, weil sie als Katalysator die inneren Entwicklungen der Gemeinden des Limmattals befördern kann.</p>
Realisierung Limmattalbahn voraussichtlich ab 2020	<p>Das gilt auch und ganz besonders für Spreitenbach. Die zukünftige Limmattalbahn verbindet die wichtigen Entwicklungsgebiete von Spreitenbach. Mit der Realisierung des ersten Abschnittes von Altstetten nach Schlieren wird ab 2017 gerechnet. Auf Spreitenbacher Gemeindegebiet, als Teil des zweiten Abschnittes von Schlieren bis zum Bahnhof Killwangen-Spreitenbach, wird ab 2020 mit der Realisierung gerechnet. Gleichwohl bestehen noch Risiken, insbesondere im zeitlichen Ablauf, die bei den Planungen zu berücksichtigen sein werden.</p>
Spielräume um Mobilität zu schaffen und zu bewahren	<p>Darüber hinaus gilt es für Spreitenbach, sich auch darauf vorzubereiten, dass ein Teil des zusätzlich entstehenden Verkehrs auf Gemeindegebiet durch das im wesentlichen vorhandene Strassensystem aufgenommen werden muss. Durch geeignete Massnahmen der Verkehrssteuerung, auch im Zusammenwirken mit den Akteuren der Einkaufszentren, und der Optimierung der Anschlüsse an das übergeordnete Verkehrssystem wird es darum gehen, Spielräume für Mobilität zu schaffen und zu bewahren.</p>
Gemeinde- und Kantonsgrenzen überschreitende Zusammenarbeit	<p>Eine zentrale Herausforderung besteht auch darin, die Gemeinde- und Kantonsgrenzen überschreitende Zusammenarbeit zu verstetigen. Schon jetzt ist die Gemeinde in verschiedenen regionalen und kantonsübergreifenden Arbeitsgruppen aktiv, um die im gemeinsamen Interesse liegenden raumbedeutsamen Aufgaben des Limmattals, die nicht von einer Gemeinde allein gelöst werden können, anzugehen.</p>

1.2 Anlass der Planung

Kredit für räumliche Entwicklungsstrategie genehmigt

Diese Situation, der dynamischen Entwicklung des Limmattals insgesamt und die mit der geplanten Limmattalbahn einhergehenden Veränderungen und Herausforderungen, haben den Gemeinderat bewogen, eine räumliche Entwicklungsstrategie (RES) zu erarbeiten und behördenverbindlich zu verankern. Anlässlich der Gemeindeversammlung vom Dezember 2012 wurde ein entsprechender Planungskredit genehmigt.

1.3 Planungsschritte und –ablauf

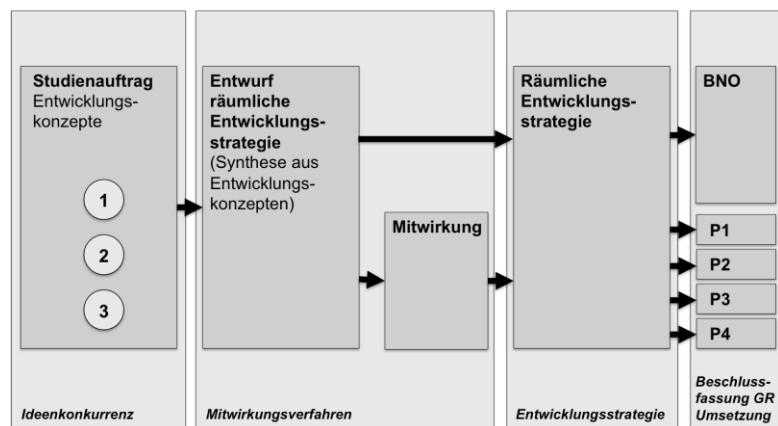


Abb. 1: Entwicklungskonzepte bilden die Grundlage für räumliche Entwicklungsstrategie

Studienauftrag Als Grundlage für die räumliche Entwicklungsstrategie wurde im Sinne einer Ideenkonkurrenz ein Studienauftrag mit drei Planungsteams durchgeführt. Zentrale Aufgabe war es auf der Grundlage des formulierten Auftrags, den Fächer von Möglichkeiten für die räumliche Entwicklung von Spreitenbach zu öffnen und Lösungsvorschläge, auf der Grundlage des «Zukunftsbild Spreitenbach 2030» vorurteilsfrei zu erkunden. Darauf aufbauend waren diese in den Bereichen Siedlungsentwicklung und Städtebau, Freiraum und Landschaftsentwicklung sowie Verkehrsentwicklung und Mobilität zu präzisieren und zu vertiefen. Ein Gremium bestehend aus Vertretern der Gemeinde, lokalen und kantonalen Interessenvertretern sowie externen Fachleuten hat den Studienauftrag begleitet.

Synthese vorgenommen Dieses so genannte Begleitgremium hat anlässlich der Schlussbeurteilung der drei Studien eine Synthese der Arbeiten vorgenommen und der Gemeinde Empfehlungen für die räumliche Entwicklungsstrategie und deren Umsetzung abgegeben. Die Erkenntnisse und die Empfehlungen sind im Bericht des Begleitgremiums vom 25. November 2014 festgehalten.

Mitwirkung Gestützt auf die Ergebnisse des Studienauftrags wurde anhand der Empfehlungen des Begleitgremiums ein Entwurf der räumlichen Entwicklungsstrategie erstellt und diese der Bevölkerung im Rahmen einer Ausstellung zur Diskussion unterbereitet.

Ergebnis Die Hauptstossrichtung der räumlichen Entwicklungsstrategie, die Entwicklung auf das Stadtzentrum und Spreitenbach-West zu konzentrieren und die übrigen Gebiete in ihrem Charakter zu erhalten, wird mehrheitlich unterstützt. Das Hauptanliegen der Bevölkerung, massvoll und auf die Infrastruktur abgestimmt zu verdichten, ist ein Schwerpunkt des Gemeinderats und versteht sich als Grundprämisse für die weiteren Planungsschritte.

Verschiedene Anregungen aus dem Mitwirkungsverfahren konnten bei der vorliegenden Version der räumlichen Entwicklungsstrategie berücksichtigt werden.

Planungsablauf Die einzelnen Planungsschritte erfolgten nach folgendem Terminplan:

was	wann
Studienauftrag Entwicklungskonzept	Mai – Nov. 2014
Entwurf RES	bis März 2015
Infoveranstaltung	28. März 2015
Mitwirkung	April / Mai 2015
Auswertung der Mitwirkung	Juni – Sept. 2015
Fertigstellung RES	Okt. / Nov. 2015
Beratung im Gemeinderat	Jan. – Mai 2016

1.4 Räumliche Entwicklungsstrategie RES

Gesamtheitliche Betrachtung Die räumliche Entwicklungsstrategie verschafft der Gemeinde eine gesamtheitliche Betrachtung über das ganze Gemeindegebiet und dient den Behörden in Zukunft als Rahmen für die Beurteilung raumrelevanter Entscheide.

Teilstrategien bezeichnen Massnahmen und Schwerpunktthemen für die gewünschte räumliche Entwicklung.

Die räumliche Entwicklungsstrategie versteht sich als Leitbild. Deren Verabschiedung durch den Gemeinderat legitimiert dieses als behördenverbindliches Planungsinstrument.

Umsetzung Die planungsrechtliche Umsetzung der räumlichen Entwicklungsstrategie erfolgt mit den bekannten Instrumenten (z.B. Revision Bau- und Nutzungsordnung, Sondernutzungsplänen Gestaltungskonzepten, Testplanungen, Wettbewerben u.a.).

2 ZUKUNFTSBILD SPREITENBACH 2030

Grundlage für die räumliche
Entwicklungsstrategie

Als Grundlage für die räumliche Entwicklungsstrategie hat der Gemeinderat im Januar 2013 ein «Zukunftsbild Spreitenbach 2030» verabschiedet. Es zeigt die Sicht des Gemeinderats, wie sich Spreitenbach entwickeln soll und welche Gebiete kurz-, mittel- und langfristige Entwicklungsschwerpunkte darstellen. Zudem bezeichnet es die von der Gemeinde angedachten Nutzungen und macht Aussagen zur Lage und Vernetzung von Grünräumen. Die geplante Linienführung der Limmattalbahn wird als zentrales Element in der Entwicklung der Gemeinde betrachtet. Die bezeichneten Bereiche entlang der projektierten Limmattalbahn-Haltestellen sowie das Ortszentrum von Spreitenbach sollen entsprechende Zentrumsfunktionen aufnehmen und repräsentieren können (lila Kreise).

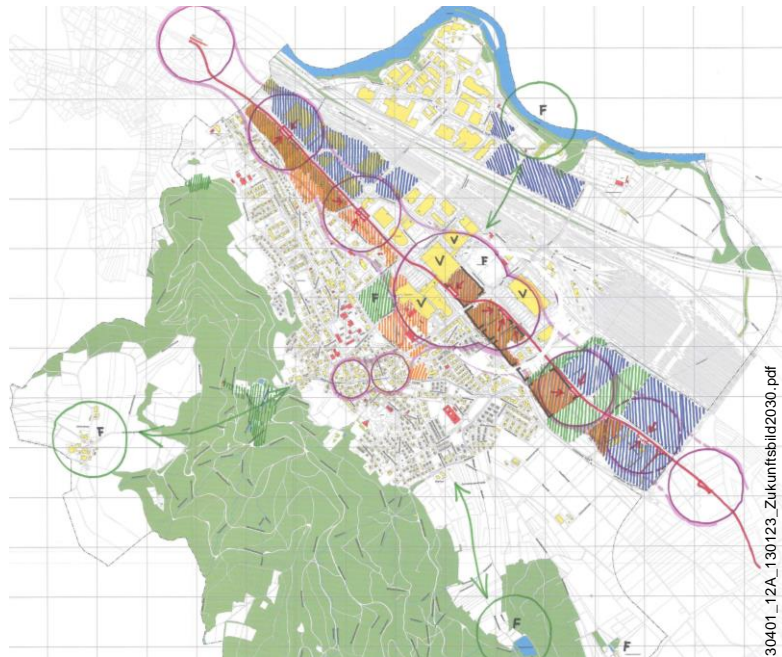


Abb. 2: «Zukunftsbild Spreitenbach 2030» der Gemeinde Spreitenbach, dat. 28. Januar 2013

Schwerpunkte Mit dem Zukunftsbild setzt der Gemeinderat für die räumliche Entwicklung bis 2030 folgende Schwerpunkte:

- Die Gemeinde Spreitenbach übernimmt im prosperierenden Limmattal eine wichtige Rolle in Bezug auf Arbeit, Freizeit und Versorgung.
- Der Bevölkerungszuwachs ist nur unter Schonung der Ressourcen und Sicherstellung einer qualitativ hochwertigen und auf den Verkehr, respektive die öffentlichen Infrastrukturen abgestimmte Siedlungsentwicklung möglich.

- Eine urbane und qualitativ verdichtete Siedlungsentwicklung entlang der geplanten Limmattalbahn wird prioritär gefördert und gegebenenfalls auch mit raumplanerischen und baurechtlichen Mitteln konsequent unterstützt.
- Die Zusammenarbeit mit Killwangen und Dietikon wird in strategischen und raumplanerischen Fragestellungen intensiviert und in gemeinsamen funktionalen Räumen aufeinander abgestimmt.
- In den Entwicklungsgebieten wird urbanes Wohnen, Wohnen für Familien, Singles und das Alter sichergestellt. Die Wohnungen und das Wohnumfeld müssen sich sehr gut in die übergeordnete Siedlungsstruktur einfügen und sind nachhaltig und hochwertig zu erstellen.
- Das Naherholungsgebiet in den Bereichen Limmat und Heitersberg wird gefördert und Trennwirkungen zwischen Baugebiet und Erholungsraum vermehrt abgebaut.
- Kurz- bis mittelfristige Entwicklungsschwerpunkte sind das Gebiet um die Haltestellen «Spreitenbach-West», «Furtalstrasse», «SCS/Tivoli», «Grabäcker» und «Kreuzäcker».
- Langfristige Entwicklungsschwerpunkte werden im Gebiet Asp, Limmatstrasse und Rangierbahnhof gesetzt.
- Bestehende Gebiete werden weiter erneuert und einer moderaten Innenentwicklung unterstellt.

3 RÄUMLICHE ENTWICKLUNGSSTRATEGIE

Steuerung erforderlich Die Neupositionierung Spreitenbachs als Wohn- und Lebensort und eine Entwicklung in Richtung «Zukunftsbild Spreitenbach 2030», bedingt eine gezielte Steuerung der Raumentwicklung. Die dafür erforderliche Entwicklungsstrategie besteht aus drei Teilstrategien mit entsprechenden Handlungsanweisungen.

3.1 Siedlungsentwicklung und Städtebau

Die Plandarstellung zur Teilstrategie Siedlungsentwicklung und Städtebau befindet sich im Anhang A1.1.

Vielfalt der Quartiere Spreitenbach besteht aus verschiedenen Quartieren mit ganz unterschiedlicher Ausprägung: dem Dorf, dem dichten Wohnquartier Langäcker, dem Shoppingcenter, den eher locker bebauten Wohngebieten am Hangfuss des Heitersberg, den heutigen hauptsächlich als Gewerbegebiete genutzten Arealen im Bereich Spreitenbach-West zwischen Landstrasse und den Bahngleisen sowie dem Gebiet Händli jenseits der Bahngleise.

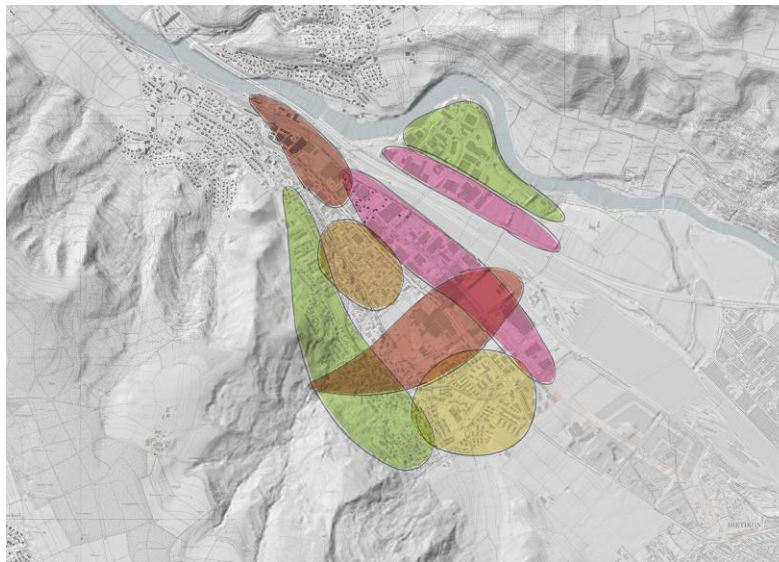


Abb. 3: Quartiere unterschiedlicher Prägung.

Quelle: Studie Team Studio Vulkan / 30401_13A_150119_BilderSchlussbe

Handlungsanweisungen:

- Als Leitmotiv für die räumliche Entwicklung ist der unterschiedliche Charakter der einzelnen Quartiere zu erhalten und im Zusammenhang mit baulichen Veränderungen zu akzentuieren.

- *Mittels quartierspezifischer Freiraumgestaltung ist die Eigenheit der Quartiere zu stärken.*
- *Das Langäckerquartier mit seinen in eine Parklandschaft eingebetteten Wohnhochhäusern ist als Bindeglied zwischen den einzelnen Quartieren auszugestalten.*
- *Der Spreiti-Boulevard ist entsprechend der Charakteristik der angrenzenden Quartiere in typische Sequenzen zu gliedern.*

Grundpfeiler Grundpfeiler der räumlichen Entwicklungsstrategie bildet die gestaffelte Entwicklung des Transformationsgebietes Stadtzentrum bis 2030 und des Gebietes Spreitenbach-West ab 2030. Schätzungen der zusätzlichen Kapazitäten in diesen Gebieten im Rahmen des Studienauftrags zeigen, dass die Gemeinde bis 2030 ohne Einbusse der Lebensqualität auf max. 15'000 Einwohner anwachsen kann.

Voraussetzung für die angestrebte qualitätsvolle Entwicklung ist eine räumliche Abstimmung zwischen Siedlung, Freiräumen und Verkehr. Insbesondere wegen der bereits starken Auslastung der Verkehrsinfrastruktur ist es deshalb angezeigt, die Entwicklung gegen oben zu plafonieren. Für die weiteren Entwicklungspotenziale in den Gebiete Händli, Mittlerzelg und Asp, wird deshalb von einem mittel- bis langfristigen Planungshorizont ausgegangen. Ebenfalls eher langfristig ist der Planungshorizont für einzelne Gebiete, die Potenzial für Einzonungen aufweisen.

Eine gesunde Entwicklung ist nur möglich, wenn eine Innenverdichtung mit geringen Infrastrukturkosten angestrebt wird. So sind Investitionen in Infrastrukturen frühzeitig zu erkennen und zu thematisieren. Eine verursachergerechte und konsequente Mehrwertabschöpfung unterstützt die Finanzierung öffentlicher Infrastrukturbauten.

Handlungsanweisungen:

- *Im Sinne der Vielfalt der Quartiere und einer moderaten Innenentwicklung ist die Siedlungsentwicklung auf die Transformationsgebiete auszurichten.*
- *Das konkrete Innenentwicklungspotenzial bezüglich Einwohnern und Arbeitsplätzen ist unter Berücksichtigung einer hohen Siedlungsqualität zu evaluieren und dessen planungsrechtliche Umsetzung auf die bestehende Infrastruktur abzustimmen.*
- *Entsprechende Wachstumsziele sind den übergeordneten Planungsträgern (regional und kantonale) zu kommunizieren.*
- *Es ist eine verursachergerechte und konsequente Mehrwertabschöpfung durchzuführen.*

Stadtzentrum Es gibt in Spreitenbach ein „Stadtzentrum“, den Bereich des Shoppi, das lokale, urbane Zentrum und zugleich ein wichtiges regionales Zentrum im Limmattal sind.

Handlungsanweisungen

- *Das Stadtzentrum im Bereich der Shoppingcenter ist aufzuwerten und in der unmittelbaren Umgebung baulich zu ergänzen.*
- *Die bisher eher introvertierten Shoppingcenter sind zu öffnen und besser in seine Nachbarschaft zu integrieren.*
- *Der kommunale Entwicklungsrichtplan Shoppi ist entsprechend zu ergänzen.*

Spreitenbach-West (ab 2030) Im Gebiet Spreitenbach-West sind mehrere für die Gemeindeentwicklung entscheidende Planungen notwendig oder bereits in Bearbeitung. Diese Ausgangslage bietet die Chance, das Gebiet Spreitenbach-West zu einem dichten, urbanen Gebiet mit gemischten Nutzungen (Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe) zu entwickeln.

Mit der Transformation des Gebietes Spreitenbach-West ergeben sich aber auch neue Möglichkeiten, einen zentralen Bereich beim Bahnhof Killwangen-Spreitenbach zu gestalten und diesen mit dem Stadtzentrum über den neu zu gestaltenden Spreiti-Boulevard zu verbinden.

Wenn ausserhalb der Umgebung des Shoppi ein weiteres kleines Versorgungszentrum entstehen sollte, so ist die unmittelbare Umgebung des Bahnhofs Killwangen-Spreitenbach hierfür der geeignete Standort.

Handlungsanweisungen

- *Die Überlegungen zu einer dichten urbanen Mischnutzung mit einem zentralen Bereich sind im Hinblick auf die Anpassung der Grundordnung im Dialog mit der Gemeinde Killwangen zu konkretisieren.*
- *Je nach Erkenntnissen zu geeigneten Bautypologien für die Transformation von Spreitenbach-West ist die Ausarbeitung eines Hochhauskonzepts zu erwägen.*
- *Die Landstrasse ist nach Westen Richtung Bahnhof Killwangen-Spreitenbach zu einer eigentlichen Stadtstrasse auszubauen (Spreiti-Boulevard).*
- *Die Möglichkeit eines Versorgungszentrums beim Bahnhof Killwangen-Spreitenbach ist bei der Entwicklung der Landstrasse auf Spreitenbacher Gebiet als „Fluchtpunkt“ miteinzubeziehen und mit der Gemeinde Killwangen abzustimmen.*

3.2 Freiraum und Landschaftsentwicklung

Die Plandarstellung zur Teilstrategie Freiraum und Landschaftsentwicklung befindet sich im Anhang A1.2.

Bestehende Strukturelemente als Grundgerüst Spreitenbach verfügt auf der Ebene des Freiraums über vielfältige Strukturelemente. Wesentlich sind die Parkanlagen, Grünräume und Allmenden, die Freiräume und Anlagen in den Quartieren, die Querachsen und die Längsachsen.

Handlungsanweisungen

- Die bestehenden Strukturelementen sind als Grundgerüst für die räumliche Entwicklung qualitativ weiterzuentwickeln, zu ergänzen und besser miteinander zu vernetzen.
- Der Zentralpark und ein Flusspark mit Badestelle an der Limmat sind als ergänzende Freiraumangebote neu zu schaffen.
- Die Entwicklung der grossen Freiräume (Zentralpark, Asp usw.) ist zeitlich und materiell mit der Entwicklung der benachbarten städtischen Räume anzugehen. Die Umsetzung (Finanzierung) ist durch einen Mehrwertausgleich frühzeitig zu sichern.
- Der Waldrand vom Bruno Weber-Park über den Franzosenweiher bis nach Killwangen ist als Aussichtspromenade im Sinne eines Waldrandparks weiter zu entwickeln.
- Entlang der Limmat ist der Uferweg aufzuwerten.
- Bei der Weiterentwicklung der Längsachsen sollen die unterschiedlichen Charakteristika betont werden.
- Aufwertung der Landstrasse zum Spreiti-Boulevard im Sinne einer Stadtstrasse.

Zentrumsachse Die attraktive Weiterführung der Querachse 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 des Zentrums von grosser Bedeutung.

Handlungsanweisungen

- Die Zentrumsachse ist als attraktive Verbindung für den Langsamverkehr und als prägnante Querachse mit platzartigen Aufweitungen weiter zu entwickeln.

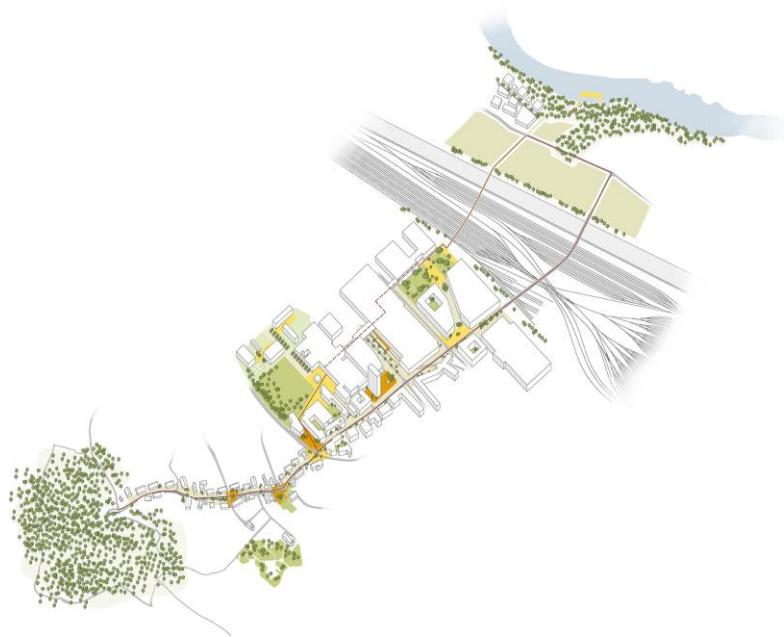


Abb. 4: Visualisierung Zentrumsachse.

Quelle: Studie Team Studio Vulkan / 30401_13A_150119_BilderSchlussbe

Übergeordnete Querachsen Neben der Zentrumsachse bilden der Freiraum im Bereich Asp als Teil des Aggloparks Limmattal und die Grünverbindung durch Spreitenbach-West, ausgehend vom Buechbühl, übergeordnete Querachsen.

Handlungsanweisungen:

- *Im Zusammenhang mit der Entwicklung in Spreitenbach-West soll eine attraktive Grünverbindung ausgehend vom Buechbühl gesichert werden.*
- *Der in Form eines Drumlins sehr markante Buechbühl ist als prägendes Landschaftsobjekt mit Wegverbindung zu stärken.*
- *Der Freiraum im Bereich Asp als Teil der Landschaftsspange «Hüttikerberg-Niderfeld» ist als Gebiet für extensive Naherholung aufzuwerten.*
- *Transformationen zum vorgeschlagenen Asp-Park sollen im Kontext der Entwicklung im Grenzraum erwogen werden.*

Eigenheit der Quartiere Innerhalb der prägenden Strukturelemente ist eine Vielzahl sehr unterschiedlicher Quartiere entstanden.

Handlungsanweisungen:

- *Mittels quartier-spezifischer Freiraumgestaltung und Baumkonzepten ist die Eigenheit der Quartiere zu stärken.*
- *Das Langäckerquartier mit seinen in eine Parklandschaft eingebetteten Wohnhochhäusern ist als grünes Herz von Spreitenbach weiter zu entwickeln.*

3.3 Verkehrsentwicklung und Mobilität

Die Plandarstellung zur Teilstrategie Verkehrsentwicklung und Mobilität befindet sich im Anhang A1.3.

Stärkung öffentlicher Verkehr und
Langsamverkehr

Infolge der weiter zunehmenden Einwohner und Beschäftigten ist in Spreitenbach mit Mehrverkehr zu rechnen. Ein grosser Teil des Mehrverkehrs soll über die Verstärkung des öffentlichen Verkehrs, namentlich die Limmattalbahn und Verbesserungen für den Langsamverkehr aufgenommen werden.

Zur Stärkung des Langsamverkehrs gelangt das Prinzip „Stadt der kurzen Wege“ zur Anwendung. Dafür soll mittels dichtem Fuss- und Radwegennetz die Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort, Nahversorgung und Freizeitorien sowie den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs reduziert werden.

Mobilitätsplanung

Den anderen Teil des Mehrverkehrs wird weiterhin über den motorisierten Individualverkehr erfolgen. Mit Massnahmen im Bereich der Mobilitätsplanung soll das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr gezielt gefördert und unterstützt werden. Im Fokus stehen dabei in erster Linie die Neuzuzüger.

Handlungsanweisungen:

- *Zur Stärkung des Langsamverkehrs 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 Langsamverkehr aufzuwerten.*
- *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.*
- *In allen Projekten und weiteren Planungen ist frühzeitig eine Mobilitätsplanung anzugehen und zu sichern.*
- *Mittel aus der angestrebten Mehrwertabschöpfung sollen in zukünftige Infrastrukturprojekte reinvestiert werden.*

Müslistrasse als
Entlastungsstrasse

Die heute bestehenden Längsachsen Landstrasse und Industriestrasse sind aufgrund der angestrebten städtebaulichen Aufwertung (Spreit-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. Die günstigsten Voraussetzun-

gen für verkehrlenkende Massnahmen, für die Bedürfnisse der Anlieferung sowie der Erschliessung werden geschaffen, wenn die Müslistrasse bis auf Höhe Furttalstrasse (besser noch bis westlich des Logistikzentrums) durchgängig ausgestaltet wird.

Erschliessung der Verkaufs-, Logistik und Gewerbegebiete durch neue Müslistrasse; direkte Verbindung zum A1 – Anschluss; kreuzungsfreie, direkte Langsamsverkehrsachse entlang Rangierbahnhof



Abb. 5: Entlastungsstrasse und Langsamverkehrsachse.

Quelle: Studie Team Van de Wetering / 30401_13A_150119_BilderSchlussbe
Hinweis: Die Linienführung der Entlastungsstrasse folgt im Bereich der Arbeitsplatzzone A1K der Zonengrenze, wo sie direkt an die Industriestrasse anschliesst.

Handlungsanweisungen:

- Grundgerüst des Strassensystems sind die Längsachsen, insbesondere die Industriestrasse als zentrale verkehrorientierte Achse.
- Die durchgehende Müslistrasse ist als wichtige Netzergänzung in das Strassensystem mit aufzunehmen.
- Es ist zu untersuchen, inwieweit eine Müslistrasse mit Lärmschutzmassnahmen gegen den Rangierbahnhof kombiniert werden kann.
- Der Strassenverkehr ist insgesamt durch verkehrssteuernde Massnahmen zu optimieren.
- Flankierende Massnahmen, wie Parkraumbewirtschaftung, Kontingentierung, Fahrtenmodelle oder ähnliches sind im Sinne eines Verkehrsmanagements zu prüfen.

Autobahnanschluss Infolge der Entwicklungen im Raum Silbern/Dietikon ergeben sich Kapazitätseinbussen für Spreitenbach. Um die Erreichbarkeit von Spreitenbach von der Nationalstrasse vor dem Hinter-

grund der geplanten Entwicklungen zu sichern, soll ein zweiter Halbanschluss bzw. Vollanschluss angestrebt werden.

Verkehrsmanagement- und
Steuerungsmassnahmen

Mit einem Vollanschluss auf der Höhe der Furttalbrücke kann mit Verkehrsmanagement- und Steuerungsmassnahmen gewährleistet werden, dass die Verkehrsbelastung im Zentrum von Spreitenbach verträglich bleibt.

Handlungsanweisungen:

- *Auf der Höhe der Furttalbrücke ist ein Ausbau des Autobahnanschlusses zu einem Vollanschluss anzustreben.*

Rückwärtige Erschliessung

Im Zusammenhang mit der Aufwertung der Landstrasse zum Spreiti-Boulevard sollen die Erschliessungslösungen für die daran angrenzenden Grundstücke konzeptionell stimmig sein. Die Idee des Boulevards und der Stadtstrasse sollte nicht per se mit einer Direkterschliessung verknüpft werden, eine Anbindung im Rechts-/Rechtssystem soll jedoch möglich sein, dies insbesondere wenn mit der durchgehenden Müslistrasse eine Entlastung des Zentrumsbereichs erreicht werden kann.

Handlungsanweisungen:

- *Bei der Umgestaltung der Landstrasse zum Spreiti-Boulevard ist dafür Sorge zu tragen, dass die Erschliessung der daran angrenzenden Grundstücke der Situation entsprechend erfolgen kann (von vorne oder rückwärtig).*

Haltestelle SCS/Tivoli
städtebaulich ungünstig

Im Hinblick auf einen stark frequentierten Stadtplatz im Stadtzentrum erweist sich die bisherige Anordnung der Limmattalbahnhof-Haltestelle SCS/Tivoli in Seitenlage als ungünstig. Die Zugänge der Haltestelle sind auf der Strassenebene auf den Stadtplatz auszurichten.

Handlungsanweisungen:

- *Die Haltestelle SCS/Tivoli in Seitenlage ist auf der Strassenebene auf den Stadtplatz auszurichten.*

4 UMSETZUNG

Prioritäten setzen Die gemäss räumlicher Entwicklungsstrategie zu bewältigenden Aufgaben sind herausfordernd. In dieser Lage wäre es riskant, bei stets begrenzten Ressourcen, alle erkannten Entwicklungspotenziale gleichzeitig angehen zu wollen.

Handlungsanweisungen:

- Für die Konkretisierung bzw. Umsetzung der in der RES dargelegten Entwicklungsmassnahmen ist eine weitere Priorisierung vorzunehmen.
- Die Arbeiten sind zunächst schwerpunktmässig auf die schon begonnene integrierte Entwicklung des Stadtzentrums zu konzentrieren.
- Für Spreitenbach-West sind Vorstellungen über die städtebauliche Entwicklung und ihre Festlegungen in einer Grundordnung zu erarbeiten.
- Bis zur Realisierung der Limmattalbahn ab 2020 sind konkrete Vorstellungen für die Entwicklung des Strassenraums und die Gestaltung der angrenzenden Bereiche zu entwickeln.

Neupositionierung wird angestrebt Spreitenbach hat das Ziel, sich als Wohn- und Lebensort neu zu positionieren und auch neue Bevölkerungskreise anzuziehen. Mit den in der RES dargelegten Entwicklungsmassnahmen werden deshalb hohe städtebauliche, architektonische und freiräumliche Qualitäten angestrebt.

Handlungsanweisungen:

- Zur Qualitätssicherung sind in den Transformationsgebieten und im Einzelfall gesonderte Planungsverfahren anzuwenden, teilweise in enger Zusammenarbeit mit den Grundstückseigentümern und den kantonalen Stellen.

A ANHANG

A1 Plandarstellungen Teilstrategien

A1.1 Siedlungsentwicklung und Städtebau



Räumliche Entwicklungsstrategie (RES)

Siedlungsentwicklung und Städtebau

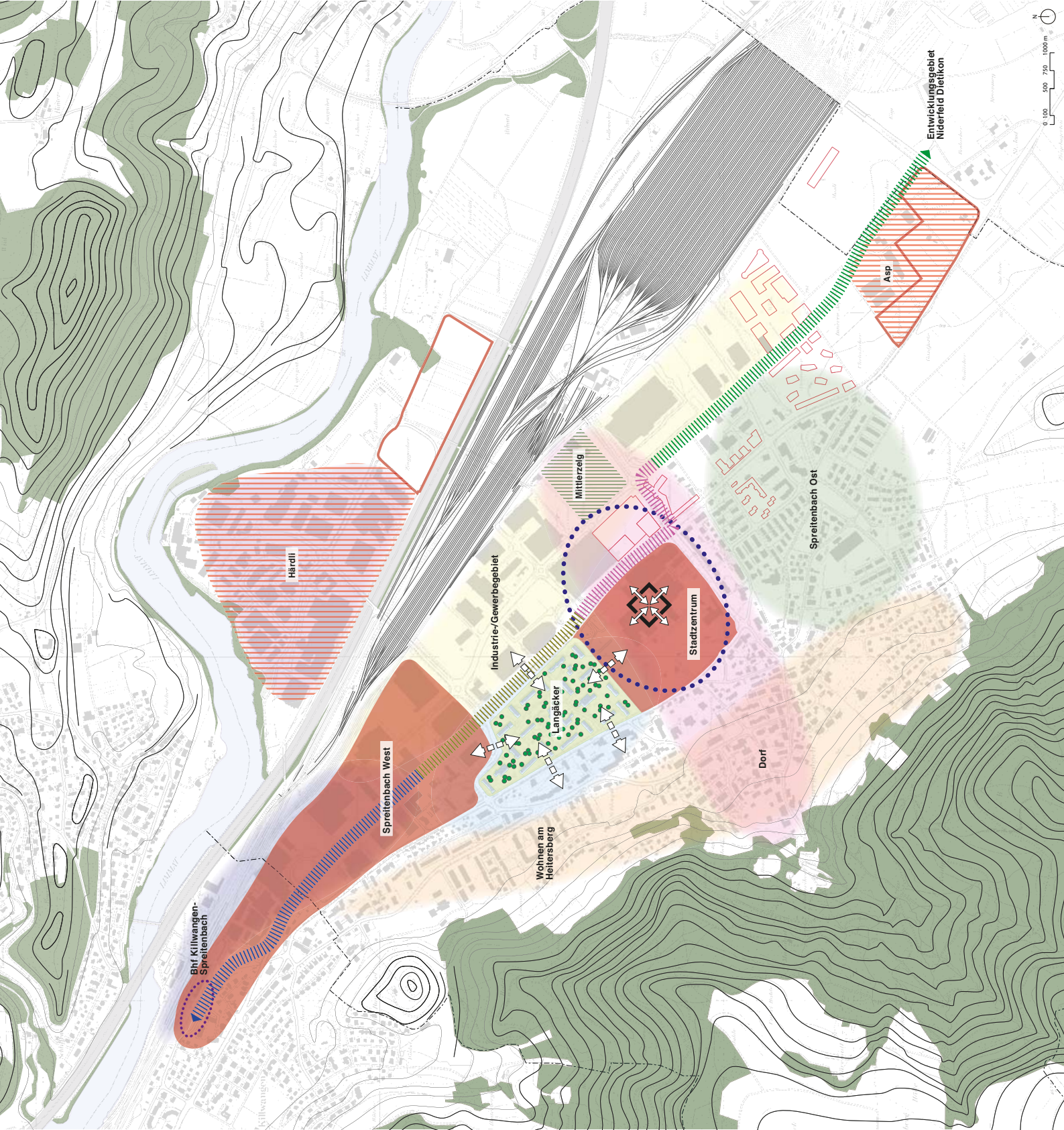
6. November 2015

Festlegungen

- Vielfalt der Quartiere erhalten bzw. akzentuieren
- Langäcker als Bindeglied zwischen Quartieren ausgestalten
- Spreit-Boulevard entsprechend angrenzender Quartiere gliedern
- Transformationsgebiete
- Transformationsgebiete mittel- bis langfristig Potenzial für Einzoning
- Stadtzentrum verdichten und aufwerten
- Integration Shoppingcenter in Nachbarschaft

Info

- Versorgungszentrum
- Neubauten geplant oder Potenzial
- Gemeindegrenzen













A1.2 Freiraum und Landschaftsentwicklung






Räumliche Entwicklungsstrategie (RES) Freiraum und Landschaftsentwicklung

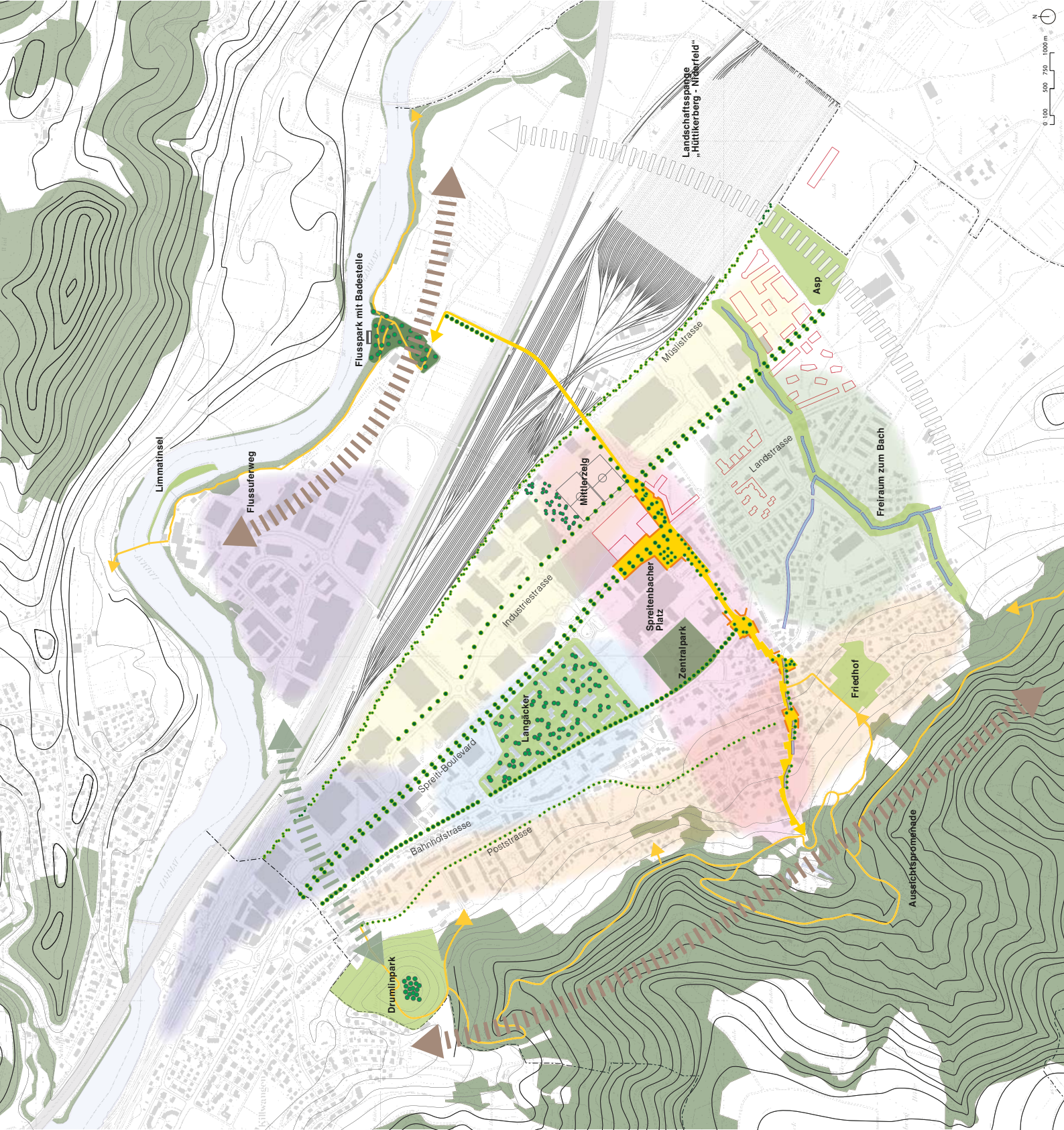
6. November 2015

Festlegungen

-  bestehende Freiräume aufwerten / weiterentwickeln
-  neue Parks / Naherholungsgebiete schaffen
-  Wegnetz zur Aussichtspromenade / Flussuferweg weiterentwickeln
-  Betonung unterschiedlicher Charakteristika der Längsachsen
-  Zentrumsachse als attraktive Langsamverkehr-Verbindung weiterentwickeln
-  platzartige Aufweitungen schaffen bzw. weiterentwickeln
-  Grünverbindungen sichern
-  Wegsystem aufwerten / Erreichbarkeit Freiräume

Info

-  Längsachsen
-  Landschaftsspange „Hüttikerberg - Niederfeld“
-  Neubau geplant / Potenzial
-  quartierspezifische Freiraumgestaltung stärken
-  Gemeindegrenze





A1.3 Verkehrsentwicklung und Mobilität



Räumliche Entwicklungsstrategie (RES) Verkehrsentwicklung und Mobilität

6. November 2015

Festlegungen

Aufwertung Querachsen für Langsamverkehr:



Zentrumsachse



Querachse (Boostockstr. - EKZ - Zinggackerbrücke)



Lage schematisch



Längsachsen, insbesondere Landstrasse, sind Grundgerüst des Strassensystems



Müllistrasse als wichtige Netzergänzung ins Strassensystem aufnehmen



durchgängige Müllistrasse bis Furtalstrasse



Autobahnanschluss zu Vollanschluss ausbauen



Lage Haltestelle SCS/Tivoli prüfen

Info

Autobahn A1



Limmattalbahn mit Haltestellen (geplant)



bestehende Buslinien RVBW mit LTB koordinieren



Ortsbus in Planung



Gebäude geplant / Potenzial



Gemeindegrenze

