

Kanton Aargau
Gemeinden Killwangen und Spreitenbach

Testplanung Grenzraum Killwangen - Spreitenbach

Bericht des Begleitgremiums



Quelle Titelbild: geo.admin.ch

Bearbeitung

PLANAR AG für Raumentwicklung
Gutstrasse 73, 8055 Zürich
Tel 044 421 38 38
www.planar.ch, info@planar.ch

Manuel Peer, Landschaftsarchitekt HTL, MAS ZHAW Public Management
Dominic Schuppli, MSc in Geographie UBE

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Anlass der Testplanung	4
2	Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen	5
2.1	Bearbeitungsperimeter	5
2.2	Aufgabenstellung	6
2.3	Rahmenbedingungen	7
3	Verfahren	8
3.1	Auftraggeberinnen	8
3.2	Organisation und Moderation	8
3.3	Verfahrensart	8
3.4	Begleitgremium	8
3.5	Teilnehmende Teams	9
4	Ablauf der Testplanung	10
4.1	Startveranstaltung und Abgabe der Unterlagen	10
4.2	Fragenstellung und Fragenbeantwortung	10
4.3	Zwischenbesprechungen	10
4.4	Einreichen der Schlussarbeiten	11
4.5	Vorprüfung der eingereichten Beiträge	11
4.6	Schlussbesprechung und Beurteilung	11
5	Beschrieb der Beiträge	12
5.1	Team A – yellow z urbanism architecture	12
5.2	Team B – Ammann Albers GmbH StadtWerke	14
6	Erkenntnisse und Schlussfolgerungen	16
7	Weiteres Vorgehen	22
8	Genehmigung	23

1 Ausgangslage und Anlass der Testplanung

Grenzraum

Das Limmattal zwischen Zürich und Baden ist eine der dynamischsten Regionen der Schweiz. Zwischen den Hügeln Lägeren / Altberg und Heitersberg konzentrieren sich auf engstem Raum die Limmat, die Bahnlinie Zürich-Bern resp. Zürich-Basel, die Autobahn A1, Haupt- und Verbindungsstrassen sowie Wander- und Velowege. Mitten in diesem Raum befinden sich die beiden Gemeinden Killwangen und Spreitenbach mit insgesamt gut 14'000 Einwohnerinnen und Einwohnern und knapp 9'000 Arbeitsplätzen. Ursprünglich am Fuss des südlichen Hügels gelegen, breitete sich das Siedlungsgebiet der beiden Gemeinden immer weiter ins Tal hin aus und wuchs mit der Zeit vollständig zusammen. Der Grenzraum zwischen den beiden Gemeinden war Ausgangspunkt und Gegenstand für das vorliegende Resultat einer Testplanung.

Anlass der Testplanung

Anlass für die Testplanung ist u.a. die 2. Etappe der Limmattalbahn (LTB), die Zürich Altstetten, Schlieren, Dietikon und Spreitenbach mit Killwangen verbindet und damit mitten durch den Grenzraum Killwangen-Spreitenbach führend wird. Es ist von einem starken Impuls auf die Entwicklung des angrenzenden Raumes auszugehen. Um für diese Entwicklung die geeigneten Voraussetzungen zu schaffen, streben die beiden Gemeinden Killwangen und Spreitenbach ein übergeordnetes Entwicklungskonzept für den gemeinsamen Grenzraum an. Auf dessen Basis soll die gemeindeübergreifende Abstimmung der Planungen erfolgen.



Abb. 1: Grenzraum Killwangen - Spreitenbach

2 Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen

2.1 Bearbeitungsperimeter

Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter umfasst den Grenzraum, den die beiden Gemeinden Killwangen und Spreitenbach bilden. Dazu zählen u.a. die Entwicklungsgebiete Bahnhof Killwangen-Spreitenbach, Spreitenbach Breiti und Spreiti West. Die Abgrenzung des Perimeters ist nicht als unüberschreitbare Grenze zu verstehen.

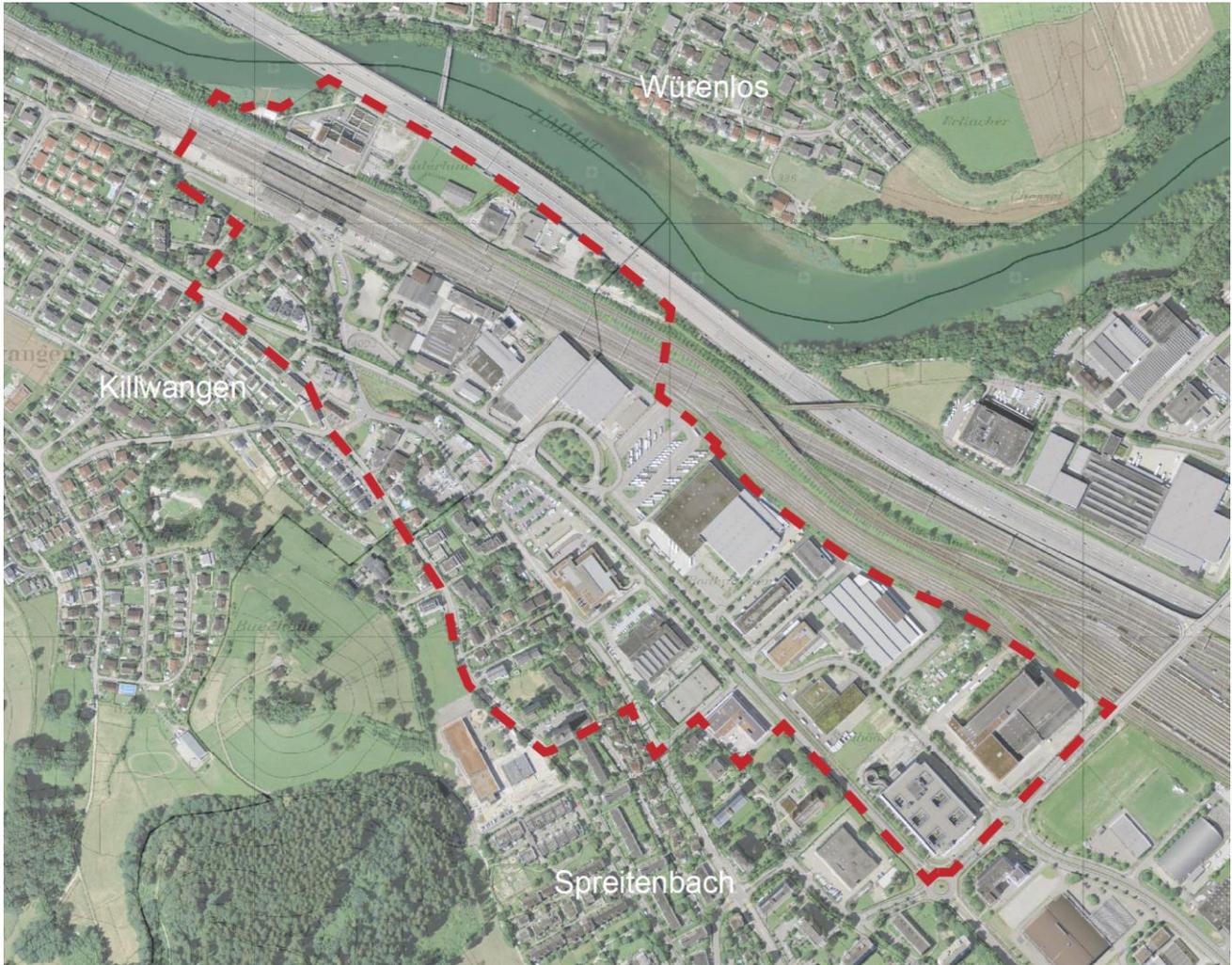


Abb. 2: Bearbeitungsperimeter

2.2 Aufgabenstellung

Ziel	<p>Ziel der Testplanung ist ein Entwicklungskonzept. Es wurden insbesondere Aussagen über Themen und Aufgaben, die zwischen den Gemeinden abgestimmt werden können erwartet. Inhaltlich umfasst ein Entwicklungskonzept die Bereiche Städtebau, Freiraum, Verkehr und die Anordnung von verschiedenen Nutzungen.</p>
Städtebauliche Zukunft	<p>Der städtebaulich heterogene Grenzraum Killwangen-Spreitenbach weist bereits eine hohe Nutzungsvielfalt auf: Zwischen den Bahngleisen und der Zürcher-/Landstrasse dominieren grossvolumige Industrie- und Lagerhallen. Zwischen der Zürcher-/Landstrasse und der Bahnhofstrasse haben sich hauptsächlich Gewerbebetriebe und Einkaufsmärkte niedergelassen. Das Gebiet südlich der Bahnhofstrasse prägen Wohnbauten unterschiedlichen Alters.</p> <p>Insbesondere beim Bahnhof Killwangen-Spreitenbach und entlang der Limmattalbahn soll die Lagequalität künftig für arbeitsplatz- und wertschöpfungsintensivere Nutzungen zur Verfügung stehen. Die Wohngebiete südlich der Bahnhofstrasse sollen nachverdichtet werden.</p> <p>Zur städtebaulichen Zukunft und der gewünschten Adressbildung tragen neben neuen Bebauungsstrukturen, verträglichen Bauvolumen sowie Freiräumen, auch räumliche, funktionale und soziale Beziehungen bei.</p>
Limmattalbahn und Spreiti-Boulevard	<p>Die geplante Limmattalbahn gibt der räumlichen Entwicklung zwischen Killwangen und Spreitenbach einen entscheidenden Impuls. Es sind drei Haltestellen geplant: Bahnhof Killwangen-Spreitenbach, Spreitenbach-West und Furttalstrasse.</p> <p>Entlang der Achse der neuen Limmattalbahn soll gemäss dem Entwicklungsleitbild 2030 der Gemeinde Spreitenbach der «Spreiti-Boulevard» entstehen: ein städtebaulich überzeugender Verkehrs- und Aufenthaltsraum in Spreitenbach, der auch als Stadtstrasse überzeugt.</p>
Landschaft, Frei- und Grünräume	<p>Die attraktiven Landschaftsräume an der Limmat und an den bewaldeten Flanken des Heitersbergs tragen als fussläufig erreichbare Erholungsräume und durch die Sichtbarkeit bereits heute zur Siedlungsqualität bei. Im Perimeter der Testplanung gibt es hingegen kaum attraktive, öffentliche Freiflächen. Es dominieren Strassenflächen und nicht nutzbare, grüne Resträume.</p>
Fuss- und Veloverbindungen	<p>Die Fuss- und Veloverbindungen zwischen dem Bahnhof Killwangen-Spreitenbach und dem Gebiet Spreitenbach-West, sollen ausgebaut werden. Infrastrukturbauten wie die Autobahn, die Eisenbahn und die Strassen im Siedlungsgebiet sind Zäsuren. Bestehende Lücken im Fuss- und Velowegnetz zwischen dem Bahnhof Dietikon und dem Bahnhof Killwangen – Spreitenbach sollen mit Einbezug der Limmat geschlossen werden.</p>
Bahnhof Killwangen-Spreitenbach	<p>Mit der Limmattalbahn wird der Bahnhof Killwangen-Spreitenbach gleichzeitig zur ÖV-Drehscheibe, zum städtebaulich attraktiven Ankunft- und Abfahrtsort und zu einem wichtigen Standort für publikumsorientierte Nutzungen.</p>
Motorisierter Individualverkehr MIV	<p>Die wichtigste Verkehrsachse Ost-West bilden im Siedlungsgebiet die Zürcher- und die Landstrasse. Die angrenzenden Industrie- und Gewerbegebiete sind parallel dazu erschlossen. Parallel zur Hauptstrasse verläuft in Spreitenbach südlich, in Killwangen nördlich der Ost-West-Achse zudem die Bahnhofstrasse. Sie erschliesst weitere Industrie- und Gewerbegebiete. In Ost-West-Richtung verlaufen mehrere Strassen teilweise parallel zueinander. Die nicht optimale Verbindung nach Würenlos führt vom Bahnhof aus über die Würenloserstrasse unter der Autobahn hindurch und über die Limmat.</p>

2.3 Rahmenbedingungen

2.3.1 Limmattalbahn 2. Etappe

Das Limmattal stösst verkehrstechnisch an seine Grenzen. Um den öffentlichen Verkehr zu stärken, realisieren die Kantone Zürich und Aargau die Limmattalbahn. Diese soll einen Grossteil des zukünftigen Mehrverkehrs innerhalb des Gebietes bewältigen.

Die erste Etappe ist in Betrieb und führt von Altstetten bis Schlieren. Die zweite Etappe von Schlieren bis Killwangen ist im Bau. Die Inbetriebnahme ist auf Ende 2022 geplant. Langfristig ist eine dritte Etappe über Neuenhof und Wettingen bis nach Baden angedacht.

2.3.2 A1-Vollanschluss Spreitenbach in Richtung Zürich

Die Autobahn A1 führt in Ost-West-Richtung mitten durch das Limmattal. Killwangen und Spreitenbach verfügen via Furttalstrasse über einen Anschluss von und nach Baden. Von Zürich kommend liegt die Autobahnausfahrt Dietikon am nächsten.

Im kantonalen Richtplan des Kantons Aargau ist als Vororientierung ein zweiter Halbanchluss Richtung Zürich vorgesehen. Alternativ dazu könnten die beiden Halbanlüsse zu einem Vollanschluss zusammengelegt werden.

2.3.3 Velovorzugsroute Zürich – Dietikon – Killwangen

Von Zürich über Dietikon nach Spreitenbach ist eine Velovorzugsroute für kurze und mittlere Wegestrecken geplant. Wünschenswert ist eine Route abseits der stark belasteten MIV-Achsen.

Die Velovorzugsroute (im Kanton Zürich als Veloschnellroute bezeichnet) soll gemäss Agglomerationsprogramm Limmattal der 3. Generation auf dem Abschnitt Altstetten-Schlieren im Jahr 2022, auf dem Abschnitt Schlieren – Dietikon im Jahr 2026 und auf dem Abschnitt Dietikon - Killwangen nach 2026 in Betrieb genommen werden. Im Abschnitt von Dietikon über Spreitenbach nach Killwangen muss die genaue Führung noch definiert werden. Gemäss den aktuellen Studien der beiden Kantone soll die Velovorzugsroute im Raum Spreitenbach - Killwangen südlich entlang des Gleisfeldes auf dem SBB-Areal verlaufen.

3 Verfahren

3.1 Auftraggeberinnen

Auftraggeberinnen sind die beiden Gemeinden Killwangen und Spreitenbach, jeweils vertreten durch deren Gemeinderat. Der Kanton Aargau unterstützt die Planung mit einem Beitrag.

3.2 Organisation und Moderation

Die Begleitung der Testplanung (fachliche Vorbereitung, Organisation, Moderation und Vorprüfung) erfolgte durch:

PLANAR AG für Raumentwicklung
Gutstrasse 73
8055 Zürich
www.planar.ch

3.3 Verfahrensart

Das Verfahren wurde als Testplanung im Einladungsverfahren mit zwei interdisziplinär zusammengesetzten Planerteams durchgeführt. Es fanden eine Startveranstaltung mit Begehung, zwei Zwischenbesprechungen und eine Schlussbesprechung statt.

Mit der Testplanung wurden Konzeptansätze untersucht, verglichen und selektioniert. Der Dialog zwischen den Bearbeitungsteams und dem Begleitgremium erlaubte ein gemeinsames Verständnis für die Aufgabenstellung und die Lösungsmöglichkeiten.

3.4 Begleitgremium

Das Begleitgremium setzte sich wie folgt zusammen:

Sachgremium

- Valentin Schmid, Gemeindepräsident Spreitenbach (Vorsitz)
- Werner Scherer, Gemeindeammann Killwangen
bzw. Jürg Lienberger, Bauvorstand Killwangen als Stellvertreter
- Daniel Schluep, Fachspezialist Raumplanung Spreitenbach
- Timon Schlumpf, Ing.-Büro Senn AG, Bauverwalter Killwangen

Fachgremium

- Rainer Klostermann, dipl. Architekt ETH / SIA, Raumplaner FSU / SRL, Zürich
- Alexandra Wicki, Verkehrsplanerin, dipl. Siedlungsplanerin HTL / FSU, Architektin NDS ETH, Zürich
- Ingo Golz, Master of Landscape Architecture MLA BSLA, SIA, REG A, Wettingen

Experten

- Reto Candinas, Kreisplaner Kanton Aargau BVUARE (bis Ende März 2019)
- Martin Schneider, Raumplanung Ost, Kanton Aargau BVUARE
- Oliver Hager, Kreisplaner Kanton Aargau BVUARE (ab April 2019)
- Lukas Nadig, Bauverwalter Gemeinde Spreitenbach (ab April 2019)
- Fabienne Wey, Ing.-Büro Senn AG, Bauverwaltung Killwangen (Ersatz)

Moderation / Organisation / Protokollierung

- Manuel Peer, PLANAR AG für Raumentwicklung (Ersatz Fachgremium)
- Sarina Hablützel, PLANAR AG für Raumentwicklung (bis Ende Juni 2019)
- Dominic Schuppli, PLANAR AG für Raumentwicklung (ab Juli 2019)

3.5 Teilnehmende Teams

Teambildung	Die teilnehmenden Teams mussten sich mit Personen aus den drei Fachbereichen Städtebau, Freiraumplanung und Verkehrsplanung zusammensetzen. Jedes Team hatte ein federführendes Büro zu bestimmen. Mehrfachbeteiligungen von Büros Teams waren nicht zulässig. Der Beizug weiterer Fachleute war möglich.												
Auswahl der Teams	Die folgenden zwei Teams wurden für die Teilnahme an der Testplanung ausgewählt:												
Teilnehmende Teams	<table><tr><td>Städtebau:</td><td>Ammann Albers GmbH StadtWerke, Zürich</td></tr><tr><td>Landschaft:</td><td>Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, Zürich</td></tr><tr><td>Verkehr:</td><td>IBV Hüsler AG, Zürich</td></tr><tr><td>Städtebau:</td><td>yellow z urbanism architecture, Zürich / Berlin</td></tr><tr><td>Landschaft:</td><td>Treibhaus Landschaftsarchitektur, Hamburg</td></tr><tr><td>Verkehr:</td><td>asa AG, Rapperswil-Jona</td></tr></table> <p>Die Federführung übernahm jeweils das beteiligte Architekturbüro (Städtebau).</p>	Städtebau:	Ammann Albers GmbH StadtWerke, Zürich	Landschaft:	Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, Zürich	Verkehr:	IBV Hüsler AG, Zürich	Städtebau:	yellow z urbanism architecture, Zürich / Berlin	Landschaft:	Treibhaus Landschaftsarchitektur, Hamburg	Verkehr:	asa AG, Rapperswil-Jona
Städtebau:	Ammann Albers GmbH StadtWerke, Zürich												
Landschaft:	Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, Zürich												
Verkehr:	IBV Hüsler AG, Zürich												
Städtebau:	yellow z urbanism architecture, Zürich / Berlin												
Landschaft:	Treibhaus Landschaftsarchitektur, Hamburg												
Verkehr:	asa AG, Rapperswil-Jona												

4 Ablauf der Testplanung

4.1 Startveranstaltung und Abgabe der Unterlagen

Startveranstaltung und Abgabe der Unterlagen

Am Mittwoch, 24. April 2019 wurde eine Startveranstaltung zur Testplanung durchgeführt. Diese diente dazu, den teilnehmenden Teams die Unterlagen zu überreichen und zu kommentieren. Im Anschluss an die Veranstaltung fand eine geführte Besichtigung des Planungsgebietes statt. Eine Teilnahme an der Begehung war obligatorisch.

4.2 Fragenstellung und Fragenbeantwortung

Fragen zum Programm

Die Teilnehmenden konnten bis am Freitag, 10. Mai 2019 per E-Mail Fragen zum Programm der Testplanung, zur Aufgabenstellung und den abgegebenen Unterlagen stellen. Sämtliche eingegangenen Fragen und die entsprechenden Antworten wurden am Freitag, 24. Mai 2019 per E-Mail als verbindliche Beilage zum Programm versendet.

4.3 Zwischenbesprechungen

Es wurden zwei Zwischenbesprechungen durchgeführt. Ziel der Zwischenbesprechungen war es, offene Fragen miteinander zu klären, die Aufgabenstellung wo notwendig zu präzisieren und die Zwischenstände mit den Teams zu diskutieren. Die beiden Zwischenbesprechungen waren workshopartig angelegt, wobei der Dialog zwischen dem Begleitgremium und den Teams im Vordergrund stand. Die Darstellungen sollten skizzenhaft im «Werkstatt-Charakter» gehalten werden. Es wurden keine abschliessenden Darstellungen erwartet. Die Art der Präsentation war freigestellt.

4.3.1 Erste Zwischenbesprechung

Erste Zwischenbesprechung

Die erste Zwischenbesprechung fand am Dienstag, 18. Juni 2019 mit den teilnehmenden Planungsteams gemeinsam statt. Die beiden Teams präsentierten dem Begleitgremium ihre Analyseergebnisse mit Aussagen betreffend Zugang zum Raum und zur Aufgabenstellung, sowie erste konzeptionelle Ansätze. Weiter hatten die Teams die Möglichkeit offene Fragen zur Ausgangslage und zur Aufgabenstellung zu stellen. Im Anschluss an die Präsentationen wurden die präsentierten Ansätze gemeinsam diskutiert.

Das Begleitgremium war erfreut über die fundierten Analysen und die präsentierten konzeptionellen Ansätze. Beide Teams haben sich der Aufgabenstellung auf unterschiedliche Weise genähert und sich intensiv mit den räumlichen Verhältnissen und der Verkehrssituation auseinandergesetzt.

Die Erkenntnisse aus der ersten Zwischenbesprechung wurden in Form eines Kurzberichtes mit allgemeinen und individuellen Empfehlungen je Team zur Weiterbearbeitung festgehalten und den Teams am Freitag, 28. Juni 2019 zugestellt.

4.3.2 Zweite Zwischenbesprechung

Zweite Zwischenbesprechung

Die zweite Zwischenbesprechung fand am Dienstag, 13. August 2019 mit den teilnehmenden Planungsteams einzeln statt. An der zweiten Zwischenbesprechung wurde ein Entwicklungskonzept für den Grenzraum im Entwurf erwartet. Das Konzept sollte konzeptionelle Aussagen zum Verkehr, zum Städtebau, zum Freiraum und zu den Funktionen / Nutzungen machen.

Im Anschluss an die Präsentationen konnte das Begleitgremium aufgrund der vorgestellten Studien die Potentiale und Risiken beurteilen Empfehlungen zur Weiterbearbeitung

tion formulieren. Die Erkenntnisse aus der zweiten Zwischenbesprechung wurden wiederum in Form eines Kurzberichtes mit allgemeinen und individuellen Empfehlungen je Team festgehalten und den Teams am Donnerstag, 22. August 2019 zugestellt.

4.4 Einreichen der Schlussarbeiten

Schlussabgabe

Die Schlussarbeiten wurden bis am Freitag, 27. September 2019 in digitaler und gedruckter Form beim verfahrensbegleitenden Büro eingereicht. Als Schlussabgabe wurde ein Entwicklungskonzept für den Grenzraum im Sinne eines integralen Gesamtkonzepts erwartet. Dieses hatte insbesondere folgende Themenbereiche zu umfassen:

- Städtebau und Freiraum: Volumen, Setzung und Körnigkeit der Bauvolumen, öffentliche und private Grün- und Freiräume, ökologische Trittsteine im Siedlungsgefüge, Grünachsen, ökologische Vernetzung
- Verkehr: Verkehrsnetz für den motorisierten Verkehr, öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverbindungen
- Nutzungen / Funktionen: Verteilung der Nutzungen im Gebiet, Übergänge zwischen den Nutzungen

4.5 Vorprüfung der eingereichten Beiträge

Vorprüfung

Die eingereichten Beiträge wurden von der Verfahrensbegleitung einer wertungsfreien Vorprüfung unterzogen. Dabei wurden die formellen (Fristen und Vollständigkeit) materiellen Anforderungen (Einhalten der Rahmenbedingungen) geprüft. Die Ergebnisse der Vorprüfung wurden dem Begleitgremium anlässlich der Schlussbesprechung bekannt gegeben.

4.6 Schlussbesprechung und Beurteilung

Schlussbesprechung

Die Schlussbesprechung und Beurteilung der eingereichten Arbeiten fand am Donnerstag, 3. Oktober 2019 statt. Der Morgen diente der Vorstellung des Vorprüfungsergebnisses durch das verfahrensbegleitende Büro und der anschliessenden Präsentation der Schlussarbeiten durch die Planungsteams. Die Präsentation erfolgte im Beisein des Begleitgremiums, der Experten und des jeweils anderen Planungsteams. Im Anschluss an die Präsentationen wurden die Beiträge gemeinsam diskutiert und offene Fragen geklärt.

Die Beurteilung der eingereichten Arbeiten erfolgte am Nachmittag ohne die Projektverfassenden durch das Begleitgremium. Aufgrund der Diskussionen im Begleitgremium konnten die wesentlichen Erkenntnisse aus der Testplanung festgehalten und Schlussfolgerungen formuliert werden.

5 Beschrieb der Beiträge

5.1 Team A – yellow z urbanism architecture

Städtebau: yellow z urbanism architecture, Zürich / Berlin
 Landschaft: Treibhaus Landschaftsarchitektur, Hamburg
 Verkehr: asa AG, Rapperswil-Jona



Abb. 3: Konzeptplan Team A (Quelle: yellow z urbanism architecture, Zürich / Berlin)

Das Projekt vergleicht die parallel zueinander verlaufenden, linearen Strukturen, die das Planungsgebiet durchziehen - Strassen, Geleise, Landschaftselemente und die Limmat - mit den Bändern einer DNA. Diese sollen durch städtebauliche, verkehrliche und landschaftliche Interventionen und Spielregeln neu zueinander in Beziehung gebracht werden. Das Grenzgebiet zwischen Killwangen und Spreitenbach soll dadurch zu einem qualitätsvollen, urbanen Netz werden. Der Vorschlag baut dabei auf «charakteristischen Orten» auf, die bereits bestehen und die sich identitätsstiftend entwickeln können.

Die zentrale Empfehlung des Entwurfs lautet «Stadt und Landschaft gleichermassen». Was damit gemeint ist, zeigt die Integration der Limmattalbahn in das Siedlungsgebiet. Das Projekt nutzt sie als Chance für den Spreiti-Boulevard, der als gestalteter Verkehrsraum zum eigentlichen städtebaulichen Rückgrat für neue städtebauliche Ensemble, Zentrums-, Wohn- und Arbeitsnutzungen sowie Frei- und Grünräumen wird. Die markante Längsachse wird als Sequenz aus vier städtebaulichen Adressen ausgebildet: «Bahnhöfe», «Strassenhaus», «Deck» und «Feld». Sie folgen in ihrer Bebauungsstruktur, in der Anordnung verschiedener Nutzungen sowie im Profil und in der Gestaltung des Verkehrsraums eigenen Spielregeln.

Ganz dem Ansatz der Stadtlandschaft verpflichtet, schlägt der Rahmenplan mit Zeithorizont 2030 zusätzlich zum Spreiti-Boulevard verschiedene Querachsen vor. Als «Dorf»-, «Sport»- oder «Landschaftsrouten» durchqueren, verbinden und porträtieren diese die im

Grenzgebiet der beiden Gemeinden bereits vorhandenen und künftigen Qualitäten der Verkehrs-, Siedlungs- und Freizeiträume. Eingebunden sind die Verkehrswege in ein Landschaftskonzept. Dadurch sollen in der neuen Stadtlandschaft bisher unbekannt Qualitäten ausgebildet werden: Zentren, Hierarchien und Schnittstellen werden gestärkt oder neu ausgebildet, mögliche Entwicklungsgebiete charakterisiert. Die Limmat wird als «Wasserband» u.a. für die Freizeitnutzung ausgebildet. Die vorgeschlagene Velovorzugsroute entlang dem Bahndamm wird als öffentlicher Raum gestaltet. Der Verkehrsknoten Industriestrasse/Landstrasse bleibt im Konzept bestehen und erfährt durch eine platzartige Gestaltung eine Aufwertung.

Für den Prozess der Stadtentwicklung schlägt das Konzept einen übergeordneten zeitlichen Fahrplan mit der «Initialzündung» 2025, weiteren Entwicklungsschritten bis 2030 sowie dem langfristigen, zeitlich noch unbestimmten Horizont 20xx vor.

Das Konzept ermöglicht Baufelder für unterschiedliche Strukturen und Nutzungen sowie Verkehrs- und Freiräume: Zentrumsnutzungen (z.B. Hotels) sind im neuen Bahnhofgebiet angesiedelt, arbeitsplatzintensives Gewerbe, Dienstleistungen und ein geringer Anteil Wohnungen direkt entlang dem Spreiti-Boulevard. Industrie und Gewerbe sind rückwärtig, quasi in der zweiten Reihe vorgesehen, reine Wohnbauten südlich des Hauptverkehrsraums. Die Ausnutzungsziffern liegen zwischen 1.3 und 2.5. Markante Hochbauten sind beim Übergang zwischen den Abschnitten «Bahnhöfe» und Strassenhaus» sowie nördlich des Bahnhofs mit einem signifikanten Hochhaus vorgesehen. Die Frage, wie viele öffentliche bzw. publikumsorientierte Orte notwendig bzw. verträglich sind, wird konzeptionell beantwortet, jedoch nicht näher beschrieben.

Bahnhofgebiet

Im Bahnhofgebiet ortet der Vorschlag Potenzial für die Verdichtung des bestehenden Wohngebiets sowie für die Besetzung des Areals nördlich der Gleise mit neuen Nutzungen. Zudem ist der Bahnhofstandort mit einem Wohnhochhaus markiert. Mit anderen Worten: Aus der heutigen Haltestelle wird ein Bahnhofsquartier beidseits der Geleise mit Wohn- Gewerbe- und Hotelnutzung. Das Bahnhofgebiet soll zudem eine Scharnierfunktion gegenüber Würenlos ausbilden. Dazu wird die Unterführung (Würenloserstrasse) zu einem Abschnitt der konzipierten «Dorfroute», die an dieser Stelle vor allem für den Langsamverkehr aufgewertet werden soll. Für die Umsetzung des Konzepts ist eine situative Entwicklungsstrategie, die dem baulichen Bestand und der Topographie eine besondere Bedeutung gibt, angedacht.

Strassenhaus

Der Abschnitt «Strassenhaus» erhält seinen Namen durch ein Viadukt, das den Verkehr in der Verlängerung zum Spreiti-Boulevard künftig auf zwei übereinander liegenden Ebenen führen kann. Im Erdgeschoss ermöglicht das Strassenhaus gewerbliche Nutzungen. Die Velovorzugsroute wird hier in einer ersten Etappe entlang der alten Industriestrasse geführt. Die nördlichen Parzellen sind für die Industrie und das Gewerbe vorgesehen. Südlich dazu sind zusätzliche Gebäude entlang der Verkehrsachse angebaut bzw. freistehend und bis 15 Meter hoch. Sie bieten Raum für publikumsorientierte und arbeitsplatzintensive Nutzungen. Auf der südlichen Strassenseite gliedern einzelne Wohnbauten den Raum zwischen Damm und Bahnhofstrasse. Der Grünraumanteil beträgt rund ein Drittel der Fläche.

Deck

Der Abschnitt «Deck» mit der neuen Haltestelle Spreitenbach West bietet ebenfalls Platz für publikumsorientierte Nutzungen sowie für Wohnungen und Gewerbe, die direkt an die Landschaftsrouten angeschlossen sind. Nördlich zum Spreiti-Boulevard ist beim «Deck» ein 60x60 Meter grosses Baufeld angedacht. Die Dimension des Baufelds soll differenzierte Typologien für unterschiedliche Nutzungen sowie Innen- und Aussenräume zulassen. Die Gebäude werden hier bis 15 Meter hoch.

Südlich zum Spreiti-Boulevard löst sich beim «Deck» das Baufeld in einzelne Volumen auf. Dadurch wird ein stadträumlicher Übergang zum EFH-Quartier geschaffen. Der Grünraumanteil beträgt rund ein Drittel der Fläche. Die Aussenkante des Baufelds gegenüber dem Spreiti-Boulevard wird durch eine vorgegebene Baulinie definiert.

Feld

Im Abschnitt «FELD» reagieren die Spielregeln nördlich des Spreiti-Boulevards auf die gegenüberliegende, bestehende Bebauung. Die Baufelder sollen mit freistehenden Gebäuderiegeln besetzt werden, die dem Boulevard die Stirnseiten zeigen und vom Strassenraum räumlich abgesetzt sind. Die Zwischenräume sind grün. Alternativ sind im Konzept grossmassstäbliche, gewerbliche Hallenbauten bis 20 Meter Gebäudehöhe vorstellbar. Südlich des Spreiti-Boulevards sollen sich allfällige Neubauten in die bestehende Siedlungsstruktur einbinden.

5.2 Team B – Ammann Albers GmbH StadtWerke

Städtebau: Ammann Albers GmbH StadtWerke, Zürich
 Landschaft: Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, Zürich
 Verkehr: IBV Hüsler AG, Zürich



Abb. 4: Konzeptplan Team B (Quelle: Ammann Albers GmbH StadtWerke, Zürich)

Neue Bahnhofstrasse

Das Konzept erhält seine prägende Wirkung dadurch, dass zwischen der Haltestelle Spreitenbach West und dem Bahnhofareal – in der direkten Fortsetzung der Landstrasse bzw. des «Spreiti-Boulevards» – die «Neue Bahnhofstrasse», eine neue städtebauliche Achse, eingeführt wird. Von den Verfassern auf den Punkt gebracht: «Spreitenbach bekommt einen Boulevard, der gradlinig zum Bahnhofplatz führt.» Typologisch soll die neue Achse einem «Parkway» gleichen und dabei für den Langsamverkehr besonders attraktiv sein.

Zum städtebaulichen Gerüst des Konzept zählen eine Schar von parallel verlaufenden Erschliessungsräumen: Die Velovorzugsroute zwischen den Geleisen und der Autobahn; die Industriestrasse, die verlegt und gemäss den Anforderungen an die Logistik des Gewerbes gestaltet wird; die Bahnhofstrasse, typisiert als «Dorfstrasse» sowie die verkehrsberuhigte Poststrasse als Verbindung zwischen den historischen Dorfkernen. Quer dazu führt das Konzept eine «urbane» und eine «grüne» sowie die Querachse «Fusion» ein. Schliesslich zählen auch Schulen und öffentliche Einrichtungen zum Gerüst des Konzepts.

Nutzungsbänder	Inhaltlich wird das konzeptionelle Gerüst mit sogenannten «Bändern» für verschiedene Nutzungsarten und Nutzungsqualitäten gefüllt. Von Südwesten nach Nordosten lautet die Abfolge: «Wohnen am Waldrand», «Wohnen im Park», «Mischnutzungen», «Industrie / Lager / Logistik» und «Ruderal Korridore». Durch die Vernetzung dieser Nutzungsbänder mit den erwähnten Erschliessungsräumen ergibt sich ein vielfältiges Set aus städtebaulichen, landschaftlichen und funktionalen Stadtraum-Profilen und daraus eine eigenständige, wechselnde Abfolge von unterschiedlich erleb- und nutzbaren stadträumlichen Sequenzen.
Hohe Häuser als Zeichen	Die neue städtebauliche Ordnung am Bahnhofplatz bildet (der Idee einer «Kleinstadt» folgend) eine Serie von einzelnen Wohnbauten am Hang, das polygonale Bahnhofgebäude in Form eines Hochhauses sowie die Blockrandbebauung der neuen Bahnhofstrasse. Zwei weitere Hochhäuser (mehr als 20 Geschosse, wobei auch das Team bezüglich der notwendigen und verträglichen Gebäudehöhe unsicher war) sieht das Konzept nordwestlich des Bahnhofgebäudes und als Auftakt zur neuen Bahnhofstrasse vor. Bei der Ankunft am Bahnhof ergibt sich durch die städtebauliche Neuordnung auch eine neue Orientierung in zwei Richtungen: in Richtung der Wohnhochhäuser um die Alte Bahnhofstrasse und in Richtung des historischen Dorfkerns.
Regelwerk	Pflichtbaulinien, die Anzahl möglicher Geschosse, der mögliche Bauraum für Vollgeschosse und Arkaden sowie die städtebauliche relevante Baumbepflanzung sind für die einzelnen Baufelder in einem Regelplan festgehalten.
Verkehrskonzept	Das Konzept für den Verkehr folgt der Grundidee, dass sämtliche Strassen im Hinblick auf künftige Bedürfnisse und Anforderungen möglichst flexibel nutz- und gestaltbar bleiben sollen. Der Bahnhofvorplatz wird verkehrsberuhigt und die Neue Bahnhofstrasse attraktiv gestaltet. Am Bahnhofplatz selbst wird eine Begegnungszone mit ÖV, d.h. ohne privaten Durchgangsverkehr vorgeschlagen. Der Bahnhof und die weiteren Haltestellen sollen jeweils direkt oder indirekt mit der jeweiligen Umgebung verbunden werden können. Das vorgeschlagen Wegnetz verlegt die Industriestrasse weg von der Landstrasse in die Nähe der Bahn bzw. in die Achse vom Bahnhof zur Haltestelle Spreitenbach West. Durch die Distanz zwischen Industriestrasse und Landstrasse soll der Höhenunterschied künftig durch eine Rampe bewältigt werden. Das bisherige, schleifenförmige Brückenbauwerk kann wegfallen. Für die Umsetzung des Verkehrskonzepts bzw. für die Etappierung einzelner Massnahmen im Zusammenhang mit der baulichen Entwicklung schlägt das Konzept verschiedene Varianten vor.
9-Punkte-Plan	Gemäss den Autoren kann das städtebauliche Konzept als 9-Punkte-Plan zusammengefasst werden: Kleinstadt um den Bahnhof; Anbindung Killwangen; Anbindung Limmat; Anbindung Spreitenbach; Ladenstrasse mit Arkade; Platz Spreitenbach West: Mischnutzung an den Zentren; Traverse zur Alten Bahnhofstrasse; Traverse zur Poststrasse.

6 Erkenntnisse und Schlussfolgerungen

Die Planungsteams haben sich der Aufgabenstellung auf unterschiedliche Weise genähert. Während beide Teams ähnliche Schlussfolgerungen hinsichtlich der angestrebten Verkehrsführung und Vernetzung ziehen, weisen die beiden Konzepte in der Ausformulierung der Bebauungsstrukturen und Freiräume grössere Unterschiede auf. Diese Unterschiede erlaubten es dem Begleitgremium, die Chancen und Potentiale, aber auch die Risiken möglicher Massnahmen intensiv zu diskutieren und fundierte Schlussfolgerungen zu ziehen. Dabei kommt das Begleitgremium zum Schluss, dass keines der beiden Konzepte hinsichtlich seiner Qualitäten und georteten Potentiale deutlich überwiegt. Vielmehr liefern beide Ansätze vielversprechende, schlüssige Vorschläge, welche wertvolle Hinweise und Handlungsmöglichkeiten zuhanden der künftigen Planung aufzeigen, so dass die gewonnenen Erkenntnisse in Sinne einer Synthese abschnittsweise festgehalten werden können.

Gebietseinteilung

Zum besseren Verständnis und zur Verortung der nachfolgend aufgeführten Erkenntnisse und Schlussfolgerungen wird das Gebiet der Testplanung grob in die Gebiete gemäss nachfolgender Abbildung (Abb. 5) eingeteilt. Die Einteilung ist aus den eingereichten Konzepten abgeleitet.

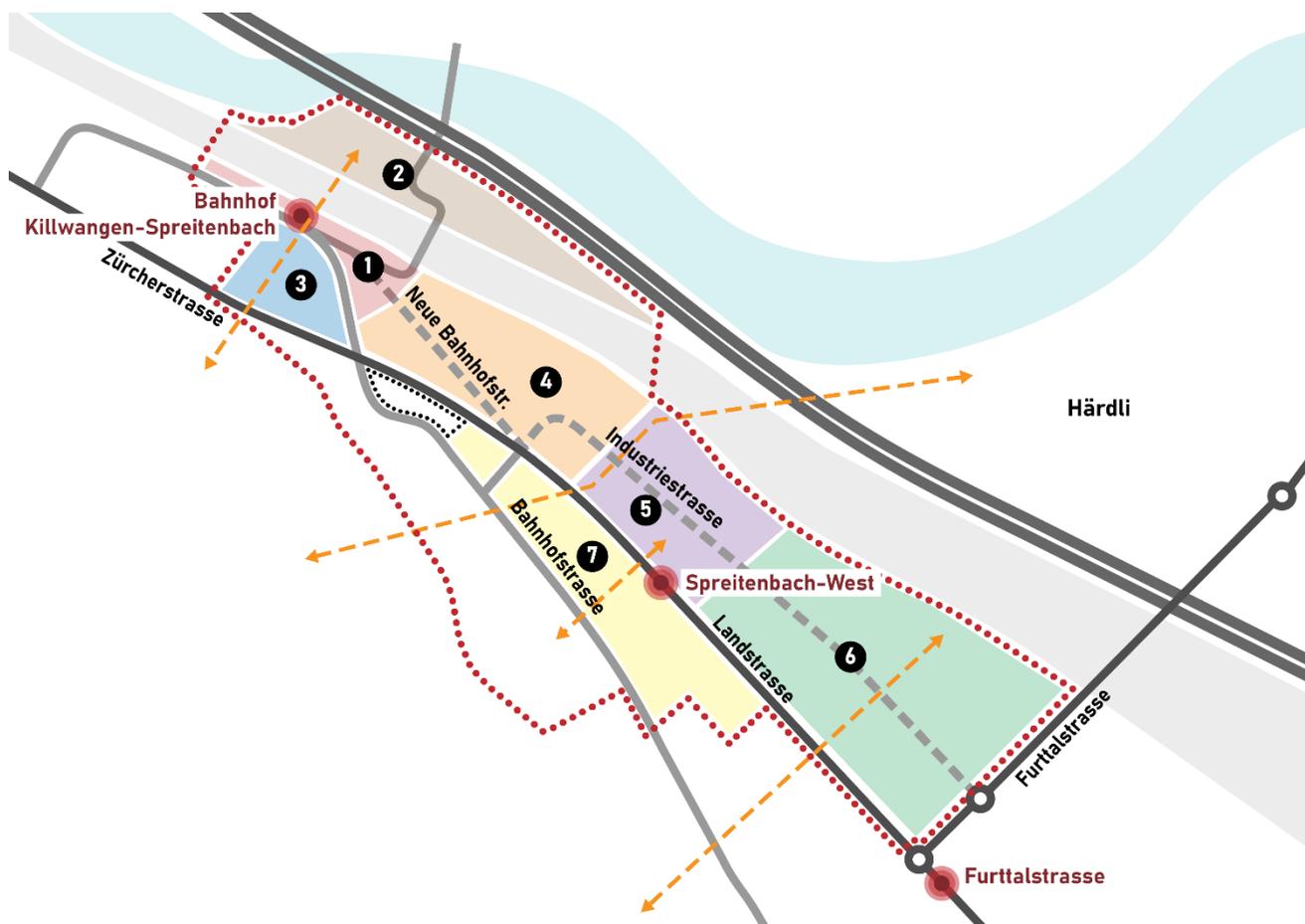


Abb. 5: Gebietsübersicht und Einteilung (Quelle: PLANAR AG für Raumentwicklung, Zürich)

Generelle Schlussfolgerungen

Generelle
Schlussfolgerungen

Im Westen, rund um den Bahnhof und südlich der Landstrasse (Gebiete 4 und 7) wird teilweise die Struktur und im Gebiet 7 vor allem die Dichte gemäss dem Vorschlag von Ammann Albers StadtWerke übernommen. Die Bebauung südlich der Landstrasse soll tiefere Gebäudehöhen aufweisen, als diejenige im Norden, so dass die Bebauung im Norden einen Rücken bildet. Die Idee der Schaffung einer geradlinigen Verbindung zwischen der Landstrasse zum Bahnhof Killwangen und den platzartigen Übergängen zwischen den einzelnen Abschnitten vermag zu überzeugen.

Im östlichen Teil des Planungsgebietes ab der Einmündung der Industriestrasse in die Landstrasse (Gebiete 5 und 6) erscheint der Vorschlag von yellow z auf der nördlichen Seite der Landstrasse überzeugender. Dies trifft auch für die von yellow z vorgeschlagenen talquerenden Strukturen zu.

Nachfolgend werden die wesentlichen Erkenntnisse und Hinweise zuhanden der künftigen Planung Gebiets- und Themenweise aufgeführt.

Städtebau und Freiraum

Gebiet 1: Bahnhof
Ziel: Vertiefungsstudie



Das Bahnhofsgebiet wurde als Schlüsselstelle für die künftige Entwicklung des gesamten Grenzraumes erkannt. Das Aufeinandertreffen unterschiedlicher Verkehrsachsen und Verkehrsträger, die Verbindung nach Würenlos und die beengten räumlichen und topografischen Verhältnisse bilden die zentralen Herausforderungen für die angestrebte Entwicklung des gesamten Bahnhofsareals mit einer der Bedeutung angemessenen, qualitätsvollen Platzsituation. Die aufgezeigten Ansätze in der Testplanung zeigen mögliche Interventionen und Herangehensweisen auf. Während sich das Begleitgremium einig ist, dass eine verkehrsberuhigte Situation mit flächigen Strassenquerungen einen Beitrag zu einer qualitätvollen Weiterentwicklung leisten kann, konnte die abschliessende Lösung mit entsprechender Detaillierung für die Gesamtentwicklung des Bahnhofsgebietes noch nicht gefunden werden. Entsprechend ist das Bahnhofgebiet als Gesamttraum unter Einbezug der heutigen und künftigen Verkehrsführung (inkl. Velovorzugsroute), der Integration des Bahnhofsplatzes und der Anschlüsse an die umliegenden Quartiere sowie unter Berücksichtigung der herausfordernden Topografie neu zu denken. Es wird empfohlen, diese Vertiefung in einem separaten Verfahren unter Einbezug sämtlicher relevanter Akteure durchzuführen.

Gebiet 2:
Bahnhof Nord



Die Testplanung zeigte auf, dass das Gebiet nördlich des Bahnhofes Killwangen-Spreitenbach, trotz der herausfordernden Lage zwischen Bahnlinie und Autobahn, aufgrund der sehr guten OeV-Erschliessung Entwicklungspotenzial für einen Standort mit 500 bis 800 Arbeitsplätzen aufweist. Ein Landmark, wie vom Team yellow z vorgeschlagen, wird zum heutigen Zeitpunkt jedoch als nicht zielführend erachtet. Ebenfalls ist auf verkehrsintensive und publikumsorientierte Nutzungen zu verzichten. Die hohe OeV-Gunst soll stattdessen genutzt werden, um autoarme Arbeitsnutzungen anzusiedeln.

Gebiet 3:
Bahnhof Süd



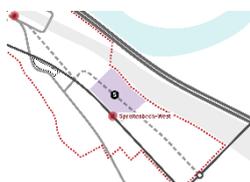
Die Hanglage und die steile Böschung südlich des Bahnhofes erschweren die Anbindung des Dorfes Killwangen an den Bahnhof. Die Testplanung zeigte auf, dass eine städtebauliche Vermittlung zwischen dem Bahnhofareal und dem südlich davon gelegenen Quartier und die Schaffung eines «Gegenübers» zum Bahnhofsgebäude notwendig sind, um die Anbindung des Dorfkerns zu stärken. Dabei kommt das Begleitgremium zum Schluss, dass die notwendige städtebauliche Intervention und der Umgang mit der Hangkante / Topografie «aus dem Quartier heraus» und nicht einseitig vom Bahnhof her entwickelt werden soll, um die gewünschte verbindende Wirkung zu erzielen. Die Parzellen des Quartiers südlich des Bahnhofes (Gebiet 6) sind entsprechend in die Vertiefungsarbeiten rund um das Bahnhofsgebiet miteinzubeziehen.

Gebiet 4:
Bahnhof Ost
«Neue Bahnhofstrasse»



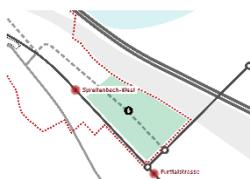
Die Einführung der «Neuen Bahnhofstrasse» schafft die Voraussetzungen dafür, dass im Gebiet östlich des Bahnhofes ein Quartier mit einem für den Grenzraum Killwangen-Spreitenbach gänzlich neuen kleinstädtischen Charakter entsteht. Dem Ansatz von Ammann Albers StadtWerke folgend, ist entlang der neuen Achse eine gemischt genutzte, strassenbegleitende Bebauung mit bis zu 8 Geschossen unter Berücksichtigung von Topografie und Lagegunst denkbar. Aufgrund der Zentralität eignen sich die Erdgeschosse insbesondere für die Anordnung von Gewerbenutzungen. In den oberen Geschossen sind wertschöpfungsintensive Arbeitsplätze sowie entlang der «Neuen Bahnhofstrasse» Wohnnutzungen denkbar. Durch die Schaffung der «Neuen Bahnhofstrasse» können die Bauten gegen Süden an die Zürcherstrasse anschliessen. Der Geländesprung ist mit der Bebauung zu überwinden. Die Anbindung der «Neuen Bahnhofstrasse» an das übergeordnete Strassennetz ist noch zu vertiefen.

Gebiet 5:
Landstrasse Mitte



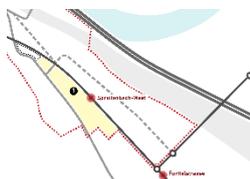
Das vom Team yellow z als «Deck» bezeichnete Gebiet 5, umfasst ungefähr den nördlich der Landstrasse gelegenen Siedlungsbereich ab der Einmündung der Industriestrasse im Westen bis auf die Höhe der geplanten Haltestelle Spreitenbach West im Osten. Dem Ansatz von yellow z folgend, soll der öffentliche Raum in diesem Bereich durch bis auf die Aussenkanten bebaute grosszügige Baufelder (rund 60 x 60 m) definiert werden. Gegenüber den heute gültigen Gebäudehöhen von 27 m soll eine Reduktion auf 6 bis 8 Geschosse bzw. 20-25 m angestrebt werden, wobei auch hier auf der Nordseite (Rücken) höhere Gebäude möglich sind als südlich der Landstrasse. Wichtig ist zudem, dass mit unterschiedlichen Gebäudehöhen in Abhängigkeit der unterschiedlichen Nutzungen die Bebauung strukturiert und eine monotone Erscheinung verhindert wird (z.B. mit einer bewegten Trauflinie). Entlang der Landstrasse werden die Gebäudekanten direkt an den Strassenraum gesetzt (Pflichtbaulinie) und sind zu diesem hin orientiert. Die Aussenraumgestaltung ist funktional und mehrheitlich urban geprägt. Sie weist einen geringen Grünflächenanteil auf, der allenfalls durch eine Baumpfanzpflicht zu ergänzen ist. Das Ausmass der Baufelder lässt Typologien für unterschiedliche Nutzungen zu (Industriehallen, Wohn/Gewerbe-Hofhaus, Mix).

Gebiet 6:
Landstrasse Ost



Das Gebiet 6 umfasst den vom Team yellow z als «Feld» bezeichneten Siedlungsbereich, nördlich der Landstrasse zwischen der Haltestelle Spreitenbach West und der Haltestelle Furttalstrasse. Auch in diesem Bereich wird der Ansatz yellow z hinsichtlich Bauungs- und Freiraumstruktur weiterverfolgt. Bezüglich der Dichte soll aber auf den Vorschlag des Teams Ammann Albers abgestellt werden. Die Baufelder sind mit Riegeln zu besetzen, bei welchen die Stirnseite jeweils zum Strassenraum, Priorität aber zur Landstrasse hin ausgerichtet ist. Gebäudehöhen von 20 m und mehr sind denkbar. Die Riegel sind von der Landstrasse abgelöst. Die entstehenden Zwischenräume – sowohl zwischen den einzelnen Riegeln, als auch zwischen Fahrbahn und Bauten – sind als Grünräume auszugestalten. So entsteht ein Grünflächenanteil von rund 20%. Bei Bedarf können mehrere Baufelder ebenfalls zusammengefasst und mit grossmassstäblichen Hallen bebaut werden, wobei auch diese von der Strasse zurückspringen. Der Grünflächenanteil reduziert sich in diesem Fall auf rund 15%.

Gebiet 7:
Landstrasse Süd



Die Baufelder südlich der Landstrasse, zwischen Landstrasse und Bahnhofstrasse, folgen hinsichtlich Bauungsstruktur dem Vorschlag des Teams Ammann Albers StadtWerke. Die Baufelder sind geprägt durch strassenbegleitende, 4- bis 6-geschossige blockrandähnliche Bauungen, welche sich auf der strassenabgewandten Seite einzeln auflösen und so einen Übergang zum südlich des Bahnhofstrasse gelegenen Wohnquartier schaffen. Die Typologie erlaubt gemischte Nutzungen (Retail, Büro und Gewerbe, Wohnen). Die Bauten sind strassenseitig, Priorität zur Landstrasse hin orientiert. Die stark durchgrünteten, halb-öffentlichen Innenhöfe («grüne Oasen») stehen im

Kontrast zu den urban geprägten öffentlichen Strassen- und Freiräumen und begünstigen ein angenehmes Wohnumfeld.

Perlenkette aus Platzabfolgen

Beide Teams schlagen vor, die Landstrasse mit einer Abfolge von kleinen Plätzen zu strukturieren. Diese helfen die Schnittstellen der Querverbindungen mit der Landstrasse und die Haltestellen der LTB zu verorten. Städtebaulich können diese Orte mit höheren Häusern betont werden.

Städtebauliche Akzente und Hochhäuser

Das Begleitgremium kommt zu Schluss, dass Hochhäuser im Perimeter der Testplanung und insbesondere auf dem Gemeindegebiet von Killwangen keinen unmittelbaren erkennbaren Mehrwert schaffen. Hingegen ist das Setzen von städtebaulichen Akzenten an besonderen Orten denkbar. In welcher Form diese ausfallen ist situativ zu vertiefen. Städtebauliche Akzente in Form von höheren Bauten sind insbesondere im Umfeld des Bahnhofes Killwangen-Spreitenbach denkbar.

Verkehr

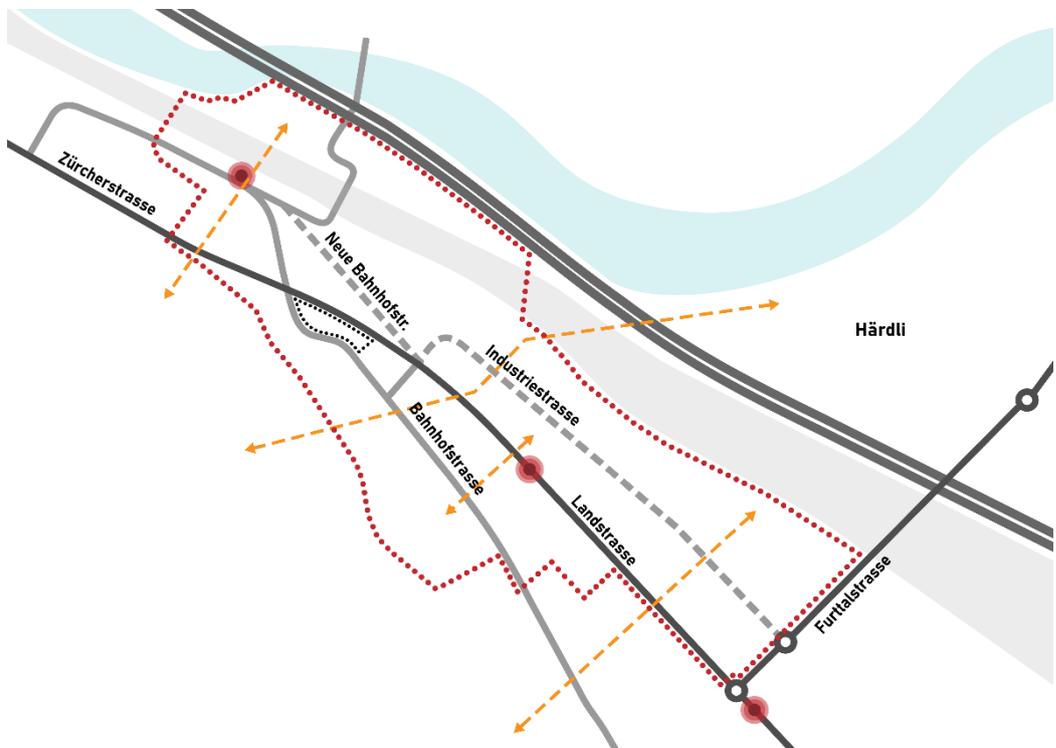


Abb. 6: Übersicht Strassennetz (Quelle: PLANAR AG für Raumentwicklung, Zürich)

Land-/Zürcherstrasse als zentrale Ortsdurchfahrt

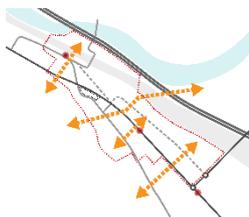
Die **Land-/Zürcherstrasse** ist als neue zentrale Ortsdurchfahrt zu entwickeln. Die heute bestehende Situation mit teilweise zwei Lateralstrassen (Güterstrasse und Industrierstrasse) ist unbefriedigend und schafft eine unnötige Zäsur im Ortsgefüge. Die Lateralstrassen sind soweit möglich aufzuheben (Güterstrasse) und/oder zu verlegen (Industrierstrasse). Die von Ammann Albers StadtWerke vorgeschlagene Gestaltung nach dem Typ «Parkway» mit strassenbegleitenden Grünräumen, parallel verlaufenden, grosszügig angelegten Fuss- und Veloverkehrsachsen und hoher Aufenthaltsqualität ist weiterzuverfolgen. Grundsätzlich sind sämtliche Strassen- und Freiräume von Fassade zu Fassade zu denken und zu planen. Gebäude, welche auf dem Niveau des Strassenraumes stehen, sind in denselben einzubinden. Sämtliche Gebäude entlang der Land-/Zürcherstrasse sind zu dieser hin zu orientieren (Adressbildung).

«Neue Bahnhofstrasse»

Der Vorschlag zur Einführung einer neuen städtebaulichen Achse in der direkten Fortsetzung der Landstrasse zwischen der Haltestelle Spreitenbach West und dem Bahnhofareal besticht durch seine Radikalität. Die von den Verfassern als **«Neue Bahnhofstrasse»** bezeichnete Achse gibt dem Bahnhof als Ankunftsort und Verkehrsdrehscheibe eine neue Wichtigkeit. Ebenso geben die stringente Haltung und die Umsetzung dieser zentralen und geradlinigen Verbindung als Fortsetzung des **«Spreiti-Boulevards»**, der Idee eine neue Kraft, von welcher ein grosses Potenzial für die Entwicklung des gesamten Gevierts ausgeht. Die georteten grossen Potenziale setzen jedoch voraus, dass die Idee der **«Neuen Bahnhofstrasse»** in der vorgeschlagenen Radikalität umgesetzt wird. Die aufgezeigten Zwischenstände vermögen nicht vollends zu überzeugen. Ebenso bestehen noch einzelne Unklarheiten im Umgang mit der Topografie und dem Höhenversatz im Bereich des Anschlusses an den Bahnhofplatz. Die Idee der **«Neuen Bahnhofstrasse»** ist entsprechend weiter zu verfolgen, zu vertiefen und mit geeigneten planerischen Instrumenten sicherzustellen. Die genaue Lage der Achse gilt es im weiteren Vorgehen im Zusammenspiel mit der Topografie und einer guten Platzlösung im Bereich des Bahnhofes gemeinsam mit den Grundeigentümern auszuloten.

Verlegung Industriestrasse Die von beiden Teams vorgeschlagene **Verlegung der Industriestrasse** nach Norden in den Gebieten 5 und 6 (vgl. Abb. 5) bis zu deren Einmündung in die Landstrasse ist weiterzuverfolgen. Durch die Verlegung wird der Durchgangsverkehr vom Anlieferungsverkehr weitestgehend entflochten. Andererseits ist eine direkte Adressierung der Neubauten an der Landstrasse so künftig möglich, wodurch diese als zentrale Ortsdurchfahrt und urbane Achse zusätzlich gestärkt wird. Der Verlauf der Industriestrasse (insb. in Gebiet 5, vgl. Abb. 5) gilt es abgestimmt auf die anstehenden Entwicklungen im Planungsgebiet zu vertiefen. Hier erscheint der Ansatz von yellow z vielversprechend: Die vorgeschlagene Struktur der Baufelder in den betroffenen Gebieten erlaubt – in Abhängigkeit der künftigen Bebauung und des jeweiligen Entwicklungsstands – sowohl eine Führung der Industriestrasse entlang der Bahnlinie als auch mittig zwischen Landstrasse und Bahnlinie als direkte Fortführung des bereits existierenden Strassenabschnittes im Gebiet 6. Langfristig ist eine mittige (Weiter-)Führung umzusetzen, da so mit einer Strasse mehrere Baufelder (nördlich und südlich der Industriestrasse) gleichzeitig erschlossen werden können.

Querverbindungen



Die Vernetzung im Entwicklungsgebiet ist (insb. für den Fuss- und Veloverkehr) mit quer zu den ausgeprägten Längsachsen (Landstrasse, Bahnhofstrasse, Industriestrasse) verlaufenden Verbindungen sicherzustellen und zu stärken. Die **Querverbindungen** sind entsprechend dem Ansatz von yellow z im Sinne von identitätsbildenden **«Routen»** mit eigenen Charakteristika und guter Auffindbarkeit auszuarbeiten und umzusetzen. Mit der Anknüpfung an bestehende Orte, der Namensgebung und der Charakterisierung der jeweiligen Verbindung schafft der Ansatz von yellow z es, die vorhandenen räumlichen Qualitäten in Wert zu setzen und den Räumen eine Identität zu geben, welche weiterzuverfolgen ist.

Anbindung Limmat / «Härdli»

In der von beiden Teams vorgeschlagenen **gleisquerenden Fuss- und Veloverkehrsverbindung zur Limmat bzw. dem «Härdli»** werden grosse Potenziale geortet. Die Verbindung macht das Limmatufer ab dem Siedlungsgebiet für den Fuss- und Veloverkehr einfach, sicher und direkt zugänglich, wodurch der Landschaftsraum Limmat in Wert gesetzt und gestärkt wird. Zudem eröffnet die Verbindung neue Entwicklungspotenziale im Gebiet «Härdli» hin zu postindustriellen Nutzungen. Es wird daher angeraten, die Realisierbarkeit der Verbindung vertieft zu prüfen und diese als bedeutende Querachse in die städtischen Strukturen südlich der Bahngleise zu integrieren.

Velovorzugsroute

Der Verlauf der **Velovorzugsroute** ist in Abstimmung mit dem Kanton weiter zu vertiefen. Die Route soll im Siedlungsgebiet als gestalterisch ausformulierter, öffentlicher

Raum in Erscheinung treten. Der Anbindung an das untergeordnete Veloverkehrsnetz und Vernetzung mit den Quartieren ist in der weiteren Bearbeitung grosse Bedeutung zu schenken.

Nutzungen / Funktionen

Nutzungsverteilung

Nördlich der Landstrasse sollen weiterhin vorrangig Industrie- und Gewerbenutzungen stattfinden. Die aktive Verdrängung dieser Arbeitsnutzungen durch Wohnnutzungen wird längerfristig als nicht zielführend erachtet. An zentralen Lagen entlang der Land-/ Zürcherstrasse sowie im Umfeld des Bahnhofes sind jedoch nachgeordnet Wohnnutzungen in den oberen Geschossen denkbar.

Südlich der Land-/Zürcherstrasse ist Wohnen möglich und erwünscht, wobei insbesondere in den Erdgeschossen entlang der Landstrasse Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen weiterhin angebracht sind.



Abb. 7: Nutzungsverteilung (Quelle: PLANAR AG für Raumentwicklung in Anlehnung an yellow z urbanism architecture, Zürich / Berlin).

7 Weiteres Vorgehen

Beschluss Gemeinderat	Die vorliegende Synthese zur Testplanung wird durch die Gemeinderäte der Gemeinden Killwangen und Spreitenbach bestätigt und im Sinne eines übergeordneten Zielbildes für die Entwicklung des Grenzraumes der Gemeinden Killwangen-Spreitenbach beschlossen.
Grundeigentümergegespräche	<p>Die Gemeinden streben an, die georteten Potentiale für den Grenzraum Killwangen-Spreitenbach mittel bis langfristig in Wert zu setzen. Voraussetzung dazu, ist eine enge Zusammenarbeit mit den betroffenen Grundeigentümern. Die vorliegende Synthese bildet die Grundlage für die Gespräche zwischen den Gemeinden und den Grundeigentümern. Gemeinsam sollen die vorhandenen Potentiale und Interessen diskutiert und das weitere Vorgehen in Abstimmung auf die gemeinsamen Entwicklungsabsichten festgelegt werden.</p> <p>In Abhängigkeit der Ergebnisse aus den Gesprächen und der Entwicklungsbereitschaft der beteiligten Grundeigentümer, sollen die konsolidierten Entwicklungsabsichten in geeigneten Planungsinstrumenten (bspw. regionaler Sachplaner, direkte Umsetzung in Sondernutzungsplanungen oder innerhalb BNO-Revisionen / Teilrevisionen) sichergestellt werden.</p>
Vertiefungsstudien	Dort wo Handlungsbedarf ersichtlich ist und zeitnahe Entwicklungen erwünscht sind (bspw. Bahnhofareal), werden die vorliegenden Ergebnisse – nach Möglichkeit unter Einbezug der betroffenen Grundeigentümer – weiter vertieft und das Regelwerk für die künftige Entwicklung geschärft.

8 Genehmigung

Valentin Schmid
Gemeindepräsident Spreitenbach



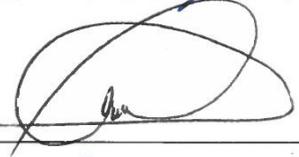
Werner Scherer
Gemeindeammann Killwangen



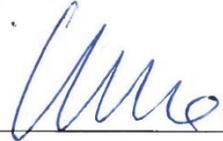
Daniel Schluep
Bereichsleiter Raumplanung Spreitenbach



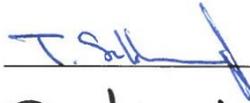
Oliver Hager
Kreisplaner Kanton Aargau ARE



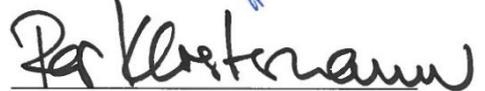
Lukas Nadig
Bauverwalter Gemeinde Spreitenbach



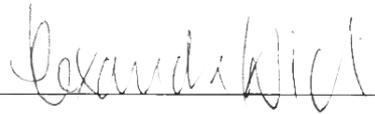
Timon Schlumpf
Ing.-Büro Senn AG, Bauverwalter Killwangen



Rainer Klostermann
dipl. Arch. ETH/SIA, Raumplaner FSU/SRL, Zürich



Alexandra Wicki
Verkehrsplanerin, dipl. Siedlungsplanerin HTL /
FSU, Architektin NDS ETH, Zürich



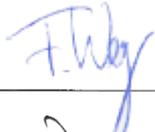
Ingo Golz
Master of Landscape Arch. MLA BSLA, SIA,
REG A, Wettingen



Martin Schneider
Raumplanung Ost, Kanton Aargau BVUARE



Fabienne Wey (Ersatz)
Ing.-Büro Senn AG, Bauverwaltung Killwangen



Manuel Peer (Ersatz)
PLANAR AG für Raumentwicklung, Zürich