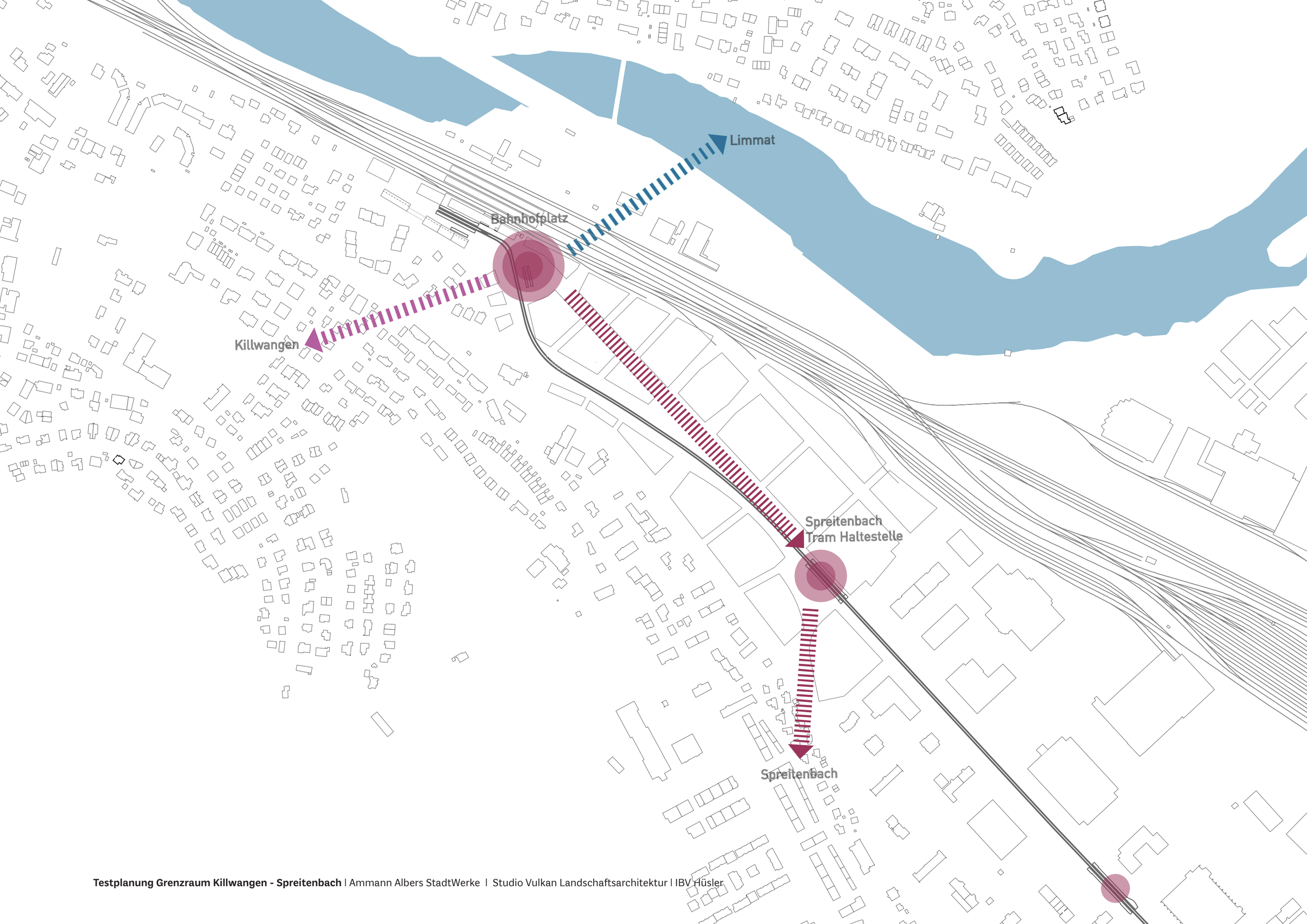
Testplanung
Grenzraum
Killwangen / Spreitenbach

Schlusspräsentation
3. Oktober 2019

Ammann Albers StadtWerke
Zürich

Studio Vulkan Landschaftsarchitektur
Zürich

IBV Hüsler
Zürich



Testplanung Grenzraum Killwangen - Spreitenbach | Ammann Albers StadtWerke | Studio Vulkan Landschaftsarchitektur | IBV Hüsler

Der Bahnhofsplatz als Mischverkehrszone

Bahnhoftrasse

FUSION ACHSE

BAHNHOF KILLWANGEN / SPREITENBACH

Zürcherstrasse

kat. Kirche

FUSION ACHSE

Primarschule & Kindergarten Killwangen

Der terrasierte Bahnhofplatz

ref. Kirche

Schulhaus Hasel

FREIZEITROUTE BERG

URBANE ACHSE

Kindergarten

Kindergarten

Kindergarten

Poststrasse

Kindergarten

Kindergarten

Kindergarten

Kindergarten

Kindergarten

Schulhaus Hauflandli

GRÜNE ACHSE

der relaxte Park am Wasser

URBANE ACHSE

Vorschlag neuer LV Verbindung

Aneignung & temporäre Bespielung der Wiese

Ansätze Gastronomie / Nutzungen vorhanden

SPREITENBACH WEST

FURTTALSTRASSE

Landstrasse

Bahnhofstrasse

neuer Stadtpark Spreitenbach

SCS / TIVOLI

Industriestrasse

Minigolf & Sport

Eintritt Velovorzugsroute Ansätze vorhanden

Badeinsel als Abschluss der grünen Achse

GRÜNE ACHSE

FREIZEITROUTE FLUSS

klassisches Flussbad vom Typ unterer Letten

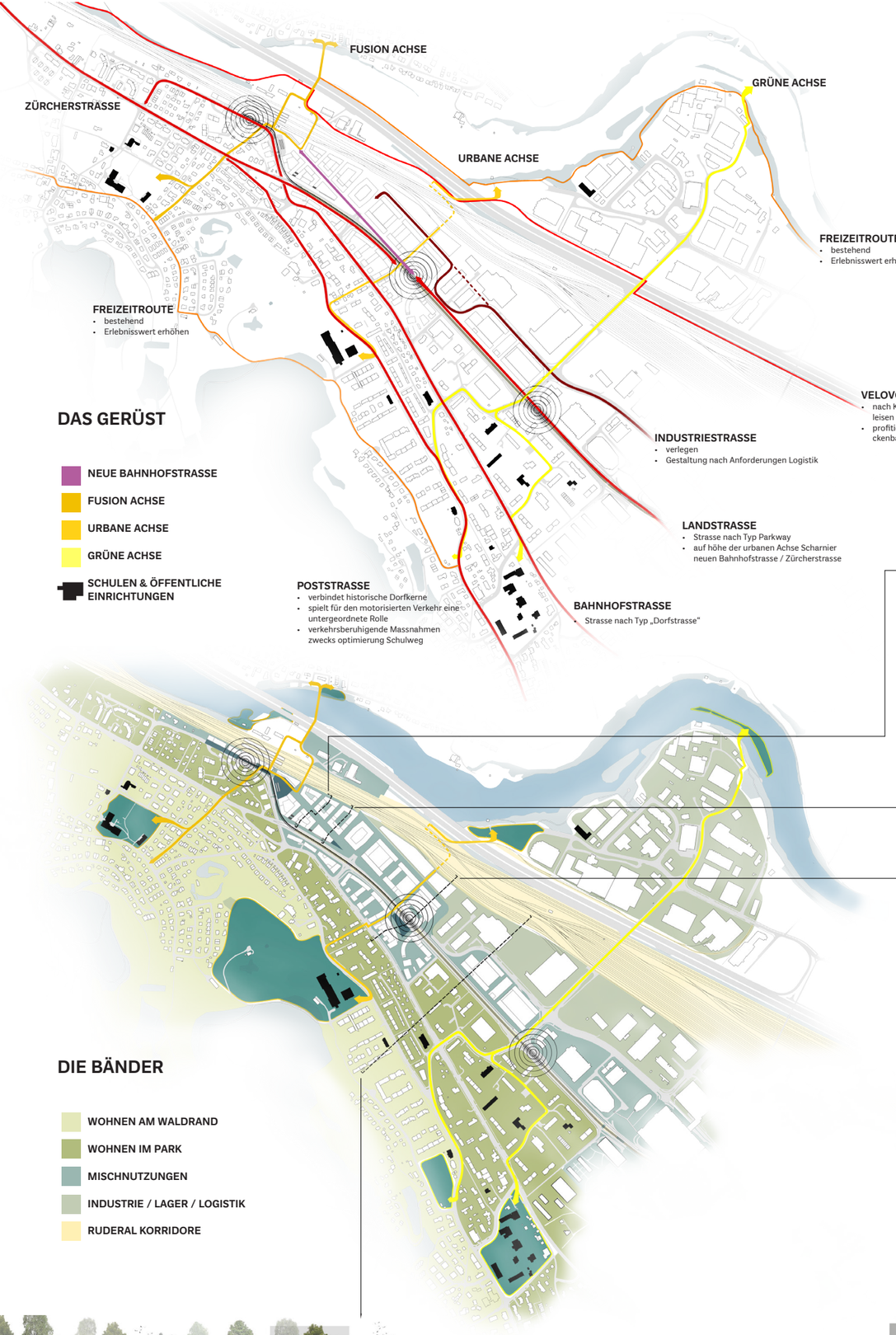
ZENTRUMS ACHSE

Vorschlag Linienführung der Velovorzugsroute zwischen Autobahn & Geleisen

Velovorzugsroute

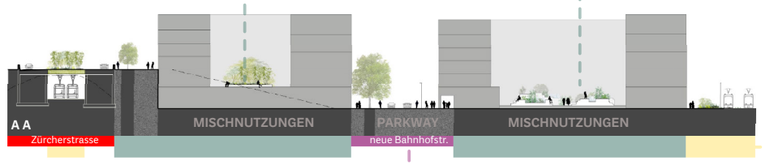
SITUATIONSPLAN Masstab 1:2'000
Arbeitsstand 27.09.2019

Testplanung Grenzraum Killwangen-Spreitenbach
Ammann Albers StadtWerke _ Studio Vulkan Landschaftsarchitektur - IBV Hüsler



begrünte Terassen & Innenhöfe nach Typ Magnolia, Geistlich Überbauung Schlieren

städtische Vorzone & Innenhöfe mit Anschluss zur neuen Bahnhofstrasse



Dreiecksplatz am Beispiel Andreasturm

einseitige Allee & gegenüberliegende Arkade

Baumbestand Platz an Scharnier neue Bahnhofstrasse & Zürcherstrasse

DIE SZENOGRAPHIE

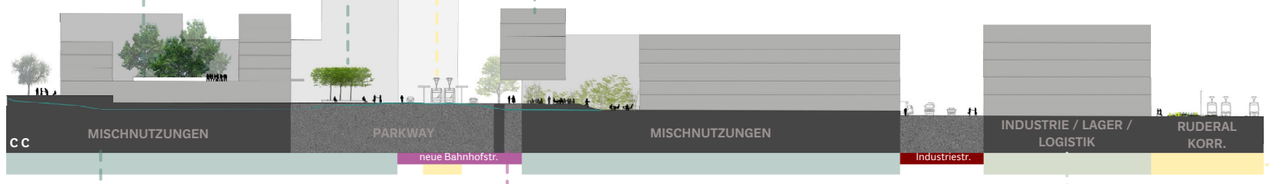
grüne Oasen als Höfe in Arbeitswelt

Relax Parknutzungen an Geleisen

Brunnenplatz

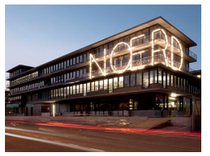
Ruderalkorridor auf Tramtrassee Typ Pfingstweidstrasse Zürich

städtische Präsenz an neuer Bahnhofstrasse



grüne Höfe mit Öffnung nach Süden

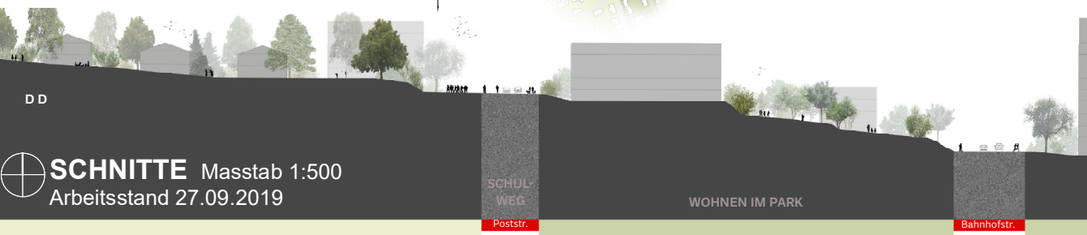
Parkway Typ Badenerstrasse Zürich



Mischnutzungen mit grossen Gebäudevolumen

Wohnen im Park

Industrie
Lager
Logistik
mit Geleise Anschluss



SCHNITTE Massstab 1:500

Arbeitsstand 27.09.2019

IX
Büro
EG Laden

IV
Büro

Kiosk
Arkade

Unterführung

Haltestelle Bahnhof

Bahnhofplatz

-2m

388

10%

VI
Wohnen

VI
Wohnen

VI
Wohnen

VI
Wohnen
EG Laden

IX
Wohnen
EG Laden

IV
Büro

III
Büro

Sockel I
Laden + Kita

VI
Wohnen
EG Laden

IV
Büro

III
Büro

Arkade

Sockel I

IV
Büro

Arkade

Regeln

- Pflichtbaulinie
- max. Bauraum Vollgeschosse
- max. Bauraum EG für "Arkaden"
- Hochhaus erwünscht
- Baumreihen
- Sockelgeschoss
- Anzahl Geschosse: II
- Anzahl Geschosse: III
- Anzahl Geschosse: IV
- Anzahl Geschosse: V
- Anzahl Geschosse: VI
- Anzahl Geschosse: IX
- Anzahl Geschosse: über XX...

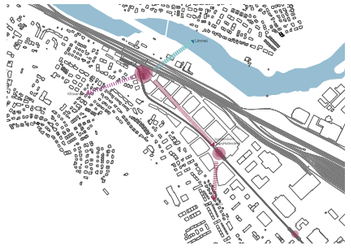
REGELPLAN Massstab 1:1'000
Arbeitsstand 27.09.2019 rev. 02.10.2019

Testplanung Grenzraum Killwangen-Spreitenbach
Ammann Albers StadtWerke _ Studio Vulkan Landschaftsarchitektur - IBV Hüsler

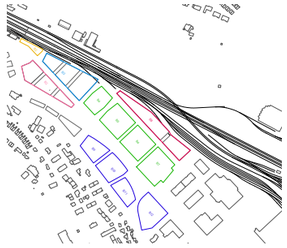
ZIELE

Killwangen bekommt einen Bahnhofplatz und eine neue Ortskante zum Bahnhof, und Spreitenbach bekommt einen neuen Boulevard, der gradlinig zum Bahnhofplatz hinführt.

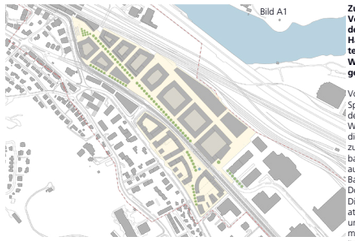
Mit dem Durchbruch der Neuen Bahnhofstrasse zwischen Bahnhof und Haltestelle Spreitenbach West entsteht eine für den Langsamverkehr attraktive Verbindung nicht nur zwischen den Haltestellen, sondern weiter ins Herz der Parkstadt um die Wohnhochhäuser an der Alten Bahnhofstrasse und in den historischen Dorfker. Die kaum attraktive Unterführung unter der Überlandstrasse wird vermieden.

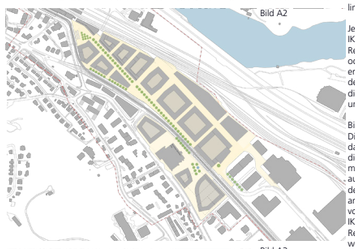


BAUFELDEN



VIER ALTERNATIVEN, EINE ZIELSETZUNG





Zur Grundidee unseres Vorschlags gehört es, den Bahnhof und die Haltestellen auf direkten und attraktiven Wegen mit der Umgebung zu verbinden.

Vom Bahnhof nach Spreitenbach führt für den Langsamverkehr der Weg in erster Linie über die Neue Bahnhofstrasse zur Haltestelle Spreitenbach West und von da aus weiter zur Alten Bahnhofstrasse und zum Dorfkern Spreitenbach. Diese Verbindung muss attraktiv und also kurz und umwegfrei sein und möglichst den Wunschlinien folgen.

Je nachdem, ob der IKEA-Altbau oder die Reseda-Bauten erhalten oder ersetzt werden, ergeben sich verschiedene Möglichkeiten, diese Verbindung umzusetzen.

Bild A1
Die auch im Hauptplan dargestellt Variante setzt dieses Ziel am vollkommensten um und bindet auch den Fussweg von der Poststrasse gradlinig an. Sie setzt allerdings voraus, dass sowohl die IKEA als auch die Reseda-Bauten ersetzt werden.

Bild A2-A4
Wenn dagegen das IKEA-Gebäude, die Reseda-Bauten oder alle Gebäude zusammen erhalten bleiben sollen, bieten sich jeweils andere Detaillösungen an.

VERKEHR - FLEXIBLES NETZ

Das Verkehrssystem zielt in erster Linie darauf, den Bahnhofvorplatz zu beruhigen und die Neue Bahnhofstrasse attraktiv zu gestalten. Im übrigen müssen alle Strassen flexibel nutzbar sein, weil sich die künftigen Bedürfnisse über die Jahrzehnte sehr ändern können.

Das vorgeschlagenen Wegenetz verlegt die Industriestrasse weg von der Landstrasse in die Nähe der Bahn bzw. in die Achse vom Bahnhof zur Haltestelle Spreitenbach West, lässt dabei aber alle bisherigen Wegbeziehungen zu. Durch die Distanz zwischen Industriestrasse und Landstrasse kann der Höhenunterschied zwischen ihnen durch eine Rampe bewältigt werden, das bisherige, schleifenförmige Brückenbauwerk kann entfallen.

Bild V1:
Grundsätzlich können alle Strassen so angelegt werden, das sie wie bisher alle vom MIV befahren werden können

Bild V2:
Wir empfehlen indes, den Bahnhofplatz vom Durchgangsverkehr zu befreien und im Sinne einer Begegnungszone nur für den ÖV befahrbar zu machen (Lösung Dietikon). Er bleibt von allen Seiten her erreichbar, doch enden die beiden Äste der alten Bahnhofstrasse in Wendeplätzen, während Würenloserstrasse und Neue Bahnhofstrasse miteinander verbunden werden. Damit wird die Alte Bahnhofstrasse vom Verkehr nach Würenlos entlastet.

Bild V3:
Alternativ kann auch die Alte Bahnhofstrasse, versehen mit einer Tempo-reduktion, weiterhin durch-gehend gestaltet werden (Lösung Horgen).

Bild V4:
Sollte der Wunsch entstehen, die Neue Bahnhofstrasse zu einer Fussgängerzone zu machen, in der es nur noch Zubringerverkehr geben soll, kann der Verkehr von der Würenloserstrasse wieder über Bahnhofplatz geführt werden.

ETAPPIERUNG OHNE ZWÄNGE

Die Etappierung geht davon aus, dass in der Umbauphase die Industriestrasse unterbrochen werden kann.

Bild E1:
Im Süden des schleifenförmige Brückenbauwerks an der IKEA-Kreuzung sind zwei Parzellen zu entwickeln. Wenn dabei die heutige Industriestrasse überstellt wird, wird sie in zwei Teile zerschnitten: In eine Sackgasse von Süden her bis zur Bodenackerstrasse und den Abschnitt nördlich des Brückenbauwerks. Die beiden dazwischenliegenden Grundstücke bleiben von diesen Strassenstücken aus erschlossen. Sobald die beiden Grundstücke neu entwickelt sind, entsteht wieder eine durchgehende Verbindung. Bei Gelegenheit kann die Industriestrasse auch im Bereich der Bodenackerstrasse verlegt werden.

Bilder E2-5:
Im Norden der IKEA-Kreuzung soll die Neue Bahnhofstrasse durch drei Grundstücke hindurchgeführt werden. Vorzugsweise geschieht das in einer einzigen Baumassnahme. Dennoch kann auch jedes einzelne Grundstück unabhängig entwickelt werden.

Bild E2:
Wenn das südlichste Grundstück als erstes entwickelt wird, wird die Industriestrasse im Süden an der IKEA-Kreuzung unterbrochen; als Ersatz dafür entsteht das südliche Teilstück der Neuen Bahnhofstrasse. Die beiden nördlichen Grundstücke bleiben von Norden her erschlossen.

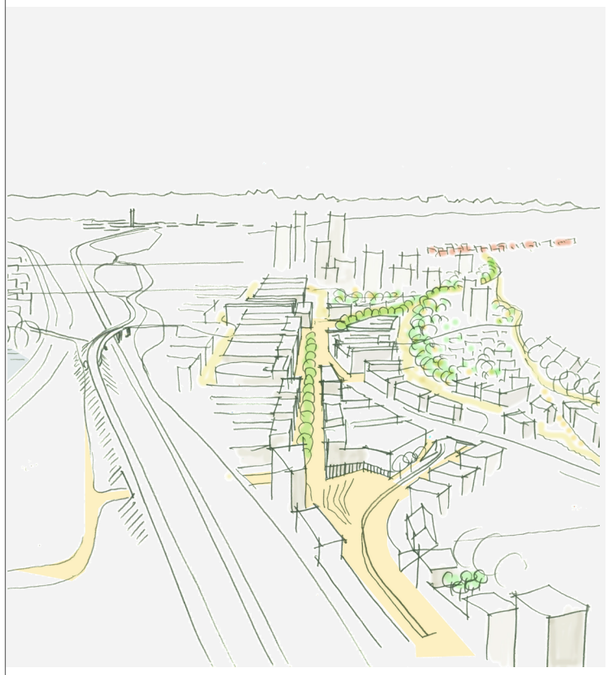
Bild E3:
Wird das mittlere Grundstück als erstes entwickelt, so unterbricht es die heutige Industriestrasse in der Mitte, bleibt aber von Norden und Süden erschlossen. Sobald das nördliche oder südliche Nachbargrundstück ebenfalls entwickelt wird, wird auch dort die Industriestrasse durch die Neue Bahnhofstrasse ersetzt, die nun die Erschliessung übernimmt.

Bild E4:
Wird das nördlichste Grundstück als erstes entwickelt, blieben die beiden südlichen von der IKEA-Kreuzung her erschlossen. Wird von diesen als nächstes das südliche entwickelt, kann die Zufahrt zum mittleren entweder von Norden oder Süden gewahrt bleiben. ,

Bild E5:
Wird dagegen als nächstes das mittlere Grundstück entwickelt, kann es über die Neue Bahnhofsstrasse von Norden erschlossen werden; das südliche bleibt unbehelligt.

Bild E6:
Mit der Entwicklung des letzten Grundstücks entsteht die Neue Bahnhofstrasse als durchgehende Verbindung. Weil die Durchgängigkeit für ihre Benutzung und damit für ihren wirtschaftliche Erfolg entscheidend ist, ist es wünschenswert, dass die drei Grundstücke in schneller Folge oder gleichzeitig entwickelt werden.

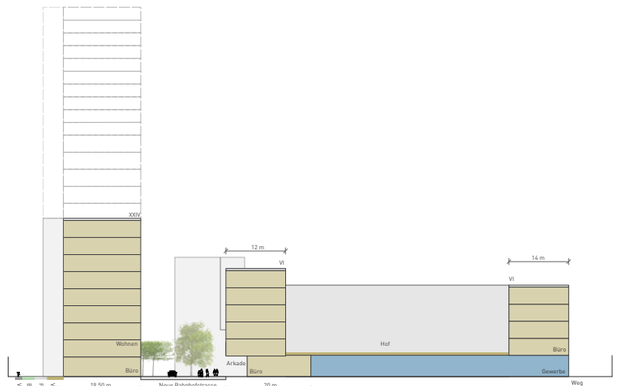
VOM BAHNHOF ZU DEN HOCHHÄUSERN – UND INS DORF



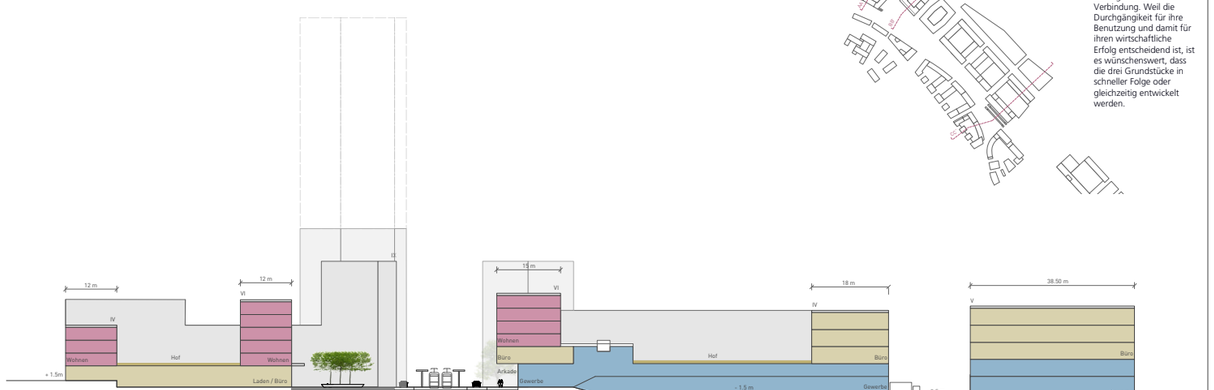
SCHWARZPLAN 1:5000

SCHNITTE UND GESCHOSSREGELUNG

A-A'

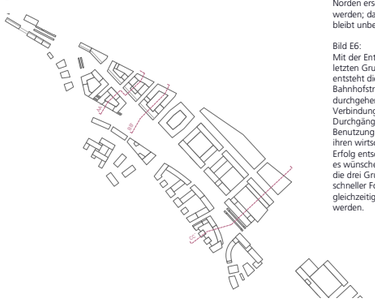


B-B'

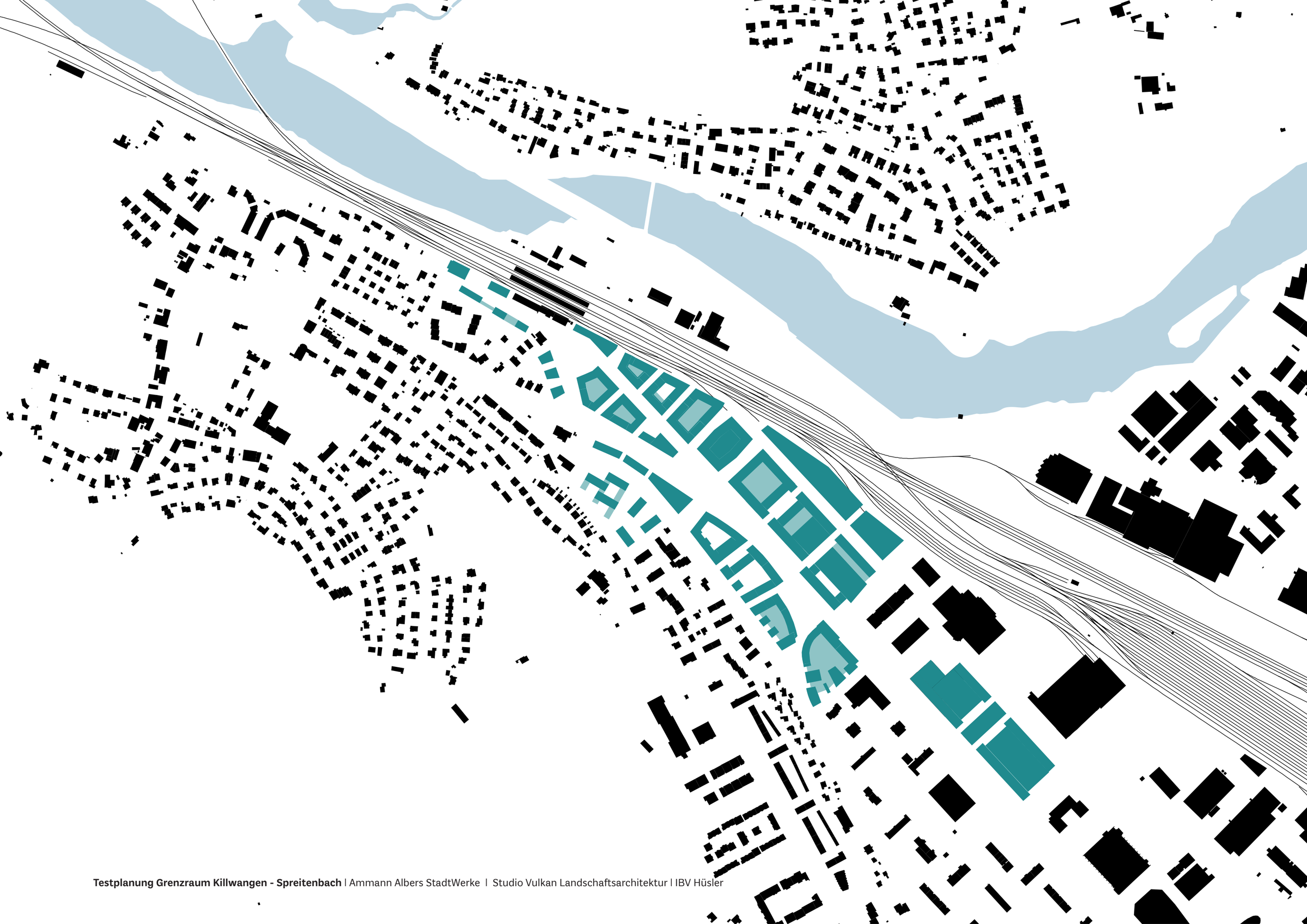


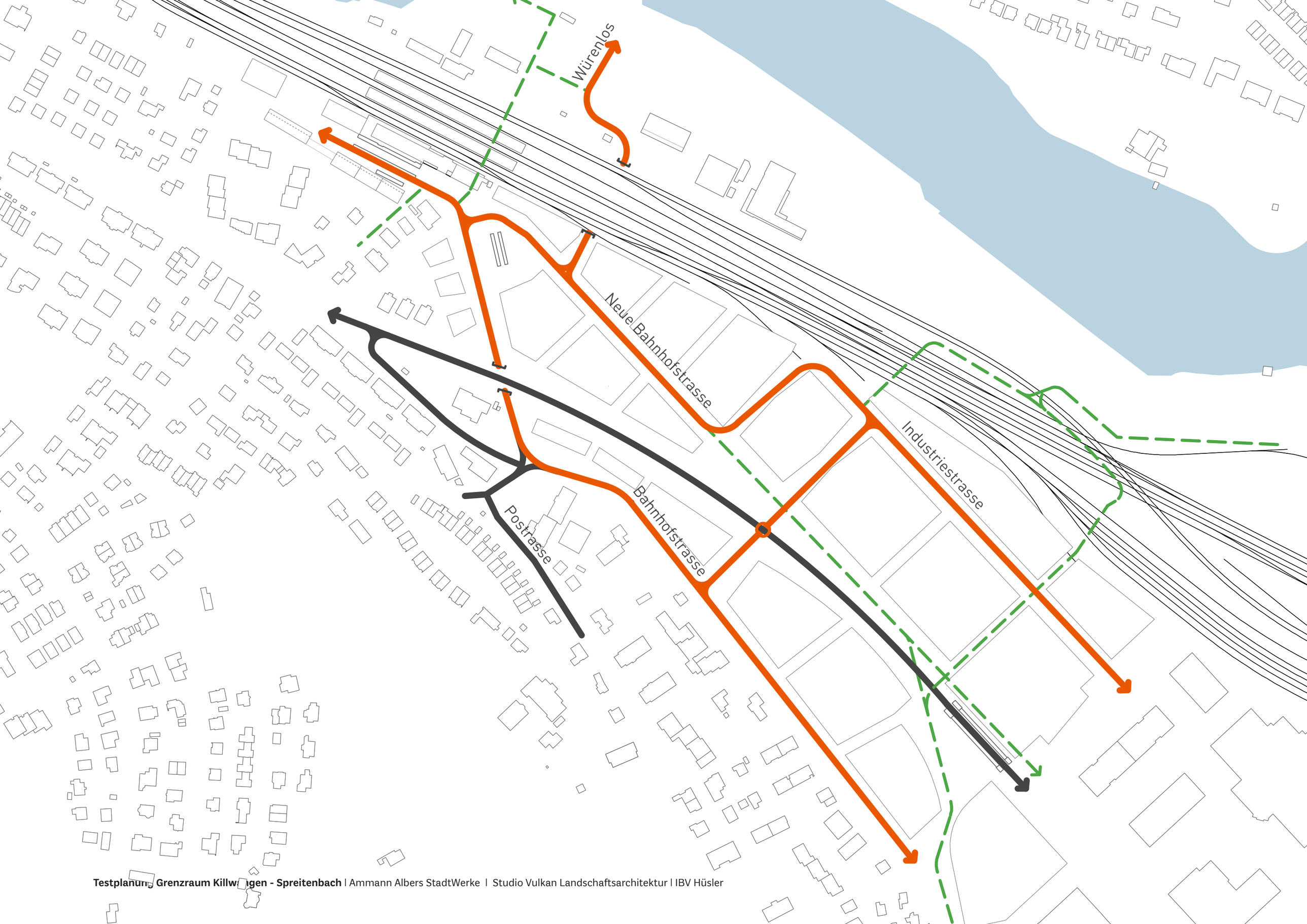
C-C'

SCHNITTLINIEN

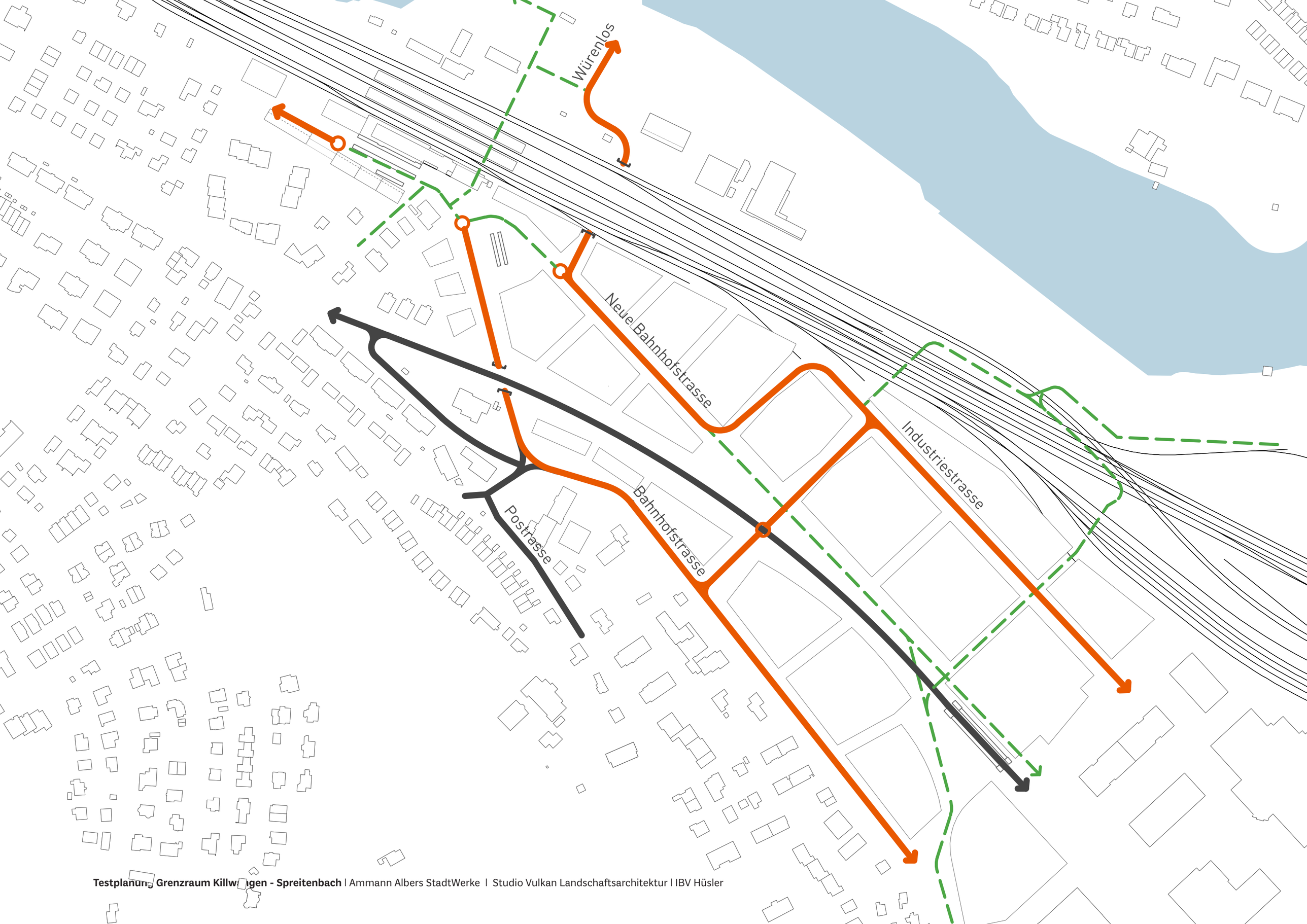


SITUATIONSPLAN Masstab 1:2'000
Arbeitsstand 23.09.2019

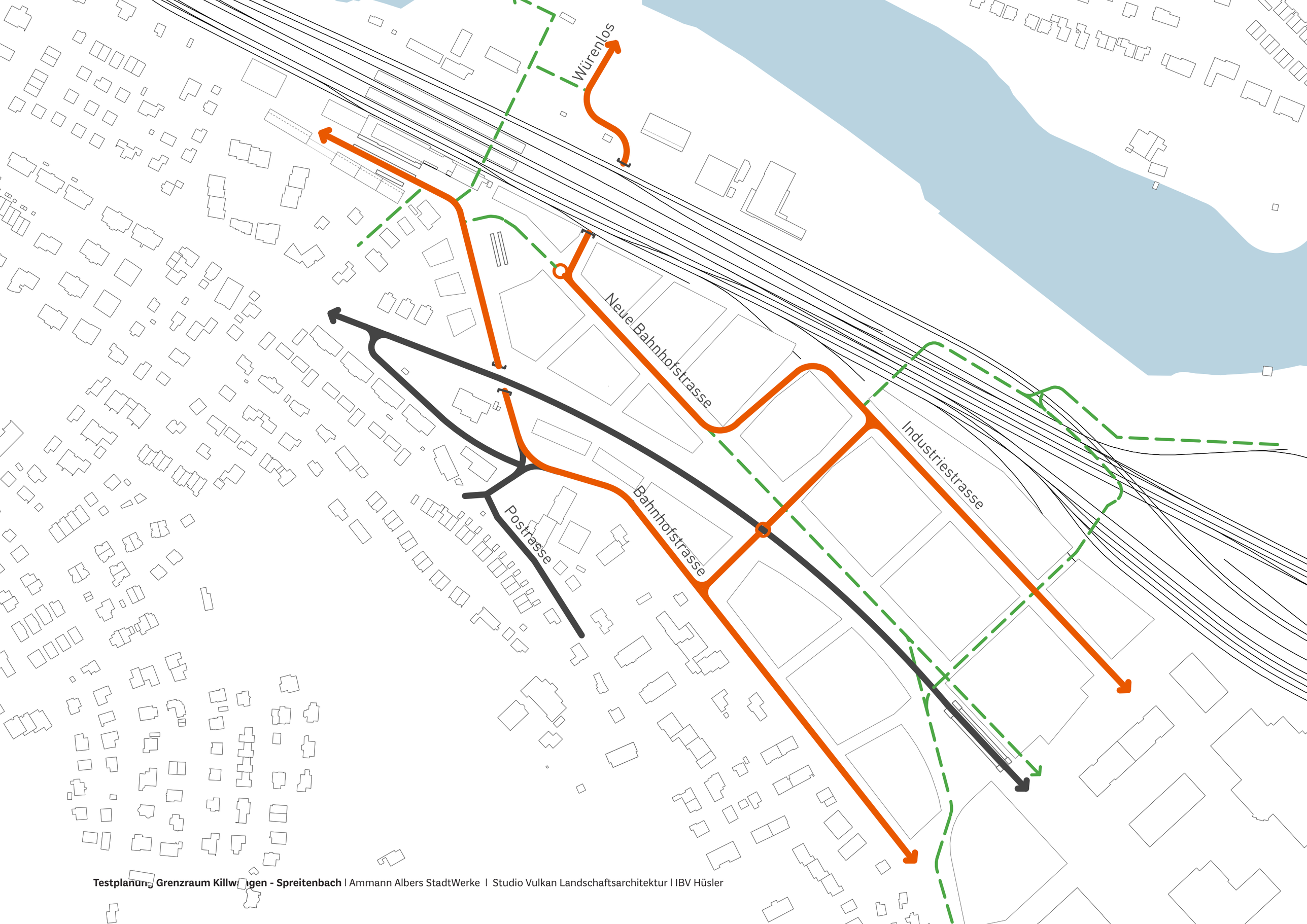




Testplanung Grenzraum Killwangen - Spreitenbach | Ammann Albers StadtWerke | Studio Vulkan Landschaftsarchitektur | IBV Hüsler



Testplanung Grenzraum Killwangen - Spreitenbach | Ammann Albers StadtWerke | Studio Vulkan Landschaftsarchitektur | IBV Hüsler



Testplanung Grenzraum Killwangen - Spreitenbach | Ammann Albers StadtWerke | Studio Vulkan Landschaftsarchitektur | IBV Hüsler

Würenlos

Neue Bahnhofstrasse

Industriestrasse

Bahnhofstrasse

Poststrasse