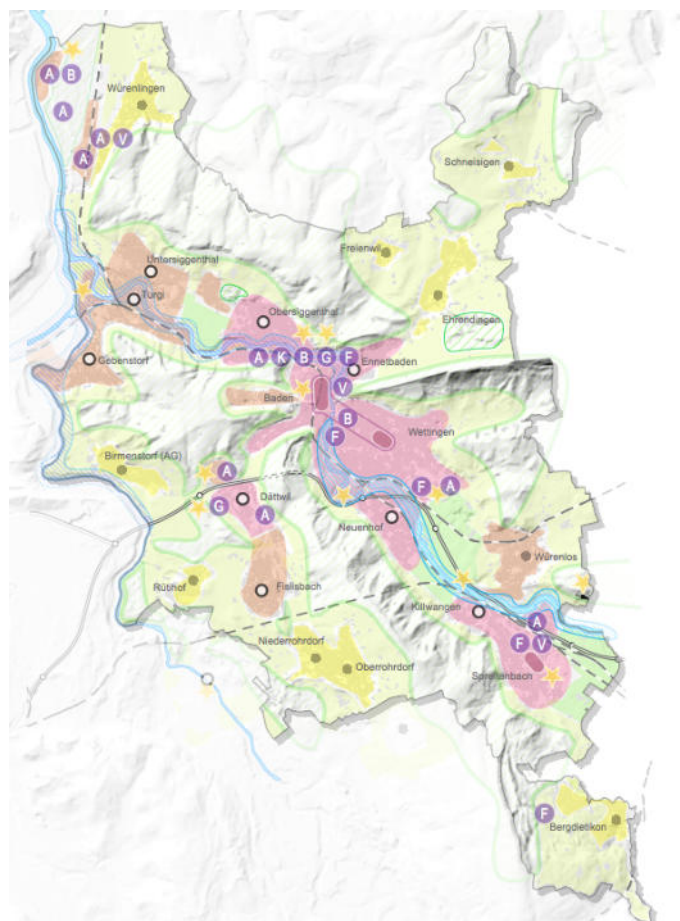


# Baden Regio, Kanton Aargau



## ***Regionales Entwicklungskonzept (REK)***

*Schlussbericht 15. Oktober 2013*

*Handlungsempfehlung*

*Genehmigt durch den Vorstand am 28. November 2013*



## **Baden Regio**

### **Arbeitsgruppe „Regionales Entwicklungskonzept“**

Dr. Markus Dieth, Präsident Baden Regio, Vorsitz

Silvio Caneri, Gemeindeammann Fislisbach

Valentin Schmid, Gemeindeammann Spreitenbach

Josef Bütler, Gemeindeammann Spreitenbach (bis Jan. 2012)

André Zoppi, Gemeindeammann Würenlingen

Max Läng, Gemeindeammann Obersiggenthal

Rolf Wegmann, Leiter Entwicklungsplanung Stadt Baden

Reto Candinas, Kreisplaner Abt. Raumentwicklung

Dunja Kovári, Planungsleiterin Baden Regio

Dr. Thomas Kovári, Stv. Planungsleiterin Baden Regio

Fritz Fischer, Geschäftsleiter Baden Regio

Silvia Schorno, Mitglied Geschäftsleitung Baden Regio

## **Bearbeitung**

### **sapartners**

Dunja Kovári, dipl. Ing. TU Berlin

Thomas Kovári, Dr. sc. ETH, dipl. Arch. ETH/SIA

Christian Zäch, MSc Geographie Uni Zürich

Dominique Keulicht, MSc Stadtplanung, TU Cottbus

Dufourstrasse 123

Postfach 1013

8034 Zürich

Tel.: 044 515 25 20

E-Mail: [info@sapartners.ch](mailto:info@sapartners.ch)



# Inhaltsverzeichnis

1.	<b>Einleitung</b> .....	9
2.	<b>Ausgangslage</b> .....	10
	2.1. Struktur und Lage .....	10
	2.2. Bevölkerung und Beschäftigung .....	11
	2.3. Siedlung .....	12
	2.4. Verkehr .....	13
	2.5. Landschaft .....	15
3.	<b>Herausforderungen</b> .....	17
4.	<b>Grundsätze</b> .....	18
5.	<b>Regionales Entwicklungskonzept (REK) – Drei Visionen</b> .....	20
	5.1. Vision 2030 Siedlungsentwicklung .....	20
	5.2. Vision 2030 Verkehrsentwicklung (MIV / ÖV / LV) .....	22
	5.3. Vision 2030 Landschaftsentwicklung .....	23
6.	<b>Strategien</b> .....	25
	6.1. Strategie Siedlungsentwicklung .....	25
	6.2. Strategie Verkehrsentwicklung (MIV / ÖV / LV) .....	26
	6.3. Strategie Landschaftsentwicklung .....	27
7.	<b>Schlüsselmassnahmen</b> .....	29
	7.1. Schlüsselmassnahmen Siedlungsentwicklung .....	29
	7.2. Schlüsselmassnahmen Verkehrsentwicklung (MIV / ÖV / LV) .....	29
	7.3. Schlüsselmassnahmen Landschaftsentwicklung .....	30
8.	<b>Weiteres Vorgehen</b> .....	31
	8.1. Arbeitsprogramm .....	31
	8.2. Controlling .....	31



## **Anhang**

**Anhang 1:** Baden Regio in fünf Raumgruppen, 2012

**Anhang 2:** Bevölkerungsentwicklung 1990 – 2010, nach Gemeinden

**Anhang 3:** Bevölkerung und Beschäftigung 1990 – 2010, nach Raumgruppen

**Anhang 4:** Siedlungsdichte 2010, nach Regionen und Gemeinden

**Anhang 5:** Bevölkerungsentwicklung nach Alter 2010; 2030, Bezirk Baden

**Anhang 6:** Unüberbaute Wohnzonen 2010, nach Raumgruppen

**Anhang 7:** Übersicht ÖV-Erschliessungsqualität 2010, Baden Regio

**Anhang 8:** Definition ÖV-Güteklassen

**Anhang 9:** Vision 2030 - Siedlungsentwicklung

**Anhang 10:** Vision 2030 - Siedlungsentwicklung (Veränderung)

**Anhang 11:** Vision 2030 – Motorisierter Individualverkehr (MIV)

**Anhang 12:** Vision 2030 – Öffentlicher Verkehr / Langsamverkehr (ÖV / LV)

**Anhang 13:** Vision 2030 – Landschaftsentwicklung





# 1. Einleitung

## ***Was ist ein REK?***

Mit dem Regionalentwicklungskonzept werden Stossrichtungen und Grundsätze der räumlichen Entwicklung der Baden Regio festgelegt. Es dient als Grundlage und Orientierungsrahmen für die künftigen Raum- und Verkehrsplanungen.

Das REK ist weder eigentümer- noch behördenverbindlich. Es stellt eine Absichtserklärung zur Sicherstellung einer hochwertigen und wettbewerbsfähigen räumlichen Entwicklung dar.

Darüber hinaus stellt das Regionalentwicklungskonzept eine zentrale Grundlage für die regionale Abstimmung der kommunalen Nutzungspläne gemäss § 11 BauG dar.

Dem Entwicklungskonzept Baden Regio ist eine Perspektive mit einem Zeithorizont von 2030 zugrunde gelegt.

## ***Gegenstand und Inhalte des REK***

Das REK macht Aussagen sowohl zu Siedlung, Verkehr und Landschaft wie auch zu weiterführenden Themen wie Wirtschaft, Demografie und Gesellschaft sowie Identitäts- und Imagebildung. Im Vordergrund steht das Setzen von Schwerpunkten zur Sicherstellung regionaler Qualitäten.

Der Bearbeitungsperimeter umfasst die 20 Gemeinden der Baden Regio. Zur Sicherstellung einer koordinierten Entwicklung fand auf der Grundlage diverser Planungsinstrumente (siehe unten) eine Abstimmung mit den Nachbarsregionen der Kantone Aargau und Zürich (Brugg Regio, Zürcher Planungsgruppe Limmattal etc.) statt.

Das REK besteht aus einem Plan- und einem Berichtteil und beinhaltet Grundsätze, Visionen, Strategien und Schlüsselmassnahmen.

## ***Ziele des REK***

Der Bildung von Schwerpunkten wird für die Entwicklung ein besonderes Gewicht beigemessen, um die vorhandenen Ressourcen und Kräfte in der Region zu bündeln.

Im Weiteren sollen einerseits gezielt neue Qualitäten geschaffen und andererseits die bestehenden gesichert werden, um die weitere Entwicklung der Region in Richtung einer kompakten, hochgradig qualifizierten und nachhaltigen Agglomeration zu gewährleisten.

Mit dem Ziel einer stärkeren Profilbildung und klaren Positionierung sowohl im Kanton wie auch im Metropolitanraum von Zürich soll die Wettbewerbsfähigkeit Baden Regios im Städte- und Regionennetz sodann sicher gestellt werden.

## ***Prozess und Vorgehen***

Für die Umsetzung des REK ist die Akzeptanz in den Gemeinden und der Region von grösster Bedeutung. Dem Einbezug der kommunalen und regionalen Akteure kommt bei der Erarbeitung des REK's deshalb eine zentrale Rolle zu. Zur Diskussion der wichtigsten Fragen gehört neben der Regionalkonferenz mit den Behörden auch eine öffentliche Informationsveranstaltung mit Vernehmlassung.

## ***Verwendete Grundlagen***

Das Regionale Entwicklungskonzept stützt sich – auch zur Sicherstellung der Abstimmung mit den benachbarten Regionen - u.a. auf folgende Grundlagen:

- Raumkonzept Schweiz
- raumentwicklungAARGAU (Raumkonzept Aargau)
- Richtplan Kanton AG
- Agglomerationsprogramm Aargau Ost, 1. Generation
- Agglomerationsprogramm Aargau Ost 2. Generation (Zukunftsbild Aargau Ost; Zukunftsbild Baden Limmattal)
- Agglomerationsprogramm Limmattal, 2. Generation (Zukunftsbild Limmattal).
- Agglomerationspark Limmattal
- mobilitätAARGAU
- Leitbild Verkehr 2005 Baden Regio - Fortschreibung 2010
- Regionale Entwicklungsstrategie Baden Regio (RES)
- Regionaler Sachplan Sulperg-Rüsler.

## ***2. Ausgangslage***

### ***2.1. Struktur und Lage***

#### Lage und Zentralität

Baden Regio ist aufgrund seiner Lage vor den Toren des Wirtschaftsraumes Zürich mit dem Flughafen Zürich und der guten Erreichbarkeit der Zentren Brugg, Aarau, Bern und Basel für die Entwicklung des Kantons Aargau von grösster Bedeutung. In seiner Funktion als wichtigem Transitkorridor im strassen- und schienengebundenen Verkehr als Haupteinfallsachse in die Metropolitanregion Zürich kommt Baden Regio zudem auch eine wichtige nationale Rolle zu.

#### Topografie und Raumstruktur

Baden Regio besteht aus Teilräumen unterschiedlicher landschaftlicher und topografischer Ausprägung. Sie ist zunächst durch das Limmattal geprägt, welches zusammen mit der Limmat und den angrenzenden Freiräumen die Region durchzieht. Dieses wird südseitig durch die bewaldeten Hügelzüge des Heitersbergs und der Baldegg und nordseitig durch diejenigen der Lägern und des Siggenbergs begleitet. Die Klus bei Baden gliedert das Aargauer Limmattal in einen

unteren (Wasserschloss bis Obersiggenthal) und einen oberen Abschnitt (Baden bis Spreitenbach). Das Limmattal zwischen Zürich und Baden ist als nationaler Transitkorridor bekannt und bildet in dieser Rolle auch eine Verstärkerachse im Agglomerationsgürtel von Zürich.

Dem Limmattal mit dem dynamischen Kernraum um die Zentren Baden und Wettingen steht ein verhältnismässig ländlicher Rückraum gegenüber. Dieser ist durch die Entwicklung der letzten Jahre vereinzelt urban, in weiten Abschnitten aber noch ländlich geprägt und zumeist in eine traditionelle Kulturlandschaft eingebettet.

Neben der Limmat als prägendem Landschaftselement ("Blaues Band") sind es auch die Aare und Reuss, die der Region insbesondere an deren Zusammenfluss beim Wasserschloss einen spezifischen Charakter verleihen.

#### Fünf Raumgruppen

Die unterschiedlichen Teilräume der Region lassen sich in fünf Raumgruppen gliedern (**Anhang 1**). Diese Gliederung bildet die Grundlage für das Regionalentwicklungskonzept:

- **Zentrumsgebiet** überwiegend im oberen Limmattal und um den Kernraum Baden und Wettingen mit den Gemeinden Baden, Ennetbaden, Killwangen, Neuenhof, Obersiggenthal, Spreitenbach und Wettingen;
- **Urbane Entwicklungsachsen** zumeist als Fortsetzung und Ausläufer des Zentrumsgebiets mit den Gemeinden Fislisbach, Gebenstorf, Turgi, Untersiggenthal, Würenlos;
- **Ländlich geprägte Entwicklungsachsen** überwiegend im ländlichen Rückraum mit den Gemeinden Bergdietikon, Birmenstorf, Ehrendingen, Freienwil, Niederrohrdorf, Oberrohrdorf, Schneisingen, Würenlingen;
- **Blaues Band** mit Limmat und Wasserschloss;
- **Grüne Landschaft** mit den bewaldeten Hügelzügen und der Kulturlandschaft.

Baden Regio umfasst gesamthaft 20 Gemeinden mit einer Gesamtfläche von 100 km<sup>2</sup>, davon sind 22% Siedlungsfläche.

## 2.2. Bevölkerung und Beschäftigung

Bevölkerungsentwicklung und -dichte Die Bevölkerungszahl betrug im Jahr 2010 in der Region Baden Regio 118'482 Personen (**Anhang 2**). Die Bevölkerungsentwicklung der Region verlief mit einem Zuwachs von 19'739 Personen (+20%) in den letzten 20 Jahren knapp unter dem kantonalen Mittel (21%) und deutlich über dem Schweizer Durchschnitt (16%). Die Entwicklung verlief jedoch nicht homogen über die gesamte Region verteilt. Mit einem Zuwachs von 5'104 Personen (+29%) im Zeitraum 1990 - 2010 verlief sie insbesondere in den ländlich geprägten Entwicklungsachsen rasant. Das Zentrumsgebiet verzeichnetet im selben Zeitraum einen Zuwachs von 10'093 Personen (+17%), die urbanen Entwicklungsachsen einen Zuwachs von 4'542 Personen (+22%) (**Anhang 2 und 3**).

Die Bevölkerungsdichte der Gemeinden Obersiggenthal, Untersiggenthal, Turgi, Baden, Wettingen, Neuenhof, Fislisbach und Spreitenbach mit über 60 Einwohner/ha liegt deutlich über dem kantonalen Mittel (**Anhang 4**). Nur die Gemeinden Kaiseraugst, Rheinfelden, Suhr, Birr, Brugg, Windisch und Bremgarten weisen eine ähnlich hohe Dichte im Kanton Aargau auf. Insgesamt besteht aber bei allen Gemeinden der Baden Regio noch einiges Potenzial für Innenentwicklung.

**Arbeitsplatzentwicklung** Die Anzahl Arbeitsplätze in der Region betrug im Jahr 2010 63'101 Stellen. Die Arbeitsplatzentwicklung verlief im Zentrumsgebiet mit einem Zuwachs von 4'733 Stellen (+11%) am stärksten (**Anhang 3**).

**Demografische Entwicklung** Die Alterspyramide für den Bezirk Baden zeigt für das Jahr 2010 einen hohen Anteil an 25 bis 49-Jährigen (**Anhang 5**). Demgegenüber ist der Anteil an Kindern und Jugendlichen bis 19 Jahre verhältnismässig gering. Laut statistischem Amt des Kantons Aargau wird bei Fortsetzung des Trends der Anteil der Kinder und Jugendlichen bis 2030 auf dem Niveau von 2010 stagnieren, während der Anteil der erwerbsfähigen Bevölkerung im Alter von 20 bis 49 stark zurückgeht. Die grösste Zunahme wird bis 2030 für die Bevölkerung ab 65 Jahren prognostiziert.

### 2.3. Siedlung

**Kapazitäten und Reserven** Von den total 1'925 ha Bauzone Wohnen im Jahr 2010 waren in der Baden Regio 162 ha oder rund 8% unüberbaut. Der Grossteil an unüberbauten Flächen lag dabei in den Zonen W2 (**Anhang 6**).

Im *Zentrumsgebiet* war im Jahre 2010 von den Bauzonen Wohnen 48 ha oder rund 5% unüberbaut. In den *urbanen Entwicklungsachsen* waren 54 ha oder rund 11% und in den *ländlich geprägten Entwicklungsachsen* 60 ha oder rund 12% unüberbaut. Die grössten Entwicklungsreserven liegen somit auch absolut gesehen im Gebiet der ländlich geprägten Entwicklungsachsen. Diese verfügen zumeist über eine deutlich schlechtere Anbindung an den öffentlichen Verkehr als das Zentrumsgebiet und die urbanen Entwicklungsachsen (**Anhang 7**).

Grosse bauliche Reserven stecken zudem in den bereits überbauten Bauzonen. Diese sind – auch aufgrund der geringen Dichte – in allen Gebieten bei weitem noch nicht vollständig ausgenutzt. Die qualitativ hochwertige innere Siedlungsentwicklung stellt für Baden Regio deshalb ein Potenzial dar.

**Zentrenstruktur** Baden und Wettingen bilden die Hauptzentren der Region. Hier sind die wichtigsten regionalen Funktionen in den Bereichen Arbeiten, Versorgung, Bildung, Gesundheit, Freizeit und Kultur angesiedelt. Daneben verfügt auch Spreitenbach über eine Reihe wichtiger regionaler Funktionen in den Bereichen Arbeiten, Versorgung und Freizeit. Die Subzentren und Dorfzentren in den urbanen und ländlich geprägten Entwicklungsachsen dienen überwiegend der Versorgung des täglichen Bedarfs.

Limmattal als  
Entwicklungsraum von  
nationaler Bedeutung

Die gesamte Baden Regio und im Besonderen die Gemeinden im oberen Limmattal stehen zusehends im Sog des Grossraums Zürich. Die Ortschaften entlang der Limmat in diesem Bereich verschmelzen immer mehr zu einer "Bandstadt", wobei sich die Zäsuren dieses Siedlungsbandes stetig verengen. Der Raum dieser Gebiete gliedert sich jedoch in verschiedene Teilräume, die unterschiedlichste Massstäblichkeiten, differenzierte Nutzungsstrukturen und Wohnangebote aufweisen. Neben historischen Ortskernen und lockeren Einfamilienhausquartieren sind grosse Gebäudekomplexe, Gesamt- und Arealüberbauungen und vereinzelt Hochhäuser oder Hochhausgruppen vorhanden. Letzte verhelfen öfters zu einer besseren Orientierung im stellenweise durch Unübersichtlichkeit geprägten Agglomerationsraum des Limmattals.

Dank der Lage und Zentralität sowie den Entwicklungsreserven gilt das Limmattal insbesondere im Bereich von der Stadtgrenze Zürich bis Baden als Entwicklungsraum von nationaler Bedeutung. In diesem Abschnitt des Limmattals werden denn auch eine Vielzahl von Planungen und Grossprojekten wie z.B. die Limmattalbahn vorangetrieben. Dennoch gibt es auf Aargauer Seite für diesen Raum bis heute nur vage Vorstellungen für eine gemeindeübergreifende städtebauliche Entwicklung.

Weiterer  
Entwicklungsdruck von  
ausssen

Neben der Sogwirkung aus dem (Zürcher) Limmattal resultiert weiterer Entwicklungsdruck aus der Dynamik weiterer benachbarter Regionen wie z.B. des Zürcher Wehntals mit dem S-Bahnhof in Niederweningen (S5), des Zürcher Furtals (S6) sowie der Region Rohrdorferberg-Reusstal mit der hohen Erschliessungsqualität von Mellingen Heitersberg (S3, IR). Dieser Entwicklungsdruck betrifft insbesondere die ländlich geprägten und urbanen Entwicklungsachsen.

Starke Entwicklung in  
den ländlich geprägten  
Entwicklungsachsen

In den Gemeinden der ländlich geprägten Entwicklungsachsen ist eine Siedlungsentwicklung mit traditionellem Ortskern und folgender Siedlungserweiterung noch deutlich ablesbar. Aufgrund der enormen Bauentwicklung in den letzten 10 Jahren laufen einige Gemeinden jedoch zusehends Gefahr, an Profil und ländlicher Tradition zu verlieren (**Anhang 2 und 3**).

Image- und  
Identitätsträger als  
Entwicklungsmotoren

Selbst- und Fremdbilder der Region werden durch signifikante landschaftliche aber auch bauliche Image- und Identitätsträger geprägt. Es sind dies heute insbesondere die Altstadt und das Bäderquartier in Baden, die Hochhausgruppe um die Einkaufszentren in Spreitenbach, das Kloster sowie das Sport- und Erholungszentrum Tägerhard in Wettingen und die Exklave Kloster Fahr von Würenlos. Diese und weitere Image- und Identitätsträger bieten jedoch noch einiges Potenzial bezüglich der Positionierung von Baden Regio als eigenständigem und hochwertigem Lebens- und Wirtschaftsraum.

## 2.4. Verkehr

Baden Regio stellt mit der A1 und A3 als nationale Haupteinfallsachse das westliche Eingangstor in den Wirtschaftsraum und die Stadt Zürich dar, sie ist ein wichtiger nationaler Transitraum sowie im Güter-

<p>Motorisierter Individualverkehr</p>	<p>verkehr mit dem Rangierbahnhof Limmattal und dem künftigen Gateway Limmattal ein Hub von nationaler Bedeutung. Bei letzterem zeichnen sich bereits heute Nutzungs- und Interessenkonflikte insbesondere mit der Siedlungsentwicklung ab.</p> <p>Dank der A1 und der A3 ist Baden Regio im Strassenverkehr sehr gut an das Hochleistungsstrassennetz angebunden. Schnelle und direkte Verbindungen in die benachbarten Zentren Aarau, Zürich, Bern und Basel sowie zum Flughafen Zürich sind dadurch gewährleistet.</p> <p>Sowohl das übergeordnete Hochleistungsstrassennetz, dessen Zubringer und Knoten als auch das Hauptstrassennetz der Agglomerationszentren Baden und Wettingen sowie dessen Zubringer und Knoten stossen aufgrund der Zentralität sowie der Transitfunktion in Spitzenzeiten bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Zur Verstetigung des Verkehrsflusses werden seit einiger Zeit verkehrlenkende Massnahmen gemäss Verkehrsmanagement Baden Regio umgesetzt. Für die langfristige Sicherstellung der Funktions- und Wettbewerbsfähigkeit des Lebens- und Wirtschaftsraumes Baden Regio werden künftig aber weiterhin auch Infrastrukturausbauten sowie eine noch stärkere Abstimmung von Siedlung und Verkehr zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs unumgänglich sein.</p>
<p>Öffentlicher und schienengebundener Verkehr</p>	<p>Baden Regio ist dank dem Regionalzugsverkehr und der S-Bahn sowie dem ergänzenden Busnetz insgesamt gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Regional gibt es jedoch grosse Unterschiede in der ÖV-Erschliessungsqualität (<b>Anhang 7/8</b>). Während das Zentrumsgebiet auf den Haupterschliessungsachsen mindestens über ÖV-Güteklasse B verfügt, weisen die urbanen Entwicklungsachsen auf den Hauptachsen ÖV-Güteklasse C auf. Die ländlich geprägten Entwicklungsachsen verfügen gar nur über ÖV-Güteklasse D. Hier ist aufgrund der dispersen Siedlungsentwicklung eine gute Erschliessung mit dem ÖV sehr schwierig. Hier liegen jedoch die grössten Potenziale an unüberbauten Bauzonen.</p> <p>Aufgrund der Rolle als nationaler Transitraum auch im schienengebundenen Verkehr und des Güterverkehrsaufkommens durch den Rangierbahnhof Limmattal stösst das Schienennetz insbesondere im Limmattal sowie beim Heitersbergtunnel zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen. Mit der Realisierung der Durchmesserlinie Zürich HB (2015) werden zwar neue Kapazitäten geschaffen. Zudem wird auch die geplante Limmattalbahn als Mittelverteiler zwischen Zürich bis Spreitenbach und Killwangen (Etappe 1) und über Wettingen bis nach Baden (Etappe 2) für eine gewisse Entschärfung der Situation sorgen. Der mit dem geplanten Gateway Limmattal weiterhin zunehmende Güterverkehr stellt jedoch trotzdem zunehmend eine Gefährdung der Erreichbarkeit von Baden Regio sowohl im schienengebundenen wie auch im strassengebundenen Verkehr dar.</p>
<p>Langsamverkehr und kombinierte Mobilität</p>	<p>Ein dichtes Netz von Fuss-, Rad- und Wanderwegen durchzieht die Region und richtet sich entlang der Limmat und auf den Hügeln insbesondere an die Erholungsuchenden. Das Potenzial hier ist aber längst nicht ausgeschöpft. Dasselbe gilt in besonderem Masse auch für den Arbeits- und Bildungsverkehr. Gute Voraussetzungen sind hierfür aufgrund der topographischen Verhältnisse insbesondere im Zentrumsgebiet um Baden und Wettingen sowie entlang des gesamten Aargauer Limmattals von Spreitenbach bis zum Wasserschloss</p>

vorhanden. Handlungsbedarf beim Langsamverkehr besteht insbesondere bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Schliessung von Lücken und der Überwindung von Trennwirkungen (z.B. Limmat).

Einiges Potenzial liegt in der Baden Regio auch in der Förderung der kombinierten Mobilität, insbesondere zwischen dem öffentlichen Verkehr sowie dem Langsamverkehr. Hier kommt vor allem der Verbesserung der Zugänglichkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs eine grundlegende Bedeutung zu.

Entwicklung Flughafen  
Zürich

Laut Aussage des Kantons Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt sind gemäss Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Objektblatt Zürich, die Gemeinden Schneisingen und Ehrendingen in ihren Siedlungsgebieten durch eine Überschreitung der Planungswerte betroffen. Im Weiteren werden die Planungswerte bereits heute (nach dem vorläufigen Betriebsreglement) in der Gemeinde Würenlos überschritten. Gewissheit über die künftige Betroffenheit besteht jedoch erst, wenn der Bundesrat den SIL inklusive Anpassungen genehmigt hat. Dies erfolgt voraussichtlich im Jahr 2013. Werden mit Genehmigung des SIL die Planungswerte in einer Gemeinde überschritten, sind ab diesem Zeitpunkt keine Neueinzonungen mehr möglich.

## 2.5. Landschaft

Landschaftsräume mit  
Ausstrahlungskraft

Die Region ist landschaftlich durch das "Blaue Band" der Limmat und das Wasserschloss geprägt, im Weiteren durch die angrenzenden Naherholungsgebiete, die bewaldeten Hügelzüge beidseits der Limmat sowie die Lägern (**Anhang 1**). Es sind dies zugleich auch die attraktiven Naherholungsgebiete der Region. Obwohl diese naturräumlichen Lagequalitäten massgeblich zur Standortqualität der Region beitragen, werden diese stellenweise nur wenig für eine hochwertige Entwicklung eingesetzt. Insbesondere das Wasser spielt bislang im Raum Baden Regio noch eine untergeordnete Rolle.

Landschafts- und  
siedlungsorientierte  
Freiräume

Entlang des grossen Transitkorridors insbesondere im oberen Limmattal ist die Landschaft durch Verkehrsanlagen von Strasse und Bahn sowie den Rangierbahnhof Limmattal öfters durchschnitten. Deren Wahrnehmung ist im Gegensatz zu den Landschaften in den ländlich geprägten Entwicklungsachsen deshalb oft lückenhaft und fragmentarisch, deren Nutzung teilweise erschwert und unattraktiv. In den ländlich geprägten Entwicklungsachsen dominiert noch weitgehend die traditionelle Kulturlandschaft.

Nutzungskonflikte

Aufgrund des hohen Entwicklungsdrucks ergeben sich vermehrt Nutzungskonflikte zwischen Siedlung und Landschaft. Insbesondere im Limmattal trifft aber auch zunehmend ein erhöhter Erholungsdruck in Siedlungsnähe auf die landwirtschaftliche Nutzung oder im Bereich zwischen Würenlos und Wettingen auch auf den Kiesabbau.

## **2.6. Ver- und Entsorgung**

Die Anlagen zur Versorgung der Region mit Wasser und Elektrizität sowie die Anlagen zur Entsorgung wie Kehrrechtverbrennungsanlagen, Abwasserreinigungsanlagen etc. stehen technisch auf einem hohen Niveau. Wo möglich und sinnvoll, ist die Region bereits heute um eine nachhaltige Energieversorgung unter Einbezug erneuerbarer Energien bemüht.



### 3. Herausforderungen

Aufgrund der Ausgangslage ergeben sich für Baden Regio insbesondere folgende übergeordneten Herausforderungen:

- Klärung und Festigung der Rolle und Funktion von Baden Regio im kantonalen und nationalen Kontext;
- Sicherstellung der Funktions- und Wettbewerbsfähigkeit des Lebens- und Wirtschaftsraumes Baden Regio;
- Sicherstellung einer qualitativ hochwertigen nachhaltigen und ressourcenschonenden räumlichen und städtebaulichen Entwicklung;
- Förderung der Akzeptanz für die Notwendigkeit der verstärkten Abstimmung von Siedlung und Verkehr und der damit einhergehenden Verdichtung;
- Setzen von regionalen Schwerpunkten;
- Erhalt und Stärkung der regionalen Qualitäten;
- Stärkung der regionalen Identität;
- Stärkung der gemeindeübergreifenden und überregionalen Zusammenarbeit sowie Überwindung der administrativen Grenzen.

## 4. Grundsätze

Die künftige Entwicklung von Baden Regio richtet sich nach folgenden Grundsätzen:

- An die Dynamik des Grossraums Zürich wird angeknüpft. Gleichzeitig werden die Qualitäten des ländlichen Raums bewahrt;
- Es werden hochwertige Wohnlagen und ein vielseitiges Wohnangebot (urbanes Wohnen, ländliches Wohnen, Wohnen für Familien, Singles, Alterswohnungen etc.) in der Region sichergestellt. Die Gemeinden arbeiten hierfür eng miteinander zusammen;
- Es wird ein Bevölkerungszuwachs von 20'000 Einwohner bis 2030 für Baden Regio erwartet<sup>1</sup>. Die Region prüft und unterstützt unter grösstmöglicher Schonung der Ressourcen und unter Sicherstellung einer qualitativ hochwertigen und auf den Verkehr abgestimmten Siedlungsentwicklung in einem fortwährenden Prozess die notwendigen (räumlichen) Voraussetzungen für diesen prognostizierten Zuwachs;
- Siedlung und Verkehr werden optimal aufeinander abgestimmt. Die Siedlungsentwicklung konzentriert sich entsprechend prioritär auf zentrale und gut mit dem ÖV erschlossene Lagen. Siedlungserweiterungen von regionaler Bedeutung finden nur an gezielten Schwerpunkten statt. Diese verfügen über eine gute ÖV-Erschliessung;
- Baden Regio setzt den Fokus auf arbeitsplatzintensive Einrichtungen. Die Ansiedlung flächenintensiver Betriebe und insbesondere Logistikanlagen wird in der Region nicht angestrebt;
- Die Hightech-Zone des PSI wird zusammen mit den angrenzenden Regionen zu einem Campus für Forschung und Entwicklung von gesamtschweizerischer Bedeutung weiterentwickelt;
- Es wird eine gute Erreichbarkeit der Zentren und der urbanen und ländlich geprägten Entwicklungsachsen mit dem öffentlichen Verkehr und motorisierten Individualverkehr sichergestellt. Die negativen Auswirkungen des Flughafens auf die Siedlungsentwicklung sind möglichst zu minimieren;
- Schnelle und direkte Zugverbindungen im Fernverkehr von Baden in die benachbarten Zentren Zürich, Aarau und Basel sowie zum Flughafen Zürich werden auch langfristig sichergestellt;
- Neben S-Bahn und Bus sorgt auch die Limmattalbahn als Mittelverteiler für eine hervorragende Erschliessungsqualität. Die Limmattalbahn führt langfristig über Wettingen nach Baden;
- Der Langsamverkehr wird vermehrt gefördert. Insbesondere Trennwirkungen (auch quer der Limmat) werden abgebaut und lückenlose Netzverbindungen gemeindeübergreifend sichergestellt;
- Die Landschaft wird aufgewertet. Es werden siedlungsnaher Natur- und Landschaftsräume auch langfristig sichergestellt. Insbesondere die Limmat als verbindendes Element wird in Wert gesetzt;

<sup>1</sup> Quelle: Bundesamt für Statistik (BfS)

- Die Region setzt sich für ein starkes Zentrum Baden-Wettingen ein. Spreitenbach fungiert aufgrund seiner Lage und regionalen Funktionen insbesondere im Bereich Versorgung und Arbeiten als regionales Nebenzentrum; es ergänzt das Hauptzentrum Baden und Wettingen mit seinem Angebot. Die Versorgung des täglichen Bedarfs wird durch die Subzentren und Dorfzentren vor Ort abgedeckt;
- Die Gemeinden setzen sich für eine starke Region mit eigenständiger Identität und für eine qualitativ hochwertige Entwicklung ein. Im Vordergrund steht das Planen und Agieren in funktionalen Räumen.

## 5. Regionales Entwicklungskonzept (REK) – Drei Visionen

### 5.1. Vision 2030 Siedlungsentwicklung

Die Kernelemente der Vision 2030 Siedlungsentwicklung (**Anhang 9, 10**) sind:

- Imageträger, welche massgeblich zur Identitäts- und 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);
- Trasse Limmattalbahn mit angrenzendem gestalteten und aufgewerteten Strassenraum;
- Gebiete mit Hochhäusern als ortsbildprägende Bebauung (Landmarken).

Sämtliche Entwicklungen im Bereich Siedlung sind mit dem Verkehr abzustimmen.

Die *moderat veränderten* Gebiete umfassen die **ländlich geprägten Entwicklungsachsen**. Sie sind in ihrer Struktur weitgehend erhalten, das «Gesicht» dieser Gebiete ist auch im Jahre 2030 entsprechend weitestgehend unverändert. Das Potential der ländlichen Dorfzentren wurde mittels qualitativer Verdichtung ausgereizt und die Ortskerne damit gestärkt. So sind vereinzelt Bauten, Freiräume und Infrastrukturen erneuert und den veränderten Bedürfnissen entsprechend angepasst worden. Punktuell sind Erweiterungen vollzogen worden.

Die ländlich geprägten Entwicklungsachsen zeichnen sich durch ein moderates Bevölkerungswachstum, ein intaktes Dorfleben mit attraktiven Dorfzentren und einem starken Bezug zur umgebenden Landschaft aus. Gestaltete Siedlungsränder sorgen für einen klaren Übergang von der Siedlung in die Landschaft. Die Gebiete sind auf die Kernstadt Baden und Wettingen ausgerichtet und verfügen über leistungsfähige Zubringer des öffentlichen Verkehrs (mindestens 15'-Takt in Spitzenstunden auf den Haupterschliessungsachsen<sup>2</sup>) in die Zentren Baden, Wettingen und Brugg sowie auch nach Niederweningen und Dietikon.

---

<sup>2</sup> Entspricht ÖV-Güteklasse D entlang der Erschliessungskorridore gemäss nicht mehr gültiger VSS-Richtlinie SN 640 290

Die *deutlich veränderten* Gebiete gliedern sich in das Zentrumsgebiet sowie die urbanen Entwicklungsachsen.

Die **urbanen Entwicklungsachsen** sind in ausgewählten Gebieten verdichtet und erneuert (Gebiete mit ausgeprägter Innenentwicklung in den urbanen Entwicklungsachsen). In diesen Gebieten ist die Veränderung deutlich sichtbar, auch wenn der ursprüngliche Charakter im Wesentlichen gewahrt ist.

Gleichzeitig mit der Verdichtung und Erneuerung sind die urbanen Entwicklungsachsen gestalterisch aufgewertet worden. So verfügen die Gebiete über attraktive regionale Subzentren und aufgewertete Strassenräume. Die urbanen Entwicklungsachsen sind stark auf das Zentrumsgebiet ausgerichtet. Sie verfügen über hervorragende und bezüglich Reisezeit zuverlässige Zubringer des öffentlichen Verkehrs (mindestens 7.5'-Takt in Spitzenstunden; 15'-Takt übrige Zeit auf den Haupterschliessungsachsen)<sup>3</sup> in die Wirtschaftszentren Baden-Wettingen und Brugg.

Das **Zentrumsgebiet** ist städtisch geprägt und vielfältig genutzt. Unterschiedliche Wohn- und Siedlungsformen sowie Arbeitsplatzangebote in einer hohen Dichte sind kennzeichnend für diesen Raum. Siedlungen, Freiräume und Infrastrukturen weisen eine hohe Gestaltungs- und Nutzungsqualität auf. Das Zentrumsgebiet verfügt über das Regionalzentrum Baden und Wettingen, das regionale Nebenzentrum Spreitenbach sowie über die Subzentren in den anderen Gemeinden des Zentrumsgebiets. Die Zentren sind attraktiv gestaltet und tragen wesentlich zur Lebens- und Aufenthaltsqualität bei.

Ausgewiesene Gebiete (Gebiete mit ausgeprägter Innenentwicklung) sind stark umstrukturiert, hoch verdichtet und erneuert. Sie konzentrieren sich entlang der Hauptverbindungsachsen und verfügen mindestens über ÖV-Güteklasse C.

Aufgrund der knappen Bauzonenreserven und des grossen Entwicklungsdrucks kommt es kurz- bis mittelfristig in Dättwil (Galgenbuck), Wettingen Ost und Würenlingen zu grösseren Siedlungserweiterungen. Diese regionalen Entwicklungsschwerpunkte sind auf den Verkehr abgestimmt und verfügen mindestens über ÖV-Güteklasse B.

Im Zentrumsgebiet findet denn ein Grossteil des künftigen Bevölkerungswachstums statt. Das Gebiet zeichnet sich entsprechend durch eine hervorragende Erschliessung und Erreichbarkeit aus. Das Zentrumsgebiet ist weitgehend vom Durchgangsverkehr entlastet und weist ein städtisches ÖV-Angebot mit der S-Bahn/Limmattalbahn und einem ergänzenden Busangebot mit mindestens 7.5'-Takt entlang der Erschliessungskorridore auf.<sup>4</sup> Daneben zeichnet sich das Zentrumsgebiet als Fördergebiet Langsamverkehr durch ein attraktives zusammenhängendes LV-Netz aus.

---

<sup>3</sup> Entspricht ÖV-Güteklasse C entlang der Erschliessungskorridore gemäss nicht mehr gültiger VSS-Richtlinie SN 640 290

<sup>4</sup> Entspricht ÖV-Güteklasse B entlang der Erschliessungskorridore gemäss nicht mehr gültiger VSS-Richtlinie SN 640 290

## 5.2. Vision 2030 Verkehrsentwicklung (MIV / ÖV / LV)

Die Kernelemente der Vision 2030 Verkehrsentwicklung (**Anhang 11, 12**) sind:

- Die **Autobahn A1 und A3** mit den Anschlüssen Spreitenbach, Wettingen-Ost, Baden Zentrum und Baden Ost als nationale Haupteinfallssache in die Wirtschaftsräume Baden und Zürich;
- Der **Baldeggtunnel** samt flankierenden Massnahmen (Umfahrung Siggenthal-Station, Untersiggenthal etc.) sowie die Umfahrung Fislisbach / Dättwil (Netzstrategie Süd) als Entlastung des Agglomerationszentrums zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit und Erreichbarkeit des Ballungs-, Wirtschafts- und Lebensraumes Baden-Wettingen mit dem ÖV und MIV;
- Gebiete mit unterschiedlicher ÖV-Erschliessungsqualität abgestimmt auf die Siedlungsentwicklung;
- Der **InterRegio** und **RegioExpress** mit Heitersbergtunnel sowie das **S-Bahnnetz** Aargau und Zürich mit direkten Verbindungen nach Aarau, Zürich, Zürich Flughafen, Bern, Basel etc. ;
- Die **Bahnhöfe** Killwangen-Spreitenbach, Mellingen Heitersberg, Neuenhof, Niederweningen, Siggenthal-Station, Turgi, Wettingen Bahnhof, Wettingen Tägerhard sowie der Bahnhof Baden zur Sicherstellung der angestrebten ÖV-Erschliessungsqualität. Sie sind als multifunktionale Verkehrsdrehscheiben und eigentliche **Mobilitätszentren** mit einem umfassenden Angebot an Verkehrsdienstleistungen ausgebildet. Diese Orte sind städtebaulich aufgewertet und weisen Zentrumscharakter auf;
- Die **Limmattalbahn**. Diese verkehrt in einer ersten Etappe als Mittelverteiler zwischen Zürich-Altstetten und Killwangen. In einer zweiten Etappe wird die Limmattalbahn weiter über Wettingen nach Baden geführt. Der Strassenraum, der die Limmattalbahn aufnimmt, ist gestalterisch und nutzungsmässig aufgewertet und bildet so eine urbane Achse mit vielfältigen Hot-Spots in Form von Haltestellen, Plätzen und Knoten;<sup>5</sup>
- **BadenRegio Bike** als überregionales Bikesharing-System im Perimeter der urbanen Entwicklungsachsen und des Zentrumsgebiets;
- Angebotsverbesserungen sowie -erweiterungen im **Langsamverkehr** zur Schliessung von Lücken (Netzergänzungen; Aufhebung von Trennwirkungen) . Besondere Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs im Fördergebiet Langsamverkehr auch durch Aufhebung bestehender Schwachstellen (Erhöhung der Sicherheit; Attraktivitätssteigerung).

---

<sup>5</sup> Siehe auch Agglomerationsprogramm Limmattal, Februar 2011.

### 5.3. Vision 2030 Landschaftsentwicklung

Die Kernelemente der Vision 2030 Landschaftsentwicklung (**Anhang 13**) sind:

- Prägende **Landschaftsräume** mit hoher Ausstrahlungskraft, welche massgeblich zur Identität- und Imagebildung der Region beitragen;
- Die **Hügelzüge** des Heitersbergs entlang des oberen Limmattals, die Baldegg und das Gebenstorfer Horn sowie der Siggenberg im Norden und die Lägern im Osten. Sie bestimmen weitestgehend die Topographie der Baden Regio, sie bilden einen Rahmen («Grüne Klammer») und dienen als ökologischer Ausgleichs- und Rückzugsraum;
- **'Das blaue Band'** (Limmat). Dieses bildet als durchgängiger Natur- und Erholungsraum den zentralen Freiraum- und Erholungskorridor des Agglomerationsparks Limmattal. Das ‚blaue Band‘ vernetzt und verbindet die Teilräume, übernimmt ökologische Ausgleichsfunktion und dient als vielfältiger Naherholungsraum. Geeignete Abschnitte werden in ihrer gestalteten, städtischen Ausprägung hervorgehoben, während andere bewusst zurückhaltend entwickelt werden;<sup>6</sup>
- Die Flusslandschaft im Zusammenfluss von Limmat, Aare und Reuss – das sogenannte **Wasserschloss** – bildet zusammen mit den angrenzenden Auenlandschaften einen weiteren Agglomerationspark. Hier besteht eine siedlungsnaher attraktive Parklandschaft für Natur, Freizeit, Kultur und Naherholung;<sup>7</sup>
- Die **siedlungsorientierten Freiräume**. Dies sind Räume, die auf die Siedlungen und damit auf die (Erholungs-)Bedürfnisse der im nahen Umfeld wohnenden Menschen ausgerichtet sind (z.B. Freizeit- und Erholungsanlagen, Sportplätze, Schrebergärten, Friedhöfe, Strassenräume und Plätze etc.);<sup>8</sup> Zu den siedlungsorientierten Freiräumen zählen insbesondere die den Siedlungstrenngürtel abdeckende Landschaftsspanne Sulperg-Rüsler als Leitprojekt des Agglomerationsparks Limmattal sowie die Querspanne zwischen Spreitenbach, Würenlos, Oetwil a.d.L. und Dietikon;
- Die **landschaftsorientierten Freiräume**. Dies sind Räume, die auf eine multifunktionale Nutzung der Landschaft ausgerichtet und in Form von Kleinsiedlungen, Weilern etc. vereinzelt bewohnt sind. Die landschaftsorientierten Freiräume werden multifunktional genutzt, wobei Landwirtschaft, Erholung sowie Natur- und Landschaftsschutz gleichberechtigt sind;<sup>9</sup>
- Die **Freiraumverbindungen**. Sie stellen z.B. durch Hecken, Baumreihen, Plätze oder landschaftliche Sichtachsen eine attraktive „grüne“ Verbindung der unterschiedlichen Freiraumgebiete sicher. Sie fungieren damit nicht zuletzt auch als eine Verlängerung des Grünraumes in das Siedlungsgebiet ;

<sup>6</sup> Siehe auch Agglomerationspark Limmattal – Schlussbericht Juni 2009; Masterplan Limmattalraum, November 2011

<sup>7</sup> Siehe auch Richtplanentwurf vom September 2010.

<sup>8</sup> Siehe auch Agglomerationsprogramm Limmattal, Februar 2011

<sup>9</sup> ebd.

- Die **Siedlungsbegrenzungen**. Sie dienen dem Schutz von Natur und Landschaft am Rande dynamischer Siedlungsgebiete mit hohem Entwicklungsdruck.



## 6. Strategien

### 6.1. Strategie Siedlungsentwicklung

- Das Bevölkerungswachstum erfolgt vornehmlich durch Innenentwicklung, Umstrukturierung und hochwertige Verdichtung an zentralen und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen entsprechend der Vision Siedlungsentwicklung (siehe auch Anhang 9, 10). Der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung liegt im Zentrumsgebiet (+14'000 EW). Für die gesamte Region wird ein Bevölkerungswachstum von rund 20'000 Einwohnern (2030) prognostiziert.
- Siedlungserweiterungen von regionaler Bedeutung erfolgen nur in ausgewiesenen Gebieten. Diese Gebiete verfügen mindestens über ÖV-Güteklasse B (siehe Anhang 10).
- Die Entwicklung neuer Arbeitsplatzgebiete ist auf die Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Baden Nord, Baden Dättwil, Dättwil / Täferer /Esp, die Zentren Baden und Wettingen, Wettingen Ost, Hard / Siggenthal-Station, Würenlingen (PSI), Würenlingen SwissFEL, Würenlingen Aarepark und Spreitenbach Industriegebiet Süd abgestimmt. Neben diesen ESPs sollen keine weiteren regionalen Arbeitsplatzgebiete neu eingezont werden. Die Arbeitsplatzgebiete in den übrigen Gemeinden sind von kommunaler Bedeutung und konzentrieren sich auf den Bestand sowie Betriebserweiterungen.
- Zur Stärkung und Weiterentwicklung der Hightech-Zone des PSI werden die räumlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung von Spin-offs und Hightech-Unternehmen geschaffen.
- Standorte, Nutzungsstruktur und Verkehrsaufkommen von publikums- und verkehrsintensiven Einrichtungen werden mit den Erschliessungskapazitäten und der Verkehrskapazität des übergeordneten Verkehrsnetzes im Sinne der Konzentration von Nutzungsschwerpunkten abgestimmt. Dabei werden der Individualverkehr, der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr gleichwertig berücksichtigt. Publikumsintensive Einrichtungen haben einen Bezug zu den gewachsenen Zentren oder Bahnhofsgebieten und sind städtebaulich in die Gesamtsituation eingebunden.
- Das Gebiet um den heutigen Rangierbahnhof Limmattal wird langfristig als strategische Siedlungsreserve betrachtet. Die Entwicklung findet in enger Abstimmung mit dem Zürcher Limmattal statt.
- Die regionalen Nutzungsschwerpunkte konzentrieren sich insbesondere auf das obere Limmattal (Spreitenbach, Wettingen und Baden) sowie auf Dättwil/Baden, Hard / Siggenthal-Station und Würenlingen (PSI, SwissFEL, Aarepark).
- Die öffentlichen Räume (insbesondere auch die Dorfzentren), Strassen, Plätze und Freiräume werden so aufgewertet, dass sie als multifunktionale Infrastruktur die Attraktivität der Siedlungen unterstützen und zur Stärkung der Image- und Identitätsträger beitragen. Die Attraktivität der Region sowie ihre Ausstrahlungskraft

werden zudem durch ausgewählte Leuchttürme zusätzlich gestärkt.

- Baden Regio nimmt ihre Führungsrolle als bedeutendste Wohn- und Wirtschaftsregion im Kanton Aargau wahr. Mit sorgfältig platzierten und hervorragend gestalteten Hochhäusern unterstreicht die Region diese Rolle.
- Baden Regio unterstützt eine polyzentrale Zentrenstruktur. Das Hauptzentrum bilden Baden und Wettingen, das regionale Nebenzentrum Spreitenbach. Die Zentren ergänzen sich durch eine abgestimmte Funktionsteilung in ihrem Angebot.
- Die Zentren in den übrigen Gemeinden (Sub- und Dorfzentren) stellen die Versorgung des täglichen Bedarfs sicher. Als Ort der (persönlichen) Begegnung tragen sie zudem bedeutend zur Lebensqualität im ländlichen Raum bei.

## 6.2. Strategie Verkehrsentwicklung (MIV / ÖV / LV)

- Der Ausbau des Verkehrssystems erfolgt koordiniert und in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung gemäss den Visionen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung (siehe Kapitel 5.1 und 5.2).
- Die unterschiedlichen Verkehrsträger ergänzen sich. Der wesensgerechte Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel wird durch Angebote der kombinierten Mobilität und gezielte Beratung gefördert (Mobilitätsmanagement).
- Die im MIV vorgesehenen Netzergänzungen dienen der Entlastung des Agglomerationszentrums und der wichtigsten Zubringer vom Durchgangsverkehr. Zur Sicherstellung einer möglichst optimalen Wirkung werden die flankierenden Massnahmen zeitgleich umgesetzt und die neuen Kapazitäten zur Förderung des ÖV sowie des LV genutzt.
- Aufgrund des grossen Potenzials des Öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs kommt deren Förderung in der Baden Regio eine besondere Bedeutung zu, bei letzterem insbesondere durch sichere, direkte und attraktive Verbindungen im Fördergebiet LV.
- In den ländlich geprägten Entwicklungsachsen wird auf den Haupterschliessungsachsen ein Basisangebot des öffentlichen Verkehrs (mindestens ÖV-Gütekategorie D) gesichert und die kombinierte Mobilität mit guten Verbindungen zu den Agglomerationen gefördert. Die urbanen Entwicklungsachsen sowie das Zentrumsgebiet verfügen auf den Hauptachsen mindestens über ÖV-Gütekategorie C resp. ÖV-Gütekategorie B. Der öffentliche Bahn- und Busverkehr werden nachfrageorientiert ausgebaut.
- Die Limmattalbahn fungiert als Mittelverteiler und ergänzt das Angebot des Regionalzugverkehrs (S-Bahn) sowie des Busnetzes als Feinverteiler. Sie stellt die Basis für eine hochwertige Entwicklung des oberen Limmattals über Wettingen bis Baden dar.
- Die Erreichbarkeit von Baden Regio wird zusätzlich durch die ausserregionalen S-Bahnhöfe Heitersberg (Mellingen) und Niederweningen (ZH) gesteigert. Deren Weiterentwicklung wird von der Region unterstützt.

- Die Erreichbarkeit der überregionalen Zentren Zürich, Aarau, Bern, Basel, Zug und Luzern sowie des Flughafens Zürich wird auch langfristig sichergestellt. Es erfolgt hierfür eine enge Abstimmung mit dem Regionalzugsverkehr.
- Die gute Anbindung des Süddeutschen Raumes an den Wirtschaftsraum Baden wird auch langfristig gewährleistet. Die Region arbeitet hierfür eng mit den benachbarten Regionen zusammen.
- Mit dem Verkehrsmanagement wird das bestehende Verkehrssystem durch organisatorisch-betriebliche Massnahmen optimiert. Die Verstärkung des Verkehrsflusses sowie die Sicherung der Zuverlässigkeit der Reisezeiten im ÖV haben oberste Priorität.
- In Gemeinden mit hohem Verkehrsaufkommen werden Gesamtverkehrskonzepte erstellt. Diese sind regional aufeinander abgestimmt und stellen u.a. auch die Umsetzung des regionalen Parkraumkonzepts sicher.
- Die Strassenräume werden siedlungsverträglich und nach dem Koexistenzprinzip gestaltet. Die Ortsdurchfahrten werden nach Möglichkeit aufgewertet. Bei Infrastrukturbauten werden die Belastungen für Bevölkerung und Umwelt beschränkt sowie ein sorgfältiger Schutz des Landschaftsbildes angestrebt.

### **6.3. Strategie Landschaftsentwicklung**

- Das für die Region prägende Landschaftsbild soll erhalten, verbessert und durch bauliche oder künstliche Eingriffe nicht beeinträchtigt werden. Dies gilt insbesondere für die Landschaftsräume mit hoher Ausstrahlungskraft (siehe auch Kapitel 5.3 und Anhang 13)
- Die Gewässerräume „Blaues Band“ und „Wasserschloss“ sind verbindende Elemente der regionalen Teilräume und werden als vorrangige Identitätsstifter der Region aufgewertet. Insbesondere die Schnittstellen zwischen Siedlung und Gewässerraum sind prioritär und mit grosser Sorgfalt zu gestalten.
- Siedlungsnahe Landschafts- und Gewässerräume mit grosser Naherholungs- und Freizeitqualität werden sichergestellt und gefördert. Die Zugänglichkeit und Anbindung an die Wohn- und Arbeitsplatzgebiete wird verbessert und die Erlebnisqualität erhöht.
- Die siedlungsorientierten Freiräume im Gebiet der Landschafts- spanne Sulperg-Rüsler und im Gebiet zwischen Spreitenbach, Würenlos, Oetwil a.d.L. und Dietikon sind als Querspangen entsprechend dem Agglomerationspark Limmattal sowie dem Entwicklungskonzept Sulperg-Rüsler weiterzuentwickeln.
- Das Siedlungsgebiet soll zum Schutz von Natur und Landschaft nicht über die definierten Siedlungsbegrenzungslinien hinauswachsen. Die verbleibenden Freiräume werden gesichert.
- Siedlungsränder und Zugänge in die Landschaft sind Teil der Siedlungs- und Landschaftskonzeption und sollen sorgfältig gestaltet werden.

- Freiräume innerhalb der Siedlungstrenngürtel sollen als attraktive siedlungsorientierte Freiräume in Wert gesetzt werden.
- Die durch die Besiedelung teils gestörten räumlichen und ökologischen Zusammenhänge in der Landschaft sollen durch Freiraumverbindungen und ökologische Vernetzungen wiederhergestellt und erlebbar gemacht werden.
- Naturschutz und ökologische Vernetzungsmassnahmen sind an geeigneten Stellen gezielt zu stärken.
- Besondere landschaftliche Eigenschaften sollen in Szene gesetzt werden.
- Vielseitige und interessante Angebote der Landschafts- und Freiraumnutzung sollen durch geeignete Massnahmen gefördert werden. Den unterschiedlichen Bedürfnissen und Nutzeranforderungen wie Freizeit und Erholung, Natur, Landwirtschaft ist Rechnung zu tragen.
- Neue und bestehende Anlagen und Gebäude, insbesondere der Landwirtschaft, sind sorgfältig in das Landschaftsbild einzuordnen.

## 7. *Schlüsselmassnahmen*

### 7.1. *Schlüsselmassnahmen Siedlungsentwicklung*

- Abstimmung der kommunalen Zonenpläne auf das regionale Entwicklungskonzept im Rahmen der Zonenplanrevisionen. Formulierung von regionalen Richtlinien für regionale Abstimmung der kommunalen Nutzungsplanrevisionen.
- Erarbeitung eines regionalen Sachplanes „Nachhaltige Siedlungsentwicklung“ resp. eines regionalen Sachplanes „Siedlung und Verkehr“ (z.B. zur behördenverbindlichen Abstimmung von Siedlung und Verkehr, Verdichtungsräumen, Siedlungsbegrenzungen, Siedlungserweiterungen etc.).
- Erarbeitung eines Leitfadens mit Best-Practice-Beispielen für qualitatives Verdichten für die unterschiedlichen Raumtypen (Zentrumsgebiet, urbane und ländlich geprägte Entwicklungsachsen) anhand konkreter Beispiele.
- Erarbeitung einer regionalen Standortplanung für die Platzierung von publikumsintensiven Einrichtungen entsprechend der Strategie Siedlungsentwicklung.
- Erarbeitung eines Masterplans zur Stärkung und Weiterentwicklung der Hightech-Zone des PSI Würenlingen in Zusammenarbeit mit Villigen (Campusentwicklung).
- Aufwertung der öffentlichen Räume (insbesondere auch der Dorfzentren), Strassen, Plätze und Freiräume im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten. Formulierung von Leitsätzen für die städtebauliche Aufwertung zur Unterstützung der Gemeinden.
- Erarbeitung eines regionalen Hochhauskonzepts der Zentrumsgemeinden für die sorgfältige Platzierung und Gestaltung von Hochhäusern sowie zur Unterstreichung der Bedeutung der Region als dynamischer Wohn- und Wirtschaftsstandort resp. regionale Abstimmung bestehender und geplanter Hochhausprojekte.
- Erarbeitung einer „Vision“ für die künftige bauliche Entwicklung des oberen Limmattals unter Einbezug der Entwicklung der „Freiraumspange“ zwischen Spreitenbach und Dietikon sowie des Gebiets um den heutigen Rangierbahnhof Limmattal.

### 7.2. *Schlüsselmassnahmen Verkehrsentwicklung (MIV / ÖV / LV)*

- Ausbau des ÖV-Angebotes entsprechend der angestrebten Vision Siedlungsentwicklung insbesondere im Zentrumsgebiet (Spreitenbach, Obersiggenthal, Ennetbaden) sowie im Bereich der regionalen Siedlungserweiterungen (Baden Galgenbuck, Wettingen Ost und Würenlingen).

- Entlastung des Agglomerationszentrums sowie der Hauptzubringer vom MIV (zur Sicherstellung der Erreichbarkeit des Wohn- und Wirtschaftsraumes Baden Regio und zur Förderung des ÖV) durch Realisierung der Entlastungs- und Umfahrungsstrassen gemäss Vision Verkehrsentwicklung (Baldeggtunnel inkl. Umfahrung Siggenthal-Station, Untersiggenthal; Umfahrung Fislisbach Dättwil).
- Starke Gewichtung der Gestaltung und städtebaulichen Aufwertung der Strassenräume im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten oder kommunalen Gesamtverkehrskonzepten durch die Formulierung regionaler Richtlinien.
- Abstimmung der kommunalen Gesamtverkehrskonzepte über regionale Sachpläne (Parkierung, Fuss- und Veloverkehr, Abstimmung Siedlung und Verkehr) oder durch die Erarbeitung von regionalen Richtlinien für Themen wie Parkierung, Fuss- und Veloverkehr.
- Ausbau und Umsetzung des Verkehrsmanagements Baden Regio.
- Vertiefung der Korridor- und Trasseestudie Limmattalbahn im Abschnitt Killwangen, Wettingen bis Baden (2. Etappe).
- Erarbeitung eines regionalen Langsamverkehrskonzepts mit Schwerpunkt auf dem Fördergebiet Langsamverkehr zur Förderung des Langsamverkehrs mit dem Ziel sicherer, direkter und attraktiver Verbindungen auf den wichtigsten Verbindungen der Baden Regio und insbesondere auch entlang der Limmat.
- Prüfung und schrittweise Einführung eines regionalen Veloverleihsystems in den Zentrumsgemeinden der Baden Regio.
- Sensibilisierung und Information der Öffentlichkeit, Behörden, Verwaltungen und Unternehmen für eine nachhaltige und auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Verkehrsentwicklung. Sicherung und Weiterentwicklung einer kundennahen und umfassenden Mobilitätsberatung (Mobilitätsmanagement).

### **7.3. Schlüsselmassnahmen Landschaftsentwicklung**

- Erarbeitung von Freiraumkonzepten zur Sicherstellung siedlungsnaher Landschafts- und Gewässerräume mit grosser Landschafts-, Naherholungs- und Freizeitqualität.
- Sicherstellung der Umsetzung der Freiraumkonzepte sowie Sicherstellung der Abstimmung von Siedlung und Landschaft in regionalen Sachplänen.
- Weiterentwicklung und Umsetzung der Agglomerationsparks Limmattal und Wasserschloss sowie deren Leitprojekte in Zusammenarbeit mit den benachbarten Regionen sowie dem Kanton Aargau und Zürich.

## **8. Weiteres Vorgehen**

### **8.1. Arbeitsprogramm**

Zur Sicherstellung der Umsetzung des Regionalentwicklungskonzepts soll im Anschluss ein Arbeitsprogramm erarbeitet werden. Dieses soll die wichtigsten Massnahmen durch die Formulierung geeigneter Projekte bündeln und koordinieren und Abhängigkeiten und Wechselwirkungen zwischen diesen Projekten auf der Zeitschiene aufzeigen.

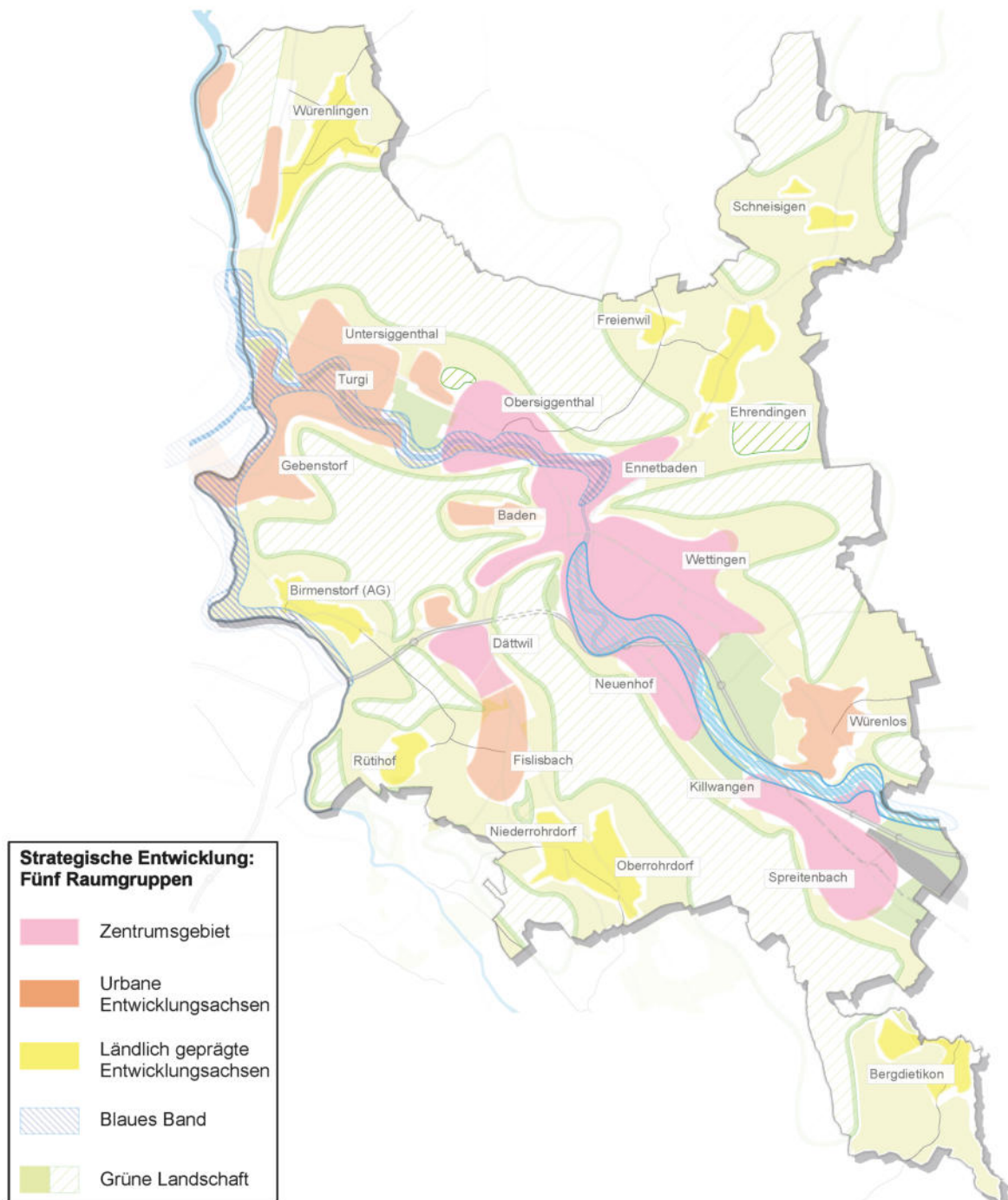
Zudem sollen für die einzelnen Arbeiten im Sinne eines Grobbudgets die Kosten geschätzt und die Zuständigkeiten und das weitere Vorgehen beschrieben werden.

### **8.2. Controlling**

Für die Sicherstellung der Umsetzung ist ein Controlling-Instrument einzurichten.

## Anhang 1: Baden Regio in fünf Raumgruppen, 2012

Quelle: Eigene Darstellung





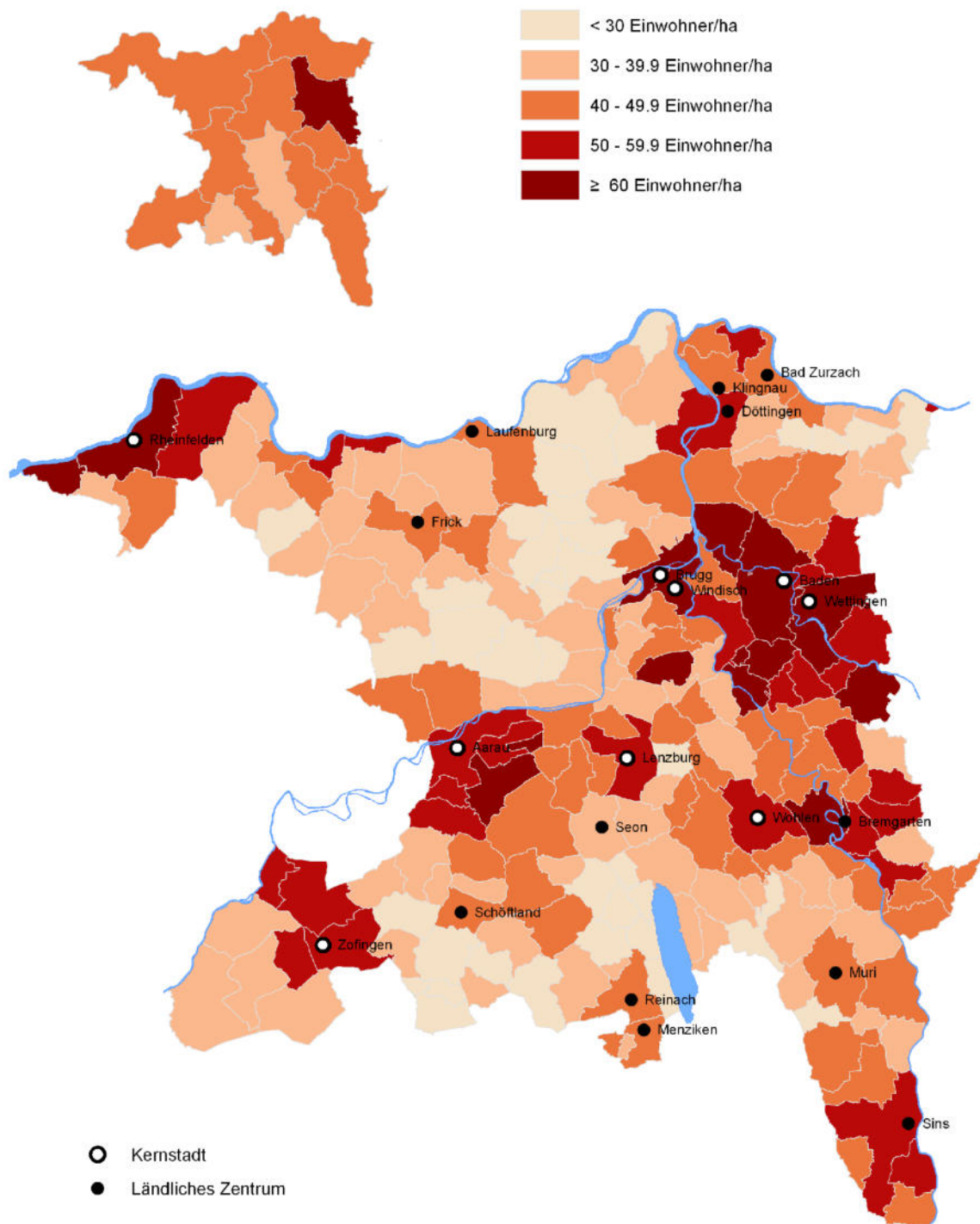
## Anhang 2: Bevölkerungsentwicklung 1990 – 2010, nach Gemeinden

Quelle: Statistik Aargau; BFS

Gemeinden	Bevölkerung			
	1990	2010	Veränderung absolut	Veränderung relativ
Baden	15'132	18'059	2'927	19%
Ennetbaden	2'915	3'026	111	4%
Killwangen	1'310	1'820	510	39%
Obersiggenthal	7'401	8'191	790	11%
Neuenhof	7'684	8'178	494	6%
Spreitenbach	8'218	10'927	2'709	33%
Wettingen	17'582	20'134	2'552	15%
<b>Total Zentrumsgebiet</b>	<b>60'242</b>	<b>70'335</b>	<b>10'093</b>	<b>17%</b>
Fislisbach	4'438	5'257	819	19%
Gebenstorf	4'084	4'664	580	14%
Turgi	2'616	2'903	287	11%
Untersiggenthal	5'338	6'692	1'354	25%
Würenlos	4'151	5'653	1'502	36%
<b>Total urbane Entwicklungsachsen</b>	<b>20'627</b>	<b>25'169</b>	<b>4'542</b>	<b>22%</b>
Bergdietikon	2'200	2'384	184	8%
Birmenstorf	1'922	2'586	664	35%
Ehrendingen	2'975	4'164	1'189	40%
Freienwil	647	918	271	42%
Niederrohrdorf	2'562	3'466	904	35%
Oberrohrdorf	3'345	3'880	535	16%
Schneisingen	1'141	1'339	198	17%
Würenlingen	3'082	4'241	1'159	38%
<b>Total ländlich geprägte Entwicklungsachsen</b>	<b>17'874</b>	<b>22'978</b>	<b>5'104</b>	<b>29%</b>
<b>Total Baden Regio</b>	<b>98'743</b>	<b>118'482</b>	<b>19'739</b>	<b>20%</b>
<b>Kanton AG</b>	<b>504'597</b>	<b>612'611</b>	<b>108'014</b>	<b>21%</b>
<b>Schweiz</b>	<b>6'750'693</b>	<b>7'870'134</b>	<b>1'119'441</b>	<b>16%</b>

### Anhang 3: Bevölkerung und Beschäftigung 1990 – 2010 , nach Raumgruppen

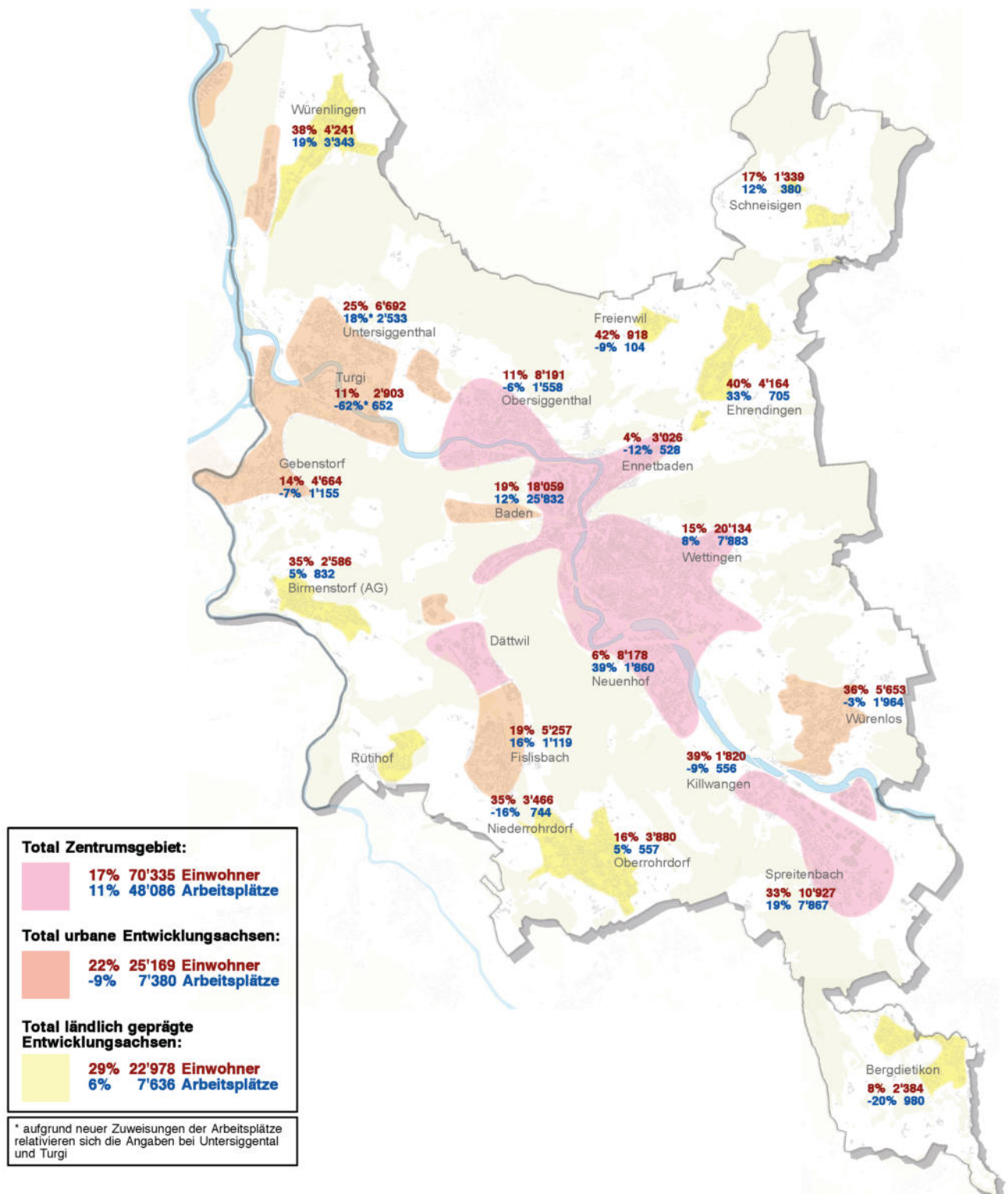
Quelle: Statistik Aargau; Arbeitsplätze 2010: extrapoliert; eigene Darstellung



## Anhang 4: Siedlungsdichte 2010, nach Regionen und Gemeinden

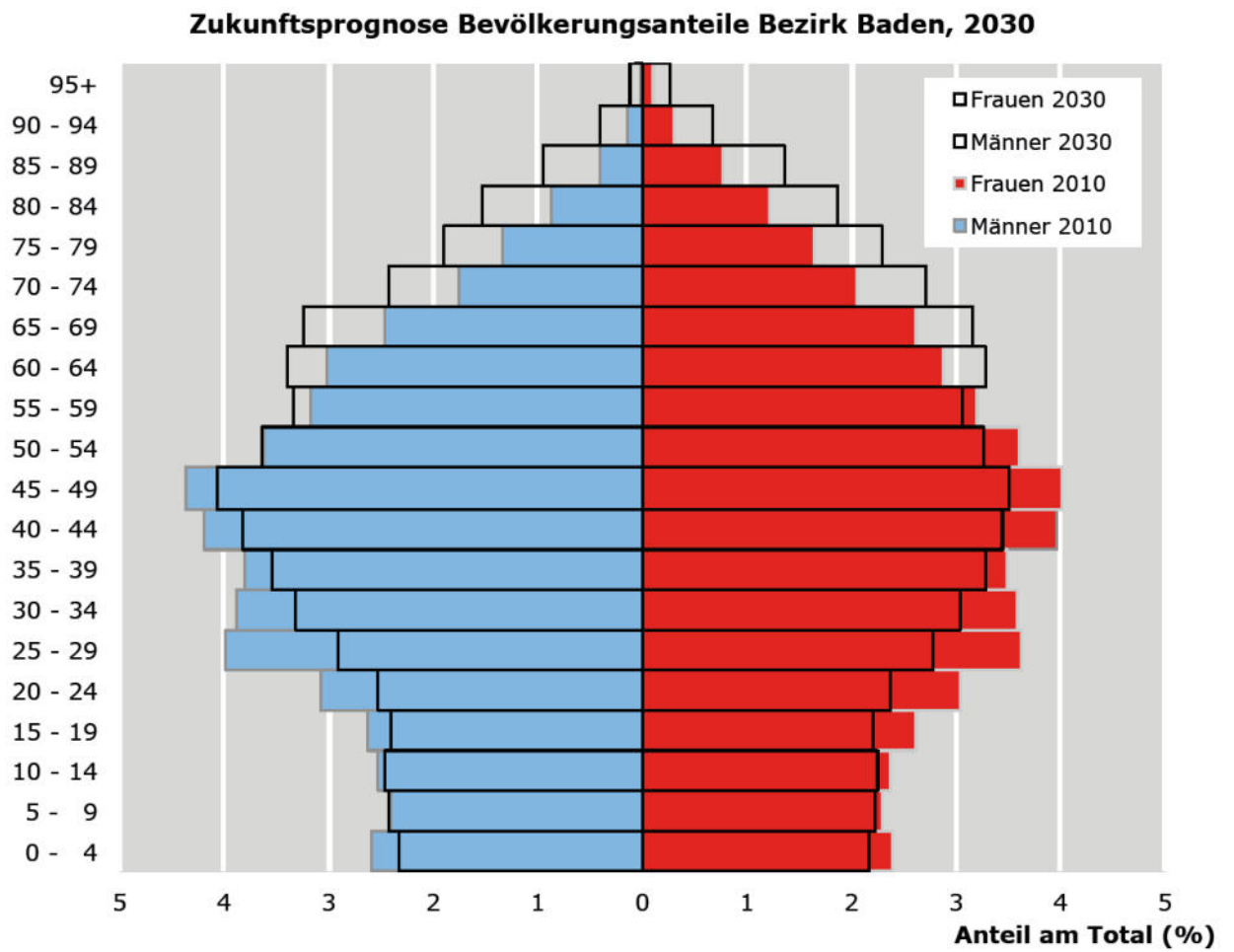
Darstellung: Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Raumentwicklung

Quellen: Statistik Aargau; BFS; BVU ARE



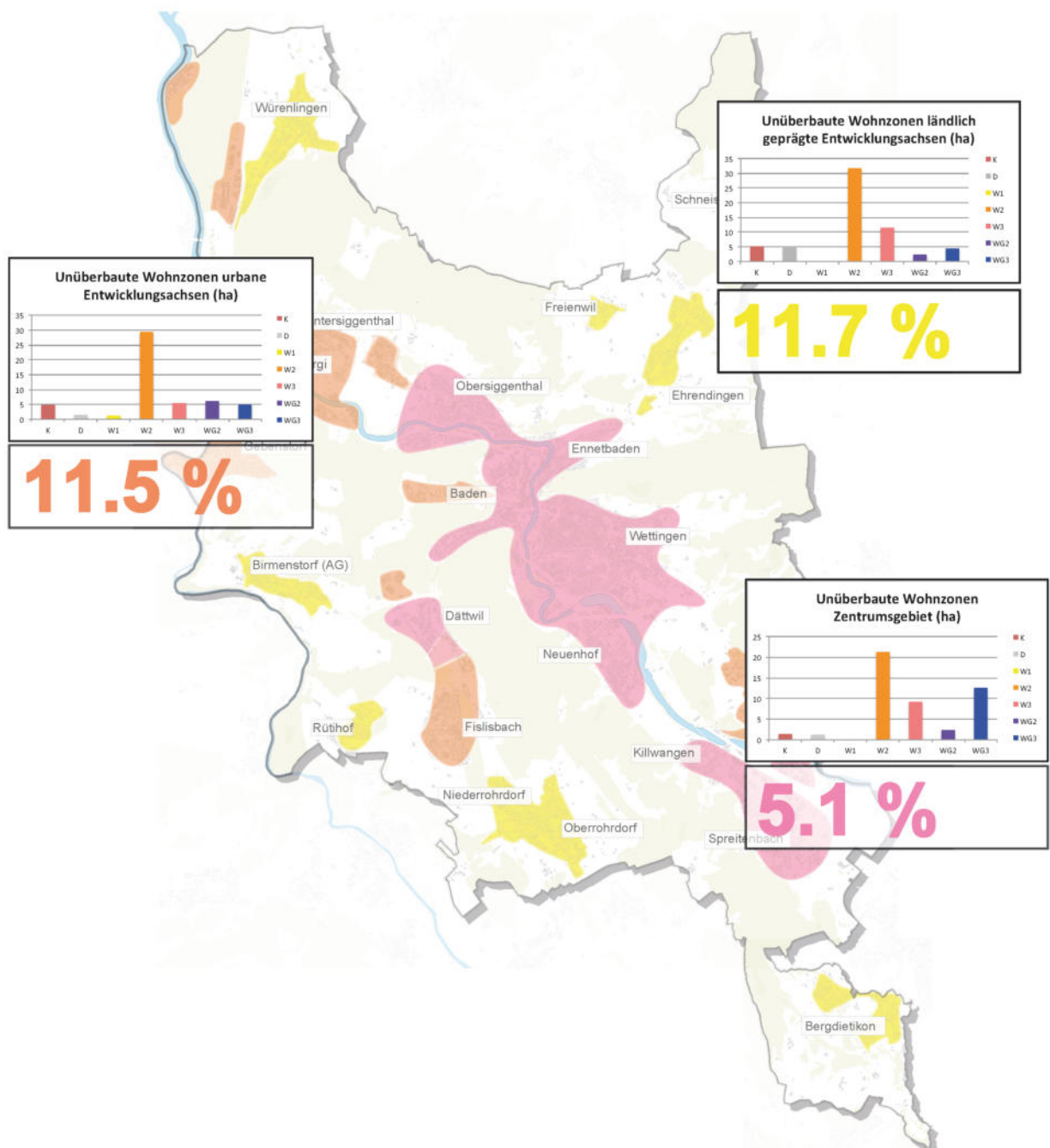
## Anhang 5: Bevölkerungsentwicklung nach Alter 2010; 2030, Bezirk Baden

Quelle: Statistik Aargau; eigene Darstellung



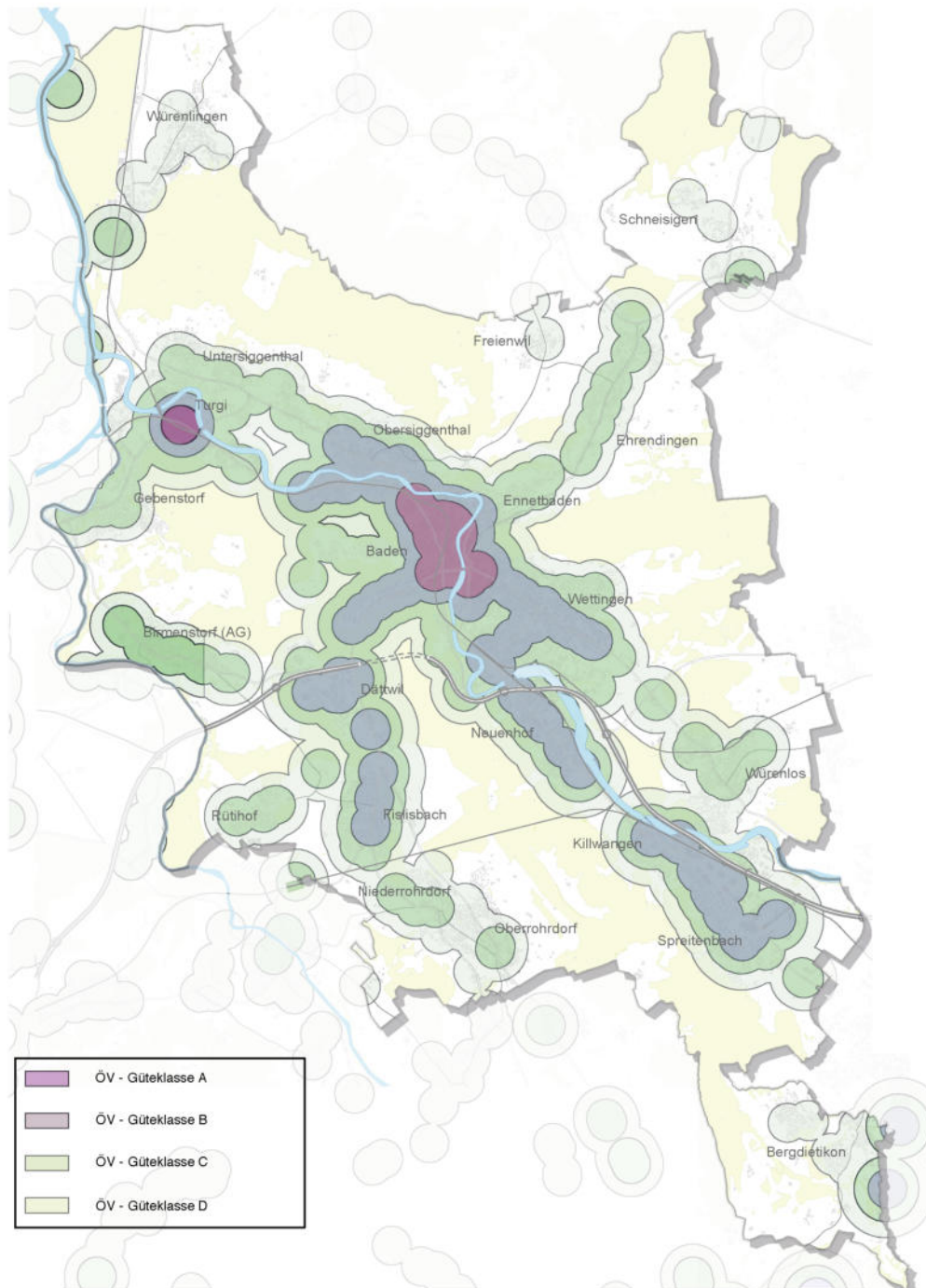
## Anhang 6: Unüberbaute Wohnzonen 2010, nach Raumgruppen

Quelle: Statistik Aargau; eigene Darstellung



## Anhang 7: ÖV-Erschließungsqualität<sup>10</sup> 2010, Baden Regio

Quelle: Aargauisches Geografisches Informationssystem (AGIS); Eigene Darstellung



<sup>10</sup> Die Qualität der ÖV-Erschließung an einem bestimmten Standort wird als ÖV-Güteklasse bezeichnet. Sie ergibt sich aus der Art des Verkehrsmittels, dem Kursintervall und dem Abstand des Standorts zur Haltestelle (vgl. Anhang 8).

## Anhang 8: Definition der ÖV-Güteklassen

Quelle: Richtplan Kanton Aargau, M 3.1: ÖV-Güteklassen nach VSS-Richtlinie SN 640 290 ( nicht mehr gültig)

Die ÖV-Güteklassen zur Beurteilung eines Standortes werden weiterhin nach der nicht mehr gültigen VSS-Richtlinie SN 640 290 wie folgt ermittelt:

Kursintervall	Art des Verkehrsmittels			
	Verkehrsgruppe A		Verkehrsgruppe B	
	Bahnknoten	Bahnlinie	Regionalbus	kleiner Ortsbus
≤ 05 Min.	I	I	II	III
> 05 - 10 Min.	I	II	III	IV
> 10 - 20 Min.	II	III	IV	V
> 20 - 40 Min.	III	IV	V	V
> 40 - 60 Min.	IV	V	V	–

Die Verkehrsmittelarten werden für die Ermittlung des durchschnittlichen Kursintervalls zu den zwei Gruppen A und B zusammengefasst. Innerhalb der gleichen Gruppen müssen für die Intervallberechnung alle Verkehrsmittel zusammen berücksichtigt werden. Als Kursintervall gilt der durchschnittliche Abstand zwischen den Ankünften beziehungsweise Abfahrten (pro Linie jeweils in der Hauptlastrichtung) aller Verkehrsmittel der gleichen Gruppe zwischen 06.00 und 20.00 Uhr (Montag bis Freitag). Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten werden anteilgemäss berücksichtigt, analog ist bei Linienüberlagerungen vorzugehen. In reinen Arbeitsplatzgebieten mit stark verdichtetem Angebot während den "Pendlerzeiten" ist das durchschnittliche Kursintervall von 06.00 bis 8.30 und 16.00 bis 18.30 Uhr anzuwenden (Montag bis Freitag).

Haltestellenkategorie	Erreichbarkeit der Haltestellen			
	≤ 300 m	> 300 - 500 m	> 500 - 750 m	> 750 - 1'000 m
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C
II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D
III	Klasse B	Klasse C	Klasse D	
IV	Klasse C	Klasse D		
V	Klasse D			

Ausgehend von den Haltestellenkategorien I bis V kann das Baugebiet abhängig von der Erreichbarkeit der Haltestellen für Fussgänger in Erschliessungsgüteklassen eingeteilt werden. Die in der Tabelle aufgeführten Distanzen (Luftlinie) berücksichtigen mittlere Umwegfaktoren von 20 bis 30 %. Bei besonderen Umständen (zum Beispiel schwierige Topografie, grössere Höhendifferenzen) wird die nächsttiefere Klasse gewählt oder die Fusswegdistanz entsprechend vergrössert.

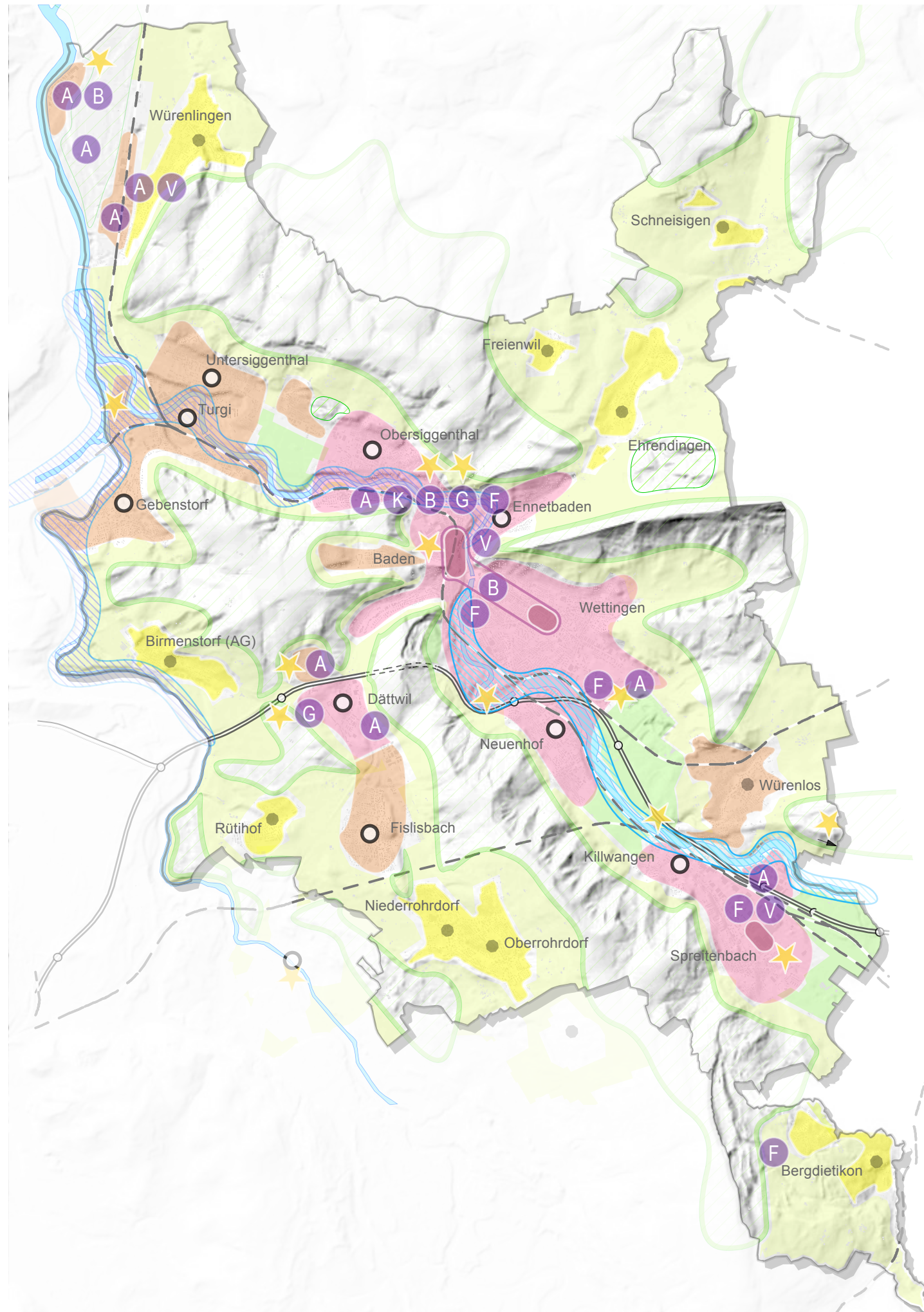
## *Anhang 9: Vision 2030 – Siedlungsentwicklung*



Regionales Entwicklungskonzept (REK)  
Baden Regio

Vision 2030

**SIEDLUNG**



**Gebietskategorien**

- ★ Imageträger: PSI Würenlingen; Wasserschloss; Thermalbad Baden; Kurtheater Baden; Altstadt Baden; Kantonsspital Baden; ABB Forschungszentrum Baden-Dättwil; Kloster Wettingen; Sport- und Erholungszentrum Tägerhard (Wettingen); Blaues Band Limmat; Einkaufszentren Spreitenbach; Kloster Fahr Würenlos
- Deutlich veränderte Gebiete:**  
Zentrumsgebiet (+ 14'000 EW):  
- stark umstrukturierte, verdichtete und erneuerte Gebiete  
- mindestens ÖV - Güteklasse B auf Haupterschliessungsachsen
- urbane Entwicklungsachsen (+ 4'000 EW):  
- deutlich verdichtete und erneuerte Gebiete  
- mindestens ÖV - Güteklasse C auf Haupterschliessungsachsen
- Moderat veränderte Gebiete:**  
ländlich geprägte Entwicklungsachsen (+ 2'000 EW):  
- in ihrer Struktur erhaltene, moderat erneuerte Gebiete  
- mindestens ÖV - Güteklasse D auf Haupterschliessungsachsen
- /// "Das Blaue Band" - Limmat mit angrenzenden Landschaftsräumen
- /// "Wasserschloss" - Zusammenfluss Aare - Limmat - Reuss mit angrenzenden Landschaftsräumen
- /// "Grüne Landschaft" - Hügelzüge, Wald, Siedlungs- und Landschaftsorientierte Freiräume

**Regionale Nutzungsschwerpunkte**

- F Freizeit
- V Versorgung
- A Arbeiten
- G Gesundheit
- B Bildung
- K Kultur

**Zentrenstruktur**

- Regionalzentrum / Nebenzentrum
- Subzentrum
- Dorfzentrum

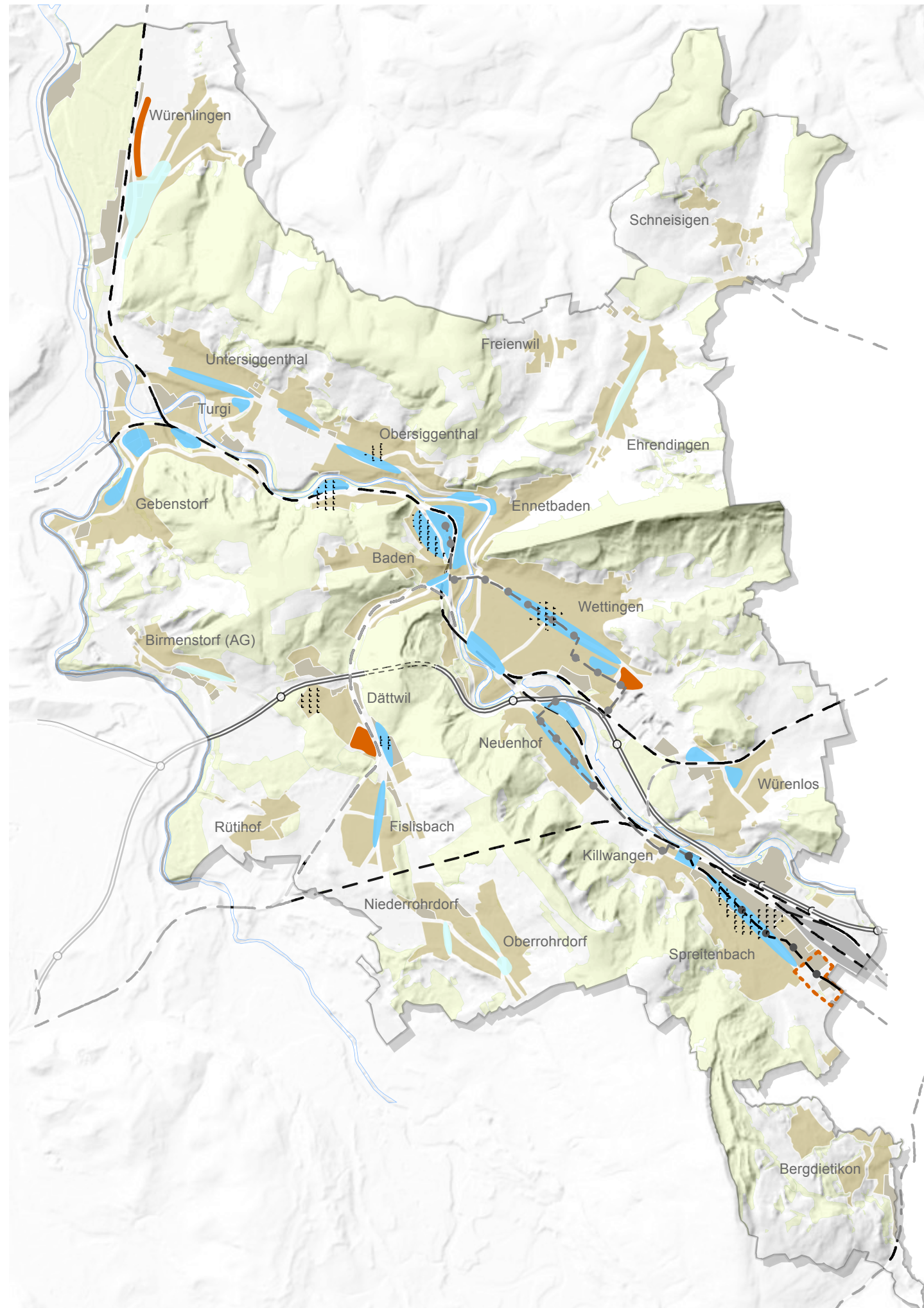
**Orientierender Inhalt**

- Bahnen (Fernverkehr, S-Bahn)
- Hochleistungsstrassen mit Anschlüssen
- Gewässer



## ***Anhang 10: Vision 2030 – Siedlungsentwicklung (Veränderung)***

**SIEDLUNG (VERÄNDERUNG)**



**Gebietserneuerung**

- Ausgeprägte Innenentwicklung
- Moderate Innenentwicklung
- Siedlungserweiterung kurzfristig / langfristig (von regionaler Bedeutung)
- Aufwertung Strassenraum entlang Trasse Limmatbahn
- Gebiete mit Hochhäusern als ortsbildprägende Bebauung (Landmarken)

**Orientierender Inhalt**

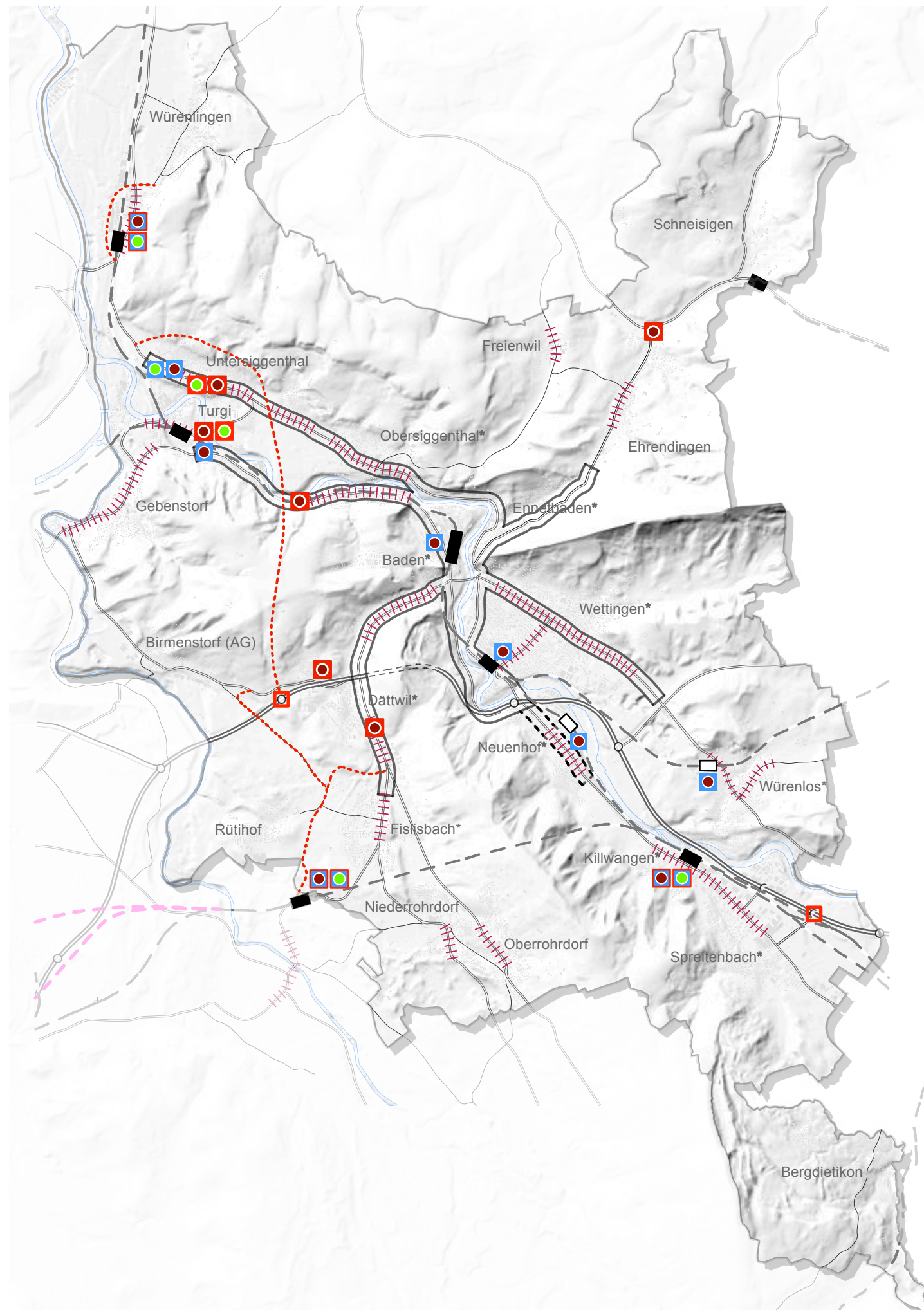
- Grundnutzung: Wohn- und Mischzone
- Grundnutzung: Industrie- und Gewerbezone
- Gewässer
- Wald
- Bahnen (Fernverkehr, S-Bahn)
- Hochleistungsstrassen mit Anschlüssen
- Siedlungs- und landschaftsorientierte Freiräume

Quellen:  
• Bahnen im Geografischen Informationssystem Kt. AG  
• ESP aus Richtplan 2010, Kt. Aargau



*Anhang 11: Vision 2030 – Motorisierter Individualverkehr (MIV)*

**VERKEHR: MOTORISIERTER  
INDIVIDUALVERKEHR (MIV)**



**Angebotsverbesserung MIV**

- - - - - Entlastungs- / Umfahungsstrasse
- MIV-Knoten Sanierung / Ausbau
- ||||| Gestalteter Strassenraum
- ● bestehend : Park + Ride / Bike + Ride
- ■ geplant Ausbau : Park + Ride / Bike + Ride
- □ geplant Neubau : Park + Ride / Bike + Ride
- Verkehrsmanagement bestehend / neu
- Baden\* Gemeinden mit Parkraumkonzept

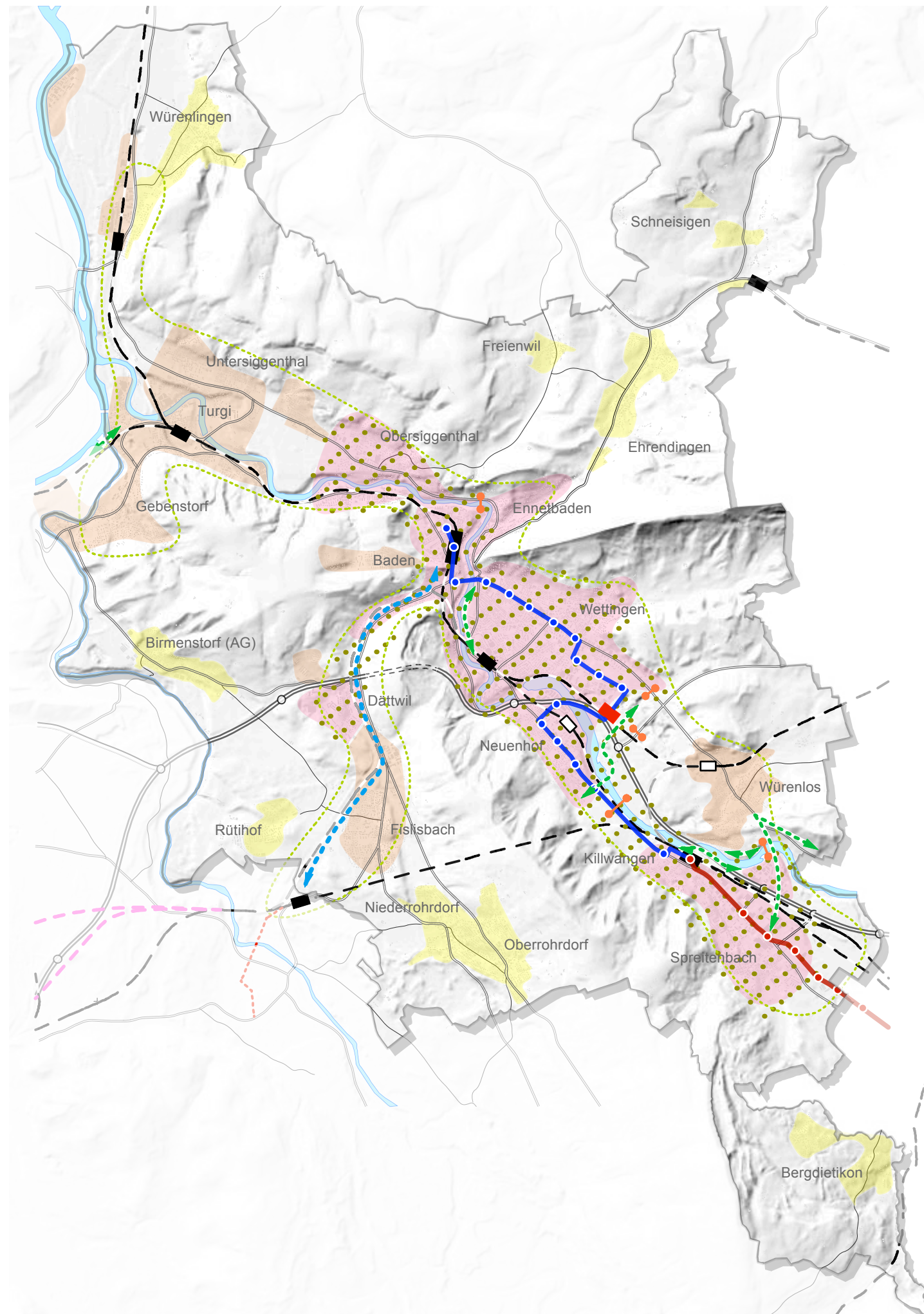
**Orientierender Inhalt**

- Hochleistungsstrassen mit Anschlüssen
- Hauptverkehrsstrassen
- Verbindungsstrassen
- Bahnen (Fernverkehr, S-Bahn)
- Knoten Fern- und Regionalverkehr
- Regionaler ÖV-Knoten
- Haltestelle Bahn








Quellen:  
 • Strassenkarte im Geographischen Informationssystem Kt. AG  
 • Bahnen im Geographischen Informationssystem Kt. AG  
 • Trasseverlauf Limmattalbahn im Kt. AG, SNZ Ingenieure, Nov. 2009  
 • Westumfahrung Fislisbach; Netzstrategie Region Baden / Mellingen, Kt. AG








*Anhang 12: Vision 2030 – Öffentlicher Verkehr / Langsamverkehr (ÖV/LV)*








**Angebotsverbesserung / -erweiterung ÖV**

-  Angebotsverbesserung ÖV
-  Regionaler ÖV-Knoten geplant
-  Limmattalbahnhof mit Haltestellen; Abschnitt Kantonsgrenze bis Bf. Killwangen-Spreitenbach: Richtplan-Trasse; (1. Etappe)
-  Limmattalbahnhof mit Haltestellen; Abschnitt Killwangen bis Baden: Korridor- und Trasseestudie; (2. Etappe)
-  mindestens ÖV - Güteklasse B auf Hapterschliessungsachsen
-  mindestens ÖV - Güteklasse C auf Hapterschliessungsachsen
-  mindestens ÖV - Güteklasse D auf Hapterschliessungsachsen

**Angebotsverbesserung / -erweiterung LV**

-  Angebotsverbesserung LV
-  Ausbau Limmatuferweg für LV
-  Aufhebung Trennwirkung Langsamverkehr
-  Perimeter Baden Regio Bike
-  Perimeter Fördergebiet LV

**Orientierender Inhalt**

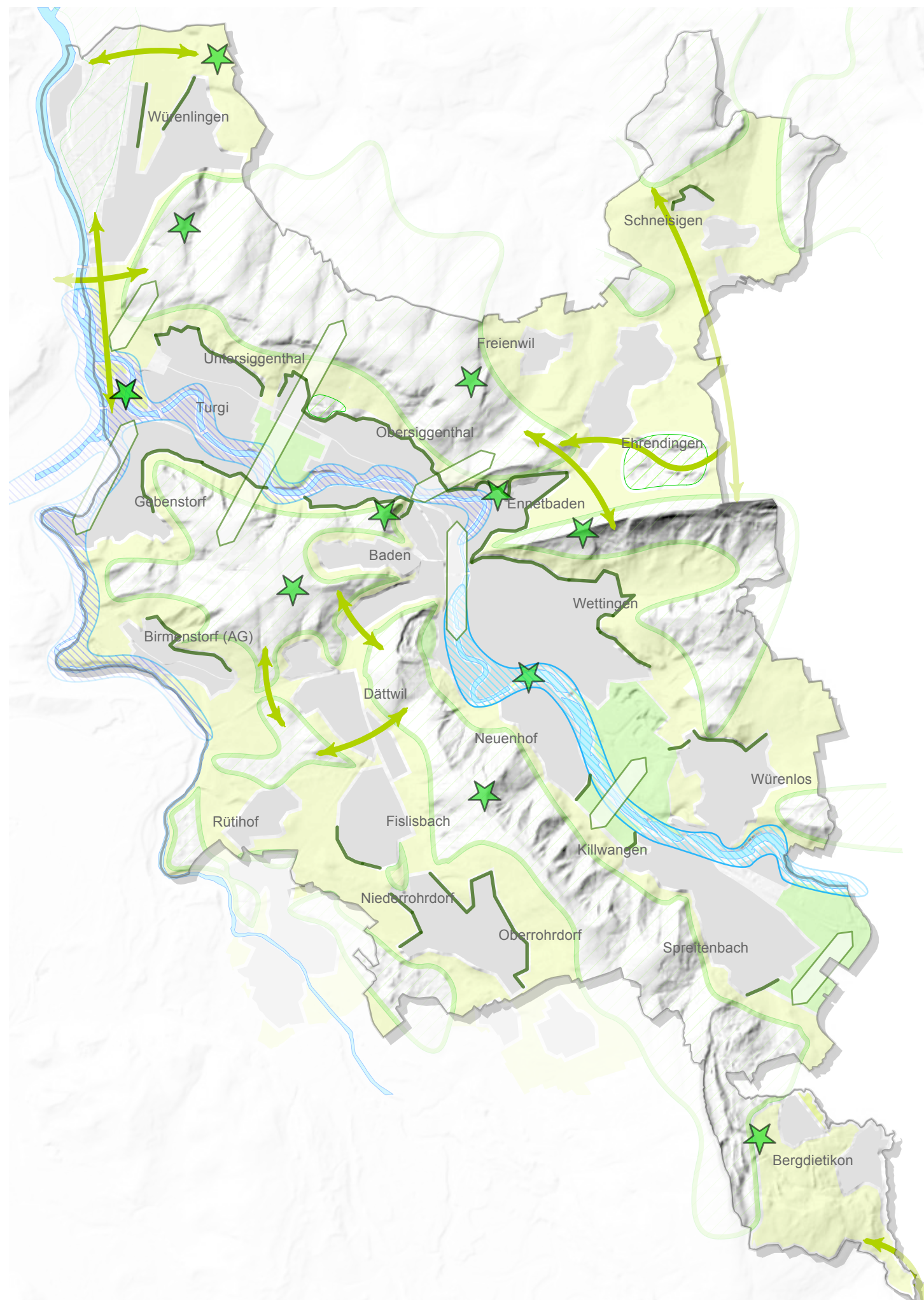
-  Hochleistungsstrassen mit Anschlüssen
-  Hauptverkehrsstrassen
-  Verbindungsstrassen
-  Bahnen (Fernverkehr, S-Bahn)
-  Bahnen (Güterverkehr)
-  Knoten Fern- und Regionalverkehr
-  Regionaler ÖV-Knoten
-  Haltestelle Bahn

Quellen:  
 - Strassenkarte im Geographischen Informationssystem Kt. AG  
 - Bahnen im Geographischen Informationssystem Kt. AG  
 - Trasseverlauf Limmattalbahnhof im Kt. AG, SNZ Ingenieure, Nov. 2009  
 - Westumfahrung Fislisbach; Netzstrategie Region Baden / Mellingen, Kt. AG





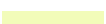
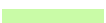


## *Anhang 13: Vision 2030 – Landschaftsentwicklung*









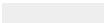

**Legende**

-  Landschaftsräume mit hoher Ausstrahlungskraft
-  Freiraumverbindung
-  ökologische Vernetzung
-  Siedlungsbegrenzung
-  Landschaftsorientierte Freiräume
-  Siedlungsorientierte Freiräume

**Primäre Freiraumstruktur**

-  "Das Blaue Band" - Limmat mit angrenzenden Landschaftsräumen (Agglomerationspark Limmattal)
-  "Wasserschloss" - Zusammenfluss Aare - Limmat - Reuss mit angrenzenden Landschaftsräumen (Agglomerationspark Wasserschloss)
-  Bewaldete Höhenzüge
-  Wald

**Orientierender Inhalt**

-  Besiedeltes Gebiet
-  Gewässer

