

# Agglomerations- programm Limmattal

## 3. Generation





# 01

## Limmattal

# Beste Erschliessung und hohe Entwicklungsdynamik

**Seit Jahren erfährt die sehr gut erschlossene Region Limmattal ein deutliches Einwohner- und Beschäftigtenwachstum. Insbesondere auf der linken Limmatseite verschmelzen die Siedlungsgebiete zunehmend zur «Bandstadt». Die Kantone Zürich und Aargau packen die Herausforderungen gemeinsam an.**

Der Agglomerationsperimeter umfasst zwölf Gemeinden im Limmattal, die eine Vielfalt an Nutzungsstrukturen aufweisen. Neben den Grossanlagen (Rangierbahnhof, Shoppingcenter, Autobahnkreuz usw.) finden sich dichte Wohngebiete, kleinteilige Ortskerne, Einfamilienhausquartiere, Freizeitangebote und die Flusslandschaft der Limmat. Angesichts der hohen Dynamik im begrenzten Raum gilt es, die Natur- und Landschaftsräume in ihrer Qualität zu erhalten.

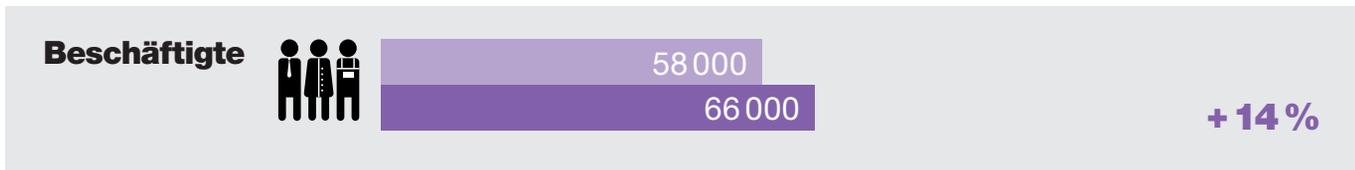
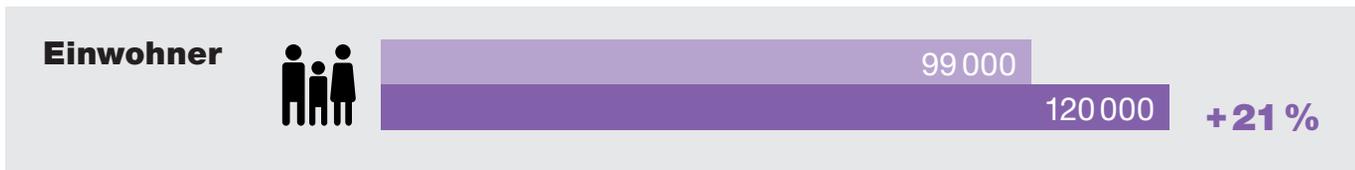
## **Die Limmattalbahn als Schlüssel-massnahme des Agglomerationsprogramms ist ein zentraler Impulsgeber der Siedlungsentwicklung.**

Die Nationalstrassen und das Bahnangebot stellen die gute Erschliessung des Limmattals sicher. In kurzen Reisezeiten sind die Stadt Zürich und die umliegenden Regionalzentren zu erreichen. Die Entwicklungsdynamik wird anhalten und die bereits in weiten Teilen des Limmattals überdurchschnittliche Nutzungs-

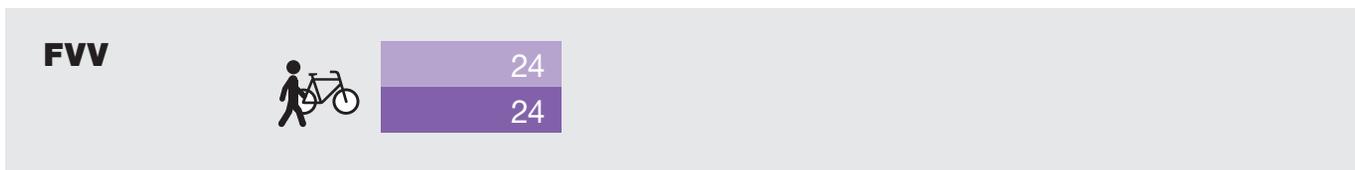
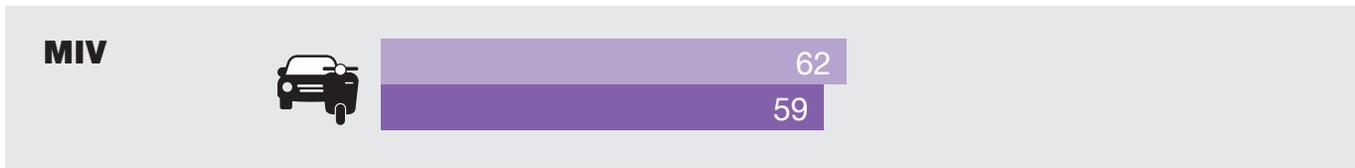
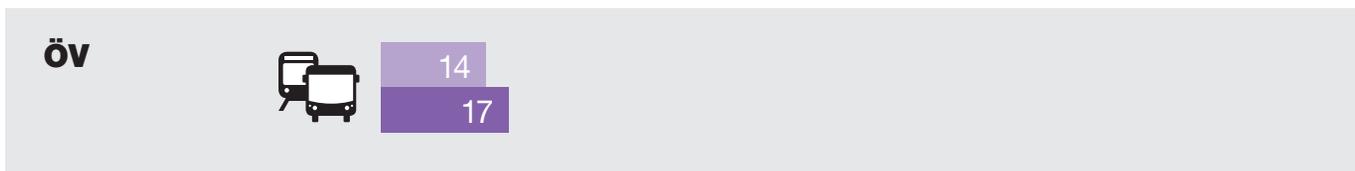
dichte wird weiter steigen. Bis ins Jahr 2030 ist mit Zunahmen von rund 21 Prozent (gegenüber 2012) bei den Einwohnerinnen und Einwohnern und 14 Prozent (gegenüber 2013) bei den Beschäftigten zu rechnen.

Dieses Wachstum führt zwangsläufig zu mehr Verkehr. Daher muss die koordinierte Entwicklung von Siedlung und Verkehr konsequent gesteuert werden. Die bauliche Entwicklung soll im Einzugsbereich der Limmattalbahn konzentriert werden. Gleichzeitig wird die Siedlungsentwicklung noch stärker auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet.

Damit setzt das Agglomerationsprogramm der 3. Generation den in der 2. Generation eingeschlagenen Weg konsequent fort. Die Limmattalbahn als Schlüssel-massnahme des Agglomerationsprogramms dient als Impulsgeber der erwünschten Entwicklung.



Verkehrsmittelwahl in % (Anteil benutzte Verkehrsmittel an der Anzahl Wege/Tag)



Grundlage für die Berechnung der Verkehrsmittelwahl sind die mit dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell berechneten Wege des ÖV, des MIV sowie des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr des Kantons an einem durchschnittlichen Werktag. Der Fuss- und Veloverkehr ist unkali-  
briert und daher mit Ungenauigkeit behaftet.

# Zukunftsbild und Ziele

**Das Siedlungswachstum findet hauptsächlich links der Limmat zwischen Schlieren und Spreitenbach statt. Der entsprechende Mehrverkehr wird mit Hilfe der Limmattalbahn siedlungs- und umweltverträglich bewältigt.**

## Siedlung

Die Entwicklungsdynamik wird im Siedlungsgebiet zwischen Schlieren und Spreitenbach durch Verdichtung aufgenommen. An geeigneten Lagen sind Umstrukturierungen mit urbanen und vielfältigen Nutzungen realisiert. Dies zeigt sich auch durch Hochhäuser als Erkennungszeichen. Die Gebiete rechts der Limmat und an den Hanglagen mit den historischen Ortskernen sind in ihrer Struktur und Qualität weitgehend erhalten.

## Landschaft

Die Landschaft ist geprägt durch die zentralen Vernetzungselemente Limmat als «blaues Band» sowie die Seitenbäche Reppisch und Furtbach. Die Hügelzüge mit den angrenzenden Wäldern bilden eine «grüne Klammer». Landschafts- und Freiraumspangen funktionieren als Querbeziehungen zwischen den

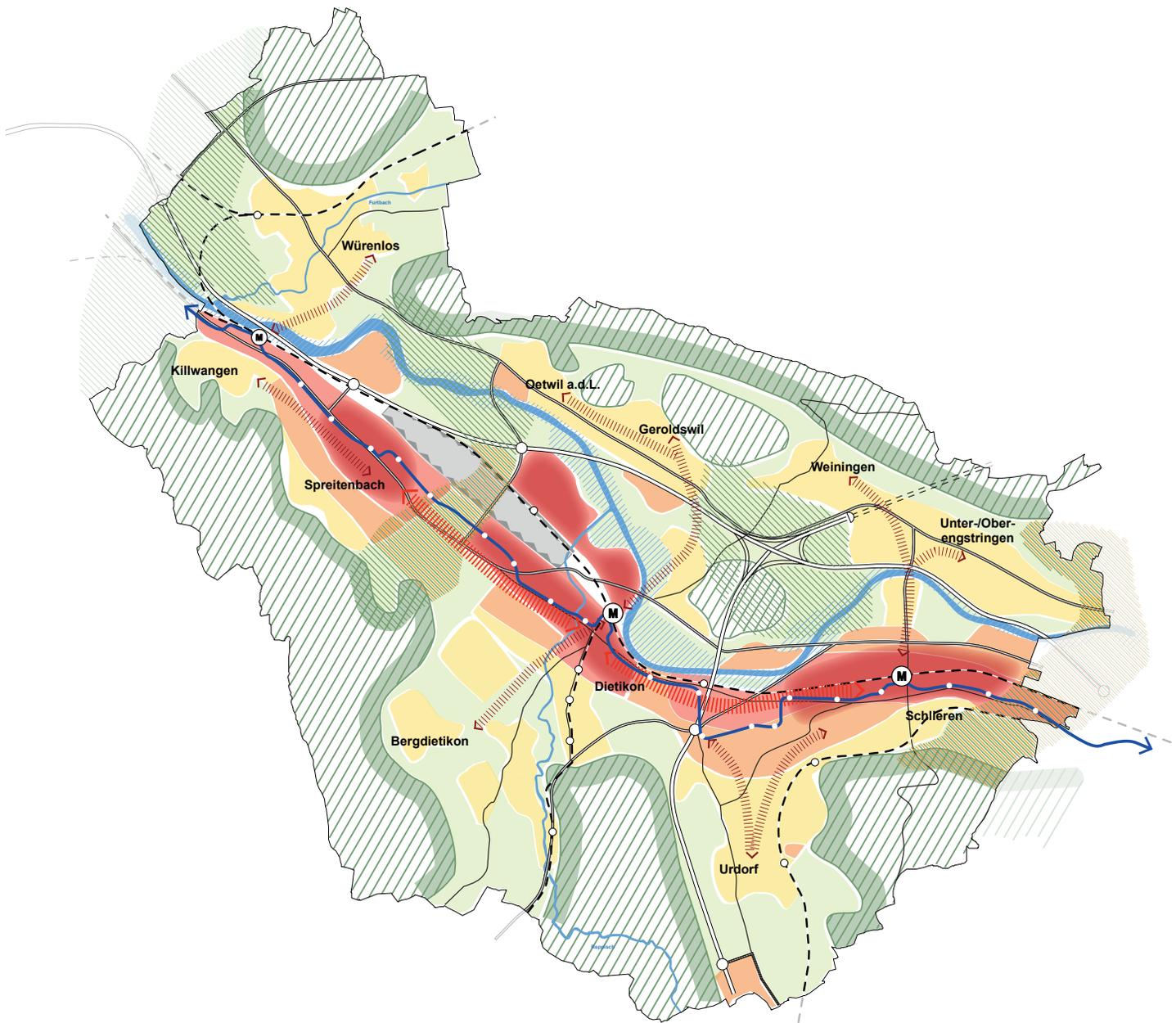
Talflanken. Die Siedlungsränder sind landschaftsverträglich gestaltet.

## Verkehr

Es besteht ein attraktives ÖV-Angebot mit dem S-Bahn-Netz als Rückgrat, der Limmattalbahn als schnellem ÖV-Feinverteiler sowie einem dichten, leistungsfähigen und zuverlässigen Busangebot. Für kürzere und mittlere Wegdistanzen bestehen dichte Fuss- und Veloverkehrsnetze, welche die ÖV-Haltestellen gut erschliessen. Die Nationalstrassen leiten primär den übergeordneten Verkehr durch, übernehmen aber auch Funktionen für Quell- und Zielverkehr. Der Durchgangsverkehr durch Schlieren und Dietikon ist auf übergeordnete Strassen ausserorts verlagert. Die Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen sind innerorts sicher und siedlungsverträglich gestaltet.

Zielindikatoren		Stand heute	Trend 2030	Ziel 2030
Modalsplit Anteil MIV an Tagesdistanzen		69 %	67 %	höchstens 65 %
Unfälle Verunfallte pro 1000 Einwohner		1,8	1,5	höchstens 1,5
Einwohner nach ÖV-Güteklassen Anteil der Einwohner gemäss den vier Güteklassen	A	7 %		mindestens 10 %
	B	37 %		
	C	43 %		mindestens 50 %
	D	12 %		
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen Anteil der Beschäftigten gemäss den vier Güteklassen	A	9 %		mindestens 10 %
	B	35 %		
	C	39 %		mindestens 40 %
	D	14 %		

Die ÖV-Güteklassen umfassen die Kategorien A (sehr gute Erschliessung), B (gute Erschliessung), C (mittelmässige Erschliessung) und D (geringe Erschliessung).



**Landschaft**

-  «Das Blaue Band» – Limmat mit angrenzenden Landschaftsräumen
-  «Grüne Klammer» – Bewaldete Höhenzüge
-  Wald
-  Siedlungsgliedernde Landschaftsspangen
-  Urban geprägte Freiraumspangen
-  Siedlungs-, landschafts- und naturorientierte Freiräume

**Siedlung**

-  Spannungsbogen Schlieren - Dietikon - Spreitenbach
-  Orte / Räume mit Unterstützungs- bzw. Ergänzungsfunktion
-  Geringfügig veränderte Gebiete
-  Deutlich veränderte Gebiete
-  Stark veränderte Gebiete / Zentrumsgebiete

**Verkehr**

-  Bahn mit Haltestellen Fernverkehr und S-Bahn
-  Stadtbahn / Tram
-  Limmattalbahn mit Haltestellen
-  Multimodale Verkehrsdrehscheiben
-  Hochleistungsstrassen mit Anschlüssen
-  Hauptverkehrsstrassen
-  Verbindungsstrassen
-  Rangierbahnhof Limmattal mit optimiertem Lärmschutz

# Handlungsbedarf und Teilstrategien

**Die Agglomeration Limmattal begegnet dem Handlungsbedarf mit einer verstärkten Ausrichtung der Siedlungsstruktur auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr. Deren Anteile am Gesamtverkehr sollen deutlich steigen.**

## **Siedlung**

Zentrales Spannungsfeld im Limmattal ist das Verhältnis sowie die Abgrenzung von Natur- und Siedlungselementen. Das Siedlungsgebiet ist durch die Richtpläne klar begrenzt. Im Übergangsbereich muss besonders auf eine gute Gestaltung der Siedlungsränder geachtet werden.

Wo Gebiete baulich verändert werden, soll die Siedlungsstruktur verstärkt auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet werden. Mit dem Bau der Limmattalbahn als schienengebundenem Feinverteiler besteht zudem die Chance, eine angrenzende bauliche und nutzungsbezogene Verdichtung zu realisieren. Dank starker Innenentwicklung besteht kein Bedarf für weitere Siedlungsflächen. Eine Herausforderung stellt allerdings die Sicherung einer hohen städtebaulichen und architektonischen Qualität der Siedlungen dar. Die historischen Ortskerne abseits der Verdichtungsgebiete werden gepflegt und als Zentren erhalten.

## **Landschaft**

Die Qualitäten der Landschaft müssen in einem Raum mit hohem Nutzungsdruck erhalten werden. Dazu soll das kantonsübergreifende Freiraumkonzept «Agglomerationspark Limmattal» weiter umgesetzt werden, das einen durchgängigen Natur- und Erholungsraum schaffen soll. Das Konzept und die darauf abgestützten regionalen Planungen umfassen die planerische Sicherung von Landschafts- und Freiraumspangen. Um Konflikte zu vermeiden, sollen Nutzungs- und Managementkonzepte für Naturschutzgebiete und Freiräume erarbeitet werden. Weiter sollen zahlreiche Gewässerabschnitte im Perimeter revitalisiert werden.

**Zentrales Spannungsfeld im Limmattal ist die Abgrenzung von Natur- und Siedlungselementen.**

## Verkehr

Das absehbare Verkehrswachstum im Limmattal kann nur durch einen deutlichen Anstieg des ÖV-Anteils sowie des Fuss- und Veloverkehrsanteils am Gesamtverkehr abgedeckt werden. Dazu soll das ÖV-Angebot verbessert werden, wobei die attraktive Anbindung an das Fern- und Regionalverkehrsangebot sicherzustellen ist. Der Hauptfokus liegt auf der inneren ÖV-Erschliessung der urbanen Räume links der Limmat mittels Ausbau des schienengebundenen ÖV. Zur Gewährleistung eines attraktiven Angebots ist die Fahrplanstabilität und damit die Zuverlässigkeit gezielt sicherzustellen. Auch sollen die intermodalen Umsteigebeziehungen an zentralen ÖV-Knoten verbessert werden. Insbesondere die Bahnhöfe Schlieren, Dietikon und Killwangen-Spreitenbach sind mit der Realisierung der Limmattalbahn als multimodale Verkehrsdrehscheiben zu gestalten, die ein attraktives Umsteigen ermöglichen.

Die Verbesserung der Fuss- und Velowegnetze stellt einen weiteren Schwerpunkt der verkehrlichen Strategie dar. Die Agglomeration soll attraktive Fussgängerbereiche und Veloverbindungen aufweisen. Hierzu sind bestehende Abschnitte aufzuwerten und Netzergänzungen vorzunehmen. So soll eine hochwertige Veloverbindung entlang der Talachse Altstetten – Baden realisiert werden. Zudem sind alle überkommunal bedeutenden Einrichtungen sowie Erholungsgebiete und Freiräume ans Fuss- und Veloverkehrsnetz anzuschliessen.

Die hierarchische Gliederung des Strassenetzes nach verkehrlichen Funktionen soll konsequent angewendet werden. Die Funktionsfähigkeit des übergeordneten Strassenetzes (beispielsweise in Schlieren und Dietikon) ist angesichts der künftigen Siedlungsentwicklung auch weiterhin sicherzustellen. Der Strassenraum soll innerorts möglichst siedlungsorientiert gestaltet sein. Dabei werden auch die Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Verkehrssicherheit verbessert.

## Im Limmattal sollen vermehrt attraktive Fussgängerbereiche und Veloverbindungen entstehen.

Mit der Limmattalbahn soll der Bahnhof Killwangen-Spreitenbach zur multimodalen Verkehrsdrehscheibe werden.



# Massnahmen

## Übergeordnete Massnahmen

Verschiedene übergeordnete Massnahmen sind für die Agglomeration Limmattal von grundlegender Bedeutung: Insbesondere der Kapazitätsausbau im Korridor Zürich – Aarau hat Auswirkungen auf die Erreichbarkeit sowie die Funktionsfähigkeit im ÖV und schafft Kapazitäten auf der Stammstrecke. Im Strassennetz führen vor allem der Ausbau der Nordumfahrung Zürich und die Pannestreifenumnutzungen auf der A1 zu einer Kapazitätssteigerung des Verkehrssystems.

## Verkehrsmassnahmen

Das Agglomerationsprogramm Limmattal umfasst 30 Verkehrs(teil-)massnahmen. Die wichtigsten mit den Prioritäten A (2019 bis 2022) bzw. B (2023 bis 2026) sind dabei die zweite Etappe der Limmattalbahn (A), die damit verbundenen

Aus- und Umbauten des Strassennetzes (A), die Veloschnellrouten Altstetten – Schlieren (A) und Schlieren – Dietikon (B), die Optimierung der strassenseitigen Leistungsfähigkeit und das Verkehrsmanagement Schlieren – Dietikon (A), drei grössere Gleisfeldquerungen in Schlieren und Dietikon zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs (A) sowie der Neubau des Zentrumsplatzes in Spreitenbach (B).

## Kosten

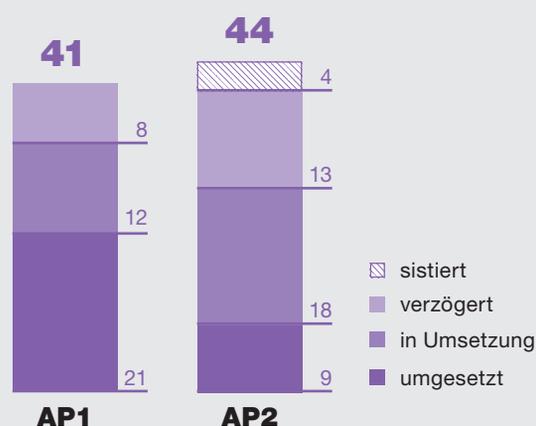
Die Kosten der Massnahmen mit Priorität A belaufen sich auf 706 Millionen Franken, davon entfällt mit 547 Millionen Franken der Grossteil auf die zweite Etappe der Limmattalbahn. Bei den Massnahmen mit Priorität B beträgt das Volumen rund 45 Millionen Franken. Etwa 75 Prozent der Gesamtkosten fallen im zürcherischen Teil der Agglomeration an.

## Umsetzungsstand der Massnahmen der 1. und 2. Generation

Die bisherigen Agglomerationsprogramme (AP) Limmattal enthalten rund 100 (Teil-)Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr. Davon wies mit rund 85 Prozent die Mehrheit Priorität A auf. Diese (Teil-)Massnahmen sind zu rund 35 Prozent umgesetzt. Weitere 35 Prozent sind in der Planung so weit fortgeschritten, dass eine Umsetzung in den nächsten drei Jahren realistisch ist. Bei etwa 25 Prozent der (Teil-)Massnahmen führen vielfältige Gründe zu Verzögerungen in der Umsetzung, vier (Teil-)Massnahmen wurden aufgrund veränderter Rahmenbedingungen sistiert.

## Anzahl Einzel- und Teilmassnahmen

Priorität A



<b>Siedlung</b>		<b>Priorität</b>	<b>Kosten</b> Mio. CHF	<b>Zuständigkeit</b>
<b>S1</b>	Schlieren – Stadtentwicklungskonzept	As	*	Schlieren
<b>S2</b>	Dietikon – Planungsrechtliche Umsetzung und Sicherstellung des Masterplans Niederfeld	As	*	Dietikon
<b>S3</b>	Spreitenbach – Planungsrechtliche Umsetzung und Sicherstellung der räumlichen Entwicklungsstrategie 2030 (Masterplan)	As	*	Spreitenbach
<b>S4</b>	Spreitenbach – Zentrumsentwicklung («Shoppi»)	As	*	Spreitenbach



## Landschaft

<b>L1</b>	Spreitenbach / Würenlos / Dietikon / Oetwil a.d.L – Landschaftsspanne I2, Räumliches Freiraumkonzept	As	*	Kantone ZH und AG, ZPL, Baden Regio und betroffene Gemeinden
-----------	--	----	---	--



## Gesamtverkehr

<b>GV1</b>	Würenlos – Vernetzung Bahnhof – Grosszelg / Im Grund	A	3,4	Würenlos
<b>GV2a</b>	Spreitenbach – Ausbau Erschliessungsspanne Müsli Priorität A	A	4,3	Spreitenbach
<b>GV2b</b>	Spreitenbach – Ausbau Erschliessungsspanne Müsli Priorität B	B	7,0	Spreitenbach
<b>GV3</b>	Spreitenbach – Interventionsgebiet Stadtzentrum, Ausbau Baumgartenstrasse	A	1,5	Spreitenbach, Kanton Aargau
<b>GV4</b>	Spreitenbach – Interventionsgebiet Stadtzentrum, Neubau Zentrumsplatz	B	7,0	Spreitenbach
<b>GV5</b>	Dietikon – Aufwertung Ortsdurchfahrt Zürcherstrasse	A	2,5	Kanton Zürich
<b>GV6</b>	Urdorf – Aufwertung Strassenraum Bachstrasse / Muulaffeplatz	A	3,4	Urdorf



## Öffentlicher Verkehr

<b>ÖV1</b>	Kantone Zürich und Aargau – Limmattalbahn 2. Etappe (Schlieren – Killwangen)	A		
<b>ÖV1a</b>	Limmattalbahn Etappe 2	A	505,0	LTB AG
<b>ÖV1b</b>	Strassenanpassungen zugunsten Limmattalbahn	A	42,5	LTB AG, Kantone AG und ZH
<b>ÖV2</b>	Urdorf / Birmensdorf – Neue Buserschliessungsstrasse Bergermoos-Ristet	B	1,1	Urdorf, Birmensdorf



\* Kosten für Eigenleistungen im Rahmen des Agglomerationsprogramms nicht relevant  
As = Massnahme Siedlung/Landschaft, nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar



## Motorisierter Individualverkehr MIV

		Priorität	Kosten Mio. CHF	Zuständigkeit
<b>MIV1</b>	Schlieren – Ausbau Engstringerkreuzung	A	45,0	Kanton Zürich
MIV2	Dietikon – Optimierung Leistungsfähigkeit und Verkehrsmanagement	A		Kanton Zürich
<b>MIV2a</b>	Dietikon – Optimierung der Leistungsfähigkeit Mutschellenstrasse, zusätzliche Fahrspur Silbern	A	7,1	Kanton Zürich
<b>MIV2b</b>	Dietikon – Optimierung der Leistungsfähigkeit Mutschellenstrasse, Knotenausbau Überlandstrasse	A	6,7	Kanton Zürich
<b>MIV2c</b>	Dietikon – Busspur Weiningerstrasse	A	5,0	Kanton Zürich
<b>MIV2d</b>	Dietikon – Ausbau Überlandstrasse (Knoten Güterstrasse, Limmatfeldstr-Brücke, Heimstrasse)	A	10,0	Kanton Zürich



## Fuss- und Veloverkehr

<b>LV1a</b>	Kanton Zürich – Veloschnellroute, Abschnitt Altstetten – Schlieren	A	10,6	Kanton Zürich
<b>LV1b</b>	Kanton Zürich – Veloschnellroute, Abschnitt Schlieren – Dietikon	B	15,6	Kanton Zürich
<b>LV2</b>	Schlieren – Schliessung Velonetzlücke, Gleisfeldquerung Höhe Wagistrasse	A	15,0	Kanton Zürich
<b>LV3</b>	Schlieren – Gleisquerung Reitmenweg für Langsamverkehr	A	15,0	Schlieren
<b>LV4</b>	Dietikon – Ausbau Fuss- und Velounterführung unter Bahngleisen zwischen Post- und Bahnstrasse	A	15,0	Dietikon
<b>LV5</b>	Geroldswil / Dietikon – Velozubringer Moosmatt	B	5,5	Kanton Zürich
<b>LV6</b>	Oberengstringen / Schlieren, Schliessung Velonetzlücke Oberengstringen – Schlieren	B	8,0	Kanton Zürich
<b>LV8</b>	Killwangen – Neue Erschliessung Bahnhof	A	4,0	Killwangen
<b>LV9</b>	Würenlos / Neuenhof – Talquerender Erholungsweg Sulperg-Rüsler	A	4,0	Würenlos, Neuenhof
<b>LV10</b>	Würenlos / Neuenhof – Limmatsteg	A	6,0	Würenlos, Neuenhof
<b>LV11</b>	Spreitenbach – Zentrumsachse mit Langsamverkehr – Sandäckerstrasse	A	0,5	Spreitenbach
<b>LV12</b>	Spreitenbach – Zentrumsachse mit Langsamverkehr – Zentrumsstrasse	B	0,4	Spreitenbach

# Gesamtwirkung und Fazit

## Mit der vorliegenden 3. Generation werden die Ziele des letzten Agglomerationsprogramms Limmattal weiterverfolgt und das Verkehrssystem auf die Herausforderungen der Zukunft ausgerichtet.

Unter Berücksichtigung der übergeordneten Massnahmen erreicht das Agglomerationsprogramm eine sehr gute Wirkung. Die Qualität des Verkehrssystems – insbesondere im öffentlichen Verkehr – wird verbessert.

Die Limmattalbahn inklusive der damit verbundenen Aus- und Umbauten des Strassennetzes hat eine Schlüsselfunktion für die Entwicklung von Siedlung und Verkehr im Limmattal. Als schneller, schienengebundener ÖV-Feinverteiler erfüllt sie die Anforderungen an eine durchgängige und leistungsstarke ÖV-Transportkette. Die Limmattalbahn stellt die Anbindung an die Bahnhöfe sicher und schafft zahlreiche Umsteigebeziehungen.

Ein weiteres Schlüsselprojekt ist die Veloschnellroute zwischen Altstetten und Killwan-

gen. Damit wird eine attraktive Infrastruktur erstellt, die dazu beiträgt, dass kurze und mittlere Wege künftig vermehrt mit dem Velo zurückgelegt werden. Weitere Massnahmen zum Fuss- und Veloverkehr ergänzen die Wirkung.

Die Siedlungsentwicklung wird klar ausgerichtet und gut mit dem Verkehr abgestimmt. Am linken Limmatufer und mit direktem Anschluss an das Bahnnetz befinden sich ein Zentrum (Dietikon) und Subzentren mit vielfältigen Nutzungen. Rechts der Limmat und an Hanglagen werden die Gebiete in ihrer Qualität erhalten.

Die Massnahmen tragen in ihrer Kombination zu wesentlichen Verbesserungen in sämtlichen Wirkungsbereichen bei und sind in Bezug auf die räumliche Verteilung ausgewogen.