



Kanton Aargau
Gemeinden Killwangen und Spreitenbach

Regionaler Sachplan Grenzraum Killwangen-Spreitenbach

Sachplantext

Vorläufige Beurteilung Kanton Aargau (BVU):	25. November 2022
Zur Mitwirkung aufgelegt:	von 01. Juni 2023 bis 31. August 2023
Stellungnahme zum bereinigten Sachplanentwurf Kanton Aargau (BVU):	30. September 2024

Beschlossen von der Gemeinde Killwangen:

Namens des Gemeinderats:

Der / die Gemeindeammann	Der / die Gemeindeschreiber/in
--------------------------	--------------------------------

Beschlossen von der Gemeinde Spreitenbach:

Namens des Gemeinderats:

Der / die Gemeindepräsident/in	Der / die Gemeindeschreiber/in
--------------------------------	--------------------------------

Genehmigt vom Regierungsrat am:

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 Public Management ZHAW
Dominic Schuppli, MSc in Geographie
Pascal Klötzli, MSc OST Raumentwicklung und Landschaftsarchitektur

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Gesetzliche Grundlagen, Aufgaben und Verbindlichkeit	5
1.3	Planungsgegenstand	6
1.4	Bestandteile und Genehmigungsinhalt	6
2	Entwicklungskonzept Grenzraum	7
3	Entwicklungsziele	8
4	Sachthemen	9
4.1	Klima und Umwelt	9
4.2	Akustik und Lärm	13
4.3	Städtebau und Freiraum	15
4.4	Erschliessung und Mobilität	28
4.5	Nutzung	32
5	Übersicht und Koordination	34
6	Finanzierung	36
	Anhang	37

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Grenzraum
Killwangen-Spreitenbach

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 14'500 Einwohnerinnen und Einwohnern und rund 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. Im Grenzraum der beiden Gemeinden treffen auf kleinem Raum unterschiedlichste Siedlungsstrukturen und Nutzungen aufeinander. Zwischen den Bahngleisen und der Land-/Zürcherstrasse (Kantonsstrasse K274) dominieren grossvolumige Industrie- und Lagerhallen von Logistikunternehmen. Im Bereich südlich der Land-/Zürcherstrasse bis zur Bahnhofstrasse haben sich insbesondere Gewerbebetriebe und Einkaufsmärkte niedergelassen. Das Gebiet südlich der Bahnhofstrasse ist von Wohnbauten unterschiedlichen Alters geprägt. Durch die unterschiedlichen Nutzungen weist der Grenzraum auch in städtebaulicher Hinsicht eine grosse Heterogenität auf.

Limmattalbahn

Seit Dezember 2022 führt die Limmattalbahn (LTB) von Zürich Altstetten über Schlieren, Dietikon und Spreitenbach bis nach Killwangen. Sie durchquert den Grenzraum der beiden Gemeinden als Linie 20 im 15 Minuten-Takt und verläuft entlang der Land-/Zürcherstrasse, bis sie auf dem Gemeindegebiet von Killwangen in die Bahnhofstrasse einbiegt und zum Bahnhof Killwangen-Spreitenbach führt. Die LTB ist ein wichtiger Impulsgeber für die räumliche Entwicklung der umliegenden Gebiete.

Stadtstrasse («Spreiti-Boulevard»)

Die Räumliche Entwicklungsstrategie 2030 (RES 2030) der Gemeinde Spreitenbach sieht vor, die Landstrasse nach Westen in Richtung Bahnhof Killwangen-Spreitenbach aufzuweiten und zu einer eigentlichen Stadtstrasse, dem «Spreiti-Boulevard» auszubauen. Der Bau der LTB soll als Anstoss genommen werden, um diese Ziele langfristig umzusetzen. Dafür soll der Strassenraum von Fassade zu Fassade betrachtet, aufgewertet und siedlungsverträglich ausgestaltet werden.

Testplanung

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach wollen die zukünftigen Planungsabsichten im Grenzraum beider Gemeinden (Bahnhof Killwangen-Spreitenbach bis Furttalstrasse Spreitenbach) gemeinsam angehen und in einer geeigneten Form konkretisieren, abstimmen und festhalten.

2019 haben die beiden Gemeinden unter Beizug von Fachexperten verschiedener städtebaulicher Disziplinen sowie Vertretenden von Kanton und Gemeinden eine Testplanung durchgeführt. Dabei wurden zwei interdisziplinär zusammengesetzte Teams beauftragt, die Entwicklungspotenziale hinsichtlich der funktionalen Zusammenhänge sowohl im Verkehr als auch für das Siedlungsgefüge und die Nutzungen auszuloten und Vorstellungen über die zukünftige Entwicklung des Grenzraums Killwangen-Spreitenbach zu entwickeln. Dabei wurde ein besonderes Augenmerk auf die Entwicklung im Zusammenhang mit der Realisierung der Limmattalbahn gelegt.

Die Testplanung konnte Ende 2019 abgeschlossen werden. Das Resultat liegt in Form eines Syntheseberichts vor. Darin wird für das Planungsgebiet ein möglicher Zielzustand in einer unbestimmten Zukunft bis 2030 und darüber hinaus aufgezeigt. Die Resultate (Synthesebericht und -plan) sowie das weitere Vorgehen wurden von den Gemeinderäten beider Gemeinden im März (Spreitenbach) bzw. April 2021 (Killwangen) beschlossen. Mit dem Beschluss legten die Gemeinderäte auch das weitere Vorgehen fest: Das aus der Testplanung hervorgegangene Entwicklungskonzept soll unter Berücksichtigung der Anliegen der betroffenen Grundeigentümer überarbeitet und die Inhalte des Konzepts in einen regionalen Sachplan überführt werden.

Vernehmlassung mit
Grundeigentümern

Im Herbst 2020 wurden die Resultate der Testplanung den betroffenen Grundeigentümern zur Vernehmlassung unterbreitet. Aus den hervorgegangenen Erkenntnissen wurden die tragfähigen Inhalte aus der Testplanung herausgeschält und konkretisiert. Die gemeindeübergreifende Abstimmung der Planungen erfolgt auf dieser Basis.

Regionaler Sachplan

Zur Regelung überkommunaler Sachbereiche der räumlichen Entwicklung können Gemeinden regionale Sachpläne gemäss § 12a BauG erlassen. Der Regionale Sachplan «Grenzraum Killwangen-Spreitenbach» regelt die für die Umsetzung der gemeinsamen Entwicklungsziele und Planungsabsichten erforderlichen Massnahmen und legt das hierzu notwendige Vorgehen und Zeithorizonte fest. Er ist behördenverbindlich.

Innovative Vorschläge zielen
auf langfristige Umsetzung

Die mit der Testplanung aufgebrachten Entwicklungsvorschläge haben teils sehr innovativen Charakter und müssen in unterschiedlichen Zeithorizonten betrachtet werden. Die Herausforderung im regionalen Sachplan besteht entsprechend darin, auf Basis der vorangegangenen Planungen eine gemeinsame Planungsgrundlage zu schaffen, auf welcher für die beteiligten Gemeinden behördenverbindliche Massnahmen und zielführende Zeithorizonte für deren Umsetzung festgelegt werden können.

1.2 Gesetzliche Grundlagen, Aufgaben und Verbindlichkeit

Gesetzliche Grundlage

Der regionale Sachplan «Grenzraum Killwangen-Spreitenbach» ist ein überkommunales Planungsinstrument nach § 12a BauG. Er dient der Abstimmung der räumlichen Entwicklung und der erforderlichen Planungsmassnahmen unter den Gemeinden Killwangen und Spreitenbach. Die formale Ausgestaltung eines regionalen Sachplanes ist frei. Die Inhalte richten sich nach § 1 BauV.

Ziel und Zweck

Der regionale Sachplan zeigt die erwünschte räumliche Entwicklung auf und koordiniert die Bestrebungen der beiden Gemeinden. Er setzt sich aus dem vorliegenden Sachplantext, der Sachplankarte sowie dem Planungsbericht nach Art. 47 zusammen und bildet die Grundlage für die Entwicklung, insbesondere für weitere Planungsverfahren.

Verfahren und Verbindlichkeit

Der regionale Sachplan wird von den Gemeinderäten der Gemeinden Killwangen und Spreitenbach beschlossen. Er erhält seine Rechtswirkung mit der Genehmigung durch den Regierungsrat. Der regionale Sachplan ist nicht grundeigentümergebunden.

Für die kommunalen Behörden verbindlich sind die in Kapitel 3 formulierten Entwicklungsziele sowie die als Festlegung markierten Ziele und Grundsätze in Kapitel 4 mit dazugehöriger Übersicht und Koordination in Kapitel 5.

Einbezug Öffentlichkeit

Die Behörden sorgen dafür, dass die Bevölkerung in geeigneter Weise mitwirken kann (§ 3 BauG). Insbesondere orientieren sie die Öffentlichkeit über die Inhalte, Ziele und Massnahmen des Planwerks. Sie nehmen Anliegen und Eingaben der Bevölkerung im Sinne einer Mitwirkung entgegen. Nach der Mitwirkung wird der Sachplan bereinigt.

1.3 Planungsgegenstand

Planungsperimeter

Der Planungsperimeter umfasst den Grenzraum der Gemeinden Killwangen und Spreitenbach (Bahnhof Killwangen-Spreitenbach bis Furttalstrasse Spreitenbach) mit einer Gesamtfläche von ca. 46 Hektaren. Das betroffene Gebiet ist heute vollständig bebaut.

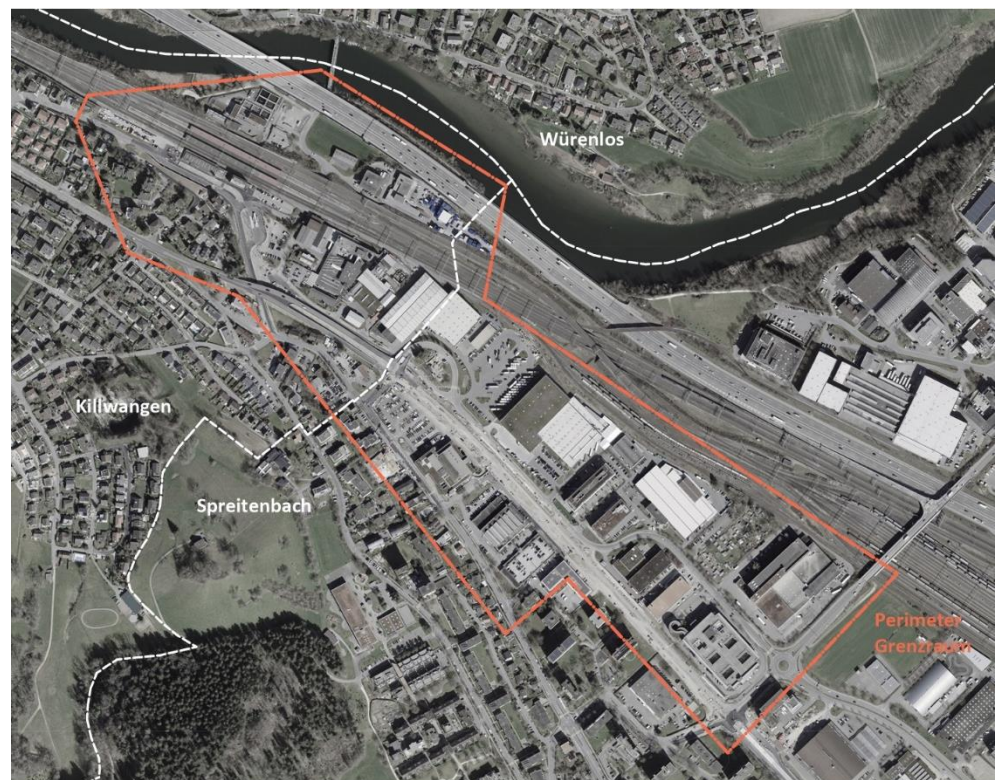


Abbildung 1 – Planungsperimeter «Grenzraum Killwangen-Spreitenbach» (Grundlage: AGIS, 2021)

1.4 Bestandteile und Genehmigungsinhalt

Der Regionale Sachplan «Grenzraum Killwangen-Spreitenbach» besteht aus dem vorliegenden Sachplantext und der angehängten Sachplankarte Massstab 1:2'500.

Ergänzend wirkt der Planungsbericht gemäss RPV Art. 47 sowie dessen Beilagen:

- Stellungnahmen des Kantons Aargau (BVU)
- Mitwirkungsbericht der öffentlichen Auflage
- Bericht des Begleitgremiums zur Testplanung

Die verbindlichen Inhalte (Entwicklungsziele und Festlegungen) sind im vorliegenden Sachplantext rot hinterlegt.

2 Entwicklungskonzept Grenzraum

Gemeinsame Planung

Die beiden Gemeinden erfahren durch die 2. Etappe der Limmattalbahn einen starken Impuls auf die angrenzenden Räume. Dieser Entwicklungsschub wird im Grenzraum als Anlass zur Zusammenarbeit verstanden. Gemeinsam werden Ideen und Planungen entwickelt, die einen adäquaten Umgang mit den Veränderungen als Ziel haben und dementsprechend aufeinander abgestimmt sind. Aufbauend auf den Erkenntnissen aus der Testplanung entstand eine Vision für den künftigen Grenzraum, der sich durch ein integrales Verständnis auszeichnet:

Vision «Killwangen-Spreitenbach»

Entsprechend den räumlichen Potenzialen findet grenzübergreifend eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung statt, welche mit attraktiven Wohn-, Wirtschafts- und Erholungsräumen für eine hohe Lebensqualität sorgt. Ein vielseitiges Wohnangebot und ein interessanter Nutzungsmix nehmen die Bedürfnisse der Bevölkerung auf. Die «Neue Bahnhofstrasse» bildet zusammen mit markanten Gebäuden und einer angemessenen Platzsituation eine neue Adresse für den Bahnhof Killwangen-Spreitenbach. Nördlich der Land-/Zürcherstrasse wird eine Transformation zu arbeitsplatz- und wertschöpfungsintensiver Nutzung stattfinden, während neben dem Gleisraum der SBB nach wie vor Nutzungen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen möglich sind. Eine effiziente Mobilitätssituation für alle Verkehrsteilnehmenden verbindet den Grenzraum zusätzlich und verknüpft ihn mit reizvollen Verbindungen an die angrenzenden Naherholungsräume. Klimatische und ökologische Aspekte werden selbstverständlich in der Entwicklung berücksichtigt und integriert.

Gebietseinteilung

Übergeordnet steht die Leseart der Landschaft «Limmattal» mit ihren prägenden Längsstrukturen:

- Die Limmat,
- flankierende, bewaldete Hügelzüge,
- die Infrastrukturen Autobahn, Eisenbahnlinie, Haupt- und Verbindungsstrassen und neu die Limmattalbahn.

In der Testplanung wurde dieses Verständnis des Limmattals bestätigt und für den Grenzraum entsprechend konkretisiert:

1. Die prägenden Längsverbindungen (Land-/Zürcherstrasse, Bahnhofstrasse, Industrie- strasse) werden zukunftsorientiert erweitert, bzw. ergänzt oder angepasst.
2. Mehrere Querverbindungen werden als identitätsbildende Routen entlang Hotspots (best. und neue charakteristische Orte) aktiviert.

Resultierend entsteht ein Siedlungsnetz mit erkennbaren Teilgebieten, die jeweils eigenständige Entwicklungs-, Nutzungs- und charakteristische Vorgaben aufweisen. Auf diesen Teilgebieten basiert der thematische Inhalt des Regionalen Sachplans «Grenzraum Killwangen – Spreitenbach».

3 Entwicklungsziele

Übergeordnete Ziele

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach beachten die nachfolgenden, gemeinsam gesetzten Entwicklungsziele während der Planung und Entwicklung des Grenzraumes (behördenverbindlicher Genehmigungsinhalt):

- Sicherstellung der gemeinsamen Umsetzung der angestrebten Entwicklung des Grenzraumes durch die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach.
- Städtebaulich qualitätsvolle Weiterentwicklung des Grenzraumes zum attraktiven Wohn-, Wirtschafts- und Erholungsgebiet.
- Sicherstellung der funktionalen Verbindungen innerhalb des Grenzraumes sowie in die angrenzenden Quartiere beider Gemeinden.
- Sicherstellung einer angemessenen Nutzungsvielfalt und -verteilung von Wohnen, Gewerbe und Industrie sowie publikumsorientierten Nutzungen.
- Berücksichtigung der notwendigen Anpassungen des Siedlungsgebiets zugunsten der ökologischen Leistung des Bodens, der Förderung der Biodiversität, der Anpassung an den Klimawandel sowie einer hohen Lebensqualität.
- Sicherstellung einer qualitativ hochstehenden Gestaltung des öffentlichen Raumes innerhalb des gesamten Grenzraumes, welche einheitlichen Gestaltungsgrundsätzen folgt und zur Identitätsstiftung beider Gemeinden beiträgt.
- Umsetzung von Massnahmen für einen effizienten Energieeinsatz mit Wärme- und Kälteverbünden.

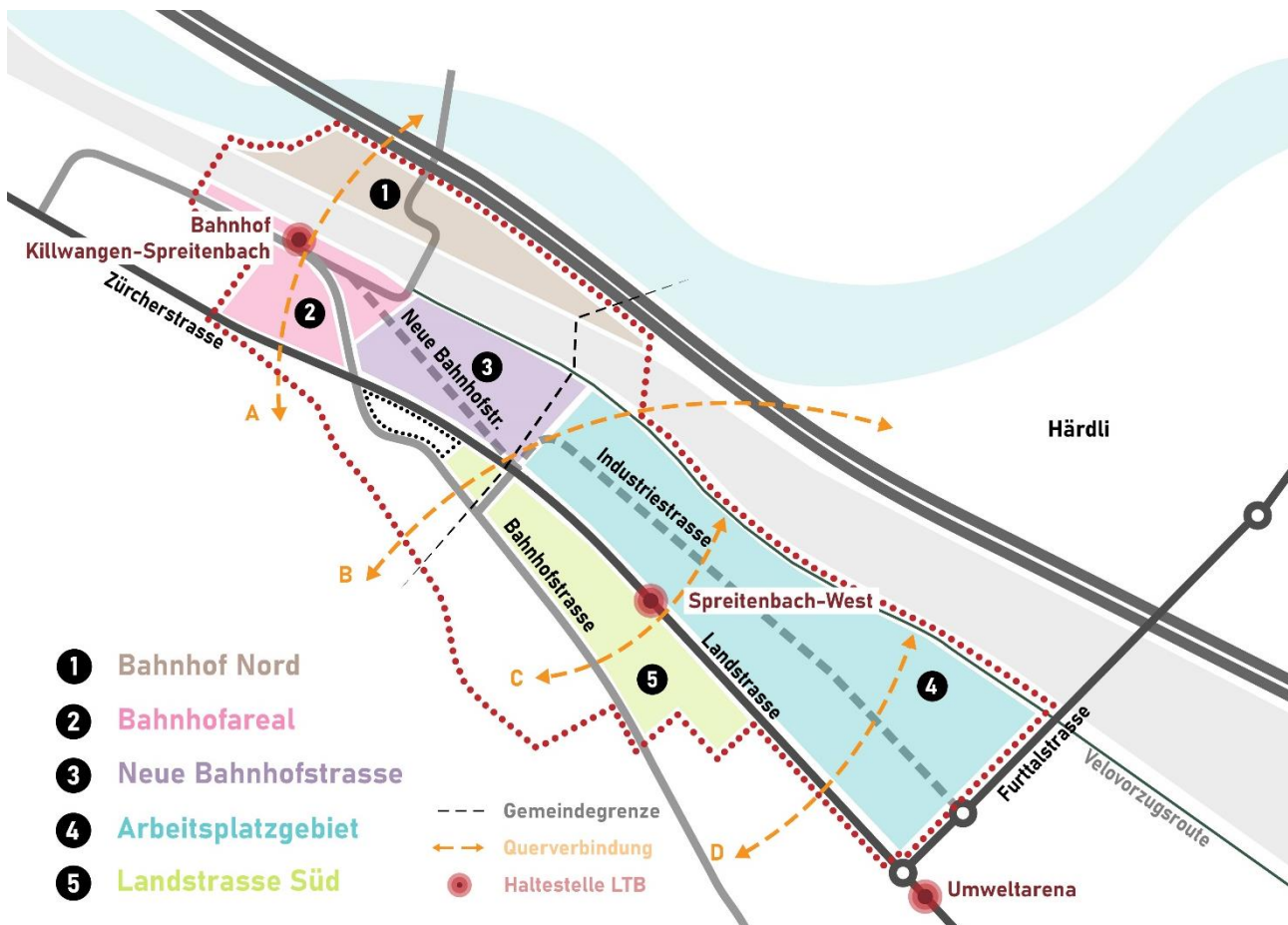


Abbildung 2 – Gesamtübersicht Grenzraum Killwangen - Spreitenbach (PLANAR, 2021)

4 Sachthemen

Die Sachthemen bilden das Kernelement des Regionalen Sachplan Grenzraum Killwangen – Spreitenbach und erfolgen in Abstimmung mit dem Sachplan. Die behördenverbindlichen Festsetzungen (Genehmigungsinhalte) sind je Sachthema mit roten Boxen markiert.

4.1 Klima und Umwelt

Im Siedlungsgebiet können je nach Bebauung, Versiegelungsgrad und Durchlüftungssituation Wärmeinseln entstehen. Dieser Effekt wird sich mit dem fortschreitenden Klimawandel, welcher vor allem dem Ausstoss von Treibhausgasen zuzuschreiben ist, weiter verstärken. Die zunehmende Hitzebelastung innerhalb von Siedlungsgebieten wirkt sich negativ auf das Wohlbefinden der Menschen aus. Die frühzeitige Berücksichtigung der Klimaveränderungen in der Planung erhöht die künftige Aufenthaltsqualität und verringert das Schadenspotenzial sowie die Kosten für eine spätere Anpassung an den Klimawandel massgeblich.

Der Grenzraum Killwangen Spreitenbach weist tagsüber bereits heute eine starke bis teilweise sogar sehr starke Wärmebelastung auf. Der Wärmeinseleffekt ist auch in der Nacht deutlich spürbar und führt innerhalb des Grenzraums gebietsweise zu einer hohen nächtlichen Überwärmung.

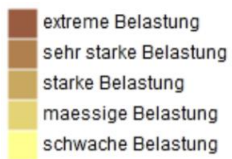
Im gesamten Grenzraum sind daher Massnahmen zur Verbesserung der thermischen Situation und zur Umsetzung einer hitzeangepassten Siedlungsentwicklung angezeigt. Mit gezielten Massnahmen sollen die Überwärmung im Siedlungsgebiet vermieden und vulnerable Gebiete entlastet werden. Gemäss dem Leitfaden zur Hitzeangepassten Siedlungsentwicklung, 2021 des Kantons Aargau wird mit den folgenden übergeordneten Handlungsansätzen eine grosse Wirksamkeit erzielt:

- Kaltluftentstehungsgebiete sichern
- Frischluftkorridore und Kaltluftleitbahnen freihalten
- Klimaoptimierte Bebauung umsetzen
- Öffentliche Freiräume als Erholungs- und Entlastungsräume sichern
- Beschattete Fuss- und Velowegverbindungen realisieren
- Verkehrsinfrastruktur vor Überhitzung schützen
- Vielfältige Grünräume im Wohn- und Arbeitsumfeld schaffen
- Sickerfähige und begrünte Oberflächen fördern
- Regenwasser speichern und wiederverwenden
- Gebäude begrünen (Fassaden und Dach)

Im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes und um dem fortschreitenden Klimawandel entgegenzuwirken ist zudem eine Reduktion der Treibhausgas-Emissionen anzustreben.

Ein nachhaltiges und sicheres Wassermanagement wird über den gesamten Grenzraum angestrebt und arealspezifisch in der späteren Umsetzung behandelt. Im heutigen Zustand, mit vielen versiegelten Bodenflächen, beinhaltet der Grenzraum mehrere Gebiete mit Gefährdungspotenzial durch Starkregenereignisse. Zudem geht vom über weite Strecken eingedolte und naturfremde Hinterbergenbach ein Gefahrenpotenzial durch Hochwasser aus.

Bioklimatische Belastungssituation (Bewertung PET):



Aufenthaltsqualität Grün-/Freiflächen bezüglich Wärmebelastung:

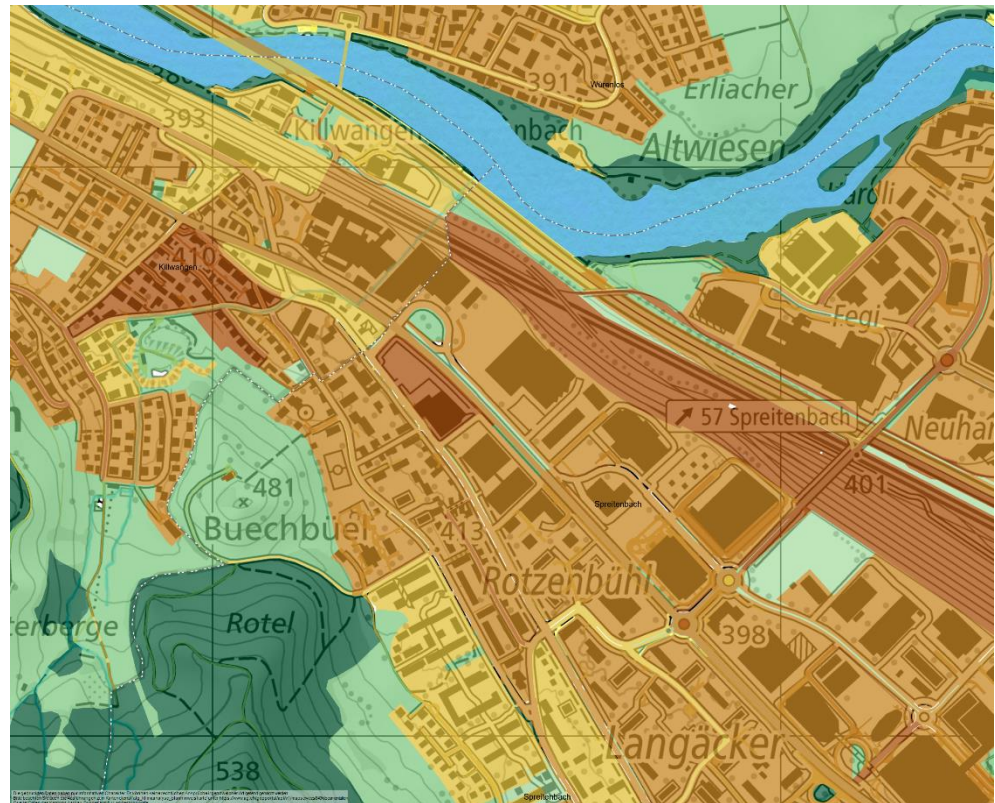
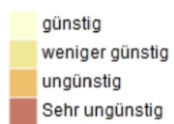


Abbildung 3 – Klima: Planhinweiskarten Tag (AGIS, 2021)

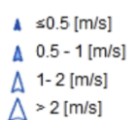
Bioklima (Bewertung Wärmeineffekt):



Bioklimatische Bedeutung der Grün- und Freiflächen:



Kaltluftströmungsfeld:



Kaltlufteinwirkungsbereich im Siedlungsgebiet:

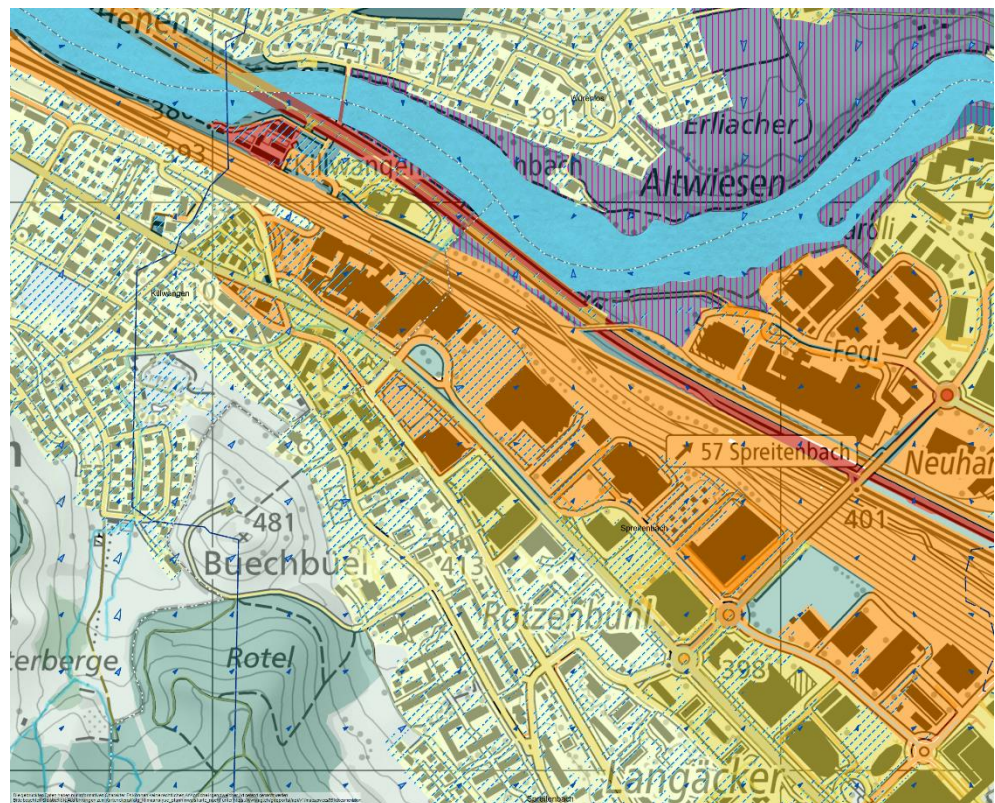


Abbildung 4 – Klima: Planhinweiskarten Tag (AGIS, 2021)

Legende:

- 0 < h ≤ 0.1 Fliesstiefe in [m]
- 0.1 < h ≤ 0.25 Fliesstiefe in [m]
- 0.25 ≤ h Fliesstiefe in [m]
- Gletscher
- Gewässer

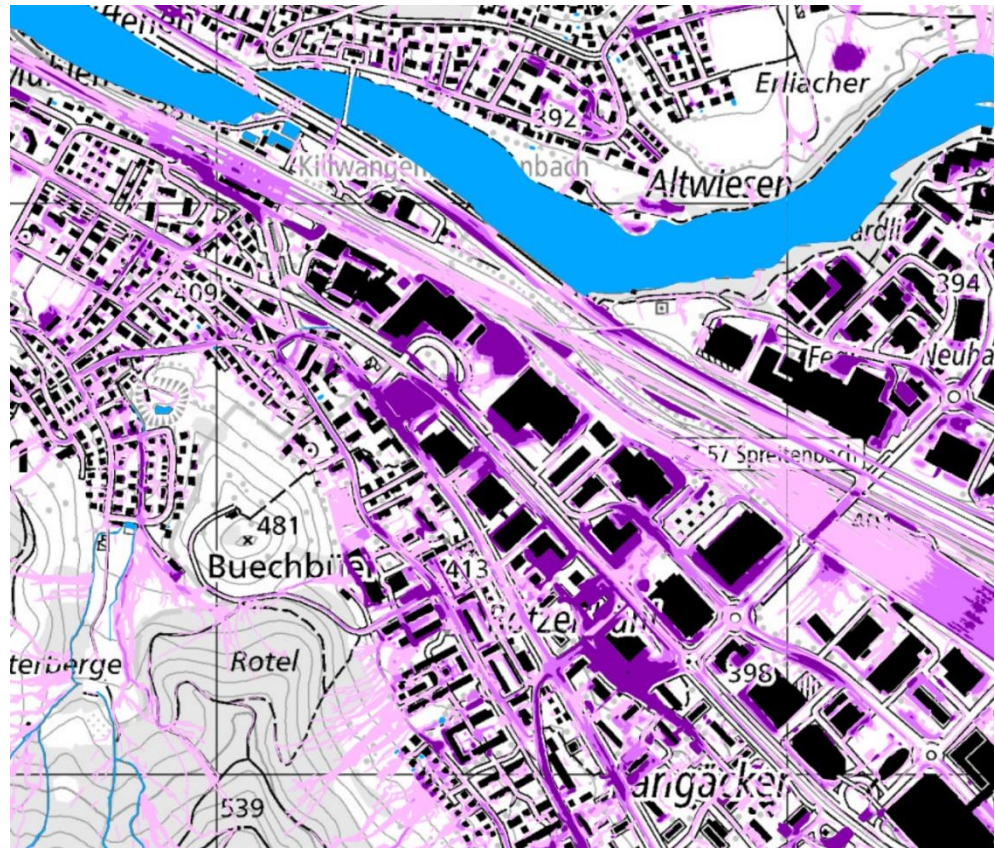


Abbildung 5 – Gefährdungskarte Oberflächenabfluss (BAFU, 2023)

Legende:

- Bachkataster ohne Dolungen**
- Bachkataster ohne Dolungen
- Dolungen**
- - - Dolungen
- Gefahrenkarte Hochwasser**
- erhebliche Gefährdung
- mittlere Gefährdung
- geringe Gefährdung
- Restgefährdung

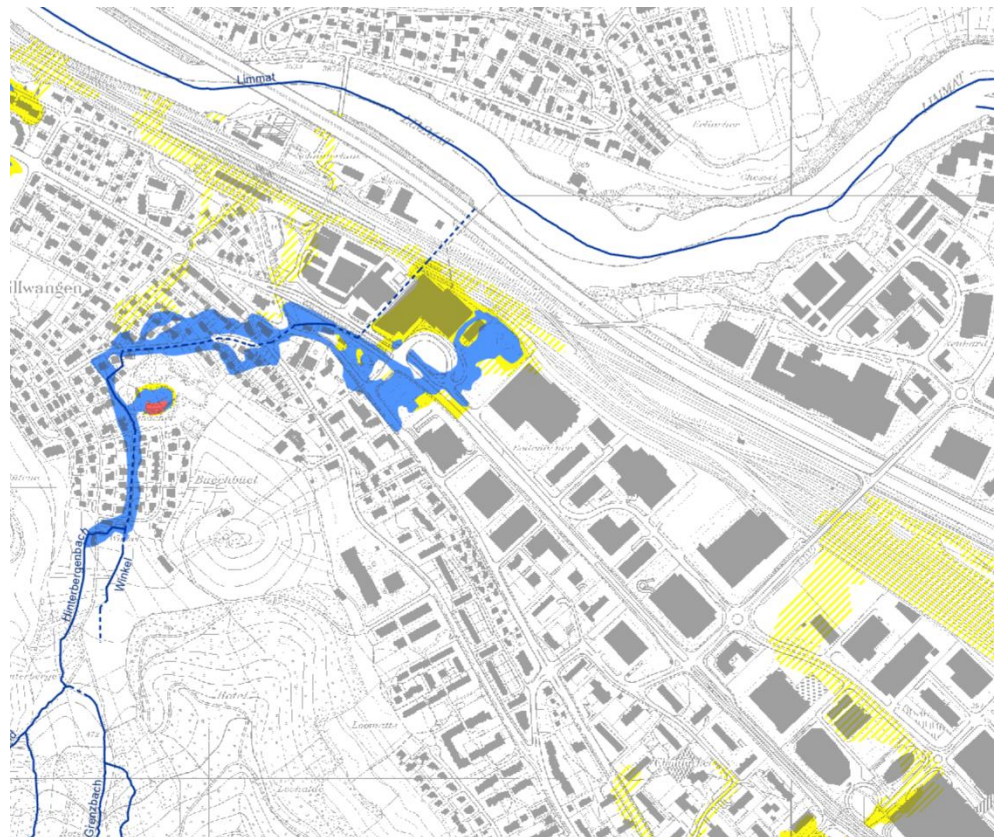


Abbildung 6 – Gefahrenkarte Hochwasser (AGIS, 2023)

Festlegungen (behördenverbindlicher Genehmigungsinhalt)

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach treiben eine hitzeangepasste Siedlungsentwicklung und Massnahmen gegen die zunehmende Überwärmung mit geeigneten Mitteln voran. Die Entwicklung erfolgt nach den folgenden Grundsätzen:

- Im gesamten Grenzraum sind Voraussetzungen für eine hitzeangepasste Siedlungsentwicklung im Sinne einer proaktiven Absicht zu schaffen.
- Die Strassenräume Land-/Zürcherstrasse, Neue Bahnhofstrasse und Industriestrasse sind mit vielen, mittel- bis grosskronigen Bäumen zu strukturieren und beschatten.
- Die Querverbindungen sind in Abstimmung mit der Begehbarkeit möglichst unversiegelt auszugestalten und gut zu durchgrünen.
- Im gesamten Grenzraum ist eine sehr gute Durchgrünung anzustreben und ein hoher Grünflächenanteil sicherzustellen.
- Dachbegrünungen sind nach den erhöhten Anforderungen SIA 318/312 auch zusammen mit Photovoltaikanlagen zu ermöglichen.
- Im Grenzraum und darüber hinaus ist das klimatische System zu erhalten und wo nötig zu optimieren. Im Besonderen sind die grossräumlichen Kaltluftentstehungsgebiete am Heitersberg zu erhalten, Frischluftkorridore und Kaltflutleitbahnen mit geeigneten baulichen Strukturen sicherzustellen und bauliche Blockaden so weit als möglich aufzuheben.
- Es ist zu prüfen, ob die Offenlegung des eingedolte Hinterbergenbach ökologische und hochwassersicherheitstechnische Mehrwerte erbringen kann.
- Über den gesamten Grenzraum sind Massnahmen zur Förderung der Biodiversität vorzusehen.
- Im gesamten Grenzraum ist eine energetisch nachhaltige Entwicklung anzustreben. Insbesondere sind Emissionswerte von Treibhausgasen (bspw. von Kohlenstoffdioxid CO₂) auf ein Minimum zu reduzieren.

Umsetzung / Realisierung

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach setzen die angestrebte Durchgrünung des Grenzraumes (bspw. mittels Grünflächen- oder Grünvolumenziffer) und die Anforderungen an die Dachbegrünung in ihren Bau- und Nutzungsordnungen um.

Die Gemeinden fordern stufengerecht die erforderlichen Massnahmen für eine hitzeangepasste Siedlungsentwicklung (Durchgrünung, Entsiegelung, Beschattung, Freihaltung Frischluftkorridore etc.) in Planungsverfahren (Gestaltungspläne u.dgl.) und Varianzverfahren (bspw. Architekturwettbewerbe u.dgl.) ein.

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach setzen eine hitzeangepasste Siedlungsentwicklung bei sämtlichen Bau- und Planungsvorhaben der öffentlichen Hand um. Im Besonderen sorgen sie mit Baumpflanzungen sowie Massnahmen zur Förderung der Biodiversität für die Beschattung und Durchgrünung der öffentlichen Strassen- und Freiräume (vgl. Kap. 4.3.5 Landstrasse Süd).

Vom mehrheitlich eingedolten Hinterbergenbach geht eine geringe bis mittlere Gefährdung durch Hochwasser aus. Die Gemeinde Killwangen prüfen im Rahmen von allenfalls betroffenen Umsetzungsetappen der Querverbindungen, ob der Bach zugunsten der Ökologie, der

Aufenthaltsqualität und der Gefahrenminimierung durch Hochwasser offengelegt werden kann (vgl. Kap. 4.4.2 Querverbindungen).

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach nutzen ihren Spielraum, um die Reduktion der Treibhausgasemissionen bei sämtlichen Bau- und Planungsvorhaben (bspw. Gestaltungspläne, Baubewilligungen u.dgl.) einzufordern und umzusetzen.

4.2 Akustik und Lärm

Das Planungsgebiet ist durch mehrere Lärmquellen belastet. Einerseits sind es die Eisenbahnlinie Zürich – Baden und die Autobahn A1, die beide sehr hohe Emissionen aufweisen, andererseits sind es auch die Kantonsstrasse K 274 (Zürcherstrasse) sowie die Gemeindestrassen (Industriestrasse und Bahnhofstrasse), die ebenfalls hohe Emissionen verursachen. Zusätzlich kommt der Rangierbahnhof Limmattal dazu, der vor allem nachts hohe Lärmemissionen verursacht.

Beurteilungspegel Lr [dB(A)]
(06:00 – 22:00):

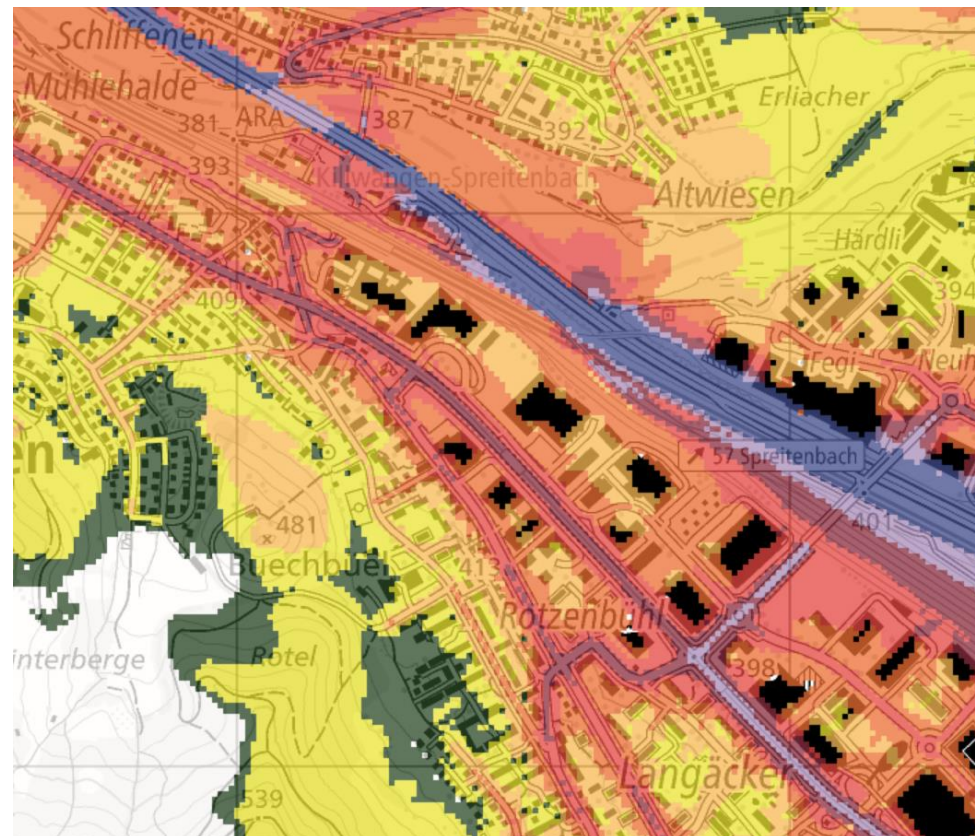
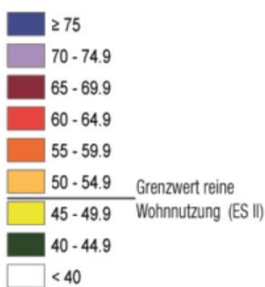


Abbildung 7 – Lärmbelastung durch Strassenverkehr Tag (BAFU, 2023)

Beurteilungspegel Lr [dB(A)]
(22:00 – 06:00):

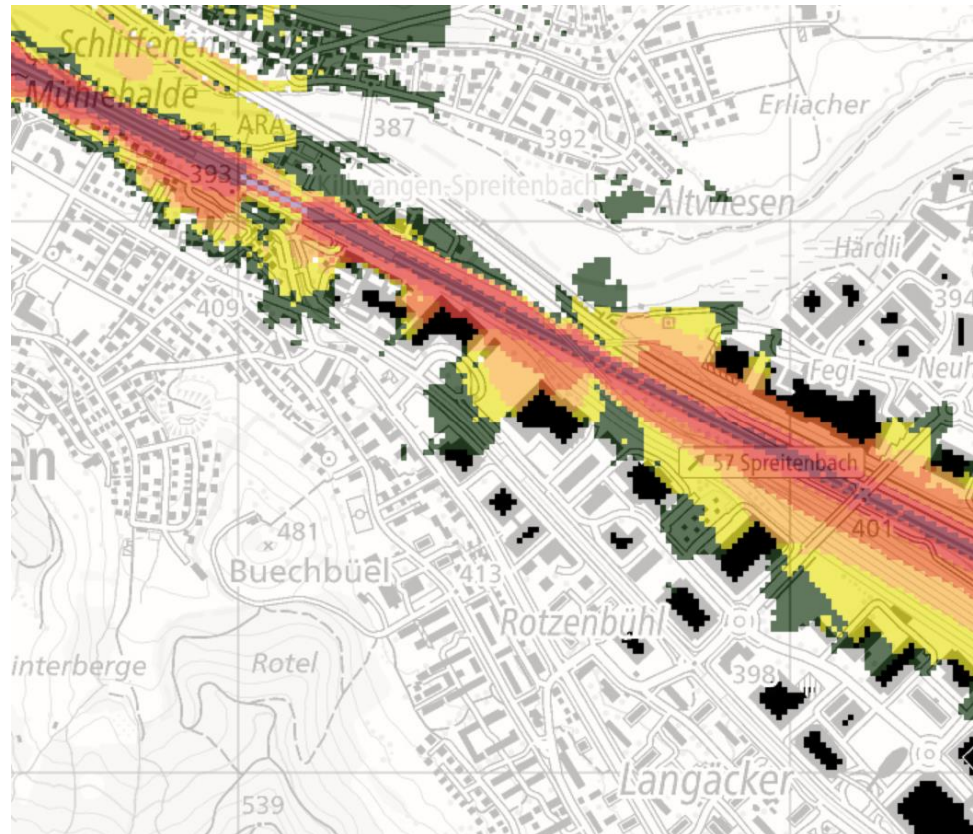
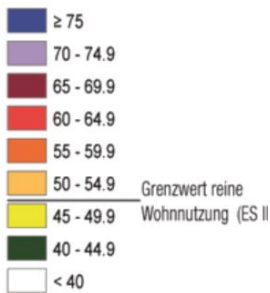


Abbildung 8 – Lärmbelastung durch Eisenbahnverkehr Nacht (BAFU, 2023)

Festlegungen (behördenverbindlicher Genehmigungsinhalt)

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach beachten bei der Siedlungsentwicklung frühzeitig die Lärmproblematik vor Ort und berücksichtigen in ihrer Planung die Aspekte der Klangraumgestaltung. Die Entwicklung erfolgt nach den folgenden Grundsätzen:

- Vom Strassenlärm betroffene Gebiete reagieren mit geeigneten Grundrissen sowie nicht-lärmempfindlichen Erdgeschossnutzungen zur Reduktion der Lärmbelastung.
- Vom Eisenbahnlärm betroffene Gebiete reagieren mit geeigneten Baumassen (Lärmriegel) und lärmunempfindlichen Gewerbenutzungen entlang der Gleise zur Reduktion der Lärmbelastung.
- Der Umgang mit der teils örtlich herausfordernden Lärmbelastungen ist in den weiteren Verfahren bei Projektierungen von Beginn weg zu berücksichtigen.

Umsetzung / Realisierung

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach koordinieren ihre Massnahmen zur Lärmreduktion der betroffenen Gebiete. Sie beachten die Aspekte der Klangraumgestaltung bei der Beurteilung von Planungen und Bauvorhaben im Grenzgebiet als Bestandteil der Aufenthaltsqualität.

4.3 Städtebau und Freiraum

Der Grenzraum der Gemeinden Killwangen und Spreitenbach ist heute geprägt durch eine heterogene Bebauung. Hohe fensterlose Lagerhallen, mehrheitlich im Osten, wechseln sich ab mit Büro-, Verkaufs- oder Industriebauten, welche die Gebiete im Süden und im Westen prägen. Freiräume erscheinen meist als Restflächen, ein Gestaltungswille ist vielerorts nicht oder nur schwer erkennbar.

Die Festlegungen hinsichtlich des Städtebaus und der Freiräume erfolgen deshalb gegliedert nach charakteristischen Teilgebieten. Nördlich des Bahnhofs Killwangen-Spreitenbach liegt das zukünftig arbeitsplatzintensive Gebiet Bahnhof Nord. Das Bahnhofareal setzt sich aus dem Bahnhofplatz und seinen unmittelbar angrenzenden Gebäudetiefen zusammen. Die Neue Bahnhofstrasse bildet mit der betroffenen Umgebung ein eigenes Teilgebiet. Entlang der zukünftigen Einfahrt der Industriestrasse breitet sich in Richtung Osten und nördlich der Landstrasse das Arbeitsplatzgebiet aus. Südlich davon liegt das Mischquartier Landstrasse Süd. Die Land-/Zürcherstrasse wird als neue, zentrale Achse mit ortsbildprägendem Strassenraum festgehalten.

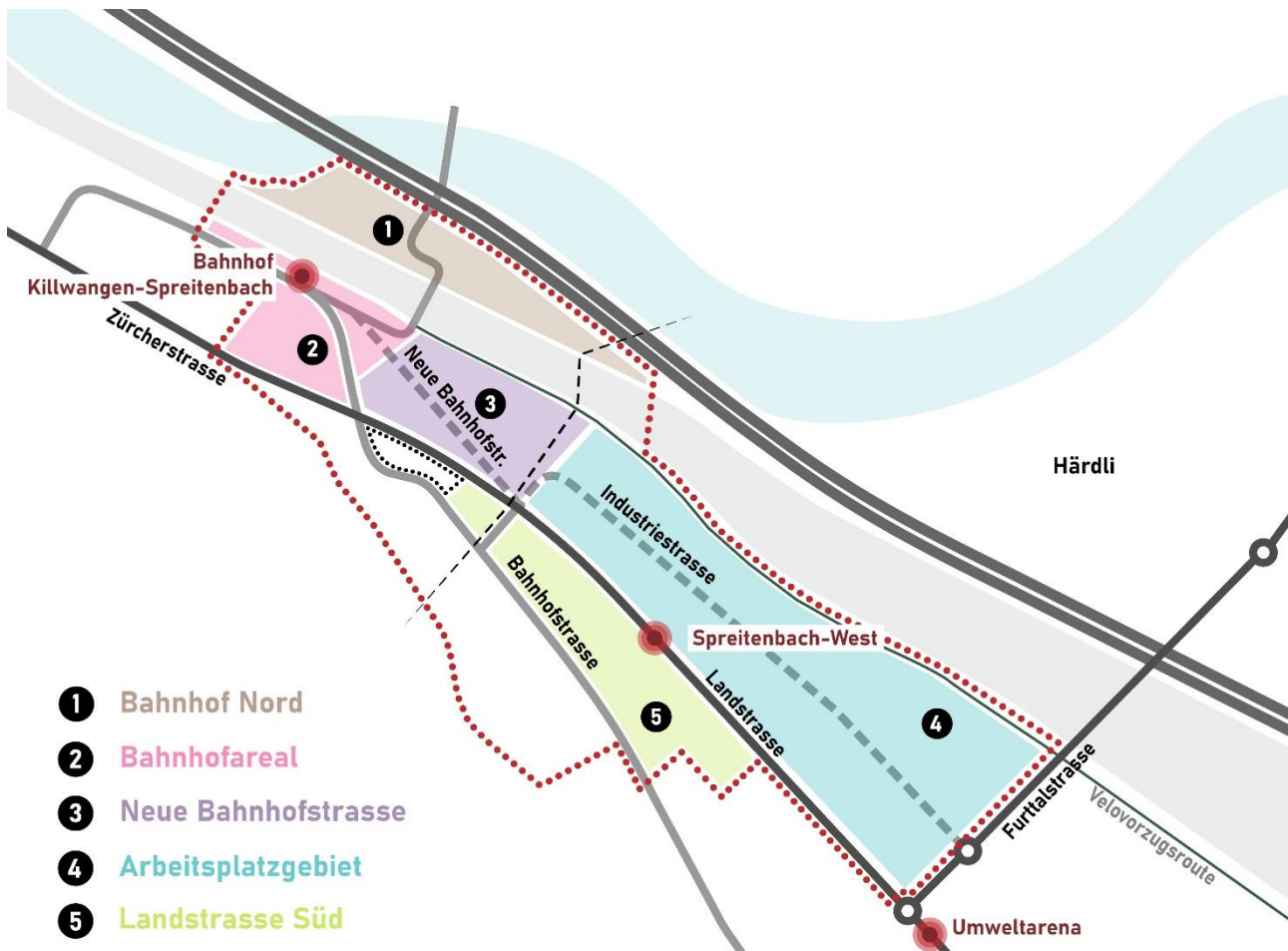
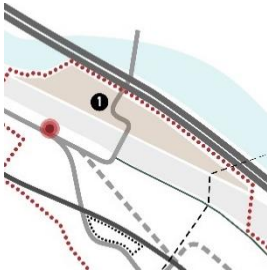


Abbildung 9 – Übersicht Teilgebiete (PLANAR, 2021)

4.3.1 Bahnhof Nord

1



Das Gebiet nördlich des Bahnhofs Killwangen-Spreitenbach ist sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Durch die Insellage zwischen der Bahnlinie und der Autobahn und die entsprechende Lärmbelastung haben sich hier Gewerbe- und Industriebetriebe angesiedelt. Im Westen, an der Limmat, befindet sich die Kläranlage der Gemeinden Killwangen und Spreitenbach. Die Erschliessung des Areals ist bedingt durch die Höhensprünge nur sehr reduziert ausgebaut. Trotzdem wird die Verbindung nach Würenlos heute auch als Ausweichstrecke für den motorisierten Individualverkehr benutzt.

Trotz der herausfordernden Lage besteht in dem Gebiet nördlich des Bahnhofes ein Entwicklungspotenzial. Aufgrund der guten ÖV-Erschliessung und der schwierigen Erschliessung für den motorisierten Verkehr eignet sich das Gebiet im Besonderen zur Ansiedlung von autoarmen Arbeitsnutzungen.

Festlegungen (behördenverbindlicher Genehmigungsinhalt)

Die Gemeinde Killwangen treibt die Entwicklung des Gebiets Bahnhof Nord mit geeigneten Mitteln voran. Die Entwicklung erfolgt nach den folgenden Grundsätzen:

- Im Gebiet sollen vorwiegend autoarme Arbeitsnutzungen angesiedelt werden; flächen- und verkehrsintensive Gewerbenutzungen, namentlich Logistikbetriebe, sind ausgeschlossen.
- Die künftigen Bauten reagieren baulich auf die herausfordernde Lage (Lärm und Emissionen) zwischen Bahnlinie und Autobahn.
- Eine alternative Verkehrsführung zwischen Killwangen und Würenlos für den motorisierten Individualverkehr ist zu prüfen; eine allfällige neue Verkehrsführung muss auf die Umsetzung des Bahnhofplatzes abgestimmt werden.
- Die Anschlussqualität und -kapazität an das ÖV-Netz ist zu gewährleisten bzw. bei Bedarf zu verbessern.
- Die Abwasserreinigungsanlage Killwangen-Spreitenbach ist im Bestand gesichert.

Umsetzung / Realisierung

Die Gemeinde Killwangen definiert das Gebiet für arbeitsplatzintensive, autoarme Nutzungen in ihrer Bau- und Nutzungsordnung.

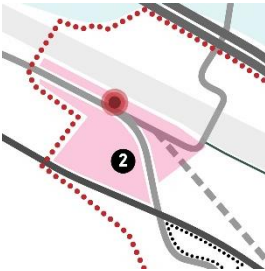
Der Anschluss der Verbindung nach Würenlos an den Bahnhofplatz und eine allfällige alternative Verkehrsführung werden im Vertiefungsverfahren zum Bahnhofareal geklärt (vgl. Kap. 4.3.2 Bahnhofareal). Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach passen jeweils ihren kommunalen Gesamtplan Verkehr den Ergebnissen der Vertiefungsstudie an.

Bei der Umsetzung ist auf einen qualitätsvollen Städtebau zu achten. Dazu gehören qualitativ und quantitativ gute Rahmenbedingungen zu Freiflächen für Arbeitnehmende und Besuchende (zum Beispiel Flächen für Arbeitnehmende wie Pocket Parks, Dachgärten, beschattete Sitzgelegenheiten usw.). Bei der Qualität der Bauten und Anlagen ist auf die Silhouettenbildung, städtebauliche Akzente oder eben keine, die Beschilderung, begrünte Dächer, attraktive gemeinsam nutzbare Flächen usw. zu achten. Zwischen den verschiedenen

Grundstücken ist eine gute Durchwegung für Arbeitnehmende und Besucher sicherzustellen (autoarmes Gebiet soll auf Velos, Trottinette usw. ausgerichtet werden). Das Verkehrsaufkommen ist über Mobilitätskonzepte zu lenken.

4.3.2 Bahnhofareal

2



Der Bahnhofplatz wird geprägt von der Endstation der Limmattalbahn und einem grossen Busbahnhof. Zudem treffen hier unterschiedliche Verkehrsachsen und Verkehrsträger wie zum Beispiel die Verbindung nach Würenlos zusammen. Topografisch liegt der Bahnhof mit dem grossen Vorplatz auf einer Zwischenebene. Gegen Norden fällt die Topografie in Richtung Limmat ab. Eine Ebene höher im Süden verläuft die Land-/Zürcherstrasse. Durch diese topografische Situation erscheint der Ort gegenüber dem Dorf Killwangen heute isoliert.

Der Bahnhof Killwangen-Spreitenbach im Zusammenspiel mit dem Bahnhofplatz und dem östlich anschliessenden Gebiet rund um die Neue Bahnhofstrasse (vgl. Kap. 4.3.3 Neue Bahnhofstrasse) wurde als Schlüsselstelle für die künftige Entwicklung des gesamten Grenzraumes erkannt. Die reibungslose Abwicklung des Verkehrs, die beengten räumlichen Verhältnisse und die topografische Situation bilden die zentralen Herausforderungen für eine adäquate Platzbildung und Adressierung. Die Realisierung der Limmattalbahn wird dabei als Chance gesehen, um die Entwicklung des Bahnhofareals mit einer der Bedeutung angemessenen, qualitätsvollen Platzsituation voranzutreiben und dem Bahnhof eine neue Zentralität zu verleihen.

Festlegungen (behördenverbindlicher Genehmigungsinhalt)

Die Gemeinde Killwangen treibt die Entwicklung des Bahnhofareals und des zugehörigen Bahnhofplatzes mit geeigneten Mitteln voran. Die Entwicklung erfolgt nach den folgenden Grundsätzen:

- Am Bahnhof Killwangen-Spreitenbach wird eine der Bedeutung angemessene, qualitätsvolle Platzsituation geschaffen.
- Der Platz und damit das ganze Bahnhofareal wird besser an die Gemeinden auf der Ebene der Land-/Zürcherstrasse angebunden.
- Der Verkehr ist sicher und verkehrsberuhigt über die Platzfläche und die neue Bahnhofstrasse zu führen.
- Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist so weit als möglich zu reduzieren. Der Durchgangsverkehr ist auf ein Minimum zu beschränken, während Quellverkehr zu ermöglichen ist.
- Es sind Voraussetzungen für eine hohe Vernetzungs- und Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Umsetzung / Realisierung

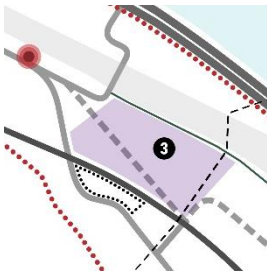
Um eine qualitätsvolle Entwicklung des Bahnhofareals mit dem zugehörigen Bahnhofplatz sicherzustellen, führen die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach als Grundlage für die weiteren Planungsschritte eine Vertiefungsstudie (bspw. Studienauftrag) unter Einbezug sämtlicher relevanter Akteure durch. Die Federführung liegt bei der Gemeinde Killwangen. Der Fokus dieser Vertiefungsstudie liegt u.a. auf der Klärung der Schnittstellen zwischen

dem Bahnhofplatz, den anschliessenden Erdgeschossnutzungen, der Plausibilität von Nutzungsintensitäten und -dichten mit unterschiedlichen Öffentlichkeitsgraden, möglichen ortsbaulichen Akzenten, dem Einbezug der Idee der Neuen Bahnhofstrasse (vgl. Kap. 4.3.3 **Neue Bahnhofstrasse**) und der Verkehrsverbindung nach Würenlos inklusive möglicher Auswirkungen auf das Gebiet Bahnhof Nord (vgl. Kap. 4.3.1 **Bahnhof Nord**). Ziel der Studie ist die Schaffung der Grundlagen für eine kohärente, räumlich und zeitlich abgestimmte Entwicklung des Bahnhofareals.

Das geeignete Planungsinstrument zur Umsetzung der Entwicklungsziele wird auf Basis der Ergebnisse der Vertiefungsstudie festgelegt. Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach passen ihre Bau- und Nutzungsordnungen bei Bedarf entsprechend den Ergebnissen der Studie an oder ermöglichen die Umsetzung durch anderweitige Planungsinstrumente (bspw. Sondernutzungspläne).

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach passen jeweils ihren kommunalen Gesamtplan Verkehr den Ergebnissen der Vertiefungsstudie an.

4.3.3 Neue Bahnhofstrasse ③



Heute ist das Gebiet, welches direkt östlich an den Bahnhof Killwangen-Spreitenbach angrenzt, durch industrielle Nutzungen geprägt. Die beabsichtigte Einführung der «Neuen Bahnhofstrasse», als funktionale Verlängerung der Landstrasse, schafft die Voraussetzungen dafür, dass in diesem Gebiet ein Quartier mit einem für den Grenzraum Killwangen-Spreitenbach gänzlich neuen urbanen Charakter entsteht. Die neue Achse führt als direkte Verbindung ab der Land-/Zürcherstrasse zum Bahnhofplatz und damit durch die Areale der Firmen Walter Mäder AG und Rapid Technic AG. Sie gliedert am Schnittpunkt der Land-/Zürcherstrasse die Verkehrsteilnehmer und bildet den Abschluss des «Spreiti Boulevards» sowie gleichzeitig den Auftakt des Quartiers «Neue Bahnhofstrasse».

Die neue Bahnhofstrasse wurde zusammen mit dem Bahnhof Killwangen-Spreitenbach im Zusammenspiel mit dem Bahnhofplatz vgl. Kap. 4.3.2 **Bahnhofareal**) als Schlüsselstelle für die künftige Entwicklung des gesamten Grenzraumes erkannt.

Die Realisierung dieser Achse erfordert eine umfassende Transformation des Gebietes östlich des Bahnhofs in Abstimmung mit den Entwicklungsabsichten der Grundeigentümer, wobei eine etapierte Umsetzung möglich ist:

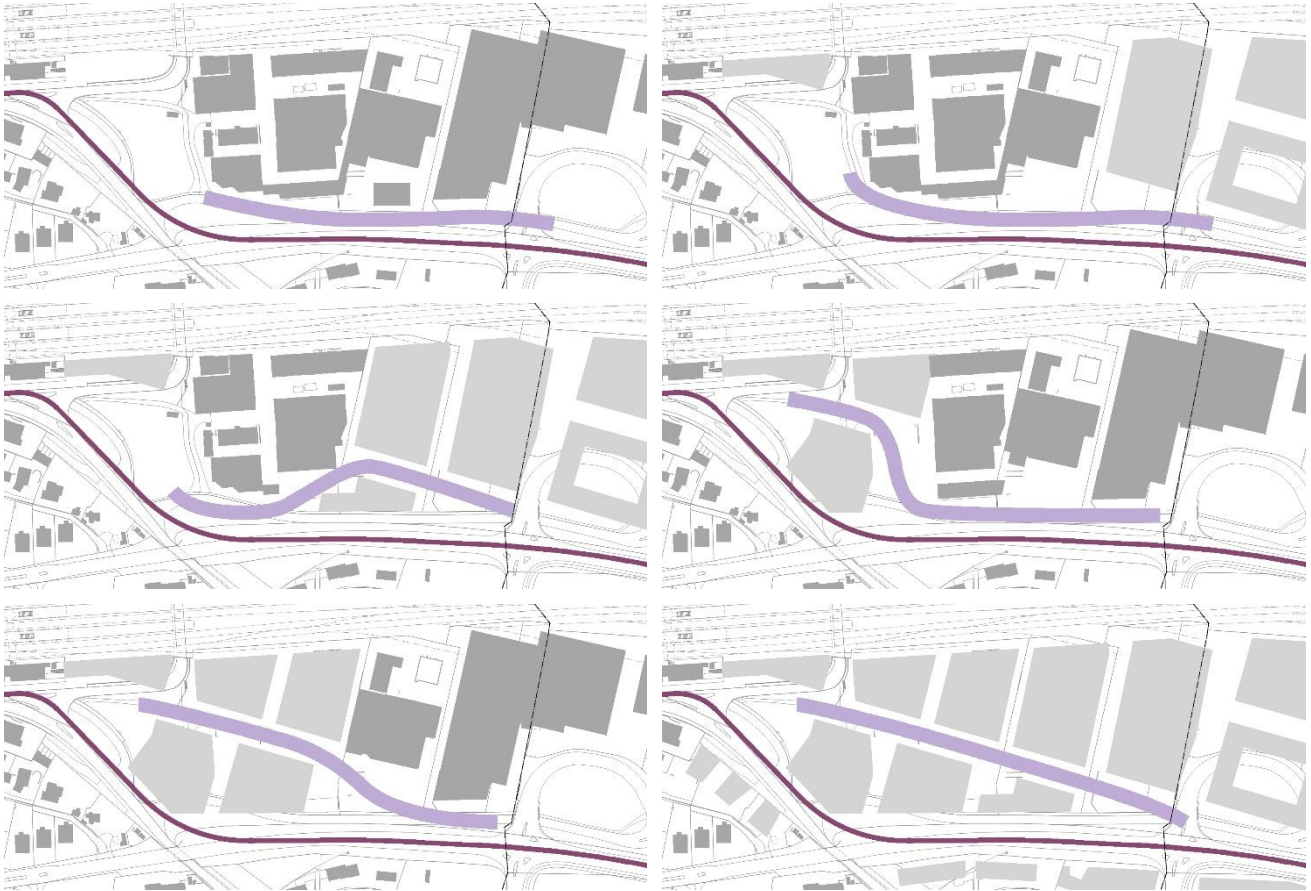


Abbildung 10 – mögliche Zustände und Entwicklungsrichtungen der Neuen Bahnhofstrasse (hellviolett) (PLANAR, 2021)

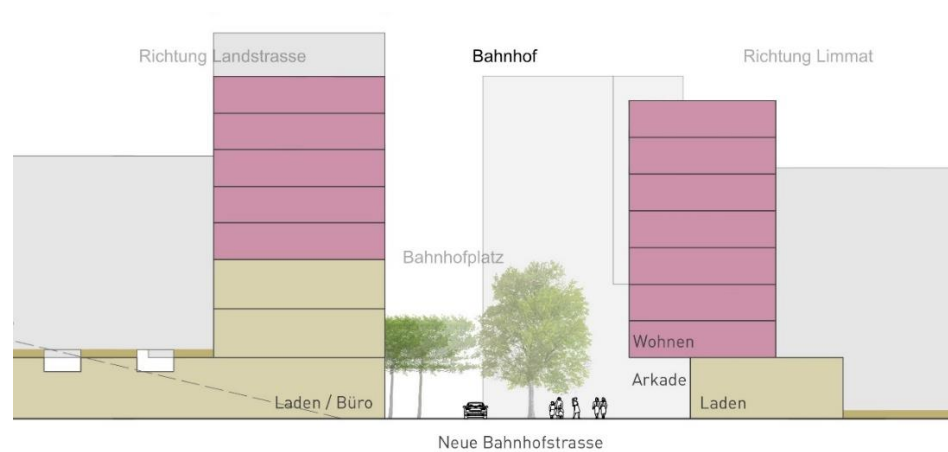


Abbildung 11 – Schematischer Querschnitt Neue Bahnhofstrasse aus der Testplanung
(Quelle: TP 2019, Ammann Albers GmbH Stadtwerke - bearbeitet PLANAR, 2021)

Festlegungen (behördenverbindlicher Genehmigungsinhalt)

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach treiben die Umsetzung der Neuen Bahnhofstrasse mit geeigneten Mitteln voran. Mit der Umsetzung der Neuen Bahnhofstrasse sollen in dem Gebiet in den Erdgeschossen künftig Gewerbenutzungen und entlang der Neuen Bahnhofstrasse auch publikumsorientierte Dienstleistungsnutzungen angesiedelt werden. In den oberen Geschossen sind je nach Lage und Ausrichtung Gewerbe- und/oder Wohnnutzungen denkbar. Die Entwicklung erfolgt unter Federführung der Gemeinde Killwangen nach den folgenden Grundsätzen:

- Die Umsetzung der Neuen Bahnhofstrasse als direkte Verbindung vom Bahnhofplatz nach Osten zur Land-/Zürcherstrasse wird gemeinsam mit den betroffenen Grundeigentümern zeitnah in die Wege geleitet.
- Die Neue Bahnhofstrasse ist mit einer strassenbegleitenden Bebauung zu fassen und als möglichst geradlinige Achse in angemessener Dimension auszubilden.
- Die Strassenraumgestaltungen der Neuen Bahnhof- und der Land-/Zürcherstrasse sind aufeinander abzustimmen.
- Die erforderlichen Anbindungen an die umliegenden Quartiere sind funktional jederzeit zu gewährleisten und ortsbaulich für alle Verkehrsteilnehmer sorgfältig zu entwickeln.
- Eine Verbindung für den Rad- und Fussverkehr zum Gebiet Händli nördlich der Autobahn wird angestrebt.
- Im gesamten Gebiet entlang der Neuen Bahnhofstrasse ist eine Bebauung mit 6 bis 8 Vollgeschossen vorgesehen; Solitärbauten mit mehr als 8 Geschossen sind möglich, wenn sie sich gut in das Ortsbild einfügen.
- An der Schnittstelle zur Land-/Zürcherstrasse ist ein ortsbaulicher Akzent / Landmark vorzusehen (Sternmarkierung in der Sachplankarte).
- Entlang der Limmattalbahn bzw. der Zürcherstrasse sowie entlang der neuen Bahnhofstrasse ist die höchstmögliche Geschossigkeit (8 Vollgeschosse) anzustreben.
- Alle Gebäudefassaden entlang der Neuen Bahnhofstrasse sind zu dieser hin zu adressieren und der jeweiligen Nutzung entsprechend auszugestalten.
- Räumlich relevante, topografische Höhensprünge sind in den Gebäuden aufzunehmen.
- Es sind Voraussetzungen für eine hohe und urbane Vernetzungs- und Aussenraumqualität zugunsten der Anwohnenden und Arbeitsnehmenden zu schaffen.

Umsetzung / Realisierung

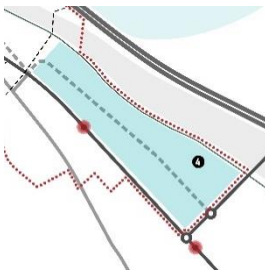
Die Entwicklung der Neuen Bahnhofstrasse erfolgt abgestimmt auf die Planung zum Bahnhofareal bzw. zum Bahnhofplatz (vgl. Kap. 4.3.2 Bahnhofareal). Die Gemeinden steigen zeitnah und gemeinsam mit den betroffenen Grundeigentümern in die weitere Planung zur Neuen Bahnhofstrasse ein. Die Federführung liegt bei der Gemeinde Killwangen. Die Gemeinden erarbeiten mit den betroffenen und kooperationsbereiten Grundeigentümern ein Entwicklungskonzept. Darin werden die Erkenntnisse aus der Vertiefungsstudie des Bahnhofareals berücksichtigt und die Möglichkeiten und Potenziale zur Umsetzung der neuen Bahnhofstrasse sowie die realistischen Zeithorizonte geprüft und verifiziert. In jedem Fall hat die Umsetzung der Bahnhofstrasse abgestimmt auf die Planung des Bahnhofareals zu

erfolgen. Die Gemeinden nehmen zeitnah Kontakt mit den betroffenen Akteuren auf und ermöglichen den Planungsstart des Entwicklungskonzepts zu geeignetem Zeitpunkt, namentlich, wenn ein betroffener Grundeigentümer seine Arealentwicklung angehen will.

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach passen ihre Bau- und Nutzungsordnungen bei Bedarf entsprechend dem Entwicklungskonzept an oder ermöglichen die Umsetzung durch anderweitige, geeignete Planungsinstrumente (bspw. Sondernutzungspläne).

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach passen jeweils ihren kommunalen Gesamtplan Verkehr den Ergebnissen der Vertiefungsstudie an.

4.3.4 Arbeitsplatzgebiet 4



Das Arbeitsplatzgebiet nördlich der Landstrasse ist heute ein Gewerbegebiet mit einem hohen Anteil an Lager- und Logistikbetrieben. Auffallend sind zudem die grossen Parkplatzflächen. Der öffentliche Raum ist geprägt von rein funktional ausgestatteten Strassen, welche teilweise parallel neben der Landstrasse verlaufen. Einzelne Restflächen sind begrünt. Bäume kommen im Gebiet nur untergeordnet vor. Das gesamte Gebiet ist in Süd-Nord-Richtung kaum durchlässig.

Das Arbeitsplatzgebiet soll langfristig aufgewertet und transformiert werden. Es soll sich zu einem vielfältigen Arbeits- und Produktionsgebiet mit hohem Anteil an arbeitsplatzintensivem Dienstleistungsgewerbe entwickeln. Die Entwicklungsmöglichkeiten des Gebiets stehen im engen Zusammenhang mit der Umlegung der Industriestrasse, welche heute teilweise direkt neben der Landstrasse und parallel zu derselben verläuft (vgl. Kap. 4.4.1 Verlegung Industriestrasse). Mit der angestrebten künftigen Führung der Industriestrasse mittig zwischen der Landstrasse und den Bahngleisen ist es künftig möglich, die Baufelder rückwärtig zu erschliessen und die Adressbildung der Gebäude direkt an die Landstrasse auszurichten. Untergeordnete Arealerschliessungen ab der Landstrasse, welche die Adressierung von publikumsorientierten Nutzungen unterstützen, sind im Rahmen nachgelagerter Planungsverfahren zu prüfen (vgl. Kap. 4.3.6 Land-/Zürcherstrasse). Die Dimension der zwischen der Landstrasse und Industriestrasse bzw. Industriestrasse und Bahnlinie aufgespannten Baufelder lassen unterschiedliche Typologien für verschiedenste Nutzungen zu. An der Haltestelle Spreitenbach-West der Limmattalbahn soll zudem eine attraktive Platzsituation entstehen (vgl. Kap. 4.3.7 Haltestelle Spreitenbach-West).

Festlegungen (behördenverbindlicher Genehmigungsinhalt)

Die Gemeinde Spreitenbach treibt die Aufwertung und Transformation des Arbeitsplatzgebietes mit geeigneten Mitteln voran. Die Entwicklung erfolgt nach den folgenden Grundsätzen:

- Der öffentliche Raum wird durch die Fassaden der bebauten Baufelder definiert.
- Mit der Transformation des Arbeitsplatzgebietes ist eine starke Durchgrünung der öffentlichen und privaten Freiräume umzusetzen.
- Die primäre Erschliessung der Bauten hat über die Industriestrasse zu erfolgen; untergeordnete Arealerschliessungen ab der Landstrasse, welche die Adressierung publikumsorientierter Nutzungen unterstützen und die Zugänglichkeit (Verkehrsabwicklung) für Kunden erleichtern, sind in nachgelagerten Verfahren zu prüfen und mit geeigneten Planungsinstrumenten zu sichern.
- Im Gebiet wird eine Bebauung mit 5 bis 8 Vollgeschossen vorgesehen; entlang der Limmattalbahn bzw. der Landstrasse ist die höchstmögliche Geschossigkeit (8 Vollgeschosse) anzustreben.
- Die Platzflächen der Limmattalbahnhaltestelle Spreitenbach-West sind in die Quartierstruktur einzugliedern und sollen diese prägen.
- Mit unterschiedlichen Gebäudevolumen in Abhängigkeit der unterschiedlichen Nutzungen soll eine monotone Erscheinung verhindert werden.
- Es sind Voraussetzungen für eine hohe und urbane Vernetzungsqualität (Ost-West und Nord-Süd) sowie Aussenraumqualität zugunsten der Arbeitnehmenden zu schaffen.

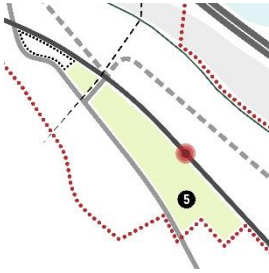
Umsetzung / Realisierung

Die Verlegung der Industriestrasse erfolgt nach den Festlegungen in Kap. 4.4.1 Verlegung Industriestrasse.

Die Gemeinde Spreitenbach integriert die für die Vernetzungsqualität notwendigen Verbindungen langfristig als aufgewertete Strassenräume (hohe Attraktivität für den Rad- und Fussverkehr, klimaschutzangepasst und mit ökologischem Mehrwert für die Umgebung) im kommunalen Gesamtplan Verkehr. Die Umsetzung und Gestaltung der Vernetzungsstrukturen Nord-Süd ist mit den übergeordneten Querverbindungen (vgl. Kap. 4.4.2 Querverbindungen) abzustimmen.

Die Gemeinde Spreitenbach passt ihre Bau- und Nutzungsordnung insofern an, dass Logistikbetriebe ausgeschlossen sind. Sie gewährleistet die geforderte Geschossigkeit und stellt die geforderte starke Durchgrünung (bspw. mittels Vorgabe Grünflächen- oder Grünvolumenziffer) sicher (vgl. hierzu Kap. 4.1 Klima und Umwelt).

Die Gemeinde Spreitenbach stellt die erforderlichen Platzflächen zur Aufwertung an der Haltestelle der Limmattalbahn sicher. Sie bringt diesbezügliche Anforderungen in den nachgelagerten Planungsverfahren ein (vgl. Kap. 4.3.6 Land-/Zürcherstrasse).



4.3.5 Landstrasse Süd 5

Das südlich an die Land-/Zürcherstrasse angrenzende Gebiet befindet sich seit einigen Jahren im Wandel. Mit dem Neubau der Ikea hat der Ort für den Verkauf an Attraktivität eingebüsst. Die parallel zur Landstrasse verlaufende Güterstrasse ist wenig attraktiv. Im Osten reichen die Wohnquartiere der Bahnhofstrasse bis an die Landstrasse.

Das Gebiet hat ein hohes Potential für eine Mischnutzung mit einer Adressierung im Erdgeschoss an die Land- und in den Obergeschossen an die Bahnhofstrasse. Die neuen Bebauungen nehmen Rücksicht auf den Übergang zum bestehenden Quartier. Die Besonnung des Areales auf der lärmabgewandten Seite ermöglicht hier ohne weiteres eine attraktive Wohnnutzung. Die Adressierung der Wohnnutzungen entlang der Bahnhofstrasse weisen einen mehrheitlich grünen Charakter auf, während die Erdgeschossnutzungen zur Landstrasse einen urbanen Charakter aufweisen.

Mit einem Platz an der Haltestelle Spreitenbach-West der Limmattalbahn (vgl. Kap. 4.3.7 Haltestelle Spreitenbach-West) bietet sich eine gute Gelegenheit, im Quartier einen sozialen Schwerpunkt und Begegnungsort zu errichten (Kiosk, Cafe etc. am Platz).

Festlegungen (behördenverbindlicher Genehmigungsinhalt)

Die Gemeinde Spreitenbach treibt die Entwicklung des Wohn- und Arbeitsplatzgebietes südlich der Land-/Zürcherstrasse mit geeigneten Mitteln voran. Die Entwicklung erfolgt nach den folgenden Grundsätzen:

- Im Gebiet wird eine Bebauung mit 4 bis 6 Vollgeschossen vorgesehen; entlang der Limmattalbahn bzw. der Land-/Zürcherstrasse ist die höchstmögliche Geschossigkeit (6 Vollgeschosse) anzustreben.
- Bauungen haben im Sinne eines sorgfältigen Überganges Rücksicht auf die bestehende Quartierstruktur zu nehmen.
- Die Platzflächen der Limmattalbahnhaltestelle Spreitenbach-West sind in die Quartierstruktur einzugliedern.
- Es sind Voraussetzungen für eine gemischte Nutzungsmöglichkeit mit erheblichem Wohnanteil und Gewerbe bzw. Verkauf im Erdgeschoss zu schaffen.
- Die Lateralstrasse zur Landstrasse (Güterstrasse) ist aufzuheben.
- Die primäre Erschliessung der Bauten und die Adressierung der Wohnnutzungen hat über die Bahnhofstrasse zu erfolgen.
- Die Anbindung publikumsorientierter Nutzungen mittels untergeordneter Arealerschliessungen ab der Landstrasse, welche deren Adressierung unterstützen und die Zugänglichkeit (Verkehrsabwicklung) für Kunden erleichtern, sind in nachgelagerten Verfahren zu prüfen und mit geeigneten Planungsinstrumenten zu sichern.
- Es sind Voraussetzungen für eine hohe und urbane Vernetzungs- und Aussenraumqualität zugunsten der Anwohnenden und Arbeitsnehmenden zu schaffen.
- Die rückseitig zur Landstrasse liegenden Aussenräume der Bauten sind als stark durchgrünte, halb-öffentliche Freiräume zu konzipieren.

Umsetzung / Realisierung

Die Gemeinde Spreitenbach integriert die für die Vernetzungsqualität notwendigen Verbindungen (Industrie-, Güter-, Rotzenbühlstrasse) langfristig als aufgewertete Strassenräume (hohe Attraktivität für den Rad- und Fussverkehr, Klimaschutzangepasst und mit ökologischem Mehrwert für die Umgebung) im kommunalen Gesamtplan Verkehr. Die Umsetzung und Gestaltung der Vernetzungsstrukturen Nord-Süd ist mit den übergeordneten Querverbindungen (vgl. Kap. 4.4.2 Querverbindungen) abzustimmen.

Die Gemeinde Spreitenbach integriert die Ziele und Festlegungen für das Gebiet südlich der Landstrasse in ihrer BNO und legt über die betroffenen Parzellen eine Gestaltungsplanpflicht. Die räumliche und verkehrliche Erreichbarkeit der Limmattalbahnhaltestelle Spreitenbach-West sowie die Ausbildung einer angemessenen Platzsituation im Bereich der Haltestelle (vgl. Kap. 4.3.7 Haltestelle Spreitenbach-West) sind im Gestaltungsplan sicherzustellen. Weiter ist im Gestaltungsplan mit einer geeigneten Bebauungsstruktur sicherzustellen, dass das Kaltluftströmungsfeld ausgehend vom Heitersberg nicht beeinträchtigt wird und der Kaltlufteinwirkungsbereich im Siedlungsgebiet erhalten bleibt (vgl. Kap. 4.1 Klima und Umwelt).

Die Gemeinde Spreitenbach bringt ihre Anforderungen zur Verbesserung der städtebaulichen und strassenräumlichen Verhältnisse entlang der Landstrasse in den nachgelagerten Planungsverfahren ein (vgl. Kap. 4.3.6 Land-/Zürcherstrasse).

4.3.6 Land-/Zürcherstrasse

Die Land- bzw. Zürcherstrasse hat durch den Bau der Limmattalbahn eine erhebliche Umgestaltung erfahren. Ihrem Namen entsprechend verläuft sie aber noch immer als gäbe es links und rechts nur weite Wiesen und Felder. Bedingt durch die rückwärtigen Erschliessungen verläuft sie ohne jeden Bezug zum Ort.

Neu soll die Landstrasse zur zentralen Ortsdurchfahrt mit ortsbaulicher Wirkung und Adresse für die anstossenden Bauten entwickelt werden. Die Lateralstrassen werden im Fall der Güterstrasse aufgehoben oder im Fall der Industriestrasse langfristig so umgelegt, dass keine Zäsur im Arbeitsplatzgebiet entsteht (vgl. Kap. 4.4.1 Verlegung Industriestrasse). Strassenbegleitende Grünräume, parallel verlaufende, grosszügig angelegte Rad- und Fussverkehrsachsen und eine hohe Aufenthaltsqualität sind anzustreben. Die Platzstrukturen entlang der Haltestellen sollen sich als öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität und grossem Identifikationspotenzial auszeichnen (vgl. Kap. 4.3.7 Haltestelle Spreitenbach-West).

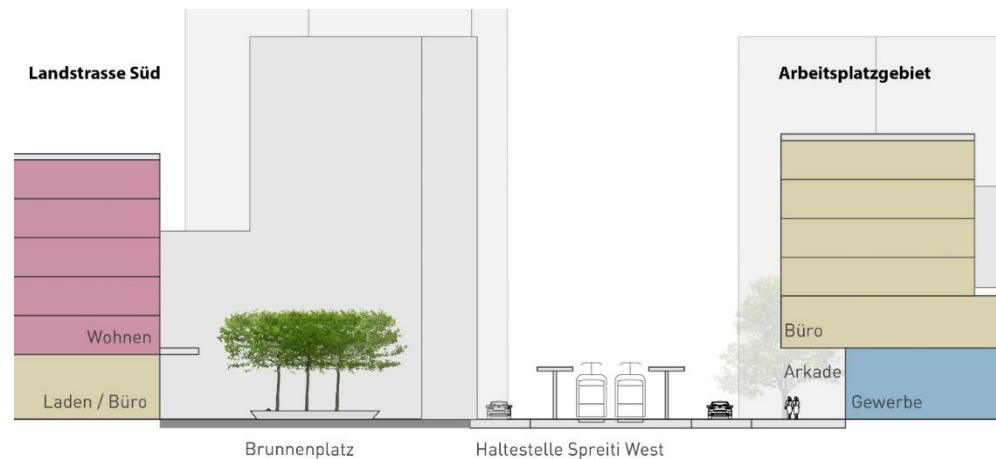


Abbildung 12 – Schematischer Querschnitt Landstrasse, LTB-Haltestelle Spreiti West aus der Testplanung (Quelle: TP 2019, Ammann Albers GmbH Stadtwerke - bearbeitet PLANAR, 2021)

Festlegungen (behördenverbindlicher Genehmigungsinhalt)

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach streben eine einheitliche Gestaltung (Materialität, Bepflanzungen, Mobiliar) der Land-/Zürcherstrasse als ortsbaulich relevante Achse an. Die Entwicklung erfolgt nach den folgenden Grundsätzen:

- Die Land-/Zürcherstrasse (K274) wird als neue zentrale Ortsdurchfahrt entwickelt, die den Verkehr siedlungsverträglich abwickelt.
- Der Strassenraum wird von Fassade zu Fassade verstanden und entwickelt. Die massgebenden Raumkanten sind zu definieren und sicherzustellen.
- Die Gebäude angrenzend an Platzstrukturen reagieren baulich und durch publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss auf die besondere Situation.
- Die Adressierung der angrenzenden Bauten hat zum Strassenraum in der Funktion eines urban geprägten, öffentlichen Freiraumes zu erfolgen.
- Fassaden und Nutzungen sind zur Strasse hin orientiert zu gestalten, sofern sie auf demselben Niveau liegen.
- Der Strassenraum ist mit vielen, mittel- bis grosskronigen Bäumen zwecks der Durchgrünung und Beschattung des Strassenraumes zu strukturieren.
- Es sind Voraussetzungen für eine hohe und urbane Vernetzungs- und Aufenthaltsqualität zu schaffen.
- Platzstrukturen, die an die Haltestelle der Limmattalbahn angrenzen sind mit Bezug zu dieser und mit adäquater Proportion zu dimensionieren.

Umsetzung / Realisierung

Im Rahmen von Entwicklungen entlang der Land-/Zürcherstrasse begünstigen die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach die Entstehung des angestrebten Strassenraumes.

Dazu verfolgen sie die in diesem Sachplan aufgezeigte Zielsetzung, die Land-/Zürcherstrasse besser in die zukünftige Siedlungsstruktur zu integrieren, konsequent weiter und treiben die Entwicklung im Rahmen geeigneter Planungsverfahren gemeinsam mit dem Kanton voran.

Als geeignetes Planungsinstrument für die weitere Auseinandersetzung mit der Landstrasse, ihrem Strassenraum und den angrenzenden Grundstücken, wären beispielsweise eine Art städtebauliche Konzeption oder eine «Vorstudie Ortsdurchfahrt» denkbar. In einer solchen konzeptionellen Vorarbeit gewonnene Erkenntnisse können sodann in einem Rahmengestaltungsplan oder anderweitigen teillörtlichen Sondernutzungsplanungen grundeigentümerverbindlich festgesetzt werden. Damit bestehen Planungsinstrumente, in denen die stufengerechte Prüfung, Sicherung und Umsetzung von Baulinien zur Definition von Raumkanten für die Abstimmung Städtebau – Strassenraum (e.g. kantonaler Überbauungsplan Landstrasse K274), Anforderungen an Nutzungen und deren Adressierung, untergeordnete Erschliessungen an Areale mit publikumsorientierten Nutzungen, Platzstrukturen entlang der Haltestellen der Limmattalbahn (vgl. Kap. 4.3.7 Haltestelle Spreitenbach-West) usw., erfolgen kann.

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach passen jeweils ihren kommunalen Gesamtplan Verkehr insofern an, dass Lateralstrassen zur Land-/Zürcherstrasse aufgehoben (Güterstrasse) oder umgelegt (Industriestrasse) werden können (siehe auch Kap. 4.4.1 Verlegung Industriestrasse).

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach passen die betroffenen kommunalen Erschliessungspläne an die neuen Funktionen der Land-/Zürcherstrasse, Industriestrasse und Bahnhofstrasse an (vgl. Planungsbericht gemäss RPV Art. 47, Kapitel 3).

4.3.7 Haltestelle Spreitenbach-West

Die Haltestelle Spreitenbach-West der Limmattalbahn wurde nach dem Gestaltungskonzept der Limmattalbahn AG realisiert und ist heute funktional geprägt. Im Bereich der Haltestelle sollen künftig beidseits der Landstrasse qualitätsvolle, identitätsstiftende, räumlich durch Hochbauten gefasste Platzstrukturen entstehen. Diese sind als öffentliche Frei- und Begegnungsräume mit hoher Aufenthaltsqualität und Identifikationspotenzial umzusetzen.

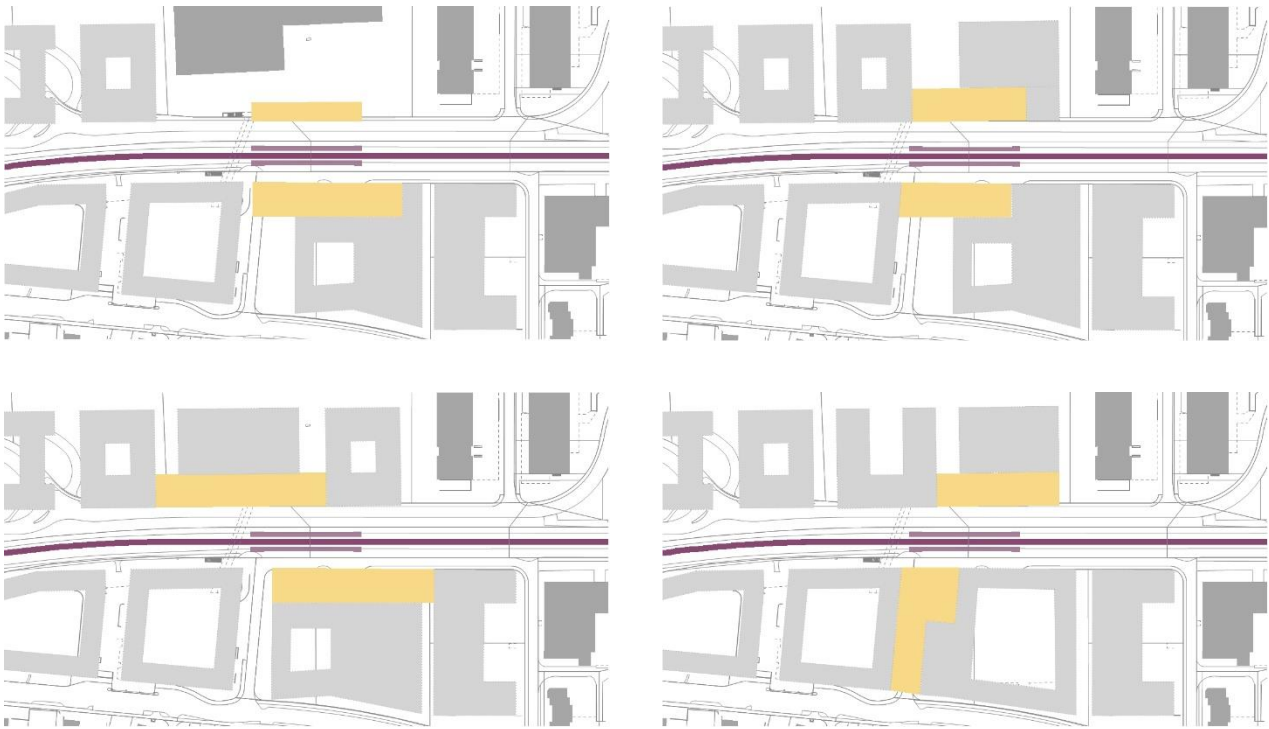


Abbildung 13 – Grobvariantenstudium zur Platzstruktur und deren Auswirkungen auf die Teilgebiete (PLANAR, 2021)

Festlegungen (behördenverbindlicher Genehmigungsinhalt)

Die Gemeinde Spreitenbach treibt die Umsetzung der Platzstrukturen an der Haltestelle Spreitenbach-West voran. Die Entwicklung erfolgt nach den folgenden Grundsätzen:

- Platzstrukturen, die an die Haltestelle der Limmattalbahn angrenzen sind mit Bezug zu dieser und mit adäquater Proportion zu dimensionieren und in die Quartiere zu integrieren.
- Der Platzraum wird von Fassade zu Fassade verstanden und entwickelt. Die massgebenden Raumkanten sind zu definieren und sicherzustellen.
- Die Gebäude angrenzend an Platzstrukturen reagieren baulich und durch publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss auf die besondere Situation.
- Die Platzflächen sind mit vielen, mittel- bis grosskronigen Bäumen zwecks der Durchgrünung und Beschattung des öffentlichen Freiraums zu strukturieren.

Umsetzung / Realisierung

Die Gemeinde Spreitenbach integriert die Ziele und Festlegungen hinsichtlich der angestrebten Platzstrukturen in ihrer BNO. Sie bringt die Anforderungen an die Umsetzung entlang der Haltestellen und die Anforderungen an die angrenzenden Nutzungen (insbesondere Erdgeschossnutzungen) in den nachgelagerten Planungsverfahren ein und stellt diese in geeigneten Planungsinstrumenten sicher (vgl. Kap. 4.3.6 Land-/Zürcherstrasse). Sie klärt das Zusammenwirken des bestehenden Gestaltungskonzepts der Limmattalbahn mit den Veränderungen der angrenzenden Siedlungs- und Freiraumstrukturen.

4.4 Erschliessung und Mobilität

Das gesamte Gebiet ist sowohl mit dem MIV als auch mit dem ÖV sehr gut erschlossen. Mit der Limmattalbahn wird ab Herbst 2022 der ÖV noch einmal massiv aufgewertet.

Mit der Limmattalbahn wird zudem die Landstrasse eine wichtige Erschliessungsfunktion übernehmen, die sie heute noch nicht wahrnimmt (siehe dazu auch Kap. 4.3.6 Land-/Zürcherstrasse). Dadurch verändern sich auch die Bedeutungen und Funktionen der lateral zur Landstrasse geführten Strassen.

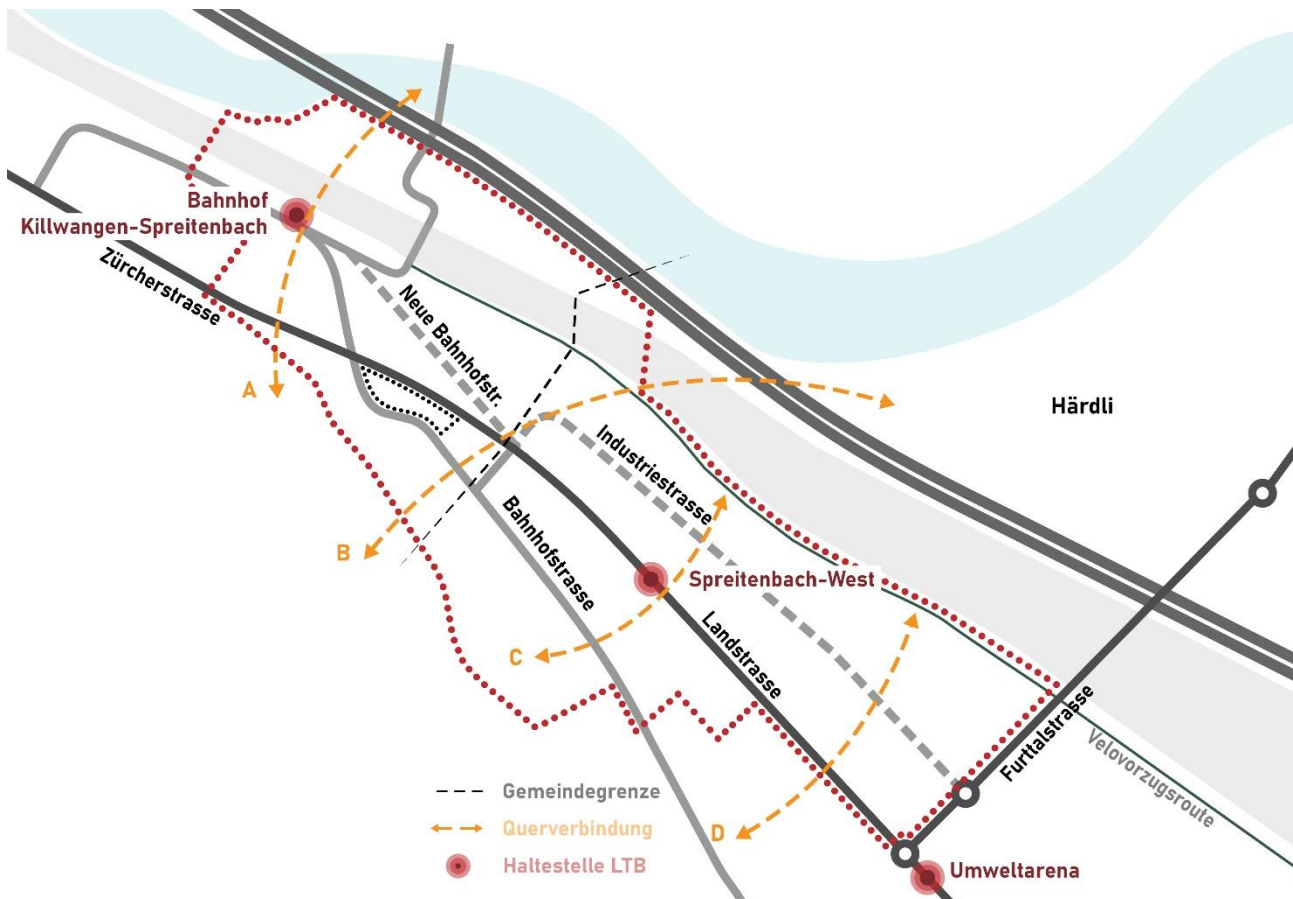


Abbildung 14 – Strassennetz, Querverbindungen und Limmattalbahnhaltestellen (PLANAR, 2021)

4.4.1 Verlegung Industriestrasse

Die Industriestrasse bleibt die primäre Erschliessungssachse der Baufelder des Arbeitsplatzgebiets. In der langfristigen Entwicklung soll sie entsprechend den zukünftigen Anforderungen von Gemeinden und Grundeigentümern verlegt werden. Im Sinne der Gebietsentwicklung liegt die optimale Führung zur Erschliessung und Strukturierung der Baufelder mittig im Arbeitsplatzgebiet zwischen Landstrasse und Bahnlinie. Diese Umlegungsvariante wird langfristig als Ziel angestrebt. Als temporäre Varianten werden die Führung entlang der Bahnlinie, bzw. der geplanten Velovorzugsroute und in diesem Zusammenhang auch mögliche Zwischenzustände geprüft. Die jeweiligen Schnittstellen mit den Querverbindungen werden so weit als möglich als Orientierungspunkte hervorgehoben (vgl. Kap. 4.3.2 Querverbindungen).

Die Müslistrasse wird im KGV der Gemeinde Spreitenbach als geplante Sammelstrasse entlang dem Gleisfeld weitergeführt. Wenn die Industriestrasse noch nicht verlegt wurde, führt sie in die Bodenackerstrasse. Wenn die Industriestrasse bereits verlegt wurde, führt sie in die Industriestrasse.

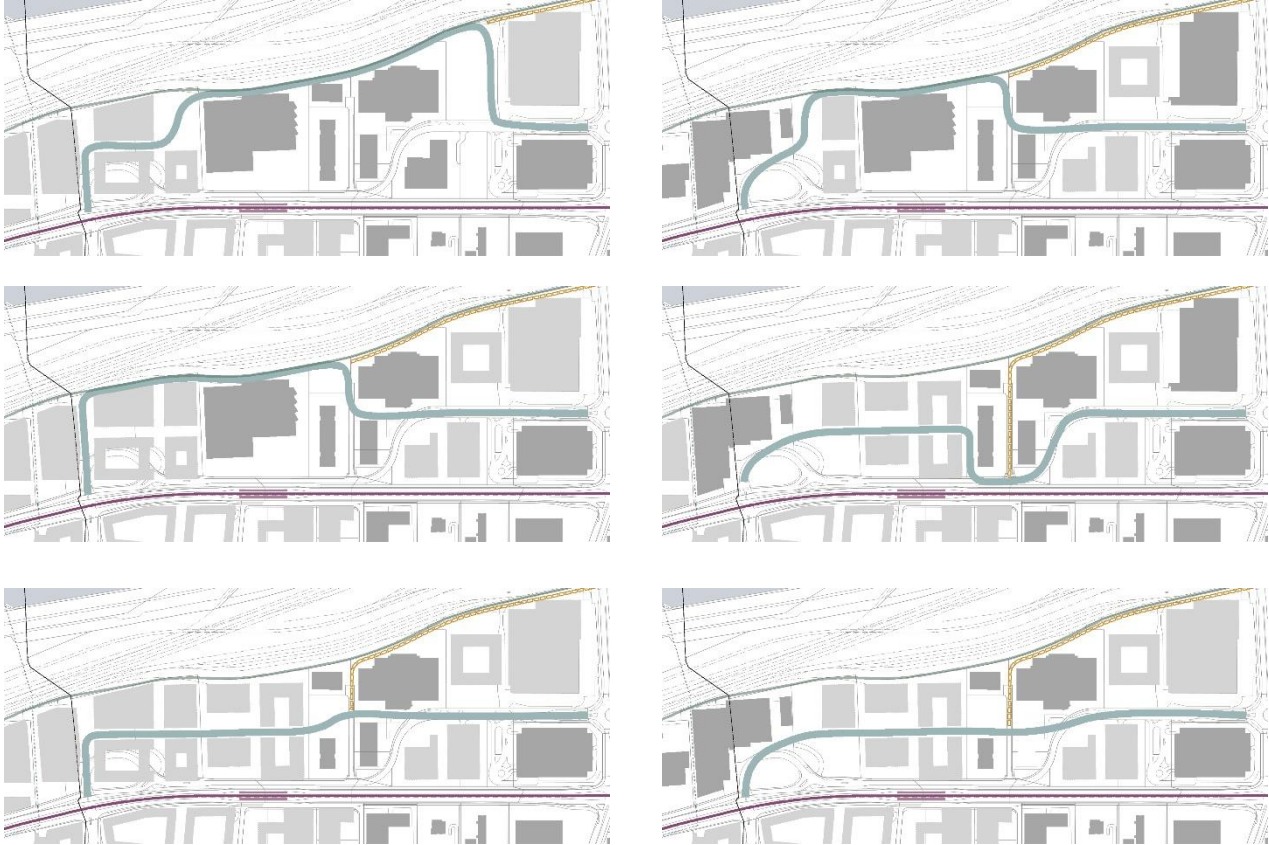


Abbildung 15 – möglicher Verlauf und Etappen mit unterschiedlichen Zeithorizonten und beteiligten Akteuren (PLANAR, 2024)

Festlegungen (behördenverbindlicher Genehmigungsinhalt)

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach treiben die Entwicklung und insbesondere die Verlegung der Industriestrasse mit geeigneten Mitteln voran. Die Federführung liegt bei der Gemeinde Spreitenbach. Die Entwicklung erfolgt nach den folgenden Grundsätzen:

- Die Industriestrasse ist als Lateralstrasse zur Landstrasse aufzuheben bzw. umzulegen. Der Verlauf der Industriestrasse ist zeitlich differenziert zu betrachten. Langfristig ist eine neue, rückwärtige Führung im Quartier anzustreben.
- Der zukünftige Verlauf der Industriestrasse ist auf die anstehenden Entwicklungen im Planungsgebiet abzustimmen und in Varianten zu vertiefen und etappiert umzusetzen. Dabei ist auf die bestehende Bebauung und auf die zukünftige Bebaubarkeit der Grundstücke Rücksicht zu nehmen.
- Die Industriestrasse dient der funktionalen Erschliessung (Anlieferung und Werkverkehr) des Arbeitsplatzgebietes.
- Es sind Voraussetzungen für eine hohe Aufenthaltsqualität für die Arbeitnehmenden zu schaffen. Mindestens einseitig sollen Parkplätze mit Bepflanzungen angeordnet werden.

Umsetzung / Realisierung

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach passen jeweils ihren kommunalen Gesamtplan Verkehr so an, dass die Lateralstrassen zur Land-/Zürcherstrasse aufgehoben werden. Die Umsetzung ist mit Pflicht zur Sondernutzungsplanung (Rahmengestaltungsplan, Erschliessungsplan) denkbar.

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach prüfen die Umsetzung der Weiterführung der Industriestrasse bei grösseren baulichen und funktionalen Veränderungen. Die Umsetzung der Verlegung kann in Etappen erfolgen.

Die Gemeinden ermöglichen bei der Realisierung der Weiterführung die funktionale Erschliessung des Arbeitsplatzgebietes zusammen mit einer sorgfältigen Gestaltung des Strassenraumes.

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach nehmen mögliche Synthesepanungen durch Überlagerungen oder Schnittstellen mit den Querverbindungen wahr (vgl. Kap. 4.4.2 Querverbindungen).

4.4.2 Querverbindungen

Die Verbindungen quer zum Limmattal sind heute nur bruchstückhaft und vorwiegend südlich der Landstrasse vorhanden. Insbesondere fehlen Verbindungen Süd-Nord, welche von der Bahnhofstrasse über die Landstrasse hinweg nach Norden führen. Mit den neu vorgesehenen Nutzungen im Gebiet, werden diese Achsen quer zum Tal wichtiger. Die Vernetzung im Grenzraum ist daher insbesondere für den Rad- und Fussverkehr mit quer zu den ausgeprägten Längsachsen verlaufenden Verbindungen sicherzustellen. Die Querverbindungen verbinden soziale, räumliche oder funktional wichtige Orte in einer für den Fuss- und Veloverkehr ausgelegten Art und Weise.

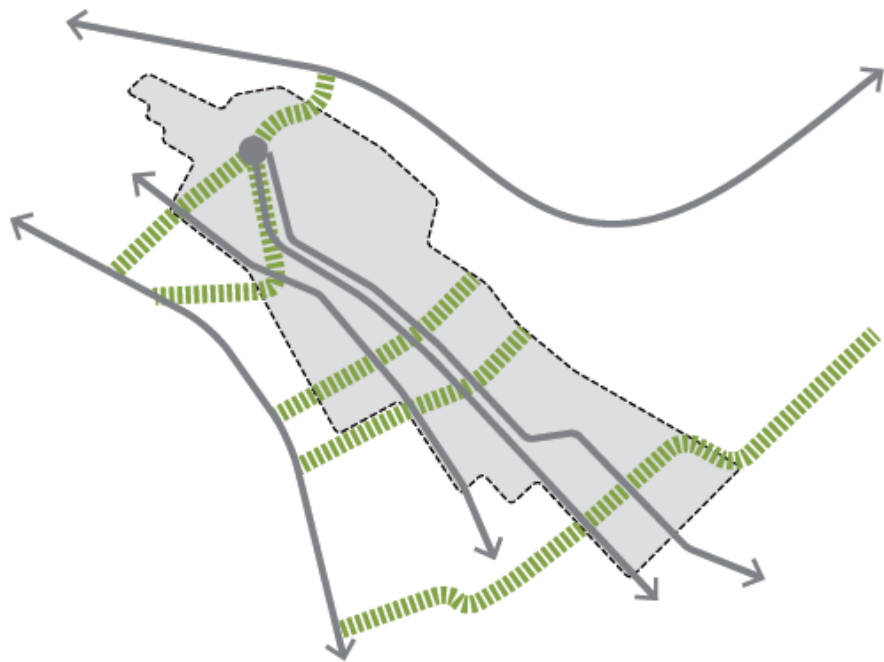


Abbildung 16 – Querverbindungen schaffen (Quelle: TP 2019, Yellow Z urbanism architecture AG)

Festlegungen (behördenverbindlicher Genehmigungsinhalt)

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach treiben die Entwicklung der Querverbindungen mit geeigneten Mitteln voran. Die Entwicklung erfolgt nach den folgenden Grundsätzen:

- Die Querverbindungen werden auf der ganzen Länge im Sinne von identitätsbildenden Routen mit eigenen Charakteristika und guter Auffindbarkeit ausgearbeitet und umgesetzt; jede Verbindung soll in ihrer gesamten Länge einen eigenen Charakter aufweisen.
- Die Querverbindungen werden in der Gesamtplanung den Längsverbindungen Land-Zürcherstrasse, Bahnhofstrasse und Industriestrasse räumlich und ortsbaulich untergeordnet.
- Die Gemeinden streben eine Verbindung für den Rad- und Fussverkehr aus dem Gebiet in das Härkli an.
- Die Umsetzung der Querverbindungen soll unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit geplant werden.

Umsetzung / Realisierung

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach legen den definitiven Verlauf der Querverbindungen zwischen den im Sachplan definierten Orten fest.

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach passen jeweils ihren kommunalen Gesamtplan Verkehr entsprechend insofern an, dass die Querverbindungen gesichert und die Verbindung in das Händli zu vertiefen ist. Sie integrieren den Eingriff zudem in die langfristige Finanzplanung.

Langfristig sind die Querverbindungen als aufgewertete Strassenräume (hohe Attraktivität für den Rad- und Fussverkehr, klimaschutzangepasst und mit ökologischem Mehrwert für die Umgebung) in die kommunalen Gesamtpläne Verkehr Killwangen und Spreitenbach zu integrieren (vgl. Kap. 4.1 Klima und Umwelt). Zudem unterstützen sie in ihren KGVs inhaltlich das Vorantreiben von Entwicklungen über grobe Gestaltungsplanpflichten (zum Beispiel Rahmengestaltungspläne).

Sie prüfen die Umsetzung der Querverbindung bei baulichen und funktionalen Veränderungen im Verlaufsbereich. Einzelne Etappen in der Umsetzung der Quartverbindungen sind massgebend für die jeweilige Gesamtbetrachtung.

4.5 Nutzung

Im gesamten Grenzgebiet wird heute fast ausschliesslich gearbeitet. Wenige Ausnahmen westlich der Land- und der Zürcherstrasse bestätigen die Regel. Im Grundsatz soll das so bleiben, die Art der Arbeitsplatznutzungen soll sich jedoch wandeln.

Im Grundsatz ist eine Nutzungsvielfalt mit einer attraktiven Bandbreite bei der Miete pro Nutzfläche im strassenseitigen Vollgeschoss anzuvisieren. Nicht nur ein vielfältiges, sondern auch ein breites Wohnraumangebot betreffend Wohnungsgrössen, Wohnungstypen und Eigentum ist anzustreben. Es gilt, während dem Prozess die sozialen Infrastrukturen in geeigneter Form zu beachten.

Das Gebiet Bahnhof Nord wird zum intensiven Arbeitsplatzgebiet entwickelt. Im Arbeitsplatzgebiet finden ausschliesslich Dienstleistung und Produktion statt. Im Bahnhofsgelände werden vorwiegend arbeitsplatzintensive Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen angestrebt, wobei die Wohnnutzung in den oberen Geschossen möglich ist. Das Gebiet Landstrasse Süd wird als Mischquartier mit erheblichem Wohnanteil entwickelt. In den Erdgeschoss entlang der Land-/Zürcherstrasse sind Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen beidseitig weiterhin angebracht. Insbesondere bei Platzstrukturen werden publikumszugängliche Nutzungen angestrebt.

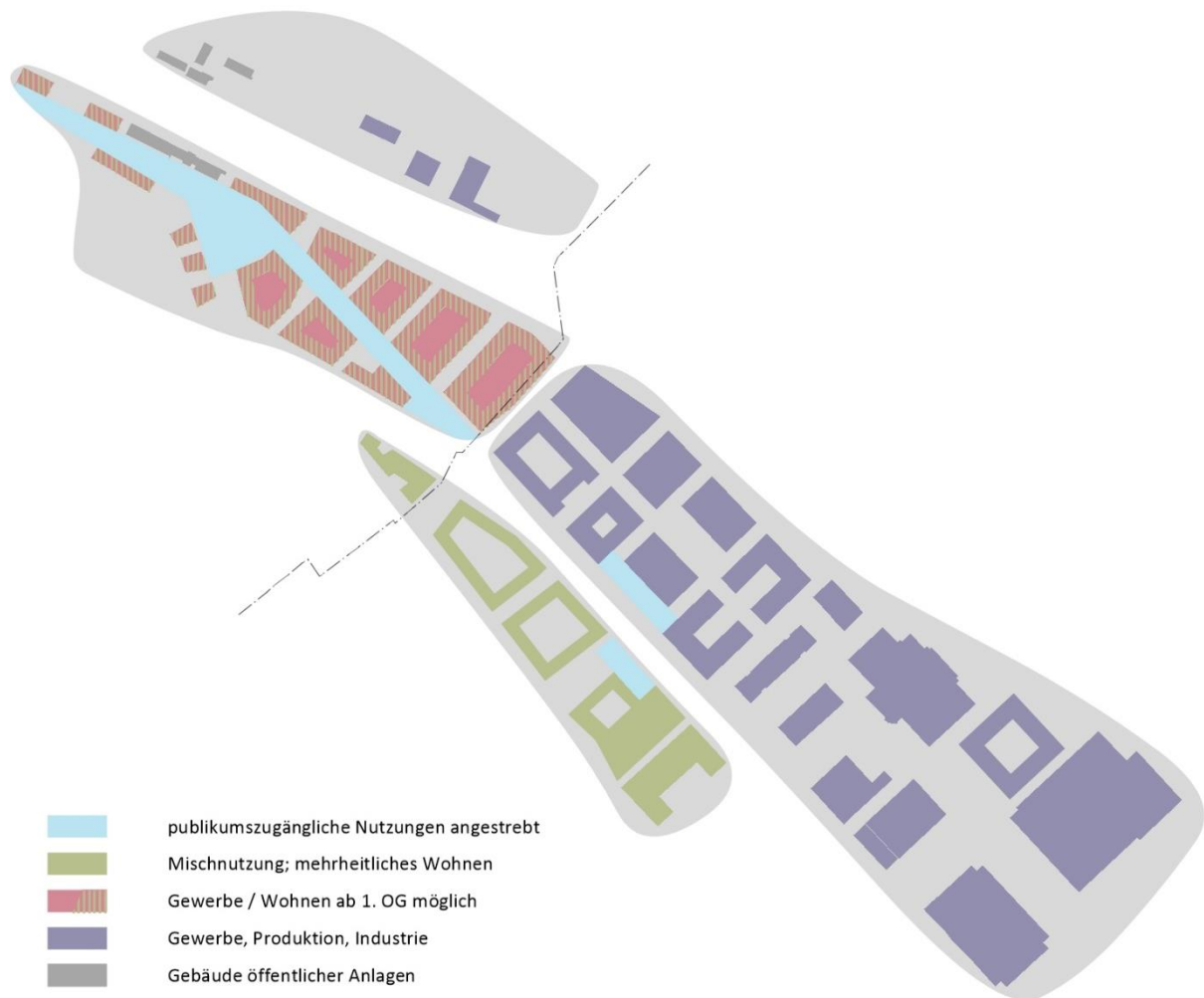


Abbildung 17 – Nutzungsverteilung anhand Bebauungsstruktur der Testplanung (PLANAR, 2021)

Festlegungen (behördenverbindlicher Genehmigungsinhalt)

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach streben eine einheitliche Entwicklung der Nutzungsmöglichkeiten und -verteilung an. Die Entwicklung erfolgt nach den folgenden Grundsätzen:

- Das Wohnen ist beidseits der Neuen Bahnhofstrasse in den Obergeschossen zu ermöglichen.
- Die Kotten der Erdgeschosse haben sich an den angrenzenden öffentlichen Räumen zu orientieren.
- Die Erdgeschosse an Platzstrukturen, insbesondere im Bereich der Haltestellen der Limmattalbahn, werden baulich für Gewerbenutzung vorgeschrieben (Geschosshöhe ≥ 4.00 m im Licht).
- Im Mischquartier Landstrasse Süd wird mehrheitliches Wohnen angestrebt.

Umsetzung / Realisierung

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach harmonisieren ihre jeweiligen Zonenvorschriften der Bau- und Nutzungsordnungen für die entsprechende Umsetzung aller Teilgebiete.

5 Übersicht und Koordination

Festlegungen (behördenverbindlicher Genehmigungsinhalt)

Nach Genehmigung des vorliegenden Sachplanes treffen sich die Bauverwaltungen sowie die jeweiligen Ressortleiter Raumplanung / Hoch und Tiefbau / Finanzen der Gemeinden Killwangen und Spreitenbach zur Koordination der beabsichtigten Umsetzung der gesetzten Massnahmen. Die Abstimmung erfolgt jeweils im Frühling und mindestens einmal pro Jahr. Wenn Schlüsselgebiete und -projekte behandelt werden, ziehen die Gemeinden nach eigenem Ermessen und in Absprache zwischen den Bauverwaltungen zusätzlich notwendige Akteure bei. Zur Abstimmung sind der Sachplantext, die Sachplankarte und der dazugehörige Planungsbericht zu berücksichtigen.

Für die untenstehende Tabelle gelten folgende Zeithorizonte:

- kurzfristig = bis 5 Jahre
- mittelfristig = bis 15 Jahre
- langfristig = ab 15 Jahren

Gebiet / Massnahme	Zuständigkeit (F = Federführung)	Weitere Beteiligte	Zeit- horizont	Abstimmung erforderlich
4.1 Klima und Umwelt				
Anpassung BNO	Killwangen + Spreitenbach	-	kurz- bis mittelfristig	4.5
Massnahmen in Planungs- und Varianzverfahren einfordern	Killwangen + Spreitenbach	Grundeigentümer	kurzfristig	-
Massnahmen in Bau- und Planungsvorhaben der öffentlichen Hand umsetzen	Killwangen + Spreitenbach	-	kurzfristig	4.3.5 / 4.4.2
Reduktion Treibhausgasemissionen	Killwangen + Spreitenbach	Grundeigentümer	kurzfristig	-
4.3.1 Bahnhof Nord				
Anpassung BNO	Killwangen	-	mittel- bis langfristig	4.1 / 4.5
Klärung Anschluss Verbindung Würenlos an Bahnhofplatz	Killwangen (F) + Spreitenbach	Würenlos (ev.)	kurzfristig	4.3.2 / 4.3.3
Integration Ergebnisse in KGV	Killwangen + Spreitenbach	-	mittel- bis langfristig	4.3.2 / 4.3.3
4.3.2 Bahnhofareal				
Vertiefungsstudie Bahnhof	Killwangen (F) + Spreitenbach	SBB, Verkehrsbetriebe, Grundeigentümer	kurzfristig	4.3.1 / 4.3.3
Umsetzung Ergebnisse in geeigneten Planungsinstrumenten (BNO, SNP, GP etc.)	Killwangen	SBB, Verkehrsbetriebe, Grundeigentümer	kurz- bis mittelfristig	4.3.1 / 4.3.3
Integration Ergebnisse in KGV	Killwangen + Spreitenbach	-	mittel- bis langfristig	4.1 / 4.3.1 / 4.3.3
4.3.3 Neue Bahnhofstrasse				
Vertiefungsstudie Neue Bahnhofstrasse	Killwangen (F) + Spreitenbach	Grundeigentümer	kurzfristig	4.3.1 / 4.3.2

Umsetzung Ergebnisse in geeigneten Planungsinstrumenten (BNO, SNP, GP etc.)	Killwangen	SBB, Verkehrsbetriebe, Grundeigentümer	kurz- bis mittelfristig	4.2.1 / 4.3.2
Integration Ergebnisse in KGV	Killwangen + Spreitenbach	-	mittel- bis langfristig	4.1 / 4.3.1 / 4.3.2
4.3.4 Arbeitsplatzgebiet				
Verlegung Industriestrasse gemäss 4.4.1	Spreitenbach	Grundeigentümer	langfristig	4.4.1
Integration der für Vernetzungsqualität notwendigen Verbindungen in KGV	Spreitenbach	-	mittel- bis langfristig	4.4.2 / 4.1
Anpassung BNO	Spreitenbach	-	kurz- bis mittelfristig	4.1 / 4.3.7 / 4.5
Einbringen Anforderungen in nachgelagerte Planungsverfahren	Spreitenbach	Kanton Aargau	kurzfristig	4.3.5 / 4.3.6 / 4.3.7
4.3.5 Landstrasse Süd				
Integration der für Vernetzungsqualität notwendigen Verbindungen in KGV	Spreitenbach	-	mittel- bis langfristig	4.4.2 / 4.1
Anpassung BNO (GP-Pflicht)	Spreitenbach	-	kurz- bis mittelfristig	4.1 / 4.3.7 / 4.5
Einbringen Anforderungen in nachgelagerte Planungsverfahren	Spreitenbach	Kanton Aargau	mittel- bis langfristig	4.3.4 / 4.3.6 / 4.3.7
4.3.6 Land-/Zürcherstrasse				
Vorstudie Ortsdurchfahrt (o.Ä.) mit Kanton	Killwangen + Spreitenbach (F)	Kanton Aargau	kurz- bis mittelfristig	4.3.4/4.3.5 / 4.3.7 / 4.4.1
Aufhebung Lateralstrassen inkl. Anpassung KGV	Killwangen + Spreitenbach	-	mittel- bis langfristig	4.3.4 / 4.3.5 / 4.3.7 / 4.4.1
4.3.7 Haltestelle Spreitenbach-West				
Anpassung BNO (Sicherstellung Platzflächen)	Spreitenbach	-	kurz- bis mittelfristig	4.1 / 4.3.4 / 4.3.5 / 4.3.6 / 4.5
Einbringen Anforderungen in nachgelagerte Planungsverfahren	Spreitenbach	Kanton Aargau	mittel- bis langfristig	4.3.5
4.4.1 Verlegung Industriestrasse				
Anpassung KGV	Killwangen + Spreitenbach (F)	-	mittel- bis langfristig	4.1 / 4.3.4
Prüfung Weiterführung Industriestrasse bei baulichen und funktionalen Veränderungen	Killwangen + Spreitenbach (F)	Grundeigentümer	mittel- bis langfristig	4.3.4
Klärung Schnittstellen mit Querverbindungen	Spreitenbach	-	kurzfristig	4.4.2
4.4.2 Querverbindungen				
Festlegung Verlauf Querverbindungen	Killwangen + Spreitenbach	-	kurzfristig	-
Sicherstellung in KGV und Investitionsplanung	Killwangen + Spreitenbach	-	mittel- bis langfristig	4.1 / 4.5
Prüfung Umsetzung Querverbindungen bei baulichen und funktionalen Veränderungen	Killwangen + Spreitenbach	-	kurz- bis langfristig	4.1 / 4.5
4.5 Nutzung				
Anpassung BNO (Harmonisierung Zonenvorschriften)	Killwangen + Spreitenbach	-	kurz- bis mittelfristig	4.1 / 4.2 / 4.3 / 4.4

6 Finanzierung

Die Gemeinden Killwangen und Spreitenbach sind in der Verantwortung, auf Basis des vorliegenden Sachplanes jeweils selbstständig Schritte zur Finanzierung der von ihnen betroffenen Unterfangen einzuleiten.

Bei gemeinsamen Vorhaben sprechen sich die Gemeinden betreffend jeweilige Budgetierung ab.

Anhang

A Sachplankarte Massstab 1:2'500