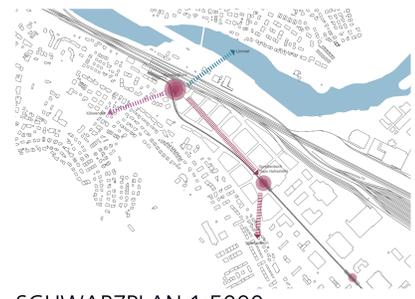


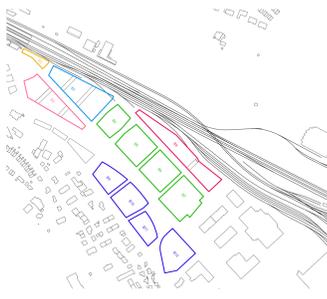
Killwangen bekommt einen Bahnhofplatz und eine neue Ortskante zum Bahnhof, und Spreitenbach bekommt einen neuen Boulevard, der gradlinig zum Bahnhofplatz hinführt.

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 Dorfkern. Die kaum attraktive Unterführung unter der Überlandstrasse wird vermieden.

ZIELE



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 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 Wünschen folgen.

Je nachdem, ob der Reseda-Bau 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
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 vorgeschlagene 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.

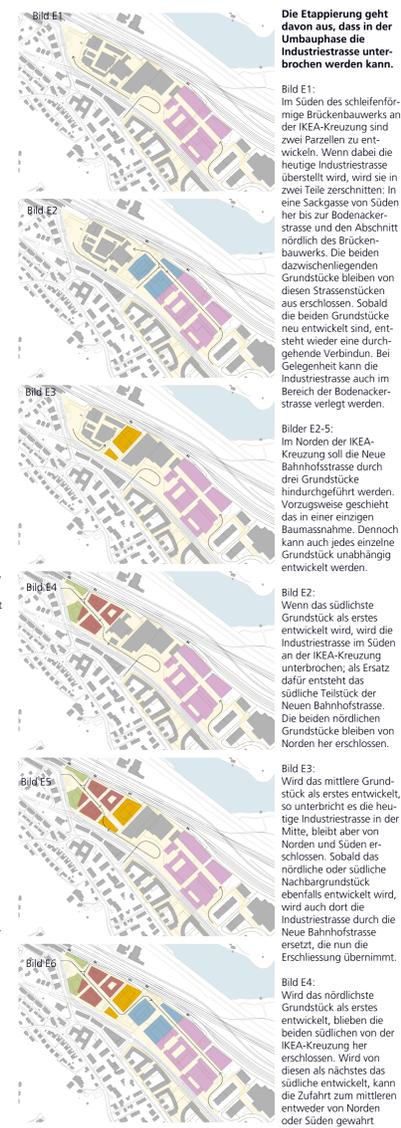
Bild V1: Grundsätzlich können alle Strassen so angelegt werden, dass sie wie bisher alle vom MV befahren werden können

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 Wendepunkten, während die Warenloserstrasse und Neue Bahnhofstrasse miteinander verbunden werden.

Bild V3: Alternativ kann auch die Alte Bahnhofstrasse, versehen mit einer Temporeduktion, weiterhin durchgehend 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 Warenloserstrasse 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 schleifenförmigen Brückenbauwerks an der IKEA-Kreuzung sind zwei Parzellen zu entwickeln. Wenn dabei die heutige Industriestrasse übersteilt wird, wird sie in zwei Teile zerschritten: In eine Sackgasse von Süden her bis zur Bodenackerstrasse und den Abschnitt nördlich des Brückenbauwerks. Die beiden dazwischenliegenden Grundstücke bleiben von diesen Strassen 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.

Bild 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.

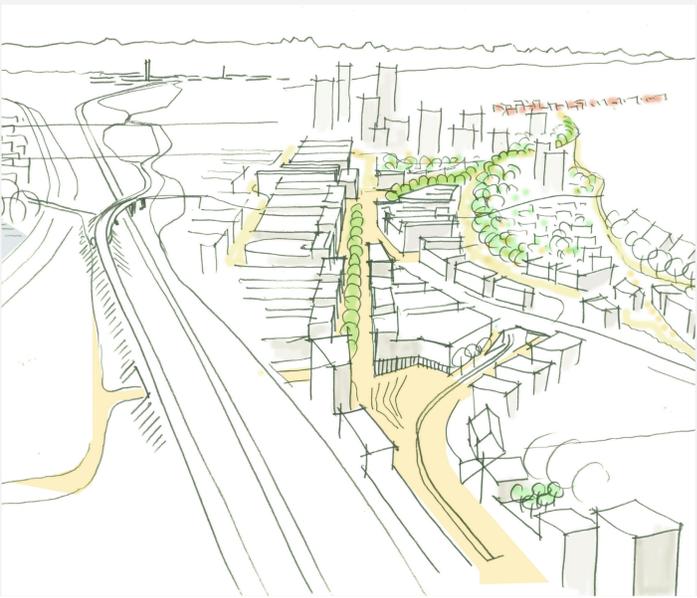
Bild E3: Wird das mittlere Grundstück als erstes entwickelt, so unterbricht es die heutige Industriestrasse in der Mitte, bleibt aber von Norden und Süden erschlossen. Sobald das nördliche oder südliche Nachbargrundstück ebenfalls entwickelt wird, wird auch dort die Industriestrasse durch die Neue Bahnhofstrasse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

Bild E4: Wird das nördlichste Grundstück als erstes entwickelt, bleiben die beiden südlichen von der IKEA-Kreuzung her erschlossen. Wird von diesen als nächstes das mittlere entwickelt, kann es über die Neue Bahnhofstrasse von Norden erschlossen werden; das südliche bleibt unbehehligt.

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

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 wirtschaftlichen Erfolg entscheidend ist, ist es wünschenswert, dass die drei Grundstücke in schneller Folge oder gleichzeitig entwickelt werden.

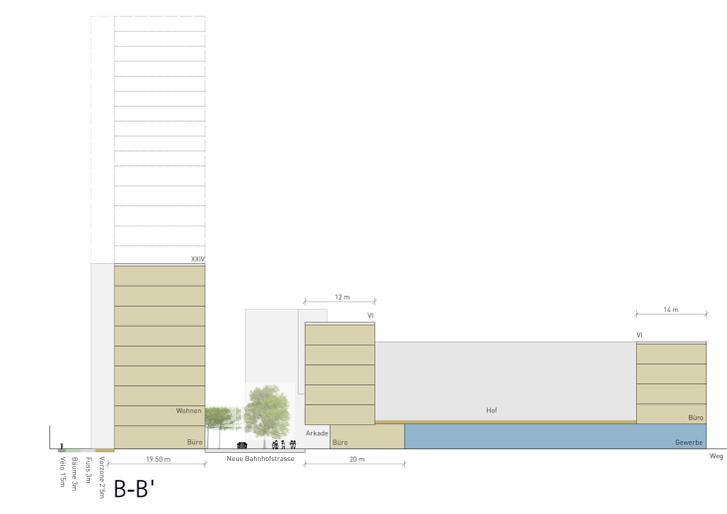
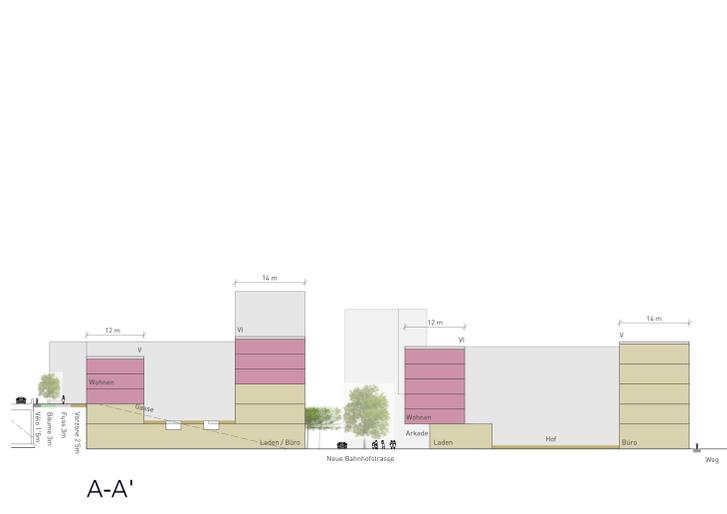
VOM BAHNHOF ZU DEN HOCHHÄUSERN – UND INS DORF



SCHWARZPLAN 1:5000



SCHNITTE UND GESCHOSSREGELUNG



SCHNITTLINIEN

